

© ТИМЧЕНКО Т. Н., БОРАН-КЕШИШЬЯН А. Л., 2022
УДК 614.2

Тимченко Т. Н., Боран-Кешишьян А. Л.

НЕСВОЕВРЕМЕННАЯ РЕПАТРИАЦИЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА СУДНА КАК УГРОЗА НАРУШЕНИЯ СОСТОЯНИЯ ПСИХИЧЕСКОГО ЗДОРОВЬЯ

ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова», 353924, г. Новороссийск

При болезни или травме члена экипажа судна в течение всего времени пребывания на борту судна и до срока окончания репатриации судовладелец несет ответственность за выплату заработной платы в полном размере, а также оплачивает все расходы по предоставлению медицинской помощи и прибытию в конечное место назначения. Вследствие влияния внешних и внутренних факторов состояние психического здоровья членов экипажа стало одной из актуальных современных проблем. В статье рассмотрены основные положения трудового и коллективного договора члена экипажа, определены обязанности судовладельца по организации репатриации и соответствующие действия при увеличении ее сроков, выявлены проблемные аспекты нарушения психического здоровья моряка на борту судна, а также обоснованы возможные пути решения современных проблем.

Ключевые слова: судовладелец; репатриация члена экипажа; продление сроков; психическое здоровье; пути решения.

Для цитирования: Тимченко Т. Н., Боран-Кешишьян А. Л. Несвоевременная репатриация членов экипажа судна как угроза нарушения состояния психологического здоровья. Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины. 2022;30(6):1306–1312. DOI: <http://dx.doi.org/10.32687/0869-866X-2022-30-6-1306-1312>

Для корреспонденции: Тимченко Татьяна Николаевна, канд. экон. наук, доцент, e-mail: timchenkomga@gmail.com

Timchenko T. N., Boran-Keshishyan A. L.

THE INOPPORTUNE REPATRIATION OF SHIP CREW MEMBERS AS A THREAT TO MENTAL HEALTH DISORDERS

The Federal State Budget Educational Institution of Higher Education “The Admiral F. F. Ushakov State Marine University”, 353924, Novorossiysk, Russia

In case of illness or injury of ship crew member during entire stay on board of the ship and until the end of repatriation, the shipowner is responsible for paying wages in full size and pays all expenses on medical care and arrival at final destination. Due to effect of external and internal factors, mental health of crew members became one of actual modern problems. The article considers main provisions of labor and collective agreement of crew member, determines responsibilities of shipowner for organizing repatriation and appropriate actions when its terms are increased, identifies problematic aspects of disorders of mental health of seaman on board the ship and substantiates possible solutions of modern problems.

Keywords: seaman; shipowner; repatriation; crew; ship; mental health; solutions.

For citation: Timchenko T. N., Boran-Keshishyan A. L. The inopportune repatriation of ship crew members as a threat to mental health disorders. *Problemi socialnoi gigieni, zdravoookhranenia i istorii meditsini*. 2022;30(6):1306–1312 (In Russ.). DOI: <http://dx.doi.org/10.32687/0869-866X-2022-30-6-1306-1312>

For correspondence: Timchenko T. N., candidate of economical sciences, associate professor of the Federal State Budget Educational Institution of Higher Education “The Admiral F. F. Ushakov State Marine University”. e-mail: timchenkomga@gmail.com

Conflict of interests. The authors declare absence of conflict of interests.

Acknowledgment. The study had no sponsor support

Received 13.03.2022
Accepted 26.03.2022

Введение

Профессиональная деятельность моряков относится к числу самых сложных и опасных. Непрерывная реальность жизни на борту судна, которая сильно влияет на рабочий и жизненный ритм моряков, может снизить их способности к умственному и физическому расслаблению после трудового дня. Сильный стресс может сделать моряков уязвимыми для психических заболеваний. Профессиональные и межличностные конфликты, возникающие между членами экипажа, также усложняют жизнь на борту судна. Согласно требованиям международного и национального законодательства, любой судовладелец обязан обеспечить членам экипажа судна безопасные условия труда, культурно-бытовое обслуживание, наличие надлежаще оборудованных помеще-

ний (каюта, столовая, места отдыха, медицинский пункт), охрану их здоровья. Кроме того, судовладелец страхует заработную плату каждого члена экипажа, включая расходы на репатриацию, а также их жизнь и здоровье при исполнении трудовых обязанностей. Однако не для каждого моряка созданные удовлетворительные условия профессиональной деятельности могут покрыть ранее полученные психические травмы, с которыми он приходит на борт судна.

