

论船舶优先权制度建构下的船员权益保护*

傅廷中

内容提要:在我国现行的海商法制度建构下,船员基于劳动合同而产生的工资与福利请求被置于船舶优先权所担保的海事请求的首位,但是,在海商法制定当时,由于历史条件的限制,对船舶优先权所担保的船员工资与福利请求的规定应如何适用,则存在诸多模糊之处,故必须在理论上加以澄清,以达到正确适用法律之目的。

关键词:船舶优先权 船员工资 船员福利

傅廷中,清华大学法学院教授。

船员职业具有风险性、艰苦性、流动性的特点,此种特点不仅为各界人士所共知,而且是船员立法中所考虑的重要因素。有鉴于此,国际条约和国内立法均对船员的工作条件、福利待遇等问题给予极大的关注,甚至将其提升到确保船员从事体面劳动的高度。从国际条约的层面来讲,2006年《海事劳工公约》对船员的就业条件作出了非常具体的规定,其内容被细化到船员就业协议的签订、工资、工作时间、船员遣返、船舶损失或沉没时对船员的赔偿等问题。同时,为了确保规定的实施,公约还实行对非缔约国“不给予更优惠待遇”的原则,以便激励各国批准本公约。就我国的国内立法而言,不仅在《船员条例》中专列“船员职业保障”一章,对船员的福利问题作出了明确的规定,而且在《海商法》中将船员基于雇用合同所提出的福利请求置于船舶优先权的担保之下。按照《海商法》中所建构的船舶优先权制度,船员基于法律规定或合同约定所应享受的工资与福利,可以申请扣押自己所在的船舶,必要时可申请拍卖船舶以满足自己的请求。

由于历史条件的限制,我国在制定船舶优先权制度时尚有许多问题不够明确,因此,在具体的司法实践中,对船舶优先权所担保的以船员工资为主的福利请求的规定,在理解上还存在一些模糊之处。尤其是在《船员条例》颁布之后,新的问题又摆在了人们的面前,即在司法实践中如何协调《海商法》与《船员条例》的关系并实现二者的准确对接。基于此种原因,需要在《海商法》的框架之内,结合《船员条例》的规定,对船舶优先权所担保的船员福利请求,从内涵到外延给予具体而明确的阐释,以求正确地适用法律。

* 本文系清华大学“98·5”工程第二期研究项目——“中国企业走出去战略研究”之一部分。

一 船舶优先权担保的船员福利请求的主体地位之认定

船舶优先权所担保的船员福利请求,其主体自然是船员。此间所说的船员是广义上的概念,即依照《船员条例》的规定经注册而取得船员服务簿的人员,包括船长、高级船员、普通船员。关于船员的划分,各国做法大同小异,但在船长与船员的法律地位问题上,我国立法与国际公约的规定稍有不同。在我国的立法当中,对船长与船员的关系采取了统一规定的方式,在行政立法和海商立法当中,均将船长与船员置于同样的法律地位。但是,从国际立法层面来看,情况则稍有不同。在许多具有公法性质的公约中,都将船长从普通船员的概念中分离出来并赋予其特殊地位,例如,1926年《海员协议条款公约》第2条规定:船员是指以任何资格受雇佣或在任何船上工作并参与船员协议条款的人员,但船长不包括在船员范畴之内。^[1]与此相反,在一些私法性质的公约中,却又将船长与普通船员等同对待,例如,1993年《船舶优先权和抵押权国际公约》第4条即把船长的福利请求与普通船员的请求置于同样的地位。笔者认为,在一些公法性质的国际公约中之所以要把船长与普通船员区别开来,乃是由于船长被赋予了某些公权力,因而处于一种特殊的法律地位;而在一些私法性质的公约中又把船长和普通船员置于同一层面,则是由于船长与普通船员都属于雇主的雇员,其权利的享有和责任的承担,均应服从劳动合同法的规定。因此,船舶优先权所担保的船员福利请求并不因船员的职务高低而有所区别。从这个意义上说,国际海事立法中区分公法和私法分别界定船长的法律地位,较之我国的立法更具科学性。

