

Арестова Ю. А.

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ ОХРАНЫ ТРУДА МОРЯКОВ КАК ФАКТОР ВЛИЯНИЯ НА КАЧЕСТВО ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЯ

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

В современных условиях морского судоходства охрана жизни членов экипажа играет ключевую роль для их здоровья и качества жизни. Практика показывает, что реальную статистику случаев производственного травматизма судовладельцы занижают, так как порядок ее ведения и расследования несчастных случаев на судах не регламентированы достаточным образом в международном и национальном законодательстве. Кроме того, подходы различных судовладельцев к реализации уже существующих норм также имеют разный уровень ответственности, что оставляет превентивные меры по предотвращению подобных инцидентов необоснованно недооцененными. Данная ситуация приводит к росту числа случаев производственного травматизма на судах и позволяет судовладельцам или страховым компаниям избежать надлежащих выплат пострадавшему моряку или членам его семьи в случае гибели последнего. Сложности проведения «запоздалой» медицинской экспертизы, определяющей причину гибели или увечья члена экипажа, также затрудняют получение положительного результата по признанию потери трудоспособности или смерти моряка результатом производственного травматизма. Все вышеописанное свидетельствует о важности и актуальности заявленной темы исследования. В статье детально рассмотрены нормативные акты, регулирующие охрану труда, жизни моряков и медицинской помощи им, а также причины, факторы и виды производственного травматизма на судах. Затронуты вопросы ведения статистики несчастных случаев и порядка их расследования применительно к морской практике. Изучены вопросы проведения медицинской экспертизы, выявлены основные проблемные вопросы и сформулированы рекомендации для их решения.

Ключевые слова: члены экипажа; охрана труда; производственный травматизм; нормы права; превентивные меры по травматизму; статистика и расследование травматизма; медицинская экспертиза; проблемные аспекты.

Для цитирования: Арестова Ю. А. Проблемные вопросы регулирования и организации охраны труда моряков как фактор влияния на качество жизни и здоровья. Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины. 2024;32(3):353—362. DOI: <http://dx.doi.org/10.32687/0869-866X-2024-32-3-353-362>

Для корреспонденции: Арестова Юлия Александровна, канд. экон. наук, доцент, доцент кафедры «Технология транспортных процессов и управление водным транспортом» ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова», e-mail: arestova5@mail.ru

Arestova Yu. A.

THE PROBLEMATIC ISSUES OF REGULATION AND ORGANIZATION OF LABOR SAFETY OF SAILORS AS FACTOR IMPACTING LIFE QUALITY AND HEALTH

The Federal State Budget Educational Institution of Higher Education "The Admiral F. F. Ushakov State Maritime University", 353924, Novorossiysk, Russia

In modern conditions of maritime navigation, protection of lives of crew members plays key role for their health and quality of life. The practice testifies that shipowners underestimate real statistics of occupational injuries, since procedure for its management and investigation of accidents on ships are not sufficiently regulated in international and national legislation. Besides, approaches of shipowners to implementation of existing standards also have different levels of responsibility that leaves measures preventing such incidents unreasonably underestimated. This situation results in increasing of occupational injuries on ships and allows shipowners or insurance companies to avoid proper payments to injured sailor or his family members in case of one's death. The complexity of implementation of "belated" medical expertise to determine cause of death or injury of crew member also makes it difficult to obtain positive result of recognition of disability or death of sailor as result of occupational traumatism. All the described above testifies importance and actuality of stated research topic. The article examines in detail normative acts regulating protection of labor and life and medical care of sailors. Also are considered causes, factors and types of occupational traumatism on ships. The accident statistics and procedure of their investigation are analyzed in relation to maritime practice. The issues of medical expertise are studied and main problematic issues are identified. The recommendations for their solution are formulated.

Key words: crew members; occupational safety; occupational traumatism; legal norms; preventive measures; statistics; injury investigation; medical expertise; problematic aspects.

For citation: Arestova Yu. A. The problematic issues of regulation and organization of labor safety of sailors as factor impacting life quality and health. *Problemi socialnoi gigieni, zdravookhraneniya i istorii meditsini*. 2024;32(3):353–362 (In Russ.). DOI: <http://dx.doi.org/10.32687/0869-866X-2024-32-3-353-362>

For correspondence: Arestova Y. A., candidate of economical sciences, associate professor, associate professor of the Chair of "The Technology of Transport Processes and Management of Water Transport" of the Federal State Budget Educational Institution of Higher Education "The Admiral F. F. Ushakov State Maritime University". e-mail: arestova5@mail.ru

Conflict of interests. The author declares absence of conflict of interests.

Acknowledgment. The study had no sponsor support.

Received 04.11.2023
Accepted 27.03.2024

Введение

Работа моряков на морских, внутренних водных и рыболовных судах сопряжена с большим уровнем

риска получения травм и увечий, несовместимых с дальнейшим качественным образом жизни вследствие частичной или полной утраты дееспособности

или вовсе приводящих к летальному исходу. Необходимо разработать и утвердить такой порядок организации системы управления охраной труда (СОУТ) на судне, реализуя которую, судовладелец обеспечит морякам возможность безопасного выполнения поставленных задач.

Необходимость внедрения СОУТ на производстве определяется ст. 214 Трудового кодекса Российской Федерации (ТК РФ), Приказом Министерства труда и социальной защиты России от 29.10.2021 № 776н «Об утверждении примерного положения о системе управления охраной труда», а также Приказом Федеральной службы по труду и занятости от 21.03.2019 № 77 «Об утверждении методических рекомендаций по проверке создания и обеспечения функционирования системы управления охраной труда». Разработка данных национальных актов осуществлена на основании международных стандартов ИСО серии 9000 «Система менеджмента качества» и ИСО 1400 «Управление охраной окружающей среды».

