

УДК 347.792.5

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.82.3.32>

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СУДНОВЛАСНИКА ЗА ШКОДУ, ЗАПОДІЯНУ ЖИТТЮ ТА ЗДОРОВ'Ю МОРЯКА

Данилова І.,

*адвокат, ст. викладач кафедри
приватно-правових дисциплін та морського права
Навчально-наукового морського гуманітарного інституту
Одеського національного морського університету
ORCID: orcid.org/0000-0002-3174-477X*

Кузніченко О.,

*кандидат юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри приватно-правових дисциплін та морського права
Навчально-наукового морського гуманітарного інституту
Одеського національного морського університету,
ORCID: orcid.org/0000-0001-6224-632X*

Рибальченко В.,

*керівник юридичного відділу
United Multimodal Services Sp. z O.O.,
адвоката*

Данилова І., Кузніченко О., Рибальченко В. Відповідальність судновласника за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю моряка.

У статті досліджується актуальна проблематика відповідальності судновласника за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю моряка. Все частіше виникають питання, які стосуються стягнення компенсації за втрату моряком працездатності під час рейсу на судні. Важливим аспектом наявності можливості стягнути компенсацію за шкоду здоров'ю моряку є наявність обов'язкової умови – шкода має настати у зв'язку з виконанням обов'язків на судні, а одним з обов'язкових документів для відшкодування шкоди внаслідок тимчасової або повної непрацездатності є наявність висновку Медико-соціальної експертної комісії, в якій обов'язково має бути зазначено, що шкода здоров'ю відбулася на судні під час виконання моряком своїх обов'язків. В такому випадку судновласник несе матеріальне відшкодування коштів, які виникли у зв'язку з тривалим лікуванням, тривалою або повною непрацездатністю.

Підкреслюється, що одним з важливих питань є стягнення компенсації при смерті моряка або ситуації, коли моряк зник безвісти під час рейсу. У випадку, якщо внаслідок виконання трудових обов'язків на судні чи у зв'язку з отриманою шкодою здоров'ю моряк помирає на судні, його найближчим родичам належить матеріальна компенсація. Вона призначена для підтримки рівня життя членів сім'ї моряка, який у них був до його смерті. Незважаючи на те, що такі виплати, як правило, передбачаються трудовими контрактами моряків чи колективними договорами, судновласник не завжди виплачує їх добровільно. В такому випадку, родичі моряка мають права на звернення до суду. Крім того, якщо в діях судновласника встановлена вина в нещасному випадку, що спричинив смерть моряка, то родичі моряка мають право на стягнення компенсації за контрактом та понад суми контракту у вигляді заробітку моряка, який довелося б йому отримати, і навіть моральну шкоду.

Щодо проблеми страхування моряків, то зазначається: згідно звичайної практики страхування остання здійснюється судновласником, однак на моряків, які перебувають на судні, виконуючи свої трудові обов'язки не розповсюджується дія цієї страховки. Найчастіше судновласник страхує не самого моряка, а свою відповідальність перед екіпажем (P&I страхування). Це означає, що у

випадку травми на судні моряк може вимагати компенсації від судновласника, а не від страхової компанії. Якщо судновласник виплатить моряку чи його сім'ї компенсацію, тоді страхова компанія відшкодує судновласнику ці витрати.

Зауважується, що у зв'язку з наданням допомоги морякам, які отримали шкоду здоров'ю під час рейсу, або їх сім'ям дуже часто застосовується такий вид забезпечення як арешт судна. Арешт судна часто виникає до початку судового процесу по справі, а в деяких випадках призводить до виконання судновласником вимог моряків чи їх сімей чи досягнення консенсусу за допомогою дієвого інструменту медіації.

Ключові слова: міжнародне право, морське право, трудове право, цивільно-правова відповідальність, відповідальність судновласника, компенсація від судновласника, страхування моряків.

Danilova I., Kuznichenko O., Ribalchenko V. Responsibility of a ship's sailor for harm, life and health of a sailor.

