

УДК 351.79.656-051(477)

ОСОБЕННОСТИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГОССАНЭПИДНАДЗОРА ЗА СУДАМИ ИНОСТРАННЫХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ С УКРАИНСКИМИ ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖЕЙ

Зуб С.А., Болдескул И.П., Гринчук И.И.

Центральная СЭС на водном транспорте, г. Одесса, Украина

В современном судоходстве свыше 60 % мирового флота, в том числе и Украины лишены подлинной национальной принадлежности, находясь под так называемым «свободным флагом» или «открытой регистрации» (open registries), чтобы уйти от жёстких требований по соблюдению национального и международного законодательства безопасности мореплавания, в том числе и медико-санитарного. И с каждым годом идёт тенденция к увеличению таких судов.

Основная ответственность за соответствие на судне международных стандартов лежит на государстве, где это судно зарегистрировано, т.е. государстве флага. Но как показывает практика, государство флага не в состоянии проконтролировать такие суда, в силу того, что реально они не заходят в порты приписки и рефлагируются; надзор за такими судами возложен на порт государства захода судна с позиции международного морского права.

В настоящее время «морьяк» является профессией транснациональной и может работать на судах под флагом любого государства мира, в том числе и под «удобным». По данным капитанов портов Украины, на вышеуказанные суда ежегодно трудоустраиваются до 100 000 моряков, через морские агентства занимающиеся хозяйственной деятельностью по посредничеству в трудоустройстве на работу за границей т.е. «крюинговые агентства» – 60%, самостоятельно (вторично) - 25% и через Интернет - 15%.

Уже на первом этапе, при трудоустройстве украинских моряков через крюинговые агентства на суда иностранных судовладельцев у нас имеются опреде-

ленные проблемы по надзору за качеством предрейсовой подготовки плавсостава (прохождение профотбора, медобеспечение, противоэпидемическая готовность и т.д.).

Отсутствие должного учёта украинских моряков, работающих на подфлажных судах, трудоустроившиеся через различные крюинговые компании, которых зарегистрировано только по Одессе до 200 и по Украине более 400, привело к децентрализации существующей ранее системы статистики, определяющей состояние здоровья, заболеваемости, смертности, а также возможности оценки состояния здоровья профессиональной группы плавсостава.

По косвенным данным о заболеваемости украинских моряков, получаемых при карантинном досмотре подфлажных судов, заходящих в порты Украины, число заболеваний составило в 2002 – 2005 г. 5622 случая, из них инфекционных 21, обращений в иностранных портах 259, зафиксировано 10 случаев летальных исходов.

При оформлении через крюинговые компании украинских моряков на подфлажные суда не уделяется внимание квалифицированной медицинской подготовке членов экипажей судов, не имеющих судового медицинского работника на основании Конвенций ПДМНВ 78/95 (подгот. и диплом моряков и несение вахты) и МОТ № 164, в соответствии с которыми должна быть организована медицинская подготовка, в т.ч. и противоэпидемическая, включая и малярию, всех членов экипажа по трем уровням.

Так в г. Одессе, Севастополе, Мариуполе и др. центрах подготовки и аттес-

тации плавсостава проводят обучение только офицеров первого уровня ответственности по 40-часовой программе, а такие важные разделы, как противоэпидемическая готовность судна и гигиеническая часть, сокращены в нарушение Закона Украины «Об обеспечении санитарного и эпидемического благополучия» и не согласованы с МЗ Украины.

В медицинских учреждениях негосударственной формы собственности, выдаваемые морякам документы о пригодности к работе (Медицинские свидетельства) не вносятся данные о вакцинации, дополнительных медицинских обследованиях декретированной части экипажа, зачёта по санитарному минимуму, выдаваемые документы различны по форме и содержанию, составляются в зависимости от требований иностранных судовладельцев, с которыми работает данный круиз.

Морякам, находящимся в рейсе на судах иностранных судовладельцев, не даётся консультативная помощь, лица, подлежащие диспансерному наблюдению, после рейса не осматриваются в лечебно-профилактических учреждениях, нет оценки динамики состояния здоровья.

В настоящее время судоходные компании пошли по зарубежному варианту медицинского обеспечения моряков, выгодному не для последних. Логика проста, судовой врач нерентабелен, случаи вынужденного обращения за медицинской помощью в зарубежных портах должны оплачиваться страховыми компаниями, а в легких случаях первая медицинская помощь должна быть оказана на борту судна штурманом, ответственным за оказание данной помощи.

Ситуация по медицинскому обслуживанию плавсостава в Украине ухудшилась с тем, что лечебно-профилактические учреждения на водном транспорте передаются в муниципальную собственность, медицинское обслуживание осуществляется по территориальному прин-

ципу, что не позволяет проводить мероприятия диспансерного наблюдения, иметь банк данных о состоянии моряка, как в рейсовом, так и в межрейсовом периодах.

