

曹艳春,曹娅珂.新冠疫情背景下船员休息权问题研究[J].中国海商法研究,2022,33(3):25-32

新冠疫情背景下船员休息权问题研究

曹艳春¹,曹娅珂²

(1.上海海事大学法学院,上海 201306;2.浙江一剑律师事务所,浙江 金华 321017)

摘要: 新冠疫情期间,大批船员超期服务,法定的休息权无法保障。从捍卫海上安全、航行安全,维护船员健康权、休息权,实现船员体面劳动等角度来看,保障疫情期间船员及时下船休息尤其必要。建议各国通力合作,填补《2006年海事劳工公约》在疫情期船员及时下船方面的空白;建立疫情期船员及时下船机制,如开通船舶国际健康码,简化下船程序,增加方舱隔离点,政府补贴遣返费用等。此外,还需作好疫情防控常态化建设,提高船舶防范疫情和即时检测、报告的能力,配备充足的防疫物资,确保船员无法下船时也可以在船上得到足够的防护。

关键词: 新冠疫情;船员;休息权

中图分类号: D922.5 **文献标志码:** A **文章编号:** 2096-028X(2022)03-0025-08

Study on crew's right to rest under the COVID-19 pandemic

CAO Yan-chun¹, CAO Ya-ke²

(1. School of Law, Shanghai Maritime University, Shanghai 201306, China; 2. Zhejiang Yijian Law Firm, Jinhua 321017, China)

Abstract: During the COVID-19 pandemic, the crew could not get off the ship when the service expired, and the statutory right to rest could not be guaranteed because of the extended service. From the perspective of ensuring maritime safety and navigation safety, guaranteeing the right to health and rest of the seafarers, and realizing decent work for the seafarers, it is especially necessary to ensure timely disembarkation and rest during the pandemic. It is suggested that all countries should work together to fill the gaps in *Maritime Labour Convention, 2006* regarding the timely disembarkation of crew during the pandemic; to establish a mechanism for timely disembarkation of crew during the pandemic, such as opening the international health code for ships, simplifying the disembarkation procedures, increasing the quarantine points in mobile cabins, and government subsidies for repatriation costs. In addition, the normalization of COVID-19 pandemic prevention and control should be made, the ship's ability should be improved to prevent epidemics and real-time detection and report, and ships should be equipped with sufficient epidemic prevention materials to ensure that crew can get adequate protection on board even when they are unable to disembark.

Key words: COVID-19 pandemic; crew; right to rest

自新冠疫情(简称疫情)暴发以来,劳动合同到期的船员不能及时下船休息致使船员工作时间严重超过法律规定的时限。为解决疫情期间船员下船困难的问题,维护船员及时下船休息的权利,交通运输部和人力资源社会保障部联合发布了关于船员换班

下船的公告^①,之后,中国海事局又陆续发布了相关的通告^②。然而,船员下船难的问题并没有得到根本解决,随着船员服务期逐渐到期,需要下船的船员人数不断增加。在全球疫情形势仍然严峻的时期,船员下船难问题亟需解决。2020年疫情初期大多

收稿日期:2022-07-30

基金项目:2018年度国家社科基金项目“海洋强国背景下船员劳动权益保护问题实证研究”(18BFX196)

作者简介:曹艳春,女,法学博士,上海海事大学法学院教授、博士生导师;曹娅珂,女,浙江一剑律师事务所实习律师。

① 参见2020年3月12日发布的《交通运输部、人力资源社会保障部关于妥善做好新冠肺炎疫情期间中国籍国际航行船舶在船船员换班安排的公告》。

② 截至目前,中国海事局发布的《船舶船员新冠肺炎疫情防控操作指南》已更新至第十版。

数国家都暂停了船员换班下船,即使后来有些国家形式上许可船员换班下船,但是实际上几乎无法执行,船员下船仍旧非常困难。

一、疫情期间船员无法及时下船休息的原因

(一) 各国(地区)船员下船的政策相差较大

鉴于疫情的全球传播态势,各国(地区)港口的

防疫措施普遍升级,对船只严格管理,严格控制船员下船,工作于国际航行船舶的船员面临合同到期却无法下船的尴尬境地。疫情期间全球允许船员换班的国家(地区)之间政策相差也较大(如表 1 所示)。这些严格又没有统一标准的下船条件致使船员下船在实践中难以实现,^[1]也反应了各国(地区)对船员休息权益的重视程度不够。

