
МІНІСТЕРСТВО ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я УКРАЇНИ

Державне підприємство Український науково-дослідний інститут
медицини транспорту

ВІСНИК

МОРСЬКОЇ МЕДИЦИНИ

Науково-практичний журнал
Виходить 4 рази на рік

Заснований в 1997 році. Журнал є фаховим виданням для публікації основних
результатів дисертаційних робіт у галузі медичних наук
(Наказ Міністерства освіти і науки України № 886 (додаток 4) від 02.07.2020 р.)
Свідоцтво про державну реєстрацію
друкованого засобу масової інформації серія КВ № 18428-7228ПР

№ 2 (111)
(квітень - червень)

Одеса 2026

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

Головний редактор А. І. Гоженко

О. М. Ігнат'єв (заступник головного редактора), Н. А. Мацегора (відповідальний секретар), А. О. Авраменко, Н. С. Бадюк, А. М. Біляков, Р. С. Васт'янов, Ю. Дундюк, В. Жуков, В. Й. Калашніков, А. Г. Кириченко, Г. С. Манасова, О. І. Панюта, С. М. Пасечник, І. В. Савицький, Г. Ф. Степанов, О. М. Стоянов, К. О. Талалаєв, П. В. Танасієнко, Н. Д. Філінець, Н. О. Шевченко

Адреса редакції

65039, ДП УкрНДІ медицини транспорту
м. Одеса, вул. Канатна, 92
e-mail nymba.od@gmail.com
Наш сайт - www.medtrans.com.ua

Редактор Н. І. Єфременко

Здано до набору 25.05.2026 р.. Підписано до друку 27.05.2026 р. Формат 70×108/164
Папір офсетний № 2. Друк офсетний. Умов.-друк.арк. .
Зам № 2/9/15 Тираж 100 прим.

MINISTRY OF HEALTH CARE OF UKRAINE

State enterprise Ukrainian Research Institute of Transport
Medicine

JOURNAL OF MARINE MEDICINE

Scientific and practical journal
It is published 4 times a year

Founded in 1997. The magazine is a professional publication of the main results of thesis's and
works in the field of medical sciences

(Order of the Ministry of Education and Science of Ukraine No. 886 (Appendix 4)
dated July 2, 2020)

Certificate of state registration of printed mass media series KV No. 18428-7228PR

No. 2 (111)
(April - June)

Odessa 2026

EDITORIAL BOARD

Chief editor A. I. Gozhenko

O. M. Ignatiev (deputy editor-in-chief), N. A. Matsegora (responsible secretary), A. O. Avramenko, N. S. Badiuk, A. M. Bilyakov, R. S. Vastyanov, Yu. Dondyuk, V. Zhukov, V. Y. Kalashnikov, A. G. Kyrychenko, G. S. Manasova, O. I. Panyuta, S. M. Pasechnyk, I. V. Savitsky, O. M. Stoyanov, G. F. Stepanov, K. O. Talalaev, P. V. Tanasienko, N. D. Filipets, N. O. Shevchenko

Address of the editorial office

Address of the editorial office
65039, SE UkrNDI for medicine of transport
Odessa, str. Kanatna, 92
e-mail nymba.od@gmail.com
Our website - www.medtrans.com.ua; herald.org.ua

Editor N. I. Yefremenko

Submitted for typing on 05/25/2026. Signed for printing on 05/27/2026. Format 70×108/164
Offset paper No. 2. Offset printing. Terms and conditions - print sheet. .
Deputy No. 2/9/15 Circulation 100 approx.

О. М. Ігнат'єв, О. І. Панюта, Л. І. Загородня, Т. М. Ямілова

ОСОБЛИВОСТІ РОЗПОВСЮДЖЕНОСТІ ІНФЕКЦІЙНИХ ЗАХВОРЮВАНЬ НА ПАСАЖИРСЬКИХ СУДНАХ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

