

船员劳务合同纠纷诉前程序之重构

刘亚洲¹

摘要

船员劳务合同纠纷作为海事法院受理案件的一大类型之一，其在保护船员合法权益、维护航运市场稳定等方面一直起着积极的作用。但其在案由设置、标的物界定、管辖等方面均存在着一定的问题，本文以海诉法修改为契机，对前述问题进行了分析、讨论，并提出重构方案，以期能够理顺船员劳务合同纠纷诉前程序、提高审判质效、更好地保护船员的合法权益。

关键词：船员 劳务合同 诉前程序

前言

船员劳务合同纠纷作为海事法院受理案件类型最为常见的类型之一，具有以下特点：第一，案件数量多，且多以系列案的形式出现；第二，大部分船员文化程度较低，诉讼能力不强；第三，船员为弱势群体，诉至法院多为索求劳动报酬，其案件往往会涉及民生问题，处理不当易引起社会群体性问题。但我国在船员劳务合同纠纷诉前程序设置方面存在一些不合理的地方，在一定程度上降低了船员劳务合同纠纷的审理质效，不利于船员合法权益的保护。

一、名实不符的船员劳务合同纠纷案由

¹ 广州海事法院立案庭法官助理

当事人凡向法院提起诉讼，首先应向法院明确案由，即其是基于何种法律关系向法院提出诉讼请求。一个明确的案由有助于法官快速识别应适用的法律门类，进而根据当事人的诉讼请求确定其请求权基础。同时不同的案由选择会对当事人的举证责任以及可获得的利益等方面产生较大的影响，特别是在存在请求权竞合的案件中。

在《民事案件案由规定》中第七部分海事海商纠纷中，与船员诉请劳动报酬有关的案由仅有一个——船员劳务合同纠纷。船员劳务合同纠纷可分解为“船员”+“劳务合同”。

何为船员？

《中华人民共和国船员条例》（以下简称船员条例）第四条规定：本条例所称船员，是指依照本条例的规定经船员注册取得船员服务簿的人员，包括船长、高级船员、普通船员。

本条例所称船长，是指依照本条例的规定取得船长任职资格，负责管理和指挥船舶的人员。

本条例所称高级船员，是指依照本条例的规定取得相应任职资格的大副、二副、三副、轮机长、大管轮、二管轮、三管轮、通信人员以及其他在船舶上任职的高级技术或者管理人员。

本条例所称普通船员，是指除船长、高级船员外的其他船员。

从《船员条例》可以看出，其所认定的船员必须是经过船员注册，持有《船员服务簿》的人员。

《中华人民共和国海商法》（以下简称海商法）第三十一条规定：船员，是指包括船长在内的船上一切任职人员。

《海商法》限定船员的状态必须是在船上任职，只要是在船上任职，那么一切人员都可以认定为船员，无论是否经过船员注册并持有《船员服务簿》。

对于海船上的任职人员及内河船上的任职人员认定为船员，我们均没有疑问。那么，受他人雇佣出海打渔的渔民，是否可以认定为船员呢？笔者认为是可以的。从上述对船员的定义来看，渔民作为在船上任职的一员理所当然应认定为船员。

何为劳务合同？

劳务合同有广义和狭义之分，广义的劳务合同包含雇佣合同、承揽合同等，狭义的劳务合同则一般仅指雇佣合同。“雇佣合同，是指双方当事人约定，一方在一定期间内向他方提供劳务，他方给付报酬的合同。”²

所以船员劳务合同从字面上来说，是可以与船员雇佣合同划等号。

但 2016 年《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》（以下简称海事法院受案范围规定）第 24 条规定“船员劳动合同、劳务合同（含船员劳务派遣协议）项下与船员登船、在船服务、离船遣返相关的报酬给付及人身伤亡赔偿纠纷案件”归海事法院管辖。从该规定可以看出船员劳动合同、劳务合同（含船员劳务派遣协议）项下与船员登船、在船服务、离船遣返相关的报酬给付等案件类型均归海事法院管辖。对于前述案件类型，海事法院在立案时可以选择的案