表 1 疫情期间部分国家(地区)船员换班下船的政策^①

国家(地区)	船员换班下船政策
中国香港	允许换班,但仅针对在抵港前没有前往高风险地区的中国香港短暂停留装卸货物的船只的船员。
日本	若船只在离开前一个国外港口后、首次入境日本港口前,已在海上航行超过 14 天,且在此期间,船员与岸上的人无任何肢体接触,那么对于在日本下船的船员,并无特殊规定。 若船只无法在海上进行 14 天的防疫隔离,该船只必须采取以下步骤进行船员更换(下船船员):(1)抵达后,船只须接受常规隔离检验;(2)抵达/停泊后,船员须接受新冠病毒检测;(3)确认检测结果为阴性后,将向其发放防疫通行证;(4)防疫通行证发放后,即可开放通往船只的通道;(5)为下船船员办理入境手续。
韩国	允许换班,但要求下船船员每天通过自我诊断 App 报告其健康状况,离船前 4 天向港务局申请隔离点的使用,在离船前进行一次新冠病毒检测,并在政府指定的隔离点进行最多 7 天的隔离。如果隔离点满员,则船员不会被允许下船。
新加坡	完成新冠肺炎疫苗接种的船员可作为短期访客入境新加坡,可直接在 ICA CREW 系统中提出申请。 未完成新冠肺炎疫苗接种的船员需通过船员换班系统提出申请,并需于离船后乘坐专用交通工具直接前往机场。
菲律宾	完成新冠肺炎疫苗接种且离船前新冠病毒检测结果为阴性的船员允许换班,无需隔离。 未完成新冠肺炎疫苗接种的船员将进行为期 10 天的隔离。
阿联酋	允许换班,但需满足以下条件:船员需向港口当局提交健康声明;已预订最短时间内离境的机票;获得海员入境签证(96 小时签证);完成新冠病毒检测。
美国	允许持有过境签证和/或船员签证的船员换班,但需满足以下条件:在过去 14 天内未前往特定国家;没有生病的船员。
墨西哥	允许换班,但需满足以下条件:船员转移期间必须采取保护措施;避免与外部人员接触;必须持有有效的美国签证;持有 72 小时内的新冠病毒检测阴性结果。
巴西	允许换班,但需提供离船前指定时间内的新冠病毒检测阴性结果以及其他相关文件以申请离船许可。
阿根廷	如果船员在抵达阿根廷前 14 天完成了新冠肺炎疫苗接种,允许换班。 如果船员在抵达阿根廷前 14 天未完成新冠肺炎疫苗接种,需提供离船前的新冠病毒检测阴性结果,并在离船后进入船代企业提供的隔离点隔离,于隔离第 7 天进行新冠病毒检测,凭阴性结果完成离船程序。
法国	允许换班,但需提供离船前 72 小时内的新冠病毒检测阴性结果。非申根国家船员还需在抵达前 72 小时向移民当局提交相关文件。
荷兰	允许换班,但需符合以下条件:换班船员需持有有效的申根签证;未持有申根签证的下船船员,如果持有在船舶离港前出发的有效离境机票,可根据船员申请向其发放过境签证。
英国	允许换班,船员不需隔离,但需按照规定的时间间隔进行新冠病毒检测。
希腊	允许换班,但需提供离船前指定时间内的新冠病毒检测阴性结果,或者在抵达希腊前 14 天完成了新冠肺炎疫苗接种。在入境前 24 小时以电子方式提供详细信息,包括出发地、在其他国家的停留时间、在希腊的临时停留地址。
澳大利亚	允许换班,需提供新冠肺炎疫苗接种证明,并在抵达 24 小时内进行一次新冠病毒检测。
埃及	允许换班,但需提供离船前 72 小时内的新冠病毒检测阴性结果,或者在抵达埃及前 14 天完成了新冠肺炎疫苗接种。

^① 资料来源于交通运输部水运科学研究院中国海事服务中心发布的 i 船员“全球换班政策查询平台”。

(二) 港口针对船员下船的条件难以实现

2020年4月22日,《交通运输部、外交部、国家卫生健康委、海关总署、国家移民管理局、中国民用航空局关于精准做好国际航行船舶船员疫情防控工作的通知》(简称《通知》)发布,要求各港口妥善安排船员下船。根据《通知》,只要中国籍船员符合检疫要求就可以换班下船。但实际上很多部门担心出现疫情漏洞,常常互相推诿或是直接告知不予办理。

一般来说,船东不直接办理船员下船事宜,而是在船舶靠港前委托港口船代企业办理船员下船手续。在疫情的严格防控下,许多船代企业都表示办理下船手续困难重重。船代企业需要在外轮靠港前三天向海关提交申请,由海关审核,海关审核无误后再移交专班审核,专班定制方案后再发送回海关,海关再派单给相应的外勤组,外勤组登船检疫并采样,送到检测中心,检测中心检测后将报告转发给口岸专班,然后各单位启动交接转运隔离程序^①。有些船舶因为靠港停留时间较短,不满足检疫要求,遂只能放弃。