Одеський національний медичний університет

Authors' Information

Ігнат'єв О.М. <https://orcid.org/0000-0002-7538-2854>

Панюта О.І. <https://orcid.org/0000-0003-4710-8441>

Загородня Л.І. <https://orcid.org/0000-0003-1908-0461>

Ямілова Т.М. <https://orcid.org/0000-0001-9609-1688>

Summary. Ignatiev O. M., Panuta O. I., Zagorodnya L. I., Yamiliva T. M. **PRESENT DAYS FEATURES OF INFECTIOUS DISEASES SPREAD ON BOARD PASSENGER SHIPS.** - *Odessa National Medical University*; e-mail: profpat@ukr.net. The outbreak of hantavirus infection on board the MV Hondus in April 2026 again raised the problem of the spread of infectious diseases during maritime transportation of cargo and passengers. In the study, the authors analyze the prerequisites of such events and assess the possible consequences if they are repeated. The main prerequisites are the shortage of labor in the fleet with the involvement of migrant workers, who are highly motivated but not inclined to disseminate information about their health status; liberal legislation on sports and recreational shipping in EU countries; redistribution of maritime tourism in favor of seasonal charters. The development of the hantavirus infection outbreak is assessed as the most favorable of all possible from an epidemiological point of view and the prerequisites for such an assessment are determined - the characteristics of the pathogen, the size of the vessel, the time of travel, and the lack of overloading of the medical service.

Key words: hantavirus infection, maritime tourism, infection control

Реферат. Ігнат'єв О. М., Панюта О. І., Загородня Л. І., Ямілова Т. М. **ОСОБЛИВОСТІ РОЗПОВСЮДЖЕНОСТІ ІНФЕКЦІЙНИХ ЗАХВОРЮВАНЬ НА ПАСАЖИРСЬКИХ СУДНАХ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ.** Спалах хантавірусної інфекції на борту судна MVHondusy квітні 2026 року знову поставив проблему розповсюдження інфекційних захворювань під час морських перевезень вантажів і пасажирів. У дослідженні автори аналізують передумови таких подій і оцінюють можливі наслідки при їх повторенні. Головними передумовами визначають дефіцит робочої сили на флоті з залученням трудових мігрантів, які високо мотивовані але не схильні до розповсюдження інформації щодо стану здоров'я; ліберальне законодавство щодо спортивного і рекреаційного судноплавства у країнах ЄС; перерозподіл морського туризму на користь сезонних чартерів. Розвиток спалаху хантавірусної інфекції оцінюється як найсприятливіший з можливих з епідеміологічної позиції і визначаються передумови такої оцінки – особливості збудника, розміри судна, час у подорожі, не перевантаженість медичної служби.

Ключові слова: хантавірусна інфекція, морський туризм, інфекційний контроль

Вступ

Спалах хантавірусної інфекції на борту судна MV Hondusy в квітні 2026 року і наступні протиепідемічні заходи, які охопили 19 країн на 4 континентах, знову привернули увагу світової спільноти до питання інфекційного контролю на флоті, безпеки судноплавства і участі судноплавства у розповсюдженні інфекційних захворювань [1].

Інфекційні захворювання у моряків залишаються поширеною проблемою. Моряки не є критично бідними, не підлягають соціальній або економічній стагнації, морякам доступний і навіть обов'язковий широкий спектр медичної допомоги. З іншого боку, профілі здоров'я моряків мало відповідають типовим захворюванням місцевості, звідки вони родом. Тривалий вплив несприятливих факторів морського середовища – підвищена вологість, переохолодження, порушення режиму праці та відпочинку, стресові фактори рейсу, одноманітне харчування із недостатньою кількістю вітамінів сприяють зниженню імунітету. Медична допомога в рейсовому періоді (включно з ТМАС) націлена не на збереження здоров'я моряка, а на підтримку його працездатності до кінця рейсу [2].

Існуючі вимоги світової торгівлі до флоту та флоту до рівня підготовки моряків не дозволяють судноплавним компаніям формувати екіпажі виключно з громадян країн, яким належать судна. Залучення до роботи моряків, які навчалися і отримували медичне обслуговування в інших країнах, пов'язане з низкою труднощів як оцінка відповідності вимогам до здоров'я і підготовки [3].

Мета. Визначити особливості контролю за розповсюдженням інфекцій на пасажирських судах на сучасному етапі

Матеріали і методи. Оцінювали контроль за розповсюдженням інфекційних захворювань на флоті. Використовували аналіз літературних джерел, аналітичний та структурно-логічний методи.

