

## 关注新形势下的船舶偷渡问题



### 摘要

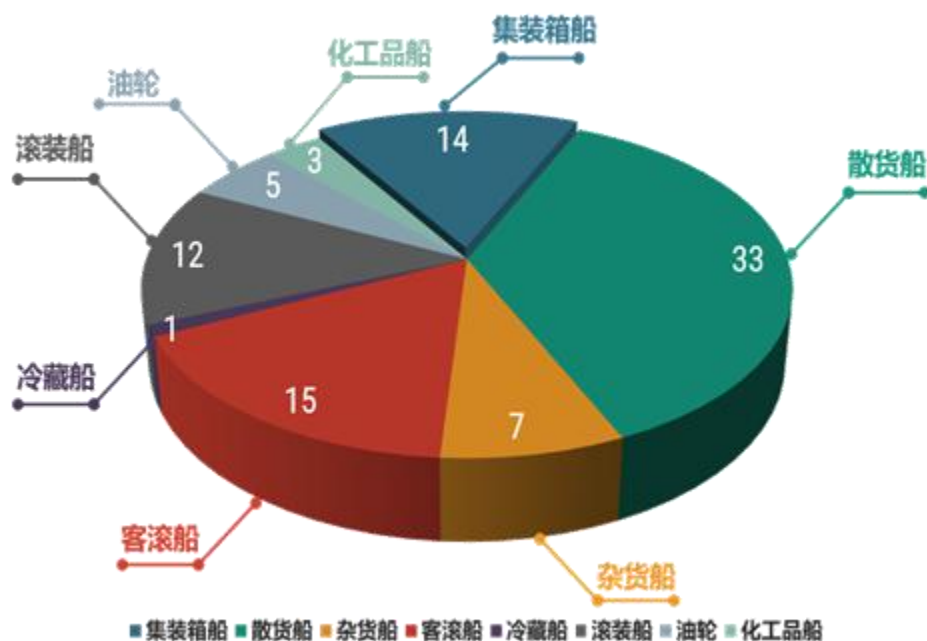
偷渡人员主要通过攀爬缆绳、锚链、舷梯、以及伪装成码头工人，藏在待装船货物中等方式登轮藏匿。一旦船上出现偷渡人员，将带来非常严重的后果。一方面船舶可能被滞留，另一方面遣返偷渡人员的手续复杂且成本高昂。此外，偷渡人员一旦在船发生伤病亡，公司和船长还可能面临刑事责任。特别是在新冠疫情时期对于偷渡人员的遣返更是难上加难，如安排偷渡人员的核酸检测、有限的遣返航班等。本文结合以往协会发布的防损通函及最新偷渡形势和信息，着重分析偷渡案件发生特点、承保风险范围、处置方式以及租约中的偷渡条款等问题。

