

被遗弃海员权利保障的立法现状及问题研究

王殿立

上海海事大学, 上海

收稿日期: 2022年4月24日; 录用日期: 2022年5月11日; 发布日期: 2022年5月27日

摘要

近年来, 无论是国际还是国内都致力于对海员的保护, 但海员被遗弃的情况层出不穷, 尤其是在2020年初爆发新型冠状病毒肺炎以来, 航运秩序被严重打乱, 被遗弃海员的数量持续增长。国际海事组织以及国际劳工组织都为保障被遗弃海员的权利作出了努力和贡献, 但是海员被遗弃的情况仍未得到改善甚至愈演愈烈。据此, 本文从立法角度出发, 分析了被遗弃海员权利保障立法现状及问题。从立法角度介绍了国际公约及其修正案以及相关的法律文件, 梳理了被遗弃海员权利保障国内立法的情况, 在此基础上得出被遗弃海员权利难以得到保障的立法原因在于国际公约对被遗弃海员规定不完善以及国内立法对被遗弃海员保护力度弱, 并就这两个方面进行了相应的论述和分析。

关键词

被遗弃海员, 权利保障, 立法现状及问题

Research on the Current Legislation and Problems of Abandoned Seafarers' Rights Protection

Dianli Wang

Shanghai Maritime University, Shanghai

Received: Apr. 24th, 2022; accepted: May 11th, 2022; published: May 27th, 2022

Abstract

In recent years, both international and domestic efforts have been devoted to the protection of seafarers, but the cases of seafarers being abandoned have emerged one after another, especially since the outbreak of the COVID-2019 in early 2020, the shipping order has been seriously disrupted, and the number of abandoned seafarers has continued to grow. Both the International

Maritime Organization and the International Labour Organization have made efforts and contributions to safeguarding the rights of abandoned seafarers, but the situation of seafarers being abandoned has not improved or even worsened. Accordingly, from the perspective of legislation, this paper analyzes the current situation and problems of legislation for the protection of the rights of abandoned seafarers. This paper introduces the international conventions and their amendments and related legal documents from the perspective of legislation, and sorts out the domestic legislation on the protection of the rights of abandoned seafarers. The regulations on abandoned seafarers are not perfect and the domestic legislation is weak in protecting abandoned seafarers. The two aspects are discussed and analyzed accordingly.

Keywords

Abandoned Seafarers, Protection of Rights, Current Legislation and Problems

Copyright © 2022 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 被遗弃海员权利保障国际规则

国际上对被遗弃海员的保护主要体现在《2006年海事劳工公约》(以下简称《公约》)、《〈2006年海事劳工公约〉2014年修正案》(以下简称《2014年修正案》)以及《国际劳工组织关于新冠肺炎大流行期间对海事劳工履行的指引》(以下简称《指引》)中的第11条。虽然国际层面已通过了《公约》及其修正案,但海员被遗弃情况并没有得到改善,甚至在颁布《2014年修正案》后,被遗弃海员案件数量不降反升,修正案对被遗弃海员作出了特别的规定,但是没有具体说明被遗弃海员事件的处理程序和步骤以及各方该如何展开协调合作等。《指引》是针对疫情期间就海事公约的履行情况给会员国提出的一些建议,但并不具有持续性。因此,就国际层面而言,在解决被遗弃海员事件中,海事劳工组织并未发挥其应有的作用,国际上对该类事件也尚无行之有效的解决方法。

1.1. 《2006年海事劳工公约》

《公约》分别规定了船旗国、港口国以及海员国籍国应当对被遗弃海员履行的义务。其中,船旗国在船东违反遣返义务时应当为海员安排合理的遣返,并且,由此产生的费用可以向船东追偿。《公约》第2.5条规定,成员国应当要求悬挂其国旗的船舶提供财务担保,可以说该条是《公约》的创设性条款。此外,《公约》还规定关于财务担保的监管义务由船旗国负责。《公约》对财务担保的规定仅限于此,并未对担保的方式、内容、范围等做具体的规定,这些规定属于原则性条款,从原则上加以规制,因此,具体可操作性不强。

1.2. 《〈2006年海事劳工公约〉2014年修正案》

在IMO/ILO开展的2009年第九次会议报告中,船员伤亡及遗弃责任和赔偿特别联合专家工作组在报告附件中对《公约》的财务担保机制进行了细化,包含了财务担保的内容、种类、证明文件等方面。在2014年通过的《2014年修正案》基本吸收了附则中的内容,除此之外,还增加了专门针对财务担保的13款事项。首先,《2014年修正案》明确了海员被遗弃的三种情形:第一,船东未支付必要的遣返费用;第二,船东未满足海员生活的必要物资;第三,船东单方面与海员中断关系,包括至少两个月未

