



Возмещение ущерба здоровью рыбаков: международно-правовые аспекты

Канд. юрид. наук Д.К. Бекашев – МГИМО (У) МИД России

Существующие на сегодняшний день виды возмещения работодателями вреда, причиненного работникам, по всеобщему признанию, имеют серьезные недостатки: значительные судебные расходы, длительное судебное разбирательство, сложности взыскания возмещения вреда при отсутствии необходимых средств на счете предприятия, нежелание работника вступать в конфликт со своим работодателем (в том случае, если трудовые отношения продолжаются). Отмечаются также трудности доказательств вины работодателя, которая во многих случаях является условием его ответственности.

Для того чтобы установить проблемы рыбаков в вопросах безопасности и гигиены труда, выработать эффективные ответные меры и выделить целевые ресурсы, необходимы надежная информация и статистические данные. Очень серьезной помехой является неполная отчетность о производственных несчастных случаях и профессиональных заболеваниях рыбаков. Решать эту проблему необходимо на международном уровне совместными усилиями [например, в рамках Международной Морской Организации (далее – ИМО) и Международной Организации Труда (далее – МОТ)]. Как представляется, правительства, организации работодателей и трудящихся должны оказать помощь в разработке или совершенствовании систем отчетности. Правительства должны обратиться к страхователям с просьбой об обмене информацией о несчастных случаях, травматизме и заболеваниях.

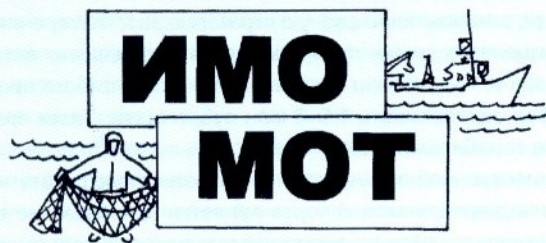
Кроме того, большое значение имеет единообразие сведений. Сбор данных о производственных несчастных случаях и профессиональных заболеваниях в рыболовстве можно улучшить за счет использования стандартных форм. Необходимо наладить широкий обмен статистическими данными и накопленным опытом, особенно между работодателями и рыбаками. Во избежание того, чтобы статистические данные по рыболовству не затерялись в общей категории «сельское хозяйство, охота, лесное хозяйство и рыболовство», правительства должны использовать системы классификации, согласующиеся с рекомендованной МОТ Международной стандартной хозяйственной классификацией всех видов экономической деятельности.

Возвращаясь к вопросу о правовом регулировании проблемы возмещения ущерба здоровью рыбаков, следует отметить, что, например, согласно норвежскому законодательству, если рыбак получил травму или заболел во время работы на судне, плавающем под норвежским флагом, то он имеет право на лечение и обеспечение,

что включает питание и размещение на борту судна, либо на берегу, а также на соответствующее медицинское обслуживание. Если рыбак заболел и получил травму и оставлен в другой стране, капитан должен обеспечить ему по возможности наилучший уход и связаться с его ближайшими родственниками. Если рыбак остается на борту, капитан должен возместить все расходы, по которым несет ответственность работодатель. Если рыбак не является гражданином Норвегии и не проживает постоянно в Норвегии, а также не является членом соответствующей схемы медицинского страхования в его родной стране, он имеет право на получение заработной платы полностью за весь период болезни (максимум за 2 мес.). Более того, если рыбак работал на норвежских судах, в общей сложности 36 мес. или более чем в течение последних 10 лет, он имеет право на получение заработной платы максимум за 3 мес. Любые заработки, причитающиеся рыбаку во время болезни, должны быть помещены на депозит в специализированной норвежской службе, отвечающей за обеспечение прав иностранных граждан. Служба распоряжается ими согласно нуждам рыбака. В том случае, если рыбак утратил работоспособность в результате заболевания или травмы, он будет иметь право до возможной степени сохранить свою или, по крайней мере, быть трудоустроенным на другую приемлемую работу. Рыбак не будет иметь права на льготы по обеспечению и лечению, если он умышленно скрывал наличие травмы или заболевания в момент найма или если намеренно скрывает свою травму или заболевание. Если рыбак умрет во время работы у своего работодателя или в период, когда он имеет право на медицинское обслуживание, или во время проезда за счет работодателя, капитан судна, где трудится рыбак, должен связаться с его родственниками для того, чтобы провести приготовления к похоронам. Если того требуют законы страны, где рыбак умер или если это является решением его родственников, капитан может заказать кремацию вместо погребения. В этом случае капитан должен доставить прах рыбака домой. Все расходы, связанные с погребением, кремацией или возвращением останков, должны быть оплачены работодателем, если моряк умер при указанных выше обстоятельствах.