² 江平主编《民法学》[M]。北京：中国政法大学出版社，2007：719。

由有且只有一个“船员劳务合同纠纷”，所以海事审判实务中一般将前述案件再加上渔民劳动报酬案件在立案时的案由定为船员劳务合同纠纷。这样一来，船员劳务合同纠纷的内涵及外延都得到了事实上的扩大。笔者认为这对于以严谨著称的法律来说是不可想象的。

一是妨碍船员对案件结果的合理期待。前来海事法院起诉的船员一般文化水平有限，对于法律知识更是不甚明了，立案窗口工作人员以船员劳务合同纠纷为案由在向其释明法律风险及后果时，不利于船员清晰明了知道其与被告究竟是雇佣关系还是劳动合同关系，从而提高或是降低了船员对于所能获得利益的期待。

二是案由与判决所确定的法律关系不符。例如，某船员基于船员劳动合同请求船公司支付了工资，法院最终以船员劳务合同纠纷为案由判决船公司败诉，应基于船员劳动合同向该船员支付工资。这就出现了名实不符的结果，有损法律的严肃性。

三是导致法官适用法律的准确性受疑。法官审理案件在适用法律时，一般会根据案由来确定适用法律的大致范围，进而再根据原告的诉讼请求确定其权利请求基础规范，从而准确适用法律。如前所举例，某船员以船员劳务合同纠纷为案由提起诉讼，其诉请的又是基于船员劳动合同的工资给付请求权，最终法官根据《劳动法》《劳动合同法》等法律规定适用了法律，支持了船员的诉讼请求。从该案件的发展逻辑看到，就出现了本来应是A推出a，却出现了A推出b的结果，进而导致法官适用法律的严谨逻辑出现问题，最终法官适用法律的准确性受到质疑也就不足为奇了。

二、尚未明确的船员劳务合同纠纷之标的物

船员以劳动形式为船舶提供服务，如发生纠纷，其诉求范围可能会包括多种：基本工资、奖金、津贴、补贴、遣返费、法定节假日或年休假加班工资、待派工资、休假工资、未签订书面劳动合同的双倍工资、经济补偿金、赔偿金等。

以上所列是否都属于船员劳务合同纠纷项下的标的物呢？

根据《海事法院受案范围规定》第 24 条规定，船员劳务合同纠纷的标的物应特定为与船员登船、在船服务、离船遣返相关的报酬给付。从这句话我们可以得出，海事法院所管辖的船员劳务合同纠纷项下的标的物是有特定范围的。即在时间上应限定为船员登船至离船这一期间（简称为在船期间），标的物则是与这一期间相关的报酬。报酬一般指作为报偿付给出力者的钱或实物。

在实务中，工资、奖金、津贴、补贴、法定节假日或年休假加班工资、这类诉求项目很明显属于船员在船服务的相关报酬，遣返费则属于与离船遣返相关的报酬，应该归海事法院管辖。至于待派工资、休假工资、未签订书面劳动合同的双倍工资、经济补偿金、赔偿金则不属于海事法院管辖。

待派工资、休假工资一般产生于船员上船服务之前在岸上待派期间或者是离船休假期间。《船员条例》第二十九条第二款规定：船员用人单位应当向在劳动合同有效期内的待派船员，支付不低于船员用人单位所在地人民政府公布的最低工资；第三十条第三款规定：船员用人单位应当在船员年休假期间，向其支付不低于该船员在船工作期

间平均工资的报酬。我们可以看出，待派工资、休假工资产生于不在船期间，其获得的依据也不是因为船舶提供劳动服务而应支付的对价，而是立法者处于对劳动者弱势地位的保护，而制定出来的强制性规范。所以不属于海事法院的管辖范围。

未签订书面劳动合同的双倍工资、经济补偿金、赔偿金出自《劳动合同法》，是立法者基于对劳动者的保护而设立的惩罚性赔偿制度。惩罚性赔偿是指对受害方的实际损失予以补偿性赔偿之外的赔偿。所以理由同前所述，未签订书面劳动合同的双倍工资、经济补偿金、赔偿金既不产生于在船期间，也不是依据劳动者提供劳动而获得。因此也不属于海事法院的管辖范围。

