

УДК 331.91;614.447;656.61

О СООТВЕТСТВИИ МЕДИКО-САНИТАРНЫХ ПРАВИЛ ДЛЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ КОНВЕНЦИИ МОТ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ 2006 Г.

Пономаренко А.Н.¹, Гоженко А.И.², Лисобей В.А.²

¹ Госсанэпидслужба Украины, г. Киев;

² Украинский НИИ медицины транспорта Министерства здравоохранения Украины, г. Одесса

Действующая нормативно правовая база и система медико-санитарной помощи морякам в Украине соответствует минимальным требованиям Конвенции. При этом отказ от ратификации Конвенции не освобождает Украину от обязательного выполнения минимальных требований по медицинской, социальной и правовой помощи морякам иностранных судов при их заходе в порты Украины. Ратификация Конвенции Украиной помогла бы гарантировать украинским морякам условия труда, медицинскую помощь и социальную защиту на уровне, определенном Конвенцией МОТ о труде в морском судоходстве.

Ключевые слова: Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве, Украина

Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве в 2006 г. (в дальнейшем Конвенция) является знаменательным международным событием. Она единогласно принята 300 делегатами (от моряков, судовладельцев и правительств государств) на морской сессии Международной конференции труда. Это свидетельствует о безусловном всемирном признании приведенных ниже принципиальных положений относительно морского судоходства.

Наибольшее количество (68) Конвенций и Рекомендаций МОТ, (в сравнении с другими отраслями производств) посвященных морскому судоходству, подтверждает чрезвычайность специфики условий труда в этой отрасли. Но часть этих Конвенций и Рекомендаций до сих пор остается не ратифицированными даже правительствами некоторых морских государств, в том числе и Украиной, что мешает внедрению международной системы осуществления медико-санитарного и социального обеспечения моряков.

С принятием Конвенции ожидается, что она станет основанием для со-

вершенствования национальных законов о труде моряков. Именно поэтому создан не только обобщающий документ, который просуммировал почти 80 летнюю деятельность МОТ но и привел предыдущие правила в соответствие с современными научными достижениями и организационными нововведениями в морской отрасли.

5. Не смотря на позитивные оценки Конвенции, однозначных решений относительно ее ратификации не наблюдается [1-11]. Это связано с тем, что в каждом государстве есть собственный опыт по обеспечению прав моряка. Приведение его в соответствие с правилами Конвенции требует настойчивого труда высококвалифицированных специалистов по широкому спектру сторон деятельности морской отрасли. Подобная ситуация уже была зарегистрирована в конце прошлого века когда ВОЗ пыталась создать единственные, международные правила медицинского обследования моряков. К их разработки был привлечен и Украинский НИИ медицины транспорта в качестве «Сотрудничающего Центра ВОЗ по гигиене труда моряков». Разработан-

ный проект ВОЗ разослала всем государствам для гармонизации. Гармонизация не состоялась, потому что в Конвенции остались обязательными лишь минимальные требования к медицинскому обследованию и отбору моряков, в том виде, который, кстати, не удовлетворяет страховые компании для моряков. Самостоятельно по собственному усмотрению они отбирают комиссии, услугами которых рекомендуют крьюингам пользоваться при найме моряков. Одновременно свои требования по этому поводу предоставляет ММО для национальных инспекций Минтранссвязи по профессиональной подготовке моряков.

Накопление необходимого количества государств, которые ратифицируют Конвенцию и обеспечат ее вступление в действие, ожидается в 2011 г. Некоторые государства перед ратификацией Конвенции тщательно проанализировали возможности гармонизации своих национальных положений с теми, которые предоставлены в Конвенции и достигли договоренности с МОП о сохранении собственной редакции и содержания отдельных ее положений.

В Украине целесообразно создать государственную много профильную комиссию для изучения возможности ратификации Конвенции с разработкой мероприятий по ее воплощению для двух возможных вариантов: при ратификации и при отказе от ратификации с определением конкретных объемов и источников финансирования для реализации запланированных мероприятий.

Предлагаем для обсуждения выполненный Украинским НИИ медицины транспорта, анализ соответствия Украинского медико-санитарного законодательства требованиям Конвенции.

