

理事長開講：海員悲歌～從被遺棄在台灣船員談起

陳彥宏*

楔子

對瀟瀟、暮雨灑江天，一番洗清秋。漸霜風淒慘，關河冷落，殘照當樓。
是處紅衰翠減，苒苒物華休。惟有長江水，無語東流。
不忍登高臨遠，望故鄉渺邈，歸思難收。嘆年來蹤跡，何事苦淹留。
想佳人、妝樓顫望，誤幾回、天際識歸舟。爭知我、倚闌於處，正恁凝愁。

柳永《八聲甘州》

京口瓜洲一水間，鍾山只隔數重山。春風又綠江南岸，明月何時照我還。

王安石《泊船瓜洲》

一、前言

真的是吃飽太閒，在逛 IMO 網站時無意間跳出「Seafarer abandonment」這一詞。這個題目，2021.08.23、2023.07.28 我還擔任高科大海事國際公約研究中心執行長時曾在航港局企劃組的工作會議上報告過。印象很深刻，記得報告時，除了一路挺我的組長和科長也一路點頭表示贊同外，其他與會的人們的表情大概是說「啥？你在膨風啥麼五四三？有影無影？」

船員被遺棄事件在全球範圍內廣泛發生，並且長期得不到解決，是一種典型的跨國性和全球性非傳統安全問題，被歸類為非傳統安全問題中的人權安全和貿易運輸安全威脅。這種船員長期領不到薪水、生活條件堪虞、流落他國異鄉回不了家的悲慘故事，是我們幸福的台灣人無法想像的。正常的台灣人，普遍好命的台灣船員，偶爾講出那種何不食肉糜的話，其實是很正常的，因為遇過這事的，沒幾個。

* 陳彥宏 Solomon CHEN，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士，台灣海事安全與保安研究會理事長，新台灣國策智庫諮詢委員，國家運輸安全調查委員會諮詢委員，海洋委員會海巡艦隊分署海損評議審查會委員，海事仲裁人。EMAIL: solomonyhchen@gmail.com。

我記得在遙遠的 2013 年我生日那天，我一個當船長的學生跟我貼信息祝賀生日快樂時也順道報告他的狀況，他說，他正在直布羅陀，船被扣押，船東跑了，船員已經三個月沒領薪水，法院準備拍賣船舶。好傢伙，他終於榮登「被遺棄船員」寶座！

這樣的案子，如果是親身在異國他鄉的天涯海角遇上了，一定很刺激吧？

遺棄(abandonment)這個詞雖然正式出現在 IMO 與 ILO 的法令文件之中，但是在對船員最重要《2006 年海事勞工公約》(MLC, 2006)的「定義和適用範圍」部分中，並未將「船員被遺棄」(seafarer abandonment)作為一個獨立的術語明確定義。但從其條文精神和內容來看，船員被遺棄是指船東未能履行其對船員的合約和公約義務，特別是未能支付工資、未能安排和支付遣返(Repatriation)，導致船員被困在沒有支援的外國港口或船上。在 2017.01.18 生效的 MLC 2006 的 2014 修正案 A2.5.2 第 2 項中有算是比較明確的規定：

2. 就本標準而言，若船東違反本公約規定或船員就業協議條款，有以下情形的，船員應視為被遺棄(a seafarer shall be deemed to have been abandoned)：
 - (a) 未能支付船員遣返費用；或
 - (b) 造成船員無法獲得必要的補給和支持；或
 - (c) 以其它方式單方面斷絕(unilaterally severed)與船員的關係，包括未能支付至少為期兩個月的合約工資。

在 ITF(2025.01.23)的新聞報告中稱「被遺棄的船員可能會遭遇數月的工資欠發、極其惡劣的船上條件、食物和清潔飲用水不足以及長時間工作而得不到適當休息。在某些情況下，他們會被困數月甚至數年。船旗國和港口國缺乏執法和回應、船舶缺乏保險以及船東拒絕承認他們虐待船員是導致棄置並使案件解決複雜化的常見因素¹。」更可怕的事實是，2024 年創下了船員被遺棄的高峰，歷年「有報案」的船員遺棄分別是：

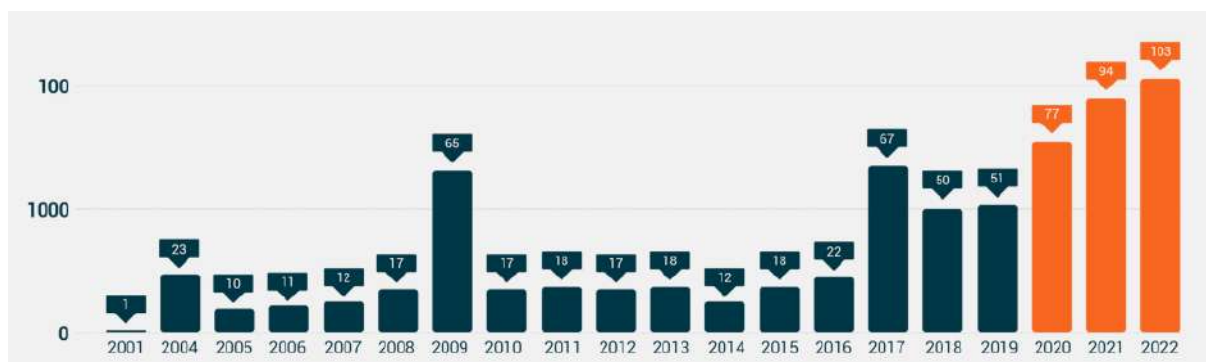
1. 2024 年有超過 3,133 名船員在 312 艘船舶上被遺棄²。

¹ Abandoned seafarers can experience months of unpaid wages, extremely poor on-board conditions, inadequate food and clean drinking water, and long periods of work without proper rest. In some cases, they are left completely stranded for months – even years – on end. The lack of enforcement and responsiveness from flag and port states, the lack of insurance for vessels, and shipowners refusing to accept that they are mistreating their crew are common factors that contribute to abandonment and complicate the resolution of cases.

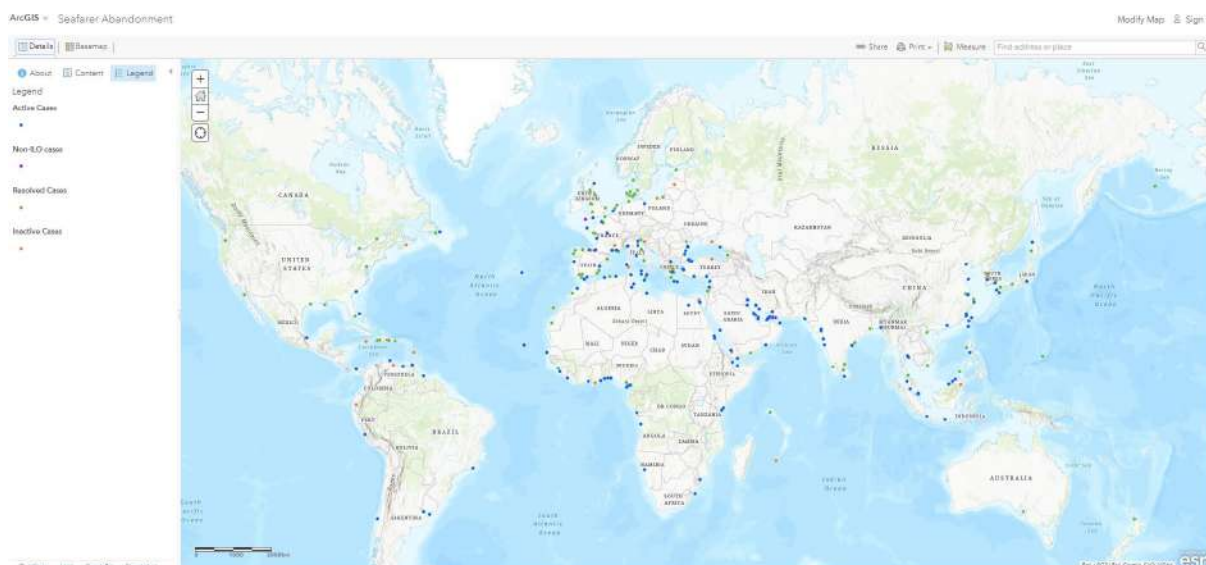
<https://www.itfseafarers.org/en/news/2024-worst-year-record-seafarer-abandonment-says-itf>

² 2024 年的遺棄船舶較 2023 年成長 136%，其中 81%都屬權宜船旗。被遺棄船員依國籍分最多的是：

2. 2023 年有超過 1,676 名船員在 132 艘船舶上被遺棄。
3. 2022 年有 1,555 名船員在 113 艘船舶上被遺棄。
4. 2021 年有 1,399 名船員在 94 艘船舶上被遺棄。
5. 2020 年有 1,300 名船員在 85 艘船舶上被遺棄。



資料來源：2023 Seafarer Abandonment report by RightShip
<https://rightship.foleon.com/2023-seafarer-abandonment-report-by-rightship/2023-seafarer-abandonment-report-by-rightship/>



資料來源：Mapping abandonment to raise visibility
<https://www.missiontoseafarers.org/the-sea/mapping-abandonment-to-raise-visibility>

印度 899 人、敘利亞 410 人、烏克蘭 288 人、菲律賓 273 人、印尼 192 人。從船隻被遺棄的地點來看，中東 108 起(其中阿聯酋 42 起)、歐洲 74 起(其中土耳其 25 起)、亞太地區 62 起(其中印度 13 起)、非洲 34 起(其中吉布提 9 起)、拉丁美洲和加勒比海地區 19 起(其中巴西 5 起)、北美洲 8 起(其中美國 6 起)；海上報告 7 起。

<https://www.msn.com/en-in/news/world/indians-most-abandoned-seafarers-in-the-world-in-2024-report/>

這則 ITF 新聞引用一位在一艘拖船上無薪滯留了 29 個月的印度輪機長的話：「我得到的都是關於我會被支付工資並允許離開的虛假承諾。」、「我沒有告訴我的家人我發生了什麼事，我不想讓他們擔心。」

淒涼吧？29 個月！

這則新聞也引用了 ITF 秘書長 Stephen Cotton 的說法：「船員棄置被通報案件的驚人增長暴露了一個醜陋的真相，那就是這個行業長期以來一直依賴不受約束的剝削行為和缺乏全球監管。」、「船員們已經受夠了像奴隸一樣被對待。這個行業必須醒悟並採取強有力的行動。那些負有責任的人必須被追究責任並受到懲罰。任何不這樣做的行為都等於為這些對基本勞工和人權的駭人聽聞的侵犯行為開了綠燈。」

