

## 中国如何处置 COVID-19 阳性船员病例

中国对 COVID-19 的零容忍和严格的边境控制，持续对停靠中国港口的船员和船舶带来巨大影响，尤其是在船员 COVID-19 检测呈阳性的情况下。



中国对 COVID-19 疫情的零容忍政策给许多船员带来了巨大压力，使船舶经营者面临着挑战和高昂的成本。目前，目的港为中国港口的船舶面临严格的疫情防控措施。协会了解到，中国各口岸的疫情防控措施不尽相同。由于局部疫情爆发和区域封锁，港口防控措施也可能在短时间内改变。并且，由于缺乏必要的岸上工作人员（如引航员、码头工人和验船师等）而导致港口拥堵和延误的情况并不少见。此外，若船上出现一名或多名船员 COVID-19 检测呈阳性等不幸情况，获得及时的医疗救助往往很困难，据会员报告，由此产生的延误及相关费用相当大。在一些中国港口，载有确诊或疑似 COVID-19 病例的船舶甚至被拒绝进港开展货物作业或船舶维修。

积极的一面是，中国国务院最近发布了一则通知（〔2021〕136号），宣布实施一套适用于中国所有地区的 COVID-19 联防联控机制。其目的是维护航运供应链和船员的权利。详情请参阅 [Oasis 第 2109 号通函](#)。

## 建议

协会强烈建议船长在抵达中国任一港口之前，就现行的有关限制和其他预防措施，寻求当地港口当局和船舶代理的指导。

船舶经营人应在继续推广疫苗接种和遵守行之有效的健康措施（例如戴口罩、保持安全距离和手部卫生）基础上，密切关注疫情的发展和受 COVID-19 影响的地区。船舶经营人还应审查其船员换班管理计划，落实 IMO 关于船员换班和旅行的决议中所有相关建议，并为其船队提供 COVID-19 检测试剂盒，作为对港口当局的额外保证。

对于在中国港口或前往中国港口的载有 COVID-19 阳性船员病例的船舶，需强调以下几点：

- **保留船舶如何执行和实施 COVID-19 疫情防控计划的有力证据。**对于载有受感染船员的船舶，必须遵守现行的 IMO 和行业 COVID-19 指南以及中国港口的要求，以提高船员的安全意识并防止病毒传播。所有实施措施的证据，如相关培训、体温/健康状况监测等，都很重要。若在上一停靠港或抵达中国港口前 14 天内发生船员换班，则接班船员应在登船前 3 天内进行 PCR 检测，并持有中国驻外使领馆指定或认可的机构出具的 COVID-19 检测结果阴性的文件。
- **在安排船舶进入中国港口前，核实当地有关处理船上 COVID-19 阳性病例的政策。**一旦船上确认有一名或多名 COVID-19 阳性船员，请务必联系该船的当地代理或 Gard 中国通代，了解中国港口的最新疫情防控要求，并采取必要的行动，以避免延误并减少由此产生的各项费用。应要求当地代理提供可能产生的额外费用的估价。为避免延误或产生过多的额外费用，会员还可以考虑跳过挂靠港或选择在其他港口遣返生病船员。
- **尽早指派当地通代/律师。**除了获得上述建议的信息和估价，还可以指定 Gard 当地通代或律师，以便更好地评估中国港口的情况，并审查所产生费用的合理性。例如，他们可以参加地方当局就与船舶接触的岸基工作人员的检疫要求的会议，监督代

理与有关第三方关于船舶停泊、货物作业、消毒、引航和离泊计划等相关事项进行的商谈，并就合理费用提供建议和协商。

- **指定代理代表会员处理 COVID-19 疫情。** 会员可考虑与承租人共同指定代理，或自己指定一名保护代理，以维护其在处理船舶进出港时的利益。最好尽早这样做，因为一旦代理人 与地方当局就案件进行了初步接触，通常就不可能更换代理了。Gard 通代可以协助推荐代理。