Для розуміння проблем розповсюдження інфекційних захворювань на флоті шляхом аналізу доступних літературних та електронних ресурсів було використано бібліюно - семантичний метод. Було проведено дослідження, аналіз та узагальнення публікацій, присвячених контролю за інфекційними захворюваннями серед моряків. Роботи були відібрані на основі їхньої переважно медичної спрямованості.

До аналізу також включено деякі роботи і нормативні акти, присвячені переважно питанням підготовки моряків, гігієнічного та інженерного забезпечення суден, міграційної політики, якщо їх зміст дозволяє краще продемонструвати медичні аспекти розповсюдження інфекційних захворювань на флоті.

Передумови виникнення інфекційних захворювань на судах.

Можливо виділити 3 принципових передумови, які сприяли спалаху 47анта вірусної інфекції на борту MV Hondus. А саме:

- проблема дефіциту працівників флоту і море господарського комплексу;
- законодавча регуляція і практика інфекційного контролю у морській галузі;
- наслідки пандемії COVID - 19 для мореплавства в цілому і, зокрема, перевезень пасажирів.

Дефіцит плавскладу.

Наприкінці другого десятиріччя 21 століття спостерігався бурхливий ріст морських перевезень. Це сприяло у 2018 - 19 роках збільшенню заказів на нові судна і зменшенню темпів утилізації суден. Загальна кількість суден, моряків і працівників водного транспорту безперервно зростає. [4,5] Ці процеси супроводжуються зменшенням кількості моряків у окремому екіпажі і зростанні вимог до кожного з них [6]. Що сприяє зростанню вимог до підготовки моряка, його здоров'я з одного боку, а також до мотивації працювати, турботі о безпеці судноплавства, попередженню захворювань і нещасних випадків [7]. Мешканці розвинутих країн, зокрема ЄС, мають меншу мотивацію для роботи на флоті, ніж трудові мігранти з країн, що розвиваються. З іншого боку, трудові мігранти мають меншу схильність повідомляти про проблеми зі здоров'ям у себе та/або про відомі їм проблеми зі здоров'ям інших членів екіпажу [8]. Враховуючи ці обставини, існуючі вимоги не дозволяють компаніям формувати екіпажі виключно з громадян країн, яким належать судна. Залучення до роботи моряків, які є високо мотивованими трудовими мігрантами, отримували медичні сертифікати в інших країнах, призводить до відсутності контролю за якістю медичної допомоги [9].

Законодавча регуляція і практика інфекційного контролю.

Проблема потенційної заразності моряка пов'язана з отриманням медичного сертифікату без інфекційного контролю та додатково посилюється взаємним визнанням сертифікатів у об'єднаннях країн, наприклад, ЄС.

Так, в дослідженні, присвяченому роботі медичних комісій з проведення медоглядів плавскладу в країнах ЄС, було зазначено, що у більшості країн, в яких можна отримати медичний сертифікат, його видають без проведення вакцинації, досліджень на туберкульоз та інших протиепідемічних заходів. Фактично дослідження моряків ефективний контроль проводилися лише у 5 із 21 країн (23.8%), членів ЄС. Походячи з дослідження, схильність медкомісій проводити інфекційний та протитуберкульозний контроль у моряків зворотно пропорційна часу вступу до ЄС та кількості портів і пасажирських суден у країні. [10]

Слід додати, що враховуючи дефіцит робітників, розвинуті країни на законодавчому рівні полегшують трудову міграцію і готові відмовитись від відносно формального контролю у країнах ЄС. Так, для залучення працівників флоту з інших країн регулюється Директивами Європейського Союзу, зокрема, з Директивою Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2017/2397 від 12 грудня 2017 року щодо мобільності робочої сили та подальшої оптимізації законодавчих рамок регулювання професійних кваліфікацій в Європі [11].

Ця Директива покликана максимально розширити можливість залучення до плавскладу працівників старшої вікової групи, молоді і, зокрема, трудових мігрантів. Для останніх передбачено залучення без додаткової перевірки стану здоров'я у разі відповідності форми медичного сертифікату, отриманого у іншій країні.