順著勢去查找 ILO/IMO Joint Database on Abandonment of Seafarers 船員遺棄資料庫網頁³，裡頭有 1285 筆資料，從被遺棄事件發生地的「港口國」分類，台灣與希臘同為 22 起，在全球港口國中排名並列第 8 名。在我們前面的還有阿拉伯聯合大公國 165 件、土耳其 95 件、埃及 53 件、印度 51 件、中國 31 件、法國 25 件、美國 24 件。

這樣的成績讓台灣又能名列前茅，當然不是什麼好事，但也不能過於責怪因此還要出來擦屁股的「港口國」政府部門，他們也是苦主。如果真要檢討，要思考的是，我們是不是讓船東認為台灣是個很不錯的遺棄船舶的地方呢？特別是那些非屬 IG P&I Club 而且又沒有足夠財務擔保能力的黑心船東。

現在來看看台灣登錄有案的 22 起遺棄船舶概要：

船名	Jin Long 389 (unresolved)	Nami (unresolved)	Alano (disputed)	Impressive Seven (disputed)	Prosperity (resolved)
IMO No. P&I	8357069 Africa Asia Shipowners Mutual Assurance Association	9124706 Unknown	8626551 Unknown	8631130 Unknown	8864335 Unknown
船旗	有三個船名 JIN LONG 389 \ CHN HONG TA 8 \ TAN HONG TAI 168 \ TAN	Tanzania 又名 Polo	IMO Number 8626551 船名 應為 'XIANG TONG'，船旗不 詳	Sierra Leone	Mongolia
船型	General Cargo	General Cargo	General Cargo	Aggregates Carrier	General Cargo
港口	安平	安平	安平	高雄	高雄
遺棄日期	2025-02-10	2025-02-01	2024-06-29	2024-03-04	2024-02-01
通報日期	2025-03-07	2025-03-12	2024-07-25	2024-03-12	2024-04-29
船員國籍	緬甸	印尼	緬甸	中國; 緬甸	中國; 緬甸

³ <https://wwwex.ilo.org/dyn/r/abandonment/seafarers/home>

船名	Jin Long 389 (unresolved)	Nami (unresolved)	Alano (disputed)	Impressive Seven (disputed)	Prosperity (resolved)
					

船名	Louisa (resolved)	Yueshun 36 (resolved)	Global Diamond (resolved)	Yuan Sen 6 (disputed)	Glory 88 (disputed)
IMO No. P&I	9140243 Unknown	9152545 Shipowners Mutual Syndicate Limited	9145774 MS Amlin Marine N.V.	8358623 Shipowners Mutual Syndicate Limited	8594461 Africa Asia Shipowners Mutual Assurance Association
船旗	Mongolia	Cameroon	Panama	China	Equatorial Guinea
船型	General Cargo	General Cargo	Bulk Carrier	General Cargo	General Cargo
港口	高雄	高雄	蘇澳	高雄	高雄
遺棄日期	2023-11-01	2023-10-01	2023-09-14	2023-08-01	2023-08-01
通報日期	2023-11-28	2023-11-23	2023-09-28	2023-08-18	2023-12-08
船員國籍	印尼	中國; 印尼	中國; 緬甸; 越南	中國; 緬甸	中國
					

船名	Chuang Shi (disputed)	Uniprofit (disputed)	Jian Ye (Tian Chen 9) (disputed)	Tai Feng (disputed)	Shui Jing Ling (resolved)
IMO No. P&I	8545654 Maritime Mutual Insurance Association(NZ) Ltd	9105669 American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.	8805262 Unknown	8558340 Unknown	8627309 East of England
船旗	Sierra Leone 船名應為 Xin Shi Ji	Belize	Togo	Togo	Mongolia
船型	General Cargo	General Cargo	Grab Dredger	General Cargo	Refrigerated Cargo
港口	高雄	高雄	高雄	安平	台中
遺棄日期	2023-05-08	2022-06-02	2022-03-28	2021-12-15	2021-07-14
通報日期	2023-05-10	2022-06-24	2022-04-11	2022-03-07	2021-08-09
船員國籍	緬甸	中國; 印尼	中國; 印尼	中國; 緬甸; 台灣	緬甸; 台灣
					

船名	Ritchi Maru (disputed)	Kumi Maru No. 3 (unresolved)	Chan Fong(resolved)	Yu Hai Da (disputed)	An Da (disputed)
IMO No. P&I	8805779 None	8879055 None	7350260 Unknown	8347882 None	8742379 None
船旗	Sierra Leone	Liberia	Sierra Leone	China	Sierra Leone
船型	Chemical/Products Tanker	General Cargo	Chemical/Products Tanker	General Cargo	Oil Products Tanker
港口	高雄	高雄	台中	台北	高雄港錨地
遺棄日期	2020-11-09	2020-10-20	2020-08-25	2020-08-20	2020-08-06
通報日期	2020-12-18	2020-10-26	2020-11-02	2020-10-19	2020-10-23
船員國籍	中國; 印度; 緬甸	中國; 印尼; 緬甸	緬甸	緬甸	緬甸
				N.A.	

船名	De Yun (disputed)	China Sea Discovery (inactive)			
IMO No. P&I	9036894 Unknown	5063629 n.a.			
船旗	Belize	Liberia			
船型	General Cargo	Passenger vessel			
港口	台北	高雄			
遺棄日期	2019-10-10	2004-08			
通報日期	2021-07-06	2004-08			
船員國籍	中國; 緬甸	中國; 菲律賓; 烏克蘭; 蘭; 越南			
					

從上面這 22 個被通報的案例來看，值得注意的是在台灣被遺棄的這些船舶有多艘是涉及詐欺性使用旗幟/註冊和 IMO 編號的船舶，有的是船名不詳，有的竟然有三個以上不同船名和不同登記船旗國，每次出航還會依「任務」改名，並配合不同船名開啟不同的 AIS，有的在航行中還會關閉 AIS、更改 AIS 船名，不折不扣的百變女王。

這些是被遺棄的，有 ILO/IMO 正式登錄認證的。

那麼在台灣海域那些還沒被遺棄，仍在風風火火、紅紅火火營運無良賺大錢中的這類型船舶有多少？特別是那些 Paris MoU on PSC 說的(Rust Buckets)、澳大利亞 AMSA 說的不要臉的船(Ships of Shame)之類的次標準船(Substandard Ship)、次次標準船、次次次標準船，攤開來看，會不會令人感到很火？是有沒有王法啊？

沒錯，我就是公開在講你，台灣西海岸的林默娘們都派遣兵將來告訴我你是誰了！你還敢在那兒繼續昧著良心悶聲發大財？你還好意思去拜林默娘？

二、猶棄敝蹤

廣義的說，遺棄船員是指船舶所有人利用斷絕與船上船員聯繫的方式，不再對船員提供所有船員應得的權利、頭銜、主張及其財產，且無意恢復這些福利的作為，這是船東對船員應盡的基本義務重大違反的行為。船員的工作環境已經非常艱苦、孤立，而被遺棄更是船上船員在工作上可能面臨的最大風險。具體而言，此種船員遺棄包括船東因破產、變賣船舶、改變船舶登記或任何其他類似原因而無法、或拒絕再承擔日常海事運營所需資金，導致船員、甚至船舶欠缺必要的維護及支持，船東不但沒有提供船員遣返費用、甚至可能拖欠合約工資，船員在此種情況下往往因為經濟困難等各種原因而無法及時獲得適當的法律和專家支援。這樣的遺棄是航運業中一種極「不光彩的行為」，船員也可能面臨殘酷、不人道和危及生命的狀況⁴。

具體來說，當船東違反船員的僱傭協議或沒有提供援助時，就會發生遺棄。被遺棄的船員面臨著許多嚴峻的後果和困難，包括：

1. **財務困境**：由於船東未提供必要資金，船員缺乏足夠的支持，可能被迫自謀生路。又因船東積欠工資，船員們面臨財務困難。這可能導致船員數月甚至數年沒有工資，回國的希望渺茫。
2. **生活艱難**：船員們被迫在缺乏食物、水和醫療服務的艱苦且隔離的惡劣環境中工作及生活，而且經常是被困在一個他們不熟悉語言的國家，並且無法獲得及時的法律諮詢和專家支持。
3. **人權侵犯**：被遺棄的船員特別容易受到人權侵犯，包括身體和精神虐待、不充足的醫療待遇、低於標準的生活條件、自由受限以及缺乏獲得公平審判或其他法律規定的機會。未支付或延遲支付工資對家屬造成的經濟困難也造成他們進一步的精神困擾，加劇了他們的苦難，甚至可能導致船員企圖自殺或

⁴ (Seafarers work in an environment of hardship and isolation. Abandonment is one of the major challenges faced by seafarers onboard vessels. Abandonment of seafarers broadly refers to the act of unilateral severance of ties by the shipowner with the seafarers' onboard ship, whereby the shipowner causes a breach of fundamental obligations owed towards seafarers. Abandonment is one of the shady practices of the shipping industry, where seafarers are subjected to cruel, inhuman, and life-threatening conditions.)
Mohit Gupta, Seafarer Abandonment and Vessel's Flag State Role Analysis,
<https://doi.org/10.7225/toms.v11.n01.019>

絕食。

4. **求助無門**：由於法律複雜性、對自身權利缺乏認識以及無法挑戰僱主，船員容易受到剝削。他們與他們到訪的每個沿海國家中不斷變化的授權法律系統的保護相距甚遠。船旗國的國家司法和行政系統可能缺乏成功處理這些海事勞工面臨問題的法律專業知識或意願。
5. **再次遺棄**：「第一次遺棄」總是伴隨著「第二次遺棄」，而這第二次遺棄是間接且有時默默發生的，指的是船員因與家人分離而被家人拋棄，經歷收入損失，以及失去家園和財產⁵。

回顧還在從英國運送罪犯到澳洲的遙遠的 1825 年代的 The Minerva 中，英國海事法院首席法官(leading British Admiralty judge) Lord Stowell 對船東和船員二方，做出了如下非常經典的評論：

「.....一方是擁有財富和雄心壯志的紳士，我這樣說並非不公平，他們財富和雄心壯志一旦積累起來，就精通商業，並擁有尋求實踐和專業知識幫助的手段。另一方是一群，他們普遍無知無識，以言辭魯莽和輕率著稱，缺乏有用信息的手段，幾乎獲取準備簽署任何可能各方面提交給他們的文件⁶。」

雖然今天的「船員」不似 200 年前英國海事法院首席法官 Lord Stowell 講的船員那麼般的「ignorant and illiterate」，也不至於「reckless and improvident」，但對應今天一樣擁有財富、熟悉業務、具備專業知識的「航商們」，雙方在地位、資源和知識上的巨大差距仍然存在，這使得船員們在面對無良航運公司和船東時被視為「可犧牲的資產」時，顯得更加脆弱的一樣會乖乖地簽署任何文件。

⁵ Hejazi SH. Seafarer Abandonment: A Human Rights at Sea Perspective. DEHUKAMDER. May 2021;3(1):393-458.