此外,在对船员范围的界定方式上,我国《海商法》与相关国际海事公约的规定也有很大的差别。在国内立法中,《海商法》第22条在界定船舶优先权所担保的船员福利请求时所使用的表述方式为“船长、船员和在船上的其他在编人员……”按照这样的规定,在船上似乎有三类人员,即船长、船员和虽然不具有船员身份但却处于编制之内的其他人员。实际上,这是一种错误的表述,因为根据各国的法律规定,在船上,除了旅客之外,根本就不存在虽然不具有船员身份但却处在编制之内的特殊人员(即使是旅游船上配备的医生和乐师,也需具有船员服务簿)。相比之下,1993年《船舶优先权和抵押权国际公约》的规定较为准确,该公约第4条第1款第1项所规定的船舶优先权所担保的海事请求为“船长、高级船员和其他船上在编人员由于在船上任职而应得到的工资和其他款项的索赔”。按照这样的规定,所谓其他在编人员就是指除船长和高级船员之外的其他普通船员。据此,我们在认定船舶优先权所担保的船员福利请求时,不能认为除了船长、船员之外还有另一类特殊人员。

二 船舶优先权担保船员福利请求的法律依据之分析

就船舶优先权所担保的船员福利请求而言,其权利主体是船员,这一点毋庸置疑,但是,在认定行使该项权利的依据时却不能机械地对待。前已述及,在当代航海体制下,船员登轮服务已不仅仅是基于和船舶所有人之间的雇用合同关系,有时常常是通过中介公司而间接

[1] 《海员协议条款公约》于1928年4月生效,1984年吴学谦外长致函国际劳工局局长,承认当时中国政府对本公约和另外13个劳工公约的批准。

地为船舶提供服务。从这个意义上说,因船员福利请求而产生的船舶优先权,其认定的依据应包括如下两个方面。

(一) 基于为船舶提供服务的事实

国际立法在船员为福利请求而主张船舶优先权的依据这一问题上,曾经历了一个演变的过程。根据1926年《统一船舶优先权和抵押权某些法律规定的国际公约》(简称1926年公约)的规定,船员通过行使船舶优先权而请求的福利待遇必须是基于雇用合同而产生,但并未指明应该基于和什么人签订的雇用合同,由此即产生两个实际问题:首先,在光船租赁情况下,船员可否就其与光船承租人之间订立的雇用合同而向船舶所有人的船舶主张优先权,或者就其与船舶所有人之间订立的雇用合同而向处于光船承租人控制下的船舶主张优先权。这一问题在大陆法系国家显得尤为突出,因为大陆法系国家将船舶优先权定义为优先债权而非担保物权,故船舶优先权只能向特定的债务人提起,如果这一问题不能澄清,即可能产生错误扣船的问题。其次,在有中介单位介入船员雇用关系的情况下,船员有无权力就中介单位拖欠工资的事实而向船舶主张优先权。随着航运体制的变革和分工的不断细化,船员常常与中介单位(俗称外派公司)签订雇用合同,然后再由中介单位与需求船员的船舶所有人签订船员派遣协议。在此种关系中,首先由船舶所有人将船员工资连同佣金一起支付给中介单位,而后由中介单位将工资发放给船员。有时,中介单位收到船舶公司支付的船员工资以后没有支付给船员,此时,如果船员基于和中介单位签订的雇用合同而向船舶所有人主张船舶优先权,也可能产生相应的争议。诸如此类的问题常常使人们产生困惑。