Проблема обеспечения безопасных условий труда на российских морских судах стоит остро и актуально. В частности, по результатам проверки соблюдения рыбопромышленными компаниями требований безопасности мореплавания сотрудники транспортной прокуратуры пришли к выводу, что приморские рыбаки всерьез рискуют жизнью, выходя в море.

В настоящее время людей отправляют в море на судах, по техническим показаниям непригодных к плаванию, с неуккомплектованными экипажами, без достаточного снабжения, без медикаментов, средств пожаротушения и необходимых документов. Жизнь и здоровье рыбаков заведомо отдают на милость судьбе. Причем речь идет как о небольших компаниях, так и о крупных. В частности, в одном из случаев сотрудники прокуратуры выявили неисполнение требований по охране труда и санитарных правил на некоторых судах. За это к административной ответственности был привлечен 5-й помощник капитана.



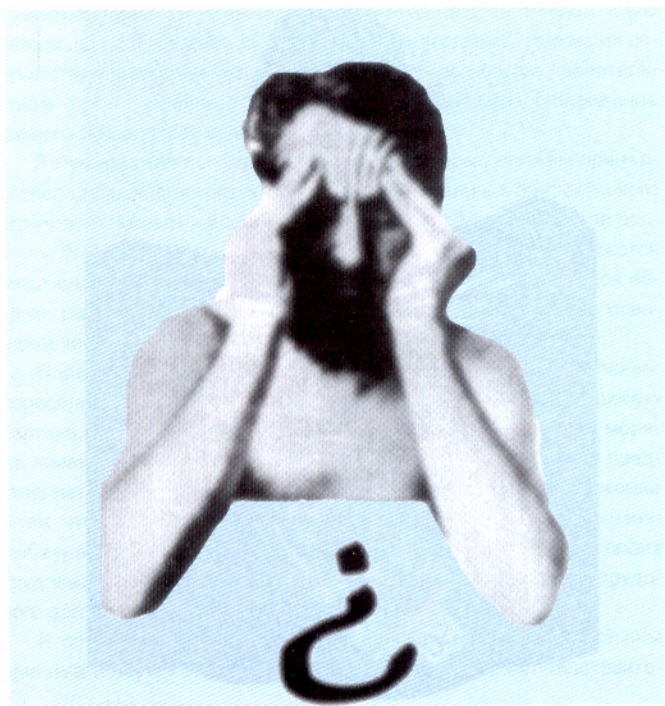
Кроме того, серьезно стоит вопрос и о том, кто несет ответственность по возмещению ущерба семьям погибших рыбаков. При этом к гибели судна, последующей гибели рыбаков и отказу в возмещении ущерба семьям погибших рыбаков приводит совокупность обстоятельств. Зачастую судовладельцы не страхуют суда, у экипажей нет медицинских страховок. Это довольно распространенные случаи, когда судовладельцы предпочитают вести свой бизнес, предпочтительно экономя на жизненных интересах рыбаков и их здоровье.

Безусловно, актуальна также и ситуация с правовой защитой рыбаков, работающих на судах под иностранным флагом, которые заходят в морские порты России.