在疫情背景下,工作于国际航行船舶的船员下船后必须进行“7天集中隔离医学观察+3天居家健康监测”,即使是远洋船舶(从境外港口离港到靠港超过7天)的船员也会被要求隔离。船员下船的前提是有隔离点可供隔离,而隔离点是由卫健委专门指定的。作为隔离点的酒店有相关设施标准要求,符合标准能被改造成隔离点的酒店有限,而且很多酒店考虑到安全风险和对酒店形象的影响也不愿意成为隔离点。隔离点数量不足以容纳所有的下船船员就注定了大量船员只能在海上流浪。

(三) 船东难以支付船员下船的遣返费用

船员完成船上工作任务后,船东会安排船员回家休息一段时间。在疫情的特殊背景下,船东的主要支出是隔离检测费用和遣返机票费用。

根据《2006年海事劳工公约》(简称MLC 2006)规则2.5,船员有权利得到遣返而不向他们收取费用。这既是MLC 2006的规定,也是国际惯例。船东承担船员的遣返费用并非约定的义务,而是强制性规定。根据《中华人民共和国船员条例》(简称《船员条例》)、《中国船员集体协议》及《中华人民共和国海员船上工作和生活条件管理办法》的规定,除船员严重失职被非正常遣返外,其他任何情况都要求船东承担派遣费用。根据MLC 2006和国内

的法律法规,可以得出船东即使主张疫情是不可抗力,也不能减轻或免除遣返费用的结论。《船员条例》第29条规定:“船员的遣返费用由船员用人单位支付。……”然而,即使《船员条例》作出了明确规定,实践中船员行使遣返权却不一定能得到法院支持,更不用说用人单位的支付保障。笔者通过Open Law案例数据库,以“船员遣返费用”为检索条件查找到2553个案例,进行样本分析后发现只有74%的法院根据《船员条例》确定船员的遣返费用,而26%的法院依据原《中华人民共和国合同法》认为合同中没有约定的就不予支持,或直接驳回船员的诉讼请求。同时在诉讼过程中,船员还需要提供遣返费用支出的证据,船员遣返费用得到全部支持的仅为29%。^[2]此外,诉讼周期长、程序复杂,船员采用诉讼方式就意味着消耗较多的时间和精力。即使船员的诉讼请求得到了法院支持,款项也得到了执行,但和船东的关系会不可避免地恶化,不利于双方日后的合作。如果船员放弃维权,这笔高昂的遣返费用只能由他们自己负担,那么大部分船员都无法下船回家,只能继续在船上工作。

对于船东来说,船员的隔离检测费用已经成为疫情期间船员下船的重大支出。船务管理协会Inter Manager的调查报告显示,疫情期间与船员换班相关的航空成本已经整体飙升了约150%,机票票价几乎是正常票价的两倍,最高可达3000欧元(约人民币2.3万元)。从欧洲到亚洲的某些航班(如果没有停运的话),票价更是达到了平时的5倍,一些船员为了回家甚至不惜预订了价格更高的商务舱。船东承担的费用就包机而言,金额就达40000美元(约合人民币28万元),相当于正常情况下一整年的船员差旅费用预算^②,这对船东而言无疑是沉重的负担。

二、保障疫情期间船员及时下船休息的必要性

(一) 保障船员及时下船休息是维护中国大国形象的需要

《世界人权宣言》第24条规定:“人人有享有休息和闲暇的权利,包括工作时间有合理限制和定期给薪休假的权利。”《经济、社会及文化权利国际公约》第7条也包涵了对休息权的相关规定。中国对船员及时下船休息的保障,既符合了公约的规定,也

^① 参见王磊:《上下船员工作流程》,访问网址:https://mp.weixin.qq.com/s/DaTCXLQ8UeD_i92-354Qhw。

^② 参见《船员换班成本飙升,船东承担大部分费用》,访问网址:https://mp.weixin.qq.com/s/449yRoDR_ZvKpffVMILsrQ。

承担了与自身能力相适应的国际责任和义务,树立了一个负责任的关心人民的大国形象。

改革开放以来,随着社会的发展和对外开放的不断深入,中国在国际上的地位发生了历史性的改变。在和各国的交往中,中国树立的大国形象渐渐深入人心。中国承担的国际责任和义务也不断丰富,包括了积极参与全球治理、打造人类命运共同体、推动全球改变不公正不合理的制度、对外援助等。在当前的疫情危机中,世界各国的抗疫表现呈现巨大差异,中国的疫情防控保持全球领先地位,展现了中国强大的综合实力,在保障船员及时下船休息方面,中国也应该继续走在世界前列,坚持人道主义精神,树立大国形象。