Поскольку лечение от психического заболевания может стать причиной незаключения контракта или досрочного его прекращения, моряк, переживающий травмирующее обстоятельство или сильный стресс, может отказаться от обращения за помощью в оказании содействия для принятия постороннего вмешательства, а также профессиональной помощи.

Здоровье и общество

Представление о моряках как о стойких, выносливых людях может заставить их скрывать свои эмоциональные переживания, считая их признаком слабости. Моряки могут также опасаться потерять работу, если их работодатели и товарищи по команде будут считать их негодными к профессиональной деятельности. Таким образом, морякам и их работодателям чрезвычайно важно понимать, что ответные реакции на стресс и чрезвычайные ситуации являются нормой, они понятны и ожидаемы, к ним надо быть готовым.

Все заинтересованные стороны морского бизнеса (судовладельцы, менеджеры, члены экипажа) должны стремиться создать на судне такие условия, в которых моряки могли бы, ничего не опасаясь, рассказывать о своих психологических проблемах так же, как они говорят о проблемах с физическим здоровьем. В данном вопросе главной целью является получение моряком своевременной необходимой помощи без боязни потерять рабочее место.

Объектом настоящего исследования стали вопросы психического здоровья членов экипажа судна в аспекте организации несвоевременной репатриации.

Целью данного исследования является анализ международных и национальных нормативно-правовых актов, регламентирующих обязанности судовладельца по организации репатриации членов экипажа судна, выявление особенностей прохождения медицинского обследования моряков, а также определение степени влияния продления сроков контракта на психическое здоровье.

Правовые нормы коллективного договора между судовладельцем и членами экипажа предусматривают гарантии на репатриацию: возвращение в страну гражданства, постоянного проживания или происхождения лиц, оказавшихся в силу различных обстоятельств на территории других государств. Репатриация моряка может проводиться по инициативе члена экипажа и по инициативе судовладельца. При определении максимальных сроков службы на борту судна, после которых моряк имеет право на репатриацию, должны учитываться факторы, влияющие на производственную среду моряков. Каждый судовладелец должен стремиться по возможности сокращать эти сроки в свете технологических изменений и прогресса. Если член экипажа не потребует права на репатриацию в течение периода времени, который определяется национальными законами, постановлениями или коллективными соглашениями, то данное право моряка утрачивается. Исключения могут составить только случаи, когда моряки находятся в плену на судне или за его пределами в результате акта пиратства или разбойного нападения на судно. В связи с этим на международном и национальном уровнях разработан ряд нормативных документов, ключевыми из которых являются:

— Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 30.12.2021);

- Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве;
- Конвенция № 166 о репатриации моряков;
- Приказ МИД России от 10.02.2016 № 1692 «Об утверждении Порядка репатриации с территории иностранного государства моряков, работающих на судах, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, а также моряков — граждан Российской Федерации, входящих в состав экипажей судов, плавающих под иностранным флагом»;
- Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту;
- Трудовой кодекс Российской Федерации.

Материалы и методы

При проведении исследования в области проблематики, поставленной авторами, был выполнен обзор научных литературных источников, исследованы аналитические материалы, нормативно-правовые документы, международные конвенции, проведен экспертный опрос. Применялись методы: изучение и обобщение отечественного и зарубежного опыта, аналитический, экспертный.

Результаты исследования

Согласно положениям ст. 57 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ), трудовые отношения членов экипажа судна регулируются Трудовым кодексом Российской Федерации, принятыми в соответствии с ним другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, включая КТМ РФ и уставы службы на судах, локальными нормативными актами, содержащими нормы трудового права, а также соглашениями, коллективными и трудовыми договорами [1, 2]. На основе опроса менеджеров крьюинговых компаний было установлено, что в рамках трудового договора моряка определяются следующие условия:

- трудовой контракт о найме моряка регулируется в соответствии с законодательством государства флага судна;
- размер заработной платы определяется базовым окладом и предусмотренными судовладельцем надбавками;
- продолжительность рабочего времени в неделю составляет 40 ч;
- каждый моряк должен выплачивать профсоюзные взносы или, в случае, если он не является членом профсоюза, суммы, эквивалентные им;
- компенсация за украденную или утерянную заработную плату не выплачивается, поэтому моряк должен использовать свой банковский счет для ее перечисления;
- моряк обязуется выполнять требования системы управления безопасностью компании;
- моряк обязуется выполнять требования политики компании по контролю употребления алкоголя и наркотических средств.

