

БЮЛЛЕТЕНЬ СПАО «Ингосстрах» по вопросам оформления, расследования и учета несчастных случаев на судах

Регулярно сталкиваясь в работе с необходимостью разрешения некоторых практических вопросов, при прохождении судовладельцем процедуры оформления, учета и расследования несчастных случаев, произошедших с членами экипажа на судах, мы обобщили и приводим ниже сводную информацию и основные рекомендации в отношении порядка и особенностей оформления несчастных случаев с членами экипажа, когда такие случаи подлежат учету на территории РФ. Речь, в первую очередь, идет о членах экипажей судов торгового и пассажирского флота – гражданах РФ, случаях, когда работодателем согласно трудовому договору (срочному/бессрочному договору о найме моряка) является российская компания, случаях на судах, зарегистрированных под российским флагом, и прочих случаях, подлежащих оформлению и расследованию в соответствии с действующим законодательством РФ.

Расследованию как несчастные случаи в установленном порядке подлежат события, в результате которых пострадавшими были получены: телесные повреждения (травмы), в том числе нанесенные другим лицом; тепловой удар; ожог; обморожение; утопление; поражение электрическим током, молнией, излучением; укусы и другие телесные повреждения, нанесенные животными и насекомыми; повреждения вследствие взрывов, аварий, разрушения зданий, сооружений и конструкций, стихийных бедствий и других чрезвычайных обстоятельств, иные повреждения здоровья,

обусловленные воздействием внешних факторов, повлекшие за собой необходимость перевода пострадавших на другую работу, временную или стойкую утрату ими трудоспособности либо смерть пострадавших, если указанные события произошли с работниками и другими лицами, участвующими в производственной деятельности работодателя (в том числе с лицами, подлежащими обязательному социальному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний), при исполнении ими трудовых обязанностей на судне или выполнении какой-либо работы по поручению работодателя (его представителя), а также при осуществлении иных правомерных действий, обусловленных трудовыми отношениями с работодателем либо совершаемых в его интересах, включая случаи, произошедшие при следовании к /(с) месту выполнения работы - судну в производственных (служебных) целях по распоряжению работодателя (его представителя) или по соглашению сторон трудового договора, а также во время междуменного отдыха при нахождении на судне в свободное от вахты и судовых работ время; при работе вахтовым методом и пр.

Подробная характеристика и квалифицирующие признаки несчастного случая приведены в ст. 227 Трудового кодекса РФ, однако основное квалифицирующее значение имеют место, время события, а также наличие с пострадавшим трудовых отношений либо факт совершения пострадавшим правомерных действий в интересах работодателя.

Общие мероприятия при несчастных случаях.

При несчастных случаях члены экипажа, находящиеся у мест происшествия, должны немедленно оказать первую помощь пострадавшему, вызвать врача (или лицо, исполняющее его обязанности), сообщить о случившемся капитану, его старшему или вахтенному

помощнику и по возможности сохранить обстановку на месте происшествия для расследования.

Капитан (по согласованию с работодателем (судовладельцем)) должен:

- обеспечить организацию первой помощи пострадавшему и при необходимости доставку его в медицинскую организацию;

- принять неотложные меры по предотвращению развития аварийной или иной чрезвычайной ситуации и воздействия травмирующих факторов на других лиц;

- сохранить до начала расследования несчастного случая обстановку, какой она была на момент происшествия (если это не угрожает жизни и здоровью других лиц и не ведет к возникновению иных чрезвычайных обстоятельств), а в случае невозможности ее сохранения - зафиксировать сложившуюся обстановку (составить схемы, провести фотографирование или видеосъемку, другие мероприятия);

- принять иные необходимые меры по организации и обеспечению надлежащего и своевременного расследования несчастного случая и оформлению материалов расследования;

О несчастном случае, происшедшем на находящемся в плавании судне (независимо от его ведомственной (отраслевой) принадлежности), капитан судна незамедлительно обязан сообщить работодателю (судовладельцу), а если судно находится в заграничном плавании - также в соответствующее консульство Российской Федерации. Работодатель (судовладелец) при получении сообщения о происшедшем на судне групповом несчастном случае, тяжелом несчастном случае или несчастном случае со смертельным исходом в течение суток обязан направить извещение по установленной форме в:

- соответствующий территориальный орган федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на осуществление федерального государственного надзора за соблюдением трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права;

- соответствующую прокуратуру по месту регистрации судна;

- соответствующее территориальное объединение организаций профсоюзов;

- исполнительный орган ФСС (Фонд Социального Страхования Российской Федерации) по вопросам обязательного социального страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний (по месту регистрации работодателя);

- также необходимо проинформировать родственников пострадавшего.

В силу объективных причин наряду с перечисленным выше представляется обязательным незамедлительное извещение страховщика ответственности судовладельца и передача ему основной информации относительно предполагаемых причин несчастного случая, обстоятельств его выявления и других данных, которые касаются трудового договора, функционала и личности пострадавшего.

Особенности документального оформления несчастного случая на судне.

В силу закона в отдельных случаях требуется составление документов по определенным формам, но определить, составлять или нет, к примеру, акт по форме Н-1 (акт о несчастном случае на производстве) зачастую судовладельцу невозможно или затруднительно. Учитывая возникающие практические вопросы, связанные с оформлением несчастных случаев на судах, обращаем внимание на то, что любое происшествие на судне

(независимо от возможности квалификации его в качестве несчастного случая в контексте положений закона) подлежит документальному оформлению.

По каждому несчастному случаю, связанному с производством, повлекшему смерть пострадавшего, оформляется акт о несчастном случае по форме Н-1 (абз. 1 ст. 230 ТК РФ, п. 26 Постановления Минтруда России от 24.10.2002 N 73). По несчастным случаям, которые не связаны с производством, составляются акты произвольной формы (абз. 2 п. 26 Постановления Минтруда России от 24.10.2002 N 73) (лучше всего акты по форме №4 из того же Постановления).