## 一、偷渡案件数据分析

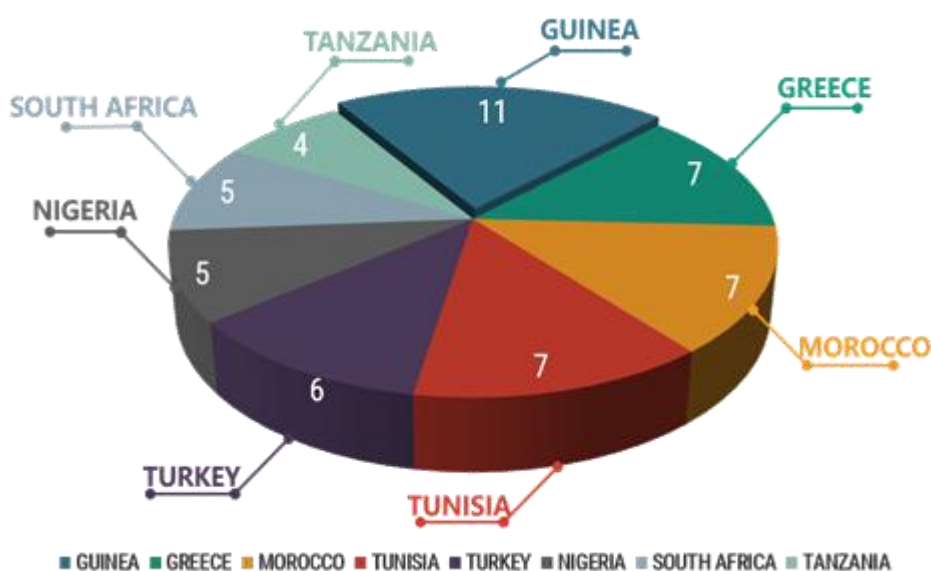


据统计，近 10 年来协会处理的入会船舶偷渡案件达数十起，笔者绘制了一个粗浅的偷渡案发地图，表明偷渡案件多发地点主要集中于非洲和中东地区，其中频繁发生偷渡案件的港口包括南非的德班港 7 起、开普敦港 3 起、理查斯贝港 2 起；尼日利亚拉各斯港 5 起、几内亚科纳克里港 3 起事故；塞内加尔达喀尔港 3 起。

根据对各个偷渡案发的船舶逐一查询船舶类型得出事故船型分布为，散货船一骑绝尘，高居偷渡案件高发船型榜首，达到 40 起；集装箱船 11 起，杂货船为 10 起，冷藏船 1 起，而并无油化品船入榜。究其原因，可能是非洲和中东地区港口通常是散货船挂靠，散货船干舷低易于攀爬且可藏匿点较多。



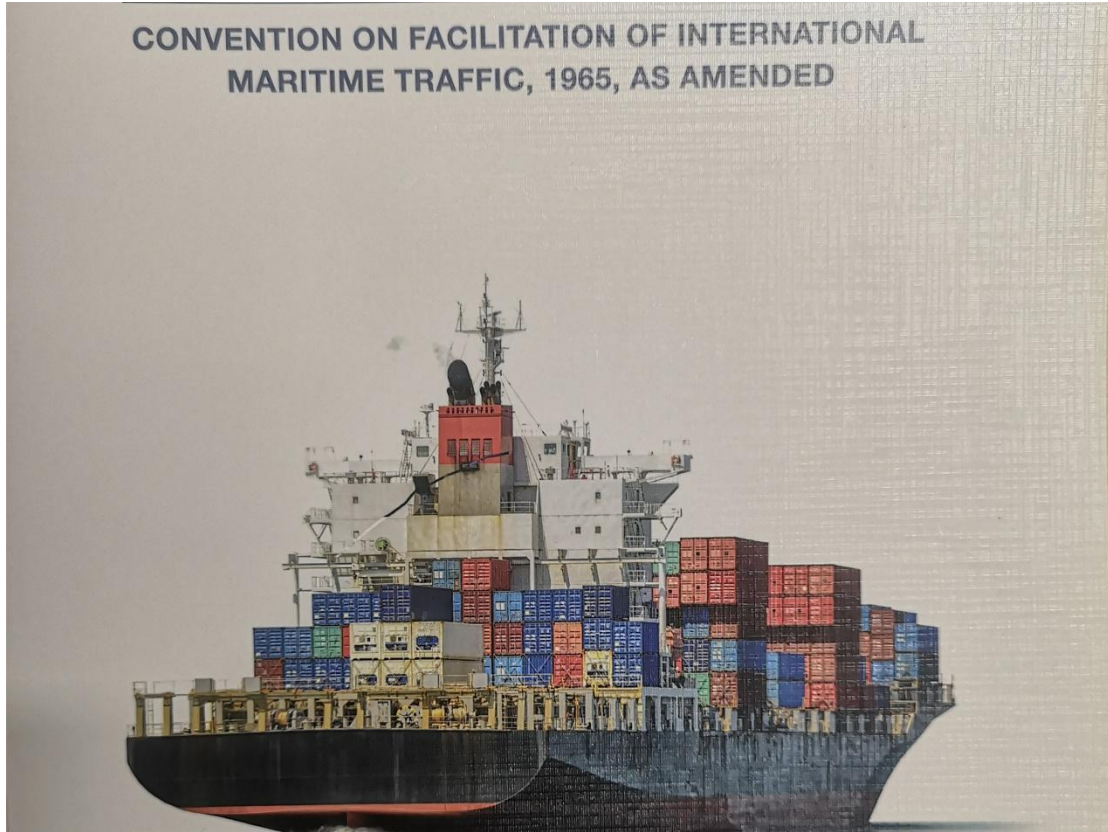
从 IMO 官方网站获取全球各港口偷渡事故报告信息 (<https://gisis.imo.org/Public/FAL/Stowaways/Default.aspx> 查询时间为 2020 年 11 月 17 日) 结合从 2018 年至 2020 年最近三年的样本数据分析, 发现 IMO 近 3 年偷渡案件数据统计呈现出一些新的变化, 在发生偷渡案件超过 4 起的国家分布中, 几内亚、希腊、摩洛哥和突尼斯四国所发生的偷渡案件已经超过原本偷渡情况较严重的南非和尼日利亚。