Особливо слід підкреслити, що цей та інші нормативні акти розповсюджуються на «професійне» перевезення вантажів і пасажирів, але не розповсюджуються на «спортивне або рекреаційне» судноплавство.

Вплив пандемії COVID - 19

Пандемія коронавірусної інфекції мала багатобічний вплив на морську галузь. [12] Моряки торговельного флоту були звинувачені у всесвітньому розповсюдженні Ковіду. [13] Окремі інциденти, такі як спалах захворювання на круїзному судні «*Diamond Princess*», мали світовий резонанс, що призвело до фактичної при зупинки роботи цілих галузей, таких як круїзи [14].

Окрім цього, зазначалось, що щомісячно підлягає ротаціїна в коло 100.000 моряків. Які могли бути заражені на судні від інших моряків, у попередніх портах, або заразитись під час повернення додому. Тому багато компаній спершу призупинило ротацію моряків зовсім до літа 2020 року, а потім проводило її лише частково, по мірі збігу сприятливих обставин. Таке ставлення призвело до того, що на протязі 2020 року понад 400.000 моряків не мали змоги повернутись до дому або просто зійти з судна. У 2021 році таких моряків залишалось до 200.000. У окремих випадках термін перебування моряків на судні сягав 18 місяців, що суттєво перевищувало максимально допустимий 11 місячний контракт. [15]

Для запобігання поширенню COVID - 19 багато моряків зазнали небувалого тиску та порушення прав з боку національних регуляторів. Обмеження були пов'язані з можливістю отримання медичної допомоги у разі розвитку COVID-19 на судні, прав на схід на берег, репатріації за необхідності і т.д. [16].

Однак щодо контролю за розповсюдженням інфекційних захворювань при перевезенні пасажирів пандемія COVID-19 мала протилежні наслідки.

Різноманітні обмеження на перельоти між розвинутими країнами, локдауни і практично повна зупинка морських круїзів у Європі призвели до бурхливого зростання попиту на морський туризм у межах «спортивного або рекреаційного судноплавства» і бажано у регіонах, які не мали обмежень щодо інфекційного контролю. А саме країни і острови у Південній Америці, Південно-східній Азії, Африці, сезонні чартери до Антарктиди, фіордів Аляски і Бар'єрного рифу.

Такий перерозподіл потоку туристів спричинив суттєве зростання попиту на найманих капітанів та обслуговуючий персонал у чартерному бізнесі. І на сьогоднішній день цей попит задовольняється за рахунок будь-яких бажаних працівників, які не мають мовних бар'єрів та мають мінімальну підготовку для роботи на суднах.

Стан здоров'я зовсім не досліджується. У більшості випадків команда на конкретний чартер (наприклад, сезонні переходи в Антарктиду) збирається з доступних у наявності. На

наступний чартер члени команди вже обслуговують пасажирів у різних кінцях земної кулі. Без проходження будь-якого санітарного нагляду, карантинів, медичних оглядів та, головне, виконання тестів на інфекційні захворювання.

Спалах хантавірусу на судні MV Hondus

Андська вірусна лихоманка це зоонозне захворювання, яке є ендемічним для півночі Аргентини і Чілі. Мандрівники з Нідерландів, які спершу відвідали ці місця, а потім відправились до морської подорожі на судні, вважаються пацієнтами «зеро». Під час переходу з порту Ушуая (Аргентина), до острова Св. Єлени, загинув перший хворий. На острові Св. Єлени частина пасажирів, у т.ч. ті, хто перебував у контакті з хворими «зеро» покинули судно і продовжили подорожувати по своїх маршрутах. Інша частина пасажирів продовжила морську подорож до Капо Верде з наступним переходом до Тенеріфе (Канари). За цей час померло ще два хворих, які зійшли з судна, і декілька звернулись по медичну допомогу на березі. Було проведено ПЛР-дослідження проб, виявлено хантавірус і розпочато пошук інших потенційно хворих мандрівників, які покинули вже покинули судно.

На 25.05.2026 було відомо про 12 випадків захворювання і 3 померлих [17].