支付合同中规定的应当支付的工资。其次，修正案还对财务担保的形式做出了规定，包括社会保障、商业保险或国家基金等，具体采用何种形式的财务担保，由各会员国根据国内的相关情况做具体规定；此外，财务担保体系应当由船旗国提供。《2014年修正案》还规定，当海员依照正当程序申请财务担保的资金时，财务担保体系应当迅速做出回应并发放援助资金[1]，但财务担保的赔付至多涵盖被遗弃海员根据合约应当支付而未支付的四个月工资；再有，各成员国应当要求悬挂其国旗的船舶提供 IMO/ILO 认可的财务担保证书或相应的证明文件，并且将该证书或文件的副本粘贴在船上显著的位置以供被遗弃海员阅览。总体来说，该修正案主要包含两个方面：第一，新增了海员遣返财务担保体系；第二，增加船东责任担保体系。财务担保体系是《2014年修正案》的重要内容，目的在于能够让被遗弃海员迅速获得救济，保障被遗弃海员的权利。该修正案已于 2017 年生效，修正案要求成员国对于没有财务担保的船舶在港口国采取滞留措施[2]。

国内对《2014年修正案》的适用主要是以转化为主，转化后的国内法应当符合公约对船旗国财务担保的要求。《2014年修正案》首先须提请国务院批准，再由交通主管部门采取通知的方式实施，即交通运输部于 2016 年 12 月 30 日通过印发《交通运输部关于我国履行〈2006 年海事劳工公约〉第一修正案有关事项的通知》，将我国实行的财务担保暂定为商务保险或者其他类似担保形式，这些担保形式包括船东保赔协会出具的财务担保证书，商业保险公司、银行或其他金融机构出具的财务担保或相关证明文件[3]。

1.3. 《国际劳工组织关于新冠肺炎大流行期间对海事劳工履约的指引》

该指引是国际劳工组织在参考《公约》相关指南、委员会声明以及 IMO 和 WHO 发布的建议后，就疫情暴发期间对全球船东、海员及其相关方提供的一些指引。2020 年初的新冠肺炎疫情不可预见，虽然全球都在为共同抗疫做出自己的贡献，但疫情给航运业带来的影响是不可估量的。《指引》呼吁有关各方应当尽一切的力量履行《公约》及其修正案的义务，虽然可能存在不可抗力情况，但不应当使疫情成为违反《公约》的借口。

《指引》第 11 条建议是针对被遗弃海员做出的。该条指出，疫情防控措施给海员遗弃事件带来挑战，疫情期间采取的措施会在不久的将来使海员遗弃事件数量增长，但港口国、船旗国等依然应当尽最大的努力遵守《公约》及其修正案的规定，尽一切努力解决海员遗弃事件[4]。第 11 条是对疫情期间海员遗弃事件处理的一种指导方向或者说是指导精神，并未具体提出可供操作的意见，属于一种呼吁，对海员遗弃事件的解决起到的作用并不明显，不具有实践性。

2. 被遗弃海员权利保障国内立法

中国作为一个船员大国，中国在船员权利保障方面做了许多努力。《公约》早在 2015 年 8 月 29 日就被我国人大常委会批准，并于次年 11 月 12 日对我国大陆地区生效。此后，我国以转化的方式将国际法转化为国内法，但这一过程也存在一些问题即这些法律位阶较低，内容较为粗糙，加之我国目前对被遗弃海员在立法、监管等方面没有形成完善的机制，因此，对被遗弃海员事件解决情况并不理想。最高人民法院于 2020 年 9 月 27 日公布了《关于审理涉船员纠纷案件若干问题的规定》(以下简称《船员司法解释》)，该司法解释共有 21 条，其中，对被遗弃海员的规定仅存于第 10 条，且该条内容单一，仅仅是明确船员被遗弃时可以从财务担保费用或海员外派备用金中先行支付相关费用用于紧急救助。

由此可见，我国目前没有专门针对被遗弃海员权利保护的专门法律，也不存在有关被遗弃海员的概念界定。关于被遗弃海员的相关规定散落于各行政法规和部门规章甚至是规范性文件中。由于没有针对性的立法保障，关于被遗弃海员权利的保护主要参照普通海员遣返的规定进行。以下是对我国有关海员权利保障的相关规定的梳理。