(二) 保障船员及时下船休息是加强海上安全、航行安全的需要

中国既是陆地大国,也是海洋大国,海上安全和航行安全直接关系到中国的国家安全。虽然中国幅员辽阔、海陆兼备,但是回顾历史,中国对海洋事业发展重视不够。近几个世纪以来,世界上其他国家大力发展海洋事业,以美国为例,其从陆权大国转变为海洋大国,又从海洋大国转变为海洋强国,自此一跃成为超级大国。21世纪以来,大部分国家都意识到了海洋的重要性,海上安全对国家的发展和综合实力的提高非常重要。船员如果得不到休息,船舶发生航行事故的可能性将大大增加,“近年发生的279件海上事故中约16%的重大事故和33%的人身伤亡事故和船员疲劳有关”,^[3]海上安全也会因此受到影响。

船员疲劳工作同时也是航行安全的一大威胁。船员在船的工作时间实行综合计算工时制。根据规定^①,实行综合计算工时制的,其综合计算工时超过法定标准工作时间的部分,应该视为加班。综合计算工时制仍需以法定标准工作时间为准则,周期内总工作时间不能违反法定标准。法定标准工作时间的计算方式如下:每周工作时间不超过40小时;每月工作时间不超过20.83天×8小时=166.64小时;每季工作时间不超过250天/年÷4季×8小时=500小时;每年工作时间不超过250天/季×8小时=2000小时。即每年船员在船的实际工作时间最长不能超过综合计算工时制下每年工作时长的规定。

根据MLC 2006标准A2.5的规定,海员在有权得到遣返前在船上服务的最长时间应少于12个月,即船员在船工作时间最长不得超过12个月。但是,疫情期间很多船员会连续在船工作15个月,甚至是更长时间^②。从港口国控制局负责记录的与公约有关的检查和扣留船舶次数中可以看出,^[4]船员的休息权是最容易受到侵犯的权益之一,也是最频繁被侵犯的权益。根据记录,扣留船舶的常见依据是:休息记录、船员劳动合同、船员值班记录、最低安全配员文件。疫情期间,船员无法及时下船,休息权得不到保障,显然违反了MLC 2006和中国法律的规定。船员疲劳对船舶安全等有指数级的负面影响。船员的心理健康对航行安全至关重要。

船员心理健康是指在适任期内,船员心理各方面处于良好状态,具备一定的心理调控能力和应激调适能力,对海上环境、船上生活和工作能作出良好的适应性反应。^[5]船员心理素质在船员个人整体素质中占据主导地位,对船舶安全和海上工作尤为重要。^[6]疫情期间,很多船员从上船工作到超期服务已经在船上工作、生活了十几个月,体力和精神都到了极限,很容易出现心理问题。有学者采用meta分析方法对2000年至2018年有关船员心理健康的文献进行系统分析发现,船员的心理健康水平低于全国平均水平,在航状态的船员心理问题最为严重。^[7]其中船员常见的心理问题有创伤后应激障碍、抑郁、焦虑、暴躁、恐惧等。^[8]尤其在疫情期间,船员工作环境变得更加恶劣,心理健康问题变得更加突出,进而引发船上极端事件。^[9]国际运输工人联合会表示,如果不能较好地缓解海员的疲劳、压力和绝望,将会引起事故或损害航运业和海员声誉的重大事件^③。保障船员及时下船休息,不仅有益于船员个人的心理健康,更可以降低因船员人为因素造成的航行事故,从而确保海上安全和航行安全。^[10]

(三) 保障船员及时下船休息是实现航运强国的需要

海洋强国、航运强国都离不开海上运输,而船员是海上运输的关键。保障船员的休息权不仅可以保证航运业的持续发展,而且对国家重要战略的实现至关重要。

① 参见《工资支付暂行规定》第13条第3款。

② 参见《船员换班,依然任重道远!》,访问网址:<https://mp.weixin.qq.com/s/xHFniUrV4YYK2HkY8Z7uew>。

③ 参见ITF: *Crew Change Crisis: ITF and JNG Joint Statement*, 访问网址:<https://www.itfglobal.org/en/news/crew-change-crisis-itf-and-jng-joint-statement>。

船员也是中国航运外交的重要组成部分。明朝时期郑和下西洋既是世界航海史上的壮举,也是中国外交史上的重大事件。郑和下西洋每次必经的满刺加渐渐转变为世界文明互动中心,并持续繁荣了一个世纪。^[11]出色的船员可以同时是优秀的外交家,而艰苦的工作和无法保障的休息权使得船员流失严重。保障船员及时下船休息,不仅是为了稳定船员群体,更是在为中国培养中华文化的传播者,船员到达的每一个地方都可以成为中华文明的传扬地。