Работодатели иногда составляют в любых случаях акт не по форме Н-1, а в произвольной форме и при этом относят вину полностью на работника. В таких случаях инспекция труда часто проводит свою проверку и по её итогам инспектор своим предписанием обязывает работодателя составлять акт именно по форме Н-1.

Надо понимать, что согласно нормам законодательства по всем случаям, признанным связанными с производством, пострадавший работник вправе, помимо прочего, требовать обеспечения и выплат из средств ФСС (Фонд Социального Страхования Российской Федерации), а согласно п. 8 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 10 марта 2011 г. N 2 "О применении судами законодательства об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний" по всем случаям, признанным связанными с производством, составляется акт формы Н-1.

На практике же есть примеры, когда несчастный случай на борту судна не признавался связанным с производством, так как травма или смерть наступала ввиду состояния здоровья погибшего или же исключительно от отравления алкоголем и прочее. Например, в силу части шестой статьи 229.2

Трудового кодекса РФ несчастный случай может квалифицироваться как не связанный с производством, если по заключению медицинской организации единственной причиной смерти или повреждения здоровья явилось алкогольное, наркотическое либо иное токсическое опьянение (отравление) пострадавшего, не связанное с нарушениями технологического процесса, в котором используются технические спирты, ароматические, наркотические и иные токсические вещества.

Здесь стоит обратить внимание на то, что само по себе составление акта по форме Н-1 с точки зрения закона означает лишь возможность квалификации несчастного случая, как связанного с производством, но не признание случая в качестве такового судовладельцем; акт по форме Н-1 является на практике доказательством фиксации обстоятельств случая, как они зафиксированы в акте. При этом даже если судовладелец избирает именно форму Н-1 в качестве формы фиксации информации о несчастном случае (а не произвольную форму), в акте всегда можно (и настоятельно рекомендуется) делать оговорку о непризнании случая как связанного с производством, если имеются объективные сомнения в возможности подобной квалификации.

В случаях, когда несчастный случай квалифицировался работодателем, как не связанный с производством, акт по форме Н-1 не составлялся, а вместо него составлялся акт произвольной формы (абз. 2 п. 26 Постановление Минтруда России от 24.10.2002 N 73), например, по форме №4, пострадавший, его родственники или инспекция труда могут пытаться оспорить такой акт и требовать составления акта формы Н-1. Работодатель может, в свою очередь, отстаивать свою позицию с опорой на данные медицинской экспертизы, медицинские заключения, если данные медицинских заключений говорят, что смерть работника наступила в результате его заболевания, не связанного

с профессиональной деятельностью, или в результате токсического отравления.

Тем не менее, в случае возникновения такого спора в отношении квалификации несчастного случая, необходимо понимать, что вопрос об установлении причинно-следственной связи между получением увечья либо иным повреждением здоровья или заболеванием и работой на судне или же иными обстоятельствами, не связанным с работой на судне и исполнением должностных обязанностей (таких как употребление алкоголя (наркотических, психотропных и других веществ), в связи с общим заболеванием работника и прочее) подлежит разрешению судом исходя из конкретных обстоятельств дела и имеющихся по нему доказательств. На практике зачастую возникают ситуации, когда ввиду недостаточной фиксации судовладельцем (членами экипажа) обстоятельств, предшествующих наступлению несчастного случая, либо ненадлежащей фиксации соответствующей информации (в части случаев гибели в результате алкогольного опьянения – отсутствие акта судового фельдшера о выявлении случая употребления алкоголя / нахождения члена экипажа в состоянии алкогольного опьянения, отсутствие на судне алкотестеров, т.д.) в ходе спора с трудовой инспекцией и / или родственниками членов экипажа практически невозможно доказать причинно-следственную связь между нарушением членом экипажа трудовой дисциплины и наступившим несчастным случаем.

Вместе с тем, исходя из подходов судебной практики к рассмотрению подобных случаев, стоит отметить, что суды исходят из презумпции вины судовладельца в наступлении несчастного случая (по российскому законодательству судно признается источником повышенной опасности), а также презюмируют ответственность судовладельца, как работодателя, за любые несчастные случаи на судне в ходе рейса или в других предусмотренных законом случаях. В этой связи ключевое значение имеет

именно своевременное выявление и фиксация информации, имеющей потенциальное отношение к несчастному случаю (к примеру, факт алкогольного опьянения или иного нарушения работником дисциплины; факт наличия общих заболеваний у работника, которые не препятствуют службе на судах. В ходе рассмотрения спора (в том числе в судебном порядке) бремя доказывания отсутствия вины (ответственности) по спорному несчастному случаю возлагается именно на работодателя (судовладельца), поэтому, как указано выше, чем больше информации будет своевременно зафиксировано и собрано незамедлительно после наступления несчастного случая, тем лучше, в том числе для последующих экспертиз и дополнительных заключений специалистов, позволяющих доказать отсутствие правовых оснований для привлечения работодателя (судовладельца) к ответственности.

В завершение мы еще раз обращаем внимание на приоритет обеспечения безопасности мореплавания, сохранение жизни и здоровья экипажа, пассажиров и других находящихся на судне лиц при нахождении его в море, в порту, в ремонте; на необходимость обеспечения безопасных условий эксплуатации механизмов, судовых систем и оборудования, производственных, служебных, жилых, санитарно-бытовых помещений, оградительной техники и приспособлений и важность выполнении требований трудового законодательства, Желаем всем безопасного плавания и благополучного возвращения домой!

С уважением,

Управление страхования судов и ответственности судовладельцев

СПАО «Ингосстрах»