

Ботнарюк М. В., Тимченко Т. Н.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОХРАНЕНИЯ ЗДОРОВЬЯ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ПРАКТИКАНТОВ НА БОРТУ СУДНА

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

В целях приобретения профессиональных навыков и умений студентами плавательных специальностей по программам среднего профессионального образования международными конвенциями и государственными образовательными стандартами предусмотрена обязательная практическая подготовка на борту судна. Для кадетов установлен определенный временной режим труда и отдыха, в остальных положениях организации трудовой деятельности на них распространяются такие же права и обязанности, как на обычных членов экипажа судна, заявленных в судовой роли. Поскольку при прохождении практики возраст кадетов не превышает 18 лет, возникновение возможных расстройств их психического здоровья является актуальной проблемой и высоким рискообразующим фактором для судовладельца. В статье подробно рассмотрены правила организации практической подготовки кадетов на судне, определены ответственные лица, выявлены обязанности судовладельца в отношении практикантов, обозначены актуальные проблемные аспекты и предложены соответствующие профилактические мероприятия.

Ключевые слова: несовершеннолетние кадеты; плавательная практика; режим отдыха; сохранение здоровья; рекомендации.

Для цитирования: Ботнарюк М. В., Тимченко Т. Н. Обеспечение сохранения здоровья несовершеннолетних практикантов на борту судна. Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины. 2023;31(4):562—569. DOI: <http://dx.doi.org/10.32687/0869-866X-2023-31-4-562-569>

Для корреспонденции: Тимченко Татьяна Николаевна, канд. экон. наук, доцент кафедры «Таможенное право» ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова», e-mail: timchenkomga@gmail.com

Botnaryuk M. V., Timchenko T. N.

THE SUPPORT OF HEALTH MAINTENANCE OF UNDER AGE TRAINEES ON SHIPBOARD

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

The international conventions and national state educational standards specify mandatory practical training on shipboard for acquiring through programs of secondary professional education professional habits and skills by students of swimming specialties. For cadets, specified temporary regime of work and rest is established. Other items concerning organization of labor activity, apply to them same rights and obligations as to regular members of crew as declared in ship's role. Since during internship the age of cadets does not exceed 18 years, occurrence of possible disorders of their mental health is urgent concern and high-risk factor for shipowner. The article describes in detail rules of organizing practical training of cadets on shipboard. The responsible persons are identified. The responsibilities of shipowner in relation to trainees are revealed. The current problematic aspects are marked and appropriate preventive measures are proposed.

Keywords: under age cadets; swimming practice; regime of rest; health maintenance; recommendations.

For citation: Botnaryuk M. V., Timchenko T. N. The support of health maintenance of under age trainees on shipboard. *Problemy socialnoi gigieny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny*. 2023;31(4):562–569 (In Russ.). DOI: <http://dx.doi.org/10.32687/0869-866X-2023-31-4-562-569>

For correspondence: Timchenko T. N., candidate of economic Sciences, associate professor of the Chair of Law of Customs of the Federal State Budget Educational Institution of Higher Education "The Admiral F. F. Ushakov State Maritime 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 28.11.2022

Accepted 13.03.2023

Введение

С целью закрепления полученных в учебном заведении начальных знаний и умений, а также получения минимального стандарта компетентности для лиц рядового состава, чтобы иметь возможность выполнять должностные обязанности, курсанты должны проходить плавательную практику на судах морского и речного флота.

Практика является необходимым компонентом освоения основной образовательной профессиональной программы и проводится в строгом соответствии с нормативными документами, правовыми нормами, регламентирующими отдельные аспекты отношений моряков и судовладельца в морском судостроении.

Сегодня вопрос о прохождении плавательной практики курсантами морских учебных заведений решается по двум направлениям. Во-первых, курсант имеет право проходить практику самостоятельно, заключая с круизной компанией договор, в котором прописаны права, обязанности сторон, а также другие важные пункты. Во-вторых, учебное заведение предоставляет базу практики, используя для этого как собственные суда, так и ресурсы отечественных судоходных компаний. Так, многие морские вузы страны уже в течение длительного периода сотрудничают с ведущей отечественной судоходной компанией «Совкомфлот» (MOEX: FLOT). Компания ежегодно проводит собеседование по отбору, предъявляя достаточно высокие требования к

Здоровье и общество

потенциальным кандидатам, что обусловлено наличием на судах сложных современных инженерных систем, грамотная эксплуатация которых напрямую зависит от навыков, знаний и умений кандидатов.