三、有无必要的劳动仲裁前置程序

《中华人民共和国劳动争议调解仲裁法》第五条规定：发生劳动争议，当事人不愿协商、协商不成或者达成和解协议后不履行的，可以向调解组织申请调解；不愿调解、调解不成或者达成调解协议后不履行的，可以向劳动争议仲裁委员会申请仲裁；对仲裁裁决不服的，除本法另有规定的外，可以向人民法院提起诉讼。即劳动争议的仲裁前置程序。

那么对于船员劳务合同纠纷是否应该适用仲裁前置呢？

笔者通过检索，发现了以下解释、规定或会议讲话。

2002 年的《最高人民法院关于国内船员劳务合同纠纷案件是否应劳动仲裁前置的请示的复函》虽已失效，但对于理顺海事法院与劳动人事争议仲裁委员会之间的管辖范围仍有一定的参考意义。其中指

出：船员劳务合同包括国内船员劳务合同纠纷，不同于一般的劳务合同纠纷。船长、船员和在船上工作的其他在编人员根据劳动法律、行政法规或者劳动合同所产生的工资、其他劳动报酬、船员遣返费用和社会保险费用的给付请求，属于第一顺序的船舶优先权请求。此类案件是极具专业特点的海事案件，应当由海事法院审理。有关船员劳务合同纠纷的案件，当事人向海事法院起诉的，不受本院（法释〔1998〕24号）文规定的必须经过仲裁程序的限制。海事法院应当受理。

2002 年的《广东省高级人民法院关于涉及船舶优先权的海员劳务报酬纠纷案件是否由海事法院受理的批复》中经请示最高院后批复如下：根据《中华人民共和国海商法》第二章第三节关于船舶优先权的规定，船员对在船上工作期间发生的劳务报酬的给付请求具有船舶优先权。这类请求依附于船舶之上并通过法院扣押拍卖船舶来实现。由此产生的纠纷不同于一般劳动合同纠纷。根据《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第六条第二款第五项和《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的若干规定》第二十五条的规定，船员劳务报酬纠纷案件不适用仲裁前置程序，有管辖权的海事法院可以直接受理。

从以上两个批复可以看出，船长、船员和在船上工作的其他在编人员涉及船舶优先权的案件不受仲裁前置的限制。

《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国海事诉讼特别程序法〉若干问题的解释》（以下简称海诉法解释）第八条规定：因船员劳务合同纠纷直接向海事法院提起的诉讼，海事法院应当受理。

刘贵祥专委曾在 2012 年的《在全国海事审判工作会议上的总结

讲话》中对上述《海诉法解释》的立法本意做了解释：立法本意应当对船员劳动合同纠纷与船员劳务合同纠纷作同一对待。据此，在相关案件的受理上，应统一两点认识与做法。第一，船员劳动合同纠纷和船员劳务合同纠纷均可由海事法院直接受理，而不必经过仲裁前置程序；第二，海事法院管辖的船员劳动合同纠纷和船员劳务合同纠纷，仅限于船员上船工作引起的纠纷；对于船员非因上船工作而产生的劳动或者劳务合同纠纷以及非船员与船舶所有人或用工单位因劳动或者劳务合同发生的纠纷，均属于一般劳动纠纷案件，不属于海事法院管辖范围。

相比前述两个批复，最高院对于不限仲裁前置限制的船员劳务合同纠纷案件类型从仅限涉及船舶优先权的案件，扩大到了船员上船工作引起的纠纷，不再区分是否涉及船舶优先权。

但是我们应注意到对于船员劳务合同纠纷案件管辖问题的用词为“不受必须经过仲裁程序的限制”、“不适用仲裁前置程序”、“不必经过仲裁前置程序”。船员劳务合同纠纷不受仲裁前置程序的限制，并没有排除劳动人事争议仲裁委员会（以下简称劳动仲裁委）对此类案件管辖，如船员直接先向劳动仲裁委申请仲裁，劳动仲裁委是应该受理的，其没有法定的理由予以拒绝。

但是问题也随之而来。劳动仲裁委对船员上船工作引起的船员劳务合同纠纷案件作出裁决后。当事人双方不服仲裁裁决，应如何救济？

劳动仲裁裁决分为终局裁决和非终局裁决。对于终局裁决，劳动

者可以自收到仲裁裁决书之日起十五日内向人民法院提起诉讼；用人单位有证据证明仲裁裁决中有法定的情形的，可以自收到仲裁裁决书之日起三十日内向劳动争议仲裁委员会所在地的中级人民法院申请撤销裁决。对于非终局裁决，当事人双方均可以自收到仲裁裁决书之日起十五日内向人民法院提起诉讼。

