



二，由于海关处罚决定周期较长，难以在船舶仅停留数天的短时间内完成处罚程序，因而无法及时对船舶本身作出处罚。阿根廷海关罚款的币种通常是阿根廷比索，如果罚款最终以美元支付，则按照案发之日的汇率计算，且不产生任何利息。如果船东想对海关罚款项目及金额提起抗辩，则只有在海关罚款正式做出后，船东才有机会行使权利进行抗辩和申诉，这可能需要一个很长的过程。

#### 4. 应对阿根廷海关罚款的风险防范建议

(1) 阿根廷海关对于船舶物资清单的审查日趋严格，船舶遭遇罚款的这种风险趋势继续上升，所发生的案件数量也在明显增加，尤其是在圣尼古拉斯港（San Nicolas）和坎帕纳港（Campana），包括在帕拉纳河（Parana River）171 公里处进行 STS 的船舶、圣洛伦索港（San Lorenzo）和罗萨里奥港（Rosario）。

(2) 在船舶前往阿根廷港口时，务必要根据阿根廷海关的统一表格，提前清点好船舶物料、备件、船用物品、燃油、滑油等项目及数量。在抵达阿根廷港口前，可以提前发送相关清单给港口代理，并结合当地代理对清单的意见及船上的自查及时对申报的项目与数量进行修正与完善，确保报关单项目及数据的准确，避免发生未申报或申报数量错误等情况。

(3) 船舶在阿根廷误申报的案例中，润滑油误申报是一个频发的项目，协会及通代特别提示，目前通常做法是申报所有可测量的润滑油，包括在桶、罐、各种油柜（如主机、辅机、油底壳、液压系统等）中的润滑油。

(4) 若海关登船检查后发现了申报不符和罚款项目，请会员在第一时间联系协会，并指示船员配合协会通代安排的检验师的调查与材料收集工作，尽量在船舶离港前完成罚款项目的调查并对罚款中涉及的相关证据进行固定与保存，以保证在将来面对海关做出的实际罚款后的抗辩依据。

#### 结束语

保赔协会每年会收到船舶被罚款的案件十几起至几十起不等，值得注意的是，并不是对所有的罚款都会有保赔协会提供保障的，协会条款原则上只承保会员列明风险的罚款。在很多船舶遭受到罚款处罚的案例中，处罚主体都是不接受担保的，而且要求限时支付。否则船舶将一直被扣留不能放行，因此，船舶被罚款案例处理起来，也是比较棘手的。这就更加提醒会员和船舶对港口罚款案件应尤为重视，以避免因罚款而带来的经济和船期双重损失。

## 谨防因申报不当 导致船舶遭受海关处罚

中国船东互保协会防损部编



#### 摘要

为防止不法分子利用船舶作为载体实施走私或从事其他非法贸易活动，全球绝大多数沿海国家的港口海关均要求船舶在抵港前申报所载货物及船用物品信息，并确保其与报关单、提单等相关货运文件内容一致，以有效防范走私、逃税等违法行为。然而，由于各港口海关在申报监管力度上存在差异，部分船长对海关申报工作的严肃性重视不足，导致因申报不符或疏漏而被处以罚款的情况时有发生。



## 海关罚款事项

港口海关对船舶和船员所进行罚款处罚行为可谓形形色色，包括但不限于船舶贸易单证过期，船舶货量与提单不符，短货或溢卸，海关报表，舱单和船员名单不符合规定，船上物料、备件、药品和船员个人物品申报不完整，不合规，船员有意或无意参与到物品走私违法行为。一般情况下，针对船舶、船长和船员处以罚款是比较轻微的处罚方式，但是也有一些开出的罚单金额是异常巨大的。甚至在某些司法管辖区，罚款被视为国家预算的一部分。罚款的对象也主要是针对船舶、船长和船员，但也有是对公司开出罚单的现象。以下列举协会近年来协助会员处理的部分典型且严重的海关处罚案例，旨在提醒各会员引以为戒，切实加强申报管理，严格遵守各国海关法规，杜绝类似问题再次发生。

## 土耳其海关罚款

### 1. 案例列举

2020 年 10 月，土耳其海关对一艘靠泊船舶的燃

油舱进行测量，发现实际存油量比申报数量多出约 85 吨。随后，该船被临时扣留，未申报燃油被没收并强制卸载。船长需配合调查并提交书面说明，期间船舶禁止离港，造成船期延误。通常卸油需 1 至 2 天，有时长达 3 天；若使用岸罐或驳船，延误可能更久。此类延误可能导致船东面临经济损失或违约风险。根据土耳其法规，未申报燃油不得通过担保保留在船上。