Кроме того, работу на морском транспорте, особенно на судне, можно охарактеризовать как чрезвычайно опасную, с высоким уровнем риска, что формирует потребность в психологическом сопровождении практикантов и обеспечении безопасности работы.

В качестве объекта настоящего исследования выступают вопросы обеспечения сохранности здоровья несовершеннолетних практикантов (кадетов), проходящих плавательную практику на борту судна.

Цель данной работы заключается в исследовании требований федеральных образовательных стандартов, международных конвенций, национальных нормативно-правовых актов и внутренних документов судовладельцев, регламентирующих порядок прохождения плавательной практики, с учетом сохранения здоровья кадетов и предупреждения возникновения симптомов психического расстройства.

Для достижения поставленной в статье цели изучены следующие основные документы:

- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 28.06.2022) (с изменениями и дополнениями, вступил в силу с 09.07.2022);
- Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве;
- Конвенция № 164 о здравоохранении и медицинском обслуживании моряков;
- Руководство по внедрению и применению положений Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве;
- Приказ Министерства просвещения РФ от 2 декабря 2020 г. № 691 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 26.02.03 Судовождение» (с изменениями и дополнениями);
- Приказ Министерства просвещения РФ от 26 ноября 2020 г. № 674 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 26.02.05 Эксплуатация судовых энергетических установок»;
- Приказ Министерства просвещения РФ от 26 ноября 2020 г. № 675 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 26.02.06 Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики»;
- Приказ Министерства науки и высшего образования РФ и Министерства просвещения РФ от 5 августа 2020 г. № 885/390 «О практической подготовке обучающихся» (с изменениями и дополнениями).

Материалы и методы

Выполнен обзор научных публикаций, определены требования международных конвенций, нормативно-правовых документов по вопросам организации практической подготовки молодых моряков до 18 лет на борту судна. Использованы методы изучения и обобщения, выявления закономерностей, исследовательский и умозаключительный.

Результаты исследования

Переход России в 2010 г. к двухуровневой системе образования, а также востребованность рабочих профессий во всех отраслях народного хозяйства, включая сферу транспорта, обусловили появление новых федеральных образовательных стандартов, нацеленных на приобретение специальностей, позволяющих выпускникам вести профессиональную деятельность в рамках полученных знаний и умений. В данном случае речь идет о среднем профессиональном образовании, которое обучающиеся могут получить, поступив в образовательные учреждения уже после окончания 9-го класса.

Учитывая существование проблемы острой нехватки кадров, обеспечивающих нормальное функционирование судов каботажного и заграничного плавания, в 2010 г. впервые были разработаны федеральные государственные образовательные стандарты среднего профессионального образования (ФГОС СПО) по морским специальностям: судовождение, эксплуатация судовых энергетических установок, эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики [1—3]. ФГОС СПО представляли собой систему обязательных требований, выполнение которых является обязательным условием реализации программ подготовки в учебном заведении среднего профессионального образования по указанным выше специальностям.

В течение последних нескольких лет эти стандарты подвергались изменениям: в 2014 и 2020 гг. были введены новые ФГОС СПО [4—6], которые в определенной степени изменили подход к обучению курсантов, сделав его максимально адаптированным к новым условиям. Тем не менее во всех стандартах сделан особый акцент на значимость прохождения курсантами практики, которая рассматривается как обязательный раздел программы обучения и входит в профессиональный цикл, поскольку во время практики происходит не только закрепление пройденного теоретического материала, но и формирование и дальнейшее развитие практических навыков и компетенций, что возможно исключительно в процессе выполнения непосредственных должностных обязанностей (осваивание будущей профессиональной деятельности). В процессе обучения курсант морского заведения должен быть направлен на несколько практик, каждая из которых ориентирована на освоение определенных компетенций (рис. 1, составлено по перечню ФГОС 2020 г.).