针对上述问题,1967年《统一船舶优先权和抵押权某些规定的国际公约》作出了相应的修改,公约不再要求船员因福利请求而主张船舶优先权必须基于雇用合同,而是要求此种请求须为在船上任职期间所发生,换言之,船员就工资及福利待遇所提出的请求需与其向船舶提供服务的事实有关。1993年《船舶优先权和抵押权国际公约》也沿袭了这一规定,公约第4条第1款规定,就船长、高级船员和其他船上在编人员由于在船上任职而应得到的工资和其他款项的索赔,包括遣返费用和应为他们支付的社会保险费,受船舶优先权的担保。该条款所强调的是“在船上任职”这一要件,而非“雇用关系”要件,因此,只要船员的工资请求是基于在某一船上提供服务的事实而产生,此种请求即应受船舶优先权的担保。上述两公约之所以如此规定,乃是考虑到了当今时代航运关系错综复杂的实际情况,无疑,此种制度设计符合国际社会所倡导的保护船员利益的价值取向。

(二) 基于继受取得船舶优先权的事实

在实践中,由于有劳务中介机构介入了船员的外派活动,因此船员们常常不直接向雇主提出请求,而是直接向外派单位请求报酬。此时,作为中介机构的外派公司来讲,在其未收到雇主所支付的船员工资或其他报酬的情况下,不得不按照与船员签订的合同先行支付。但是,此种被垫付的船员工资或其他报酬能否自动地受船舶优先权的担保,这是一个极易产生争议的问题。从理论上讲,受船舶优先权担保的船员福利请求应该是法律赋予船员的专有权利,船员外派公司并非是船员福利的享有者,其为船员垫付的工资和其他款项与船员向船舶所有人直接请求支付的工资是两个不同的概念。但是,从实践角度来看,外派单位在垫付了船员工资和有关款项之后,应该有权向负有支付工资义务的人进行追偿,如果船舶优先权制度对外派公司的追偿权不予保护,确实有欠公允,长此以往,外派公司宁愿代表船员向雇主请求工资,也不愿先行为船员垫付,此种情况无疑会使船员的合法权益受到极大的伤

害。如此看来,在认定船舶优先权所担保的船员福利时,若将着眼点仅仅锁定在为船舶提供服务这一点上,不仅使船员外派公司的权益得不到保护,而且也不利于船员利益的实现。当然,笔者并非是说外派公司仅凭垫付船员工资的事实即可自然取得船舶优先权人的地位,而是说此种垫付工资的行为可以产生使船舶优先权转移的法律效力。

我国《海商法》中关于船舶优先权的规定虽然没有直接表述,但透过法律规定可以看出,船舶优先权的取得方式有两种:一种是原始取得方式,即船舶优先权人无需依靠他人的权利即可直接取得的船舶优先权,例如海难救助人在成功地救助了海上遇险财产之后,自然就取得了请求支付救助报酬的权利,此种请求权一经产生即可受船舶优先权的担保。另一种是继受取得方式,指通过某种法律事实的产生而从原债权人处取得优先权。同样以海难救助为例,假如海难救助人在救助了海上财产之后没有直接请求救助报酬,而是将此种请求权转让给他人,则受让此种请求权的人自然就继受了船舶优先权人的地位。我国《海商法》第27条关于船舶优先权随海事请求权的转移而转移的规定,即为此种分类提供了司法上的依据。按照此种分类方式,那种在产生之后未经转移的船舶优先权为原始取得的船舶优先权,而在产生之后经过转移的船舶优先权则属于继受取得的船舶优先权,继受取得此种权力的人有权向债务人实行代位追偿,国内一些学者也持此种观点。从这个意义上说,那些为海事请求权人垫付了费用或代债务人履行债务的人可以代位行使原海事请求权人的权利。^[2] 1993年《船舶优先权和抵押权国际公约》对此持肯定态度,该公约第10条第1款规定:“……船舶优先权所担保的索赔发生转移或代位将同时造成该项船舶优先权的转移或代位”。我国《海商法》第27条也明确规定:“本法第22条规定的海事请求权转移的,其船舶优先权随之转移。”由此可见,船舶优先权可以转让,但此种转让不能孤立地进行,而只能与其所担保的海事请求权一并转让。在此方面,我国海商法与国际公约的规定并无二致。因此,在司法实践中,为船员垫付工资的外派公司,根据法律的规定并依据其代船舶所有人垫付工资或相关款项的事实,即应取得船舶优先权人的地位。当然,此种代位只能以外派公司为船员实际垫付并经法院认可的工资数额为限,从这个意义上说,船员外派公司无权将其向雇主单位所请求的佣金与船员工资混同在一起而主张船舶优先权,在这一点上,世界各国的规定大同小异。