В отношении методологического подхода к установлению системы безопасности членов экипажа и охраны их труда можно выделить два базисных этапа, первый из которых должен быть основан на анализе условий труда, а второй — на разработке методов защиты жизни и здоровья плавсостава. В свою очередь международное законодательство, представленное нормативно-правовыми актами (НПА), Международной организацией труда (МОТ), Международной морской организацией (ИМО) и Международным морским форумом нефтяных компаний (ОСИМФ), а также национальное законодательство, установленное приказами Минтруда России, Федеральной службой по труду и занятости, Государственной думой Российской Федерации, прописывают требования по обеспечению уровня безопасности работы на судах водного транспорта. Однако судовладельцы не всегда выполняют эти требования с должной степенью прилежности, что обусловлено как их безответственным отношением, так и размытостью самих положений НПА.

Подобное отношение судовладельцев стало причиной занижения статистики увечий и смертности членов экипажа, что, безусловно, является негативной тенденцией, приводящей к снижению уровня безопасности плавсостава при реализации им трудовых обязанностей. Проблемой также является недостаточный уровень разработки положений по проведению судовых компаний по разбору случаев производственного травматизма, тренировок по охране труда, а также низкий профессиональный уровень специалистов, проводящих данные мероприятия и осуществляющих веттинг-контроль (далее — SIRE inspection).

Важным аспектом выступает вопрос адекватности программного обеспечения мониторинга технического состояния оборудования, неисправность которого приводит к получению увечий плавсоставом не по причине человеческого фактора, а также сложность в проведении расследования и медицин-

ской экспертизы для получения заключения о производственной травме с целью реализации страховых выплат и назначения пособий по утрате трудоспособности. Данные проблемы подтверждаются статистикой и результатами судебной практики.

Описанные выше проблемы демонстрируют актуальность исследуемого вопроса и необходимость выработки векторных предложений и рекомендаций для снижения негативных тенденций.

Объектом данного исследования является морское судно с точки зрения создания условий для организации работы на нем членов экипажа с учетом установления надлежащего уровня охраны и безопасности их жизни и здоровья.

Цель данного исследования — выявление проблемных аспектов в нормативно-правовом регулировании порядка организации охраны труда моряков для улучшения их качества жизни и здоровья и разработка рекомендаций по его совершенствованию.

Согласно Всеобщей декларации прав человека и Международному пакету об экономических, социальных и культурных правах, для каждого человека провозглашено право на жизнь. В связи с этим прописанным постулатом работодатель обязан установить такие трудовые отношения, которые позволят поддерживать надлежащий уровень жизни как самого моряка, так и членов его семьи в случае наступления болезни, инвалидности, а также других случаев утраты дееспособности не по вине самого члена экипажа.

Таким образом, вопросы безопасности жизни и здоровья человека на море настолько важны, что их регламентацией занимаются как международные, так и национальные организации и сообщества. В связи с этим на международном уровне Организацией объединенных наций (ООН) и ее специальными учреждениями ИМО и МОТ разработан ряд ключевых НПА:

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. СОЛАС-74 [1];
- Конвенция № 164 о здравоохранении и медицинском обслуживании моряков (разработана МОТ) [2, 3];
- Международная конвенция 1978 г. о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, с поправками [4];
- Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г. (международное соглашение МОТ) [5, 6];
- Международное руководство по судовой медицине (разработана Всемирной организацией здравоохранения) [7].

Помимо международного законодательства, страны-судовладельцы разрабатывают собственные национальные нормы, регулирующие организацию охраны жизни и здоровья членов экипажа на производстве. Основными документами в Российской Федерации выступают:

- ТК РФ от 30.12.2001 № 197-ФЗ [8];

- Правила по охране труда на морских судах и судах внутреннего водного транспорта (приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 11.12.2020 № 886н) [9];
- ГОСТ 12.0.230—2007. Система стандартов безопасности труда. Системы управления охраной труда. Общие требования ILO-OSH2001 [10];
- ГОСТ 12.4.026—2015. Межгосударственный стандарт. Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний [11].

Вопросами исследования жизни и здоровья членов экипажей морских судов занимались такие авторы, как Т. Н. Тимченко, К. В. Конфино, А. С. Погарская, М. В. Ботнарчук, В. В. Тонконог [12—15]. В работах были исследованы проблемные вопросы оказания медицинской помощи на судах, формирования медицинской аптеки и ее адаптация к новой коронавирусной инфекции COVID 19.

Материалы и методы

Для достижения заявленной цели и реализации поставленных задач был проведен контент-анализ нормативно-правовой базы, обзор научных литературных источников, использованы статистический, топографический и монографический методы исследования условий охраны труда и уровня травматизма членов экипажа на морских судах. Применен метод обобщения результатов исследования отечественного и зарубежного опыта в рамках заявленной темы.

Результаты исследования

Основным НПА, регулирующим вопросы охраны жизни и здоровья членов экипажей морских судов, является Конвенция СОЛАС-74, которая содержит главы XI и XII «Специальные меры по повышению безопасности на море», прописывающие понятия запасного помещения для оказания медицинской помощи и зоны безопасности, обеспечивающих водой, питанием, укрытием, освещением, вентилиацией и средствами для предотвращения перегрева [1]. Положения СОЛАС-74 являются основополагающими, но не достаточными для полного раскрытия вопросов охраны жизни и здоровья плавсостава.

В продолжение регламентирования вопросов охраны труда членов экипажа в 1987 г. была разработана Конвенция № 164 о здравоохранении и медицинском обслуживании моряков. Положения ст. 4 Конвенции устанавливают необходимость со стороны каждого государства-члена обеспечивать морякам охрану труда и бесплатное медицинское обслуживание, гарантированную возможность безотлагательного обращения к врачу в ближайшем порту, а также профилактические превентивные меры по охране здоровья и санитарному просвещению мо-

ряков [2]. По мнению автора, статьи Конвенции № 164 имеют общий и сводный характер, требующий раскрытия и уточнения установленных норм.

На 111-й сессии Международной конференции труда 26 июня 2023 г. в Женеве было принято решение об отмене одной международной конвенции о труде, а также об изъятии четырех международных конвенций о труде, одного протокола и 18 международных рекомендаций о труде. Под изъятие попали:

- Конвенция 1987 г. № 163 о социально-бытовом обслуживании моряков;
- Конвенция 1946 г. о помещениях для экипажа;
- рекомендации 1958 г. о судовых аптечках и медицинских консультациях в море [3].

Вследствие этого единственным документом, регламентирующим нормы медицинского обеспечения моряков, остается Международное медицинское руководство для судов.

