



5月30日,广东省高级人民法院首次发布海事审判十大典型案例,其中,用人单位未依约为海外作业船员购买商业保险一案,引起行业广泛关注。不光商业保险权益,海员们的社会保障权益也面临着一些困境。近日,本报记者探访了一些海员的社会保障现状,以期引起社会对这一特殊群体社保权益的关注。

海上漂泊的他们 社保权益如何维护?

全媒记者 甘琛

覆盖不足与缴费困境

社保,作为公民的基本保障,在海员这一特殊群体中却面临着诸多挑战。

“我们这艘船一般有24—28名船员,其中三分之二是公司的自有船员,每个月公司都会为他们按时缴纳社保。”“长航宏图”轮船长周军武告诉记者。

自有船员指的是公司自己雇佣的船员,像国内的一些大型国有企业和航运公司,比如中远海运、中海油服、长航集团等,一般都采用这种形式。所招聘的船员为企业的长期正式员工,按时缴纳社保。

但除了自有船员外,船上还会有一些劳务派遣船员。这些船员与劳务派遣公司签订协议,而不是与航运公司签协议。“长航宏图”轮上有三分之一的船员就是通过劳务派遣形式上船工作的。周军武坦言,对于这部分船员的社保缴纳情况,他并不清楚。

但他听说,一些船

公司或劳务派遣公司为了降低成本,存在不按规定按时按标准缴纳社保的情况。

根据《2022年中国船员发展报告》,我国具有海上服务资历的海员为43.4万人,我国前7大船员管理公司或海员劳务公司的海员外派量占2022年海员外派总数的84.6%,其劳动合同制海员总人数约为4.4万人,仅为具有海上服务资历海员总数的10%,这表明我国海员能依法依规享受“五险”的人数较低。这一数字也凸显了海员社保权益保障的严峻现实。

海员职业的流动性大,也造成了这一特殊群体的社保缴费困境。不少海员跑一两个航次,就会更换新的公司,这使得他们的社保难以固定在一个地方缴纳。而许多地方规定社保缴满一定年限才能享受相关待遇,这使得许多船员宁愿选择多拿点钱,然后到老家自己缴纳社保,而不是由公司缴纳。

缴费基数低与重复保障

海员社保缴费基数低也是普遍现象。全国人大代表、中国远洋海运集团有限公司船长倪迪告诉记者,在他调研的前7大船员管理/劳务公司中,只有45%的海员依法足额缴交社保。而剩下55%的海员都是按照当地的最低缴费基数来缴纳“五险”等费用。

海员社保缴费基数低也与海员职业的流动性和特殊性有关系。当前许多海员选择了灵活就业的缴费模式,这导致海员个人承担了较高的保险费用,却达不到预期的保障效果。据武汉市人力资源和社会保障局一位工作人员介绍,在灵活就业缴费模式下,海员需要自行承担全部24%的养老保险费用。然而,这笔费用中仅有8%的部分会直接进入个人的养老保险账户,而剩余的16%则会划入统筹基金。“这笔进入统筹基金的部分存在一个问题,即它不能

随着船员的流动就业而实现异地转移。”正因如此,部分海员宁可选择较低的缴费基数来缴费。

此外,海员在船上工作期间,还存在重复保障的问题,即需要缴纳社会保险与行业强制商业保险。根据我国法规,船东公司既要为海员依法足额缴纳“五险”,又需要足额购买船东保赔险,才能满足履约要求。这部分费用不是小数目。“我们以单船配员21人为例,一艘依法合规运营的五星旗船舶每年大概比非五星旗船舶多130万至204万元成本。”倪迪说。

为了降低成本,对于在非五星旗船舶上工作的中国海员的社会保障,船东多会以船旗国要求及本企业签署的集体协议为托辞,不按中国的“五险”费用标准支付,而是选择中国的“社保洼地”为在其船上工作的中国海员购买最低缴费基数的社会保险。

