

分析船员保障机制存在的法律问题

周慧敏

上海海事大学, 上海

收稿日期: 2022年3月17日; 录用日期: 2022年4月6日; 发布日期: 2022年5月12日

摘要

船员在经济全球化进程中发挥着举足轻重的作用, 促进国内国外经济的蓬勃发展。我国是船员大国, 随着近年来, 国家发展一带一路, 建设海上丝绸之路, 航运数量激增, 船员的需求也越来越大。由于船员市场的扩张, 有关船员的相关立法和机制无法保障现代船员的切身利益, 长此以往, 将会不利于航运经济, 社会发展和国家利益。由于海上的特殊的环境和特有的风险赋予了船员这个职业的特殊性, 所以他们与普通的劳动者在权益保障方面会有一定的区别。由于特殊的工作环境所带来的不利因素, 相关的企业、机构和法律都没有相关的措施保护船员。本篇文章笔者将分析保障机制存在的问题, 将从船员的工作环境, 船舶上医疗卫生和船员的维权途径等, 去探究加强船员相关的规章和立法的重要性和必要性。

关键词

工作环境, 船舶医疗, 管辖问题, 维权途径

Analysis of Legal Problems Existing in Safeguard Mechanism of the Crew

Huimin Zhou

Shanghai Maritime University, Shanghai

Received: Mar. 17th, 2022; accepted: Apr. 6th, 2022; published: May 12th, 2022

Abstract

The crew plays an important role in the process of economic globalization and promotes the vigorous development of the domestic and foreign economy. China is a big country with a large crew. In recent years, with the construction and development of maritime silk road and the proliferation of shipping, the demand for the crew has been growing. On account of market expansion and inadequacy of the related legislation and the mechanism, the crew is unable to gain access to the modern crew legislative rights and interests, which, in the long run, will go against the shipping

economy, social development and national interests. Because of the special environment and maritime risk endowing the crew with the particularity of this profession, they will have certain differences compared with ordinary laborers on the land in terms of rights and interests protection. Due to the special working conditions that are unfavorable factors, the relevant enterprises and institutions and laws have no measures to protect the crew. This article would analyze the problems existing in the safeguard mechanism in the bad working environment and imperfect health care and the limited ways of protecting rights, to prove the necessity of legislation and effective regulations.

Keywords

Work Environment, Ship's Medical Service, Jurisdiction, Approaches to Safeguarding Rights

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. 引言

自从前年新冠疫情席卷全球，各国的航运市场进入一段低迷期。我国在党的领导下，疫情得到了有效的控制，而且相比较其他国家，我国的船员市场也逐渐恢复了原貌，国内外对我国船员的需求在增加。海上运输是我国与其他国家建立联系的一种有效的桥梁，所以船员的合法权益，我们应该予以重视。国内不少学者，研究船员方面的法律问题，如张念宏学者在其文章中从我国的立法，派遣船员等方面分析我国在维护船员的权益存在立法漏洞[1]；陈鹏学者则是从新冠疫情下如何进行工伤认定、合同履行、工作报酬、法规完善等四个方面的问题，提出对策，保障船员的生活和健康[2]；贺欢学者则是通过对现阶段船员劳动纠纷管辖存在的问题原因进行分析[3]。这些学者从立法、外派船员的权益到大背景新冠疫情期间，船员的工资，感染新冠工资补助的结算等方面阐述了我国有关船员的法律存在的问题以及如何去改善。本文将根据船员生活工作环境的特点，探究如何能对船员的身心健康和维权途径提供更好的保障。

2. 船员工作环境的特殊性

2.1. 不确定的海上风险

海上运输以及其他海上业务活动具有明显的特殊风险。从事海上运输，发生风险的可能性远远高于陆上的风险，如海难事故是人为无法避免的，充满了不确定性。自然灾害有龙卷风海啸，灾害性海浪、海冰、赤潮。还有非人为的外来风险，例如船舶碰撞，船舶搁浅等都会对船员的人生安全产生一定的危险。由于不确定的海上风险，提高船舶上的医疗水平，对保障船员的身体健康至关重要。