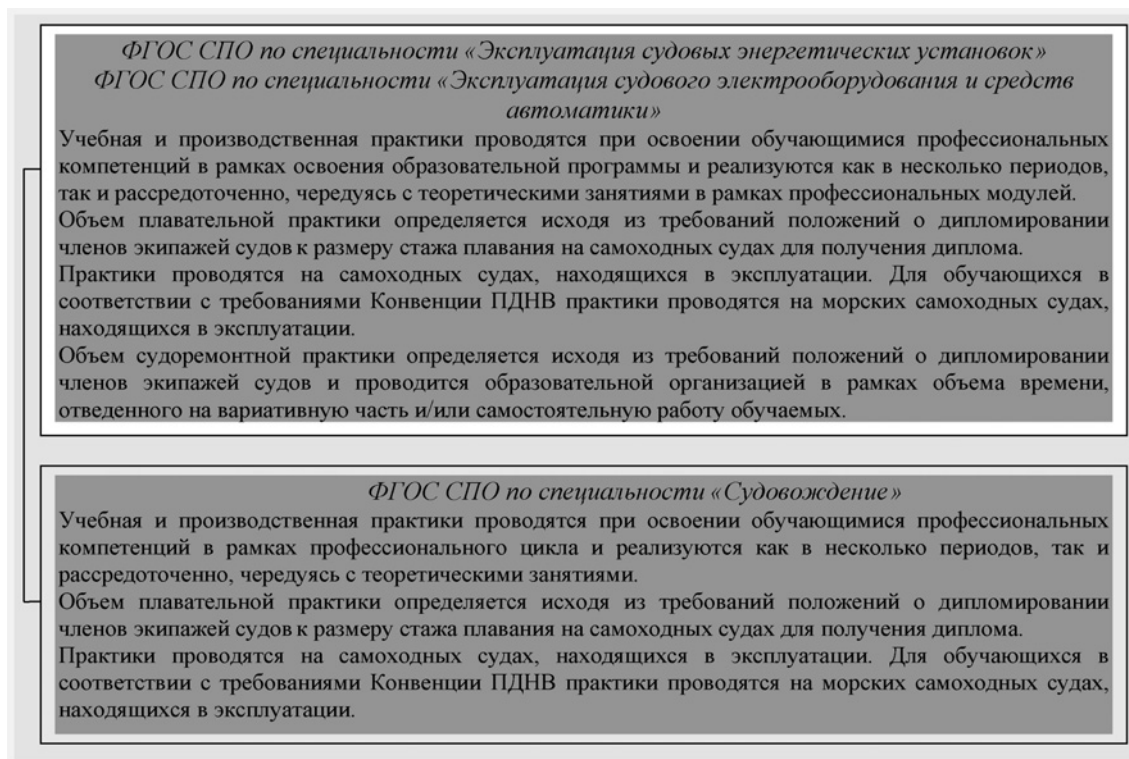


Рис. 1. Виды практик курсанта, обучающегося ФГОС СПО по морским специальностям.

Прохождение плавательной практики также нацелено на приобретение опыта работы на морском судне, что является необходимым условием получения права на сдачу квалификационного экзамена по рабочей профессии. Во время нахождения на судне обучающиеся набирают плавательный ценз, необходимый для получения рабочего диплома, а также проходят адаптацию к новым для себя условиям работы.

Прежде всего необходимо отметить, что отношения по организации плавательной практики (учебной или производственной) возникают исключительно между образовательным учреждением (реализующим среднее профессиональное образование) и организацией работодателя (судовладельцем), которая предоставляет места для практики курсантов на основании заключенного между ними договора. За организацию плавательной практики кадета отвечают три лица:

- руководитель практики от образовательной организации;
- ответственное лицо по связям образовательной организации и судоходной компании;
- непосредственный руководитель практики на судне.

Руководитель практики от образовательной организации контролирует подготовку кадета к прохождению практики, в первую очередь наличие необходимых документов:

- удостоверения личности моряка;
- заграничного паспорта;
- сертификата, подтверждающего наличие знаний, связанных с личной безопасностью и тех-

никой выживания на судне (сертификат безопасности жизнедеятельности на судне — Basic Safety Training);

- сертификата по спасательным средствам;
- медицинского сертификата;
- отдельного (от медицинского) сертификата о прививках.

Непосредственно перед отбытием к месту прохождения практики кадет лично под роспись должен получить в образовательной организации два документа: «On board Training Record Book» (Книга) и программу плавательной практики. Книга содержит шесть разделов:

- How to use the Record Book (правила ведения Книги);
- Main principal (основные положения);
- Familiarization with shipboard procedures and equipment (ознакомление с процедурами и оборудованием судна);
- Particulars of ships and voyages (данные о судне и рейсах);
- List of on-board Training tasks (задания на практику);
- Report on the on-board Training (отчет о практике).

Должностное лицо образовательной организации, ответственное за связи, организует своевременное направление практиканта (кадета) на судно. Непосредственный руководитель практики кадета на судне назначается приказом капитана судна. В дальнейшем он отвечает за качественное и своевременное выполнение кадетом программы плавательной практики.