借鉴国内外经验完善海员社保体系

“尽管海员们重复缴纳了社保费用,但在境外受伤时却无法享受到国内医疗保险的保障。”张嵘,一位在“OOCL NORFOLK”轮船上工作的船员,向记者表达了他对海员社会保障问题的担忧。

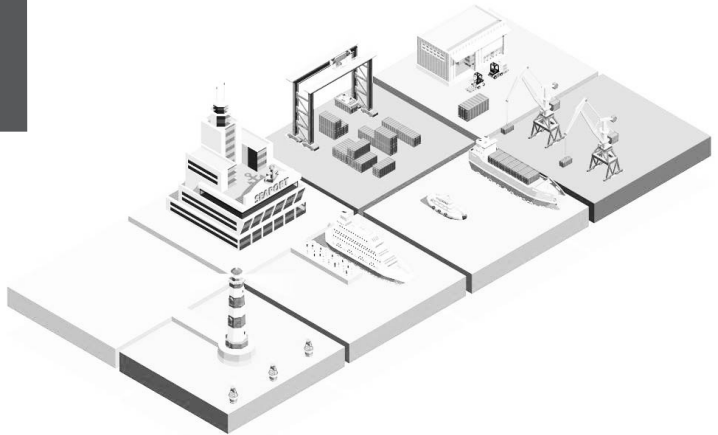
张嵘的担忧反映了许多海员面临的共同问题。倪迪建议,可以参考英国、德国、印度、菲律宾等国的成功实践,针对海员重复缴费却不能充分分享的社会保障资金,设立一个独立的基金池,如海上人身损害保险基金,专项用于反哺和帮扶等工作。

“还可以参照远洋船舶船员个税减免政策,对船员境外就业期间所缴纳除养老保险以外的其余‘四险’全额退还,或下调除养老保险

以外的其余‘四险’的缴费基数。”倪迪说。

而针对覆盖不足、缴费基数低等问题,倪迪建议构建多层次、多渠道、多类别的社保缴纳体系,以更全面地满足船员的多样化社保需求。他特别指出,应引入社会资本和商业化保险公司,以拓宽工伤、生育保险等个人参保渠道,为船员提供更多的选择和灵活性。“考虑按工作地或居住地选择缴纳和保障地,解决船员流动性大带来的社保缴纳难题。”

他的这一建议得到了“连平湖”轮船员李福元的支持:“如果可以按照居住地来缴纳社保,我就不担心在哪个公司哪条船上上班了,我的选择性就更多了,哪里开工资高我就去哪里!”



延伸阅读

关乎船员切身利益

近日,中国海员建设工会与中国船东协会经过平等协商,新增人民币作为制定中国船员最低基薪标准时的使用币种,并确定2024年4月至2025年4月期间中国船员人民币最低基薪标准。该标准参考中国人民银行公布的上一年度美元平均汇率制定,每年度调整一次,与美元最低基薪标准共同写入《中国船员集体协议(A类)》(简称《协议》),具有同等效力。

接下来,一起了解新一轮《协议》的条款变化。

优化船员工资 计算方式

船员在船期间,以每日工作8小时为依据施行综合计算工时制。船员综合计算工作时间超过法定标准工作时间的部分,应视为延长工作时间,并依法支付船员延长工作时间的工资。

按照国际劳工组织公布的基薪标准,船上应按30日标准发放基薪。船东和船员可按劳务市场标准协商实际工资报

酬,但基薪不得低于本协议所规定的最低基薪。

较之前明确了小时基薪标准,按新计薪标准,船员固定加班费将有相应提高。以固定8小时计算,小时薪资提高了约25%。

规范提前解除劳动合同 和上船协议程序

新修订《协议》要求船舶应成立船上劳动关系协调小组。协商小组至少由3名成员组成。

双方对劳动合同或就业协

议解除不能达成一致的,公司应通知协调小组在船组织召开协商会议。协调小组应在收到通知后5天内召开协商会议。

协商会议召开后,双方对解除劳动合同或就业协议能够达成一致意见的,应书面约定双方权利义务,明确各自承担责任、书面约定工资结算清单、结算方式和结算时间。

无论因何种原因提前解除劳动合同或就业协议,公司不得扣发或迟发船员全部或部分工资,不得要求船员承担寻找替代船员的费用。(文字来源于中国船东协会)