2.1. 《海商法》

《海商法》对被遗弃海员没有作任何特别的规定,只是在第 22 条优先权范围部分规定船员享有的船舶优先权。第 22 条第 1 款规定船员及其他在船工作人员可以依据相应的法律法规对劳动报酬及遣返费用等请求船舶优先权,并且海员的遣返费用和工资在船舶优先权中处于第一顺位。我国虽然不承认国际上对物诉讼的这一概念,但为海员设置此项权利足以体现我国对海员遣返权和劳动报酬权的重视程度。除该条款以外,《海商法》在其他章节中均未对被遗弃海员的权利保障进行专门规定。

2.2. 《船员条例》

该条例于 2007 年 4 月 14 日由国务院公布,并于 2020 年 3 月 27 日进行了第六次修订。《船员条例》属于行政法规,作为我国目前对海员权利义务规定最为详细的法规,其制定的意义在于加强船员管理、维护船员的合法权利、保障海上航行安全等。《船员条例》大量借鉴了《公约》的有关规定,特别是关于船员遣返的规定;在此之前,我国对船员遣返的规定几乎处于空白状态。虽有借鉴,但《船员条例》并未体现《公约》的保障机制,特别是关于遣返的财务担保机制。由于《公约》只是在导则中作了原则性和指引性的规定,具体如何落实还需依靠各成员国具体制定落实方法,而中国在 2007 年并未加入该公约,以至于《船员条例》也未积极响应公约有关财务担保的这一指引。《船员条例》前后进行了 6 次修订,但对遣返财务担保这一问题并未做任何规定和补充,以至于在很长一段时期内,我国立法都未很好地保障海员遣返权利。此外,《船员条例》第四章第 27 条规定海员可以行使遣返权利的情形有五种,第 28、29 条分别对遣返地点和费用进行规定,第 30 条规定海员遣返权利受到侵害是可以向民政部门或者驻外领事机构寻求救济。因此,《船员条例》对被遗弃海员也未作出任何专门性的规范。

2.3. 《船员外派管理规定》

此规定于 2011 年 3 月 7 日发布,一共进行了两次修正,最近一次修正在 2019 年 11 月 28 日。其在性质上属于部门规章,主要针对海员外派而制定,适用于在我国境内设立的从事海员外派和相关活动的机构,目的在于维护外派海员的合法权益。该规定为海员从事外派活动提供了保障,主要表现为,我国严格限制外国机构在我国直接从事海员外派的活动,即我国海员必须通过在我国依法设立的我国海员外派公司组织的外派活动到外籍船舶工作。因此,若发生海员遣返问题,海员可直接找我国的外派机构,从而降低了维权的难度。此外,在我国外派机构与国外船东签订配员协议时,必须包含海员遣返等相应内容。在海员外派机构和海员的协议中还必须规定在发生突发事件时,外派机构应当妥善处理和安置外派船员,这主要体现在第四章第 36 条:在海员外派机构拒绝或无力承担突发事件时,便可动用海员外派备用金。海员外派备用金主要用于海员遣返或者其他紧急情况。根据该条规定,海员外派备用金首先适用于海员外派的情况;其次,负责提供该备用金的是海员外派机构。此项规定采用了“谁派出,谁负责”的原则,派出方对海员承担责任。《海员外派管理规定》对外派海员的权利保障起到了重要作用,而被遗弃海员并不都属于外派的情况,因此,该规定对被遗弃海员不具有完全的适用性。

2.4. 《海员船上工作和生活条件管理办法》

这是关于船员管理的行政规范性文件。《公约》对我国生效的时间为 2016 年 11 月 13 日,为了推进国内沿海航行船舶履行《公约》的规定,交通部于 2018 年 12 月 21 日将该文件的第二条适用范围进行了修改,并于次年 1 月 1 日起实施[4]。该规定主要是站在船期国的角度,对在悬挂我国国旗的船舶上工作的海员的生活条件和工作管理进行规定。第 6 章在《船员条例》的基础上,对“遣返”的权利义务做了更进一步的规定,即遣返的情形、费用、时间、目的地等[5]。这些变化主要体现在:《管理办法》第 32

