

关注海员福祉——对“ESG”中“S”的反思

Gard 全球理赔负责人 Christen Guddal 近期在都柏林召开的国际海事理赔会议上发表了题为《让“ESG”中的“S”名副其实》的演讲。下文分享他的部分评论与观察。



理解缩略词的含义

ESG 表示环境 (Environment)、社会 (Social) 和治理 (Governance)，是影响公司价值创造的三大因素。对于有些人而言，“可持续发展”是一个流行词，对于不同实体以及在不同语境下可能具有不同含义。根据联合国的定义，可持续发展指“在不损害后代人满足其自身需要的能力的前提下，满足当代人需要的发展”。联合国的 [17 个可持续发展目标](#) (SDG) 旨在为各国的可持续发展政策、计划和项目提供指导，但是包括私人部门在内的所有利益相关方均应为目标的实现作出贡献。

Gard 的使命宣言是“共同实现可持续的海事发展”。我们以该使命为己任，通过运营、供应链和行业推动海事领域的可持续发展。在联合国 17 个可持续发展目标中，我们选择重点关注其中 5 个目标。我将专门讨论目标 8，它涉及体面的工作和经济增长。简而言之，这项目标是让所有人获得包容、体面的工作。

Gard 一直致力于保护生命、生计和健康，倡导福祉，尊重人权，包括劳工权利。这意味着我们作为海上保险人要积极地利用现有的工具和合作方开展工作。简单来说，我们力求在这方面做得比过去更多。

那么为什么关注 ESG 中的 S 对于海上保险人意义重大？

坦白来讲，作为海上保险人，我们的生计依赖于船舶作业和海上贸易的不完善。在理想的海事世界里，航运将以可持续、高效的方式进行，不会对人员、海洋环境或部署的资产造成任何不利影响。这将是一个没有海上事故的世界，没有海员或其他人员伤亡，海洋环境不会遭到破坏，宝贵的资产不会被浪费。这种完美状况如果可以实现，我们当然就会无事可做，但是我们对此毫无怨言，因为世界将变得更加美好。

相对于船壳险保险人而言，ESG 中的 S 对于保赔险保险人的意义更加显著。船壳险保单当然不涵盖海员或其他人员伤亡。尽管如此，我确实认为海员的社会性方面与我们所有人高度相关，并且该相关性未来还可能进一步提升，因为：

- 除非我们承保的船舶可以自主航行，否则就需要人员操控。肩负重任的人员有时需要面临富有难度和风险的工作条件。
- 海上伤亡事故的首要原因仍然是人为失误。如果属实，这意味着对于所有海上保险人而言，无论是船壳险、保赔险还是其他险种，主要风险因素实际是海员。
- 海员险是一种特殊的风险类型：他们代表最大的事故风险，但同时又最容易受到事故后果的影响。与我们不同，海员有时需要为失误付出终极代价。
- 研究发现，并且我也相信，高级海员和普通海员的决策和行动在很大程度上受到船上工作和生活环境影响，包括对身心健康、警觉性、情境意识、协作以及行为信心的影响。
- 如果上述理论成立，那么改善海员的工作和生活条件，很有可能会提高船舶作业的安全水平，从而降低事故风险。

我相信，我们作为保险人能够为此作出贡献，哪怕我们并不参与承保船舶上工作海员的选任、培训、发展或培养。

但是，这不仅仅关系到风险，还涉及关怀和支持人权、劳工权利乃至生活质量。这是运转良好的现代社会应有的基本权利，当涉及到自身、家人和朋友时，也是我们深切关注的权利。

考虑到世界经济和福祉在很大程度上依赖于航运，包括适任、健康和快乐的海员来操控船舶，而海员的人权和劳工权利以及他们的生活质量需要特别关注，这有点自相矛盾。新冠疫情使这一矛盾为世人所知，主流媒体对此也多有报道。海员被困船上，由于新冠疫情无法回家，只能被迫超期延长合同。据估计，最多时曾有约 40 万名海员被困海上超过合同服务期。