В Конвенции они начинаются с правил (1.2.), стандартов (A1.2), руководящих принципов (B1.2.), относительно Медицинского свидетельства моряка, которое должно свидетель-

ствовать что слух, зрение, ощущения цвета удовлетворительны и у моряка не наблюдается медицинских отклонений, которые могут обостриться в результате работы в море или сделать моряка непригодным для такой работы, или угрожать здоровью других лиц на борту судна. Медицинское свидетельство выдается практикующим врачом, или врачом-арбитром, который имеет надлежащую квалификацию и полномочия. В проведении процедур медицинского обследования практикующие врачи должны пользоваться полной профессиональной независимостью при вынесении своих медицинских заключений.

Отмеченные правила в указанном минимальном объеме выполняются в Украине лишь отдельными, частно-практикующими, так называемыми, врачами-экспертами. А подавляющее большинство комиссий по медицинскому обследованию моряков осуществляют значительно больший объем обследований с привлечением широкого спектра профильных специалистов – врачей и клинических лабораторий. В основном их деятельность отвечает приказу Министерства здравоохранения Украины от 19.11.1996 г. № 347 «Об утверждении Правил определения пригодности по состоянию здоровья лиц для работы на судах». Ввиду того, что со времени издания приказа прошло почти 14 лет, по инициативе Украинского НИИ медицины транспорта, этот приказ в настоящий момент корректируется в соответствии с современными требованиями ММО, ВОЗ и Конвенцией МОТ 2006 г. По договоренности с МЗ Украины, предусматривается создание на базе Украинского НИИ медицины транспорта Реестра Комиссий по медицинскому обследованию моряков и Реестра выданных этими комиссиями Медицинских свидетельств моряков. Разработаны критерии для включения Комиссий медицинского обследования моряков в Реестр.

Следующий 3-й Раздел Конвенции определяет санитарно-гигиенические правила (3.1), стандарты (A3.1) и руководящие принципы (B3.1) относительно дизайна, конструкции, материалов для строительства и отделки, вентиляции, отопления, освещения, шума и вибрации, обеспечения постельными и столовыми принадлежностями и другими предметами жилых помещений, условий для отдыха, питания, столового обслуживания, санитарно-гигиенических удобств, кают, лазаретов, столовых и тому подобное.

В Украине все эти, без исключения, вопросы профессионально и тщательно определены санитарно-гигиеническими правилами и нормами, изложенными в «Государственных санитарных правилах для морских судов Украины, ГСП 7.7.4.-057-2000». Эти правила разработаны Государственным предприятием Украинский научно-исследовательский институт медицины транспорта Министерства здравоохранения Украины и ведущими специалистами санитарно-эпидемиологической службы на водном транспорте Украины и утверждены Постановлением Главного государственного санитарного врача Украины от 20.12.2000 г. № 57.

В сравнении с Конвенцией, указанные санитарные правила определяют существенно больший перечень санитарных правил и норм для морских судов. В том числе правила перевозки пассажиров и грузов, экологические условия защиты окружающей среды от последствий производственной деятельности судов и тому подобное.

Таким образом, в Украине на уровне государственного законодательства установлен не только перечень и параметры контроля за исчерпывающим объемом санитарных правил и норм на судах, но создана и действует государственная система организации санитарно-эпидемиологического надзора за содержанием и выполнением этих правил и норм. Эта функция возложена на

Центральную санитарно-эпидемиологическую станцию на водном транспорте с сетью бассейновых и портовых СЕС, карантинных пунктов. Эту систему возглавляет Главный государственный санитарный врач на водном транспорте Министерства здравоохранения Украины.

Но со времени издания этого документа также прошло уже 14 лет. В Украине произошли значительные изменения политико-экономической системы, которые касаются и медико-санитарного обеспечения моряков. Украина в настоящий момент вместо прежних более чем 350 судов имеет лишь 28, а количество моряков, которые работают по найму через крьюинговые компании на заграничных судах (по разным источникам) составляют от 80 до 100 тысяч. Успешно работают учебные заведения, которые готовят моряков. Назрел вопрос о решении судьбы этих моряков, потому что после работы на заграничных судах они возвращаются на свою родину со всеми проблемами собственного здоровья и возможностью распространения в Украине инфекционных болезней. Учитывая изложенное, необходимо пересмотреть эти санитарные правила. Но изменилась и система деятельности НИИ медицины транспорта. Из бюджетного учреждения он стал государственным предприятием, поэтому для выполнения работ по пересмотру санитарных правил необходимо определить, кто эту работу закажет и профинансирует.