2024年BDI第22周报(5月27日-5月31日)

BDI五月均收1890点 大盘或进入调适性盘整

俞鹤年

总体状况:

2013年1月2日至本周共2852个交易日,其中BDI大于2000点占433个或15.18%;1000点至2000点区间占1404个或49.23%;小于1000点占1015个或35.59%,合计2419个交易日在2000点(含)以下,占84.82%。BDI从1985年1月4日设立1000点迄今39年,至本周收盘值为1815点,增815点或81.5%,年均增20.9点或2.09%,低于时下银行存款年利率,较上周增0.5点或2.45%,本周总体料将进入供需磨合盘整。

BDI:

本周BDI一平一降三升三降。收盘值为1797点,环比转涨

18点或1.00%;周增幅0.91%,较上周续高3.47%;年内净增转升至-7.10%;周均值1797点,环比续跌18点或0.99%,较上周减跌89点或83.18%;同比去年的989点高808点或81.70%,去年同周增幅为-23.19%,比本周低124.10%。本周BDI四项指标(最高值、收盘值、最低值、平均值)唯收盘值高于上周,且全部低于去年尾周。

BCI:

本周BCI亦一平一降三升。收盘值为2820点,环比转涨207点或7.92%;周增幅7.73%,较上周续高10.01%;年内净增转升至3.35%。周均值2693点,较上周转升64点或2.43%,止跌增长231点

或138.32%;同比去年的1268点高1425点或112.38%,去年同周增幅-37.41%,比本周低45.14%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为23389美元,较上周转涨1715美元或7.91%,止亏增盈2221美元或438.93%;周均值22336美元,较上周转涨534美元或2.45%,止亏增盈1905美元或138.95%;同比巴拿马型船,收盘值续超8149美元或53.47%;周均值续超6497美元或21.44%,较上周分别扩差21.44%和7.24%。

BPI:

本周BPI一平四降。收盘值为1693点,环比续跌131点或7.18%;周增幅-7.39%,较上周转低

7.33%,年内净增续跌至-8.88%;周均值1760点,较上周续跌64点或3.51%,减跌26点或28.89%;同比去年的1049点高711点或67.78%;去年同周增幅为-8.16%,比本周低0.77%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为15240美元,较上周续跌1176美元或7.16%,增亏1165美元或10590.91%;周均值15839美元,较上周续跌458美元或2.81%,减亏470美元或50.65%。

BSI:

本周BSI亦一平四降,收盘值为1278点,环比续跌48点或3.62%,较上周减跌28点或35.44%;周增幅-3.66%,较上周续

高2.10%;年内净增续跌至-5.90%,周均值1298点,较上周续低65点或4.77%;同比去年的434点高354点或50.23%。去年同周增幅-14.17%,较本周低10.51%。

涨跌势:

本周BDI、BCI、BPI、BSI全无5+连升(降)成波涨(跌)势。

走势看点:

本周BDI架构各指数年内净增率如下:

转升:BDI至-7.10%,BCI至-3.35%;续跌:BPI至-8.88%;BSI至-5.90%;去年同期依次为:-34.02%、-19.22%、-32.12%和-26.00%;走势同比将去年远远甩在后面。

本周终结五月(共22个交易日),各指数月线均值如下:BDI为1890点,环增159点或9.19%,BCI为2783点,环增367点或15.19%,BPI为1867点,环增74点或4.13%,BSI为1402点,环增51点或3.77%。整体仅次于三月,居年内第二。本周开盘全线0增幅,犹如乐曲的休止符,或预示大盘进入供需磨合的调适性盘整。

从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看,海岬型船为7.72%对7.73%,落差为0.01%,与上周持平;巴拿马型船为-7.36%对-7.39%,落差为0.03%,较上周扩差0.02%。大船升,中小船跌,形成对冲制衡状态。