海员工会组织 Nautilus International 今年早些时候开展的[海员调查](#)提供了一些具有说服力的数字：每 4 名海员中仅有 1 人感到其工作获得了充分认可；每 50 人中仅有 1 人感到在新冠疫情爆发后人们对于海员处境意识有显著提高；有过半数人表示海员换班危机已经影响到他们对于未来继续从事海上工作的意愿。

这是为什么？新冠疫情期间，很多在船海员的情况发生恶化：回家的不确定性和严重延误；只有在紧急情况下方能获得岸上医疗服务；更多的自杀和自杀未遂。此外，不要忘记还有无数海员被困家中，无法上船工作；没有合同就没有收入；无法像原来一样养家糊口。

我们的理赔经历基本反映了上述挑战。封控措施和缺乏岸上医疗服务——甚至是严重疾病（与新冠无关的疾病）也无法及时获得治疗，疫苗接种挑战，上下船时需要经历的隔离期，与合同期内死亡相关的重大挑战，无论是否与新冠有关。

我们曾经处理的一起案例涉及一名在船上不幸去世的船长——虽然死因并不是新冠肺炎，但是船舶后续停靠的数个国家的 13 个港口均不允许让遗体上岸送返回国。最后推迟了半年多，才得以在家乡妥善举行葬礼。不确定性和情感上的痛苦，无疑使痛失亲人的家庭雪上加霜。此外，在船长的遗体被连续存放在冷库的数月时间里，海员不得不继续在船上生活和工作。难以想象这种情况会发生在岸上去世的人身上。

但是，我们千万不能因为新冠疫情就忘记海员面临的其他挑战。遗弃事件并未减少。我们仍然看到非常不幸的事件在发生。各种骚扰，包括性骚扰，仍然存在。并且海员逃脱的机会变得更少。

在《海上保险人》期刊近期发表的一篇题为[《照顾你的海员，他们就会照顾你的船舶》](#)的文章中，我的同事——协会新加坡公司防损经理 Kunal Pathak 特别指出，如果海员得到良好的照料和支持，船上文化和工作流程良好，那么理赔几率有望更低。他还提到如今海员中精神疾病和自杀案例的上升趋势，建议更多关注海员心理健康问题。具体涉及的问题包括孤立、孤独、更少上岸、害怕被定罪、害怕失去工作和与家人分离。

新冠疫情可能产生的令人担忧的长期影响之一是：优秀的年轻人才会因为经历了新冠疫情的海员的苦难故事，而更不愿意选择海上职业。航运和世界贸易的长期可持续发展无疑需要积极主动、有能力的高级海员和普通海员，因此我们需要努力展现积极的一面。

海上保险行业作出的积极努力

大多数船东是勤勉负责的雇主，力求遵守关注体面工作条件的《海事劳工公约》(MLC)。大多数海员合同看起来清楚并且合理公平，工资标准和其他福利是与工会协商确定，能够在服务期内发生事故、受伤、疾病和死亡的情况下，为海员及其家人提供真正的财务保障。对于极少数遗弃海员的船东，保赔协会将提供 MLC 证书，保证被遗弃的海员被送返回国并提供最高 4 个月的未付工资补偿。

海上责任保险人通过多种途径为海员福祉作出贡献。针对海员责任的保赔险保障范围很广，并且基本没有限制，无论责任是基于合同、法律还是侵权产生。Gard 还提供扩展保赔险，以涵盖海员居家期间及其家庭成员，从而增加整体财务保障。国际保赔集团旗下的保赔协会对于死亡、人身伤害或疾病理赔不执行“先付后赔”规则。对于会员与海员或工会之间的劳资纠纷，保赔协会不为会员提供支持。保赔协会及其服务提供商为会员提供撤离、医疗、遣返和其他支持。