⁶ *“...on the side are gentlemen possessed of wealth and intent, I mean not unfairly, upon augmenting it, conversant in business and possessing the means of calling in the aides of practical and professional knowledge. On the other side is a set of men, generally ignorant and illiterate, notoriously and verbally reckless and improvident, ill provided with the means of obtaining useful information and almost ready to sign any instruments that may be proposed to them; and on all accounts requiring protection, even against themselves.”*

“Historical Perspectives on Seafarers and the Law.” In Seafarers’ Rights, ed. D. Fitzpatrick and M. Anderson, 3–35. Oxford: Oxford University Press, 2005.

《孟子·盡心》「舜視棄天下，猶棄敝蹠也。」孟子的眼裡，舜是把「天下」和「破舊的鞋子」相比。說明白一點，在這些無良船東眼裡，「船員」不過是連「敝蹠」都比不上的賺錢工具罷了！

三、徒善徒法

應對船旗國規避責任以及包括棄船在內的相關事件，國際公約，特別是《2006 年海事勞工公約》是有其用於確保船員權利、防止船東規避責任，並在發生棄船等事件時提供保障和應對的應對機制，包括下面幾個法律框架：

1. **明定船旗國責任：**依據 MLC 公約第五條「實施和執行責任」，公約旨在透過規範和準則確保船員享有確定的權利和原則，並確保這些權利和原則得到妥善遵守和執行。每個會員國必須通過法律、條例或其他措施，並有效行使其管轄和控制，包括定期檢查、報告、監督和可適用法律下的法律程序來有效地實施公約⁷。
2. **強制性財務擔保⁸：**公約對船員的工作和生活條件規定了最低標準。這些標準

⁷ 2006 年海事勞工公約第五條實施與執行責任

1. 各會員國應對其管轄下的船舶和船員實施和執行其為履行本公約所作出之承諾而通過的法律或條例或其他措施。
2. 各會員國應透過建立確保遵守本公約要求的製度，對懸掛其旗幟的船舶有效行使其管轄和控制，包括定期檢查、報告、監督和可適用法律下的法律程序。
3. 各會員國應確保懸掛其旗幟的船舶持有本公約所要求的海事勞工證書和海事勞工符合聲明。
4. 本公約適用的船舶，當其位於除船旗國以外的會員國的某港口時，可依國際法受到該會員國的檢查以確定其是否符合本公約的要求。
5. 各會員國應對在其領土內設立的船員招募和安置服務機構有效行使其管轄和控制。
6. 各會員國應對違反本公約要求的行為予以禁止，並應依據國際法，在其法律中規定制裁或要求採取改正措施，這些制裁或措施應足以阻止此類違反行為。
7. 各會員國應以確保懸掛未核准本公約之任何國家旗幟的船舶得不到比懸掛已批准本公約之任何國家旗幟的船舶更優惠待遇的方式履行本公約賦予的責任。

⁸ 2006 年海事勞工公約標準 A2.5.2 – 財務擔保

1. 為執行規則 2.5 第 2 款，本標準作出了規定，要求確保提供迅速、有效的財務擔保制度，以便在船員被遺棄時提供援助。
2. 就本標準而言，若船東違反本公約規定或船員就業協議條款，有以下情形的，船員應視為被遺棄：
(a) 未能支付船員遣返費用；或

涵蓋了多個方面，例如船員就業協議、工資支付、遣返、起居艙室、食品和膳食服務、健康和 safety、船上醫療、船上投訴程序等。針對棄船和船東責任的具體應對方面，公約要求⁹：

-
- (b) 造成船員無法獲得必要的補給和補給；或
 - (c) 以其它方式單方面斷絕與船員的關係，包括未能支付至少為期兩個月的合約工資。
3. 各會員國應確保懸掛其旗幟的船舶具有符合本標準規定的財務擔保制度。財務擔保制度可採取社會安全計畫或保險或國家基金或其它類似安排的形式。其形式應由會員國經與相關船東組織及船員組織協商後決定。
 4. 財務擔保制度應，依本標準，向懸掛會員國旗幟的船舶上任何被遺棄的船員提供直接獲取途徑、充分覆蓋範圍和快速財務援助。
 5. 就本標準第 2(b) 款而言，船員的必要給養和補給應包括：充足的食物、住宿、飲用水供應、在船舶上生存所必需的燃料和必要的醫療。
 6. 各會員國應要求懸掛其旗幟且適用規則 5.1.3 第 1 或第 2 款的船舶在船上攜帶一份由財務擔保提供者簽發的財務擔保證書或其它財務擔保證明文件。應在船上醒目位置張貼一份副本，供船員知悉。若有不只一個財務擔保提供者提供了保障，應在船上攜帶每個提供者所提供的文件。
 7. 財務擔保證明或其它財務擔保證明文件應包含附件 A2-I 所要求的信息。它應為英文版或附英文譯文。
 8. 經船員或船員提名的代表提出要求，並附具依上文第 2 款應享權利的必要依據，應迅速給予與由財務擔保制度所提供的援助。
 9. 考慮到規則 2.2 和 2.5，財務擔保制度所提供的援助應足以負擔：
 - (a) 根據船員就業協議、相關集體談判協議或船旗國的法律，船東應向船員支付但尚未支付的工資和其它津貼，以四個月的任何此類未付工資和四個月的任何此類未付津貼為限；
 - (b) 船員合理產生的所有費用，包括第 10 款提及的遣返費用；和
 - (c) 船員的基本需求，包括諸如此類的項目：充足的食物、必要的衣物、住宿、飲用水供應、在船上生存所必需的燃料、必要的醫療和因構成遺棄的行為或疏忽而導致的任何其它合理費用和收費，直至船員到家為止。
 10. 遣返費用應負擔以適當和迅速的方式旅行(一般為乘飛機)的費用，並包括向船員提供自離開船舶至到家期間的食宿、必要醫療、個人物品通行和運輸以及因遺棄而產生的任何其它合理費用或收費。
 11. 財務擔保在有效期限結束前不得停止，除非財務擔保提供者已提前至少 30 天通知船旗國主管機關。
 12. 若保險提供者或其它財務擔保提供者已根據本標準向任何船員支付了任何款項，此類提供者應根據適用法律，透過權利轉讓、讓與或其它方式獲得船員本應享有的權利，以不超過其所付數額為限。
 13. 本標準的任何規定不應影響承保人或財務擔保提供者對第三方的任何追索權。
 14. 本標準的規定並非意在具有排他性或妨礙為賠償被遺棄船員而提供的其它任何權利、索賠或補償。國家法律和規章可規定，任何根據本標準應支付的金額可與因本標準規定可予賠償的任何權利、索賠或補償而從其它來源獲得的數額相抵消。

⁹ 2006 年海事勞工公約標準 A4.2.1 – 船東的責任

1. 各會員國應通過法律和條例，要求懸掛其旗幟的船舶的船東根據以下最低標準，對船上工作的所有船員的健康保護和醫療負責：
 - (a) 對於在其船上工作的船員，船東應有責任對船員從開始履行職責之日起到其被視為妥善遣返之日期間所發生的或源自這些日期間的就業的疾病和受傷承擔費用；健康保護、醫療、福利和社會保障保護
 - (b) 船東應提供財務擔保，保證對船員因工傷、疾病或危害而死亡或長期殘疾的情況提供國家法律或船員就業協議或集體協議所確定的賠償；
 - (c) 船東應有責任支付醫療費用，包括治療及提供必要的藥品和治療設備，以及在外的膳宿，直到該患病或受傷船員康復，或直到該疾病或機能喪失被宣佈為永久性的；以及
 - (d) 若發生船員受僱期間在船上或岸上死亡的情況，船東應有責任支付喪葬費用。
2. 國家法律或條例可以把船東支付醫療和膳宿費用的責任限制在從受傷或患病之日起不少於 16 週的期限。
3. 若疾病或受傷造成工作能力喪失，船東應有責任：
 - (a) 只要患病或受傷船員仍留在船上或在船員根據本公約得到遣返以前，向其支付全額工資；以及
 - (b) 從船員被遣返或到達上岸之時起直到身體康復，或直到有權根據有關會員國的法律獲得保險金(如果早於康復的話)，按照國內法律或條例或集體協議的規定向其支付全額或部分工資。
4. 國家法律或條例可將船東向一名離船船員支付全部或部分工資的責任限制在從患病或受傷之日起不少於 16 週的期限內。
5. 國家法律或條例可在以下情況下排除船東的責任：
 - (a) 在船舶服務之外發生的其他受傷；
 - (b) 受傷或患病是因患病、受傷或死亡船員的故意不當行為所致；以及
 - (c) 接受僱用時故意隱瞞的疾病或病症。
6. 只要此種責任由公共機關承擔，國家法律或條例可免除船東支付船上醫療費用及膳宿和喪葬費用的責任。
7. 船東或其代表應採取措施保護患病、受傷或死亡船員留在船上的財物並將其歸還給船員或其最近親屬。
8. 國家法律和規章應規定，本標準第 1(b)款所規定的確保對本標準 A4.2.2 定義的合約索賠作出賠償的財務擔保制度應符合以下最低要求：
 - (a) 應足額、不延遲地支付船員就業協議中規定的、不妨礙本款第(c)段的合約賠償；
 - (b) 不得施加壓力，要求接受低於合約金額的付款；
 - (c) 若船員長期殘疾的性質導致難以評估船員可能應得的全部賠償，應一次或多次向船員支付臨時賠償，以避免造成不應有的困難。
 - (d) 根據規則 4.2 第 2 款，船員收到支付款項並不妨礙其它法律權利，但船東可將此類付款與船員就同一事故向船東提出的任何其它索賠所導致的損害賠償金相抵消；及
 - (e) 合約賠償的索賠可由相關船員、或其直系親屬、或船員的代表或指定受益人直接提出。
9. 國家法律和規章應確保，若一個船東的財務擔保將被取消或終止，船員應事先收到通知。
10. 國家法律和規章應確保，若一個船東的財務擔保將被取消或終止，財務擔保提供者應事先通知船旗國主管機關。
11. 各會員國應要求懸掛其旗幟的船舶在船上攜帶一份由財務擔保提供者簽發的財務擔保證明書或其它財務擔保證明文件。應在船上的醒目位置張貼一份副本，供船員知悉。若有不只一個

- .1 船東必須對遣返費用提供財務擔保。如果船東未能安排或負擔有權得到遣返的船員的費用，船旗國主管當局應安排有關船員的遣返。
- .2 安排遣返的會員國可以向船旗國收回費用，而船旗國則可以向船東索回費用。
- .3 船員不應被收取遣返費用，除非是因其嚴重失職導致被遣返的情況。
- .4 船東應提供與船東責任相關的財務擔保，以賠償因職業傷害、疾病或風險導致的船員死亡或長期殘疾相關的合約索賠。這種擔保制度必須符合支付合約賠償的要求。
- .5 船舶必須攜帶由財務擔保提供者簽發的財務擔保證書或證明文件，並將副本張貼在醒目位置供船員知悉。
- .6 財務擔保提供者在擔保期結束前至少 30 天應通知船旗國主管當局，如果擔保將被取消或終止。