条对《船员条例》第 27 条新增了一款海员在船上连续服务期限的规定,即海员在船上连续服务期限不得超过 12 个月;《管理办法》第 33 条在《船员条例》的基础上对船东安排遣返提出了新的要求,必须采取及时、方便、快捷的方式;为了防止船东将遣返费用的支付转移到海员身上,第 34 条则明确规定了不允许用人单位在海员受雇时要求预付遣返费用。

2.5. 《最高人民法院关于审理涉船员纠纷案件若干问题的规定》

2020 年 9 月 27 日最高人民法院出台了这一司法解释,并于 2020 年 9 月 29 日起施行。该司法解释的出台体现了我国对船员的权益以及船员纠纷的重视,其目的在于解决由于我国无专门船员法而导致的涉船员纠纷案件裁判尺度不一的问题[6]。我国长期以来对船员的权利保障的立法多属于行政性质,并不能在立法上很好地对船员起到保障作用。司法解释一共有 21 条,其中明确提及被遗弃海员的是第 10 条。第 10 条规定船员被遗弃或是遭遇突发事件时,若船舶所有人、财务担保人或外派机构未履行相应责任的,船员可以请求上述人员或机构从财务担保费用或海员外派备用金中先行支付应急费用。第 10 条的出现与新冠肺炎疫情下海员遗弃事件数量猛增有关。在疫情期间,海员遗弃现象日益严重。由于无法立刻出台相关的法律进行专门的保护,出台司法解释成为了最及时也最有效的举措。司法解释对被遗弃海员权利的保护仅仅体现在了第 10 条,该条明确被遗弃的船员有请求先行支付的权利,而在财务担保人和外派机构先行支付后,他们所支付的这笔费用该向谁请求赔偿以及如何保障他们可以获得赔偿的问题,第 10 条对这些问题都未具体进行规定。虽然第 9 条支持第三方可受让船员相应的海事请求权,但具体如何操作,各方当事人之间权利义务如何划分以及如何避免当事方之间相互推诿情况的发生,在该条以及该司法解释的其他条文中也均未进行规定。从长远来看,仅仅依靠这部司法解释无法有效解决和预防今后海员遗弃事件的发生。

3. 被遗弃海员权利保障立法问题分析

3.1. 国际公约对被遗弃海员规定不完善

《公约》及其修正案没有完善的机制确保船东配备财务担保,即使有担保,也无法确保其得到有效地实施。此外,《2014 年修正案》规定,对被遗弃海员的财务担保以 4 个月的工资为限,这 4 个月的期限范围太过短暂,容易造成赔偿不足的情况。从 IMO/ILO 数据库中可以看到,很多案件的遗弃时间和案件报告时间之间间隔很长一段时间,这段时间远不止 4 个月。况且,海员被遗弃事件的处理是一个漫长而繁琐的过程,在遗弃情况报告后,事件是否能得到及时的解决并不确定。此外,数据库中仍存在大量尚未解决的海员遗弃事件。根据数据库中的数据,在 4 个月内即可获得救济的案件是比较少的。特别是在疫情期间,由于疫情防控的要求,海员不被允许下船,在海上工作超过 12 个月的大有人在。在被长时间遗弃的情况下只赔付不超过 4 个月的工资显然是不合理的。

修正案列举了几种财务担保方式,在实践中最常用到的是保险的方式。大部分商业保险公司不愿意承担此类风险极大的保险,因此,就保险而言,船东一般会选择保赔保险。如前所述,船东遗弃海员的原因主要是经营不善,财务出现危机,为了经济方面的考虑而选择遗弃海员和船舶。然而,保赔协会的传统承保范围并不包含船东因财务违约而导致的保险事项。在《2014 年修正案》颁布后,保赔协会顺应修正案的要求,为船东提供符合规定的财务担保证书。但保赔协会规定的承保范围有一定的限制,对于范围内的索赔,保赔协会无条件承保,而对于超出保赔范围的部分,保赔协会可解除财务担保,或在赔付之后向船东追偿。若船东拒绝赔偿,则保赔协会只需提前 30 天通知船旗国当局即可终止财务担保规定。在终止保赔后,保赔协会不承担任何保赔义务。在船东破产情况下,被遗弃海员的保赔问题的解决就相当棘手。前文已经提及遗弃海员的行为很多情况是出于船东财务状况和利益的衡量而做出的,并且修正

案也明确遗弃的含义是船东与海员切断联系,在这种情况下,船东很可能无法向保赔协会支付会费或者是超出保赔范围的会费,在船东无法支付全部会费时,保赔协会很可能撤销保险,一旦保赔协会撤销保险,保赔协会不负有任何救助被遗弃海员的义务[7]。此时,保赔保险便无法解决被遗弃海员的工资及遣返的费用问题。

