

新冠肺炎疫情下 船员法律权益保障问题研究与对策

陈鹏

(大连海事大学, 辽宁 大连 116026)

我国现有注册船员超过 157.5 万人, 是航运业的主力军。受新冠肺炎疫情影响, 我国航运业发展受到冲击, 船员法律权益保障也受到影响。特别是近年来, 航海类院校学生愿意上船的比率逐年降低, 关注船员法律权益保障, 是维护船员队伍稳定、推动航运业高质量发展的现实需要。笔者从国内相关法律、国际公约角度, 结合船员在疫情中遭遇的权益损害, 归纳了工伤认定、合同履行、工作报酬、法规完善等四个方面的问题, 并提出对策。

1 关于船员任职期间感染新冠肺炎的工伤认定问题

新冠肺炎疫情期间工伤认定相关依据。按人社部《关于因履行工作职责感染新冠肺炎的医护及相关工作人员有关保障问题的通知》规定, 对在新冠肺炎预防和医治中感染的“相关工作人员”不好界定。而《工伤保险条例》规定, 在抢险救灾等维护国家利益、公共利益活动中受到伤害的, 视同工伤。

实践中可以认定为船员工伤的情形。船员感染新冠肺炎是否属于工伤不能一概而论, 但以下两种情形符合: 一是类似“钻石公主”号在海上锚泊封船隔离期间, 船员需要为被隔离进行医学检测或医学观察的旅客提供相应的服务, 维护船上隔离措施, 此情形的船员直接在疫情防控一线履行职责, 应属于所述“相关工作人员”范畴; 二是为保障救灾物资供应, 船员按政府指令和船公司安排承担救灾物资运输中感染新冠肺炎, 属《工伤保险条例》所述情形, 可视同工伤。

船员在船期间感染但不能认定为工伤的费用负担问题。其他在船工作期间感染新冠肺炎的船员, 一般不能认定或视为工伤。无论是否属于工伤, 按照《船员条例》和《2006 年海事劳工公约》规定, 船员在船工作期间患病、伤残、死亡, 均由船东承担除保险理赔以外的医疗费用。

2 关于船员因疫情不能按约履行合同问题

我国船员就业协议复杂, 有劳动合同、劳务合同、外派合同、上船协议等, 不论合同何种属性, 难免发生不能按照公司指令及时赶到指定港口上船、不能按期离船休假以及假期延长、待派滞期、超期服务的薪酬等问题。

全国人大常委会法工委发言人曾表示, 对于受疫情影响不能履行合同的当事人来说, 属于不能预见、不能避免并不能克服的不可抗力。中国贸促会公告称, 受新冠肺炎疫情影响导致无法如期履行或不能履行国际贸易合同的企业, 可向其申请办理与不可抗力相关的事实性证明。最高人民法院《关

于适用〈中华人民共和国合同法〉若干问题的解释(二)》, 提出了适用订立合同当初无法预见的“情势变更”法律制度。从上述“不可抗力”、“情势变更”两种法律制度看, 前者是风险和损失由当事人各自承担。这对船员不利, 最终也不利于船公司及其关联的劳务公司、外派公司。后者则根据实际影响和损害程度, 注重当事人之间的利益平衡, 能够在总体公平的基础上更好地保护船员一方的利益。但无论是适用“不可抗力”或“情势变更”法律制度, 都要适当顾及船员的弱势。

3 关于受疫情影响船员的工资报酬问题

国家公布延长假期下的船员薪酬问题, 按照《船员条例》第三十条规定发放船员年休假期间的工资; 按照《船员条例》第二十九条规定及时发放船员待派期间的工资。

因疫情防控船员不能离船而超期服务问题, 建议通过给船员延长年休假期和提高绩效奖励的方式弥补船员; 也可根据超期服务时间, 根据《船员条例》规定, 将每 2 个月 5 天的年休假日折算成加班工资发给船员。

4 关于进一步完善船员权益保障法律法规问题

修改现行《海上交通安全法》《港口法》。从总体国家安全的角度, 结合国际公约的要求, 将这次疫情防控中我国及众多沿海国家在海上交通和港口采取的管控措施, 提出系统修改并完善相关法律制度方案, 既控输出型疫情, 也防输入型疫情, 既防单船疫情的扩散, 也控突发公共卫生事件的蔓延。

全面修订《船员条例》, 同时着手研究制订《船员法》。在我国现有社会保障、医疗卫生和防疫法律制度的基础上, 结合《2006 年海事劳工公约》有关规定, 研究提出符合航运和船员队伍发展客观规律、特点的立法建议, 全面修订《船员条例》, 同时着手研究制订《船员法》, 建立起海洋强国、交通强国建设不可或缺的船员管理和权益保障法律体系。

建立健全船上医疗防疫工作体系。按照国家医疗防疫的规定, 结合 WHO、ILO、IMO 等国际组织的专业规范、标准和指南, 建立健全船上医疗、健康、防疫体系, 完善船用《医疗手册》《无线电医疗指南》和船上的防疫应急部署、应急预案及培训、演练的制度要求。加强对船员特别是大型客船、邮轮上服务的船员在医疗、健康、防疫等方面的知识培训和技能训练、应急演练, 在保障船员自身健康的同时, 提高船员防控疫情和应对突发公共卫生事件的能力。