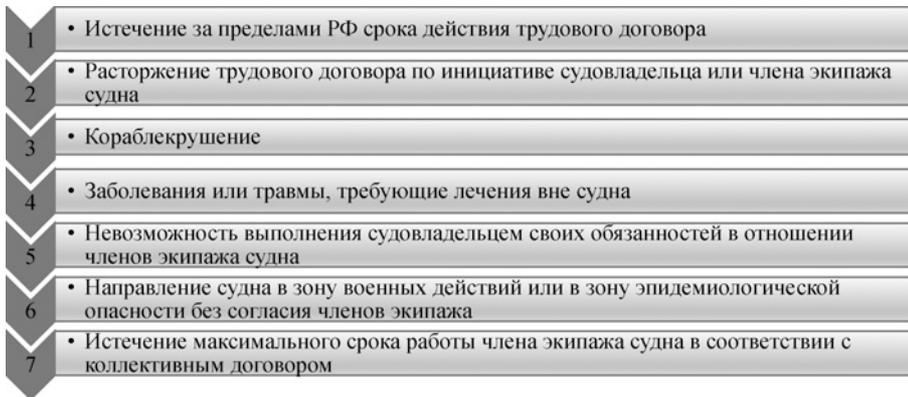


Рис. 1. Случаи репатриации членов экипажа судна в соответствии с КТМ РФ.

Статьи коллективного договора между судовладельцем и членами экипажа согласовывают следующие условия:

- предварительное трудоустройство;
- испытательный срок;
- условия работы лиц, не являющихся моряками;
- продолжительность работы и периоды отдыха;
- условия и сроки найма (началом найма считается день отправления моряка на судно);
- репатриация моряка;
- процедура рассмотрения жалоб на борту судна;
- правила страхования жизни, оказания медицинской помощи.

По вопросам оказания медицинской помощи научные изыскания авторов статей [3—5] позволили определить перечень лекарственных препаратов, входящих в состав судовой аптечки, правила перемещения препаратов, содержащих наркотические и психотропные вещества в целях оказания медицинской помощи членам экипажа судна, а также порядок и проблемные аспекты ее проведения. Научные познания авторов исследования [6] выявили особенности правил страхования жизни и здоровья членов экипажей судна, средний размер компенсации по инвалидности, современную методику взаимного страхования в клубах P&I.

В рамках данной статьи детально рассмотрим современные подходы к процессу организации процедуры репатриации членов экипажей судов, уровень ответственности судовладельца за нарушение сроков репатриации, а также проблемные аспекты психического здоровья моряков в связи с вынужденной задержкой на рабочем месте.

Согласно словарю русского языка, «репатриация» означает «возвращение на родину». В морском судоходстве данный термин обычно употребляется в отношении возвращения в страну проживания застрахованного моряка при наступлении страхового случая или истечении срока контракта. Каждый член экипажа имеет право на репатриацию, если истекает срок трудового договора во время нахождения судна за границей, если трудовой договор моряка расторгается, а также при невозможности выпол-

нения трудовых обязанностей. Полный перечень случаев, согласно ст. 58 КТМ РФ, когда члены экипажа судна имеют право на репатриацию, представлен на рис. 1.

Данный перечень случаев репатриации членов экипажа судна полностью соответствует требованиям Конвенции о труде в морском судоходстве, Конвенции о репатриации моряков и Федеральному отраслевому соглашению по морскому транспорту [7—9].

Судовладелец обязан организовать надлежащую и быструю репатриацию. При этом расходы на репатриацию включают в себя:

- плату за проезд члена экипажа судна к месту репатриации, питание и проживание члена экипажа судна с момента, когда член экипажа покидает судно, до момента, когда член экипажа судна прибывает к месту репатриации, лечение члена экипажа судна, если это необходимо, до тех пор, пока член экипажа судна по состоянию здоровья не будет годен для переезда к месту репатриации; провоз 30 кг багажа члена экипажа судна до места репатриации;
- заработную плату и пособия с момента, когда член экипажа покидает судно, до момента, когда он прибывает к месту репатриации, если это предусмотрено коллективным договором.

В случае несостоятельности судовладельца в процессах организации репатриации членов экипажа или оплаты расходов по данной статье затрат международным законодательством предусмотрены действия, представленные на рис. 2.