在船东破产的情形下,除了终止财务担保以外,保赔协会对船东的追偿权也会出现问题。虽然《2014年修正案》对财务担保提供者的追偿权做出了规定,即通过权利转让的方式取得海员对船东的相应权利,但海员对工资的请求权等属于船舶优先权担保的范畴,在保赔协会对被遗弃海员进行赔付后是否可以直接获得该船舶优先权,这个问题尚无定论。修正案要求各个国家根据本国的情况对财务担保的具体问题进行具体的规定,这导致了不同国家对于船舶优先权是否可以转让出现分歧。就船舶优先权可否让与的问题,我国规则在《船员司法解释》颁布前一直处于模糊状态,而《船员司法解释》颁布后,这个问题得到了明确。《船员司法解释》第9条规定,因遣返而产生的工资、劳动报酬或者其他费用由第三方垫付的,第三方可受让船员相应的海事请求权或者行使船舶优先权,即船舶优先权可以转让并由第三方行使。当法院地法与外国法不一致时,即港口国法与船员国法不一致时,船员优先权是否可以得到确认并不确定,因此财务担保者是否可以真正行使追偿权也不得而知,其追偿权无法得到保障。

《公约》及其修正案都不具有强制性规定,特别是《公约》,对被遗弃海员的财务担保只是出现在具有指导性意义的导则部分,而《2014年修正案》对财务担保制度的规定也无强制性约束力。换言之,《公约》及其修正案对船东并没有惩罚性的规定,依靠各国国内法进行规定无法确定船东是否可以受到相应的处罚,是否可以对船东起到震慑作用以预防和减少海员遗弃事件的发生。对于当今社会文明程度而言,只有加大打击力度,加重惩罚手段,才能发挥国际公约或者国内法律法规的最大作用。因此,为了被遗弃海员的权利得到切实的保障,并将《公约》及其修正案的效用发挥最大化,在未来的修正案中可以考虑制定相应的惩罚机制以达到震慑船东、降低海员遗弃事件数量的作用。

此外,《2014年修正案》中关于被遗弃海员的遣返要求与诸如《SOLAS公约》等关于船舶最低安全配员的规定存在冲突[8]。根据《公约》及其修正案的规定,海员享有遣返的权利,而遣返必然要涉及海员换班的问题,然而并没有相关的条款对海员的遣返权与船舶最低安全配员之间的问题进行规定,这就造成了二者之间的不协调性。通常情况下,港口国基于港口安全等方面的考虑而拒绝遣返所有海员。“联合女神”号轮就是很好的例子,此外,“Ptolemeos”号轮也面临同样的问题。该轮因拖欠债务而被吉布提港当局扣押,考虑到港口安全问题,港口当局拒绝遣返全部海员。因此,公约之间的规定不完善而存在冲突时,如何适用公约又成为了保护被遗弃海员权利的又一难题。

3.2. 我国立法对被遗弃海员保护力度弱

1) 法律位阶低

我国对国际公约的适用采取转化的方式。但由于我国立法资源稀缺,国际公约能转化为国内法律的并不多。对大多数公约的转化采取制定行政法规的形式,此种做法导致对海员的管理采用了行政化的思想,且行政法规较法律来说位阶低。目前,对被遗弃海员的保护主要适用《船员条例》、《船员司法解释》等,一个属于行政法规,一个属于司法解释,都还未上升到正式法律层面,且这些法规和司法解释中,对被遗弃海员的条款过于简略或者没有针对性。法律位阶低导致的后果是,法律的执行力度和法律的适用性不够强,对被遗弃海员权利保障的力度和针对性偏弱。因此,为了能够彻底解决这个问题,有必要在今后的立法中逐步提高关于海员的保障立法,特别是细化被遗弃海员的相关立法,对被遗弃海员权利保障进行具体规定。

2) 无统一立法

从上述对我国立法现状的论述中,可以看出,我国目前对被遗弃海员权利保障的立法主要散落于各行政法规和规范性文件中,并不存在一部专门统一的关于海员管理和海员权利保障的立法。没有统一立法的结果是,法官们在处理被遗弃海员案件时在法条的检索和法律的适用上没有系统性和规律性,容易造成裁判标准不统一,同案不同判的现象。立法是司法的前提,统一的立法是被遗弃海员用法律保障自身权利的基础。我国目前对被遗弃海员的立法是零散的,这对于被遗弃海员权利的保障不能起到有效作用。