结合以上协会的案件数据情况和 IMO 网站的偷渡案件数据分析, 偷渡案件的发生具有明显的区域性分布特点。船舶, 特别是散货船和集装箱船, 挂靠以上重

点区域如南非、西非、中东地区时，应尤为谨防偷渡事故。

## 二、偷渡案件的处理



### ● IMO 偷渡指南

IMO 于 2018 年 6 月通过了 FAL. 13(42) 决议《防止偷渡及寻求其解决方案的职责分配指南修订版》。其中涉及船长、船东和公司在处理偷渡案件的职责如下：

#### **船长职责：**

- 1) 尽快核实偷渡人员登轮港口；
- 2) 掌握偷渡人员身份信息和国籍等信息；
- 3) 准备向有关当局（偷渡港口当局、船籍国、以及可能包括下一靠港当局）和船东递交有关偷渡人员的海事声明；
- 4) 偷渡事故相关信息汇报船东、偷渡港口、下一靠港和船旗国的主管机关；
- 5) 如船舶在驶离某港口的领海后在船上发现有偷渡者时，不应驶离计划航线前往任何计划遣返偷渡人员的国家，除非船舶已经获得该计划遣返国家主管机关的许可；或遣返偷渡工作已经安排妥当，遣返文件齐全并且港口已获准遣返人员离船；或出于合理的安全、安保和健康问题等；或在计划航线中所挂靠的其他港口

无法安排偷渡人员下船，而不得不绕航以避免偷渡人员长期滞留船上；

6) 根据下一靠港主管部门的要求将偷渡人员移交；

7) 在偷渡人员离船前，确保其人身安全、健康等，包括提供充足的补给、食宿、医疗和清洁设施等。

#### **船东和公司职责：**

1) 确保已将船舶发现偷渡人员的情况报告给发现偷渡上船的港口、下一靠港和船旗国的主管部门；

2) 遵守遣返偷渡港口主管机关的指引，安排偷渡人员离船。

#### **● 偷渡人员遣返**

船舶开航后发现偷渡人员的事故处置包括，提供人道主义待遇；检查偷渡人员和藏匿区域是否有身份证件、武器或毒品；将偷渡人员安置于特定安全区域；提供充足食物和水；调查偷渡人员情况，掌握其姓名、出生日期、国籍、住址、亲属信息、偷渡方式、藏匿处所、目的地等信息，拍照记录。

会员船东可以将偷渡人员信息、航次信息报告协会，协会与各地通代联系，确定船舶航次中后续靠港或就近港口允许遣返偷渡人员的国家。根据获知的偷渡人员身份信息，与偷渡人员国籍所在国家的使领馆联系确认，由使领馆为偷渡人员签发临时旅行证件。由拟遣返国家的当地通代协助与当地移民局联系，争取获得允许在当地遣返偷渡人员的许可，并可能涉及安排安保、医疗或服装和交通等遣返具体事宜。事实上，偷渡人员能否及时顺利遣返取决于及早确定偷渡人员偷渡地点、身份、船舶靠港当地使领馆、移民局政策等多种因素。