В рамках исследования необходимым видится изучение Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ), поскольку качество подготовки и профессиональной компетенции моряков является важным фактором в вопросах охраны труда на морских судах, так как большинство несчастных случаев происходит именно по причине человеческого фактора. Помимо прочего, Конвенция ПДНВ прописывает вопросы оказания медицинской помощи и закрепления этих функций за членами экипажа [4]. Данный вопрос детально раскрыт в статье, посвященной проблемам оказания медицинской помощи на борту морского судна членам экипажа [12]. В исследовании показано, что «обязанность по оказанию первой медицинской помощи при наступлении несчастного случая возлагается на квалифицированного врача или, в его отсутствие, на одного или двух членов экипажа из высшего командного состава, которые не имеют специального медицинского образования, но прошли курсы профессиональной подготовки по оказанию первой помощи и медицинского ухода, удовлетворяющие требования Конвенции ПДНВ» [12].

Согласно Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве с поправками, заключенной в Женеве 23.02.2006, каждый моряк имеет право на охрану здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и на другие формы социальной защиты. Данному вопросу посвящен одноименный раздел Кодекса, являющегося частью Конвенции [5].

Международное руководство по судовой медицине, выпущенное Всемирной организацией здравоохранения, также предусматривает детальный порядок ряда вопросов, касающихся медико-санитарных правил по оказанию первой помощи и лечению травм и заболеваний членов экипажа [7].

Вопрос формирования судовой аптечки детально изучен в статьях [13, 14]. Внедрение в состав судовой аптечки ряда препаратов для лечения коронавирусной инфекции (COVID-19) обусловлено тем, что имеющиеся на судне препараты, применяемые

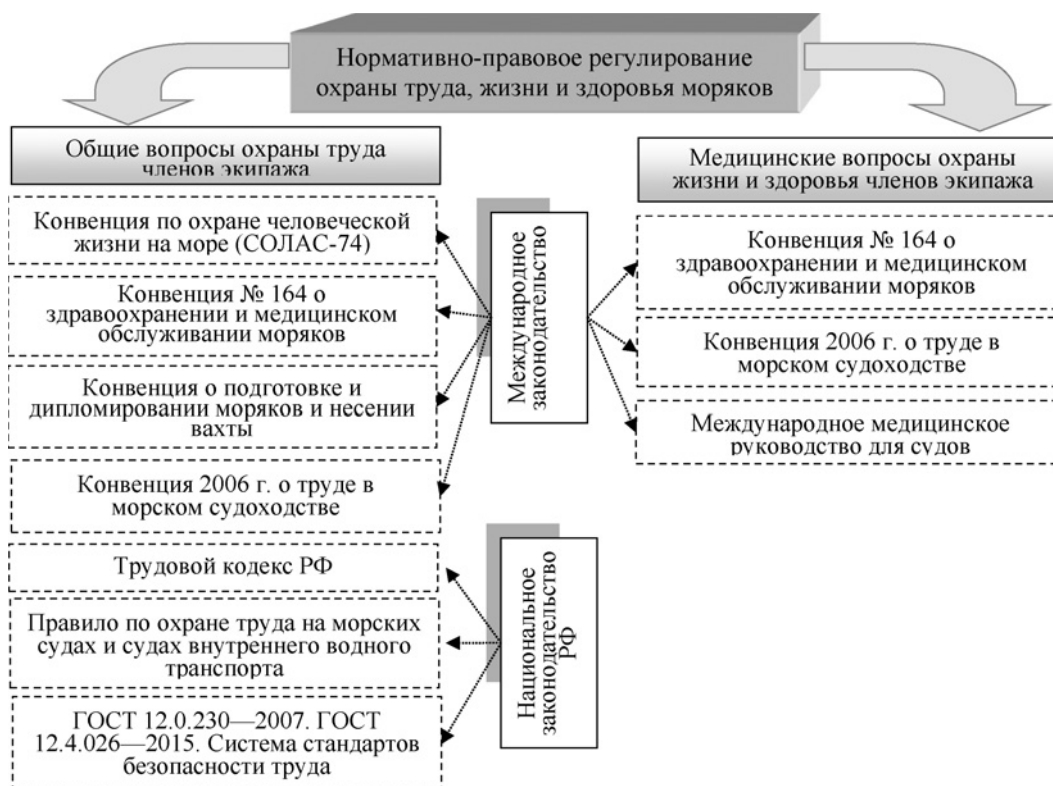


Рис. 1. Раскрытие вопросов нормативно-правового регулирования охраны жизни и здоровья членов экипажей морских судов.

для лечения обычного респираторного заболевания, могут оказаться недостаточными для эффективной борьбы со средней или тяжелой формой заболевания. Кроме того, выявлена необходимость разработки нормативно-правовой базы на национальном уровне, которая будет способствовать выполнению обязательств Конвенции МОТ в области охраны здоровья моряков и безопасности мореплавания [13].

Анализ национального законодательства по вопросу охраны здоровья и жизни членов экипажа морских судов показал, что ТК РФ прописывает основополагающие нормы [8]. Раскрытие положений ст. 209 ТК РФ «Охрана труда» осуществляется в Правилах по охране труда на морских судах и судах внутреннего водного транспорта в редакции от 2021 г. Эти правила распространяются только на экипажи судов, работающих под флагом Российской Федерации. Документ имеет развернутую структуру и детализацию. Правила предусматривают регулирование требований по проведению судовых работ (включая погрузочно-разгрузочные, швартовые операции и работы в труднодоступных и закрытых помещениях), снабжению экипажа средствами индивидуальной защиты, а также ответственность в области охраны труда судовладельца и командного состава [9]. Общий порядок и требования к организации системы управления безопасностью на производстве раскрыты в соответствующих стандартах ГОСТ 12.0.230—2007:

- Система стандартов безопасности труда.
- Системы управления охраной труда.

- Общие требования ILO-OSH2001 и ГОСТ 12.4.026—2015.
- Межгосударственный стандарт.
- Система стандартов безопасности труда.
- Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная.
- Назначение и правила применения.
- Общие технические требования и характеристики.
- Методы испытаний [10, 11].

