

專刊暨經驗交流**從勞保年金制看我國外僱船員之社會福利保障**

◎ 盧 水 田

我國自本(98)年元月一日起實施勞保年金制，岸上退休勞工十足享受此項權益，例如60歲退休，投保30年則每月至少可領得年金兩萬餘元，反觀本會會員大都因大部份時間在外籍船服務，同樣年齡退休所能月領的勞退年金卻少很多，實在很不公平。勞工退休金制度也不適用於外僱船員亦是相當不合理，這些都在本會的努力爭取中。

我國船員外僱之歷史沿革：

- 1960-1985 我國航業尚未發達，國籍船東之船舶大都為老舊國輪，外僱船員之船東雇用人絕大部份為純外籍航商，例如泛大西洋、泰甲星、伊朗海運等美商；金山、華光、萬利公司等港商；德同，三光等日商；最高外僱人數曾達六萬之多，匯入薪資曾一度為我國外匯主要收入之一。
- 1986-目前 1985起美元大幅貶值，我國籍船員薪資不再具競爭力，工作逐漸為菲律賓、緬甸、越

南、印尼及大陸船員取代，但同時我國籍公司（長榮、陽明、萬海、新興、裕民、中鋼）之船隊持續擴大，目前擁有噸位已居世界前十大，為營運方便故擁有之船舶以外籍（權宜籍）如巴拿馬、賴比瑞亞等居多，現時我國籍船員之雇用人幾乎90%以上為國內航商之外籍子公司，這些子公司大都為100%轉投資之紙上公司，其餘雇用人則為純外國航商。

依據外國雇用人僱用中華民國船員許可辦法（簡稱外僱辦法），外國船東僱用中華民國船員有兩種方式，即委託中華民國船舶運送業或中華民國船務代理業為代理人辦理僱用船員手續或於中華民國境內派駐代表人辦理僱用船員事宜，國內航商即使僱用國籍船員派至其百分之百所屬外籍子公司之外籍屬輪服務，也不能直接僱用只能“代理”其子公司辦理僱用手續。

因此外僱船員在國內無薪資所得，故在1987年以前皆不能參加勞保，影響權益甚巨，經本會數年之奔走請願及協調，終蒙勞保局同意在勞保條例第八條加入第四款“參加海員總工會為會員之外僱船員，得經工(公)會投保但須自付80%保費”。

船員法第五十二條“為保障船員生活之安定與安全，雇用人應為所僱用之船員及儲備船員投保勞工保險及全民健康保險。”第五十三條亦有退休金之規定，外國雇用人僱用中華民國船員許可辦法第九條“外國雇用人僱用之中華民國船員有關權利義務事項，本辦法未規定者，依中華民國現行法令及僱傭契約之規定。”但現行船員定期僱傭契約對社會保障條件（勞保、健保及退休給付等）並無提及，交通部法規解釋船員法僅適用於中華民國服務於中華民國船舶，不能約束外國雇用人，但涉及船員之義務及罰則時，卻又一體適用顯然極不公平，勞資雙方對此認知不同，故對社會保障條件尤其是勞工退休之勞資糾

紛發生最為頻繁。

國輪之國籍船員完全享受和岸上勞工相同之社保權益殆無疑義，有大部分雇用人雖比照其國輪給予在其外籍船上服務之國籍船員補貼保費差額及在退休時比照海商法/海員法/勞基法結算勞退給付，但無正式法規可為遵循，故此方式終非正道，中途轉公司則退休金全部泡湯，仍有甚多雇用人認為完全與其無涉，勞、健保保費全由船員自付，遑論退休金。

近三年勞退新制（勞退年金）及勞保年金相繼實施實為政府照顧勞工之德政，將來依靠此二年金保障，勞工之退休生活無慮，但此福澤尚未施與外僱船員極不公平，且會減少海事院校航輪學生上船服務意願，對我航業發展有不良影響。