应特别注意如船舶一旦在船发现遇偷渡人员，船长和船员不应擅自处置，应报告公司及协会，如船舶擅自处理很可能会使得船东和船舶遭受行政处罚甚至被追究刑事责任。

### 三、偷渡案件承保风险范围



保赔险承保风险可能涉及的协会条款：

第三条第（九）款：改变航线。承保范围一般包括为安排偷渡人员下船或遣返产生的港口费用或其他费用，包括燃油费用、膳食费用、安排遣返交通费、使领馆费用等费用、安保费用、当地通代费用、律师费用等。另外可能包括靠泊港口当局因船上有偷渡人员而根据移民法律处以的罚款，以及为将偷渡人员送上岸而产生的必要绕航费用和成本。

第三条第（十）款：安置偷渡人员和避难人员。

第三条第（二十）款：罚款。

#### 四、BIMCO 期租合同偷渡条款



# BIMCO

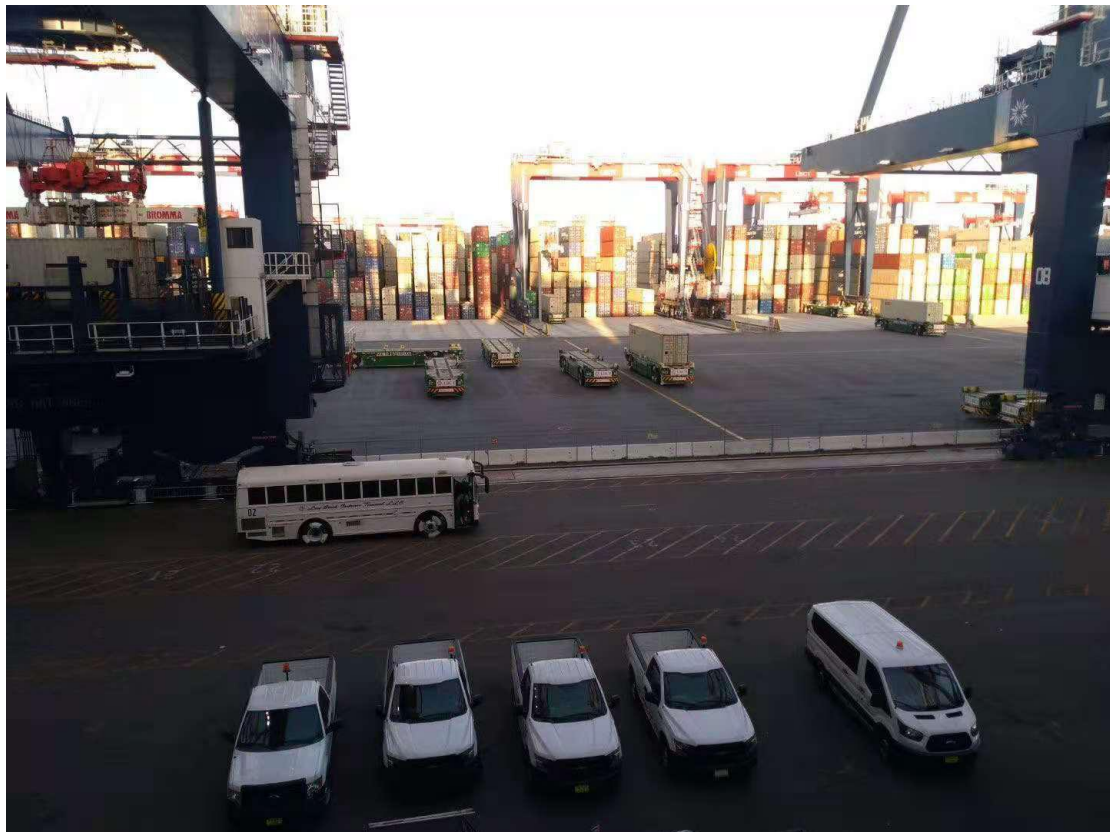
根据 BIMCO 推荐的期租合同偷渡条款 2009 版：

(a) If stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers or by any other means related to the cargo operation, this shall amount to breach of charter. The Charterers shall be liable for the consequences of such breach and hold the Owners harmless and keep them indemnified against all claims; costs (including but not limited to victualling costs for stowaways whilst on board and repatriation); losses; and fines or penalties, which may arise and be made against them. The Charterers shall, if required, place the Owners in funds to put up bail or other security. The Vessel shall remain on hire for any time lost as a result of such breach.

(b) Save for those stowaways referred to in sub-clause (a), if stowaways have gained access to the Vessel, all expenses, including fines or penalties, shall be for the Owners' account and the Vessel shall be off hire for any time lost.