Моряки, подлежащие репатриации, имеют право получить свои паспорта и другие документы, удостоверяющие их личность, для целей репатриации. Время, затраченное на ожидание репатриации, и время в пути во время репатриации не вычитается из оплачиваемого годового отпуска, накопленного моряком. Моряк считается должным образом репатрированным, когда он прибыл к месту репатриации, или если моряк не заявляет своих прав на репатриацию в рамках разумного периода времени, определяемого национальными законодательством, правилами или коллективными договорами.

Согласно Приказу МИД России от 10.02.2016 № 1692 «Об утверждении Порядка репатриации с территории иностранного государства моряков, работающих на судах, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, а также моряков — граждан Российской Федерации, входящих в состав экипажей судов, плавающих под иностранным флагом», в случае невозможности выполнения судовладельцем своих обязанностей в отношении членов экипажа судна реализация права моряка на репатриацию осуществляется через дипломатические представительства и консульские учреждения

Здоровье и общество

Российской Федерации путем представления следующих данных и документов [10]:

- документ, удостоверяющий личность;
- заявление, в котором указаны определенные сведения: фамилия, имя, отчество (при наличии), дата рождения, пол, гражданство, контактные данные;
- место репатриации: государство, в котором он постоянно проживает, порт, в котором он был принят на работу на судно или который указан в коллективном договоре, либо любой другой пункт, указанный при найме моряка в качестве члена экипажа судна.

При выборе места репатриации судовладелец, как правило, руководствуется следующими критериями:

- стоимостью репатриации члена экипажа;
- наличием соответствующей визы у члена экипажа;
- погодными условиями в месте репатриации и возможными временными задержками судна в связи с проведением данной операции;
- форс-мажорными обстоятельствами, препятствующими проведению репатриации (COVID-19, военные действия и др.).

Так, в 2020 г. моряк скончался на борту во время якорной стоянки судна в порту Камфа (Вьетнам). При подозрении на сердечный приступ администрации порта были предоставлены все необходимые документы для срочной репатриации тела на родину. Однако, несмотря на то что у всех членов экипажа судна были отрицательные результаты тестов на COVID-19, вьетнамские власти отказались давать разрешение на транспортировку тела.

Пока моряк находится на судне, судовладелец полностью отвечает за оказание ему медицинской помощи и его репатриацию. Обычно эта ответственность страхуется. Это выбор судовладельца — продлевать контракт или организовать репатриацию. Если государство флага (регистрации судна) согласовало продление срока действия контрактов на судне (максимальный период, в течение которого моряк может работать на судне, чтобы получить право на репатриацию за счет судовладельца, составляет 12 мес), компания обязана заключить с моряком новый договор. При этом он вступит в силу только в том случае, если работодатель и работник согласовали его и подписали. Кроме того, каждый моряк имеет право отказаться от продления договора.

С учетом результатов одного из исследований Международной федерации транспортных рабо-

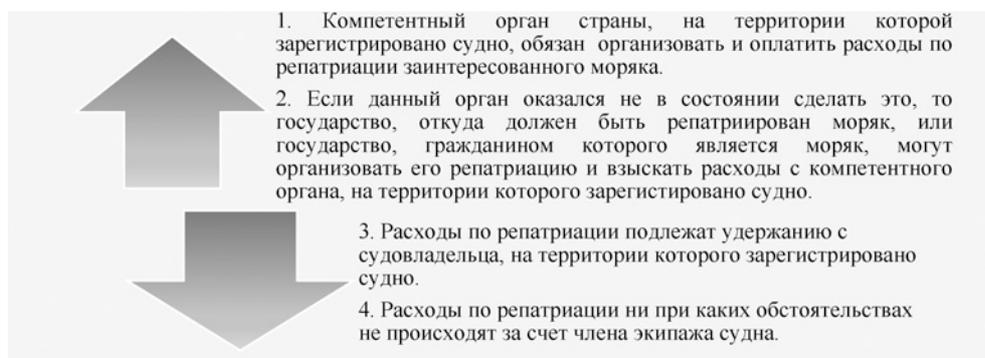


Рис. 2. Регламентированные действия в случае несостоятельности судовладельца в процессах организации репатриации членов экипажа судна.