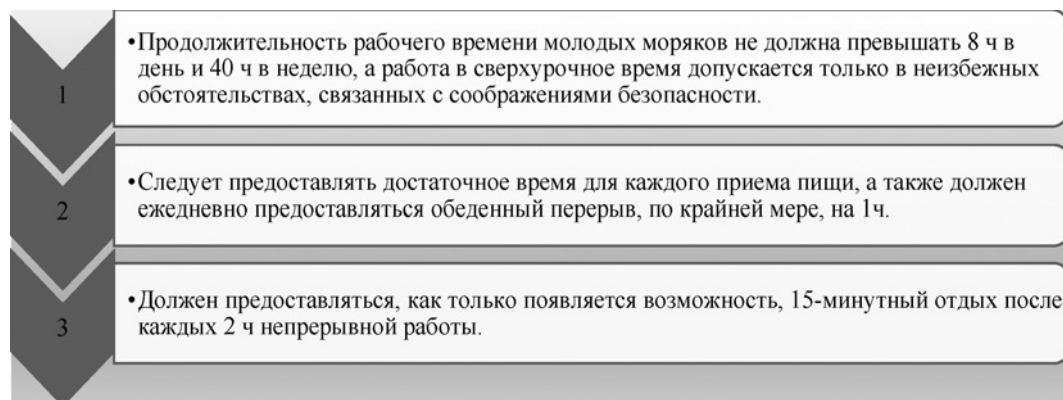


Рис. 2. Положения по распределению рабочего времени и времени для отдыха в море и в порту в отношении моряков до 18 лет.

Перечень лиц, находящихся на борту судна и выполняющих определенные трудовые функции, указан в судовой роли. Судовая роль — это документ, удостоверяющий наличие на борту судна членов экипажа и подтверждающий надлежащее укомплектование судна, что является одним из условий мореходности судна в международных перевозках. Судовая роль представляет собой список лиц судового экипажа, в котором указаны фамилия, имя, отчество, год рождения, гражданство, должность, специальность каждого члена экипажа, номер диплома и паспорта моряка, а также тип и название судна, порт и номер регистрации, владелец судна. Судовая роль составляется на судне, подписывается капитаном или уполномоченным лицом и скрепляется судовой печатью. Таким образом, с момента попадания на борт судна практикант становится членом экипажа и занимает должность кадета.

Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве [7] содержит ряд разделов в отношении лиц, находящихся на борту судна, возраст которых составляет менее 18 лет. Так, в первом разделе документа установлен минимальный возраст для лиц, которые могут работать на борту судна (16 лет). Стандартом A1.1 данной Конвенции определено, что запрещается:

- принимать на работу, привлекать к работе или использовать труд на борту судна лиц в возрасте до 16 лет;
- труд в ночное время моряков в возрасте до 18 лет запрещен; при этом под ночным временем понимают период не менее 9 ч, который начинается до 24:00 и заканчивается не ранее 5:00 утра (точное время устанавливается в соответствии с национальными законодательством и практикой);
- принимать на работу, привлекать к работе или использовать труд моряков в возрасте до 18 лет, если такая работа может угрожать их здоровью или безопасности; перечень опасных работ устанавливается национальным законодательством или нормативными правовыми актами либо компетентным органом после того, как была получена консультация от заинтере-

сованных организаций судовладельцев и моряков (принимается во внимание международное законодательство).

В данной Конвенции определена необходимость уделять особое внимание нуждам и потребностям лиц, возраст которых составляет менее 18 лет. Стандартом A1.2 регламентировано, что если возраст моряка менее 18 лет, то максимальный срок действия медицинского свидетельства всего 1 год (для лиц старше 18 лет — 2 года).

Есть определенные нюансы и в регламентации продолжительности рабочего времени и времени отдыха для лиц, не достигших 18 лет. Схематично руководящий принцип B2.3.1 «Молодые моряки», утверждаемый Конвенцией [7], представлен на рис. 2.

Также Конвенцией [7] определено, что положения, представленные на рис. 2, могут не применяться в некоторых случаях. Однако такие исключительные случаи в обязательном порядке регистрируются и заверяются капитаном судна.

Руководящий принцип B2.4.4 «Молодые моряки» Конвенции [7] устанавливает, что лица моложе 18 лет, находящиеся на борту судна, должны быть репатриированы в место первоначального найма в стране их постоянного проживания за счет судовладельца по истечении срока контракта (срок может быть предусмотрен в коллективном договоре, но не более 6 мес). Моряки моложе 18 лет не могут приниматься на работу и привлекаться к работе в качестве судового повара (Стандарт A3.2 — Питание и столовое обслуживание) [7].

Таким образом, очевидно, что данная Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве уделяет особое внимание морякам, не достигшим совершеннолетнего возраста, защищая их интересы, касающиеся режима работы, труда и отдыха, а также сохранения здоровья.