3. 港口國檢查監督¹⁰：

財務擔保提供者提供保障，應在船上攜帶每個提供者所提供的文件。

12. 在財務擔保有效期結束前不得停止財務擔保，除非財務擔保提供者提前至少 30 天通知船旗國主管機關。
13. 財務擔保應預備支付所涵蓋的在該文件有效期內產生的所有合約索賠。
14. 財務擔保證明或其它證明文件應包含附件 A4-I 所要求的資訊。它應為英文版或附英文譯本。

¹⁰ 2006 年海事勞工公約規則 5.2.1 – 在港口的檢查

1. 任何外國船舶在正常的業務航行中或出於操作性原因靠泊一會員國的港口時，可能受到根據第五條第 4 款所進行的目的在於核查該船符合本公約有關船員工作和生活條件要求(包括船員權利)情況的檢查。
2. 會員國應接受規則 5.1.3 所要求的海事勞工證書和海事勞工符合聲明為符合本公約要求(包括船員權利)的表面證據；因此，除本準則中規定的情況外，其港口內的檢查應僅限於核查證書和聲明。
3. 在會員國港口的檢查應由授權官員根據本準則和其他關於管理港口國監督檢查的適用國際協議的規定來進行。任何此種檢查應僅限於核實所檢查的事項符合本公約條款和規則及本準則 A 部分所規定的相關要求。
4. 依本規則可能進行的檢查應以有效的港口國檢查和監督機制為基號，以協助確保進入有關會員國港口的船舶上的船員工作和生活條件符合本公約的要求(包括船員權利)。
5. 關於本規則第 4 款所述機制的信息，包括用於評估其有效性的方法，應包括在會員國根據

- .1 船旗國的檢查員負責核實船舶是否符合公約要求。他們有權登上懸掛會員國旗幟的船舶，檢查文件，並要求矯正缺失。
- .2 如果缺失構成對公約要求(包括船員權利)的嚴重違反，或對船員的安全、健康或保安構成重大威脅，檢查員可以禁止船舶離港，直到必要措施被採取。
- .3 如果港口國官員在檢查中發現船舶不符合公約要求，並且船上條件明顯危害船員的安全、健康或保安，或者不符合要求的情況構成對公約要求(包括船員權利)的嚴重或屢次違反，該官員應採取措施，確保在不符情況得到矯正或接受行動計畫並認為將迅速實施後，才允許船舶開航，必要時可以滯留船舶。港口國官員在採取滯留措施時，應立即通知船旗國和相關船東及船員組織。

4. 投訴與信息交流¹¹：

- .1 公約要求建立船上和岸上投訴程序，允許船員就可能違反公約要求(包括船員權利)的事項提出投訴¹²。投訴程序應力求在最低層次解決問題，但船員有權直接向船長或在認為必要時向適當的外部當局投訴。程序應確保船員提出投訴不會受到迫害。主管當局應建立程序，使其能夠秘密接

《章程》第二十二條提交的報告中。

¹¹ 2006 年海事勞工公約

規則5.1.5 – 船上投訴程序

1. 各會員國應要求懸掛其旗幟的船舶具備公平、有效和迅速處理船員指控違反本公約要求(包括船員權利)的投訴的船上程序。
2. 各會員國應禁止並懲罰以任何形式對提出投訴的船員進行迫害的行為。
3. 本規則和準則的相關部分的規定不得妨礙船員通過其認為適當的任何法律手段尋求矯正的權利。

規則5.2.2 – 船員投訴的岸上處理程序

1. 各會員國應確保，在該會員國領土內的港口靠泊的船舶上的指控違反本公約要求(包括船員權利)情況的船員，有權提出申訴以促進採取迅速而實際的解決方式。

¹² 處理船員援助請求的責任分布在船上管理層(如部門負責人、高級船員、船長)、船東、船員招募和安置服務機構、港口國主管當局、船旗國主管當局、船員國籍國或居住國的領事或當地代表，以及提供岸上福利設施的公共或志願組織和船東/船員組織。船員也有權直接向外部主管當局提出投訴。包括：船上投訴程序(On-board complaint procedures)、在港口或外國的援助(Assistance in Ports or Foreign Countries)、岸上福利設施的使用(Access to Shore-based Welfare Facilities)、對違反公約要求的投訴及檢查(Complaints about Violations and Inspections)、家屬請求信息或建議(Requests for information or advice from family)。

收船員的投訴並迅速調查。

- .2 對於被困於外國港口等候遣返的船員，外國港口的主管當局應立即通知船旗國和船員國籍國或居住國的領事或當地代表。公約鼓勵會員國和相關組織之間進行國際合作，例如交換海事勞動力市場信息、勞動立法信息以及協調政策和工作方法。

除了上述完備的 MLC 公約框架的保護，國際勞工組織，2018 年 4 月 23 日至 27 日，另通過關於就船員遺棄問題採取的行動的決議案(Resolution concerning action to be taken in relation to seafarer abandonment)(STCMLC/2018)。這個決議案主要有下列四點：

- (a) 鼓勵所有尚未接受 2006 年《海事勞工公約》2014 年修正案的會員國接受這些修正案，以便船員能夠獲得修正案提供的必要保護，並鼓勵尚未批准經修正的 2006 年《海事勞工公約》的會員國立即批准該公約；
- (b) 敦促所有會員國迅速報告其管轄範圍內的遺棄案件，以便這些案件能夠記錄在國際勞工組織/國際海事組織報告的遺棄案件聯合數據庫中，並在案件解決後更新案件狀態；
- (c) 敦促所有會員國根據 2006 年《海事勞工公約》2014 年修正案的規定，或考慮到國際勞工組織/國際海事組織關於在發生船員遺棄事件時及時提供財務擔保的準則中包含的指導，向受影響的船員提供必要的福利、領事和醫療支持，並協助迅速遣返受影響的船員；
- (d) 請理事機構要求總幹事與國際海事組織密切合作，以便與有關各方進行對話，並協助解決困難的案件。

基本上就是鼓勵(encourages)、敦促(urges)、邀請(invites)等不具任何約束性的官方用語，不過重點還是在於希望各國能遵循「關於在發生船員遺棄事件時及時提供財務擔保的準則(ILO/IMO Guidelines on Provision of Financial Security in case of Abandonment of seafarers)」也就是 IMO 於 2001.11.29 年採納的 Resolution A.930(22)。國際勞工組織和國際海事組織，2022 年 12 月 13 日至 15 日，在確定和解決船員問題和人為因素的三方工作小組首次會議上更具體的推出「如何處理船員遺棄案件的指南(Guidelines on how to deal with seafarer abandonment cases)(TWGSHE/2022/7)」。

《孟子·離婁》「今有仁心仁聞，而民不被其澤，不可法於後世者，不行先王之道也。故曰：徒善不足以為政，徒法不能以自行。聖人既竭目力焉。繼之以規矩準繩，以為方圓，既竭耳力焉。繼之以六律，正五音，既竭心思焉。繼之以不忍人之政，而仁覆天下也。」孟子的眼裡，MLC 公約光是有「善」、有「法」、有「鼓勵」、有

「敦促」、有「邀請」，如果沒有能力去有效的「實踐」MLC 公約第五條實施與執行責任，這些美意的「善」與「法」都是徒然罷了！

四、慾壑難填

船員被遺棄事件的本末是一個複雜的過程，前述的「明定船旗國責任」、「強制性財務擔保」、「港口國檢查監督」、「投訴與信息交流」固然有其功能，但由於利害關係方涉及：(1)船東、(2)船員提供國或船員國籍國、(3)船旗國、(4)港口國、(5)保險公司或財務擔保提供者還有如(6)船員工會、慈善組織等其他組織和部門，這種跨國、跨機構的協調本身就極為複雜，要能妥適的運作起來，也不是一件容易的。特別是儘管 MLC 2006 公約及其 2014 年修正案讓船員遣返議題有政策性的向前邁進，但在具體的被遺棄船員權利保障方面仍存在問題。例如，MLC 2006 公約及其 2014 年修正案：

1. 對被遺棄船員的財務擔保僅出現在具有指導性意義的準則，財務擔保制度的規定是沒有強制性約束力的，也沒有完善的機制確保船東配備財務擔保，使得各國在執行層面難以統一標準和行動。
2. 國際公約作為一種妥協和原則性的產物，需要會員國結合自身情況進行細化和實施。修正案中只是要求各國根據本國的情況對財務擔保的問題進行具體的規定，這導致了當法院地的法令與外國法(即港口國法與船員國法__不一致時，船員優先權是否可以得到確認並不確定，因此該財務的受擔保利益人是否可以真正行使追償權也不得而知，其追償權無法得到保障。
3. 雖然針對船東無理拖延支付或未能支付工資的情況，主管當局應給予適當懲罰或強制其採取其他適當補救措施，但針對遺棄行為本身缺乏普遍的懲罰機制，既然沒懲罰規定，各國國內法要如何規範船東是否可以受到相應的處罰，是否可以對船東起到震懾作用以預防和減少船員遺棄事件的發生？
4. 不同國家，特別是船員提供國，在處理遺棄事件時可能面臨資源限制，難在船東和船旗國拒絕或無力承擔責任時迅速動用本國資源進行遣返。此外，各國政府和船東對解決問題的意願和積極性也存在差異，這會影響國際合作的成效。
5. 國際公約需要會員國結合自身情況制定國內法律或規章來細化和實施。然而，一些國家的做法可能過於原則化或不易操作，導致國內法對被遺棄船員的保護力度較弱。

6. 關於被遺棄船員的遣返要求，也就牽涉了船員換班的問題、牽涉了 SOLAS 公約關於船舶最低安全配員的問題。也因此，啟動船員遣返的行動時，同時開啟了另一個 SOLAS 的問題。

這六點在上述六個利害相關方的角色間衍義下來，很多的船員遺棄事故最後也就變成曾經被傳誦也漸漸被遺忘的故事。當然，MLC 2006 公約並不是完全針對船東棄船和遺棄船員這些複雜情況而設計，因此可能的財務擔保是否能解決所有棄船後的財務問題仍有相當的不確定性，遣返程序也仍然必須大幅仰賴各國的執法魄力、船上的申訴程序在船東失職時也效果有限，至於執法所需要的跨國協調就更負有挑戰性了。