В данном случае следует отметить, что такие рыбаки имеют те же проблемы, что и моряки, работающие на судах под иностранным флагом. И те, и другие заняты на морских судах. К примеру, по данным Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков (РПСМ), Санкт-Петербург остается единственным из крупнейших портов мира, где моряки с судов под удобным или иным иностранным флагом, а также и под российским флагом, но имеющие другой порт приписки и судовладельца, зарегистрированного в другом российском городе, лишены возможности судебной защиты. В результате этого создаются благоприятные условия для производства недобросовестных судовладельцев.

На международном уровне вопросом о возмещении ущерба здоровью моряков и рыбаков занимаются МОТ и ИМО. Международное правовое регулирование этой проблемы ведет свой отсчет с Конвенции № 55 (1936 г.) об обязательствах судовладельца в случае болезни, травмы или смерти моряков (Россия не является участницей). Участниками данной Конвенции являются 16 государств, среди которых такие крупные морские державы, как Франция, Италия, Перу, Греция, Либерия, США, Испания, Панама и др.

Согласно данной Конвенции они применяются ко всем лицам, занятым на борту судна, за исключением военных кораблей, зарегистрированных на территории, для которой настоящая Конвенция имеет силу. Таким образом, можно сделать вывод, что она применяется и к рыбакам, осуществляющим промысел за пределами прибрежной зоны. Поэтому в данном случае под термином «моряк» можно понимать и рыбаков.



Обязательства судовладельца охватывают следующие виды риска: болезни и травмы, происшедшие в период времени между датой начала работы, установленной в трудовом договоре, и датой истечения срока найма; смерть, последовавшая в те же сроки в результате болезни или травмы. В то же время Конвенция указывает, что национальное законодательство может предусматривать исключения в случае травмы, не связанной со службой на судне; в случае травмы или болезни, причиненных умышленным действием, заведомой небрежностью или проступком заболевшего, получившего телесное повреждение или умершего лица; в случае болезни или физической неполноценности, намеренно скрытых в момент поступления на службу. Кроме того, в документе отмечается, что национальное законодательство может предусматривать, что обязательства судовладельца не касаются болезни и смерти, непосредственно вызванной болезнью, если поступивший на службу работник отказался пройти медицинский осмотр в момент поступления на службу. Помощь, которую должен оказать судовладелец, в соответствии с Конвенцией, включает в себя: медицинский уход и предоставление достаточных в качественном и количественном отношении медикаментов и других лечебных средств; питание и жилье. Судовладелец несет расходы по оказанию помощи вплоть до выздоровления больного или пострадавшего от травмы или до того момента, когда будет установлено, что болезнь или потеря трудоспособности вследствие травмы носит постоянный характер. Помимо этого, Конвенция № 55 определяет виды возмещения ущерба здоровью моряка в случае болезни или несчастного случая, влекущих за собой потерю трудоспособности. В таком случае судовладелец обязан оплатить: заработную плату в полном размере в течение всего времени пребывания больного или пострадавшего от травмы на борту; в случае, если больной или пострадавший имеет иждивенцев, – заработную плату в полном или частичном размере, согласно предписаниям национального законодательства, с момента списания на берег вплоть до выздоровления или до момента, когда будет установлено, что болезнь или потеря трудоспособности носят постоянный характер. Однако, согласно Конвенции, национальное законодательство может ограничить обязательства судовладельца по выплате заработной платы в полном или частичном размере списанному на берег лицу периодом времени не менее 16 недель со дня причинения травмы или начала болезни.

Конвенция № 55 предусматривает, что судовладелец должен нести расходы по возвращению на родину больного или получившего травму моряка, списанного в пути на берег в результате болезни или несчастного случая. Расходы по возвращению на родину должны покрывать все издержки по перевозке, проживанию и питанию больного или пострадавшего в результате травмы за все время пребывания в пути, а также издержки по его содержанию вплоть до момента, назначенного для его отъезда.

Таким образом, исследовав Конвенцию № 55, можно прийти к выводу, что в основном она отсылает ключевые вопросы регулирования ответственности судовладельца к национальному законодательству государств-участников.