В 2020 г. было издано руководство по внедрению и применению положений Конвенции 2006 г. [8], в котором даны подробные разъяснения касательно ряда ее статей. В руководстве указано, что положения Конвенции распространяются на все суда коммерческого судоходства, за исключением рыболов-

ПРИМЕРЫ ОБЫЧНЫХ НЕДОСТАТКОВ
• Члены экипажа в возрасте до 18 лет задействованы в работах в ночное время (если только эти работы не являются частью программы подготовки). • Период ночного времени на судне определен иначе, чем в национальном законодательстве.
ПРИМЕРЫ СЕРЬЕЗНЫХ НЕДОСТАТКОВ
• Лицо моложе 16 лет работает на борту судна в качестве моряка. • Члены экипажа в возрасте до 18 лет задействованы в работах, которые могут угрожать их безопасности и здоровью.

Рис. 3. Примеры недостатков, представленных в Руководстве по внедрению и применению положений Конвенции 2006 г.

ных судов, судов военно-морского флота, а также судов традиционной постройки. Отметим, что в документе [8] сделан акцент на том, что работа на борту, являясь тяжелым трудом, оказывает негативное влияние на физиологию детского организма (речь идет о моряках, возраст которых меньше 18 лет), а также создает препятствия для его правильного и здорового развития [8, с. 8]. В связи с этим одним из документов, который должен быть представлен судовладельцем по требованию экспертов Международной организации труда (МОТ) в целях подтверждения соблюдения всех положений Конвенции [7] на судне, является график вахт и работ, на которых задействованы моряки моложе 18 лет.

Также в Руководстве [8, с. 9], указаны рядовые и серьезные недостатки, которые указывают на несоответствие режима работы молодых моряков требованиям Конвенции 2006 г., что подтверждают данные рис. 3.

Во исполнение условий, определенных сторонами в таком договоре, работодатель обязуется создать кадетам все необходимые условия для прохождения практики, а также обеспечить им для этого соответствующие места, а образовательное учреждение обязуется гарантировать соблюдение практикантом установленной трудовой дисциплины и правил внутреннего трудового распорядка, утвержденных работодателем, а также иных локальных нормативных актов организации.

Согласно Приказу о практической подготовке обучающихся [9], профильные организации (в нашем случае — судовладельцы) обязаны обеспечить все условия, необходимые для реализации компонентов образовательной программы и позволяющие выполнять работы, связанные с будущей профессиональной деятельностью обучающихся. Также Приказом [9] установлено, что должны проводиться медицинские осмотры (предварительные и периодические) обучающихся, если практиканты выполняют работы, при которых такие осмотры являются обязательными.

Обсуждение

В ст. 55 Кодекса торгового мореплавания (КТМ) определено, что «Лица, претендующие на допуск к

работе на судне, обязаны пройти предварительный медицинский осмотр, включающий в себя химикотоксикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов. Лица, допущенные к работе на судне, обязаны ежегодно проходить такой медицинский осмотр» [10]. При этом порядок проведения медицинского осмотра и форма медицинского заключения об отсутствии медицинских противопоказаний к работе на судне устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (КТМ ст. 55, п. 2).

Медицинское свидетельство действительно в течение 2 лет (1 год — для моряков моложе 18 лет), а свидетельство о цветовом зрении — в течение 6 лет. Если срок действия медицинского свидетельства недавно истек, то в чрезвычайных обстоятельствах компетентный орган может разрешить моряку работать до следующего захода в порт, но не более 3 мес. Когда совершаются международные рейсы, медицинское свидетельство должно быть написано на английском языке.

Конвенцией № 164 о здравоохранении и медицинском обслуживании моряков [11] установлено, что на судовладельцев возложена ответственность за должное санитарно-гигиеническое состояние судов (ст. 3) и обеспечение мер по охране здоровья (ст. 4). Уровень ответственности любого судовладельца по принятию мер по охране здоровья и медицинскому обслуживанию моряков проиллюстрирован на рис. 4.

Результаты научных изысканий авторов [12—15] определили современные аспекты оказания медицинской помощи морякам при исполнении должностных обязанностей на борту судна, установили список лекарственных препаратов в судовой аптеке, а также правила их перемещения через таможенную границу. В научной публикации [16] авторы выявили особенности правил страхования жизни и здоровья членов экипажей судна. Поскольку практиканты являются членами экипажа судна, то на них рас-

Здоровье и общество

пространяются те же правила, что установлены для моряков.

