

新冠疫情下的船員危機——管道的盡頭還有光明嗎？

Alice Amundsen 女士是 Gard 全球人身理賠領域的負責人。其團隊負責處理 Gard 會員提起的、每年數以千計的船員索賠。我們有幸採訪到了她。她分享了一些見解，為我們簡單介紹了 Gard 迄今為止在處理新冠疫情下船員危機方面的經驗，以及今後船員疫苗接種所面臨的挑戰。



Alice，正如我們所瞭解到的，新冠疫情一波接著一波，統計資料轉瞬就會過時。儘管如此，根據 Gard 接報的新冠病毒相關事件，您能介紹一下從中得到的感悟和經驗及其所反映的趨勢嗎？

很遺憾，新冠疫情對人身相關索賠案件產生了深遠的影響，幾乎占到了 2020 年 Gard 接報的船員疾病索賠案件的一半。到目前為止，我們尚未發現船員死亡人數在總體上有明顯增長，但值得注意的是，船員死亡總數中有 10% 是由新冠病毒引起的。令人悲傷的是，船員死亡人數可能呈上升趨勢，因為在過去的幾周裡，我們接報了一連串的船員死亡事件，死亡原因包括新冠病毒感染和自殺。

這場全球疫情造成的影響，包括精神疲勞，可能是我們所目睹的涉及精神疾病、由精神疾病導致的人身傷害和自殺等案件數上升的唯一最重要因素。這是一個不幸而令人擔憂的趨勢。我們希望能更好地理解這一趨勢。

您是否發現近期有什麼變化可能是由於病毒變異引起的？您認為不久的將來情況會怎樣？

我們擔心，新冠危機最嚴重的時刻尚未到來。上個月，Gard 接報的新冠病毒相關事件數創下了新高，有將近 100 起病毒爆發，涉及的感染人數還要多得多。

這是我們第一次得知船上的病毒爆發感染了大部分船員，其中大多數人出現了症狀，並可能導致船舶營運出現重大問題。而在疫情全球大流行的早期，船舶往往只有一名船員的新冠病毒檢測結果呈陽性，而且除非需要醫治，否則他會在船上接受隔離。

如今，我們看到一艘艘船被整船隔離起來，原因是大多數船員都被感染了。這極有可能是由於冠狀病毒的變異引起的。世界最大船舶管理公司之一 Synergy 公司的首席執行官 Rajesh Unni 針對這些傳染性更強的毒株發表了看法，將其描述為航運業的災難之源，它們迫使更多的船舶停航，每次長達兩周時間，對此還沒有考慮對心理健康的影響。

我們在媒體上看到了印度災難性的第二波新冠疫情下的令人心痛的狀況。這一現實的人道主義問題蔓延到了航運業，受影響的不僅僅是海員，還有他們的家人。去年，船員換班規程的實施促使各國開啟了船員換班通道，但由於印度的疫情，通道可能會再次關閉。

印度人民所受的苦難確實令人痛心。您提到船員換班可能會受到影響，能詳細地說一說嗎？

印度是僅次於中國、菲律賓和俄羅斯的第四大海員來源國。據估計，印度海員約有 8 萬人。由於新加坡、日本、澳大利亞、阿聯酋和大多數歐洲國家重新出臺了限制船員換班的措施，因此，目前約有 30% 的印度海員留在家中。隨著船東和管理人被迫再次延長在船船員的合約，有些人預測這一次的船員危機可能比去年更為嚴重。據估計，目前仍有 20 萬名在船海員的合約已經到期。這是因為在檢疫規程日異月殊、商業航班一票難求的情況下，組織船員下船回國以及新船員上船接替的工作變得異常困難。

如果印度、巴基斯坦、土耳其和其他國家的病毒感染人數激增，我們可能需要在一段時間內再次採取更嚴格的措施。世衛組織已經向歐洲發出警告：隨著越來越多國家報告了印度新冠變異病毒的感染病例，疫苗（由於供應短缺和接種工作推進緩慢）也無濟於事，印度式的疫情爆發可能會在歐盟發生。這種印度變種病毒現已被列為全球關注的病毒變體。有初步研究顯示，它更容易傳播。

顯然，接種疫苗是保障海員安全的最佳做法。一些國家在為公民接種疫苗方面，遠遠領先於其他國家。對於海員來說，情況又如何呢？

經濟學人智庫曾經預測，將有超過 85 個低收入國家在 2023 年之前無法得到普遍的疫苗接種，而且在 2024 年之前無法實現群體免疫。國際航運公會的資料顯示，全球海員中有 90 萬人來自發展中國家，比海員行業總人數的一半還要多得多。

菲律賓的疫苗接種工作直到 3 月 1 日才開始，目標是覆蓋多達 7000 萬人。在最初的兩個月裡，只接種了 180 萬劑次，相當於該國人口的 1.4%。根據菲律賓政府的資料，總共有 549,000 名在職海員被部署在海外；儘管海員接種疫苗的優先順序提高了，但仍然需要幾個月才能完成他們的接種工作。

許多國家的政府都承諾為海員接種疫苗，但只有不到三分之一的聯合國會員國遵循指令，將海員認定為關鍵工人（key worker），以便他們登輪、下船並接種疫苗。

更多的政府並沒有採取上述舉措，這確實令人感到沮喪。海員們在疫情全球大流行期間維持了世界貿易的運轉；更不要忘記，一些在貨輪上工作的海員不僅通過運輸疫苗，推動了疫苗的接種工作，還在世界各地運送關鍵性的醫療用品和個人防護裝備，在這些方面發揮了至關重要的作用。

我們如何解決疫苗接種的難題？業界有哪些舉措，能確保海員們接種到疫苗？

國際海事組織正在與世界衛生組織、聯合國疫苗獲取機構 Covax 以及各成員國合作，為海員設立各類疫苗接種中心。國際航運公會目前正在研究一些提案，包括通過由世界衛生組織參與牽頭的 Covax 計畫聯合採購疫苗，以及在各主要國際港口設立疫苗接種中心。

然而，這需要時間。即使是像英國這樣在疫苗接種計畫方面最為領先的國家，也可能要到 2021 年的最後一個季度才能為海員提供疫苗。

菲律賓等國家政府的公私合作專案已經開始招投標。這些國家計畫由生產商直接向船東提供疫苗，再由船東分配給關鍵工人並為其接種，但這最早也要到 7 月份才能開始供應。

假如船東可以自行安排為其船員接種疫苗，則必須確保相關疫苗已獲得世衛組織或國際、國內相關監管機構批准供緊急使用。

此外，在私營供給市場上，某批疫苗系非法獲得、屬假冒或不安全疫苗的風險都有可能增加。船東在採購疫苗時，必須履行適當的謹慎義務。其需要確保疫苗是從聲譽良好的公司購得，並且通過了安全性檢查。歐洲刑警組織近期發佈警告稱，有組織的犯罪團夥正在參與生產和經銷假冒的新冠疫苗和檢測試劑。

這條管道的盡頭有光明嗎？

這場全球疫情無疑讓航運業以及海上和岸上工作人員備受關注。我感到，這個行業空前地團結在了一起。我們齊心協力，為海員爭取關鍵工人地位，以便船員們能夠自由地出行和回家，優先接種疫苗，並在安全的環境下工作。代表船東的國際航運公會等行業團體與代表海員的國際運輸工人聯合會建立了前所未有的夥伴關係。他們攜手為全行業的利益開展了聯合遊說和宣傳活動。因此，我確實看到了隧道盡頭的曙光；但是要走到那裡，還需要一些時間。



作者：Alice Jackson Amundsen
副總裁，阿倫達爾