2.2. 艰苦的生活环境

船员是一个特殊的职业群体，长期离家工作生活。海上风大、浪多、湿度大，船上空间固定，生活空间狭小，并且有噪音、振动、颠簸、高温、空气污染等；饮食上，船上饮食丰富程度低，新鲜食品蔬菜供应受限；工作环境，船上工作时间呆板，机械紧张度高，值班时间多，劳动强度和体力消耗大；船上工作区域危险多，电网、高压、机械、高温等，精神处于高度紧张。对于一个船员来说，在船舶上工作和生活需要克服很多困难。改善生活环境，提高生活质量，有利于船员身心健康和完成工作任务。

3. 分析保障机制存在的问题

以上是分析了船员充满挑战而又危险的生存环境和艰苦的工作环境，下面将从环境角度来论述船员的保障机制存在的问题。船员工作在船舶上，在浩瀚如烟的大海上，一旦发生疾病，很难立刻就能得到救治，为此提高船舶上的医疗水平是一件至关重要的事情。所以本文将从船舶上有限的医疗水平以及岸上生活保障，社会保障等维权的问题进行阐述。

3.1. 船舶上医疗水平有限

《船员条例》第二十二条规定。船员用人单位应当为船员提供必要的生活用品、防护用品、医疗用品，建立船员健康档案，并为船员定期进行健康检查，防治职业疾病。船员在船工作期间患病或者受伤的，船员用人单位应当及时给予救治；当船员在航行期间生病，船舶上的医疗水平无法救治，船员的生命安全就无法得到有效保障，目前实践中大部分船舶都不配备船医，而是由船长、大副负责船上医护工作，进行简单救护^[4]。根据《海员船上工作和生活条件管理办法》，第22条中明确规定，载员100人以上且航程在3天以上的国际航行船舶应当配备船医，未配备医生的应至少由一名船员负责船上医护工作，明确了船舶上配备船医的标准，然而其却没有考虑我国干散货船，而这些干散货船虽然在海上航行时间通常达数月之久，但是船上的人员未到100人，也基本上不配备船医。但是根据《海员船上工作和生活条件管理办法》的相关规定：无需配备医生的船舶，应当至少有1名海员负责船上的急救、医护和药品管理工作。其中负责船上急救工作的海员应当持有精通急救培训合格证，负责船上医护和药品管理工作的海员应当持有船上医护培训的合格证。而根据《海船船员培训合格证书签发管理办法》第7条的规定，只要是在500总吨及以上的船舶上担任船长、大副的均需要完成医护培训，获得船上医护培训合格证。所以在实践中，大多数的船舶都是由船长和大副负责船舶上的医护工作。而他们并没有经过专业系统的培训，医疗水平有限，不能解决船舶航行中船员突发的恶性疾病。这会延误船员的治疗的最佳的时间。

3.2. 忽视船员心理健康

在航海事业中，由于相对恶劣的环境，对船员的身体素质要求很高，却很少关注他们的心理健康。每年因为心理问题在船舶上自杀的数不胜数，由于封闭的工作环境和情感的缺失，让有些船员内心产生孤独感和焦虑感，以及下船后与时代脱离的无助感等心理问题。随着时代的进步和造船技术的革新，船舶上面的基础设施也越来越完善。但是由于其工作环境的特殊性，难免会出现船员思念家人，由于时差和通讯的问题，无法随时与家人联系。然而对一些远洋的船舶，由于上网费用比较昂贵，这些船员往往为节约金钱，选择很少与家人联系，这种通讯的不便给他们造成了一定的情绪焦虑。船员这个职业的特殊性在于其工作环境，他们长期在海上生活，娱乐设施，场地限制，工作环境的恶劣等无法有效的排解情绪，长期以往积压在心理，会有精神方面的问题。然而目前，船舶上还有没配备心理医生，也没有相关法律要求关注船员的心理问题。随着人们对船员心理健康问题的关注，会有出现有关立法和规定要求海事部门或企业对船员心理健康予以定期的检测或每个船舶上能配备一名心理医生，笔者觉得在某种程度上有一定的意义。

3.3. 维权渠道不够完善

3.3.1. 管辖界限模糊

当前我国对于船员方面没有一套完整系统的立法规范。由于船员职业的特殊性，其劳动合同应该受到一般法律和特别的海事法律的调整。对于普通的劳动纠纷，是由我国《劳动法》、《劳动合同法》和《劳动争议调解法》调整。船员的劳动纠纷涉及的范围广，所以很复杂，尽管我国《海商法》、《海事

