

Circular From GARD

Date: 25 February 2022

长江引航员隔离引起的法律风险

部分引航员因新冠肺炎（Covid-19）被隔离，导致长江部分航段的国际贸易船舶停滞。

上周，有海事媒体报道称，两名长江引航员的新冠肺炎病毒检测呈阳性。在随后的几个小时和几天里，据报道，长江引航中心约 500 名引航员中有近 200 人被中国当局隔离。协会了解到，停靠在江阴港及包括南京在内的上游航段的国际贸易船舶在长江上的航行大部分已经戛然而止。能够驶往江阴港或更远航段的似乎只有那些运载煤炭和液化天然气等必需进口商品的船舶。

该事态正在迅速发展，目前无法准确估计它对国际贸易的影响程度。尽管如此，Gard 希望提请我们的会员能够注意到这一情况，以便继续进行监控，并酌情采取适当预防措施，包括要求其当地代理机构报告最新情况。本文中，我们将概述目前的引航员工作程序（pilot procedures），并讨论船舶长时间延误可能导致的一些法律后果。

长江引航员轮班工作

自新冠疫情爆发以来，引航员因其工作需要接触国际海员，中国政府将其视为可能传播新冠肺炎的高风险人群。因此，为限制新冠肺炎的传播风险，引航员需要遵守严格的工作安排。

2021 年 8 月南京禄口国际机场疫情后，长江引航员的工作安排受到了进一步限制。引航员通常进行每期 14 天的轮班工作，在工作期间他们不与外部有任何接触。14 天工作期结束后，引航员被安排在集中隔离点接受 7 天的医学观察，之后再进行 7 天居家隔离，自行观测健康情况。鉴于中国政府迄今为止对限制引航员的传播风险所采取的处理方式，本次受影响引航员的隔离期可能至少持续 14 至 21 天。

隔离加剧了本已捉襟见肘的引航能力

停靠长江各港口船舶本来就面临交通拥堵，这次引航员被隔离可能会使得交通状况进一步显著恶化。此前，因引航员的严格工作安排，每天引航进入长江的国际贸易船舶的数量从新冠肺炎之前的 130 艘减少到 2021 年最后几周的 70 至 80 艘。现在，这一数字更是大幅下降，并且在受影响的引航员恢复工作之前，不太可能恢复到以前的水平。此外，即便在引航业务恢复后，预计可能还需要至少几周的时间来解决引航员隔离期间所积累的拥堵。因此，预计在长江各港口停靠的船舶航行延误会很多而且会很严重。Gard 会员应了解这些潜在的延误，并酌情采取适当预防措施。

长时间延误的法律风险

这些潜在的延误可能产生的法律风险包括错过重新还船期限，错过即将到来的租约受载期，船体污损可能导致燃料消耗增加和随后的清洁需要，以及有关装卸时间和滞期费的潜在争议。尽管很难看出这些延误属于典型的停租条款的范围，但也可能会引发有关租用的争议。可以肯定的是，这一事件可能会导致船东和租家都去查看所签订的租船合同，看看各自的哪些权利和义务可能会受到影响，以及各自可能享有哪些豁免和例外情况。

此外，由于长江引航员被隔离而产生的法律风险可能还会包括与货物相关的很多问题。根据《海牙/海牙维斯比规则》第三条第 2 款，承运人有责任“适当地和谨慎地装载、操作、积载、运送、保管、照料”船上的货物。这一责任对承运人的约束力是“从吊钩到吊钩”的，也就是说，从货物装载到卸货为止。举例而言，如果受长江引航员被隔离所致延误的影响，船舶上的货物变质，那么可能会出现这样的问题，即承运人是否已经履行了这一责任。在这种情况下，在船舶适航的前提下，承运人可能有一系列的抗辩，包括《海牙/海牙维斯比规则》第四条第 2 款项下的如下内容：

1. 检疫限制（第四条第 2(h)款）
2. 货物的固有瑕疵、质量或缺陷（第四条第 2(m)款）
3. 虽克尽职亦不能发现的潜在缺点（第四条第 2(p)款）
4. 非由于承运人的实际过失或私谋（第四条第 2(q)款）

还可能出现这样的问题，即装载时并不危险的货物，在运载该货物的船舶等待停靠长江港口时，货物是否会在长时间的延误中变得危险。发生这种情况时承运人的法律追索权的范围、货方对承运人的任何其他潜在索赔的结果或其他法律问题，这些问题自然将取决于各个案件的全部具体情况。为了尽量减少出现此类法律问题的风险，我们建议协会会员在签订新租船合同时或船舶已在预期停靠长江港口的航程中，应采取一切实际可行的预防措施，并在必要时寻求法律意见。

信息来源: The Gard P&I Club

Andrew Liu & Co. Ltd