船員被遺棄問題的持續存在是一個多重因素交織的結果，核心在於船東不履行義務，而國際層面在強制船東提供有效財務擔保和對不負責任船東進行懲罰方面的法律框架明顯不足，加之跨國合作本身的複雜性和國內法實施的差異，使得問題難以徹底根除。更重要的是，對於非公約締約國的中華民國，對於非區域性 PSC 國家成員的台灣，對於經常面臨次標準船造訪的美麗之島福爾摩沙，這個島嶼的航政主管機關所面臨的問題可能更具有挑戰。就從當港口國發現船員可能被遺棄，或處於類似困境，如被困、遣返延遲、生活基本權利受到嚴重侵害時的程序來看：

1. 公約遣返權利：公約的目的之一是確保船員能夠取得公平的就業協議¹³，其中包括他們獲得遣返的權利。

- .1 船東有責任安排船員的遣返並承擔相關費用。遣返費用通常包括前往指定目的地的交通費用、食物、住宿、必要的醫療費用以及個人行李的運輸費。公約規定了船員可被遣返的目的地，通常包括受僱地點、集體協議規定的地點、居住國或聘用時雙方同意的其他地點，船員有權選擇其中之一。即使船員就業協議的固定到期日已過或任何一方已發出終止通知，因海盜或武裝搶劫行為而被扣押期間，船員的遣返權利不應失效。
- .2 是優點也是缺點的就是公約允許會員國在實施準則的某些細節時採用「實質上等效」的方法，或通過非強制性準則提供更廣泛的實施自主權。這種靈活性可能導致各國在具體執行遣返安排、財務擔保要求、檢查力度等方面存在差異，一些國家可能執行較為寬鬆的標準，使得懸掛其旗

¹³ 船員就業協議(Seafarers' Employment Agreements, SEAs)：公約要求船員的就業條款和條件必須在一項明確的、法律上可執行的書面協議中規定或提及，且需與公約準則中的標準一致，為船員提供了基本的合約保障。協議應確保船員有機會審閱、徵詢意見並在簽字前自由接受，並提供公約所要求的體面船上工作和生活條件。船員有權獲得協議副本，且船上應能容易獲得有關其就業條件的明確信息。

職的船舶或在其港口運營的船舶更容易出現船東不負責任的情況。

2. **提供實際援助：**對於被困於外國港口等候遣返的船員，外國港口的主管當局應給予各種可能的實際援助，可能包括提供食物、住所、醫療服務或其他生活必需品等。對於非因自身故意行為不當而在外國港口下船且患病、受傷的船員，港口國應確保他們得到醫治和照料。例如：
 - .1 港口國應促進和確保來自不同國籍、文化和宗教背景船員能夠使用岸上適切且負擔得起的福利設施，如會議室、娛樂室、運動設施、教育設施、住宿和網際網路等，而不是把他們侷限在某些小小的場域空間。
 - .2 港口國應採取措施保護船員在港口區域的安全，例如提供適當的生活既活動空間並安排保安巡邏，同時也要確保他們了解當地的法律和習俗。
 - .3 關於處理在港口國被拘留的船員，需要迅速依據法律程序進行，並促進他們與船旗國和船員國籍國或居住國的領事或當地代表的聯繫。這需要港口國相關部門如移民、警方、司法與港口當局及外交代表機構之間的協調。
 - .4 如果船員在一港口國領土上被滯留，若該船員提出要求，主管當局應立即通知船旗國和船員的國籍國。主管當局應即通知船員有提出此種要求的權利。船員的國籍國應即通知船員最近的親屬。如船員被拘禁，主管當局應允許這些國家的領事官員立即會見該船員，並在此後允許定期會見該船員。
 - .5 應有程序確保船員在滯留期間其家屬關於獲得信息或建議的要求能夠得到迅速和富有同情心的處理，且不收取費用。這是船員¹⁴服務機構營運規範的一部分。
 - .6 提供設施的實體可能包括政府當局、有關的船東和船員組織以及志願組織。這些援助的提供，需要港口國投入人力和財力資源，尤其是在船東

¹⁴ 招募和安置 (Recruitment and Placement)：公約規定私營船員招募和安置服務機構必須依照標準化的規範制度運營。這些機構應盡實際可能確保船東有手段保護船員免於流落外國港口，並核實船員所被安置的船舶上的勞動條件符合適用的法律或條例或集體協議。此外，服務機構應有程序確保船員在海上期間其家屬關於獲得信息或建議的要求能夠得到迅速和富有同情心的處理，且不收取費用。招募機構還應建立保護機制，通過保險或等效措施賠償因機構或船東未能履行義務而給船員造成的資金損失。

無力或不願承擔責任時。

3. **檢查確認情況：**海事勞工證書的存在本身就是符合包括遣返財務擔保在內的公約要求的證明。港口國有權根據國際法對停靠於其港口的公約適用船舶進行檢查，以確定其是否符合公約要求。
 - .1 這類檢查可以發現與遺棄相關的問題，例如檢查船員的工作和生活條件，例如船員就業協議、工資支付¹⁵、起居艙室、食品、健康和 safety 以及關鍵的遣返財務擔保並質詢船上人員，以核實是否符合公約要求。
 - .2 進行有效檢查需要足夠數量且經過適當培訓和授權的檢查員。檢查員需要具備勝任識別和評估不符合項的專業知識，特別是那些識別和評估構成嚴重違反或危害船員安全、健康或保安缺失的能力。
 - .3 如果檢查員發現包括船員權利嚴重違反公約要求的缺失，例如未能確保船員的遣返權利或缺乏必要的財務擔保，可以要求矯正缺失，甚至禁止船舶離港。港口國管制也可以依據類似原則對靠泊船舶進行檢查和滯留。
 - .4 港口國管制機制可以在嚴重違規或威脅安全健康時滯留船舶，這是對抗失職船東強而有力的手段，但它的應用取決於港口國的檢查和判斷，且可能在某些情況下不足以及時解決所有船員面臨的急迫問題，例如已經滯留數月、缺乏食物或醫療的船員。另港口國管制機制也強調應避免無理滯留或延誤船舶，這可能在某種程度上影響執法部門的決策。
4. **細評財務擔保：**遣返的財務擔保是公約中直接應對船員被遺棄，特別是因船東財務問題導致無法遣返的核心機制。
 - .1 公約要求懸掛會員國旗幟的船舶必須攜帶並保有一份海事勞工證書和海事勞工符合聲明。在向船舶發證前，必須經過檢查並經船旗國批准的事項清單中，明確包含了「對遣返的財務擔保」這一項。這意味著船東必須提供財務擔保，以確保在船東未能或不願遣返船員時，有資金用於此目的。國家法律和規章應確保，若一個船東的財務擔保將被取消或終止，船員應事先收到通知。財務擔保提供者也應提前至少 30 天通知船旗國主

¹⁵ 工資支付 (Wage Payment)：公約規定工資應按時、以法定方式支付，且在終止僱用時，所有應付報酬的支付不得出現不應有的延誤。船東無理拖延或未能支付應付報酬，主管當局應予以適當懲罰或強制其補救。在船員因海盜或武裝搶劫而被扣押期間，其工資應繼續支付。

管當局。船上應攜帶一份由財務擔保提供者簽發的證明文件，並張貼一份副本供船員知悉。

- .2 要求船東提供的財務擔保，主要用於支付船員遣返費用以及針對職業傷害、疾病或風險引起的船員死亡或長期殘疾的「合約索賠」，因此這些來源並未明確保證這種財務擔保能覆蓋因棄船導致的所有未支付款項或損失。所以如果是與傷病無關的支出，例若船員因棄船而滯留數月，期間的未支付工資或其他非合約性損失，就可能超出財務擔保的範圍。這意味著即使有擔保機制，船員在被遺棄後仍可能面臨部分經濟損失未能得到賠償的窘境。
5. **處理滯留船舶：**如果港口國檢查員在更詳細檢查後發現船上工作和生活條件不符合公約要求，特別是當這些條件明顯危害船員的安全、健康或保安，或構成對包括船員權利等公約要求的嚴重或屢次違反時，港口國檢查員應採取措施確保只有在所有不符合情況得到矯正後，或直到接受了矯正行動計畫並認為將迅速實施後，才能允許滯留船舶開航。如果船旗國未能履行義務，付出遣返費用的港口國，可以要求滯留有關船東的船舶，付出遣返費及相關費用，直至其償付費用前，港口國有滯留該船的權利。滯留船舶是一個嚴肅的行動，可能涉及法律程序和船東的上訴，也可能對港口營運產生影響。這需要港口國具備相應的法律框架和執行能力。
 6. **再論無良船東：**如果船東未能為有權得到遣返的船員安排遣返或負擔其遣返費用，船旗國主管當局應安排有關船員的遣返。
 - .1 如果船旗國未能這樣做，船員被遣返起程的國家或船員國籍國或居住國可安排該船員的遣返，並向船旗國收回費用。船旗國應能夠向船東索回遣返船員發生的費用，並且為了追回費用，會員國可滯留或要求滯留有關船東的船舶。
 - .2 在任何情況下，均不得向船員收取遣返費用，除非是船員因嚴重失職而被遣返的情況。會員國不得因為船東的財務狀況或因船東不能或不願意替換船員而拒絕任何船員得到遣返的權利。對於被困於外國港口等候遣返的船員，外國港口的主管當局應給予各種可能的實際援助，並立即通知船旗國和船員國籍國或居住國的領事或當地代表。
 - .3 公約固然提到了對招募和安置服務機構的要求，包括盡力確保船東有手段保護船員免於流落外國港口。然而，對於如何應對那些故意利用複雜

公司結構、頻繁更換船旗或資產轉移等手段逃避法律責任的船東，公約似乎也看不出有什麼具體可行的解方。當船東主體難以追蹤或其資產難以執行時，即使有法律條文，實際追責和獲得賠償依然是巨大挑戰。

7. **協助船員遣返：**船員遺棄通常發生在船東停止營運、破產、失聯或無力/不願履行其對船員的義務時，導致船員被滯留在外國港口或船上，且無法獲得應得的工資、遣返及基本食物、水、燃料等生活必需品和福利或醫療照護。港口國應為停靠在其港口或通過其水域的船舶上工作的船員的遣返提供便利。港口國不得因為船東的財務狀況或因船東不能或不願意替換船員而拒絕任何船員得到遣返的權利。
- .1 儘管公約規定如果船旗國未能安排遣返，船員被遣返起程的國家，可能是港口國，可以安排並向船旗國收回費用，收回費用可能面臨困難，特別是當船東已經破產或下落不明時。港口國可以扣押被遺棄船員所在的船舶或扣押該船東所擁有的其他船舶來追討費用，這也涉及法律程序和執行上的挑戰。
 - .2 如果船東未能安排或負擔遣返費用，船旗國主管當局應安排遣返。這是一個重要的援助機制。然而，它的有效性高度依賴於船旗國的回應速度和執行能力。在船員遣返延誤時，外國港口的主管當局應通知船旗國和船員國籍國的領事或代表，這需要多方協調。
 - .3 雖然有機制可以讓支付遣返費用的會員國向船東索回費用或甚至滯留船東的船舶，但在實際操作中，追回費用可能面臨挑戰，這可能會影響船旗國或港口國迅速介入的意願或能力，從而延誤船員的遣返。
 - .4 固然，公約規定了船員的遣返權利，並指出若船東未能履行義務，船旗國主管當局應安排遣返，費用可向船東索回，甚至可因此滯留船舶。在某些情況下，港口國或船員國籍國也可介入。然而，這高度依賴於相關國家主管當局的回應速度、意願以及跨國協調能力。實際操作中，向失聯或無力支付的船東追回費用可能十分困難，這可能影響各國主管當局的積極性，導致遣返過程緩慢，使船員長期滯留，加劇困境。
8. **重申船員權益：**MLC 2006 公約旨在確保船員在特定情況下享有遣返的權利，並且相關費用原則上應由船東承擔，遣返情況以及費用承擔的相關規定如下：
- .1 公約的規則 2.5 旨在確保船員在下述情況終止其受僱時，有權得到遣返，