國際勞工組織（ILO）於2006發佈海事勞工公約，預期將於2011年或2012年實施，此公約針對海員上船工作的最低要求、就業條件、起

目前外僱及國輪船員之社會福利保障比較：

	外 僱	國 輪
勞保保費	自付80%	自付20%
健保保費	自付60%	自付 30%
雇主提撥勞退	無	有

居艙室、娛樂設施、食品和膳食、健康保護、醫療、福利和社會保障等都有詳盡之規範，亦可稱為船員之勞基法，各國都須遵守，其規則**A4.5** –社會保障（**Social Security**）或稱社會安全制度，有如下之規定：

“成員國應確保受到其社會保障法律管轄的海員，以及在其國家法律規定的範圍內，其受贍養人，有權享受不低於岸上工人所享受的社會保障的保護。”

另公約標準**A2.1**–亦規定海員就業協定（船員僱傭契約）應包括：

“**(h)**項-將由船東提供給海員的健康津貼和社會保障保護津貼”，又規定認可機構在簽發**2006**年海事勞工公約海事勞工符合聲明時，要確定上述規定已充分體現在國家之立法規定之中。

由以上很明顯看出外僱船員之社保一定要有法律明文規範，否則將很難通過公約符合證書之認證。

長久以來，我外僱船員因社會保障之規定不明而引起之勞資糾紛案件層出不窮，本會也屢向政府部會（交通部、勞委會）反映，但未有結果，現已有國際法規之依據，本會建議修訂法規將外僱船員之社會保障項目列入，俾使勞工主管機關配合實施，以解決國內各公司對其所屬外籍子公司僱用國籍船員之社保問題。

中國驗船中心（**CR**）甫完成之“推動我國符合**2006**海事勞工公約計劃”對此亦有具體建議措施：“有關外國雇用人僱用我國船員涉及全民健康保險法、勞工保險條例、勞工退休金條例及所得稅法之相關規定，建議主管機關做通盤考慮，一併檢討。”

此計劃之研究推動小組係該中心召集勞（海員總工會、船長公會）、資（船聯會）、政（交通部、勞委會），等單位成員組成。

交通部根據建議曾於**97**年**9**月**8**日委由船員外僱輔導會召集勞資雙方座談，討論外僱船員之社保事項，資方（外僱船東）對本會對外僱船員應比照國輪也有勞保、健保、勞退等社會保障之訴求尚不反對，此會議之綜合意見為“有關外僱船員勞健保及退休等福利措施，為符合**2006**年海事勞工公約，交通部訂定之各項規定，各外僱公司均將遵循辦理。”。

我們參考目前很多台灣公司，例如：電子業派駐大陸或其他海外國家之子公司工作之台籍員工仍保留其在台灣之薪水，另再加給海外津貼，如此勞健保及勞退提撥皆可繼續，勞保條例第九條：“被保險人有派遣出國考察、研習或提供服務者得繼續參加勞工保險之規定”，似乎也可適用於

我外僱船員，為此本會在97年10月初舉辦社會對話，邀請外僱航商、交通部及勞委會研商此項議題，對於國內航商直接僱用我國船員再派至外輪服務，勞委會認為並非不可行。

由於目前外僱船員之薪津及勞務所得仍屬免稅，若修訂法規辦法規定外國雇用人必須提供外僱船員之社保或外僱船員由國內母公司（中華明民國船舶運送業或船務代理業）直接僱用，再派所屬外籍船服務，則要建立國內薪資帳戶，也就是船員要和上國輪一樣要扣繳所得稅，如是依實際薪資必大為增加勞資雙方之負擔，在考量前述目前大部份雇用人已有之保費補貼作法，本會提議外僱船員最低社福保障之可行做法：

一、外僱在船期間：

- (1) 雇主以勞工保險最高保額新台幣43,900（船員實際薪資皆超過43,900）為最低薪資給與，所得稅由船員個人負擔或由公司補貼，實際薪資差額部分作為“外僱津貼”由子公司支付，類似國內公司派駐海外子公司工作“台幹”之“海外津貼”此部份免稅。
- (2) 雇主以43,900基準為船員投保勞工保險，雇主負擔70%保費，船員20%，政府10%，