诉讼特别程序法》、《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的若干规定》，对船员劳动争议案件受理问题，作了一系列规定，明确了船员劳务合同，不同于一般的劳务合同纠纷，应当由海事法院审理，不受劳动仲裁程序的限制。该规定对法院管辖船员的案件的范围不够明确，没有明确何种类型的劳务合同是海事法院管辖，何种类型船员的劳务合同是基层法院管辖，管辖范围比较模糊[3]。

在海事司法实践中，国内船员劳务合同纠纷应否必须适用劳动法所确立的“先仲裁后起诉”原则，能否由海事法院直接受理并予以解决仍存在很大争议。在具体实践中，劳动仲裁机构认为只要主体涉及船员，无论是基于劳务合同还是劳动合同引发的纠纷，都不需要经过劳动仲裁，可以直接向法院起诉；基层人民法院认为只要是涉及船员的劳动纠纷，在经过劳动仲裁后，对仲裁裁决不服时只能向海事法院起诉；海事法院认为，除传统意义上的船员诉请工资、报酬等船舶优先权的案件由海事法院审理外，涉及船员劳动基本权益的船员纠纷案件应由劳动仲裁机构或基层法院管辖[5]。全国劳动仲裁委员会、法院的做法，显得比较混乱，所以需要法律明确案件的管辖范围。

3.3.2. 监督机制不系统

船员的各个监督部门无法紧密联系，形成一个系统的监督机制，根据《中华人民共和国船员条例》第五十一条，海事管理机构实施监督检查时，应当有 2 名以上执法人员参加，并出示有效的执法证件。海事管理机构实施监督检查，可以询问当事人，向有关单位或者个人了解情况，查阅、复制有关资料，并保守被调查单位或者个人的商业秘密。第五十二条，劳动保障行政部门应当加强对船员用人单位遵守劳动和社会保障的法律、法规和国家其他有关规定情况的监督检查。但是在实践中，海事管理机构方便上船与船单位，船员个人了解情况，查阅、复制有关资料，具有监督检查的权利。而劳动保障部门对船员用人单位遵守劳动和社会保障等方面进行监督，却很难派人上船询问船员本人是否权益受到侵害，即使权力受到侵害也无法及时的维权。海事管理部门无法对船员服务机构不规范行为进行监督；其次，海事管理部门对船员服务机构监督形式较单一，没有形成有效的多方监督机制。

4. 提出的建议和策略

4.1. 精进造船的技术和完善船舶上的基础设施

随着我国造船技术的精进，船舶抗风险的能力和安全性能大大提高。为了丰富船员的生活，有的船舶上配备了健身房，乒乓球室，台球室等娱乐设施，这极大地缓解船员的工作压力，同时也让他们强身健体。有的船舶基于船型、载货地品种和船舶吨位的不同，船舶上的娱乐设施没有那么齐备。但笔者认为，在不久的将来船舶上的娱乐健身设施都会建设齐全，这能极大地提高船员在船的体验感和幸福感。

4.2. 提高船舶上的医疗水平

我国在船舶上医生的配备的标准没有达到国际标准的水平，这方面有待提高。根据《2006 年海事劳工公约》的规定，在确定不要求配备医生船舶上提供的医疗培训水平时，主管当局应要求：(一) 通常能够在 8 小时内获得合格医疗和医疗设施的船舶应至少有一名指定的海员接受过《STCW 公约》所要求的经认可的医疗急救培训，使其能对船上可能发生事故或出现疾病立即采取有效行动和使用无线电台或卫星通信获得医疗建议；(二) 所有其他船舶应至少有一名指定的海员接受过《STCW 公约》所要求的经认可的培训，包括实际训练以及诸如静脉治疗这类抢救技能的培训。这些培训能使相关人员有效参与海上船舶医疗救助协调计划，并能向可能继续留在船上的病员或伤员提供符合标准的医疗。此外该公约还规定主管当局可要求其他海员，应每隔五年左右参加进修课程，以保持和提高其知识与技能，适应新的发展。在我国没有配备医生的船舶都是由大副和船长担任医生的职责，我国可以根据该公约要求船长和大

副定期进修课程,完善医疗的储备知识。此外,笔者建议船长和大副辅修相关心理学方面的知识,当船员出现心理健康问题时,能够及时进行疏导;有关部门可建议相关机构或企业建立船员心理健康咨询中心,当船员上岸时也能够及时地得到心理辅导。我国可以参照该公约建立海员健康中心,及时了解海员的健康状况。将来制定《船员法》时能将船舶医疗方面的规定做到完善,尽量做到每艘船舶配备一名船医,此外高校和培训行业可以培训从事海事医学的医生和健康服务人员,笔者希望在未来船舶上会出现一批专业的医生为船员提供专业的医疗服务。