且費用不應由船員承擔，包括：船員就業協議期滿時、根據國家法律或條例或適用集體協議，船員就業協議由任何一方終止時、船員因患病、受傷或因其他醫療情況而不再適合履行其義務時、船舶失事時、由於破產、變賣船舶、改變船舶登記或任何其他類似原因，船東不能繼續履行其作為船員僱用者的法律或契約義務時、船舶駛往國家法律或條例或船員就業協議所界定的戰亂區域而船員不同意前往的情況下、根據仲裁裁定或集體協議而終止或中斷僱用，或出於其他類似原因終止僱用時、如果船員因針對船隻的海盜或武裝搶劫行為而在船上或船下被劫持，其就業協議應繼續有效，無論其固定到期日是否已過或任何一方已發出暫停或終止的通知，在被扣押期間，船員的工資和其他應享待遇應繼續支付，直到船員被釋放並適當遣返為止，或若船員身故，直到身故之日為止。船員因海盜或武裝搶劫被劫持而未在合理時間內提出遣返要求時，其權利可能不失效。會員國應規定船員在有權得到遣返前在船上服務的最長時間，並應考慮影響船員工作環境的因素，盡可能因技術變化而減少這一時間。

- .2 根據標準 A2.5 遣返費用的承擔方至少應包括以下項目：到達根據準則 B2.5.1 第 6 款選定的遣返目的地的旅費、從船員離船時起至抵達遣返目的地時止的食宿費、如果本國法律、條例或集體協議有規定，從船員離船時起至抵達遣返目的地時止的工資和津貼、將船員個人行李 30 公斤運至遣返目的地的運輸費、必要時，提供醫療使船員身體狀況適合前往遣返目的地的旅行、等待遣返所用的時間和遣返旅行時間不應從船員累積的帶薪年假中扣減、船東應繼續承擔遣返的費用，直到有關船員到達本準則所規定的目的地，或在前往這些目的地之一的船舶上為其提供了合適的就業、在任何情況下，均不得向船員收取遣返費用，除非根據本標準第 3 款的規定(標準 A2.5 第 3 款提及的是船東根據合約安排向第三方收回費用的權利，這與向船員收費不同)。
- .3 會員國應規定船員可被遣返的目的地，通常的旅行方式應為乘坐飛機。目的地應包括可視為船員與之存在著實質性聯繫的國家，例如：船員同意接受僱用的地點、集體協議規定的地點、船員的居住國、可能在聘用時雙方同意的其他地點、船員應有權從規定的目的地中選擇其將被遣返的地點。
- .4 船東未能履行遣返義務時的措施包括：如船東未能為有權得到遣返的船員安排遣返或負擔其遣返費用，船舶有權懸掛其旗幟的會員國的主管當局應安排有關船員的遣返。如果船旗國未能這樣做，船員將被遣返起程

的國家或船員為其國民的國家可安排該船員的遣返，並向船舶所懸旗幟的會員國收回費用。船舶所懸旗幟的會員國應能夠向船東索回遣返船員發生的費用。付出了遣返費用的會員國，可滯留或要求滯留有關船東的船舶，直至其償付費用。公約要求船舶持有海事勞工證書，其中一項證明船上工作和生活條件符合公約的事項便是「對遣返的財務擔保」。這意味著船東需要提供財務擔保，以確保在船東未能履行義務時能夠涵括遣返費用。

- .5 對被困於外國港口等候遣返的船員應給予各種可能的實際援助，包括：對於船員遣返受到延誤的情況，外國港口的主管當局應確保立即通知船旗國和船員國籍國或居住國的領事或當地代表。會員國應為停靠在其港口或通過其領水或內水的船舶上工作的船員的遣返提供便利。會員國不得因為船東的財務狀況或因船東不能或不願意替換船員而拒絕任何船員得到遣返的權利。
 - .6 未成年船員的特殊情況：首次出航國外的 18 歲以下未成年船員在船上服務至少四個月後，若顯示出不適應海上生活，應給予該未成年船員從設有船旗國或者其國籍或居住國領事館的第一個合適的靠泊港口被免費遣返回國的機會。
9. **投訴意見轉達：**公約確保船上有適當的投訴程序，雖然不直接處理遺棄問題，但船員可以使用此程序就任何包括船員權利等被指稱違反公約要求的事項提出投訴報告相關問題，例如未收到工資或無法下船和遣返。
- .1 船員可以使用船上投訴程序就任何被包括船員權利等指稱違反公約要求的事項提出投訴，並有權直接向船長或適當的外部當局，如港口國主管當局投訴。船上投訴程序的副本應包含船旗國和船員居住國主管當局的聯絡信息。
 - .2 港口國需要建立簡便的程序來接收和調查這些投訴，也要確保投訴過程的保密性，並要求檢查員對投訴來源保密，同時更要保護船員不因提出投訴而受到迫害是關鍵的挑戰。
 - .3 雖然有船上投訴程序，允許船員向船長或船東提出投訴，並最終可以向外部主管當局投訴，然而，在棄船情況下，船東可能已經完全失聯，船上管理層也可能無力或不願處理問題。雖然船員有權直接向外部主管當局投訴，但身處外國港口的船員可能面臨語言障礙、缺乏資源、對當地

知識不足以及難以有效聯繫外部主管當局或其本國領事館獲取外部幫助的困難。雖然公約強調程序應保護船員不因投訴而受迫害，但在船東失職的情況下，這些實際困難使得正式的投訴程序在船員最需要幫助時可能難以有效啟動和推進。

10. 通知程序合規：

- .1 對於船員遣返受到延誤的情況，港口國的主管當局應確保立即視情通知船旗國和船員國籍國或居住國的領事或當地代表。
- .2 如果船舶因嚴重不符合公約要求而被禁止開航，授權官員應立即將有關情況通知船旗國，並請船旗國的代表到場，若可能，要求其在規定的期限內答復。此外，授權官員還應立即通知開展檢查所在港口國的適當船東和船員組織。
- .3 如果發現船上的工作和生活條件不符合公約要求，且這些缺失為重大缺失，或與根據標準 A5.2.1 第 3 款提出的投訴有關，授權官員應提請開展檢查所在會員國的適當船員和船東組織注意這些缺失，必要時也可以通知船旗國的代表。
- .4 如果船員在港口國領土上被拘留，若該船員提出要求，主管當局應立即通知船旗國和船員的國籍國。相對的，主管當局也應通知船員有提出此種要求的權利。
- .5 港口國可將檢查報告的副本以及收到的船旗國的回應轉送國際勞工局執行長(Director-General)。如果在港口國控制中基於投訴發現的不符合情況未能在船舶或船旗國層面解決，港口國應將報告副本和船旗國的回應送交 ILO 執行長。雖然公約中沒有明確說明 ILO 執行長在收到報告後會如何直接「解決」個別遺棄案件，但這種報告機制有助於 ILO 記錄相關信息，提請相關方注意，並可能用於監督公約的實施情況和識別趨勢。

五、本末究竟

交通部航港局為因應非屬無害通過之外國船舶於我國領海滯留或發生海難案件之事前預防、事後處置及船員援助等，於 2022.08.01 訂定「強化管理外國船舶滯留我國領海作業要點」。在本要點第四條「外籍船員滯留我國援助機制」中規定的程序是：

一、對於外國擱淺船舶之滯留外籍船員，本局各航務中心依「滯留在我國海域之外籍船舶上外籍船員援助機制」，記錄滯留船員基本資料及定期填報關懷紀錄，主動定期關心滯留船員，協助船員儘早返國。

二、船員之訪視、關懷與相關協助：

1. 本局轄管航務中心應主動提供國際運輸工人聯盟(以下簡稱 ITF)聯繫電話及窗口，設定專責人員，建立船員與外界聯繫管道，提供必要之人道援助，以及適時提供並確保相關飲水、食物、禦寒衣物(必要時)、燃油、機電等物資無虞。
2. 有疑似人口販運案件，本局轄管航務中心應依「船員涉及人口販運通報機制」，通報當地司法警察機關及移民機關鑑別與處理。
3. 本局轄管航務中心應主動提醒船員得主張之薪資等法律上權利，船員於取得我國法院之「確定判決」或其他執行名義後，得與本局對船舶所有人公法上請求權合併執行，必要時本局得請法律扶助基金會協助船員進行相關司法及行政執行情序。

三、協助外國船舶上長期滯留我國之外籍船員回國之程序：

1. 本局轄管航務中心應主動聯繫船務代理、航商及船舶所有人，協助船員下船入境，以及協助調解船員與船舶所有人間之爭議。
2. 本局轄管航務中心應協助通知中華船員總工會、ITF 及天主教區船員宗會等團體，協請其調查本案始末及聯繫船旗國、船員國在臺辦事處等提供援助，協助船員返國，並聯繫內政部移民署，協助取得出境文件，辦理船員出境手續。
3. 倘無法與船舶所有人、航商或船務代理取得聯繫，本局應辦理下列事項：
 - (1) 本局船員組應主動聯繫 ITF 調查員，請其連繫該滯留船舶投保之 P&I 保險公司，促該公司依國際公約承擔應負責任。
 - (2) 本局轄管航務中心發函(或以電子郵件)通知 P&I 保險公司出面處理及支付相關保險賠償費用。
 - (3) 本局轄管航務中心發函建請外交部協助轉請船旗國依國際公約與慣例加強管理轄屬船舶所有人及要求其履行義務，並通知船員國協助安排船員遣返回國事宜。

首先，這個「要點」非常有意思，怎麼會僅設定對象是「對於外國擱淺船舶之滯留外籍船員」？

其次，從法律位階來看，各機關發布之命令，得依其性質，稱規程、規則、細則、辦法、綱要、標準或準則。這個「要點」，連「行政機關」發佈的「命令」的位階都得不到，所以基本上算是自己寫高興的。