(四)保障船员及时下船休息是维护船员健康权、休息权的需要

健康权的客体是健康,民法通过保护健康权来保护民事主体的健康利益。^[12]健康是指人体各机能拥有良好的生理功能和心理状态,包括生理健康和心理健康。^[13]《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)第1004条规定:“自然人享有健康权。自然人的身心健康受法律保护。任何组织或者个人不得侵害他人的健康权。”很显然,这里的健康是指生理健康和心理健康。船员有权维护其生理和心理的健康,保持身心机能正常运转,当健康权受到侵害时,其有权寻求医疗救治以恢复健康状况。船舶的特殊结构导致船员处在一个封闭、与外界隔绝的环境,再加上这场疫情使船员无法下船,双重不利因素使船员生理和心理健康都受到了严重的侵害。^[14]船员有权要求国家保障他们及时下船休息,有权要求政府保障他们的健康权不受到侵害。

最初的民法是将人身(人格)置于财产权之下,^[15]发展至近代,民法规范的调整对象还是以财产的归属和流转关系为主。^[16]传统民法虽然将“人的保护”作为所有法律价值的背景,但是当法律价值之间发生冲突时,“人的保护”难以真正落实。^[17]而《民法典》将人格权作为第四编单独成编,体现出人文关怀的价值理念,彰显出对人性的关怀、对人精神价值的尊重,是当代民法时代精神的体现。^[18]《民法典》第4条规定:“民事主体在民事活动中的法律地位一律平等。”为中国经济战略作出了实质贡献的船员当然拥有平等的法律地位,更何况,培养素质优良的船员还是中国交通强国战略中的重要一环^①。但此次疫情期间,船员滞留在各个港口无法下船,这与《民法典》体现出的人文关怀精神背道而驰。

《中华人民共和国宪法》(简称《宪法》)第43条第1款规定:“中华人民共和国劳动者有休息的权利。”休息权是现代国际人权社会研究的重要内容之一,劳动者享有的休息权这一宪法性权利,体现着自由、尊严、人格、平等等价值理念。^[19]船员作为以体力劳动获得劳动报酬的劳动者,由于岗位的特殊性,经常昼夜颠倒且工作艰苦。休息权是他们维持发展、追求幸福的基础性权利,从属于人权,具有人权价值。休息权诞生于资本主义经济发展初期,雇主为扩大生产利润不断压榨劳动者,工人的工作时间被不断延长,职业病频发,由此激发了工人强烈的反抗和斗争。1919年德国《魏玛宪法》首次将劳动者休息权写入宪法,这是工人的一项伟大胜利。但船员工作环境远离陆地,政府部门难以监管,再加上无法下船休息,船员的休息权受到了极大的侵害,这与《宪法》《民法典》的立法精神相违背。

(五)保障船员及时下船休息是实现船员体面劳动的需要

体面劳动是指劳动者在自由、安全、公平和有尊严的条件下,获得体面的可持续的工作机会。工作是劳动者和社会联系的重要纽带。体面劳动不仅关系劳动者本身,更和社会发展、国家经济建设息息相关。从劳动者自身来看,随着社会的发展,劳动者需求从最初物质性需求渐渐向被认可、被尊重、被肯定的人格性需求转变。从国家角度来看,提高体面劳动水平还能对社会生产力、经济形势、社会就业率、居民收入、国家税收等产生积极影响。^[20]

二十世纪八九十年代,船员不仅具有丰厚的收入,也有很高的自我认同感。但随着中国社会的高速发展,船员的职业优势消失,船员和陆地劳动者的收入差距大幅缩小。同时,海上航行的风险性大,船员长期背井离乡,职业尊荣感逐渐消失。疫情期间,船员不能及时下船休息,这在船员的职业认同感之上又加了一记重击。保障船员及时下船休息,不仅能实现船员的体面劳动,加强其职业认同感,更会促进中国航运人才队伍的健康发展。

三、疫情背景下保障船员休息权的建议

(一)修改公约,统一各国对船员下船的政策

疫情的全球传播导致各国对船员下船都作了不同程度的限制,各国政策不同且不断变化,导致滞留在海外的中国船员和其他国家的船员权益无法得到有效保障。根据MLC 2006规则2.4,应准许海员上

^① 参见《交通强国建设纲要》第9条第2款。

岸休息以利海员的健康和福利并符合其职务的实际要求,疫情期间船员无法及时下船休息显然不符合公约的规定。公约有关船员下船的规定看似美好,实则无法实现:船员及时下船的实施标准,公约没有作出统一的规定;各国审批船员下船的程序和时间,也没有具体的实施细则。MLC 2006 在制定休假权利的相关规定时未考虑到突发公共卫生事件,导致疫情期间船员无法下船成为全球航运业的噩梦。