Обговорення

Враховуючи вище зазначені зміни у суднопластві, виникнення подібних епідемій можливо вважати гарантованим. Так автори же у 2024 році прогнозували виникнення нових епідемій, пов'язаних з перевезенням пасажирів, у рамках реалізації саме практики чартерних перевезень у екзотичних регіонах світу. Що було докладено на науково-практичній конференції з міжнародною участю «Туберкульоз та його наслідки, перспективи подолання», м. Одеса, Україна, 2024 р. у доповіді «Захворювання органів дихання у працівників морегосподарського комплексу та їх вплив на працездатність і професійну придатність плавскладу».

Цей випадок масового захворювання на хантавірус можливо вважати найлегшим варіантом пригоди з можливих за наступних обставин:

-хантавіруси відносяться до зоонозів з ускладненою передачею від людини людині, тому захворюваність носить сезонний і ендемічний характер, як і у інших подібних зоонозів, наприклад, Крим-Конго геморагічної лихоманки;

- пригода трапилась на відносно новому і комфортному судні, що дозволяло пасажирам і екіпажу мінімально контактувати між собою;

- подорож зайняла достатньо часу (понад 4 тижні) для розвитку клінічних проявів, смерті частини хворих і початку всесвітніх протиепідемічних заходів, коли більша частина потенційно хворих була ізольована на судні у Південній Атлантиці;

- Враховуючи невелику кількість хворих, медичні служби не були перенавантажені необхідністю надавати медичну допомогу десяткам постраждалих одночасно, що дозволило працювати з максимальною ефективністю.

За відсутністю будь-якого з цих пунктів ситуація мала би важкі наслідки до розвитку глобальної катастрофи. І якщо вгадати, який збудник буде причиною наступної пригоди неможливо, то інші пункти виглядають значно гірше. А саме:

- судна для подібних сезонних подорожей менші. Це з одного боку, зумовлено визначенням суден для ««спортивного або рекреаційного суднопластва». З іншого боку, це призводить до зменшення кількості екіпажу, відсутності на борту медичного персоналу, постійним контактам між пасажирами і екіпажем навіть на яхтах з високим рівнем комфорту.

- сезонні чартери найчастіше проводяться на протязі 1-2 тижнів, що при повільному розвитку захворювання дозволить рознести його по всьому світу;

- одним з головних шляхів попередження розповсюдження зоонозних захворювань є ізоляція хворого при зверненні за медичною допомогою.Такі правило суворо виконуються у лікарнях у ендемічних зонах. Але при зверненні хворого пацієнта до звичайної європейської лікарні можливо очікувати відому затримку у реагуванні на його стан, що сприятиме розповсюдженню епідемії.

Висновки

1. Спалах хантавірусної інфекції на борту судна MV Hondus у квітні 2026 року є найлегшим варіантом пригоди з можливих.

2. Виникнення аналогічних спалахів зумовлено дефіцитом працівників у море

господарському комплексі і посковідними змінами у морському туризмі.

3. Виникнення аналогічних спалахів можливо спрогнозувати але неможливо попередити.

4. Наступні спалахи, інфекційних захворювань, пов'язані з морським туризмом, будуть мати більш важкі наслідки до катастрофічних.

Література/References:

