

新冠疫情下的船员危机——管道的尽头还有光明吗？

Alice Amundsen 女士是 Gard 全球人身理赔领域的负责人。其团队负责处理 Gard 会员提起的、每年数以千计的船员索赔。我们荣幸采访到了她。她分享了一些见解，为我们简单介绍了 Gard 迄今为止在处理新冠疫情下船员危机方面的经验，以及今后船员疫苗接种所面临的挑战。



Alice，正如我们所了解到的，新冠疫情一波接着一波，统计数据转瞬就会过时。尽管如此，根据 Gard 接报的新冠病毒相关事件，您能介绍一下从中得到的感悟和经验及其所反映的趋势吗？

很遗憾，新冠疫情对人身相关索赔案件产生了深远的影响，几乎占到了 2020 年 Gard 接报的船员疾病索赔案件的一半。到目前为止，我们尚未发现船员死亡人数在总体上有明显增长，但值得注意的是，船员死亡总数中有 10% 是由新冠病毒引起的。令人悲伤的是，船员死亡人数可能呈上升趋势，因为在过去的几周里，我们接报了一连串的船员死亡事件，死亡原因包括新冠病毒感染和自杀。

这场全球疫情造成的影响，包括精神疲劳，可能是我们所目睹的涉及精神疾病、由精神疾病导致的人身伤害和自杀等案件数上升的唯一最重要因素。这是一个不幸而令人担忧的趋势。我们希望能更好地理解这一趋势。

您是否发现近期有什么变化可能是由于病毒变异引起的？您认为不久的将来情况会怎样？

我们担心，新冠危机最严重的时刻尚未到来。上个月，Gard 接报的新冠病毒相关事件数创下了新高，有将近 100 起病毒爆发，涉及的感染人数还要多得多。

这是我们第一次得知船上的病毒爆发感染了大部分船员，其中大多数人出现了症状，并可能导致船舶营运出现重大问题。而在疫情全球大流行的早期，船舶往往只有一名船员的新冠病毒检测结果呈阳性，而且除非需要医治，否则他会在船上接受隔离。

如今，我们看到一艘艘船被整船隔离起来，原因是大多数船员都被感染了。这极有可能是由于冠状病毒的变异引起的。世界最大船舶管理公司之一 Synergy 公司的首席执行官 Rajesh Unni 针对这些传染性更强的毒株发表了看法，将其描述为航运业的灾难之源，它们迫使更多的船舶停航，每次长达两周时间，对此还没有考虑对心理健康的影响。

我们在媒体上看到了印度灾难性的第二波新冠疫情下的令人心痛的状况。这一现实的人道主义问题蔓延到了航运业，受影响的不仅仅是海员，还有他们的家人。去年，船员换班规程的实施促使各国开启了船员换班通道，但由于印度的疫情，通道可能会再次关闭。

印度人民所受的苦难确实令人痛心。您提到船员换班可能会受到影响，能详细地说一说吗？

印度是仅次于中国、菲律宾和俄罗斯的第四大海员来源国。据估计，印度海员约有 8 万人。由于新加坡、日本、澳大利亚、阿联酋和大多数欧洲国家重新出台了限制船员换班的措施，因此，目前约有 30% 的印度海员留在家中。随着船东和管理人被迫再次延长在船船员的合约，有些人预测这一次的船员危机可能比去年更为严重。据估计，目前仍有 20 万名在船海员的合约已经到期。这是因为在检疫规程日新月异、商业航班一票难求的情况下，组织船员下船回国以及新船员上船接替的工作变得异常困难。

如果印度、巴基斯坦、土耳其和其他国家的病毒感染人数激增，我们可能需要在一段时间内再次采取更严格的措施。世卫组织已经向欧洲发出警告：随着越来越多国家报告了印度新冠变异病毒的感染病例，疫苗（由于供应短缺和接种工作推进缓慢）也无济于事，印度式的疫情爆发可能会在欧盟发生。这种印度变种病毒现已被列为全球关注的病毒变体。有初步研究显示，它更容易传播。

显然，接种疫苗是保障海员安全的最佳做法。一些国家在为公民接种疫苗方面，远远领先于其他国家。对于海员来说，情况又如何呢？

经济学人智库曾经预测，将有超过 85 个低收入国家在 2023 年之前无法得到普遍的疫苗接种，而且在 2024 年之前无法实现群体免疫。国际航运公会的数据显示，全球海员中有 90 万人来自发展中国家，比海员行业总人数的一半还要多得多。

菲律宾的疫苗接种工作直到 3 月 1 日才开始，目标是覆盖多达 7000 万人。在最初的两个个月里，只接种了 180 万剂次，相当于该国人口的 1.4%。根据菲律宾政府的数据，总共有 549,000 名在职海员被部署在海外；尽管海员接种疫苗的优先级别提高了，但仍然需要几个月才能完成他们的接种工作。

许多国家的政府都承诺为海员接种疫苗，但只有不到三分之一的联合国会员国遵循指令，将海员认定为关键工人（key worker），以便他们登轮、下船并接种疫苗。

更多的政府并没有采取上述举措，这确实令人感到沮丧。海员们在疫情全球大流行期间维持了世界贸易的运转；更不要忘记，一些在货轮上工作的海员不仅通过运输疫苗，推动了疫苗的接种工作，还在世界各地运送关键性的医疗用品和个人防护装备，在这些方面发挥了至关重要的作用。

我们如何解决疫苗接种的难题？业界有哪些举措，能确保海员们接种到疫苗？

国际海事组织正在与世界卫生组织、联合国疫苗获取机构 Covax 以及各成员国合作，为海员设立各类疫苗接种中心。国际航运公会目前正在研究一些提案，包括通过由世界卫生组织参与牵头的 Covax 计划联合采购疫苗，以及在各主要国际港口设立疫苗接种中心。

然而，这需要时间。即使是像英国这样在疫苗接种计划方面最为领先的国家，也可能要到 2021 年的最后一个季度才能为海员提供疫苗。

菲律宾等国家政府的公私合作项目已经开始招投标。这些国家计划由生产商直接向船东提供疫苗，再由船东分配给关键工人并为其接种，但这最早也要到 7 月份才能开始供应。

假如船东可以自行安排为其船员接种疫苗，则必须确保相关疫苗已获得世卫组织或国际、国内相关监管机构批准供紧急使用。

此外，在私营供给市场上，某批疫苗系非法获得、属假冒或不安全疫苗的风险都有可能增加。船东在采购疫苗时，必须履行适当的谨慎义务。其需要确保疫苗是从声誉良好的公司购得，并且通过了安全性检查。欧洲刑警组织近期发布警告称，有组织的犯罪团伙正在参与生产和经销假冒的新冠疫苗和检测试剂。

这条管道的尽头有光明吗？

这场全球疫情无疑让航运业以及海上和岸上工作人员备受关注。我感到，这个行业空前地团结在了一起。我们齐心协力，为海员争取关键工人地位，以便船员们能够自由地出行和回家，优先接种疫苗，并在安全的环境下工作。代表船东的国际航运公会等行业团体与代表海员的国际运输工人联合会建立了前所未有的伙伴关系。他们携手为全行业的利益开展了联合游说和宣传活动。因此，我确实看到了隧道尽头的曙光；但是要走到那里，还需要一些时间。



作者：Alice Jackson Amundsen
副总裁，阿伦达尔