

【保险实务】菲律宾船员索赔的应对

作者：郑宇辉



摘要：

相较于国内船员，国内船东对外籍船员的伤、病、亡补偿问题往往不是很熟悉。发生事故后应如何处理，在处理过程中应注意什么问题，如何避免纠纷，遇到仲裁/诉讼又应如何处理，这些是在雇佣外籍船员前船东不得不思考的问题。国内船东目前雇佣的外籍船员以菲律宾、越南、缅甸籍居多。据不完全统计，涉及菲律宾船员的仲裁/诉讼居多。本文将简要介绍船东对菲律宾船员伤病亡的责任、在处理相关索赔时应注意的问题，以期协助船东公平、合理地处理菲律宾船员的伤、病、亡索赔。

根据协会菲律宾通代（PANDIMAN PHILIPPINES INC）提供信息称，所有服务于国际航线的菲律宾船员均享有 Philippines Overseas Employment Administration (POEA) Standard Employment Contract（以下简称 SEC）项下的权益，其大致包括：

医疗	直至康复或被认定为残疾
病薪	以基薪进行计算，最长不超 120 天

残疾补偿	残疾分 1~14 级，最高赔偿 6 万美元
死亡补偿	5 万美元
被抚养子女	7000 美元/人，以 4 人为限，且年龄须少于 21 岁
丧葬费	1000 美元

表面上看，船东对菲律宾船员伤病亡的赔偿责任不算复杂，但在实际事故处理中仍有不少值得注意的问题：

一、疾病或受伤须与工作相关才能依据 SEC 提赔

尽管如此，菲律宾船员仍较易满足该提赔条件。SEC 不仅罗列常见的工伤情形/对应的伤残等级，在 Section 32A 中还罗列了与工作有关的疾病，并在 Section 20.A.4 进一步规定：“某项疾病若未列在 Section 32A，也将被视为与工作相关，除非船东能提出相反的证明”。因此，实践中某些看似与工作无关的疾病，若船东不能提出相反的证明，也可能被视为与工作有关的疾病，进而须承担赔偿责任。

因此，及时、准确的事故调查就显得尤为重要了。在船员遣返后，应及时安排船员到公司指定的医院进行诊断、治疗，查明船员的伤、病是否与工作相关；确保船员能取得有效的治疗，以期早日康复。

二、医疗期与完全残疾（120/240 天规则）

菲律宾船员的伤残补偿金与伤残等级挂钩，不同等级对应不同的系数。例如，7 级伤残对应的系数是 41.8%，则伤残赔偿金额为：USD 20,900=41.8%*50000，详见以下表格：

SCHEDULE OF DISABILITY ALLOWANCES			
IMPEDIMENT GRAD		IMPEDIMENT	
1	US\$ 50,000	X	120.00%
2	"	X	88.81%
3	"	X	78.36%
4	"	X	68.66%
5	"	X	58.96%
6	"	X	50.00%
7	"	X	41.80%
8	"	X	33.59%
9	"	X	26.12%
10	"	X	20.15%
11	"	X	14.93%
12	"	X	10.45%
13	"	X	6.72%
14	"	X	3.74%

To be paid in Philippine Currency equivalent at the exchange rate prevailing during the time of payer

虽然 SEC Section 20.A.6 规定残疾等级与治疗期无关，但早期的部分判例认为应适用 Philippine Labor Code，即若暂时的残疾持续 120 天仍未康复，船员将被视为已完全残疾，既不考虑 SEC Section 20.A.6 的规定，也不考虑船员的实际康复情况（理论上，哪怕船员在第 121 天康复，也会被视为已完全残疾，有权取得 6 万美元的补偿）。菲律宾最高法院对

此予以纠正，认为：“治疗已超过 120 天，但因需要进一步治疗，而没有定残或宣告康复的，治疗可以延长到最多 240 天。在这 240 天内，船员可在任何时候定残或宣告已康复。” 在 2013 年，菲律宾最高院进一步明确：“在适用 2010 年前的 POEA SEC 的情况下，船员无法工作超过 120 天，将被视为永久残疾、无法适任原来的工作，除非公司的医生认为船员需要进一步治疗。在作出进一步治疗的通知后，定残时间将被延长到最多 240 天。