“向人民法院提起诉讼”，此处人民法院是指劳动仲裁委所在地的基层人民法院还是海事法院？“向劳动争议仲裁委员会所在地的中级人民法院申请撤销裁决”，此处中级人民法院可以理解为海事法院？笔者认为都应为海事法院。一来与立法本意保持一致；二来此类纠纷涉及船员，有一定专业性，海事法院常年审理此类案件，经验更为丰富，有海事法院审理更为合适。

四、船员劳务合同纠纷诉前程序的重构

既然船员劳务合同纠纷诉前程序在实务中存在的诸多问题，我们就有必要对其进行重构。其重构的理由有以下几点：第一，船员作为船员劳务合同纠纷中的弱势群体，法律本来倾向于保护他们的合法利益，但限于大部分人文化水平有限，过于复杂的纠纷解决机制，反而让他们无所适从，易出现“腿跑断，事难办”的窘迫局面，最终不利于对他们的保护；第二，不清晰的管辖机制也使裁判机关在受理案件时易出现“踢皮球”的现象，同时也会出现不必要的管辖权异议，不利于裁判机关工作效率的提升；第三，党的十九届四中全会强调实现国家治理体系和治理能力的现代化，顺畅的案件管辖机制，流畅的办案程序，应是国家治理体系和治理能力现代化的重要体现。

（一）船员劳务合同纠纷案由重构。

实务中对于船员劳务合同纠纷这一案由的内涵和外延都扩张过广。笔者主张应让船员劳务合同纠纷所涵盖的法律关系回归其本意，即船员雇佣法律关系。具体设想是增设船员劳动、劳务合同纠纷为三级案由，其下包括船员劳动合同纠纷和船员劳务合同纠纷两个四级案由。同时船员劳务合同纠纷不仅包括船员雇佣关系之间产生的纠纷，也包括渔民雇佣关系之间产生的纠纷。

如此一来便解决了之前存的船员劳务合同纠纷这一案由与案件之间审理过程中适用法律、作出裁判的割离感。立案时原告主张的法律关系明确，当事人双方之间的权利义务关系清晰，原告能够对案件的审理结果抱有合理的期待。从案由到适用法律，再到作出裁判，整个案件的逻辑脉络也更为严谨，有利于维护法律的严肃性。

（二）船员劳务合同纠纷管辖重构

现行规定、最高院意见及实务做法都认可船员在船工作期间产生的报酬给付请求纠纷可直接向海事法院提起诉讼，不受劳动仲裁前置程序的限制。之所以如此，是考虑到船员在船工作期间产生的报酬给付请求不同于一般的劳动合同纠纷，具有其特殊性，其与船舶的运营密切相关，而船舶运营方面的相关知识也具有其专业性。作为专门审理海事海商案件的海事法院在专业上有其优势性，也符合设立海事法院的初衷，因此此类案件由海事法院管辖更为妥当。除此之外的船员非因在船工作而产生的报酬给付请求、劳动关系确认等纠纷则应受劳动仲裁前置程序的限制，后续救济也由地方法官进行管辖，理由是认

为此类案件与普通劳动、劳务纠纷区别不大，无需交由专门法院来进行管辖。但笔者认为应将上述案件类型统归海事法院管辖，不再区分在船、不在船，不再区分报酬给付类案件及确认劳动关系类案件，并明确劳动人事争议仲裁委员不再管辖此类案件。理由如下：