More and more often, food issues arise due to concerns about the reduction of compensation for the time spent by the seafarer during the voyage on the ship. An important aspect of the possibility of obtaining compensation for damages to a healthy seafarer is the presence of obligatory contortions – the contingency may arise in connection with the compulsory medical conditions on the ship, and one of the compulsory documents for compulsory medical clearance. codes as a result of the time-consuming or repeated inconvenience Apparently, the Medical-Social Expert Commission, in which it was determined that Skoda was healthy on the ship at the hour when the sailor finished his obligations. In such a situation, the ship's owner carried a financial burden of expenses, which resulted from a connection with painful celebrations, trival or complete unavailability.

One of the important factors is the reduction of compensation in the event of the death of a seafarer or the situation if the seafarer became unavailable during the voyage. In a situation where, as a result of the loss of labor obligations on a ship, a sailor dies on a ship due to a damaged health condition, his closest relatives are entitled to financial compensation. The donation is intended to support the level of life of the members of the sailor's family, which they had before their death.

Regardless of the fact that such payments are usually transferred to seafarers' employment contracts and collective agreements, the shipowner never pays them voluntarily. In such a situation, the sailor's relatives are trying to claim the right to animal husbandry until the trial. In addition, if the shipmaster was found to be guilty of an accident that caused the death of a seaman, then the seaman's relatives have the right to a reduction in compensation under the contract and under the contract in view of the seaman's earnings, which he would have had to take away, and bring moral harm.

Regarding the problem of insurance of seafarers, the basic practice of insurance is that of a shipowner, but seafarers who are on a ship at the end of their work obligations are not covered by this insurance. Most often, the shipowner insures not the seaman himself, but his responsibility to the crew (P&I insurance). This means that if an injury occurs on a ship, a seafarer may seek compensation from the ship's owner, rather than from the insurance company. If the shipowner pays the same compensation to the seaman, then the insurance company will pay the shipowner the same costs.

In connection with the provision of assistance to sailors who suffered harm during the voyage, and their families are often faced with this type of security such as the arrest of a ship. The arrest of a ship often leads to the beginning of the judicial process on the right, and in some cases it can lead to the arrest of the ship's master by the sailors of their families and by reaching consensus on the basis of an effective mediation tool.

Key words: international law, maritime law, labor law, civil compliance, shipowner liability, shipowner compensation, seafarer insurance.

Постановка проблеми. Сучасні економічні дослідження різних аспектів безпеки мореплавства свідчать про актуальність стандартів безпеки на морі та ціну людських помилок. Відповідно до Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (Кодекс ОСПЗ), морська безпека – постійно підтримуваний стан захищеності інтересів особи, суспільства і держави від загроз піратства, тероризму та актів незаконного втручання в морську галузь [1].

Міжнародна морська статистика веде облік загибелі суден і аварійності на флоті за кваліфікацією причин виникнення аварійних подій. Факторами цих аварійних подій є: людський фактор, негода, втрата остійності і непотоплюваності судна, навал суден на стаціонарні берегові об'єкти,

посадка на ґрунт, мілину, зіткнення суден, пожежі і вибухи на суднах, вихід з ладу механізмів, технічних засобів навігації та інше.

Для забезпечення безпеки судноплавства надзвичайно важливо враховувати вплив особистого аспекту судового персоналу, так званого «людського фактора», який присутній в кожній ланці систем управління на березі і на судні. Під «людським фактором» розуміється широке коло психологічних і психофізіологічних якостей, якими різною мірою володіють люди і які певним чином впливають на якість і ефективність їх виробничої діяльності [2]. Людський фактор, зокрема, залежить від політики судновласника. Так, однією з найбільш актуальних проблем сьогодні є саме відповідальності судновласника за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю моряка.

Стан опрацювання. Розробці питань відповідальності судновласника за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю моряка, планування й формування команд управління присвячено багато праць зарубіжних та вітчизняних учених, серед яких Балабанов О.О., Бойко В.Д., Гайджер П.М., Гушля Л.О., Демиденко В.В., Захарченко О.В., Зінченко В.П., Лазарева В.В., Ланчуковський В.В., Мальцева А.С., Майстер Д.М., Мехркенс Х. Х., Нікольський В.В., Пітерська В.М., Прусс В.М., Руссо Дж.Дж., Хабибулін А.Г., Шемякін А.Н. та інші.

Метою статті є дослідження теоретико-прикладних аспектів вирішення проблем компенсації шкоди, заподіяної життю та здоров'ю моряка, зокрема, судновласником.