4.3. 完善船员的立法和监督机制

目前我国的船员的维权的立法不够全面,我国应该完善船员的立法,形成一个系统性的船员法律体系。船员劳动合同纠纷不适用“劳动仲裁前置”的原则,凡涉船员纠纷的案件,基本上由海事法院直接受理。但是,就性质而言,并非所有的船员劳动纠纷都具有海事争议的特征。鉴于当前全国地区法院对船员的维权的管辖和裁判结果的差异,需要制定一部专门的船员法,该部法律要明确劳动仲裁机构、基层人民法院、海事法院在船员劳动纠纷管辖范围的分工,这样法院在审理案件时,才会各司其职。同时我国制定船员法的同时可以参照外国立法。2006年2月,通过了《2006年海事劳工公约》(以下简称《公约》)。该公约就海员就业条件、上船工作最低要求和海员社会保障等方面的内容作了规定。这让使得海员的劳动保障有了统一的国际标准,我国制定《船员法》可参照其相关的规定[1]。有一部系统的法律,法院在审理船员的案件就有统一的标准,不会造成管辖混乱。

其次就是完善船员的监督体系。海事有关部门加强船员劳动合同的检查,要求上船的工作者要达到船员要求的资质,同时也能监督到船公司等的服务机构的规范性;通过船舶安检确保船舶的安全性能,这是对船员生命的安全保障,现场检查,必要时与船员沟通,进一步落实工资发放等情况督促船公司落实船员权益主体责任。完善船员服务机构的监督管理。建议海事管理部门加强船员服务机构资质、日常运行的监督管理;同时也可以搭建有效的投诉平台,当船员受到不公正的待遇或者船舶服务机构违法时,及时向海事管理部门反馈,反馈的内容政府部门要高效地解决,这些措施有助于推行船员服务机构诚信管理机制,协调各部门工作,正确引导,发展好船员服务行业[6]。

5. 总结

船员是一个重要的群体,对国家经济的发展有着不可估量的作用。然而,我国却没有一部独立的法律去保护这类群体的权益。所以本文先从船员自身工作的性质环境进行了分析,发现不足,在未来制定法律的时候可以尽可能全面覆盖这些问题。基于船员工作性质和环境,其这类行业具有一定的危险性,所以对其我们应该给予他们一个好的医疗去保障他们在船时的身体健康,以及权利遭受侵害时如何利用法律和相关机制维权。当人们从事这份职业感受到尊重和体面时,船员的队伍才可以得以壮大,对国家对社会也是有裨益的。“徒法不足以自行”,让国家立法真正发挥保护船员合法权益的作用,提高我国船员的社会形象,他们才能为祖国的经济的发展乃至社会的发展锦上添花。

参考文献

- [1] 张念宏. 我国船员权益维护若干问题探究[J]. 工会理论研究(上海工会管理职业学院学报), 2011(1): 27-29.
- [2] 陈鹏. 新冠病毒肺炎疫情下的船员权益保障问题[J]. 中国海事, 2020(4): 20-23.
<https://doi.org/10.16831/j.cnki.issn1673-2278.2020.04.011>
- [3] 贺欢. 船员劳动纠纷管辖问题研究[J]. 海大法律评论, 2020(1): 97-107.
- [4] 曹艳春, 王玉宝. 海洋强国背景下船员劳动权益的保护——兼论《海商法》“船员章”之修改[J]. 求是学刊, 2020, 47(6): 121-129. <https://doi.org/10.19667/j.cnki.cn23-1070/c.2020.06.013>

-
- [5] 朱杰. 船员劳务合同纠纷管辖问题研究——海事法院与基层人民法院管辖冲突与衔接[EB/OL].
<https://shhsfy.gov.cn/hsfytyw/hsfytyw/spdy1358/dycg1505/2017/08/29/2c9380995e34b9fc015e4d656f0114e9.html?tm=1647937742254>, 2022-03-23.
- [6] 陈海山. 谈我国船员权益的保障[J]. 中国海事, 2016(12): 46-48.
<https://doi.org/10.16831/j.cnki.issn1673-2278.2016.12.015>