На сегодняшний день международным правом закреплены определенные нормы, обязывающие судовладельца создавать условия для членов экипажа, обеспечивающих сохранность здоровья, в том числе за счет разработки и реализации профилактических мер. Однако, несмотря на все выполняемые требования со стороны судовладельца, клубы взаимного страхования, обеспечивающие финансовое покрытие медицинской помощи и репатриации, выявили, что причиной 15% смертей в море является самоубийство, а сама профессия моряка находится на второй строчке среди категорий работников, особо подверженных риску совершения самоубийства.

В качестве факторов, способствующих суициду среди молодых моряков, авторы выделяют следующие основные причины возможного психического расстройства:

1. Социальные сети.

На борту судна кадету не хватает реального общения с родителями и друзьями, и он заменяет его социальными сетями. Вопрос только в том, куда это общение может завести. К большому сожалению, в сети Интернет имеется значительное число сайтов, где культивируется тема смерти, с опытом тех, кто уже пытался покончить жизнь самоубийством.

2. Стресс на рабочем месте (получение негативных отзывов о своей работе в силу неопытности).

Неудовлетворительные результаты практической подготовки могут стать для несовершеннолетнего кадета неразрешимой проблемой, которую он воспринимает в силу характера и типа акцентуированной личности как кризисную. Руководитель практики на судне может не оценить всю серьезность переживаний и своевременно не оказать необходимой эмоциональной поддержки. Все это приводит к тому, что у кадета появляется ощущение непонимания и одиночества, которое в дальнейшем может его подтолкнуть к попыткам решения проблемы неконструктивными способами.

3. Несоблюдение положений о часах отдыха и часах работы.

Выполнение рейсов между портами в часовых поясах с разницей во времени может привести к нарушению режима работы и отдыха несовершеннолетнего практиканта. Из-за возросших скоростей грузовых операций выход на берег также может стать редкостью. Кроме того, в ходе выполнения повседневных обязанностей через 2—3 мес у кадета

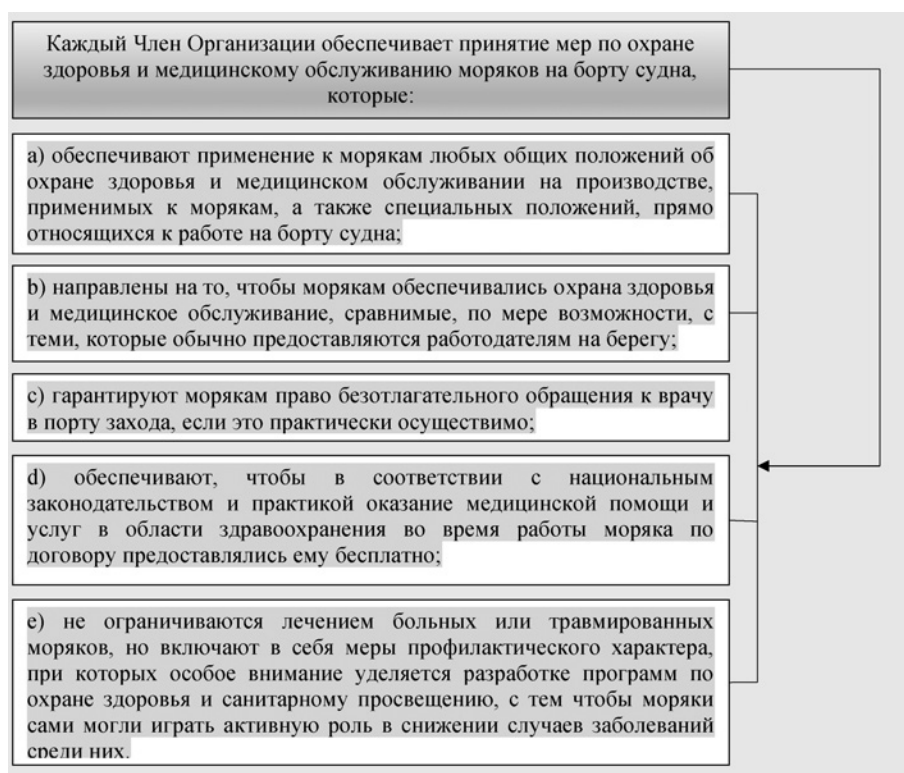


Рис. 4. Ответственность судовладельца по принятию мер по охране здоровья и медицинскому обслуживанию моряков.

может наступить усталость (утомление), т. е. временное снижение работоспособности и ухудшение функционального состояния организма. Если отдых между нагрузками не позволяет полностью завершить процесс восстановления, утомление может накапливаться и перейти в патологическое состояние.