1. 船员离船在岸期间的船员劳动、劳务合同纠纷案件数量少。船员向法院提起诉讼，多因劳动报酬无法得到偿付而产生，其在提出给付劳动报酬的诉讼请求时，一般多会一并提起确认劳动关系以及支付离船在岸期间工资、二倍工资、经济补偿金、待派工资、社会保险等诉讼请求，单纯提出确认劳动关系或支付二倍工资、经济补偿金、待派工资等诉讼请求实在是凤毛麟角。对于这一类案件，在张勇健、王淑梅、余晓汉《解读〈最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定〉》一文中指出：第 24 项“船员劳动合同、劳务合同(含船员劳务派遣协议)项下与船员登船、在船服务与离船遣返相关的报酬给付及人身伤亡赔偿纠纷案件”，对海事法院受理该类案件的范围进行具体限制，排除海事法院受理船员因与上下船和在船服务无直接关系的纠纷，但是根据《规定》第 110 项的规定，如果当事人就船员上下船和在船服务相关纠纷与其他纠纷(如船员离船在岸期间与用人单位发生的工资、社会保险等纠纷)一并起诉的，则案件仍由海事法院受理。所以一并起诉的案件，海事法院都能一并审理，那为什么单独提起的诉讼请求，海事法院反而不能管辖进行审理呢？再加之此类案件稀少，实在无必要再作专门区分，一来对于海事法院来说，增加的工作量不大；二来可以减轻船员的管辖识别难度，一刀切的管辖方式反而

方便船员诉讼，毕竟海事法院在海事海商领域深耕多年，在船员圈子内还是有一定知名度的，船员有纠纷需要司法机关介入，第一时间想到的一般都是海事法院。

2. 方便扣押船舶请求的处理。

海员的劳动、劳务合同纠纷大部分涉及船舶优先权，根据《海商法》规定，船舶优先权的行使需通过法院扣押船舶来行使。内河船员的劳动、劳务合同纠纷虽无船舶优先权，但通过扣押船舶来保证自己债权的实现，也是此类案件的常见做法。根据《海诉法解释》第十五条及《海事法院受案范围规定》第 106 条的规定，扣押、拍卖船舶的事权归海事法院。所以将船员在船、不在船的劳动、劳务纠纷统归海事法院管辖，更有利于船员合法权益的保护，避免劳动仲裁委、海事法院分别管辖所带的社会资源的浪费。

3. 有利于债权登记与受偿工作的开展。

债权人如想进入债权登记与受偿程序，其先决条件的是其拥有的债权与被拍卖的船舶有关。法院在进行审查的时候，会遇到两种情况的债权：一种是已经经过裁判文书确认的债权；一种是尚未经过裁判文书确认的债权。如没有排除劳动仲裁委对船员涉劳动合同纠纷案件的管辖，因劳动仲裁委对债权登记与受偿程序的不了解，其作出的裁决书可能会出现这样一种情况，即在查明事实及裁决项部分没有载明船员诉请的工资与哪条船相关，最终导致船员凭仲裁裁决书向法院申请债权登记时因无法证明其拥有的债权与被拍卖的船舶有关而被裁定不予受理或驳回申请。所以明确排除劳动仲裁委对船员劳动合同纠

纷的管辖，是更有利于海事法院债权登记与受偿工作的开展，也更有利于船员合法权益的维护。

五、结语

未来航运仍将是世界贸易运输的主要方式，船员作为航运业的一大基石，是我国建设海洋强国的主力军，对其合法权益的提供更有优质高效的保护，是未来之大势所趋。本文对船员劳务合同纠纷诉前程序的重构，一方面着手于案由的“名正言顺”，增设三级案由——船员劳动、劳务合同纠纷，下设船员劳动合同纠纷、船员劳务合同纠纷两个四级案由；另一方面将船员劳动合同纠纷及船员劳务合同纠纷不再作在船、不在船的区分，不再作报酬给付类案件及确认劳动关系类案件的区分，统归海事法院管辖。通过这两方面的重构，既在“面”上维护了法律逻辑的严谨性、理顺了诉前程序，又在“里”上减轻了船员的诉累，使船员的合法权益得到了更好的保护。

参考书目

- [1] 江平主编《民法学》[M]. 北京：中国政法大学出版社, 2007.
- [2] 宋晓珂. 船员劳务合同纠纷典型法律问题思考[J]. 中国海商法研究, 2014, 25（4）：46-52.
- [3] 张伟、邓金刚. 船员“二倍工资”诉求的相关法律问题研究[J]. 中国海商法研究, 2018, 29（4）：73-80.
- [4] 傅溢. 论船舶优先权制度下劳动债权的行使[D]. 浙江：浙江大学, 2019.