Виклад основного матеріалу. Робота моряка в морі зазвичай пов'язана із ризиком для його здоров'я та життя, що має за наслідок велику кількість нещасних випадків.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування» нещасний випадок – обмежена в часі подія або раптовий вплив на працівника небезпечного виробничого фактора чи середовища, що сталися у процесі виконання ним трудових обов'язків, внаслідок яких заподіяно шкоду здоров'ю працівника або настала його смерть [3].

В свою чергу шкода здоров'ю моряка може виражатися наступним чином:

- травма – пошкодження тканин та органів людини з порушенням їх цілості та функцій;
- хвороба (захворювання) – патологічний процес, який виявляється порушенням морфології (анатомічної, гістологічної), обміну речовин та (або) функціонування організму (його частин) у людини;
- професійне захворювання – захворювання, яке виникло внаслідок професійної діяльності фізичної особи та обумовлене виключно та переважно впливом шкідливих речовин та певних видів робіт та інших факторів, пов'язаних з роботою.

Важливо зазначити, що цивільно-правова відповідальність – це встановлені законом юридичні наслідки за невиконання або неналежне виконання особою обов'язків, зобов'язань, що пов'язані з порушенням суб'єктивних цивільних прав другої сторони.

Зазвичай відповідальність судновласника за шкоду, завдану здоров'ю визначається трудовим договором моряка із судновласником або колективним договором до нього.

На прикладі проформи колективного договору ITF-UNIFORM-TCC-2022-2023 можна визначити наступні види компенсацій:

- компенсація медичних витрат (medical expenses);
- лікарняні виплати (sick pay);
- компенсація у зв'язку із втратою працездатності (disability compensation);
- компенсація у зв'язку зі смертю (death compensation).

Так, компенсація медичних витрат може бути здійснена шляхом безпосередньої організації лікування судновласником чи виплатою понесених витрат на підставі підтверджуючих документів (чеків, рахунків на оплату та інше).

Лікарняні виплати здійснюються за обмежений період лікування моряка (біля 130 днів), зазвичай, в розмірі його базової заробітної плати.

Важливо, що підставою для сплати медичних витрат та лікарняних виплат є факт списання моряка із судна у зв'язку із отриманою травмою чи хворобою, а не інші підстави, такі як закінчення контракту чи його невідповідність займаній посаді.

У разі, якщо лікування моряка не призвело до відновлення його працездатності постає питання щодо виплати одноразової компенсації у зв'язку із втратою працездатності.

Розмір компенсації залежить від ступеню постійної втрати працездатності, визначеної у відсотках. Уповноваженим органом для встановлення відсотку втрати працездатності в Україні є МСЕК (медико-соціальна експертна комісія). Однак, важливо зазначити, що більшість моряків

України працює на суднах іноземних судновласників, які не ходять під прапором України, а тому українське законодавство не застосовується під час проведення розслідування нещасного випадку, що стався. Це призводить до проблеми, коли неможливим є отримання від судновласника акту за формою Н1, безпосередньо який є правовою підставою для МСЕК для встановлення ступеню втрати постійної працездатності у відсотках. В такому випадку сторони змушені на підставі домовленостей визначати лікувальну установу, яка в приватному порядку встановить визначить вказаний ступень чи перспективи подальшої роботи моряка за професією.

Останнім видом компенсації, яка передбачається трудовим договором (контрактом) моряка є компенсація у зв'язку із його загибеллю. Сплата цієї компенсації здійснюється найближчому родичу моряка (next of kin), який ним визначається під час укладання договору, та неповнолітнім дітям загиблого. Вказана компенсація також сплачується родичам моряка, які зникли без вісті, та які на підставі рішення суду визнали таку особу загиблою. Важливо зазначити, що така компенсація не входить до складу спадщини та коло осіб, які мають право претендувати на неї, не співпадає із особами, які мають право на спадщину [4].

Однак, важливо зазначити, що вимоги щодо відшкодування шкоди, завданої каліцтвом або смертю можуть бути висунуті до судновласника не тільки на підставі трудового договору (контракту), а й на підставі законодавства, яке підлягає застосуванню. В такому випадку підстави для відповідальності, порядок виплати відшкодування та перелік осіб, які мають право на відшкодування відрізняється.