По мнению многих ученых, пик суицидального поведения приходится на возраст 15—19 лет. Учитывая, что студенты морских учебных заведений, обучающиеся по программам среднего профессионального образования, проходят обязательную плавательную практику в возрасте 17—20 лет, их можно отнести к группе повышенного риска. В связи с этим настоятельно требуются разработка и внедрение определенных мероприятий по профилактике и предотвращению расстройства психического здоровья молодых моряков.

Заключение

Опираясь на результаты проведенного исследования, авторы предлагают следующие практические рекомендации для решения вышеобозначенной проблемы.

Поскольку руководитель практики на судне (действующий член экипажа) проводит больше всего времени с кадетом, то именно он может в ходе общения и взаимодействия увидеть происходящие изменения в психологическом состоянии и поведении. В целях правильной интерпретации происходящих процессов в судоходных компаниях необходимо ввести обязательные курсы повышения квалификации для таких членов экипажей судов, а также

соответствующие периодические тестовые задания для кадетов. Проявления интереса, внимания и заботы о физическом и психическом благополучии кадета также будут способствовать пресечению рискообразующих факторов.

В случаях, когда несовершеннолетние практиканты нуждаются в профессиональной психологической помощи, достаточно выигрышной политикой для судовладельцев станет содействие в получении такого лечения. Кадеты, которые могут, ничего не опасаясь, сообщить о своих психических проблемах и получить соответствующее лечение, становятся более перспективными кандидатами для работы в будущем, чем те, кто подавляет свои негативные переживания из страха.

При первой возможности организовывать кадетам выходы на берег, которые позволят отдохнуть от работы, сменить обстановку, заняться какими-либо личными делами и просто «посмотреть мир».

Проведение учений на борту судна (пожарные учения, тренинги по сопротивлению пиратским атакам, запугиванию, домогательствам и др.) будет способствовать правильному реагированию на сильный стресс и чрезвычайные ситуации.

Именно судовладельцы и члены экипажа судна могут во многом способствовать хорошему самочувствию кадетов и усилению их сопротивляемости стрессам путем применения профилактических мер и обеспечения возможности получения помощи.

Исследование не имело спонсорской поддержки.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Приказ Министерства образования и науки РФ от 22 июня 2010 г. № 680 «Об утверждении и введении в действие федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 180403 Судовождение» (утратил силу). Система Гарант. Режим доступа: <https://base.garant.ru/198909/> (дата обращения 16.09.2022).
2. Приказ Министерства образования и науки РФ от 22 июня 2010 г. № 676 «Об утверждении и введении в действие федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 180405 Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» (утратил силу). Система Гарант. Режим доступа: <https://base.garant.ru/198954/> (дата обращения 16.09.2022).
3. Приказ Министерства образования и науки РФ от 21 июня 2010 г. № 639 «Об утверждении и введении в действие федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 180407 Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» (утратил силу). Система Гарант. Режим доступа: <https://base.garant.ru/199019/> (дата обращения 16.09.2022).
4. Приказ Министерства просвещения РФ от 2 декабря 2020 г. № 691 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 26.02.03 Судовождение» (с изменениями и дополнениями). Система Гарант. Режим доступа: <https://base.garant.ru/400277574/> (дата обращения 16.09.2022).
5. Приказ Министерства просвещения РФ от 26 ноября 2020 г. № 674 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 26.02.05 Эксплуатация судовых энергетических установок». Система Гарант. Режим доступа: <https://base.garant.ru/400277580/> (дата обращения 16.09.2022).
6. Приказ Министерства просвещения РФ от 26 ноября 2020 г. № 675 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образо-

вания по специальности 26.02.06 Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики». Система Гарант. Режим доступа: <https://base.garant.ru/400277536/> (дата обращения 16.09.2022).

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 20.09.2022).
8. Руководство по внедрению и применению положений Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве. СПб.: Российский морской регистр судоходства; 2020. 48 с.
9. Приказ Министерства науки и высшего образования РФ и Министерства просвещения РФ от 5 августа 2020 г. № 885/390 «О практической подготовке обучающихся» (с изменениями и дополнениями). Система Гарант. Режим доступа: <https://base.garant.ru/74626874/> (дата обращения 23.09.2022).
10. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 28.06.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 09.07.2022). Консультант Плюс. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения 26.09.2022).
11. Конвенция № 164 о здравоохранении и медицинском обслуживании моряков. Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1901837> (дата обращения 26.09.2022).
12. 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(5):808—12.
13. 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.
14. Ланцева В. Ю., Мигда Н. С. Правовое регулирование и организация охраны здоровья и медицинского обслуживания моряков на судах торгового флота. *Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины*. 2022;30(1):65—71.
15. Тонконог В. В., Погарская А. С., Головань Т. В., Конфино К. В., Арестова Ю. А. Особенности пополнения судовой аптеки на судах заграничного плавания. *Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины*. 2022;30(1):72—9.
16. 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.