Данные стандарты имеют концептуальный порядок и не отражают специфику работы на морском судне.

Результаты исследования нормативно-правовой базы по охране труда, жизни и здоровья моряков представлены на рис. 1.

Наибольшее количество нормативных актов раскрывают вопросы охраны труда плавсостава и представлены международным законодательством. Медицинские вопросы прописаны менее подробно и имеют только межнациональный статус. Российское нормотворчество медицинские аспекты, касающиеся оказания первой помощи при травматизме и лечения моряков, должным образом не регулирует.

Исследование законодательных актов также позволило изучить понятие травматизма на судне и систему его классификации. Данный вопрос является актуальным для отнесения увечий к объектам производственного травматизма и определения страховых случаев получения выплат членами экипажа и их семьями. Поскольку травмой признается нарушение анатомической структуры и физиологи-



Рис. 2. Виды травм, полученных в результате производственной деятельности членов экипажа морских судов.

ческой функции органов и тканей организма человека в результате воздействия внешнего агента (механического, физического, химического или психического), травматизм — это статистический показатель, определяющий эпидемиологию травм различного вида [16]. Таким образом, несчастным случаем следует считать получение моряком травмы в результате действия на него производственных факторов.

Опираясь на проведенный анализ, представим наиболее часто встречающиеся случаи травматизма на морском судне и влияющие на это производственные факторы (рис. 2).

Представленные на рис. 2 производственные факторы, являющиеся причинами травматизма у моряков, позволяют заключить, что большинство увечий (видов травм) вызывают полную или частичную нетрудоспособность, иногда с летальным исходом. Это свидетельствует о невозможности ведения дальнейшего качественного уровня жизни члена экипажа и его семьи. В связи с этим очевидна необходимость создания и регулирования таких условий охраны труда на морском судне, которые сведут к минимуму несчастные случаи.

Важным аспектом исследуемого вопроса является анализ статистики уровня травматизма на судах. В целях изучения данного аспекта обратимся к ретроспективному анализу периода СССР. Во-первых, тогда имелась возможность отслеживать национальный флот, поскольку он регистрировался под отечественным флагом, а во-вторых, имелся четкий порядок ведения статистики. Отметим, что виды травм и их распределение по должностям плавсостава не изменились и по сей день [17].

В 1985—1987 гг. статистика травм выглядела следующим образом. В структуре пострадавших 83,8% составляли представители четырех судовых специальностей: матросы (35,3%), мотористы (27,1%), механики (11,3%) и судоводители (9,6%). Среди травмированных наибольшая доля приходилась на специалистов в возрасте 20—29 лет, что объясняется их неопытностью и психическими особенностями. Частота случаев получения увечий и ушибов среди матросов морских торговых судов в 4 раза превышала аналогичные ситуации на речных и рыбопромысловых судах, что свидетельствует о специфике работы на морских судах: 85% всей производственной деятельности матроса связано именно с опасными видами работ, сопряженными с падением с высоты, ударами тупыми и острыми предметами, термическими поражениями, отравлениями.

Ведение статистики травматизма в СССР представлено в таблице.

Несмотря на то что статистические данные имеют исторический характер, они наглядно демонстрируют специфику работы судовых специалистов и уровень рисков получения травм и увечий. Так, у матросов и мотористов основные виды увечий представлены переломами, ушибами и ампутацией конечностей, травмами грудной клетки и ожогами

Показатели травматизма судовых специалистов в 1975—1984 гг. (М±m) [18]

Параметр	Матросы	Мотористы	Механики	Судоводители
Осложнения, %	20,6±2,4	15,0±2,2	24,8±4,2	17,5±5,0
Летальный исход, %	9,3±1,5	7,4±1,6	8,9±2,7	12,3±4,1
Койко-дни	32,0±4,0	26,8±3,0	25,1±2,7	20,2±3,1
Нетрудоспособность, дни	53,0±4,0	32,7±2,6	48,1±5,8	54,2±10,1

II—III степени тяжести. У механиков 59,9% травм составляют увечья кисти, в том числе 11,8% составляет ампутация фаланги, раны занимают вторую позицию (20,6%).

Судоводители наиболее подвержены травматизму при перемещении по трапам и палубам (43,1%), из них 10,2% приходилось на черепно-мозговые травмы, а 6,8% — на ампутацию кистей и стоп.

Анализ частоты и характера травм членов экипажа подтверждает актуальность и необходимость доработки мер по охране труда в целях сохранения жизни и здоровья плавсостава.

Важно отметить, что в СССР все отечественные моряки работали на судах под национальным флагом, что облегчало ведение статистики и давало реальную картину сложившихся тенденций. После распада СССР и перехода на рыночную экономику российские моряки в значительной части стали работать у иностранных судовладельцев под флагами разных стран. В такой ситуации возникает трудность ведения адекватной статистики, поскольку у работодателей сформирован различный подход к данному вопросу. Это вызвано как разницей в законодательстве, так и внутренней политикой компании по вопросам СОУТ, степени ее ответственности и надежности.

Обращаясь к мировой статистике травматизма на море, рассмотрим данные Международной федерации транспортных рабочих (ITF) за истекшие 20 лет. Так, число погибших моряков мирового транспортного флота, работавших в замкнутых пространствах, составило 145 человек. При этом значительный всплеск случаев травматизма такого рода произошел с января 2018 г. по апрель 2019 г. За этот период погибли 28 человек, включая 16 докеров и 12 моряков. Причиной смерти стал взрыв в замкнутых пространствах или удушье, в том числе падение в обморок в результате такового [19]. Статистика Регистра Республики Маршалловы Острова, под флагом которой ходит почти $\frac{1}{3}$ мирового торгового тоннажа, только за 2019 г. свидетельствует о шести случаях, среди которых есть и летальный исход, и травматизм высокой степени тяжести в закрытых помещениях [20].

По данным Минтруда России, в отечественных судоходных компаниях на морских судах под российским флагом за 2014—2018 гг. произошло 509 несчастных случаев, в числе которых 10 летальных и 17 повлекших тяжелые травмы.