在此规则下，难免部分船员会利用规则的漏洞，尽量推迟定残时间，甚至拖过 240 天，以期获取最高额的伤残补偿。因此，及时向协会报案，密切关注船员的治疗、康复进展，适时评定伤残等级，就显得尤为重要；若船员的治疗期预计将超过 120 天的，也应及时作出延长治疗期的通知，并注明合理的理由，否则船员仍可能索赔最高额的伤残补偿。

伤残等级，原则上由公司指定的医生判定，若船员自行雇佣的医生不认同该定残结论，可与雇主共同委请第三位医生进行定残。该医生的定残结论为最终结论、对双方均有约束力（SEC Section 20.A.3）。

三、CBA 和 SEC 项下最有利的提赔

实践中，不少船东还选择适用《船员集体协议》（简称 CBA）。在此情况下，菲律宾船员可选择 CBA 和 SEC 中最有利的标准进行提赔，例如若 CBA 规定了高额的死亡赔偿，但没有规定丧葬费，则船员家属可以选择同时适用 CBA 项下的死亡赔偿和 SEC 项下的丧葬费；又例如，CBA 往往规定了更高的残疾补偿金，但只适用工伤情形，不适用于航病或需要满足特定条件才能适用航病。在患病的情况下，菲律宾船员大多会选择依 SEC 主张残疾补偿金；但也有部分菲律宾船员，可能在当地律师的怂恿下，主张 CBA 项下的更高的残疾补偿金（尽管 CBA 本不适用）。在合同措辞模糊、存在数种解释的情况下，当地司法机构倾向作出有利船员的解释。因此，清晰、明确的合同措辞就至关重要了，建议对合同中的关键用词给予定义。