Следующим международно-правовым актом по вопросу о возмещении ущерба здоровью моряков и рыбаков была Конвенция № 56 (1936 г.) о страховании моряков по болезни (Россия не является участницей). Ее участниками являются 18 государств, в числе которых – Германия, Мексика, Панама, Великобритания, Франция, Перу, Норвегия и др.

Согласно документу любое лицо, работающее в качестве капитана, члена команды или несущее другую службу на борту любого судна, за исключением военных судов, зарегистрированного на территории, на которой настоящая Конвенция имеет силу, и используе-

мого для морского плавания или для морского рыболовства, подпадает под правила обязательного страхования по болезни.

В соответствии с Конвенцией № 56 застрахованное лицо, потерявшее трудоспособность и лишенное своей заработной платы ввиду болезни, имеет право на денежное пособие, по меньшей мере, в течение первых 26 недель, или 180 дней нетрудоспособности, считая с первого дня выплаты пособия включительно. Право на пособие может быть обусловлено истечением периода, дающего право на пособие, или периода ожидания в несколько дней, считая с начала нетрудоспособности. Денежное пособие, выдаваемое застрахованному лицу, ни в коем случае не может быть ниже, чем пособие, установленное общей системой обязательного страхования по болезни, если такая система существует, но не применяется к морякам.

Конвенция предусматривает, что выплата пособия может быть приостановлена на время пребывания застрахованного лица на борту или за границей; на время, когда застрахованное лицо находится на содержании страхового учреждения или содержится за счет государственных фондов. Однако в таких случаях выплата может быть приостановлена лишь частично, если у застрахованного лица есть семейные обязанности; на время, когда по причине той же болезни застрахованное лицо получает компенсацию из другого источника, на которую оно имеет право по закону; однако в этом случае пособие удерживается полностью или частично, только если такая компенсация равна или ниже суммы пособия, причитающегося в силу существующей системы страхования по болезни. Денежное пособие может быть сокращено или в нем может быть отказано в случае, если болезнь вызвана преднамеренным проступком застрахованного лица.

Также в рамках МОТ была принята Конвенция № 165 (1987 г.) о социальном обеспечении моряков. Она пересмотрела аналогичные конвенции № 56 (1936 г.) о страховании моряков по болезни и № 70 (1946 г.) – о социальном обеспечении моряков. Однако Конвенция № 56 сохраняет свою силу для тех государств, которые не денонсировали ее ввиду принятия Конвенции № 165 (денонсировала только Испания). Хотя ее ратифицировали всего два государства (Венгрия и Испания), она вступила в силу в 1992 г.

Несмотря на то, что в Конвенции № 165 упоминаются моряки, тем не менее, в отношении рыбаков она закрепляет, что компетентный орган власти в той мере, в какой он считает это практически осуществимым, применяет после консультаций с представителями организациями владельцев рыболовных судов и рыбаков положения настоящей Конвенции в отношении коммерческого морского рыболовства. Поэтому под термином «моряк» в данном случае также может подразумеваться и «рыбак».

Конвенция № 165 предусматривает ответственность судовладельца. В частности, судовладелец обязан обеспечивать морякам, состояние здоровья которых требует медицинской помощи во время их нахождения на борту судна, или тем, которые оставлены по причине состояния их здоровья на территории государства, не являющегося компетентным государством – членом МОТ: необходимую и достаточную медицинскую помощь, вплоть до их выздоровления или до их репатриации – в зависимости от того, что наступит раньше; питание и жилье до того момента, когда они будут в состоянии выполнять соответствующую работу или будут репатрированы (в зависимости от того, что наступит раньше); репатриацию.