Анализ статистики травматизма на морских судах показал, что мировая и национальная база случаев смерти и получения увечий ведется не активно, представлена скудно, следовательно, она не может отражать реальную ситуацию, подтвержденную случаями на практике.

Обсуждение

Проведенное исследование регулирования и организации охраны жизни и здоровья моряков на судах позволило выявить ряд негативных тенденций. Прежде всего они касаются некорректной отчетно-

сти и слабого уровня фиксирования случаев производственного травматизма на морских судах. За последние годы данную проблему поднимал генеральный секретарь Ассоциации судовых менеджеров (InterManager), который призывал участников транспортной отрасли предпринять достаточные меры для ее устранения. Он также сделал акцент именно на травматизме в закрытых помещениях, о росте которого ранее сообщала в своих данных Международная федерация транспортных рабочих. Ассоциация InterManager ведет статистику подобных инцидентов с 1999 г. и наблюдает негативную тенденцию в виде ежегодного роста числа пострадавших. Так, за истекший период случаи получения травм составили 104 происшествия. Однако Ассоциация уверена, что реальные цифры гораздо выше, поскольку морские власти умышленно не показывают реальной статистики. Причиной является нежелание старших членов командного состава судна выявлять виновных среди собственных подчиненных, если травма была получена по причине человеческого фактора. У руководства нет желания признавать собственные промахи в исполнении правил техники безопасности или превентивных мер. В случае, если информация и доходит до судовладельца, судоходные компании сильно затягивают с формированием отчетности и предоставлением официальной статистики. Важно подчеркнуть, что некоторые недобросовестные судовладельцы не хотят портить репутацию своей компании и снижать конкурентоспособность для получения крупных контрактов от грузовладельцев — лидеров рынка. С этой целью они вообще игнорируют базу данных ИМО и не предоставляют данные в Глобальную интегрированную систему информации о судоходстве (ГИСИС). Только 26% инцидентов, сообщает InterManager, официально зарегистрированы в этой системе, следовательно, 74% остались не отмеченными. Такое положение дел не дает возможности заявить о серьезности проблемы и усилить разработку и внедрение превентивных мер.

Российский профсоюз моряков также занимает активную позицию по вопросам обеспечения надлежащих условий охраны жизни и здоровья плавсостава и призывает судовладельцев не игнорировать и не утаивать случаи травматизма. Он отмечает, что только растущая цифра покажет важность усиления соответствующих мер безопасности. Кроме того, анализ Приказа Минтруда России от 11.09.2013 № 458 [17] показал, что вопросы порядка сбора и оценки данных о несчастных случаях на производстве, а также профессиональных заболеваний среди моряков расписаны не полностью, т. е. требования Стандарта А4.3. о безопасности и предупреждении несчастных случаев Конвенции МОТ 2006 г. в российском законодательстве не раскрыты.

Важными изменениями в российском законодательстве стало следующее. Приказ Минтруда России от 20.04.2022 № 223н [21] закрепил новое Положение, устанавливающее порядок расследования не-

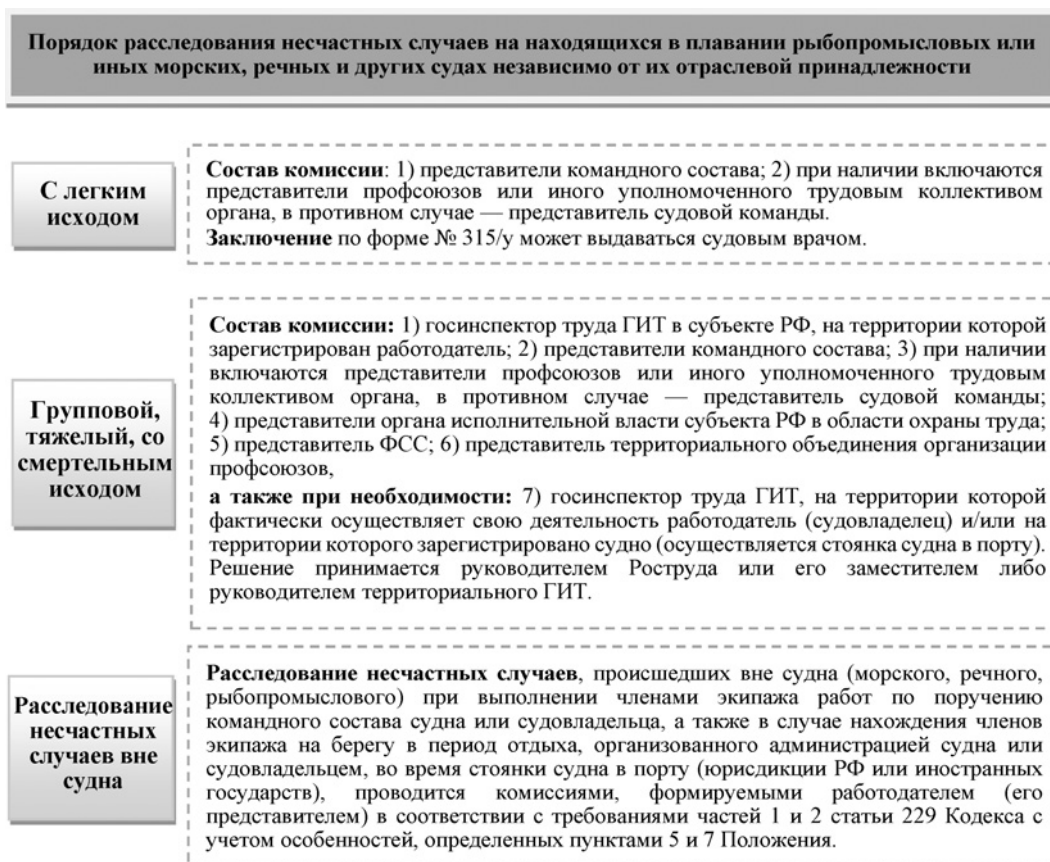


Рис. 3. Новый порядок расследования несчастных случаев в морском судоходстве по Положению 2022 г.

ФСС — Фонд социального страхования, ГИТ — Государственная инспекция труда.

счастных случаев с членами экипажа морских судов (рис. 3).