Четвертый Раздел Конвенции содержит в первую очередь проблемы здравоохранения и медицинского обслуживания (правило 4.1; стандарт A4.1; руководящий принцип B4.1). Среди вопросов медицинского обслуживания на борту судна и на берегу, которые декларируются в Конвенции, следует обратить внимание на такие, по поводу которых необходимы правительственные решения, независимо от того будет Украина ратифицировать Конвенцию

или нет.

1. Медицинское обслуживание для моряка должно быть бесплатным и соответствующего качества.

Это положение, согласно основным законодательным документам — Конституции Украины, Основам законодательства Украины о здравоохранении и Закону Украины об обеспечении санитарного и эпидемического благополучия населения — гарантирует, что морякам, наравне с другими гражданами, гарантирована бесплатная медицинская помощь. А фактически предварительный и периодический профессиональный отбор для получения допуска к своей профессии моряк оплачивает самостоятельно. Это обусловлено, вероятно, тем, что вместо государственных лечебно-профилактических учреждений, профессиональный отбор моряков начало осуществлять множество частных учреждений, количество которых неизвестно, а соответственно и качество их деятельности не контролируется. В настоящий момент в Министерстве здравоохранения находится наш проект приказа, который в случае его утверждения позволит создать реестр таких комиссий и требования к ним для включения в реестр. Таким образом, Украина достигнет выполнения требований не только Конвенции МОТ, но и требований ММО и страховых компаний относительно профессионального отбора моряков.

2. На судах, при отсутствии врача, должен быть, специально подготовленный по медицинским вопросам моряк, который может осуществить медицинскую помощь.

Это требование Конвенции в недавнем прошлом в Украине выполнялось в совершенстве. В Одесском медицинском университете работала кафедра морской медицины, которая готовила судовых врачей, а когда должности судовых врачей на грузовых судах были ликвидированы, кафедра готови-

ла офицеров грузовых судов по вопросам осуществления медицинской помощи. В настоящее время эта кафедра ликвидирована. Сегодня Инспекция по профессиональной подготовке моряков Министерства инфраструктуры Украины обучает моряков способам предоставления доврачебной медицинской помощи.

3. При необходимости следует обеспечить получение моряком срочной медицинской помощи в береговых медицинских заведениях.

В Украине лечебно-профилактические заведения на водном транспорте всегда были подчинены Министерству здравоохранения. Но после почти полной ликвидации государственных пароконств, также, почти полностью, была ликвидирована и сеть лечебно-профилактических учреждений для моряков вместе с Центральной клинической бассейновой больницей на водном транспорте в г. Одессе, которая возглавляла эту сеть. Поэтому в настоящий момент состояние выполнения этого требования Конвенции происходит таким образом — по собственной инициативе Одесский и Илличевский морские торговые порты заключили соглашения на обслуживание своих работников с частной страховой медицинской фирмой «Инто-сана». Возможно, что при необходимости предоставления медицинской помощи в больнице для иностранного моряка, эти порты будут предлагать судовладельцам оплачивать больничную помощь моряку в больницах «Инто-саны». В других портах действуют аналогичные договоренности со страховыми или территориальными больницами. Поликлиническую помощь могут осуществлять ведомственные портовые поликлиники, которые большинство портов сохранили в своем подчинении.

4. Конвенция предусматривает развитие международного сотрудничества в обеспечении медицинских радиоконсультаций для судов.

В Украине официальная система медицинских радиоконсультаций была ликвидирована вместе с ликвидацией лечебно-профилактических заведений для моряков. Традиционно украинские экипажи, которые работают на иностранных судах, обращаются за помощью к сотрудникам ДП Украинский НИИ медицины транспорта, который является правопреемником прежнего НИИ морской медицины и автоматически – прежней бассейновой больницы на водном транспорте, хотя собственной клинической базы он не имеет. Министерство инфраструктуры также, при разных экстремальных ситуациях с затоплением судов или при смертельных случаях во время перевозки опасных грузов, обращается в НИИ медицины транспорта, который предоставляет необходимые рекомендации. Сотрудники института выезжают на место для осуществления необходимой профессиональной высококвалифицированной помощи. Следует лишь обратить внимание на то, что все эти работы институт вынужден выполнять без оплаты даже на расходы по командировкам специалистов. А институт не бюджетный и существует на хозяйственной основе. Его обращение к Министерству здравоохранения и Министерству инфраструктуры по этому поводу до сих пор остаются без внимания и реакции.