在国内,也有学者反对船员外派单位可以代位行使船舶优先权的理论,理由是:根据我国《合同法》第73条第1款和《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(一)》第12条的规定,劳动报酬和人身损害赔偿等是专属于权利人的一种不可转让的权利,据此认为,船员外派单位在垫付了船员工资后,只能在船员的授权之下并以船员的名义,代为行使船舶优先权,而不能以自己的名义独立行使优先权。笔者认为,此种观点存在两个方面的问题:其一是混淆了船舶优先权和船舶优先权所担保的海事请求权的概念。船员福利请求权作为一种专属性的权利固然不能转让,但外派公司为船员垫付工资之后代位行使船舶优先权与船员直接将工资请求权转让给外派公司是两个不同的概念,将二者混同在一起,不仅于理不通,而且不符合客观事实,因为在外派公司代位行使优先权之前,船员的工资请求已经得到了满足,故谈不上转让工资请求权的问题。其二,此种观点与现行的制度建构相抵触。根据《海商法》第27条的规定,海事请求权发生转移的,其船舶优先权随之

[2] 参见尹为民、许民强:《关于船员劳动合同中优先权问题的探讨》,载《世界海运》2003年2月第26卷第1期,第25-26页。

转移。从民法学的角度来讲,债权的让与和债务承担均会导致债的转移,债务承担包括免责的债务承担和并存的债务承担。^[3] 这里所说的船员外派公司代雇主承担支付工资的责任应该属于前者,此种行为不仅会导致债的转移,而且可以免除原债务人对原债权人的责任,但这并不应影响第三人在承担债务之后向原债务人追偿的权利。从这个意义上说,在发生债的转移的情况下若不承认船员外派公司的船舶优先权,显然与《海商法》第 27 条的规定不相吻合,因而违背了立法的本意。

当然,承认船员外派单位可以代位行使船舶优先权,绝不意味着没有任何限制条件,否则就会导致对优先权的滥用。以船舶优先权来担保船员的福利请求,其本意是为了保护船员而不是其他人的利益。在雇用船员的过程中,由于船员的雇主单位有义务向船员外派公司支付佣金,因此,有些外派公司便采取鱼目混珠的手段,将自身应得的佣金混同于船员工资,以一揽子请求的方式主张船舶优先权,从而谋取法定权利之外的特殊利益,此种现象显然为法律所不容。

三 船舶优先权担保的船员福利请求范围之界定

在当今条件下,船员福利呈现出多元化的特点,因此,船员所请求的哪些费用可以受船舶优先权的担保,这一问题常常使人产生困惑,但概括起来,无非包括两大类:

(一) 合同中约定且为法律所认可的请求

船员在受雇过程中所应享受的福利有许多,按照我国《海商法》的规定,其中包括工资和其他劳动报酬、船员遣返费用和社会保险费用。

关于工资请求,在国外的相关立法例中对船员工资通常没有统一的定义。例如,1894年《英国商船航运法》(Merchant Shipping Act)第 742 节中只是简单地规定,工资包括酬金。从英国早期的司法实践来看,法官们通常也是从广义上理解工资的概念,即根据船员与雇主之间的雇用合同来确定工资的范畴。亨利·杜克(Henry Duke)法官即认为,工资包括任何由于提供服务而应公平得到的酬劳。^[4] 事实上,我国《海商法》关于船舶优先权所担保的船员工资也属于广义上的概念,即国家或企业根据劳动者所提供劳动的数量和质量,按事先规定的标准,以货币形式分配给他们的那部分国民收入。^[5] 我国《海商法》将船员工资定位在“根据劳动法律、行政法规或者劳动合同所产生”的范畴,同时《劳动法》第 47 条又规定,用人单位可根据本单位的生产经营特点和经济效益,依法自主确定本单位的工资分配方式和工资水平。因此,只要是经协商确定的应该支付给船员的酬金与各种补贴,例如,某些航运公司所实行的船员岗位职务工资、在航工资以及各种津(补)贴等,只要符合法律和法规的规定,均应纳入工资的范畴。此外,按照合同约定应该支付给船员的加班费,虽然不属于工资,但作为其他劳动报酬,也应受船舶优先权的担保。