Достоинством нового Положения в сравнении с его аналогом 2002 г. является наличие более развернутого порядка расследования на морских судах несчастных случаев с учетом их категорирования. Кроме того, убрана отсылка к ст. 228.1 ТК РФ в отношении направления работодателями несчастных случаев на производстве. Такое решение только усилит проблему неадекватного ведения статистики по травматизму на судах.

Несмотря на видимые изменения в вопросах расследования несчастных случаев, проблемным аспектом остается проведение судебно-медицинской экспертизы трупов лиц, попавших под подводные крылья или гребные винты. Сложность заключается в решении вопроса о прижизненности травмы, поскольку пребывание трупа и его частей в воде сопряжено с вымыванием кровоизлияний из краев повреждения. Кроме того, необходимо установить, был ли пострадавший жив или мертв при падении на винт или крыло. Результат полученного заключения экспертизы будет играть решающую роль при получении страховых выплат членами семьи умершего.

Заключение

По мнению автора, приоритетным направлением для судовладельца при выстраивании трудовых от-

ношений с членами экипажа должны являться не только достойная оплата труда плавсостава, но и обеспечение всех необходимых условий охраны труда. Именно они сформируют возможность поддержания качественного уровня жизни и здоровья членов экипажа без получения травм и потери дееспособности.

Исследование нормативно-правового поля, регулирующего вопросы организации техники безопасности при производственных работах плавсостава, медицинского обслуживания моряков, порядка ведения соответствующей статистики и расследований происшествий, связанных с травматизмом, позволило выявить ряд проблем, требующих дальнейшего решения.

Сложность формирования рекомендаций заключается в том, что российские моряки работают и на отечественных, и на иностранных судовладельцев с учетом национального законодательства стран регистрации флага судна и международных норм права, разработанных ИМО и МОТ, являющимися специальными учреждениями ООН.

Во-первых, международное нормативное поле и законодательство стран-судовладельцев и флага судна в большинстве актов не раскрывают детального порядка организации и регулирования охраны труда на морских судах и носят концептуальный характер. Есть случаи, когда страна подписала Между-

народную конвенцию, но не ратифицировала ее через утверждение внутренних актов. Кроме того, играет роль степень ответственности самих судовладельцев. Так, судоходные компании Германии, Норвегии, Великобритании и Объединенных Арабских Эмиратов, входящие в объединение VGroup, имея надежную репутацию, предпринимают усилия для выполнения всех необходимых норм по охране труда и медицинскому обслуживанию на судах. Однако представители Греции и Индии часто пренебрегают требованиями безопасности, что напрямую сказывается на уровне травматизма членов экипажа. Тем не менее и те, и другие работодатели предпочитают занижать статистику несчастных случаев, особенно произошедших по причине человеческого фактора, поскольку это сказывается на их репутации. Такое решение не дает возможности национального и международного учета и анализа случаев и причин травматизма, а также возведения этой проблемы в статус особо важной. Не сообщая о проблеме, судоходная отрасль упускает возможность ее изучить, проанализировать и сделать соответствующие выводы.

Для решения сложившейся проблемы необходимо регламентировать на законодательном уровне унифицированные положения по количеству и порядку проведения следующих мероприятий по охране труда на морском судне:

- кампаний по разбору случаев травматизма;
- тренировок по технике безопасности в закрытых помещениях;
- составления плана проведения работ и оценки риска;
- веттинга (SIRE inspection) со стороны судовладельца и государства флага судна.

Отметим, что количество положительно пройденных проверок SIRE inspection напрямую повлияет на репутацию судовладельца и частоту положительных решений грузовладельцев в его пользу при выборе партнеров по крупным контрактам.

Для решения проблемы занижения статистики травматизма необходимо также установить обязанность и ответственность судовладельцев по внесению информации по несчастным случаям в базу данных ИМО ГИСИС. В отношении российского законодательства также рекомендуется вернуть советскую практику по формированию Центральным научно-исследовательским институтом морского флота (ЦНИИМФ) ежеквартального бюллетеня по безопасности мореплавания с направлением его на все суда для проведения анализа характерных травм и разбором тяжелых случаев с получением инвалидности и смертности. Кроме того, необходимо установить ежемесячную частоту совещаний команды и формирования плана мероприятий по снижению уровня травматизма или его исключению.

Наряду с предложенным целесообразно откорректировать Приказ Минтруда России № 458 от 11.09.2013 с целью раскрытия процедуры проведения анализа производственного травматизма у моряков. Федеральному агентству морского и речного

транспорта необходимо разработать соответствующую программу по профилактике несчастных случаев на судах.

Учитывая, что в последний раз вопросы охраны жизни и здоровья членов экипажа рассматривались на Коллегии в 2003 г., в качестве дополнительных рекомендаций автор предлагает принять как хорошую практику вынесение и решение проблемных вопросов травматизма на морских судах на конференции судовладельцев и профсоюза моряков в рамках ежегодной Всероссийской недели охраны труда. Положительным вектором также является участие Российского профессионального профсоюза моряков в реализации Концепции «Vision Zero».

Вторая проблема, связанная с противоречивыми и размытыми правилами международных и национальных актов, представлена трудностями в проверке технического состояния оборудования и снабжения запасными частями для его ремонта. Частой причиной травм на морском судне является неисправность устройств и механизмов. Проблема заключается в том, что нет четких рекомендаций по осмотру и ремонту судового оборудования. На каждое устройство с учетом мануала и рекомендаций производителя устанавливаются свои периоды текущего и капитального ремонта. Программы, установленные на судах, такие как AMOS, DANAOS, зачастую отражают некорректную информацию о необходимости проведения осмотра или замены запасных частей. Допустим, если на судне установлено несколько десятков единиц одного и того же оборудования, программа по рекомендациям производителя покажет необходимость замены на каждом из них комплектующих ввиду достижения определенного уровня износа. Учитывая отсутствие явных поломок и объективной необходимости, работы по замене частей в таких объемах проводиться просто не будут. Кроме того, судовладелец часто экономит на количестве и на качестве запасных частей и комплектующих, что вынуждает механиков осуществлять ремонтные работы только в случае выхода из строя оборудования или высокого риска такового. Некачественное или неотремонтированное вовремя оборудование даст сбой в работе и приведет к травме вахтенного. В данном случае члены экипажа или судовладелец также предпочтут не афишировать несчастный случай на производстве.