5. Конвенция настаивает на том, чтобы медицинские учреждения и их персонал для лечения моряка на берегу имели надлежащую квалификацию, а моряк безотлагательный прием.

Понятно, что медицинскую помощь моряку в случае обращения будут оказывать квалифицированные врачи и немедленно.

Пожелания безусловно подходящие, но для их обеспечения необходимо возобновить полностью ликвидированную в Украине прежнюю систему подготовки специалистов по морской медицине. Поражает четкая целеустремленная ликвидационная последова-

тельность уничтожения морской медицины в Украине на фоне совсем противоположной 80-летней истории деятельности МОТ, направленной на защиту здоровья и социальной помощи морякам, которая основывается на признании чрезвычайной специфики и опасности их труда. Целесообразно напомнить, что в ДП Украинский НИИ медицины транспорта (прежний Всесоюзный НИИ гигиены водного транспорта) действовал специализированный ученый совет по защите кандидатских диссертаций по вопросам медико-санитарных проблем водного транспорта. ВАК Украины этот совет ликвидировал. После этого при научно-практическом объединенные медицины транспорта, в который входил Украинский НИИ медицины транспорта, действовал специализированный научный совет по защите докторских и кандидатских диссертаций по специальности морская медицина. ВАК Украины ликвидировал и этот ученый совет. Одновременно была ликвидирована и научная специальность - морская медицина. Следующим этапом, как уже было указано, была ликвидирована кафедра морской медицины Одесского медицинского университета, которая проводила последипломную подготовку судовых врачей. Должности судовых врачей на грузовых судах ликвидировали. На их замену кафедра начала подготовку офицерского состава на судах для осуществления медицинской помощи. Кафедру морской медицины закрыли. В Украинском НИИ медицины транспорта действовали курсы для специалистов санитарно-эпидемиологических станций по вопросам методов санитарно-эпидемиологического надзора на судах. Курсы ликвидировали. Что же на сегодня осталось? На пассажирских судах – судовые врачи. Для них МЗ ежегодно объявляет об аттестации. Не понятно кто их готовит и кто аттестует. Осталась еще государственная санитарно-эпидемиологическая служба на водном транспорте. Но в

связи с ликвидацией санитарно-гигиенических факультетов на должности в этой службе вынужденные назначать биологов и врачей лечебного дела.

С приведенными сведениями относительно заданий, изложенных в Конвенции, и состоянием морской медицины тесно связаны и последние два направления, которые могут оптимистично завершить обсуждение вопроса о ратификации Концепции.

6. Надлежащее внимание предлагается уделять разработке программ и исследований по вопросам здравоохранения и медицинского обслуживания моряков, в том числе составление и ведение международного списка врачей и средств медицинской помощи для моряков, формирование постоянной готовности для поисково-спасательных работ и тому подобное.

7. В Конвенции также отмечается, что должны быть созданы центры здравоохранения для моряков с целью ведения научно-исследовательских работ по вопросам состояния здоровья, лечения и профилактики заболеваний среди моряков; подготовки медицинского персонала и персонала служб здравоохранения в отрасли морской медицины; сбора и оценки статистических данных о несчастных случаях, профессиональных заболеваниях и случаях со смертельным исходом среди моряков и тому подобное.

Дело в том что Украина получила от прежнего СССР Всесоюзный научно-исследовательский институт гигиены водного транспорта, которому она расширила круг деятельности (в соответствии с изменением названия на Украинский НИИ медицины транспорта). Институт имеет большой опыт и высококвалифицированный кадровый потенциал, который формировался из судовых врачей. Официально институт признан главным научным учреждением МЗ по вопросам медико-санитарного обеспечения транспорта. Выполненными

научно-исследовательскими работами, разработанными нормативно - методическими документами, защищенными диссертациями и изданными монографиями институт подтверждает свою способность быть Центром здравоохранения моряка в случае реализации его предложений по налаживанию системы здравоохранения и решения проблемы моряков с созданием клинической базы. Ведь по постановлению Кабинета Министров ему впервые в Украине поручено проводить экспертизу профессиональных заболеваний у моряков, а клинических условий для этого не предоставлено и он должен арендовать койки в городской больнице.