В случае, если моряков оставляют на берегу по причине состояния их здоровья на территории государства, не являющегося компетентным государством – членом МОТ, за ними сохраняется право на получение полной заработной платы (исключая премиальные) с момента их списания на берег и до момента получения соответствующей работы до момента их репатриации, до момента истече-

ния срока (продолжительность которого составляет не менее 12 недель), предусмотренного законами или регламентами этого государства – члена МОТ или коллективным договором (в зависимости от того, что наступит раньше). Обязанность судовладельца выплачивать заработную плату прекращается с того момента, когда моряки получают право на денежные пособия согласно законодательству компетентного государства – члена данной организации.

В том случае, когда в трудовых отношениях между моряком и судовладельцем присутствует так называемый «иностранный элемент», неизбежно встает вопрос о том, законодательством какой страны регулируется порядок возмещения морякам ущерба здоровью. Данный вопрос также предусмотрен Конвенцией № 165, согласно которой в целях избежания коллизий законов и нежелательных последствий указывается на то, что законодательство, применимое к морякам, определяется заинтересованными членами МОТ согласно следующим правилам (ст. 17):

моряки охватываются законодательством только одного члена Организации;

таким законодательством, в принципе, являются:

законодательство того члена МОТ, под флагом которого ходит судно, или

законодательство члена Организации, на территории которого моряк имеет местожительство;

независимо от правил, указанных в предыдущих подпунктах, заинтересованные члены МОТ могут по взаимной договоренности устанавливать другие правила относительно применимого к морякам законодательства в интересах соответствующих лиц.

Конвенция № 165 обязывает государства – члены МОТ гарантировать, что денежные пособия по инвалидности, пенсии в случае производственной травмы будут выплачиваться получателям, которые являются гражданами члена Организации или беженцами, или лицами без гражданства, независимо от места их проживания, в соответствии с мерами, принимаемыми в случае необходимости.

В январе 2002 г. ИМО совместно с МОТ издали директиву относительно повышения эффективности возмещения ущерба здоровью



конвенция № 165, конвенция № 70

моряков в случае травм и смерти. Центральными положениями данной директивы были призывы к судовладельцам вводить систему страхования, вывешивать страховые свидетельства на специальных стендах на борту судна, незамедлительно осуществлять оговоренную в договоре компенсацию за ущерб без предварительного рассмотрения будущих исков в суде, возмещать ущерб в простой платной форме. После издания такой директивы в рамках ИМО по этому вопросу был проведен опрос 42 государств в период с июня по октябрь 2003 г. Кроме того, были использованы также локальные исследования с опросом моряков и судовладельцев на Украине и на Филиппинах, которые сталкивались с компенсационными выплатами за понесенные травмы и смерти.

В частности, по итогам такого исследования выяснилось, что Филиппины, небольшой поставщик рабочей силы (моряков) на мировой трудовой рынок, имеет хорошо развивающийся режим регулирования данной проблемы, включающий установленный правительством Единый трудовой договор моряка, который подписывают все, без исключения, моряки и рыбаки на территории Филиппин. Такой контракт предусматривает случаи государственных выплат по контракту, выполнение обязательств по контракту и др. Что касается Украины, то она тоже небольшой поставщик моряков на мировой трудовой рынок, но имеет слаборазвитые институциональные разработки и неразвитое регулирование отношений, связанных с трудом моряков.

Также в январе 2002 г. по итогам переговоров между работодателями, торговыми объединениями и страховщиками ИМО и МОТ выпустили совместную директиву, касающуюся вопросов возмещения ущерба здоровью рыбаков в случаях травмы и смерти и гарантирования морякам, независимо от гражданства, получения компенсационных выплат по контракту без предварительного рассмотрения иска в суде.

Кроме того, 17 декабря 2001 г. на 22-й сессии Ассамблеи ИМО и МОТ принята Резолюция А.931 (22), содержащая руководство по обязанностям судовладельцев при телесных повреждениях или смерти моряков. Стоит заметить, что ее положения могут быть применимы и в отношении рыбаков.