数字化技术的发展也带来了新的机遇。例如，AIS 信号被用于风险警示，例如潮湿重金属矿石（铁、镍）的液化风险，该风险可能导致船舶倾覆和沉没，近年来造成无数海员丧生。如有散货船看似正在驶往或位于此类货物装载区域，船舶的相关 AIS 数据将会触发有针对性的风险警报和防损建议。我们在该计划下的目标是拯救海员生命，保护环境，避免财产损失——一举多得。

海上保险人还能通过哪些方式照顾海员？

我们的行业正在制订或考虑多项进一步行动计划，例如针对原先未预见的责任或成本的改善保障。例如，2021 年 7 月，我们的董事会决定针对因为运返船上服务期间去世的海员遗体而

产生的船舶改航费用，扩展保障条款。这是对我先前提到的去世船长不幸遭遇的直接回应。在新冠疫情背景下，国际保赔集团旗下的保赔协会已经审查了针对检疫和消毒费用的保障。海员合同条款受到更多关注，确保合同条款首先符合 MLC 标准，其次考虑 MLC 范围以外的海员福利，再次做到总体清楚、平衡和可预测。

海员问卷和其他对话可以提供有价值的见解。目前已经确认的一项具有重要意义的措施是在船上提供强大且价格合理的数字化互联互通，使海员能够与家人和朋友保持更强、更持续的联系。船上的心理急救被重视，甚至比专业求助热线更重要。换言之，海员更倾向于向他们认识和信任的人寻求帮助。至少首先会向熟人求助。我们相信，通过合适的人员进行跨专业协作，可以找到加强社交条件的有效途径。我们认为海上保险人具备与船东、海员和其他行业利益相关方加强对话沟通的潜力，从而发现 ESG 改进领域。在此方面，行业标准的措辞可以发挥作用。分配相应的时间和资源为波罗的海国际航运工会(BIMCO)、国际独立油轮船东协会(Intertanko)、国际干货船东协会(Intercargo)等组织提供支持，是有意义的举措。这些组织需要海上保险人提供的观点。联合国全球契约和全球海事论坛等组织同样如此。这些组织承担着针对不确定的未来制订路线方针的任务。如果我们不积极参与，我们就失去了纳入我们宝贵观点的机会。例如，联合国全球契约计划的一项工作是“公正转型”。在这里，ESG 中的 **E** 和 **S** 相互作用，审视绿色转型可能对海员产生的影响——如何确保根据支持绿色转型的新船型设计、新燃料和新兴技术，及时恰当地为海员提供技能再培训和技能升级。

最后，我们非常自豪能够参与的另一项目是“**海员医疗指南**”。海员医疗指南是一个免费应用程序，在线和离线均可使用，为船上海员提供医疗护理支持。该指南是与位于卑尔根的挪威海事与潜水医学中心合作开发，并且已经被挪威海事局批准为与当前使用的世界卫生组织相关指南具有同等作用。该应用程序向全球范围内的船东和海员提供，我们希望该工具的使用将会真正发挥作用，提升海员的安全感。

最后的思考

Gard 将可持续发展作为我们业务的一项基石，正如我们的“可持续业务政策”所述：

“Gard 的核心业务是了解、管理和承保海事风险，而可持续发展与此直接相关。作为风险管理人、风险承担者和投资者，我们热衷于促进经济与社会的可持续发展。通过预防、降低和分担风险，我们帮助保护海员的生命和生计，使海洋更清洁、更安全……社会和环境问题对于我们的所有利益相关方日益重要，因此可持续发展是我们战略不可或缺的组成部分，这在我们的使命宣言中得到体现：‘共同实现可持续的海事发展’。”

但是，就像那句著名的结束语所述——这不只是关系到 Gard。这关系到海上保险行业的每个人。通过共同协作，我们能够提高相关意识和理解，充分认识提高对海员和其他海事行业工作人员的社会性方面的关注如何有助于降低风险，以及改善真正为我们创造工作的一线工作人员的生活质量。我们，我们所有人，都应该真正关注这些问题。



作者: Christen Guddal

首席理赔官，阿伦达尔