чих, охватившего более 1500 моряков, и проведенных авторами опросов, установлено, что длительное нахождение членов экипажа на борту судна (невозможность репатриации), уменьшение социального взаимодействия вследствие сокращения численности состава, отсутствие возможности разговаривать на родном языке, беспокойства из-за разлуки с семьей, а также межличностные конфликты могут стать причиной возникновения определенных психологических проблем: 25% опрошенных членов экипажей находились в состоянии депрессии, 17% испытывали тревогу и беспокойство. На долю моряков, думающих о самоубийстве или самовредительстве, пришлось около 20%. Проблема самоубийств среди плавсостава, безусловно, носит серьезный характер, и для ее решения отрасль должна прикладывать больше усилий [11].

Обсуждение

Депрессия представляет собой угнетенное, подавленное, тоскливое, тревожное, боязливое или безразличное настроение, которое проявляется в снижении или утрате способности получать удовольствие, а также в надлежащем исполнении профессиональных обязанностей. Эмоциональное переживание, при котором человек испытывает дискомфорт от неопределенности перспективы, представляет собой тревожное состояние или беспокойство. Что касается самоубийства, то оно стало одной из основных причин смертности по всему миру и поднялось на 15-е место в соответствующем рейтинге. Согласно новейшим данным, ежегодно по собственному желанию с жизнью расстаются около 800 тыс. человек. Исследование, опубликованное Всемирной организацией здравоохранения, вызвало глубокую обеспокоенность практически у всех представителей морской отрасли, поскольку в списке профессий, представители которых больше других заканчивают жизнь самоубийством, моряки занимают второе место [12].

Так, по данным Международной морской организации, в настоящее время на 100 тыс. моряков в среднем приходится 620 самоубийств. Более того, в ходе исследований было установлено, что основны-

ми причинами самоубийств среди членов экипажа являются:

- свободный доступ к средствам совершения самоубийств;
- социально-экономическое давление;
- социальная изоляция на рабочем месте;
- превышение сроков контракта вследствие невозможности проведения репатриации.

Огромное влияние на психическое состояние оказывает социальная изоляция. Безусловно, моряки добровольно идут работать на флот и знают, что во время рейса им придется отказывать себе во многих привычных вещах, однако тенденция к сокращению численности экипажей значительно усугубила положение дел. Если в 70—90-е годы XX в. на крупнотоннажных судах обычно работало порядка 40 человек, то в настоящее время численность членов экипажа не превышает 20 человек, что снижает социальное взаимодействие на борту судна. Отсутствие возможности разговаривать на родном языке, интернет-технологии, беспокойство за родных и близких также могут привести к серьезному стрессу.

Несмотря на то что судоходные компании принимают всевозможные меры для комфортного существования моряков на борту судна и обеспечивают им лучшее из того, что могут предложить, состояние моря, суровые и постоянно меняющиеся погодные условия, непрерывное время работы делают морскую деятельность достаточно сложной.

Кроме того, акцентуация характера каждого отдельного члена экипажа предопределяет степень уязвимости к определенным травмирующим воздействиям. Термин «акцентуированная личность» впервые был предложен немецким психиатром Карлом Леонгардом [13]. Он выделил 10 типов акцентуированной личности: лабильный, эмотивный (сверхподвижный), демонстративный, педантичный (сверхпунктуальный), неуправляемый, интравертный, боязливый, неврастенический, экстравертный и слабовольный. Согласно теории А. Е. Личко, который довел этимологию понятия до «акцентуации характера», выделяют два вида (две стадии) акцентуаций [14]:

- 1) явная акцентуация — крайний вариант нормы поведения (психопат), проблемные черты характера проявляются в течение всей жизни как в сложных, так и в благополучных ситуациях;
- 2) скрытая акцентуация — обычный вариант нормы поведения (мирный человек в благополучных ситуациях), проблемные черты характера этого типа проявляются в основном в стрессовых и конфликтных ситуациях.

Сопоставимость классификаций типов акцентуации личности и характера, разработанных К. Леонгардом и А. Е. Личко, представлена в таблице.

