

海事劳工公约——理论与实践

Gard 提供《海事劳工公约》要求的、承保海员被遗弃事件的保险证明书。在本文中，Gard 的理赔人员分享了他们处理某遗弃案件的第一手经验。



简介

《2006 年海事劳工公约》（MLC 公约）已于 2013 年 8 月 20 日生效。该公约为所有在船工作的海员制定了最低工作与生活标准，旨在确保海员有权在海上享有适当的就业条件。MLC 公约已获得国际劳工组织（ILO）82 个成员国的批准——共同“负责规范总吨位占全世界 90% 以上的各类船只上海员的工作条件”。

2014 年 4 月，国际劳工组织批准了若干项对 MLC 公约的修正案（2014 年修正案）。这些修正案已于 2017 年 1 月 18 日生效。

根据 2014 年修正案，所有适用 MLC 公约的船舶都必须张贴两份由保险公司或其他财务担保机构出具的证明书，证明已取得针对下列事项的保险或其他财务担保：

1. 船员的遣返、海员的基本需求以及在船员被遗弃情况下不超过四个月的欠付工资和应享权利，以及
2. 根据国家法律、劳动合同或集体协议的规定，在船员因工伤、职业病或职业危害而死亡或长期残疾的情况下，船东所负有的赔偿责任。

船东在船员死亡或长期残疾情况下的赔偿责任见《Gard 规则》第 27 条规定。但《Gard 规则》并未将船员被遗弃风险纳入承保范围。根据《2016 年 MLC 公约扩展条款》（已通过第 27.4 条纳入《Gard 规则》）的规定，会员有义务偿付协会根据相关保险证明书支付的、但在承保范围内的任何费用。国际保赔协会集团（IG）各成员协会的规则中都有类似的规定。

由于 IG 各成员协会的董事会一律决定，各协会应提供上述必要证明书，因此过去一年多以来，Gard 一直为其会员提供所需的证明书。

希望进一步了解有关 MLC 公约的总体情况及证明书签发程序，请参阅：

<http://www.gard.no/web/topics/article/22463784/maritime-labour-convention> 和
http://www.gard.no/Content/24902206/MemberCircular_10_2017.pdf。

船员遗弃案件的处理

根据 MLC 公约的规定，如果船东实施了下列行为，应视为船员被遗弃：

1. 未支付海员的遣返费用，或
2. 未向海员提供必要的生存用品及援助，或
3. 以其他方式单方面中断与海员的关系，包括至少两个月未支付合同工资的情况。

遗弃船员的船东可能是遭遇了财务困难，这样的船东也有可能既不提醒船员也不通知保赔协会。Gard 处理的某个案件就是这样的情况：通讯代理向 Gard 转达了船长的报告，称有 30 多名船员的水、食物和燃料消耗殆尽，还被拖欠了数月的工资。而当时，该轮船东（即 Gard 会员）已进入清算程序，不再掌控公司的资金。

Gard 与会员和法庭指定的清算人员建立了联系，希望其履行对船员的义务。由于船东已处于清算状态，而且还涉及其他几个债权人，因此必要物资所需资金的放款程序，经证明比预期要困难得多。为了避免船上断供，Gard 介入并安排了必要的物资，送去给船员使用。事后，Gard 成功说服了公司法庭和清算人员，提供必需品以保障船员的安全和健康。

协会和船员常常会面临的困境之一是安排船员离船。按照 MLC 公约的规定，财务担保方保证支付遣返费用，但没有义务维持船上的安全配员。这一义务由船舶的管理人或所有人承担。在上述案件中，尽管 Gard 愿意而且能够遣返船员，法庭和港口当局也不允许船员离船，原因是没有接替他们的船员，也不能让船处于缺少配员的状态。

鉴于该船的船员数量超过了规定的安全配员要求，Gard 建议让规定人数以外的船员下船。在 Gard 收到首次报告之后的一个半月左右，18 名船员终于下船。Gard 的当地通讯代理会见了这些船员，并在审查船员对欠付工资的索赔期间及确认索赔有效之前，为船员们提供了食宿。

留在船上的船员变得越来越沮丧，但是他们不能弃船。因为如果这样做，他们可能需对后果承担个人责任。

差不多两个星期以后，剩下的船员终于能够下船了。这艘船已经停电近 24 个小时，船长很担心船员们的安全。在最后一刻，船东以人道主义为由指示船员下船，并派人保护该船。

Gard 的当地通讯代理会见了这些船员，并且在核实其索赔后，向他们支付了拖欠的工资。

尽管船员已经下船并收到了拖欠的工资，可案件还远远没有结束。如前所述，会员有义务补偿协会根据保险证明书支付的、但按照协会规则不属于承保范围内的任何费用。而且，对于未收到的工资，船员享有对船舶的优先受偿权。符合 MLC 公约的当地适用法律规定，保赔协会在支付工资后将受让船员的权利，因此 Gard 目前正在参加在当地法院进行的追偿程序。

世界各地的法院在处理海事案件方面拥有不同的专业做法。船员需要花费多长时间才能获得除 Gard 所付金额以外的应付工资余额，只有时间能给出答案。事实上，国际运输工人联盟（ITF）给海员的建议是，毫不犹豫地联系保赔协会，因为协会有义务赔付至多四个月的欠付工资，而这可能是船员可以追回的全部工资。

得到的教训

根据 Gard 的经验，与主管机关、船旗国以及海员被遗弃时所在的港口国尽早接触，对于迅速了结案件至关重要。希望 Gard 与各国政府的外联项目有助于发展彼此间的良好关系，从而能够促进船员遗弃索赔案件的及时解决。

本文的作者认为，处理 MLC 公约项下的索赔经证明与处理保赔险范畴内的船员索赔不同，原因是我们是直接为遭受非人道待遇的被遗弃海员提供服务。我们高兴地看到，各协会目前提供的、MLC 公约规定的证明书及保险，最终确为海员下船及追回 MLC 公约项下保证的四个月欠付工资，提供了需要的援助。



作者：Ingvild Høgenes Nilsen
律师，阿伦达尔



作者: Rahul Singhal

理赔主管, 新加坡