Вопрос качества проведения медицинских осмотров плавсостава безусловно зависит от квалификации и подготовки в области морской медицины персонала лечебно-профилактических учреждений (профотборных комиссий). Но после того как были упразднены отраслевые институты, такие как специализированные лечебно-профилактические учреждения водного транспорта и судовой медперсонал, ситуация значительно ухудшилась по показателям здоровья украинских моряков, как на судах иностранных судовладельцев, так и национальных.

В современных условиях проблема медицинского обеспечения и противоэпидемической готовности судов различных форм собственности и принадлежности с украинскими моряками, плавающими в районах неблагоприятных по ООИ, малярии и другим инфекционным заболеваниям, сегодня приобрела наибольшую актуальность в связи с большими изменениями в области морской медицины.

Если посмотреть ретроспективно на данный вопрос, то до распада Союза все же нам удавалось успешно решать задачи по медико-санитарной и противоэпидемической готовности судов, так как был институт судовых врачей, централизованное медицинское снабжение, один судовладелец и флаг судна, суда регулярно посещали базовые порты Украины и находились постоянно под контролем государственного санитарно-эпидемиологического надзора и других медицинских учреждений.

С образованием суверенного государства Украины и одновременного распада флота, часть которого была продана, часть ушла под управление иностранных компаний, практически судозаход в

порты Украины составляет около 90% «подфлажных» судов, в том числе и с украинскими моряками. Ситуация по медицинскому обеспечению и противоэпидемической готовности судов значительно изменилась в худшую сторону и способствует вероятности завоза и распространения особо опасных инфекций, малярии и других инфекционных заболеваний. Тому пример завоз в Украину случаев малярии моряками. По данным официальной статистики, с 1998 года регистрируется более ста случаев малярии, завезенной из-за рубежа, из них около 15 процентов среди моряков.

Казалось бы, важным документом, который должен обеспечить безопасные условия труда, здоровья, санитарно-противоэпидемическое обеспечение и т. д., является отраслевое соглашение между Минтрансом Украины и Морскими профсоюзами, где в общем разделе данного документа четко определяется распространение соглашения на всех судовладельцев Украины, независимо от форм собственности. Оно обязывает приобретать (в том числе с использованием валюты) лекарственные средства и медицинский инструментарий для обеспечения судов согласно Конвенции МОТ №164, а также обеспечивать согласно этой Конвенции подготовку всех членов экипажа и командного состава в соответствующих компетентных учреждениях для оказания медицинской помощи на борту или иметь в штате судовых врачей. Однако на практике все выглядит несколько иначе. Прежде всего, почти на всех судах Украины, которые длительно не посещают базовые порты (от 2-х до 5-ти и более лет), отсутствует судовой медицинский персонал, централизованное медицинское снабжение, а если и идет какое-то пополнение, то в значительной степени не обеспечивающее потребности на протяжении рейса.

Украина является участницей многих морских Конвенций и Соглашений,

касающихся охраны здоровья моряков, однако влиять на суда под «удобным флагом» с украинскими членами экипажей в полной мере при осуществлении государственного санитарного надзора по контролю за медицинским и противоэпидемическим обеспечением не всегда возможно, так как вышеуказанные документы должны быть ратифицированы, и, естественно, должна соответствующая компетентная организация взять на себя ответственность за выполнение конвенций, а в Украине имеются некоторые проблемы по данному вопросу.

Резюме

ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ ГОССАНЕПІДНАГЛЯДУ ЗА СУДАМИ ІНОЗЕМНИХ СУДНОВЛАСНИКІВ З УКРАЇНСЬКИМИ ЧЛЕНАМИ ЕКІПАЖІВ

Зуб С.А., Болдескул І.П., Гринчук І.І.

Розглянуті особливості здійснення госсанепіднагляду за судами іноземних судновласників з українськими членами екіпажів. Показана медична і правова незахищеність українських моряків, що працюють на судах іноземних судновласників. Запропоновані шляхи рішення існуючих проблем.

Summary

CHARACTERISTIC PROPERTIES OF THE STATE SANITARY SUPERVISION FOR THE SHIPS OF FOREIGN SHIP OWNERS WITH UKRAINIAN CREW

Zub C.A., Boldeskul I.P., Grinchuk I.I.

The characteristic properties of the state sanitary supervision for the ships of foreign ship-owners with the Ukrainian crew are considered. The medical and legal unprotection of the Ukrainian seafarers is shown. They offer several ways of decision of the problems mentioned.

*Впервые поступила в редакцию 11.01.2008 г.
Рекомендована к печати на заседании ученого совета НИИ медицины транспорта
(протокол № 3 от 29.05.2008 г.).*