Многолетние исследования в области психиатрии позволили установить, что люди с истероидным типом акцентуированного характера (демонстративный тип акцентуированной личности) наиболее склонны к самоубийствам. Данному типу свой-

Классификация типов акцентуации личности и характера

Тип акцентуированной личности согласно теории К. Леонгарда	Тип акцентуированного характера согласно теории А. Е. Личко
Лабильный	Лабильный циклоид
Эмотивный (сверхподвижный)	Лабильный
Демонстративный	Истероидный
Педантичный (сверхпунктуальный)	Психастенический
Неуправляемый (ригидно-аффективный)	Эпилептоидный
Интравертный	Шизоидный
Боязливый	Сенситивный
Неврастенический	Астено-невротический
Экстравертный	Конформный
Слабовольный	Неустойчивый
	Гипертимный
	Циклоидный

ственны выраженная тенденция к вытеснению неприятных фактов и событий, лживость, фантазирование и притворство, используемые для привлечения к себе внимания. Поведение такого человека характеризуется авантюристичностью, тщеславием, «бегством в болезнь» при неудовлетворенной потребности в признании. На втором месте по количеству суицидов находятся личности с шизоидным типом акцентуированного характера. Данной категории присущи отгороженность, замкнутость, интроверсия, эмоциональная холодность, проявляющаяся в отсутствии сопереживания, трудностях в установлении эмоциональных контактов, недостаток интуиции в процессе общения.

Акцентуированный характер является приобретенным образованием в процессе длительного становления психологических свойств человека под воздействием биологических, личностных и социальных факторов. Врожденные особенности нервной системы, такие как сила, уравновешенность и подвижность, проявляются через темперамент. К социальным факторам относят специфические аспекты воспитательной семейной практики, условия проживания, идеалы, ценности, а также профессиональную деятельность. Что касается личностных факторов, то к ним можно отнести самовоспитание, жизненный опыт, активную деятельность, общение, самопознание, самореализацию.

Появление акцентуаций связано с влиянием тех же факторов, которые формируют характер (поведение в различных ситуациях), однако в этом случае необходимо говорить об их специфике, приводящей к формированию чрезмерно выраженных черт. Кроме того, оказывают значительное влияние наличие хронических заболеваний нервной системы, физические недуги, наличие психических расстройств у родственников, нарушение стиля семейного воспитания, проблемы с самооценкой, а также отсутствие удовлетворения личных потребностей.

В соответствии со ст. 55 КТМ РФ, лица, претендующие на допуск к работе на судне, обязаны пройти предварительный медицинский осмотр, включающий химико-токсикологические исследования на наличие в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов. Лица, допущенные к работе на судне, обязаны еже-

Здоровье и общество

годно проходить такой медицинский осмотр. Основной список медкомиссии плавсостава закреплен Конвенцией о труде в морском судоходстве и включает в себя:

- 1) врачей-специалистов (профпатолог, дерматовенеролог, оториноларинголог, психиатр, психиатр-нарколог, терапевт, невролог, стоматолог, хирург, офтальмолог);
- 2) анализы и исследования (клинический и биохимический анализ крови, исследование крови на предмет заражения ВИЧ, гепатит и сифилис, клинический анализ мочи, тест на наркотики, электрокардиографическое исследование, флюорография легких).

Перечень заболеваний, препятствующих работе на морских судах, судах внутреннего плавания, а также на судах смешанного (река — море) плавания определен Постановлением Правительства РФ от 24.06.2017 № 742 «Об утверждении перечня заболеваний, препятствующих работе на морских судах, судах внутреннего плавания, а также на судах смешанного (река — море) плавания» [15]. Согласно данному нормативному документу, моряк может не пройти медицинское обследование в случае выявления следующих психических расстройств и расстройств поведения:

1. Психические расстройства и расстройства поведения (при наличии хронических и затяжных психических расстройств с тяжелыми стойкими или часто обостряющимися болезненными проявлениями):

- органические, включая симптоматические, психические расстройства;
- шизофрения, шизотипические и бредовые расстройства;
- расстройства настроения (аффективные расстройства);
- умственная отсталость.

2. Психические расстройства и расстройства поведения, связанные с употреблением психоактивных веществ, кроме никотина (до прекращения диспансерного наблюдения в связи со стойкой ремиссией (выздоровлением)).

3. Невротические, связанные со стрессом, и соматоформные расстройства, поведенческие синдромы, связанные с физиологическими нарушениями и физическими факторами, расстройства личности и поведения в зрелом возрасте.

4. Заикание (затрудняющее общение).

Можно констатировать, что при медицинском обследовании моряка до начала рейса и в течение трудовой деятельности не проводятся обязательные психологические тестирования для диагностики типа акцентуации личности, которые могут проявиться только при определенного рода психических травмах или в некоторых трудных ситуациях.