Що стосується набору умов (елементів складу цивільного правопорушення), то він є традиційним і містить: протиправні дії (бездіяльність), шкоду, причинний зв'язок між протиправною дією (бездіяльністю) і шкідливими наслідками, що настали, та вину.

Так, відповідно до ст. 1195 ЦК України фізична або юридична особа, яка завдала шкоди каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я фізичній особі, зобов'язана відшкодувати потерпілому заробіток (дохід), втрачений ним внаслідок втрати чи зменшення професійної або загальної працездатності, а також відшкодувати додаткові витрати, викликані необхідністю посиленого харчування, санаторно-курортного лікування, придбання ліків, протезування, стороннього догляду тощо [5].

Розмір втраченого фізичною особою внаслідок каліцтва або іншого ушкодження здоров'я заробітку (доходу), що підлягає відшкодуванню, визначається у відсотках від середнього місячного заробітку (доходу), який потерпілий мав до каліцтва або іншого ушкодження здоров'я, з урахуванням ступеня втрати потерпілим професійної працездатності, а за її відсутності – загальної працездатності.

Відповідно до ст. 1200 ЦК України у разі смерті потерпілого право на відшкодування шкоди мають непрацездатні особи, які були на його утриманні або мали на день його смерті право на одержання від нього утримання, а також дитина потерпілого, народжена після його смерті.

Шкода відшкодовується:

- 1) дитині – до досягнення нею вісімнадцяти років (учню, студенту – до закінчення навчання, але не більш як до досягнення ним двадцяти трьох років);
- 2) чоловікові, дружині, батькам (усиновлювачам), які досягли пенсійного віку, встановленого законом, – довічно;
- 3) особам з інвалідністю – на строк їх інвалідності;
- 4) одному з батьків (усиновлювачів) або другому з подружжя чи іншому членові сім'ї незалежно від віку і працездатності, якщо вони не працюють і здійснюють догляд за: дітьми, братами, сестрами, внуками померлого, – до досягнення ними чотирнадцяти років;
- 5) іншим непрацездатним особам, які були на утриманні потерпілого, – протягом п'яти років після його смерті [5].

Шкода відшкодовується у розмірі середньомісячного заробітку (доходу) потерпілого з вирахуванням частки, яка припадала на нього самого та працездатних осіб, які перебували на його утриманні, але не мають права на відшкодування шкоди.

До складу доходів потерпілого також включаються пенсія, суми, що належали йому за договором довічного утримання (догляду), та інші аналогічні виплати, які він одержував.

Особам, які втратили годувальника, шкода відшкодовується в повному обсязі без урахування пенсії, призначеної їм внаслідок втрати годувальника, та інших доходів.

Практичний досвід дозволяє зробити висновок, що, на жаль, через помилку, що судновласник завжди страшує моряків на час рейсу, моряки самі не страхують своє життя та здоров'я. Тому до-

силь часто виникають питання, коли моряки, які отримали шкоду здоров'ю на судні намагаються звернутися до судновласника чи страхової компанії в якості стягнення сум за страховкою. Якщо все ж таки моряк самостійно застрахує себе перед рейсом, то крім компенсації від судновласника він може розраховувати на отримання «страхування» від страхової компанії. Також зазначимо, що слід наголосити на необхідності вивчення англійської мови, оскільки саме вона є мовою комунікації між судновласниками, моряками та юристами, які надають кваліфіковану допомогу морякам [4].

Висновки. Отож, відповідальне ставлення, перш за все, самого моряка до питань страхування, врахування «людського фактору», готовність до застосування за потреби інструменту медіації з судновласником, а також відповідальність самого судновласника за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю моряка, разом сприятиме реальному вирішенню проблем компенсації шкоди морякам у кожному конкретному випадку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU02257>.
2. Mehrkens H.H., Geiger P.M. Guide port. 2005. 62 p.
3. Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування: Закон України від 23.09.1999 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1105-14#Text>.
4. Бінарне лекційне заняття «Відповідальність судновласника за життя та здоров'я моряків». URL: <https://onmu.org.ua/ua/nnmgi/mgi-news/3650-law-binary-session-shipowner-s-resp-life-seafarers-2023.html>.
5. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.