

ЦИРКУЛЯР

Претензии по членам экипажа. Менеджмент. Извещение Страховщика о страховом случае.

После многочисленных обращений по спорным вопросам в отношении экипажных претензий, а также с учетом накопленного опыта, ИНГОССТРАХ подготовил настоящий циркуляр с целью обратить внимание Судовладельцев на важные моменты по организации работы и управления экипажем.

В данном циркуляре мы хотим выделить два, на наш взгляд, главных направления:

Первое - грамотное управление персоналом, которое позволяет судовладельцу избегать часто встречающиеся ошибки в этом направлении.

Второе - Надлежащие действия в случае происшествия с членами экипажа.

Менеджмент

Менеджмент подразумевает не только подбор компетентных и опытных моряков, но и правильное составление документации по найму и проведение соответствующего инструктажа.

Не секрет, что составленное должным образом соглашение, является основой успеха не только для любого вида деловых проектов, но и также для трудовых отношений. Ниже приведены несколько примеров трудовых отношений, где Судовладельцы, часто через менеджеров, операторов по членам экипажа, уполномоченных агентов – нанимают моряков (членов команды).

В данном циркуляре мы не будем ссылаться ни на одно из существующих стандартных трудовых соглашений, но хотели бы отметить, что предпочтительнее иметь дело с соглашениями, проработанными в деталях.

Бывают случаи, когда работодатели не заботятся в достаточной степени о компилировании (составлении) трудового договора. Моряки в свою очередь обычно подписывают контракты, предложенные работодателем, даже не ознакомившись должным образом со сроками и условиями подписываемого договора.

Трудовой договор, в котором не четко прописаны все необходимые условия, в частности обязанности работодателя, могут стать в дальнейшем причиной трудовых споров между работником и работодателем.

Практика показывает, что большинство заявляемых претензий по членам экипажа связано с болезнями, травмами или смертью. Как следствие, судовладельцы обращаются в страховую компанию за компенсацией расходов, которые они понесли в соответствии со сроками и условиями соответствующего соглашения/контракта из-за инцидентов/несчастных случаев с членами команды.

Одна из распространенных ошибок Судовладельцев относится к ссылке на P&I страхование, составленное на основе трудового договора. Например:

1. Медицинская помощь должна быть обеспечена в соответствии с условиями P&I полиса;

2. В случае травмы/болезни моряк имеет право на компенсацию в соответствии с условиями P&I полиса;

3. Компания (Судовладелец) должна застраховать моряка в соответствии с условиями P&I полиса и т.д.

Мы должны разъяснить, что напротив условия P&I страхования (в дальнейшем называемые "Правилами"), также как и страховой полис основываются на условия трудового договора. Правила гласят, что "покрытие должно быть обеспечено Страхователем, где ответственность страхователя возместить убытки или компенсацию больным/травмированным членам команды или их родственникам в случае смерти члена экипажа в соответствии с коллективным договором или контрактом обслуживания или контрактом найма, заключенным между Страхователем и членами экипажа застрахованного судна и одобренного Страховщиком".

Кроме того некоторые трудовые договоры содержат персональное страхование жизни/здоровья нанятых членов экипажа. Часто Судовладельцы включают упомянутые условия, означающие их собственную ответственность. Это будет всегда причиной путаницы двух независимых направлений. Страхователь должен знать, что добровольное медицинское страхование не является тем же самым, что и страхование гражданской ответственности Судовладельцев в отношении третьих лиц. Никто не возражает против того, чтобы Судовладельцы предоставляли членам экипажа страхование здоровья/ жизни и страховую защиту от несчастных случаев/болезни/смерти, связанных с работой, но, включая то же самое в трудовой договор, Судовладельцы должны тщательно обозначить оба направления.

Компенсация не менее важный вопрос. Когда мы говорим о компенсации по нетрудоспособности, в результате травмы/болезни или смерти члена экипажа, необходимо сказать, что это – болезненный вопрос и для пострадавшего/заболевшего работника или родственников умершего/пропавшего без вести моряка, так и для работодателя/судовладельца. Что касается коллективных договоров, то обычно они содержат подробную «процентную шкалу нетрудоспособности», которой соответствует другая шкала «размер компенсации». Наличие медицинского свидетельства, содержащего заключение с указанием процента потери трудоспособности, позволяет судовладельцу гораздо легче определить размер компенсации, который полагается моряку.

Другая проблема в отношении компенсации, состоит в том, что многие из трудовых договоров, заключенные между Судовладельцем и моряками, не определяют размер компенсации, которая будет выплачена в случае нетрудоспособности или смерти. При данных обстоятельствах Судовладелец сталкивается с ситуацией, когда выплатить компенсацию необходимо по условиям трудового договора, но размер ее не прописан. В худшем случае судовладельцы могут быть привлечены к процессуальным действиям, как ответчики. Законодательствами некоторых стран предусмотрено, что нетрудоспособные члены экипажа или их родственники, родственники умершего имеют возможность выбрать юрисдикцию, помимо той, что трактует контракт, которая будет более выгодна для них в данной ситуации (флаг судна, регистрация Судовладельца, собственное место жительства). В этом случае расходы Судовладельца могут значительно возрасти, если в трудовом договоре не будет предусмотрена оговорка по компенсации (Например: сумма компенсации, которая будет определена только по решению суда, юридические расходы адвокатов обеих сторон, а также другие расходы, например, госпошлина, другие затраты, как выплата специалистам, которые принимают участие в суде для оказания помощи в принятии правильного решения (доктора, эксперты и др.), командировочные расходы. Необходимо отметить, что суд обычно принимает

решение в пользу работника. Вышеупомянутые нежелательные потери будут выглядеть нелепыми, если учесть, что франшиза по компенсации не применяется (согласно Правилам).

Пособие по болезни. Согласно срокам и условиям контракта члены команды обычно имеют право на пособие в случае болезни, если он/она сняты с судна по причине болезни или травмы.

Иногда Судовладельцы ошибочно полагают, что пособие по болезни - то же самое, что и компенсация, но это неверно. Пособие по болезни относится к расходам, понесенным Судовладельцами в период пребывания члена экипажа в больнице, расходам на лекарства, похоронным расходам, а также к расходам на репатриацию и замену.

Извещение страховщика о страховом случае.

“При возникновении случая, предусмотренного страховым полисом, который может повлечь за собой ответственность Страхователя, последний обязан уведомить Страховщика об этом незамедлительно в письменной форме”.

Надлежащее информирование Страховщика позволит последнему предпринимать необходимые шаги для предотвращения или сокращения любых нежелательных потерь, которые могут возникнуть из-за несчастного случая. Невыполнение данных требований может привести Судовладельца к дополнительным затратам, а впоследствии и к отказу Страховщика в выплате частичной и полной суммы компенсации.

Своевременное извещение Страховщика дает возможность предпринять соответствующие меры для оказания помощи потерпевшему члену экипажа, предотвращения и уменьшения потерь благодаря обширной R&I сети представителей во всем мире.

Не секрет, что иногда кажущиеся на первый взгляд заурядные случаи могут привести впоследствии к весьма серьезным расходам для Судовладельцев. Например: принятие решения о транспортировке пострадавшего члена экипажа с помощью лодки береговой охраны, или вертолета или проходящей мимо лодки. Подобный вопрос должен быть предварительно согласован со Страховщиком.