Заключение

Изученные положения международных и национальных нормативно-правовых актов, проанализированные результаты опросов, а также собственные

изыскания авторов позволили выявить актуальную и значимую проблему для морской отрасли. В целях предупреждения случаев нарушения психического здоровья моряков вследствие увеличения сроков репатриации в работе предлагаются следующие профилактические меры, направленные на выявление тех, кто может попасть в группу риска, и на координирование действий капитана и отделов судходной или крьюинговой компании, отвечающих за человеческие ресурсы и укомплектование экипажа:

- Владельцы и операторы судов могут разработать определенную политику компании и организовать соответствующие обучающие курсы для капитанов и для отделов, отвечающих за человеческие ресурсы и укомплектование экипажем на берегу, с тем чтобы они смогли рассмотреть и обдумать способы обеспечения и поддержания психического здоровья членов экипажа на борту.
- Необходимо внедрение методики обязательного комплексного исследования по определению акцентуации типа личности моряка до подписания контракта.
- Организовать и проводить регулярные психологические стресс-тесты на борту судна.
- Обеспечить разработку и применение обязательного тестирования по выявлению степени риска нарушения психического здоровья моряка перед принятием решения о продлении контракта в связи с увеличением сроков репатриации.

Внедрение предложенных мероприятий позволит в целом сократить потенциальные риски, связанные с крупными денежными выплатами по страховым случаям, а также поднимет рейтинг судоходной компании на рынке трудоустройства моряков.

Исследование не имело спонсорской поддержки.
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 30.12.2021). *Консультант Плюс*. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/7c257c233eca0d92c28b22c6157f7c27034e6521/ (дата обращения 10.04.2022).
2. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ. *Консультант Плюс*. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683/ (дата обращения 10.04.2022).
3. Тимченко Т. Н., Тонконог В. В., Арестова Ю. А., Погарская А. С., Головань Т. В. Проблемные вопросы оснащения морских судов в части укомплектованности судовой медицинской аптечки в условиях новой коронавирусной инфекции COVID-19. *Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины*. 2021;29(S1):799—803.
4. Тимченко Т. Н., Тонконог В. В., Погарская А. С., Головань Т. В., Конфино К. В. Проблемы нормативно-правового обеспечения лекарственными препаратами с содержанием наркотических и психотропных веществ судов заграничного плавания. *Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины*. 2021;29(S1):808—12.
5. Ботнарюк М. В., Тимченко Т. Н., Тонконог В. В. Проблемные аспекты оказания медицинской помощи на борту морского судна членам экипажа. *Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины*. 2021;29(5):1125—31.