目前是：工會投保船員自付80%，政府負擔20%保費。

- (3) 雇主以43,900基準為船員投保健康保險，岸上勞工之健保係根據不同薪資級距繳交保費，目前很多外僱船員經本會投勞保，卻由鄉鎮公所投健保之現象，健保局已提出糾舉，將不允許此現象繼續存在。
- (4) 雇主以43,900按月提撥6%為勞工退休金，存入船員之勞保局勞退帳戶，實際薪資差額之6%，由雇主按月支付給船員或存入公司管理之船員個人退休帳戶或按目前有公司在退休時仍比照國輪依法結算之作法，各方式皆符合目前國際間各船員輸出國之作法，亦符合2006海事勞工公約之要求。

退休金之給付佔勞資糾紛案件的最大部份，船員法第五十三條規定：船員受僱於同一雇用人符合退休規定者，應由雇用人依勞動基準法或依船員退休儲金辦法之規定辦理，服務國輪之部份，依勞基法或勞退新制辦理應無問題，但前幾年勞資雙方協商所訂的“外僱船員”退休儲金辦法”，經交通部呈報行政院卻被打回票，理由是國內之法規或辦法不能強制外國雇用人遵守。

因此最近幾年外僱期間之退休金結算沒有依據，若有糾紛，幾乎都被法院判定應依勞基法辦理，但往往

須經法律纏訟後才有結果，對勞資雙方皆無好處。

二、下船休假期間（一般3~5個月）：

（1）應依勞保條例第六條第七款：

“無一定雇主或自營作業而參加職業工會者”由工會代其以43,900繼續投保，保費自付60%、政府40%，但依目前作法最長以3年為限。

一般職業工會會員經其工會代投勞保之保費為自付60%，但經本會投保之外僱船員卻須自付80%，殊不合理，此點也是本會積極爭取勞保法規修正項目之一。

（2）依健保法第二類被保險人由工會代其以43,900繼續投保健保，自付60%保費。

如前所述，只要修訂外僱辦法，使母公司直接僱用可解決90%外僱船員之社保問題，其餘10%純外國雇主因僅有國內代表人而無法直接僱用，但仍可透過國內公司僱用以解決問題。

在之前，已有若干國內航商為長期僱用保有其勤奮忠誠之船員，要求直接僱用再派至其外籍船服務，給與其船員完全享有和國輪相同之權益，但主管官署忌憚仍有其他同業航商反對，故對此方式並不同意；看來期待

主管官署修訂船員法規來達到外僱船員之社會保障實在是緣木求魚，本會除繼續訴求直接僱用外，也建議在中華民國船員定期僱傭契約加入『為保障船員生活之安定與安全，雇用人應為所僱用之船員投保勞工保險及全民健康保險並按約月提繳退休金』條文以為雇用人遵行之依據，本契約源自船員法及外僱辦法，適用於國輪及外僱，此方式雖不必修法應屬最為可行，但若雇用人不履行只能在下船後追討或訴之於法。

值此世界經濟蕭條，航業不景氣，運量縮減，大批船隻停航之際，提出上述看法在時機上似乎不對，但如前所述，僅是將目前船東對外僱船員勞保勞退之補貼做法轉變為有法規依據，使得外僱船員享有勞保年金及勞退年金之保障同時又不增加船東之負擔。

（作者為現任（23屆）中華海員總工會理事長）





「給船員的法律小叮嚀」（上）

◎ 邱 重 盛 (Johnson Chiu)

一、前言

船員(Seafarer)¹遠離家庭和親人，長年累月在海上辛勞，活動範圍/資訊取得受到限制，這種特殊性使得船員屬於海上弱勢的一群。俗話說行船走馬三分險，船員在海上吃風戰浪爲了家計而奮鬥，除了工作具危險性外，若因一時疏失違反法律規定而必須入獄服刑，應該是始料未及的事吧！身爲船公司的一份子，筆者認爲應該將船員可能牽涉到的法律議題，透過整理讓他(她)們知悉並心存警惕，使其可以更小心謹慎地執行職務，以遠離不必要的牢獄之災。