Для решения данной проблемы необходимо использовать на судах качественные и сертифицированные программные продукты по мониторингу оборудования и механизмов, повысить степень ответственность членов экипажа за халатное отношение к проверке технического состояния оборудования, а также ответственность судовладельца в случае выявления факта необоснованной экономии на запасных частях и комплектующих в том, что касается их количества и качества.

Третьей проблемой, требующей решения, является слабая правовая проработка порядка проведения судебно-медицинского исследования трупов моряков, причиной смерти которых стали утопле-

Здоровье и общество

ние или травмы от гребного винта либо подводных крыльев. Чаще всего эксперту не хватает вещественных доказательств, сведений об обстоятельствах получения травмы или утопления, а также возможности своевременного осмотра места происшествия и тела. Затрудняет экспертизу доставка погибшего в замороженном виде, в запаянном гробу, в состоянии сильной гнилости или раздутия вследствие долгого пребывания в воде. Отсутствие частей тела или внутренних органов также скажется на корректных результатах экспертизы, от которой зависит получение выплат членами семьи пострадавшего. В связи с этим необходимо на законодательном уровне выработать унифицированный порядок проведения медицинских исследований для избежания ошибок.

Условия охраны труда на морском судне напрямую влияют на качество жизни и здоровья членов экипажа. Признание этого факта требует более совершенных норм права и мер по медицинской и социальной защите моряков.

Исследование не имело спонсорской поддержки.
Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года СОЛАС 74. Текст, измененный Протоколом 1988 года к ней, с поправками (с изменениями на 24 мая 2018 года). Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/901765675> (дата обращения 11.01.2024).
2. Конвенция № 164 о здравоохранении и медицинском обслуживании моряков 1987 года. Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1901837> (дата обращения 11.01.2024).
3. Международная конференция труда — 111-я сессия, Женева, 2023 г. Принятые тексты. Отмена одной международной конвенции о труде и изъятие четырех международных конвенций о труде, одного протокола и 18 международных рекомендаций о труде (12 июня 2023 г.). Международная организация труда. Режим доступа: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_886448.pdf (дата обращения 11.01.2024).
4. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (Лондон, 7 июля 1978 г.) (с дополнениями и изменениями). *Гарант*. Режим доступа: <http://base.garant.ru/2540787/> (дата обращения 11.01.2024).
5. Международная конференция труда. Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве с поправками 2016 года. *Морские дела*. Режим доступа: https://www.morkniga.ru/files/shipowner/1597925400_Конвенция_2006_года_о_труде.pdf (дата обращения 11.01.2024).
6. Федеральный закон от 5 июня 2012 г. № 56-ФЗ «О ратификации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве». *Гарант*. Режим доступа: <https://base.garant.ru/70185044/> (дата обращения 11.01.2024).
7. Международное медицинское руководство для судов. *Морские дела*. Режим доступа: [https://www.morkniga.ru/files/shipowner/Международное_руководство_по_судовой_медицине_\(на_русском_языке\)_203-е_издание_2020_1.pdf](https://www.morkniga.ru/files/shipowner/Международное_руководство_по_судовой_медицине_(на_русском_языке)_203-е_издание_2020_1.pdf) (дата обращения 11.01.2024).
8. «Трудовой кодекс Российской Федерации» от 30.12.2001 № 197-ФЗ (ред. от 25.12.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2024). *Консультант Плюс*. Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683/ (дата обращения 11.01.2024).
9. Приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 11.12.2020 № 886н «Об утверждении Правил по охране труда на морских судах и судах внутреннего водного транспорта» (ред. 05.10.2021). *Консультант Плюс*. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/573275589?marker=6540IN> (дата обращения 11.01.2024).

10. ГОСТ 12.0.230—2007. Система стандартов безопасности труда. Системы управления охраной труда. Общие требования ИСО-OSH2001 (ред. от 31.10.2013). (введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10 июля 2007 г. № 169-ст) *Консультант Плюс*. Режим доступа: <https://legalacts.ru/doc/gost-120230-2007-mezhgosudarstvennyi-standart-sistema-standartov-bezopasnosti/> (дата обращения 11.01.2024).
11. ГОСТ 12.4.026—2015. Межгосударственный стандарт. Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний (введен в действие Приказом Росстандарта от 10.06.2016 № 614-ст) (ред. от 29.11.2018). *Консультант Плюс*. Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_207653/ (дата обращения 10.03.2023).
12. 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.
13. 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(С):799—803.
14. Тонконог В. В., Погарская А. С., Головань Т. В., Конфино К. В., Арестова Ю. А. Особенности пополнения судовой аптечки на судах заграничного плавания. *Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины*. 2022;30(1):72—9.
15. 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.
16. Травма, травматизм. Терминология, определения, классификация, медико-социальные аспекты. *Электронная медицинская библиотека*. Режим доступа: <https://www.rosmedlib.ru/doc/ISBN9785970448045-0003/-esf2k2z11-tabrel-mode-pgs.html> (дата обращения 13.01.2024).
17. Приказ Минтруда России от 11.09.2013 № 458 (ред. от 29.05.2023) «О реализации положений Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве в части сбора и оценки данных о несчастных случаях на производстве, профессиональных заболеваний среди моряков». *Консультант Плюс*. Режим доступа: <https://legalacts.ru/doc/prikaz-mintruda-rossii-ot-11092013-n-458/> (дата обращения 13.01.2024).
18. Шаповалов К. А. Оценка травматизма среди судовых специалистов на кораблях. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-travmatizma-sredi-sudovyh-spetsialistov-na-korablyah/viewer> (дата обращения 13.01.2024).
19. Морской бюллетень. Международная федерация транспортников (МФТ). 2020. 31 с.
20. Marine Safety Advisory No. 23-20. Republic of the Marshall Islands. 2020.
21. Приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 20.04.2022 № 223н «Об утверждении положения об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях, форм документов, соответствующих классификаторов, необходимых для расследования несчастных случаев на производстве». *Контур Норматив*. Режим доступа: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=424147> (дата обращения 15.01.2024)