6. Тимченко Т. Н., Боран-Кешишьян А. Л. Современные аспекты медицинского страхования здоровья и жизни членов экипажей судов. *Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины*. 2022;30(3):428–33.
7. Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве. Справочник МФТ для моряков по Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве. Режим доступа: <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/page/files/2017%20ITF%20MLC%20Guide%20RU.pdf> (дата обращения 10.04.2022).
8. Конвенция № 166 (пересмотренная) о репатриации моряков. Система Гарант. Режим доступа: <https://base.garant.ru/2541327/> (дата обращения 10.04.2022).
9. Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2021—2024 годы. Система Гарант. Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/400664761/> (дата обращения 10.04.2022).
10. Приказ МИД России от 10.02.2016 № 1692 «Об утверждении Порядка репатриации с территории иностранного государства моряков, работающих на судах, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, а также моряков — граждан Российской Федерации, входящих в состав экипажей судов, плавающих под иностранным флагом». *Консультант Плюс*. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_198391/ (дата обращения 25.04.2022).
11. Больше, чем кризис. Международная федерация транспортных рабочих. Режим доступа: <https://www.itfglobal.org/en> (дата обращения 25.04.2022).
12. Исследование показало, что о самоубийствах моряков «занижается», поскольку кризис психического здоровья нарастает. *Ежедневный информационный бюллетень «Новости морской индустрии»*. Режим доступа: <https://marineindustrynews.co.uk/ru/seafarer-suicide-is-under-reported/> (дата обращения 25.04.2022).
13. Леонгард К. Акцентуированные личности. В кн.: Леонгард К. Акцентуированные личности. Режим доступа: https://lib.uni-dubna.ru/search/files/psy_leongard/1.pdf (дата обращения 27.04.2022).
14. Акцентуации характера с точки зрения А. Е. Личко. *Школа вожатского мастерства*. Режим доступа: https://vk.com/@school_vogatogo-akcentuacii-haraktera-s-tochki-zreniya-a-e-lichko (дата обращения 27.04.2022).
15. Постановление Правительства РФ от 24.06.2017 № 742 «Об утверждении перечня заболеваний, препятствующих работе на морских судах, судах внутреннего плавания, а также на судах смешанного (река-море) плавания». *Консультант Плюс*. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_218744/ (дата обращения 05.04.2022).
3. Timchenko T. N., Tonkonog V. V., Arestova Yu. A., Pogarskaya A. S., Golovan T. V. Problematic issues of equipping ships in terms of staffing of the ship's first aid kit in the conditions of the new coronavirus infection COVID-19. *Problemy sotsial'noy gigiyeny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny = Problems of Social Hygiene, Health Care and the History of Medicine*. 2021;29(S1):799–803 (in Russian).
4. Timchenko T. N., Tonkonog V. V., Pogarskaya A. S., Golovan T. V., Confino K. V. Problems of regulatory and legal provision of drugs containing narcotic and psychotropic substances for ships abroad. *Problemy sotsial'noy gigiyeny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny = Problems of Social Hygiene, Health Care and the History of Medicine*. 2021;29(S1):808–12 (in Russian).
5. Botnariuk M. V., Timchenko T. N., Tonkonog V. V. Problematic aspects of providing medical care on board a ship to crew members. *Problemy sotsial'noy gigiyeny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny = Problems of Social Hygiene, Health Care and the History of Medicine*. 2021;29(5):1125–31 (in Russian).
6. Timchenko T. N., Boran-Keshishyan A. L. Modern aspects of medical insurance of health and life of ship crew members. *Problemy sotsial'noy gigiyeny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny = Problems of Social Hygiene, Health Care and the History of Medicine*. 2022;30(3):428–33 (in Russian).
7. Maritime Labour Convention, 2006. ITF Handbook for Seafarers on the ILO Maritime Labour Convention. Available at: <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/page/files/2017%20ITF%20MLC%20Guide%20RU.pdf> (accessed 10.03.2022).
8. Convention No. 166 (revised) on the Repatriation of Seafarers. Garant system. Available at: <https://base.garant.ru/2541327/> (accessed 10.03.2022) (in Russian).
9. Federal Industry Agreement on Maritime Transport for 2021–2024. Garant system. Available at: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/400664761/> (accessed 10.03.2022) (in Russian).
10. Order of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation No. 1692 dated 10.02.2016 “On approval of the Procedure for Repatriation from the territory of a foreign state of seafarers working on ships sailing under the State Flag of the Russian Federation, as well as seafarers — citizens of the Russian Federation who are part of the crews of ships sailing under a foreign flag”. *Consultant Plus*. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_198391/ (accessed 25.03.2022) (in Russian).
11. More than a crisis. International Federation of Transport Workers. Available at: <https://www.itfglobal.org/en> (accessed 25.04.2022).
12. The study showed that the suicide rate of sailors is «underestimated» as the mental health crisis is growing. *Daily newsletter “News of the marine industry”*. Available at: <https://marineindustrynews.co.uk/ru/seafarer-suicide-is-under-reported/> (accessed 25.04.2022).
13. Leonhard K. Accentuated personalities. In: Leonhard K. Accentuated personalities. Available at: https://lib.uni-dubna.ru/search/files/psy_leongard/1.pdf (accessed 27.04.2022) (in Russian).
14. Character accentuation from the point of view of A. E. Lichko. *School of leadership skills*. Available at: https://vk.com/@school_vogatogo-akcentuacii-haraktera-s-tochki-zreniya-a-e-lichko (accessed 27.04.2022) (in Russian).
15. Decree of the Government of the Russian Federation No. 742 dated 24.06.2017 “On approval of the list of diseases that prevent work on sea vessels, inland navigation vessels, as well as on mixed (river — sea) navigation vessels”. *Consultant Plus*. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_218744/ (accessed 05.04.2022) (in Russian).

Поступила 13.03.2022

Принята в печать 26.03.2022

REFERENCES

1. Code of Merchant Shipping of the Russian Federation of 30.04.1999 No. 81-FZ (ed. of 30.12.2021). *Consultant Plus*. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/7c257c233eca0d92c28b22c6157f7c27034e6521/ (accessed 10.03.2022) (in Russian).
2. Labor Code of the Russian Federation No.197-FZ dated 30.12.2001. *Consultant Plus*. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683/ (accessed 10.03.2022) (in Russian).