然後這個「要點」下面還有「機制」，所以是不是「機制」所處理的對象也只限於「對於外國擱淺船舶之滯留外籍船員」？如果這個推論是正確的，那後面其實也很難再開講下去。難道航港局不擔心哪天要遣返被扣船的船員時，對造委請的訟棍痞子主張一來先唱衰「要點」、「機制」沒有拘束力，二來即便勉強認可「要點」、「機制」有拘束力，但遣返對象也僅適用「外國擱淺船舶之滯留外籍船員」？你怎麼因應律法的不適用？不過，這裡我們就當作沒這回事，繼續講吧！

回過頭來說，這個「要點」主要鎖定在「訪視關懷」與「協助返國」二部分，不過本「要點」關於核心的協助返國的處理方式既然是依照「滯留在我國海域之外籍船舶上外籍船員援助機制」處理，那就要來看看航港局 2021.05.25 核定 2023.10.31 修正之「滯留在我國海域之外籍船舶上外籍船員援助機制」的如下內容：

一、說明

- (一) 依國際公約及國際慣例，船舶及船上船員的行政管理為船旗國及船東的責任，考量船員法主要規範對象為國籍船舶上國籍與外籍船員、外國籍船舶之本國籍船員，至於外籍船上之外籍船員僱用均未透過我國航政機關，雙方簽訂契約內容也是屬於船旗國所管轄，不適用我國船員法之範圍。
- (二) 依海事勞工公約(MLC2006)規則 5.1 船旗國責任規定，各會員國有責任確保履行公約的各項責任，又規則 5.1.5 規定，各會員國應要求懸掛其旗幟的船舶具備公平、有效和迅速處理船員投訴的船上程序，爰此，依照國際慣例及海運實務，外籍船舶及其船上外籍船員勞動權益之保障，由僱用人依船旗國國家法律或條例或集體協定處理。
- (三) 依海事勞工公約(MLC2006)規則 2.5.2 財務擔保及 4.2.2 船東責任所屬之契約索賠處理之精神，為確保船東履行因僱用船員而產生的經濟責任，皆須向船東共同組成的協會投保防護與補償險(Protection & Indemnity, P&I)，其中亦包含船東同意給予船員的具體遣返權利，爰此，P&I 保險應可提供船員遣返所產生之相關費用。
- (四) 我國雖非海事勞工公約之締約國，但仍依海事勞工公約規則 5.2 港口國責任規定，任何外國船舶在正常業務航行或出於操作性原因停靠會員國的港口時，應確保公約實施和執行時負國際合作之責。爰此，依照國際慣例及海運實務，外籍船舶停靠我國港口時，透過港口檢查及相關申訴管道，提供必要之援助。

二、我國海域至錨泊區間海域安全之管轄

我國海域至錨泊區間偶有外籍船舶滯留，影響海域作業安全，請海洋委員會海岸巡防機關依權責驅離外籍船舶至我國領海外，以保障我國海域安全並宣示主權。

三、國際作法參考

- (一) 各國為宣示領海主權，遇有外籍船舶滯留該國領海內，除有緊急事故或人道考量外皆進行強制驅離，以確保海域安全，保障國籍船舶。
- (二) 倘若外籍船舶因海事案件致外籍船東放棄船舶，或是船舶發生勞資糾紛，船東積欠薪水、船員罷工，而使外籍船員長留滯在我國，因通常船上設備老舊且伙食飲水不足，使船員無法生存，爰在人道救援的立場上，先透過外交部等駐外聯繫窗口進行溝通，優先協助外籍船員返國，相關勞資爭議，致船員返國後再行調解。
- (三) 外籍船舶上滯留之外籍船員遣返權責
 1. 依海事勞工公約(MLC2006)標準 A2.5 規定，船東應負擔船員遣返之相關費用，包括關於遣返的目的地、旅行方式及各項安排，如船東未能負擔上述費用時，船旗國應安排船員相關遣返事宜，如船旗國未能適時處理，應由船員國安排該船員遣返回國，並向船旗國索取相關費用，後續由船旗國向船東索回遣返船員發生的費用。依據公約，船員遣費產生之相關費用，其負擔之優先順序為船東、船旗國、船員國，非屬港口國(我國)責任，惟基於人道救援，港口國可視需要提供生活必需品(如飲水、食物、禦寒衣物、石油、柴油、機電、醫療用品等)。
 2. 依海事勞工公約(MLC2006)準則 B2.5.1 規定，上述費用應至少包括以下項目：

- (1) 遣返目的地的旅費。
- (2) 從船員離船時起至抵達遣返目的地時止的食宿費。
- (3) 船員個人行李 30 公斤運至遣返目的地的運輸費。
- (4) 必要時，提供醫療協助使船員身體狀況適合旅行。

(四) 船員遺棄事件處理指導原則

船員遺棄案件如果需要司法程序解決，船旗國和港口國應與相關機構協調，提供人道救援。

四、航港局已訂定相關人道救援及協助返國作業流程，說明如下：

(一) 船員之訪視、關懷與相關協助：

1. 為提供基本生活必需品之人道協助，由航港局(航務中心)主動提供國際運輸工人聯盟(ITF)聯繫電話及窗口，設定專責人員，建立船員與外界聯繫管道，提供必要之人道援助，適時提供並確保相關飲水、食物、禦寒衣物(如必要)、燃油、機電、必要的醫療用品等物資無虞。
2. 為防制人口販運行為及保護被害人權益，倘有疑似人口販運案件，依「船員涉及人口販運通報機制」，航港局(航務中心)應立即通知當地司法警察機關鑑別與處理。
3. 外籍船員薪資部分屬私法契約範疇，須由該等船員自行主張，航港局將主動提醒船員其法律權利上的注意事項，船員取得我國法院的「確定判決」或其他執行名義後，與航港局對船東公法請求之行政執行合併執行，必要時將請法律扶助基金會協助船員。

(二) 協助外籍船舶上長期滯留我國之外籍船員回國之程序：

1. 航港局(航務中心)應釐清、查詢實際船舶所有人、代理人、船東、船務代理、船舶管理公司之關係，包含調閱該滯留船舶過去至今進出港時間，以及曾經委託過代理業代理進出港的相關委託書資料、聯絡地址與電話等。
2. 航港局(航務中心)成立協調平臺，聯繫中華船員總工會、國際運輸工人聯盟(ITF)、天主教區船員宗會、船代、航商或船東，協助船員下船入境、返國，以及協助調解船員與船東之間爭議。
3. 航港局(航務中心)聯繫移民署，協助取得出境文件，辦理船員出境手續。
4. 倘遇船東、航商或船代無法聯繫或不願出面處理，應辦理事項如下：
 - (1) 航港局(航務中心)主動聯繫國際運輸工人聯盟(ITF)調查員，請其連繫該滯留船舶投保之P&I保險公司促其依國際公約承擔應付責任，並請ITF協助提供P&I保險公司相關聯絡資訊供航港局(航務中心)聯繫用。
 - (2) 航港局(航務中心)發函(或以電子郵件)通知P&I保險公司出面處理及支付相關保險賠償費用。
 - (3) 航港局(航務中心)發函建請外交部協助轉請船旗國促請該國依國際公約與慣例加強管理轄屬船東與要求履行義務，並請船旗國提供船東相關註冊資料。
 - (4) 航港局(航務中心)發函建請外交部協助轉請船員國協助安排船員遣返回國事宜。

前面那個適不適用的岔題暫且大家先忘記一下，話說這個「滯留在我國海域之外籍船舶上外籍船員援助機制」是真的中規中矩，抓緊 MLC 2006 公約的核心精神，寫得

非常好，我都忍不住替當時擬稿的航港局同仁鼓掌，真的有讀書，有用功。和唐朝石頭希遷和尚《心藥方》一樣，咱們的船員遣返作業「果能依此服之，無病不瘥。」

直白的說，可憐的船員，被遺棄後所接續面臨的就是遣返的議題，公約明確規定船東有責任承擔遣返費用，直到船員到達規定的目的地。如果船東未能安排或負擔遣返費用，船旗國主管當局應安排遣返。其他國家若代為安排遣返，可以向船旗國收回費用，而船旗國可以向船東索回費用，甚至可以滯留船東的船舶直至其償付。在任何情況下，船員均不得被收取遣返費用，除因自身嚴重失職的情況外。外國港口的主管當局應對等候遣返的船員提供實際援助，並在延誤時通知相關國家。這是在船東遺棄船員後提供核心援助的關鍵機制。

公約也要求建立與船東責任相關的財務擔保制度，以確保因職業傷害、疾病或風險引起的船員死亡或長期殘疾相關的合約索賠能夠獲得賠償。此擔保應足額支付船員就業協議規定的合約賠償。財務擔保提供者在取消或終止擔保前需通知船旗國主管當局，並且船舶需攜帶財務擔保證明文件。公約的財務擔保制度也要求對遣返提供財務擔保。

我國的「滯留在我國海域之外籍船舶上外籍船員援助機制」是和 MLC 2006 這個精神相互呼應的。台灣的船員遣返機制簡化的說大概是：

1. 這事，是外國船船東的事，不要扯上我國的船員法；

- .1 (這裡想順道請教的是萬不幸我國的船員被遺棄在天涯海角，我國有沒有專門針對被遺棄船員權利保護的法律？有沒有存在有關被遺棄船員的概念界定？有沒有協助遣返我國船員的規定？¹⁶)(這個註釋很重要，記得抽空看一下。)

¹⁶ 關於保障我國船員權益的議題，雖然在現今的船員市場環境中，我國船員被遺棄的機率極微，但從國際公約的層面來看：

- .1 MLC 2006 規則 5.3 明確規定了會員國的勞工提供責任，包括確保實施公約關於船員招募和安置的要求，以及對其國民或居住在其領土的船員提供社會保障保護的要求。
- .2 MLC 2006 標準 A2.5.2 指出，如果被困於外國港口等候遣返的船員遣返受到延誤，外國港口的主管當局應確保立即視情通知船旗國和船員國籍國或居住國的領事或當地代表。這意味著船員國應接收此類通知並採取行動。
- .3 標準 A2.5.2 進一步規定，如果船東未能為有權得到遣返的船員安排或負擔遣返費用，船舶有權懸掛其旗幟的會員國的主管當局應安排有關船員的遣返。如果船旗國未能做到這一點，則船員被遣返起程的國家或船員為其國民的國家可以安排該船員的遣返，並向船旗國收回費用。這表明船員國籍國承擔著在船旗國失責時，安排本國船員遣返的補充責任。

- .2 (這裡想順道另外請教的是，萬不幸涉嫌遺棄船員的是我國的船東，那麼身為船旗國的台灣，在對其船舶進行監管、檢查、調查，確保船東遵守工資支付、具備有效的財務擔保、船員就業協議條款以及相關招募機構規定等方面的責任與的規定是什麼？

¹⁷⁾(這個註釋很重要，也請看一下。)