В соответствии с Резолюцией А.931 (22) Ассамблея ИМО и Административный совет Международного бюро труда МОТ просят правительства стран – членов этих организаций довести настоящую резолюцию до сведения судовладельцев и моряков, а также их соответствующих организаций. Кроме того, предлагается правительствам стран – членов этих организаций обеспечить соблюдение данного руководства судовладельцами.

В Руководстве рекомендуются меры, которые должны принять судовладельцы для того, чтобы обеспечить наличие эффективного страхового покрытия или иного финансового обеспечения для полной и быстрой оплаты своих требований. Также там содержатся рекомендации относительно выдачи свидетельств, приводится образец расписки, подтверждающей получение возмещения и освобождение от обязательств в отношении таких требований.

Определенный интерес вызывают обозначенные в Резолюции определения. В частности, телесное повреждение означает любую болезнь, ухудшение физического или умственного состояния моряка, явившиеся результатом работы или связанные с ней. Как представляется, в РФ необходимо законодательно закрепить положение о том, что указание в трудовом договоре о компенсации моряку или рыбаку в связи с увечьями, полученными им при исполнении своих трудовых обязанностей, является обязательным условием трудового договора.

В случае предъявления требований судовладельцы должны принимать меры к его быстрой оплате. Со стороны их представите-

лей или представителя их страховщиков не должно оказываться давление с целью произвести выплату, меньшую, чем сумма, предусмотренная договором, или выплату, которая каким-либо образом противоречит настоящему Руководству.

Если же характер телесного повреждения таков, что судовладельцу трудно полностью оплатить требование, моряку должна производиться промежуточная выплата, с тем чтобы он не испытал чрезмерных трудностей. При этом, согласно Резолюции, судовладельцы должны вывешивать на судах сведения о том, как можно связаться с лицами или организациями, ответственными за рассмотрение требований, охватываемых настоящим Руководством.

Резолюция А.931 (22) указывает на функциональные критерии в отношении страхования требований, которые должны включать следующее:

- компенсация, как предусмотрено в договоре о найме и без ущерба для положений, обозначенных ниже, должна выплачиваться полностью и без задержки;

- моряк должен получить выплату без ущерба для других законных прав, однако такая выплата может быть зачтена при возмещении убытков, понесенных вследствие какого-либо иска из правонарушения, возникающего из этого же инцидента;

- судовладелец должен обеспечивать предоставление свидетельства, указывающего период страхового покрытия;

- моряк должен заблаговременно уведомляться в случае аннулирования страхования и немедленно уведомляться, если оно не будет возобновлено;

- страхование должно покрывать оплату всех требований, возникающих в течение срока действия свидетельства.

В случае если страховое покрытие требований предоставляется более чем одним страховщиком, необходимо свидетельство от каждого страховщика.

Такое свидетельство, согласно Резолюции, как минимум, должно включать:

- название судна;
- порт регистрации судна;
- позывной сигнал судна;
- номер судна, присвоенный ИМО;
- наименование лица, предоставляющего финансовое обеспечение;
- местонахождение предприятия лица, предоставляющего финансовое обеспечение;
- наименование судовладельца;
- срок действия финансового обеспечения;
- подтверждение того, что финансовое обеспечение отвечает рекомендованным стандартам.

Помимо вышесказанного Резолюция А.931 (22) содержит также Приложение, в котором приведен образец расписки, подтверждающей получение возмещения и освобождение от обязательств в отношении возникающих из договора требований.

Как известно, резолюции и рекомендации международных организаций (в частности, резолюции ИМО, рекомендации МОТ) не являются источником международного права, так как они носят декларативный характер, являясь своеобразными ориентирами для государств в целях разрешения того или иного вопроса. Такие документы не требуют ратификации и обязательного исполнения. Однако, несмотря на это, как правило, в международной практике государства стараются соблюдать положения, содержащиеся в резолюциях и рекомендациях, так как они являются, по сути, общепризнанными. Такие документы, как правило, принимаются по итогам международных конференций или совещаний. Они могут оказывать определенное влияние на последующую разработку договорных норм.