Поступила 04.11.2023
Принята в печать 27.03.2024

REFERENCES

1. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 SOLAS 74. The text as amended by the 1988 Protocol thereto, as amended (as amended on May 24, 2018). Electronic fund of legal and regulatory documents. Available at: <https://docs.cntd.ru/document/901765675> (accessed 11.01.2024) (in Russian).
2. Convention No. 164 on Health Care and Medical Services for Seafarers of 1987. Electronic fund of legal and regulatory documents. Available at: <https://docs.cntd.ru/document/1901837> (accessed 11.01.2024) (in Russian).
3. International Labour Conference — 111th session, Geneva, 2023 Accepted texts. The abolition of one international labour conven-

- tion and the withdrawal of four international labour conventions, one protocol and 18 international labour recommendations (June 12, 2023). The International Labour Organization. Available at: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_886448.pdf (accessed 11.01.2024) (in Russian).
4. International Convention on the Training and Certification of Seafarers and Watchkeeping, 1978 (London, July 7, 1978) (with additions and amendments). *Garant*. Available at: <http://base.garant.ru/2540787> (accessed 11.01.2024) (in Russian).
 5. International Labour Conference. The 2006 Convention on Maritime Labour, as amended in 2016. *Morkniga*. Available at: https://www.morkniga.ru/files/shipowner/1597925400_Convention of the Year of Work_2006_.pdf (accessed 11.01.2024) (in Russian).
 6. Federal Law No. 56-FZ of June 5, 2012 "On Ratification of the 2006 Convention on Labor in Maritime Navigation". *Garant*. Available at: <https://base.garant.ru/70185044/> (accessed 11.01.2024) (in Russian).
 7. International Medical Guidelines for Ships. *Morkniga*. Available at: [https://www.morkniga.ru/files/shipowner/International_lead-ership%20po%20sudic%20medicine%20%20%20\(in%20rus-sian%20language\),%203rd%20edition,%202014%20\(1\).pdf](https://www.morkniga.ru/files/shipowner/International_lead-ership%20po%20sudic%20medicine%20%20%20(in%20rus-sian%20language),%203rd%20edition,%202014%20(1).pdf) (accessed 11.01.2024) (in Russian).
 8. "Labor Code of the Russian Federation" dated 12/30/2001 No. 197-FZ (as amended on 12/25/2023) (with amendments and additions, intro. effective from 01.01.2024). Available at: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683/ (accessed 11.01.2024) (in Russian).
 9. Order of the Ministry of Labor and Social Protection of the Russian Federation dated 11.12.2020 N 886n "On approval of the Rules on labor protection on ships and vessels of inland waterway transport" (ed. 05.10.2021). *Consultant Plus*. Available at: <https://docs.cntd.ru/document/573275589?marker=6540IN> (accessed 11.01.2024) (in Russian).
 10. GOST 12.0.230-2007. The system of occupational safety standards. Occupational health and safety management systems. General requirements of ILO-OSH2001 (as amended on 10/31/2013). (put into effect by Order of the Federal Agency for Technical Regulation and Metrology dated July 10, 2007 No. 169-st). *Consultant Plus*. Available at: <https://legalacts.ru/doc/gost-120230-2007-mezhgosudarstvennyi-standart-sistema-standartov-bezopasnosti/> (accessed 11.01.2024) (in Russian).
 11. GOST 12.4.026-2015. The interstate standard. The system of occupational safety standards. Signal colors, safety signs and signal markings. Purpose and rules of application. General technical requirements and specifications. Test methods (put into effect by Rosstandart Order No. 614-st dated 06/10/2016) (ed. dated 11/29/2018). *Consultant Plus*. Available at: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_207653/ (accessed 10.03.2023).
 12. 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 history of medicine*. 2021;29(5):1125-31 (in Russian).
 13. Timchenko T. N., Tonkonog V. V., Arestova Yu. A., Pogarskaya A. S., Golovan T. V. Problematic issues of equipping naval vessels in terms of staffing 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 history of medicine*. 2021;29(S):799-803 (in Russian).
 14. Tonkonog V. V., Pogarskaya A. S., Golovan T. V., Konfino K. V., Arestova Yu. A. Features of replenishment of the ship's pharmacy on ships abroad. *Problemy sotsial'noy gigiyeny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny = Problems of social hygiene, health care and history of medicine*. 2022;30(1):72-9 (in Russian).
 15. Timchenko T. N., Boran-Keshishyan A. L. Modern aspects of medical insurance for the health and life of ship crew members. *Problemy sotsial'noy gigiyeny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny = Problems of social hygiene, health care and history of medicine*. 2022;30(3):428-33 (in Russian).
 16. Trauma, traumatism. Terminology, definitions, classification, medical and social aspects. Electronic medical library. Available at: <https://www.rosmedlib.ru/doc/ISBN9785970448045-0003/-esf2k2z11-tabrel-mode-pgs.html> (accessed 13.01.2024) (in Russian).
 17. Order of the Ministry of Labor of the Russian Federation dated 09/11/2013 No. 458 (as amended on 05/29/2023) "On the implementation of the Provisions of the 2006 Convention on Maritime Labor in terms of collecting and evaluating data on industrial accidents and occupational diseases among seafarers". *Consultant Plus*. Available at: <https://legalacts.ru/doc/prikaz-mintruda-rossii-ot-11092013-n-458/> (accessed 13.01.2024) (in Russian).
 18. Shapovalov K. A. Assessment of injuries among shipboard specialists on ships. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-travmatizma-sredi-sudovyh-spetsialistov-na-korablyah/viewer> (accessed 13.01.2024) (in Russian).
 19. Marine Bulletin. The International Federation of Transport Workers (ITF). 2020. 31 p.
 20. Marine Safety Advisory No. 23-20. Republic of the Marshall Islands. 2020.
 21. Order of the Ministry of Labor and Social Protection of the Russian Federation dated 04/20/2022 N 223n "On approval of the Regulation on the specifics of the investigation of industrial accidents in certain industries and organizations, forms of documents, relevant classifiers necessary for the investigation of accidents cases at work". *Kontur Normative*. Available at: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=424147> (accessed 15.01.2024) (in Russian).