- **要求缴付的任何款项均为预付款，须在审阅证明文件后，由会员批准。** 一些据称由第三方收取的费用项目，有时在船舶开航前没有发票或收据证明。建议会员与代理达成协议，明确支付给他们的任何款项都不是最终结算，而是预付款或现金押金，应提供有力的证明文件，包括但不限于最终账单、有效的税务发票和付款证明。Gard 的一些会员报告在以下方面面临较高费用：

- **码头费：**对于国际航行船舶，停泊在泊位的非生产性停泊费用按小时计算。如果不能确认可以开展货物作业并且实际可行，最好不要靠泊，以避免过多的非生产性停泊费用和其他港口特定费用，如保安费用、收益损失等。
- **消毒费：**在中国港口期间，无论受感染船员是否离船，当地海关通常都要求对船舶进行消毒。由于 COVID-19 消毒没有统一的收费标准，因此消毒公司收取高额费用的情况很常见。建议会员在允许的情况下要求对方提供报价，包括具体的消毒计划和相关费用。协会亦建议船长记录消毒公司在船上进行的消毒活动。
- **隔离相关费用：**船上的代理和引航员，以及从事货物作业的工人，都可能被认定为感染船员的密切接触者而被视为“高危人群”，需要进行强制隔离。隔离期间的个人防护装备、住宿、膳食甚至收入损失等各项费用可能会被第三方公司提出索赔。

- **向其他官方机构寻求帮助。** 根据具体情况，会员和船长有时会发现，拨打政府 24 小时政务服务热线求助会有所帮助(拨打 12345，如处在港口城市以外，号码前加拨国家码和区号)，或向受感染船员/会员的使领馆寻求帮助处理问题。值得注意的是，中国交通运输部最近宣布成立了一个[特别工作组](#)，当在中国港口遇到换班问题时，可联系该小组寻求帮助(电话:+86 10 65299809 /电子邮件:cyhb@msa.gov.cn)。然而，目前，该小组的工作范围仅为中国船员换班提供帮助。

## 与 COVID-19 相关船员索赔的 P&I 保险

疫情期间，协会发现当下的索赔与以前的有些不同，也更加复杂。对于会员而言，区分运营费用和可获得的保险费用并非易事。在 [2021 年 12 月 14 日的洞察文章](#)中，协会总结了承保的关键要素，并就准备索赔文件的最佳做法提供指导。

关于在中国的 COVID-19 阳性船员病例，一些会员报告称，有些地方不发布记录 COVID-19 阳性检测结果的医疗报告，而是通过微信或电话传达检测结果。为了会员能够记录阳性检测结果，协会建议对通过微信收到的检测结果进行屏幕截图，如果是通过电话收到的，则保留正式的通话记录。此外，应以书面形式向中国当局请求获取检测结果。

协会还建议会员进行协商，考虑在租船合同中加入 COVID-19 条款。不仅是中国港口，各地港口的限制都可能在短时间内改变，载有 COVID-19 阳性船员的船舶可能会被拒绝入港、隔离或以其他方式延迟进港，从而产生高昂的成本。建议船东和租家商定一项合适的 COVID-19 条款，以确保各方公平分担将来的 COVID-19 风险。

## 信息来源

Gard 的 [COVID-19 热点话题页面](#)包含相关网站、指南和其他 Gard 材料的链接汇编，这些材料可以帮助船舶经营人、船长和船员保持警惕，准备和应对 COVID-19 疫情爆发。国际保赔集团 (IG)有一个交互式工具，可以帮助船舶进行租船、作业，并帮助人员为抵达港口做好准备。该工具从 13 个 IG 协会、IMO、WHO 和其他来源获取数据。您可通过 IG 网站：<https://www.igpandi.org/covid-19> 访问该交互式工具。

协会非常感谢 [Wang Jing & Co.](#) 和 [Oasis P&I](#) 就中国港口的 COVID-19 情况提供有效信息和建议。