1914年,在“泰坦尼克”号因为安全措施问题沉没的两年后,《国际海上人命安全公约》(简称 SOLAS 公约)通过,对海上安全方面作出细化规定,要求所有邮轮必须按照国际海事组织等制定的标准建造和运营。此次疫情较之“泰坦尼克”号的灾难,传播范围更广,死亡人数更多,影响更为深远。疫情防控已呈常态化,国际上应该以此为契机给予船员及时下船的休息权实质性的保障,对公约进行修改,统一各国的港口政策,向船东、船员和目的港国家作出明确指示,避免船员被各国所拒、困在“海上监狱”的情况发生。

船员下船需要各国通力合作,只有公约对此进行统一规定,才能切实保障船员及时下船休息。中国作为船员大国及国际劳工组织的常任理事国,应积极行使话语权,在国际上发声,承担大国应有的责任与担当。中国应建议公约对各国关于船员下船的政策出台统一标准,制定在有效防疫的同时又确保船员能够及时下船的实施准则。例如,统一规定船员下船的申请条件和健康标准,通过国际航运公会提前两个星期发送给即将到港的船舶,要求该船舶提供防疫情况的说明和证明。如果船舶在到港前已经进行了一段时间的自我封闭隔离,那么船舶靠港时船员提交的健康证明就可以说明船员是否具备潜在的疫情传播风险。这样既可以实现船员及时下船,又可以保障本国的防疫安全。

(二) 优化疫情期间船员及时下船的机制

1. 开通船舶国际健康码,全球监控船员行程

由于船员身份复杂,特别是在远洋船舶上,船员可能来自世界各地,防控十分困难。如果能监控船舶和船员的行程,掌握船员的健康情况,实行船舶一码通,不仅可以缓解防控压力,更可以从实质上保障船员及时下船休息。

宁波海事部门针对境外输入性疫情防控提出了一项创新——船舶健康码。健康码一开始应用于个人,是个人智能手机客户端上的小程序,平台通过对手机漫游轨迹的定位,综合个人实名认证填报的健

康状况和大数据算法比对密切接触人员,从而生成个人健康信息实时更新的动态校验。^[21]船舶健康码借鉴了个人健康码,通过融合实时上传的全球船舶 AIS 数据和船员信息、船舶全球航行轨迹、船舶港口查验情况、船舶疫情风险监控的情况和疫情国家(地区)的信息、船舶靠离港信息等,生成船舶健康信息实时更新的动态校验。船舶健康码不仅可以有效克服人工筛查和船方申报可能存在的疏漏,也可以方便船员申报,让船员及时下船。

2. 简化下船程序,实现网上申报

船员下船涉及到船舶和港口国等多个过境点的关系。疫情期间,有船舶向港口国申请进港靠泊,在船舶到达前港口国都表示没有问题,然而船舶到达后,港口国会要求提供各种证明文件。船代企业向港口国所在的行政部门申请审批,但是审批程序繁多,耗时很长。因此,需要对船员下船流程予以简化。

简化船员下船流程是指无需重复进行过的行政审批环节,从而实现下船程序的尽快审批,节省行政资源,保障船员的休息权益。简化下船程序并不会增大疫情传播的风险,其利用信息化手段,要求船员如实填写自己的活动轨迹,通过网络追踪他们的活动轨迹。简化程序并未简化行政审批的实质内容,仍需对船舶和船员的活动轨迹进行实质审查。简化主要是避免二次、三次审查,避免一些部门推卸审批责任,“一刀切”地不让船员下船。面对庞大的船员群体,只有建立适应疫情防控形势的船员下船审批模式,才能更好地保障船员权益。

3. 增加方舱隔离点,开辟船员下船隔离的绿色通道

疫情暴发后,除确诊病例的收治外,大量密切接触者和康复出院患者的集中隔离观察成为疫情防控的一个重点,因此船员隔离点的设置非常重要。

隔离点缺乏是船员无法下船的原因之一。武汉首创的方舱医院不仅是一所治病救人的医院,更是代表全新意义的生命之舟。船员隔离点的设置也可以参考方舱医院的做法,用于隔离的酒店数量和容量有限,没有确诊但处于隔离观察期的船员可以在方舱隔离点观察。具体可从以下几个方面着手:第一,贯彻应收尽收原则。只要船员提出下船申请,政府都应该让他们下船并提供方舱隔离点供他们隔离,重视船员及时下船休息的权利。第二,方舱隔离点相对酒店而言条件简单,需要配备足够的设施隔离船员,防止交叉感染。第三,配备医学检测检验设

备,随时对船员的身体情况进行检测。

同时,基于船员的重要性,建议各港口为换班船员提供独立的下船、检测、隔离的绿色通道,并将下船船员中确诊病例认定为境外输入病例,通过政策减轻地方政府防疫的压力,减少各地对海员换班的排斥心理。