3) 过于原则化

《船员条例》、《管理规定》等有关船员权利保障等立法都是在《公约》颁布后出现的,可以说这些立法很大程度上是对《公约》内容的借鉴和国内法转化。中国是海员大国,以国际公约作为方向标和指南来制定国内法律是具有现实意义的做法。《公约》作为国际上保护海员权利的立法,由最权威的国际组织和机构、最专业的航海人士制定,具有专业性和先进性,理应成为各国制定国内法的导向。但是,作为国际公约,在制定时需要权衡国际各方力量以及各个国家间的利益,因此,相对于国内法而言,国际公约体现出妥协性和原则性是不可避免的。在《公约》及其修正案的相关条款中都规定,具体的措施和实施细则则由各国根据本国情况进行规定,这种做法既考虑到国际上的普遍性,又考虑到一国之内的特殊性。国家对于《公约》的规定正确做法是将其进行进一步细化,而我国对《公约》则采取了“照搬”的方式,对于公约的规定未做到结合本国情况进行具体化、精细化的制定。这也就造成在《公约》颁布后的一系列立法中出现规则过于原则化以及不易操作或者不具有可操作性等问题。

4. 结论

从立法角度来看,被遗弃海员权利保障存在的问题主要有国际公约对被遗弃海员规定不完善以及国内立法对被遗弃海员保护力度弱两个方面。就国际层面而言,首先,《公约》及其修正案没有完善的机制确保船东配备财务担保,专门的海员遗弃险种少,而理赔保险承保范围有限,在船东破产情况下,除了终止财务担保,理赔协会对船东的追偿权也会出现问题;其次,《公约》及其修正案关于财务担保的规定不具有强制性,对船东也无惩罚性规定,无法对船东起到震慑作用;此外,《2014年修正案》关于被遗弃海员遣返的要求与其他国际公约关于船舶最低安全配员的规定也存在冲突。就我国而言,主要的问题体现在:对海员权利保护的立法位阶低、对被遗弃海员权利的保护无统一的立法以及有关于被遗弃海员保护的规定过于原则化。

被遗弃海员的权益不仅关乎着每个海员及其亲属的生活,也关乎着整个航运业的有序运行与发展,保护被遗弃海员权益的工作刻不容缓。在国际上,不仅需要相关的国际公约进行完善以加强对被遗弃海员的保护,也要在实践中建立起被遗弃海员保护机制以及各国的合作机制。中国无论是作为船旗国、港口国还是海员输出国,也应该尽自己的力量为海员提供最优质的保障,切实履行国际公约所规定的各项义务,同时,在遵循国际公约的基础上,中国更应制定出更为详尽具体的保护机制,从而维护被遗弃海员的权益不受侵害。

参考文献

- [1] 罗林军. 海事劳工公约 2014 修正案及其影响[J]. 中国船检, 2015(3): 78-79.
- [2] 邱思珣. 《2006 年海事劳工公约》修正案的国内适用[J]. 中国海商法研究, 2016, 27(3): 50-55, 92.
- [3] 李楨, 王大鹏. 《海事劳工公约》修正机制对我国相关立法的影响[J]. 水运管理, 2019, 41(7): 23-26.
- [4] 彭新平, 陈悦, 毛洪鑫. 国际劳工组织关于新冠肺炎大流行期间对海事劳工履约的指引[J]. 中国海事, 2020(5): 61-64.
- [5] 中华人民共和国交通运输部. 交通运输部关于修订《中华人民共和国海员船上工作和生活条件管理办法》的通知[EB/OL]. http://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/haishi/202006/t20200630_3319390.html, 2022-04-15.
- [6] 李楨, 于诗卉, 张仁平. 《2006 年海事劳工公约》的修订及其对海员遣返权利的保障[J]. 世界海运, 2016, 39(11):

1-4.

- [7] 姜佩杉. 统一裁判尺度 保障船员权益 规范引导航运市场秩序——最高人民法院民四庭负责人就《最高人民法院关于审理涉船员纠纷案件若干问题的规定》答记者问[J]. 中国海事, 2020(10): 27-29, 33.
- [8] 中国船东互保协会. 《2020/21 保险条款》第 26 条[EB/OL]. <http://www.cpiweb.org/cpiwebmanager/pages/pdf/viewer.jsp?type=TH&pdfFileName=1390>, 2022-04-15.