二、海事法律法規體系之簡介

海事法律法規的分類有許多種，諸如國際法與國內法、公法與私法、行政法與訴訟法、程序法與實體法、

上位法與下位法²及法律法規與技術規範等。海事法律法規若初淺的以製定機構來區分可分爲國際公約及國內法規，其相關法律法規如下：

1. 國際公約

海運(Shipping)爲一國際性的事務，如果每一個國家都製定一套屬於自己的法律規範，因各國之風俗民情不同，將使得各國法規也大異其趣，甚至於產生衝突。國際海事組織(International Maritime Organization - IMO)³及國際勞工組織(International Labour Organization - ILO)⁴爲了國際海運事務進行之順遂，依航行安全、海上保全、非法行爲、海員權利、海員培訓、環境保護、損害賠償及便利運輸等不同的目的準則制定了國際公約，其又可分爲海上安全公約、防止海洋

¹ 依台灣船員法第2條規定，船員：指船長及海員。船長：指受雇用人僱用，主管船舶一切事務之人員。海員：指受雇用人僱用，由船長指揮服務於船舶上之人員。

² 即所謂法律優位原則，指的就是法律位階的觀念。成文法國家之直接法源，依「法源位階理論」所述，大體可依憲法、法律、命令三位階加以劃分。三種位階之規範相互間有「效力優位」(Geltungsvorrang)原則之適用，亦即，憲法之效力優於法律，法律之效力優於命令。我國憲法第171條第1項規定謂：「法律與憲法抵觸者無效」，第172條規定：「命令與憲法或法律抵觸者無效」，中央法規標準法第11條規定：「法律不得抵觸憲法，命令不得抵觸憲法或法律，下級機關訂定之命令不得抵觸上級機關之命令」，均乃法律優位原則之具體表現。轉載自維基百科，<http://zh.wikipedia.org/>。

³ International Maritime Organization, <http://www.imo.org/>

⁴ International Labour Organization, <http://www.ilo.org/>

污染公約、損害賠償公約、海事勞工權益公約及其他重要公約等5大類。

茲列舉部份重要公約如下：

海上安全公約

- 1966年 國際載重線公約 - International Convention on Load Lines (LL), 1966
- 1971年 特種客船協定 - Special Trade Passenger Ships Agreement (STP), 1971
- 1972年 國際海上避碰規則公約 - Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972
- 1972年 國際安全集裝箱公約 - International Convention for Safe Containers (CSC), 1972
- 1973年 特種客船艙室要求議定書 - Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973
- 1974年 國際海上人命安全公約 - International Convention for the Safety of Life at Sea

(SOLAS), 1974

- 1976年 國際海事衛星組織公約 - Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT), 1976
- 1978年 海員培訓、發證和值班標準公約 - International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers (STCW), 1978
- 1979年 國際搜尋和救助公約 - International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979

防止海洋污染公約

- 1969年 國際干預公海油污事故公約 - International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (INTERVENTION), 1969
- 1972年 國際防止傾倒廢物和其他物質造成海洋污染公約 - Convention on the Prevention

-
- of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LDC), 1972
 - 1973年 國際干預公海非油類物質污染事故議定書 - Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances other than Oil, 1973
 - 1973/1978年 國際防止船舶造成污染公約 - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)
 - 1990年 國際油污防備、反應與合作公約 - International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990
 - 2000年 有毒有害物質污染事故防備、反應與合作議定書 - Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (HNS Protocol)
 - 2001年 控制船舶有害防污底系統國際公約 - International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships (AFS), 2001
 - 2004年 控制和管理船舶壓載水公約 - International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004
- 損害賠償公約
- 1969年 國際油污損害民事責任公約 - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969
 - 1971年 建立油污損害賠償基金國際公約 - International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1971
 - 1971年 核材料海上運輸民事責任公約 - Convention relating to
-

Civil Liability in the Field of
Maritime Carriage of Nuclear
Material (NUCLEAR), 1971

- 1974年 雅典旅客及其行李海上運輸公約 - Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), 1974
- 1976年 海事索賠責任限制公約 - Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976
- 1996年 國際海運有毒有害物質責任與損害賠償公約 - International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996
- 2001年 燃油污染損害民事責任公約 - International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001
- 2007年 殘骸清除國際公約 - International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

海事勞工權益公約

- 1936年 高級船員資格證書公約 - Officers' Competency Certificates Convention, 1936
- 1970年 海員防止事故公約 - Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970
- 1987年 海員福利公約 - Seafarers' Welfare Convention, 1987
- 1987年 海員遣返公約 - Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987
- 1996年 海員的工時和船上人員配置公約 - Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996
- 2006年 海事勞工公約 - Maritime Labour Convention, 2006

