

疫情呈现全球大流行后，带给远洋从业者两方面的难题——一方面，“一刀切”式的监管举措让海员有家难回，船员超期服役带来的航行安全风险增加。另一方面，船员物资保障难度加大。

作。

到了3月30日，李扬司长则表示，我国128个水运口岸已经全部暂停旅客运输服务。

可目前来看，中国还面临来自海上的一种特别的防疫压力——国际航线海员上岸的问题。这些国际海员不是一般旅客。为了不可能中断的全球贸易的需要，他们还得在世界各国的港口间流动。以宁波为例——自3月份宁波市海港境外疫情防控工作开展以来，交通、海关、海事、边检、公安、宁波舟山港集团等部门采取积极措施应对外疫情境况。宁波市海港防疫境外输入专项工作领导小组披露，自3月初至4月9日，宁波港口在港国际航行船舶共1092余艘次，其中14天内途经高、较高风险国家及地区744艘次，海关共监管出入境船舶

944艘次，船员19773人次。3月1日至4月9日，宁波港口共处置20起国际航线海员上岸事件，上岸人员共113人。

从短期来看，完全禁止国际海员上岸，自然可以最便捷地阻断疫情。可目前看，疫情不可能短期内就在全球范围内终止。宁波方面采取的进一步的措施是——增加隔离点。4月10日，当“中远科伦坡”轮靠泊宁波舟山港北三集司5号泊位后，该轮一中国籍船员立即被送至隔离点进行医学观察。

如何应对国际海员，实际上是全球远洋行业共同面临的困境。广东海事局局长梁建伟日前撰文，指出了疫情呈现全球大流行后，带给远洋从业者两方面的难题——

一方面，疫情成为全球大流行后，由于国外不让入境，国内港口

船员更换步调缓慢，个别地方政府“一刀切”式的监管举措让海员有家难回，船员超期服役带来的航行安全风险增加。此外，已经发现有船员在随船远洋途经某个境外国家时，手机信号连接上当地网络，使得其留下境外漫游记录，即使没有下船，回国后健康码变成高风险的红码，抵国后难以上岸。同时，船员心理健康问题急需关注。

另一方面，船员物资保障难度加大。在世界和国内的某些港口，出现供应商被禁止登船向船员提供口罩、工作服和其他个人防护设备的现象。一些港口还因为船舶曾停靠过新冠肺炎疫情影响严重国家、地区，进而拒绝船舶进入，这使得船舶无法获得必要的物资补给。

在梁建伟看来，须加强国际合作和国内协同，才能解决好疫情期间船员所遇到的问题。

对于我国船员来说，在4月18日的国务院联防联控机制新闻发布会上，交通运输部安全总监、水运局局长李天碧介绍，截至15日已有3500名船员在远海有关港口实行了换班上下船。预计到5月底将有一万名左右船员需要换班上下船。按照目前的换班轮岗进度，可能需要40天左右时间才能完成整个的换班轮岗。那些下班的船员，当然未必从海路归国，更大的可能还是从空港入境。无论他们以什么方式归国，做好隔离，做好防疫工作，也算是特殊时期特殊的一种洗却征尘。就如同倪薪医生，唯有隔离期满，确定健康，才能重上“前线”，为国效命，或者，哪怕只是为了一份工作……

下图：中远海运船务多策并用做好疫情期间履行船员换班。