根据该条款，如果偷渡人员登轮采取了与货物或货物作业相关的偷渡方式，则由此产生的责任、损失、费用等由期租人承担，且船舶不停租。如船舶（特别是散货船、集装箱船）驶往偷渡案件多发的国家和港口，可以考虑在期租合同中加入该条款，保护船东在船舶偷渡事故发生时的利益，但其中较为重要的是掌握偷渡人员的登轮方式，如与货物作业相关等。

## 五、偷渡案件的新形势



### ● 偷渡人员遣返地南非

除偷渡人员登轮的国家外，通常很少有其他国家允许偷渡人员下船安排遣返，特别是偷渡人员无相关文件证明的情况下。以往南非是一个允许偷渡人员下船并安排遣返的国家，但根据协会南非通代 P&I Associates (Pty) Ltd 所提供的信息，南非移民局规定，如非法人员登轮视为偷渡人员，除非船舶提供确凿证据证实偷渡人员是在南非登轮。确凿证据包括船上或岸上的视频或移民局签署文件，仅在提供此类证据时，该人员才能被视为偷渡人员安排离船。主管机关已不允许非南非籍偷渡人员在南非当地港口上岸遣返，船舶将不得不将偷渡人员留在船上，以寻求在其他的港口安排遣返，这个程序往往是非常麻烦的。同时尼日利亚通代也向协会反馈，当地仅允许尼日利亚籍偷渡人员送岸，并无遣返他国的情

况，特别是当下有限的航班更为困难。

### ● 新冠疫情的不利影响

偷渡人员在船无形中增加了船员感染新冠病毒的风险，同时也为安排偷渡人员遣返工作带来困难。船员在发现偷渡人员后，应尤为注意疫情防控，做好个人防护，包括但不限于在接触偷渡人员时佩戴口罩，勤洗手勤消毒。各国即便是安排本国偷渡人员的离船也非常谨慎，如南非通代反馈如果船舶在港期间发现偷渡人员，移民局将要求偷渡人员做新冠检测。如未确诊，当局将登轮并调查偷渡人员是否确实在南非当地港口偷渡。一旦证实，移民局将把偷渡人员带下船，偷渡人员将面临被逮捕，罚款和牢狱之灾。而如果偷渡人员确诊新冠肺炎，当地卫生部门将提供进一步指导，也意味着船舶可能处于更麻烦的境地。此外，各国受疫情影响，可遣返偷渡人员的航班减少，无形中更为遣返工作蒙上一层阴影。

鉴于目前已少有国家允许外籍偷渡人员通过本国遣返偷渡人员等原因，偷渡人员案件的处理较为棘手，因此我们建议会员船东坚持预防偷渡为主的方针。具体可以参见协会曾发布的中船保赔字[2010]02号《关于防止偷渡案件的通函》和防损文章《圣诞节临近，南非偷渡案件数量激增，请谨防非法人员登轮》以及《防偷渡指南》等列明的防范偷渡举措。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议，请与协会相关人员联系。