所谓船员遣返费用,是指在发生法定的或合同约定的原因时,为使船员安全返回原受雇地点而应向其支付的各种必要费用的总称。在劳动合同关系终止于船员受雇地点以外的其

[3] 史尚宽:《债法总论》,中国政法大学出版社 2000 年版,第 740 页。

[4] Raoul Colinvaux, *Maritime Lien*, London Stevens & Sons, 1980, pp. 182 - 183.

[5] 《辞海》,上海辞书出版社 1999 年版,第 1452 页。

他地点时,为了避免船员因财力所限而流落他乡,或因病或休假而必须返回家园但因财务上的困难而无法成行,早在1926年《海员遣返公约》中就赋予船员返回原地的请求权,2006年《海事劳工公约》也同样确认了船员的此种权利。因此,在船员遣返过程中发生的合理费用,同样受船舶优先权的担保。

至于社会保险,乃是指国家通过立法确立的,以保险形式实行的,对于国民因丧失、部分丧失劳动能力或劳动机会而不能从事劳动时所提供的一定程度的物质帮助或相应的补偿。由于船员的职业具有不固定的特点,为了确保船员在年老或患病而丧失劳动能力时有较为稳定的生活保障,船员用人单位应该为船员购买社会保险,如果拒绝承担此种义务,船员有权就此种请求行使优先权。

综上,根据当事人意思自治原则,船员与用人单位在合同中约定的内容,只要不违反法律的强制性规定,均应受到法律的保护。当然,某些无效的合同自然不应得到法律的承认,更谈不上受船舶优先权担保的问题。从国外的情况来看,这一规则可以追溯到1809年,在当年发生于英国的斯蒂克诉迈理克案(*Stilk v. Myrick*)中,^[6]根据雇佣合同的约定,船员斯蒂克需履行一个从Baltik至伦敦的航次,报酬数额为月薪5英镑。该船原有11名船员,但有两名船员在途中擅自离船。由于无法找到替代人员,船长遂向其他留船人员承诺:若留船人员将船舶安全驶回伦敦,则离船船员原来应得的工资将归大家分享。船员们同意了这一建议并将船舶驶回伦敦。但是,当船员斯蒂克请求自己应该分享的数额时却遭到了拒绝,于是船员们就该项请求提起了诉讼。对于该案的评价可见诸两份报告,但两份报告所分析的关于斯蒂克败诉的理由却不相同,在埃斯皮纳斯(*Espinasse*)的报告中,斯蒂克败诉的理由被认为是出于公共政策方面的考虑,基于此种分析,报告人认为,如果判决斯蒂克胜诉,将会开创一个不良的先例,将来如果船舶在公海或大洋里航行,船员们为了索要高额的报酬,就会向船长提出不合理的甚至是非分的加薪请求并以此要挟船长。但在坎贝尔(*Cambell*)的报告中却认为,斯蒂克之所以败诉并非是由于公共政策方面的考虑,而是因为把船舶驶回伦敦港是船员分内的义务,船员并没有就其请求的额外工资付出相应的对价。虽然这两份报告所站的角度不同(一个是公法,一个是私法),但有一点是相同的,即都认为斯蒂克的请求不能为法律所认可。很显然,此种工资请求不能得到支持,更谈不上受船舶优先权的保护。