Эти проблемы касаются не только Министерства здравоохранения. Это проблемы Министерства инфраструктуры и профсоюзов моряков. Целесообразно напомнить, что кроме только что освещенных проблем, которые непосредственно касаются медико-санитарной помощи, все другие проблемы Конвенции опосредовано также касаются здоровья моряка. Это они формируют его психоэмоциональное состояние. В их числе не последнее место занимает забота о состоянии медицинской помощи членам его семьи.

Подводя итог изложенному, следует признать три основных **вывода**:

1. Согласно нормативно правовой базы и действующей системы медико-санитарной помощи морякам, Украина может обеспечить минимальные требования Конвенции.
2. Отказ от ратификации Конвенции не освобождает Украину от обязательного выполнения минимальных требований по медицинской, социальной и правовой помощи морякам иностранных судов при их заходе в порты Украины.
3. Ратификация Конвенции Украиной и ее принятие гарантирует украинским морякам, которые работают на иностранных судах, условия труда,

медицинскую помощь и социальную защиту на уровне, определенном Конвенцией.

Есть уверенность, что даже обсуждение проблем с ратификацией Конвенции станет началом возрождения не только морской медицины, но и Украины в качестве морского государства с улучшением благосостояния ее населения, потому что флот и его работа является одним из самых весомых источников валютной прибыли государства.

Литература

1. Иванов Г., Волченков В. Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве /Морской флот № 5, 2008, с.36-37
2. www.msun.ru.2008
3. www.moryak.org/content/view2333/101
4. www.mtwtu.org/ua/news/3/
5. hth://zadonbass.org/news/all/message_12517?print=y
6. http://azovmar.com/news.php?readmore=149&list=1&month=0&
7. http://www.ird.ru/node/13689/print
8. www.tbu.com.ua
9. http://www.uazakon.com/deocuments/date_ee/pg_gtwjwf/index.htm
10. http://undp.by/print/ru/ilonews/word/19/04-06-08.html
11. http://www.mprof.ru/modules.php?name=pages&go=fprint&pid=343

Резюме

ПРО ВІДПОВІДНІСТЬ МЕДИКО-САНІТАРНИХ ПРАВИЛ ДЛЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ КОНВЕНЦІЇ МОП ПРО ПРАЦЮ В МОРСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ 2006 Р.

Пономаренко О.М., Гоженко А.І., Лісобей В.А.

Чинна нормативно-правова база та система медико-санітарної допомоги морякам в Україні відповідає

мінімальним вимогам Конвенції. При цьому відмова від ратифікації Конвенції не звільняє Україну від обов'язкового виконання мінімальних вимог щодо медичної, соціальної та правової допомоги морякам іноземних судів при їх заході в порти України. Ратифікація Конвенції Україна допомогла б гарантувати українським морякам умови праці, медичну допомогу та соціальний захист на рівні, визначеному Конвенцією.

Ключові слова: Конвенція МОП про працю в морському судноплаванні, Україна

Summary

ABOUT UNDER HEALTH REGULATIONS FOR WATER TRANSPORT IN UKRAINE ILO CONVENTION ON MARITIME LABOUR 2006

Ponomarenko A.N., Gozhenko A.I., Lisobey V.A.

The current regulatory framework and system of health care to seamen in Ukraine meets the minimum requirements of the Convention. At the same time refusing to ratify the Convention does not exempt from the mandatory implementation of the Ukraine the minimum requirements for health, social and legal assistance to seafarers in foreign vessels calling at their ports of Ukraine. Ratification of the Convention would help to ensure that Ukrainian sailors working conditions, health care and social protection at the level specified by the Convention.

Keywords: ILO Convention on maritime labor, Ukraine

Впервые поступила в редакцию 19.07.2011 г. Рекомендована к печати на заседании редакционной коллегии после рецензирования