Поступила 28.11.2022

Принята в печать 13.03.2023

REFERENCES

1. Order of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation No. 680 dated June 22, 2010 «On approval and introduction of the Federal state educational standard of secondary vocational education in the specialty 180403 Navigation» (expired). Garant system. Available at: <https://base.garant.ru/198909/> (accessed 16.09.2022) (in Russian).
2. Order of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation No. 676 dated June 22, 2010 «On approval and introduction of the Federal State educational standard of secondary vocational education in the specialty 180405 Operation of marine power plants» (expired). Garant system. Available at: <https://base.garant.ru/198954/> (accessed 16.09.2022) (in Russian).
3. Order of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation No. 639 dated June 21, 2010 «On approval and introduction of the Federal State educational standard of secondary vocational education in the specialty 180407 Operation of ship electrical equipment and automation equipment» (expired). Garant system. Available at: <https://base.garant.ru/199019/> (accessed 16.09.2022) (in Russian).
4. Order of the Ministry of Education of the Russian Federation No. 691 dated December 2, 2020 «On approval of the Federal state educational standard of secondary vocational education in the specialty 26.02.03 Navigation» (with amendments and additions). Garant system. Available at: <https://base.garant.ru/400277574/> (accessed 16.09.2022) (in Russian).

Здоровье и общество

5. Order of the Ministry of Education of the Russian Federation No. 674 dated November 26, 2020 "On approval of the Federal state educational standard of secondary vocational education in the specialty 26.02.05 Operation of ship power plants". Garant system. Available at: <https://base.garant.ru/400277580/> (accessed 16.09.2022) (in Russian).
6. Order of the Ministry of Education of the Russian Federation No. 675 dated November 26, 2020 "On approval of the Federal state educational standard of secondary vocational education in the specialty 26.02.06 Operation of ship electrical equipment and automation equipment". Garant system. Available at: <https://base.garant.ru/400277536/> (accessed 16.09.2022) (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 20.09.2022) (in Russian).
8. Guidelines for the implementation and application of the provisions of the 2006 Convention on Maritime Labor [*Rukovodstvo po vnedreniyu i primeneniyu polozheniy Konventsii 2006 goda o trude v morskoy sudokhodstve*]. St. Petersburg: Russian Maritime Register of Shipping; 2020. 48 p. (in Russian).
9. Order of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation and the Ministry of Education of the Russian Federation dated August 5, 2020 No. 885/390 "On practical training of students" (with amendments and additions). Garant system. Available at: <https://base.garant.ru/74626874/> (accessed 23.09.2022)
10. Code of Merchant Shipping of the Russian Federation of 30.04.1999 No. 81-FZ (ed. of 28.06.2022) (with amendments and additions, intro. effective from 09.07.2022). Consultant Plus. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (accessed: 26.09.2022) (in Russian).
11. Convention No. 164 on health care and medical services for seafarers. Electronic fund of legal and regulatory documents. Available at: <https://docs.cntd.ru/document/1901837> (accessed 26.09.2022) (in Russian).
12. 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 gigieny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny = Problems of social hygiene, health care and the history of medicine*. 2021;29(S1):808—12 (in Russian).
13. 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 gigieny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny = Problems of social hygiene, health care and the history of medicine*. 2021;29(5):1125—31 (in Russian).
14. Lantseva V. Yu., Migda N. S. Legal regulation and organization of health protection and medical care of seafarers on merchant ships. *Problemy sotsial'noy gigieny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny = Problems of social hygiene, healthcare and history of medicine*. 2022;30(1):65—71 (in Russian).
15. Tonkonog V. V., Pogarskaya A. S., Golovan T. V., Confino K. V., Arestova Yu. A. Features of replenishment of the ship's pharmacy on ships abroad. *Problemy sotsial'noy gigieny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny = Problems of social hygiene, health care and the history of medicine*. 2022;30(1):72—9 (in Russian).
16. Timchenko T. N., Boran-Keshishyan A. L. Modern aspects of medical insurance of health and life of ship crew members. *Problemy sotsial'noy gigieny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny = Problems of social hygiene, health care and the history of medicine*. 2022;30(3):428—33 (in Russian).