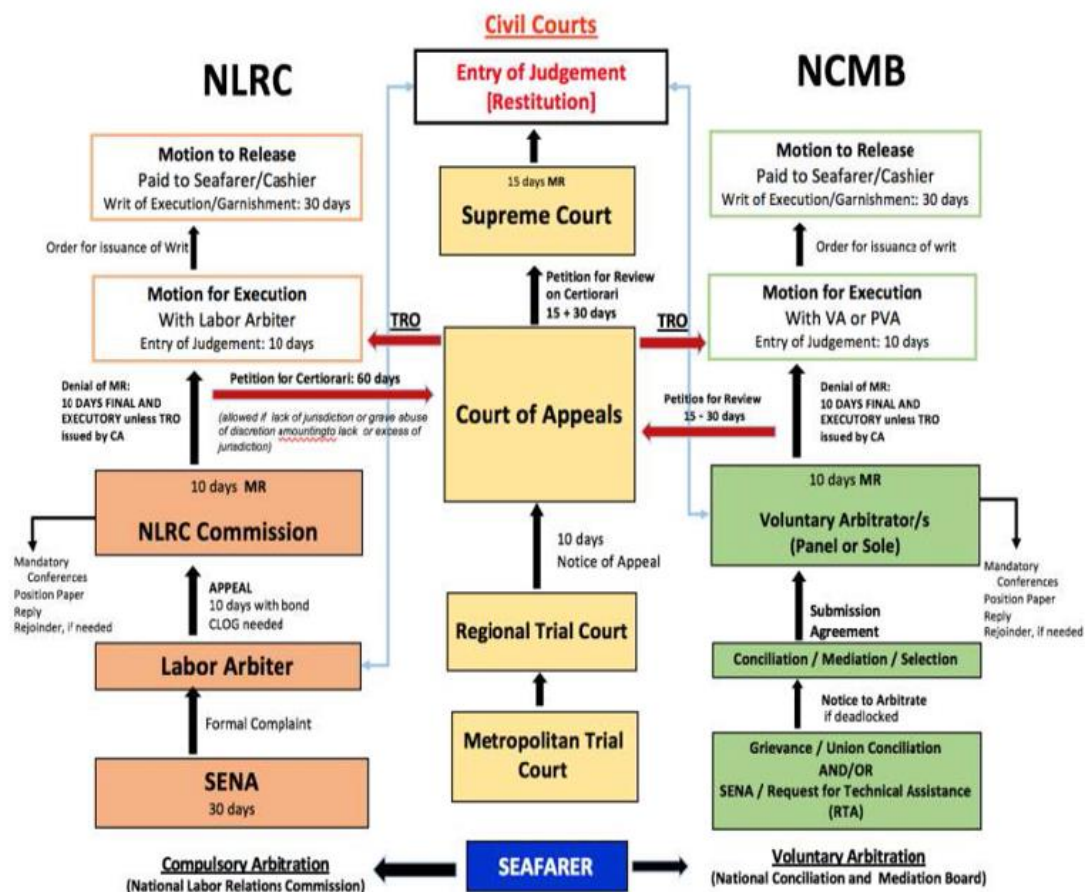
四、菲律宾船员索赔的司法解决路径

出于保护劳工的政策，菲律宾船员在当地起诉的成本非常低，再加之当地律师的怂恿、风险代理的盛行，滥诉的问题仍屡见不鲜。

若船东对船员的责任不受 CBA 调整，菲律宾船员须向 NLRC（National Labor Relations Commission）提起申诉。仲裁员（Labor Arbiter）将组织双方进行强制调解，若双方无法达成和解，仲裁员将作出裁决。任何一方不服仲裁员的裁决，可上诉至 NLRC Commission（简称 Commissioners）。由于仲裁员与 Commissioners 均受雇于 NLRC，实践中 Commissioners 很少更改仲裁员的裁决。若一方仍不服 Commissioners 的裁决，还可以进一步上诉至上诉院（Court of Appeals），乃至最高院（Supreme Court）。尽管船东有继续上诉至法院的权利，但 Commissioners 的裁决已是可执行的裁决；除非船东取得禁令（实践中很难取得），否则船员便可以执行船员外派公司/船东/协会的担保。后续哪怕最高院改判、作出有利船东的判决，船东往往也很难从船员追回多付的补偿款。虽然单个案子下，船东无法追回的多付的补偿款可能只是数万美元，但累积起来也是个不小的数字。据悉，目前约有 4 千万美元的补偿款（因法院改判，船员须退还船东）未退还船东/协会。

若船东对船员的责任受 CBA 调整，船员可选择向 National Conciliation and Mediation Board (NCMB) 提起诉讼。据悉，相较于 NLRC，NCMB 更倾向作出有利船员的裁决。有行业从业者感叹：虽然表面上看，船东对菲律宾船员的责任、雇佣成本不高，但实际隐性成本不菲。

Flow chart of the court system in the Philippines



结语

在发生菲律宾船员伤、病、亡事故后，船东应及时向协会报案，以便协会委请通代协助处理，查明船东对船员的责任，以期按照当地的规则，给予菲律宾船员及时、充分、合理的补偿；在面对菲律宾船员仲裁时，应慎重对待，及时告知协会，协会一般可以委请律师协助会员抗辩、在合理范围内和解。

就防损而言，为船员安排必要的就业前体检、筛选，不仅有利于从源头上减少事故，也有利于船员自身的利益，毕竟在海上工作不比在陆地工作，在突发疾病时，安排上岸治疗往往需要较长时间。

参考链接：

<https://www.dmw.gov.ph/archives/memorandumcirculars/2010/10.pdf> Last time to visit:

June 6, 2023

<https://www.delrosariolaw.com/en/e-library/philippines-shipping-update/543-company-designated-physicial-should-give-valid-justification-for-extension-of-treatment-for-240-day-rule-to-apply>, Last time to visit: June 6, 2023.

本文的内容仅供一般性参考，不作为具体案件的意见或建议。