- .4 MLC 2006 標準 A1.4 要求會員國有效行使其對其領土內設立的船員招募和安置服務機構的管轄和控制。這些機構應經核驗表明符合國家法律和條例要求後才獲許可或發證。此外，會員國應確保存在一個保護機制(如保險)，賠償由於招募和安置服務機構或有關船東未能履行義務而可能給船員造成的資金損失，並確保船員了解其權利。這屬於船員國在船員就業前端的保障責任。

上面這四點，我國的相應法令規定在哪兒？航港局應該可以對應列出來。

- ¹⁷ 如果揭穿公司面紗(piercing the corporate veil)可以適用，當涉嫌遺棄船員的船東是我國國人時，所牽涉的 MLC 2006)及其修正案議題主要包括以下幾個方面：

- .1 MLC 2006 Rule 5.1：船旗國負有責任確保懸掛其旗幟的船舶實施並執行為履行公約義務而制定的國家法律或條例或其他措施。這包括通過建立制度，對懸掛其旗幟的船舶有效行使其管轄和控制，藉由定期檢查、報告、監督和可適用法律下的法律程序，以確保船員的工作和生活條件符合並持續符合公約的標準。船員遺棄事件的發生，直接表明船旗國船東未能履行其對船員的義務，因此牽涉到船旗國對其船舶監管和執行公約的整體責任是否到位。
- .2 MLC 2006 Rule 2.5, Standard A2.5.2, Guideline B2.5.2：(1)船員享有在特定情況下獲得遣返的權利。遺棄是觸發遣返權利的主要情況之一。(2)船東有責任安排並負擔船員遣返的費用。(3)如果船東未能這樣做，船舶所懸掛旗幟的會員國(即船旗國)主管當局應安排有關船員的遣返。這是船旗國在遣返問題上的首要補充責任。(4)港口國(船員被遺棄的港口所在國)在船員遣返受到延誤時，應通知船旗國和船員國籍國的代表。(5)船旗國應能夠向船東索回遣返船員所發生的費用。在某些情況下，船旗國可以滯留或要求滯留船東的船舶，直至其作出償付。(6)因此，船旗國船東的遺棄行為直接違反了其遣返船員的義務，並將觸發船旗國的補充責任以及後續的追償議題。
- .3 MLC 2006 Rule 2.5, Standard A2.5.1, Standard A4.2, Appendix A4-I, Appendix A5-I：(1)MLC 2006 及其 2014 年修正案要求船旗國確保懸掛其旗幟的船舶配備船員被遺棄財務擔保系統。(2)此財務擔保旨在支付被遺棄船員的基本需求(如食物、住宿、醫療)、遣返費用以及與遺棄相關的其他合理費用。(3)船舶必須攜帶由財務擔保提供者簽發的證書或證明文件，並將副本張貼在船上醒目位置。這些證明文件需要在海事勞工符合聲明和證書中列明。(4)如果財務擔保提供者取消或終止擔保，必須提前至少 30 天通知船旗國主管當局。(5)船東的遺棄行為表明其未能履行提供基本支持和遣返的義務，這直接指向了船上應有的財務擔保系統是否有效、是否到位，以及船旗國是否確保了這一要求的遵守。一些來源指出公約對財務擔保的規定不具有強制性，且缺乏懲罰性規定，這是現有制度的不足之處。(6)此外，Rule 4.2 下的船東責任相關財務擔保也涉及因職業傷害、疾病或風險導致的船員死亡或長期殘疾的合約索賠。雖然主要針對傷亡，但在某些情況下，與遺棄造成的健康惡化等問題也可能相關。
- .4 MLC 2006 Rule 2.2, Standard A2.2：船員被遺棄通常伴隨著船東拖欠或未能支付工資。公約對工資的計算、支付方式、支付時間以及扣減都有詳細規定。船東未能支付工資違反了這些規定，是遺棄事件的重要組成部分。
- .5 MLC 2006 Rule 2.1, Standard A2.1：船員就業協議 (Rule 2.1, Standard A2.1)：船員的就業條款和條件應在書面協議中規定，並應與公約標準一致。協議應包含船員的遣返權利等內容。船東

.3 (這裡想順道另外請教的是，萬不幸當上述的我國船員、我國船舶在沒有邦交的他鄉異國海角天涯被遺棄時，伸手出來救援的，卻是對岸熱心殷勤的中國政府時，身為船員國、船旗國的台灣政府是要樂觀其成？還是有什麼因應的做法？)

2. 援用法律準則是別人家船旗國國家法律或條例或集體協定；
3. 公約講的財務擔保及船東責任，冤有頭債有主，請去找船東的 P&I；
4. 台灣不是 MLC 公約之締約國，不過台灣還是會提供必要援助；
5. 我們的做法是：
 - .1 除有緊急事故或人道考量外，滯留外籍船舶皆進行強制驅離；
 - .2 透過外交部駐外聯繫窗口溝通，優先協助外籍船員返國，相關勞資爭議，等船員返國後，你們再自行調解；
 - .3 負擔遣返相關費用的責任優先序分別是：船東⇒船旗國⇒船員國⇒港口國。後續接手的苦主，請自行回頭去找船東索回遣返船員發生的費用。
 - .4 費用包括：旅費、食宿費、運輸費、醫療協助，沒有「等」。(這裡沒算的是下面第「6」點的行政動員和人力支出費用，算是航港局的功德金。)

遺棄船員，未能履行提供工作、支付工資和遣返的義務，這是對船員就業協議的嚴重違反。

- .6 MLC 2006 Rule 1.4, Standard A1.4, Guideline B1.4：公約要求會員國有效管轄和控制在其領土內設立的船員招募和安置服務機構。這包括確保這些機構獲得許可或發證，並建立保護機制，賠償船員因機構或船東未能履行義務造成的資金損失。如果船東透過這些機構招募船員後實施遺棄，則牽涉到船旗國(如果招募機構在其領土內)或船員提供國對招募機構的監管責任，以及這些機構是否履行了防止船員流落外國港口的職責。。
- .7 MLC 2006 Rule 5.1.4, Standard A5.1.4：船旗國的檢查員負責核查船舶是否符合公約要求。如果船旗國收到關於懸掛其旗幟船舶不符合公約要求的控訴或證據(例如涉及遺棄)，應採取必要步驟進行調查並確保矯正缺失。未能有效檢查或調查，導致遺棄事件未能預防或及時解決，是船旗國在執行層面的議題。
- .8 MLC 2006 Rule 5.1.5, Standard A5.1.5：船旗國應確保其船舶存在適當的船上投訴程序，以便船員提出關於違反公約要求的投訴。雖然投訴程序本身不能防止遺棄，但船員在遇到可能導致遺棄的情況(如拖欠工資、缺乏給養)時，應能通過船上程序反映問題。遺棄事件可能反映船上投訴程序無效或船員害怕因投訴而受迫害。

上面這八點，我國的相應法令規定在哪兒？航港局應該可以對應列出來。

- .5 船員遺棄案件，司法的就依司法程序解決，不要問我。
6. 航港局的人道救援及協助返國作業流程包括：
 - .1 船員的訪視、關懷；
 - .2 釐清、查詢實際船舶所有人、代理人、船東、船務代理、船舶管理公司之關係；
 - .3 成立協調平臺協助調解船員與船東之間爭議；
 - .4 聯繫移民署，協助取得出境文件，辦理船員出境手續；
 - .5 船東、航商或船代無法聯繫或不願出面處理時：
 - .1 聯繫國際運輸工人聯盟(ITF)調查員協助提供 P&I 保險公司相關聯絡資訊；
 - .2 通知 P&I 保險公司出面處理及支付相關保險賠償費用；
 - .3 請外交部協助轉請船旗國促請船東履行義務；
 - .4 請外交部協助轉請船員國協助安排船員遣返回國。

公約看起來好似四平八穩，我國的「滯留在我國海域之外籍船舶上外籍船員援助機制」看起來也好似妥妥當當。所以即便遇上船員被遺棄的問題時，港口國照著公約精神走，其實也好似沒事，反正有財務擔保制度，墊付的，理論上，有夢最美，希望相隨的，總可以期待要回來。問題是：

1. 如果船東不屬公約會員國？也就沒有援引公約的必要。
2. 如果船旗國不是公約會員國？也就沒有援引公約的義務。
3. 如果港口國不是公約會員國？援引公約時，對造可否質疑公約是否適用？
4. 即便是公約會員國，如果船旗國或船東主張在實施公約的某些細節時採用「實質上等效」的方法時，在具體執行遣返安排、財務擔保要求等方面是否

可能存在差異？

5. 對於那些故意利用複雜公司結構、頻繁更換船旗或資產轉移等手段逃避法律責任的船東，當船東主體難以追蹤或其資產難以執行時，即使有公約或其他法律條文存在，實際追責和獲得賠償是否依然可能？
6. 船東、航商或船代無法聯繫或不願出面處理時，港口國有沒有不處理的籌碼？

¹⁸(這個註釋很重要，也請看一下。)

疫情期間 2021.08.20 滯留台灣外海的 105 名印尼籍船員的遣返作業算是最大規模的一次，那一次是印尼政府買單。其他幾個案子，船東有沒有買單不知道，反正我們表面上也當作不知道真正幕後船東是誰，最後代理行買單了，我們也不要挖下去。至於有沒有其他零星個案被咱們政府買單的，這裡就不研究了。

真實的景況是，船員遺棄資料庫 ILO/IMO Joint Database on Abandonment of Seafarers 網頁裡頭的 22 起在台灣案例中，並沒有重疊到前述 105 名印尼籍船員的遣返案例，除此之外，台灣歷年有關扣押船舶的船員遣返案件，也沒有列入 ILO/IMO 船員遺棄資料庫。像這種極為罕見的船員遺棄案、船員遣返案，在台灣真實的發生頻率到底有多少？我其實也不想研究。

前不久，去了一趟安平引水辦事處與引水人聊天，順道搭了引水船繞港區一圈。我深深覺得，1951 年陳達儒作詞、許石作曲的那首在港邊殷切等待著愛人歸來安平的《安平追想曲》，可以「倒著」新唱了，時空變遷，現在是被遺棄船員的家屬，等待著他們的愛人從「安平港」快快歸來！

¹⁸ 船員會不會被拋棄完全只看一件事，就是 P&I 是誰。P&I 就是船東有錢的爸爸，好的 P&I 絕不會，也不敢遺棄船員，就算船東不要船員，P&I 也一定會撿回來。所以重點在於沒人要處理時，究竟有沒有有一個負責任的 P&I？有就沒問題。但若是 P&I 是假的或爛的，那就真的神仙難救，前面所舉 22 的遺棄船員的例子中，除了一個是 American P&I (這件應該查察看發生啥事？)要不然就是查無 P&I，要不然就是 P&I 的名字連聽都沒聽過。



資料來源：<https://issues.ptsplus.tv/articles/4615/>