4. 政府补贴遣返费用

疫情防控下,在酒店隔离的费用一般分为两种:一是被隔离者自行承担的费用;二是政府给予被隔离者的补贴。^[22]大部分省市集中隔离费用由个人承担。以上海为例,每人每天住宿费有200元左右或400元左右两档^①。隔离费用对船员来说是无疑是不小的负担。而对船东来说,需要下船的船员人数众多,如果强制船公司负担这笔费用,可能会造成船公司经济困难。建议政府补贴船员遣返费用,帮助船员下船回家。

(三) 提高船舶应对疫情的能力

1. 建立独立的通风、供水排水系统

2020年,“钻石公主”号在发现确诊病例后,对船上人员采取了相应的隔离措施,但是仍旧发生了大规模的流行和传染。可见,如果邮轮采取部分隔离并不会阻断传染,病毒仍会通过空气流通、空调系统、下水道等传播。^[23]现代邮轮的内部舱室都是通过中央空调调节通风。“钻石公主”号在此次防控中可能没有关闭船舶回风阀,患者携带病毒的回风和新风混合后又送到了其他房间。而有学者称,即使回风阀上安装了过滤系统,过滤系统也可能无法过滤COVID-19病毒。^[24]

针对全球疫情形势,需要作好经常应对突发公共卫生事件的准备,强化疫情防控的常态化建设。^[25]首先,建议船上每个房间装备独立的空调设施,并配备专业的通风设备。如果房间本身具有通风功能,那么可以通过自然通风(开窗)加强房间空气的流通。其次,建立独立的供水、排水和水封系统,隔断病毒在水管管道中的传播。另外要求船舶对供水系统进行定期检测和监测,对储水设备进行清洗消毒,保障供水水质安全。^[26]

2. 配备充足的防疫物资,及时隔离病患

此次疫情是对船舶防疫能力的重大考验,对船舶的风险防范能力提出了更高的要求。船上缺少医

疗资源,医疗能力有限,一旦出现传染病,船员无力防范。根据MLC 2006标准A4.1的要求,应“保证向海员提供尽可能相当于岸上工人一般能够得到的健康保护和医疗”。虽然公约对医疗作了规定,但是面对大型疫情,船上的医疗资源不足以满足所有人的防护需求,对此,公约没有作出更具体的规定。以“钻石公主”号为鉴,建议船上每个房间配备口罩、体温计、消毒液、酒精、防护服等防疫物资,平时就作为急救包收纳在医疗室。

如果发现病患,船上应该在第一时间划分出隔离区和安全区,平时可以预留一间空房间以备不时之需。此外,还需采取以下措施:第一,要求船上人员出入公共区域都佩戴口罩,停止船舶上的休闲娱乐活动。第二,要求所有人员除值班的船员外返回自己的房间。第三,对船员进行管理,对船上每个房间进行监测,严格执行发热病人筛查制度,疑似病人一经发现立即隔离,最大限度减少疑似病人的接触范围。第四,船舶在第一时间启动应急预案,向母港申报。

3. 建立有效的应急防疫处置机制

“歌诗达塞琳娜”号邮轮于2020年1月26日返回天津港,船上4806人全部安全下船。“钻石公主”号于2月3日返回日本,船上共有乘客2666人,船员1045人,2月5日,船上发现10人确诊新冠肺炎,日本政府即令该邮轮就地实施封船隔离,截至2月26日,船上感染人数达705人。中国政府和日本政府都对涉事船舶进行了应急防疫处置,最后的结果却大相径庭。

“歌诗达塞琳娜”号在发现发热病人后,立即将情况报告给母港和船方,并作好人员的自我隔离。天津港在知晓“歌诗达塞琳娜”号的情况后,立即制定应急方案。25日凌晨,组织专家、医务人员登船检疫;26日凌晨,对所有人员检疫完毕,安排人员下船。“歌诗达塞琳娜”号的成功处置体现出的是疫情应对的“快速”,立即报告、立即登船检测。“钻石公主”号的消极应对则导致了病毒最后蔓延,整个船舶成为“病毒培养皿”。而且在“钻石公主”号上的所有乘客下船后,船员还被要求继续在船上隔离14天^②。由此可见,为切实保障船员及时下船的休息权,一旦有疫情发生,船舶应该立即向母港报告情

^① 参见《多地出台入境人员隔离措施:如何隔离?费用多少?》,访问网址:<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1661544366893456144&wfr=spider&for=pc>。

^② 参见《跳上游轮看世界:生存权差距够大:钻石公主号船员将继续在船上隔离两周》,访问网址:<https://mp.weixin.qq.com/s/dLzvnypqDmVuvPWUwpzaw>。