1. WHO. Hantavirus cluster linked to cruise ship travel, Multi-country.
<https://www.who.int/emergencies/disease-outbreak-news/item/2026-DON599>
2. Drylli Aikaterini, Papanikolaou Vasileios, Chrysovergis Aris, Zerva Kanella, Kikidis Dimitris, Kyrodimos Efthymios (2019). Seafarers' health problems, emergencies, diseases and risk factors. A systematic review of the literature. - International Journal of Medical and Health Research. Vol 5 (2); 43 – 8
3. Sampson, H. Globalisation. Labour Market Transformation and Migrant Marginalisation: The Example of Transmigrant Seafarers in Germany // Int. Migration & Integration 14 (2013), 751–765; -0266-0
4. Manpower Report (2015): Executive Summary // <https://www.ics-shipping.org/wpcontent/uploads/2020/08/manpower-report-2015-executive-summary.pdf>
5. Seafarer Workforce Report (2021) Edition // International Chamber of Shipping
6. Kantola J., Nazir S., Barath T. (eds) Command of Vessels in the Era of Digitalization // Advances in Human Factors, Business Management and Society. AHFE 2018. Advances in Intelligent Systems and Computing; Heidelberg: Springer, Vol 783, 339 - 350, DOI: 10.1007/978-3-319-94709-9_32.
7. An ETF plea to the industry and regulators for a human - centered approach to automation in shipping: <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/resources-files/the-etfposition-on-digitalisation-automation-in-shipping.pdf>
8. Rolf Bye, Gunnar Lamvik (2004), National culture and safe work practice – a comparison between Filipinos and Norwegian seafaring professionals, Paper submitted at PSAM7/ESREL'04, Berlin, June 14–18, 2004
9. F. Guldenmund, B. Cleal, K. Mearns (2013). An exploratory study of migrant workers and safety in three European countries Saf. Sci.; 52; 92-99
10. Rachiotis G. et al. Occupational health legislation and practices related to seafarers on passenger ships focused on communicable diseases: results from European cross – sectional study (EU SHIPSAN PROJECT) // J Occup Med Toxicol. 2015 Feb;): 1. doi: 10.1186/1745-6673-5-1
11. Директива (ЄС) 2017/2397 Європейського Парламенту і Ради від 12 грудня 2017 року. Про визнання професійних кваліфікацій у внутрішньому судноплаванні та про скасування директив Ради 91/672/ЄС та 96/50/ЄС https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_005-17#n4
12. (Reserch) Effects of COVID-19 pandemic on seafarers and shipping // <https://www.wmu.se/project/effects-of-covid-19-pandemic-on-seafarers-and-shipping>
13. Mukesh N. A study of the impacts of COVID-19 on seafarer rights. 2020 (Ph.D. thesis) // https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=2398&context=all_dissertations
14. Chen CM, Jyan HW, Chien SC, Jen HH, Hsu CY, Lee PC, Lee CF, Yang YT, Chen MY, Chen LS, Chen HH, Chan CC. Containing COVID-19 Among 627,386 Persons in Contact With the Diamond Princess Cruise Ship Passengers Who Disembarked in Taiwan: Big Data Analytics J Med Internet Res 2020;22(5):e19540, doi: [10.2196/19540](https://doi.org/10.2196/19540)
15. Carrera-Arce M, Bartusevičienė I, Divari P. Healthy workplace onboard: Insights gained from the COVID-19 impact on mental health and wellbeing of seafarers. // Work. 2022;73(1):29-40. doi: 10.3233/WOR-210791. PMID: 35912771
16. Hebban AA, Mukesh N. COVID-19 and seafarers & apos; rights to shore leave, repatriation and medical assistance: a pilot study. // Int Marit Health. 2020;71(4):217-228. doi: 10.5603/IMH.2020.0040. PMID: 33394486
17. European Centre for Disease Prevention and Control. Andes hantavirus outbreak in cruise ship // <https://www.ecdc.europa.eu/en/infectious-disease-topics/hantavirus-infection/surveillance-and-updates/andes-hantavirus-outbreak>

Внесок авторів/ Authors' contribution

Автори декларують рівний вклад у написання роботи.

Фінансування/Funding

Це дослідження не отримало зовнішнього фінансування

Висновок комісії по біоетиці/Institutional Review Board Statement

Не потрібне

Заява про доступність даних / Data Availability Statement

Вся інформація знаходиться у відкритому доступі.

Використання штучного інтелекту.

Автори не використовували ШІ при написанні роботи

Робота надійшла в редакцію 23.04.2026 року.

