

長江引航員隔離引起的法律風險

部分引航員因新冠肺炎（Covid-19）被隔離，導致長江部分航段的國際貿易船舶停滯。



上週，有海事媒體報導稱，兩名長江引航員的新冠肺炎病毒檢測呈陽性。在隨後的幾個小時和幾天裡，據報導，長江引航中心約 500 名引航員中有近 200 人被中國當局隔離。協會了解到，停靠在江陰港及包括南京在內的上游航段的國際貿易船舶在長江上的航行大部分已經戛然而止。能夠駛往江陰港或更遠航段的似乎只有那些運載煤炭和液化天然氣等必需進口商品的船舶。

該事態正在迅速發展中，目前無法準確估計它對國際貿易的影響程度。儘管如此，Gard 希望提請我們的會員能夠注意到這一情況，以便繼續進行監控，並酌情採取適當預防措施，包括要求其當地代理機構報告最新情況。本文中，我們將概述目前的引航員工作程序（pilot procedures），並討論船舶長時間延誤可能導致的一些法律後果。

長江引航員輪班工作

自新冠疫情爆發以來，引航員因其工作需要接觸國際海員，中國政府將其視為可能傳播新冠肺炎的高風險人群。因此，為限制新冠肺炎的傳播風險，引航員需要遵守嚴格的工作安排。

[2021年8月南京祿口國際機場疫情](#)後，長江引航員的工作安排受到了進一步限制。引航員通常進行每期14天的輪班工作，在工作期間他們不與外部有任何接觸。14天工作期結束後，引航員被安排在集中隔離點接受7天的醫學觀察，之後再進行7天居家隔離，自行觀測健康情況。鑑於中國政府迄今為止對限制引航員的傳播風險所採取的處理方式，本次受影響引航員的隔離期可能至少持續14至21天。

隔離加劇了本已捉襟見肘的引航能力

停靠長江各港口船舶本來就面臨交通擁堵，這次引航員被隔離可能會使得交通狀況進一步顯著惡化。此前，因引航員的嚴格工作安排，每天引航進入長江的國際貿易船舶的數量從新冠肺炎之前的130艘減少到2021年最後幾週的70至80艘。現在，這一數字更是大幅下降，並且在受影響的引航員恢復工作之前，不太可能恢復到以前的水平。此外，即便在引航業務恢復後，預計可能還需要至少幾週的時間來解決引航員隔離期間所積累的擁堵。因此，預計在長江各港口停靠的船舶航行延誤會很多而且會很嚴重。Gard會員應了解這些潛在的延誤，並酌情採取適當預防措施。

長時間延誤的法律風險

這些潛在的延誤可能產生的法律風險包括錯過重新還船期限，錯過即將到來的租約受載期，船體污損可能導致燃料消耗增加和隨後的清潔需要，以及有關裝卸時間和滯期費的潛在爭議。儘管很難看出這些延誤屬於典型的停租條款的範圍，但也可能會引發有關租用的爭議。可以肯定的是，這一事件可能會導致船東和租家都去查看所簽訂的租船合同，看看各自的哪些權利和義務可能會受到影響，以及各自可能享有哪些豁免和例外情況。

此外，由於長江引航員被隔離而產生的法律風險可能還會包括與貨物相關的很多問題。根據《海牙/海牙維斯比規則》第三條第2款，承運人有責任“適當地和謹慎地裝載、操作、積載、運送、保管、照料”船上的貨物。這一責任對承運人的約束力是“從吊鉤到吊鉤”的，也就是說，從貨物裝載到卸貨為止。舉例而言，如果受長江引航員被隔離所致延誤的影響，船舶上的貨物變質，那麼可能就會出現這樣的問題，即

承運人是否已經履行了這一責任。在這種情況下，在船舶適航的前提下，承運人可能有一系列的抗辯，包括《海牙/海牙維斯比規則》第四條第 2 款項下的如下內容：

- 1、 檢疫限制（第四條第 2(h)款）
- 2、 貨物的固有瑕疵、質量或缺陷（第四條第 2(m)款)
- 3、 雖克盡職責亦不能發現的潛在缺點（第四條第 2(p)款）
- 4、 非由於承運人的實際過失或私謀（第四條第 2(q)款）

還可能出現這樣的問題，即裝載時並不危險的貨物，在運載該貨物的船舶等待停靠長江港口時，貨物是否會在長時間的延誤中變得危險。發生這種情況時承運人的法律追索權的範圍、貨方對承運人的任何其他潛在索賠的結果或其他法律問題，這些問題自然將取決於各個案件的全部具體情況。為了盡量減少出現此類法律問題的風險，我們建議協會會員在簽訂新租船合同時或船舶已在預期停靠長江港口的航程中，應採取一切實際可行的預防措施，並在必要時尋求法律意見。



作者：**Michal Jorek**

資深律師，奧斯陸



作者：劉運江
防損專員，香港