况,同时陆地人员应快速组织医疗队伍对船上人员进行检测、安排船员下船,避免传染扩大。

四、结语

保障船员及时下船的休息权,既体现当代公约、法律的人文关怀精神,又适应了社会发展的规律及其趋势。^[27]有必要对疫情期间船员下船难的情况作

出有效应对。修改公约对船员及时下船休息的规定,可以为各国疫情期间船员下船的政策提供指导;优化船员及时下船机制和改变船舶建筑设计是对疫情背景下船员权利保障的进一步细化。船员及时下船休息有赖于这些制度的进一步完善。

参考文献:

- [1] 胡正良,李雯雯. 新冠肺炎疫情期间国际海员换班难的法律问题与应对[J]. 中国海商法研究,2022(1):83-84.
- [2] 曹艳春,马钱丽. 船员遣返权的法律性质及立法问题研究[J]. 中国海洋大学学报(社会科学版),2020(2):112-123.
- [3] 林文闻,黄淑萍. 基于贝叶斯网络的组织因素对船员疲劳的影响分析[J]. 中国安全科学学报,2013(6):27.
- [4] Work and rest hours: problems & best practices[EB/OL]. (2018-06-25)[2020-09-25]. <https://safety4sea.com/cm-work-and-rest-hours-problems-best-practices>.
- [5] 刘清,裴建华. 面向船员心理健康的长江航运安全对策研究[J]. 武汉理工大学学报(交通科学与工程版),2020,45(3):425.
- [6] 刘春,田原. 船员心理素质与船舶安全浅析[J]. 天津航海,2019(3):34-37.
- [7] 沈炜清,吴墨源. 中国船员2000—2018年SCL-90meta分析[J]. 浙江交通职业技术学院学报,2019(1):23-27.
- [8] 赵国秋,汪永光,王义强,等. 灾难中的心理危机干预——精神病学的视角[J]. 心理学,2009(9):489-494.
- [9] 郭继新. 远洋船员心理健康状况调查及健康管理对策[J]. 水运管理,2020,42(8):20.
- [10] 李尚富,丁振国,赵雨辰. 船员心理对船舶安全影响的研究[J]. 现代交际,2019(8):254.
- [11] 彭勇. 重实证,跨学科,全球化:改革开放以来郑和下西洋研究[J]. 暨南学报(哲学社会科学版),2020,42(8):98-109.
- [12] 杨立新. 从生命健康权到生命权、身体权、健康权——《民法典》对物质性人格权规定的规范创新[J]. 扬州大学学报(人文社会科学版),2020,24(3):32.
- [13] 王利明. 人格权法研究[M]. 北京:中国人民大学出版社,2005:303.
- [14] 毛旭东,徐秋艳. 新冠肺炎疫情下船员心理危机成因分析与干预措施[J]. 航海,2020(3):48.
- [15] 崔建远. 合同法总论(上卷)[M]. 北京:中国人民大学出版社,2008:8.
- [16] 王利明. 民法的人文关怀[J]. 中国社会科学,2011(4):149-165.
- [17] 薛军. 人的保护:中国民法典编撰的价值基础[J]. 中国社会科学,2006(4):117-128.
- [18] 王利明. 人文关怀与人格权独立成编[J]. 重庆大学学报(社会科学版),2016,22(1):176.
- [19] 任红梅. 农民工市民化过程中休息权法律保护研究[J]. 山东财经大学学报,2017,29(1):100-109.
- [20] 闫燕,林恩忠,赵楠,等. 体面劳动研究现状、整合与未来展望[J]. 中国人力资源开发,2019,36(11):93.
- [21] 吴冠军. 健康码、数字人与余数生命——技术政治学与生命政治学的反思[J]. 探索与争鸣,2020(9):115.
- [22] 刘国柱. 新冠肺炎疫情防控期间政府购买酒店服务费用审计研究[J]. 现代审计与会计,2020(6):11.
- [23] 程欣欣,饶亚情,黄刚. 封闭空间中新型冠状病毒肺炎传播模型:以日本“钻石公主号”邮轮为例[J]. 数学物理学报,2020,40(2):540-544.
- [24] 何峻州,邹紫薇,杨旭东. 通风! 通风? 由2003年SARS防控和2020年“钻石公主”号邮轮新型冠状病毒传播所想到的[J]. 暖通空调,2020(6):86-90.
- [25] 刘远立. 疫情防控常态化建设:顶层设计与基层落实[J]. 中国研究型医院,2020,7(5):74-77.
- [26] 王清勤. “健康+疫情防控”定义建筑新属性[J]. 建设科技,2020(6):11.
- [27] 蓝寿荣. 论我国宪法休息权的解释[J]. 东北师大学报(哲学社会科学版),2020(4):56.