Рекомендована до друку на засіданні редакційної колегії після рецензування

**АДАПТАЦІЯ ЛЮДИНИ ДО УМОВ
СВІТОВОГО ОКЕАНУ**

Вітюков О. С., Гоженко А. І.
**ВПЛИВ ТРИВАЛОГО ПЕРЕГРІВАННЯ
НА ВОДНО-СОЛЬОВИЙ ОБМІН ТА
ФУНКЦІЮ НИРОК В УМОВАХ
МОРСЬКОГО РЕЙСУ41**

**HUMAN ADAPTATION TO THE
CONDITIONS OF THE WORLD OCEAN**

Vityukov O. S., Gozhenko A. I.
**THE INFLUENCE OF PROLONGED
OVERHEATING ON WATER-SALT
EXCHANGE AND KIDNEY FUNCTION
IN SEA VOYAGE CONDITIONS41**

**ГІГІЄНА, САНИТАРІЯ ТА
ІНФЕКЦІЙНІ ЗАХВОРЮВАННЯ**

Ігнат'єв О. М., Панюта О. І.
Загородня Л. І., Ямільова Т. М.
**ОСОБЛИВОСТІ РОЗПОВСЮДЖЕ-
НОСТІ ІНФЕКЦІЙНИХ ЗАХВОРЮ-
ВАНЬ НА ПАСАЖИРСЬКИХ СУДНАХ
НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ 46**

**HYGIENE, SANITARY AND
OCCUPATIONAL DISEASES**

Ignatiev O. M., Panuta O. I.
Zagorodnya L. I., Yamiliva T. M.
**PRESENT DAYS FEATURES OF
INFECTIOUS DISEASES SPREAD ON
BOARD PASSENGER SHIPS
.....46**

КЛІНІЧНА МЕДИЦИНА

Ковтун Л. О.
**СЕБОРЕЙНИЙ КЕРАТОЗ: МОДЕЛЬ
ОНКОГЕННОЇ АКТИВАЦІЇ БЕЗ
ЗЛОЯКІСНОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ
.....52**

CLINICAL MEDICINE

Kovtun L. O.
**SEBORRHEIC KERATOSIS: A MODEL
OF ONCOGENIC ACTIVATION
WITHOUT MALIGNANT
TRANSFORMATION.....52**

Юркін Д. Є., Дронов О. І.
**СИМУЛЬТАННІ ХІРУРГІЧНІ
ВТРУЧАННЯ У ПАЦІЄНТОК ІЗ
ПОЄДНАННОЮ ГІНЕКОЛОГІЧНОЮ
ТА ХІРУРГІЧНОЮ ПАТОЛОГІЄЮ:
ПОРІВНЯЛЬНА ОЦІНКА БЕЗПЕКИ ТА
РЕЗУЛЬТАТІВ 60**

Yurkin D. E., Dronov O. I.
**SIMULTANEOUS SURGICAL
INTERVENTIONS IN PATIENTS WITH
COMBINED GYNECOLOGICAL AND
SURGICAL PATHOLOGY: A
COMPARATIVE ASSESSMENT OF
SAFETY AND RESULTS60**

Гур'єв С. О., Танасієнко П. В.
Деркач Р. В.
**АНАЛІЗ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ
ЦИВІЛЬНИМ ПОСТРАЖДАЛИМ ІЗ
ТРАВМОЮ ВЕРХНЬОЇ КІНЦІВКИ В
РЕЗУЛЬТАТІ СУЧАСНИХ БОЙОВИХ
ДІЙ66**

Guriev S. O., Tanasienko P. V.
Derkach R.V.
**ANALYSIS OF MEDICAL CARE FOR
CIVILIAN VICTIMS WITH UPPER
LIMB INJURIES AS A RESULT OF
MODERN COMBAT OPERATIONS
.....66**

Авраменко А. О., Магденко Г. К.
Короленко Р. М., Васюк В. Л.
**ВИПАДОК ШВИДКОГО РЕЦИДИВУ
ВИРАЗКИ ЦИБУЛИНИ ДВАНАДЦЯ-
ТИПАЛОЇ КИШКИ ПІСЛЯ УСПІШНОЇ
ЕРАДИКАЦІЇ У ПАЦІЄНТА З ХРО-
НІЧНИМ НЕАТРОФІЧНИМ ГАСТРИ-
ТОМ, ЯКИЙ КУРИТЬ.....73**

Avramenko A. A., Magdenko A. K.
Korolenko R. N., Vasyuk V. L.
**A CASE OF RAPID RECURRENCE OF
DUODENAL BULB ULCER AFTER
SUCCESSFUL ERADICATION IN A
SMOKING PATIENT WITH CHRONIC
NON-ATROPHIC GASTRITIS
.....73**