其他重要公約

- 1965年 便利國際海上運輸公約 - Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL), 1965

- 1969年 國際船舶噸位丈量公約 - International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1969
- 1988年 制止危及海上航行安全非法行為公約 - Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 1988
- 1988年 制止危及大陸架上固定平臺安全非法行為議定書 - Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety Affixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988
- 1989年 國際救撈公約 - International Convention on Salvage (SALVAGE), 1989
- 1993年 船舶優先權和抵押權國際公約 - International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993
- 1999年 國際扣船公約 - International Convention on Arrest of Ships, 1999
- 2005年 制止危及海上航行安全非法行為議定書 - Convention for the Suppression on Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 2005

2. 國內法規

原則上國際公約的規定各國均應該要遵守，任何公約之締約國不得以國內法的規定為由不履行國際公約義務。為了使得國際公約之規範在各國國內被接受⁵或有法源依據，各國會參照國際公約之規定並製定其國內法規，如此一來國內法與國際法將趨為一致而不致於產生衝突。各國國內法規之分類不一而同，一般可分為航路交通安全法規、船舶法規、船員法規、防止船舶污染環境法規及海事綜合法規⁵大類，其確切名稱將不贅述。⁶

⁵ 分為轉化(transformation)、納入 (adoption) 及自動執行(self-executive treaty)三類。

⁶ 蔡存強(2008)，「中國海事體制與海事法律體系框架」，上海海事大學。

3. 國際公約與國內法之立法意旨

國際公約之立法意圖為使得海運事務進行之順遂，其多為規範性之要求各國權責單位或是權利方必須依其規定，其具有較強之海事技術性和專業性。⁷然而因為國際海事組織(IMO)及國際勞工組織(ILO)並非國家組織之執法機構，其制定之法規少有罰則亦或是無法由其執行。若是相關當事人違反其規定，並無法依國際公約予以執行處罰。而國內法就不同，國內法除了延續國際公約之精神，並在其內訂定罰則，旨在補國際公約之不足，使得可以在其國內執行相關處罰，以達到適當嚇阻之功用。各國立法之罰則以行政裁處⁸、民事賠償⁹為主，若是情節重大(人員死亡)則亦可能處以刑罰制裁。¹⁰

又現今環保意識抬頭，許多國家在其國內立法將重大油污染案件予以刑事處罰，即使是單純的過失行為，仍有面臨刑事起訴的風險，¹¹其中又以法國的Perben法案(Perben Law 2004)為最嚴苛，船員因疏忽所造成的污染，可被判處2年，到罰款100萬歐元不等。有意(故意)違反相關法令，最高可被判處7年刑責；罰款則最高可達該船舶價值，或者該船所載運貨物4倍價格。¹²

三、容易忽略的法律風險

<未完，待續>

(作者現任職於某航運公司海技部)



⁷ 許俊強(2003)，「論海事國際公約的適用」，人民司法，2003年第11期。

⁸ 台灣船員服務規則第88條規定，船員之處分，分為下列各種：一、申誡。二、記過。三、降級：按其現任職級降低一級僱用，並須實際服務自3個月至1年。四、收回船員服務手冊：自3個月至2年。五、廢止船員服務手冊：自廢止日起永久停止上船服務。前項之處分，航政機關應以書面方式通知被處分人。

⁹ 台灣海洋污染防治法第33條規定：船舶對海域污染產生之損害，船舶所有人應負賠償責任。

¹⁰ 台灣船員法第76條(罰則)規定：船長違反第73條第3項規定者，處7年以下有期徒刑。因而致人於死者，處3年以上7年以下有期徒刑。大陸海商法則無規定。此種刑事責任，有無特別規定之必要？可否納入刑法條文中？均不無檢討之餘地。

¹¹ 歐盟船舶污染指導方針(The EU Directive on Ship Source Pollution)。

¹² 劉祥得、方福樑(民96)，「船員被判決有罪之論證與省思」，航運季刊，第16卷第2期，頁57。