(二)经司法裁判而确认的其他请求

雇主迟延支付或拒绝支付船员工资自然会产生利息损失,因此,船员在请求支付工资时有权请求补偿利息损失,这一点从合同法的角度来讲是毋庸置疑的。但是,从船舶优先权制度来看,由于我国现行海商法规定的不完善,有一个问题容易使人们产生困惑,即因迟延支付工资而产生的进一步损失(包括利息损失以及为请求支付工资而产生的进一步的费用)能否也受船舶优先权的担保?这一问题之所以困扰人们,原因有二:其一,从法律上讲,工资是基于船员协议而产生,而利息则属于协议之外的范畴(例如英国1995年《商船航运法》第35条的标题即为“法院就船员协议以外的应付工资利息作出裁判的权力”);其二,从实际情况来看,工资是船员在船服务期间应得的报酬,而利息则是船员工资的派生利益。由于船舶优先权制度是为担保海事请求而创设的,故在船员协议之外派生出的利益能否认定为海事请求并受船舶优先权的担保,这一问题不仅关系到船员的权益能否

[6] Ewan Mckendrick, *Contract Law (Fourth Edition)*, Macmil Press Ltd, 2000, p. 90.

得到彻底保护,而且还关系到是否会影响到排在船员福利请求以后的其他诸项海事请求的实现。关于这一问题,我国《海商法》虽然未作明确规定,但笔者认为,应该结合《劳动合同法》的规定予以解读。我国《劳动合同法》第85条规定了相关经济补偿的内容。既然我国的船舶优先权制度所担保的船员福利请求包括了船员根据劳动法律而应得的报酬,因此,基于劳动合同法而应得到的经济补偿自然也受船舶优先权的担保。事实上,关于这一问题,在国外早有先例。例如在英国,船员有权请求基于法律的明示或默示规定而有权得到的工资或以工资方式体现的其他有关费用。对工资的范围甚至可以扩展到因不支付工资而引起的损失赔偿。在英国这个具有悠久航运历史的国度里,很早以前还确立了一项司法原则:法院有权确认因雇主错误地解雇船员或因其他违约行为而产生的赔偿请求,而不论雇主的违约行为是否影响到了雇用合同的解除。^[7] 在英国现行立法当中,也将船员工资扩展到船员协议以外的因延迟支付工资而产生的利息,例如,1995年《商船航运法》第35条即规定,在船长或船上的受雇人员就船员协议以外的应向船员支付的工资而请求赔偿的诉讼当中,除非有证据表明延迟支付工资是因误解,或与责任有关的合理争议,或因索赔方的作为或不作为,或有义务支付工资的人或其受雇人或代理人的故意作为或不作为以外的其他原因所造成,法院可以命令他们支付应付工资的总额及其利息,利息按年利率20%计算或按法院确定的较低的利率计算,利息自应付工资日后7天起算,至实际支付之日止。既然《商船航运法》认可了船员工资所产生的利息以及相关的赔偿请求,此种请求自然就被纳入了与船员工资具有同样性质的海事请求的范围,因而受船舶优先权的担保便顺理成章了。分析上述情况可以看出,我国《海商法》对船员工资和其他劳动报酬所产生的利息和相关索赔问题虽然没有规定,但结合《劳动合同法》的规定,将船员工资所产生的利息置于船舶优先权的担保范围,从法律意义上讲并不为过。

四 船员行使船舶优先权时的反担保责任之考查

船舶优先权需通过扣押发生海事请求的船舶来实现,而根据《海事诉讼特别程序法》第16条的规定,在采取扣押船舶的措施以便保全海事请求时,法院可以责令海事请求人提供担保(亦即所谓的反担保)。海事请求人不提供的,驳回其申请。同时在该法第20条中还规定:“海事请求人申请海事请求保全错误的,应当赔偿被请求人或者利害关系人因此所遭受的损失。”由于法律中具有上述两项规定,便使船员为实现自己的海事请求而主张船舶优先权产生了障碍,因而船员要扣押船舶的请求常常得不到满足,长此以往,船舶优先权对船员福利请求所起的担保作用将不复存在。笔者认为,在这一点上,不能机械地类比因其他海事请求而扣押船舶的情况,换言之,因担保船员的福利请求而扣押船舶时不必要求反担保,或者说不能一概地要求提供反担保,之所以这样认为,原因有三:

其一,船员因福利请求而错误扣船的可能性在客观上并不存在。我们知道,在实践中出现的错误扣船无非有两种:要么是告错了对象,要么是扣船所基于的事实不成立。但是,船员因福利请求而申请扣船时则不会出现此种情况,因为行使优先权而扣押的船舶是发生该海事请求的船舶,至于是否是债务人所有的船舶则在所不问。联系到船员工资问题,发生海事请求的

[7] Rauld Colvaux, *Maritime Lien*, London Stevens & Sons, 1980, pp. 184 - 185.

船舶就是船员所服务的船舶,故不会出现告错对象的问题;另一方面,扣船所基于的事实也不会出现错误。我们知道,在船舶优先权所担保的其他海事请求(例如船舶碰撞赔偿请求或海难救助报酬请求)中,当海事请求人申请扣押船舶时被申请人是否确有法律责任尚处于不确定的状态,因此,一旦最后判定被申请人的责任不成立,即可能产生申请人错误扣船的责任。但是,在船员因福利请求而申请扣押船舶时却不会出现这种情况,因为至申请扣船时船员没有得到工资或者没有得到足额的工资,这是一个不争的事实,任何一名船员都不会在已经得到足额工资的情况下再申请扣押船舶,故关于错误扣船的顾虑没有事实根据。

其二,要求船员提供反担保,在客观上起不到补偿船舶损失的作用。法律之所以规定对扣船的反担保,其目的无非是为了在发生错误扣船时用以赔偿船舶被扣押期间的船期损失。然而,此种损失(尤其是大型船舶的船期损失)假如发生,对船员来讲无异于天文数字,凭他们微薄的工资收入是无法抵补此种损失的,尤其是在工资被拖欠,连生活都难以为继的情况下,要求船员提供反担保并不具有实际意义。

其三,法律并未规定在任何扣船申请中均应提供反担保。《海商法》第16条只是规定法院可以责令海事请求人提供担保,换言之,海事申请人是否要提供反担保,可由法院根据具体情况来裁定,而不是必经的程序。鉴于上述三个方面的原因,笔者认为,因顾及船员错误扣船而一律要求其提供反担保是不必要的,此种做法在某种程度上是对法律的误读。

五 结 语

在当今条件下,无论是国际公约还是国内立法,均对船员的权益加以充分的保护,这一精神在司法实践当中也得到了相应的体现。就船员的法律地位而言,虽然船长和船员在公法上的地位有所不同,但从劳动法的角度来看,他们都属于受雇于船上并为船舶提供服务的人,故其工资或其他福利请求均应同样受到法律的保护。《海商法》既然把船舶优先权所担保的船员福利请求界定在劳动法、行政法和劳动合同所认可的范畴之内,因此,凡是被这些法律、法规和合同所认定的请求均应属于海事请求,船舶优先权制度理应对此种请求给予充分的保证。具体而言,船舶优先权所担保的船员福利请求不仅应包括工资,还应包括因迟付或拒付工资而产生的利息以及由此而产生的损失赔偿。同时,为了使船员在实体法上的权利得以实现,还应在程序法上给予充分的保证,以便扫除实现权利的障碍,笔者相信,这不仅是海商立法的价值取向,而且也是船员立法的根本目的之所在。

[Abstract] Under the current system of maritime law in China, crew's claims to wages and benefits as provided in the labor contract, have been put in the first place among all maritime claims secured by the priority claim to seagoing ships. However, owing to the historical limits in the time when Maritime law was enacted, it was quite ambiguous in relation to the way the provisions concerning crew's claims to wages and benefits secured by the priority claim to seagoing ships should be applied. Accordingly, efforts are needed in theoretical studies so as to guarantee a proper application of the law.

(责任编辑:姚佳)