### 2. 海关处罚相关规定

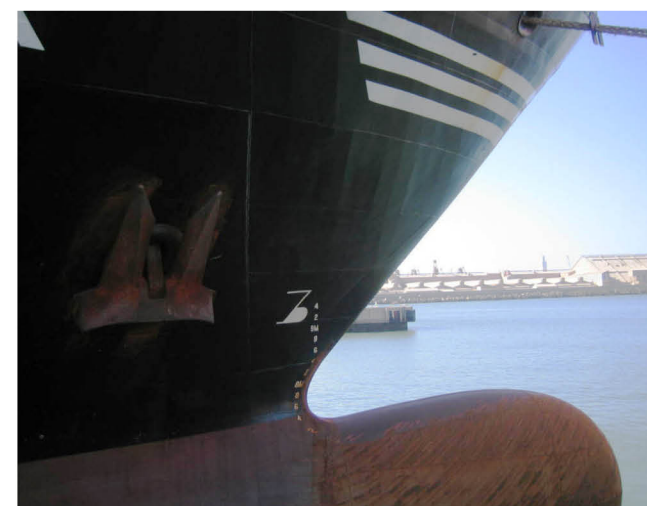
土耳其海关法令第 9 条第 2 款授权海关对船上所有区域及物品进行检查，以核实申报准确性。燃油存量差异将作为征税依据，依据来自第 481 条规定。若测量结果高于申报量，超出部分视为走私，必须卸走处理。根据反走私法第 5607 号第 3 条第 1 款，走私者可被判处 1 至 5 年监禁并处罚金；若货物运入国内而非经海关关口，罚金上浮 1/3 至一半。因此，船长及相关责任人可能因燃油或其他物品未申报而被提起刑事诉讼。

## 3. 溢短卸货的海关罚款

土耳其海关当局还会核对货物申报的数量与实际卸货的数量，以确定是否存在溢短卸。对于计件货物，不允许贸易允差，卸货数量必须与相关单证上的数量完全一致。对于散装货物（包括液体和气体货物），一般的贸易允差为 0.3%，另有部分特别货物的允差为 0.5%。发现溢短卸后，海关会要求船东或代理解释原因，期限为三个月，并且若代理申请，该期限可以延长三个月。只有两种文件可以被海关接受，一种是装港的“更正舱单（Correction Manifest）”，另一种是装港的解释函。该文件中须载明，实际装船的数量与原始申报的不一致，应根据卸港的卸货数量进行更正。该文件应由装港的商会签署，如果没有商会，应由装港的港口船长签署，然后由土耳其使领馆认证。如果船东不能提供更正舱单，或其所提供的更正舱单不被海关接受，那么溢短卸的货物将会被实施罚款。罚款的金额以溢短卸货物的数量为基础计算。溢卸货物的罚款一般为货物的 CIF 价格，短卸货物的罚款一般为进口税（进口税 = CIF 价格 × 进口税率）罚款的金额是不可协商的，但是如果在通知罚款的 30 日内付款，则可以有 25% 的优惠。被处罚的当事人有权在 15 日内向海关调解委员会提起上诉，该委员会应在 30 日内作出裁决。一旦上诉，海关调解委员会将邀请申请人讨论其请求并达成和解。

## 4. 应对土耳其海关罚款的风险防范建议

- （1）到港前几日应谨慎测量油舱内存油量，尤其是船舶到港前海况良好或在锚地的时候，应安排测量每个油舱内的存油量，以保证船舶的燃油消耗连续而合理；
- （2）油舱测量应包括沉淀柜和日用柜以及其他临时存放燃油的所有油舱；
- （3）船舶到港完车后，轮机长应安排再次对油舱进行准确测量，以确保船长在随后申报的油量与船存油量以及船上所有记录簿记录的油量基本保持一致；
- （4）个人申报单和船舶申报单都应该做到谨慎认真，具体物品清点落实到具体责任人；
- （5）船长应谨慎核对船舶提交的海关申报清单，包括船名、日期、港口、物品清单、以及最后的签字和盖章，并尽可能在每一页申报单上签字盖章。



## 乌克兰海关罚款

### 1. 案例列举

协会某会船在 2018 年 7 月靠泊乌克兰的 Nikolaev 港时，当地海关登轮检查时发现船长未及时申报船上部分用于洗舱的原油、化学品和现金等物品。除原油外，其他物品均被罚没，并处以与罚没物品等价的罚款；而原油虽未被罚没，但罚款额度为原油价值两倍。据悉，挂靠乌克兰港口的外籍船舶经常面临海关申报问题，因船方未完成海关申报或文件，尤其是船舶物料清单、药物清单，而面临巨额海关罚款。而如果产生海关罚款，应当向法院指定账户缴纳罚款，否则船舶无法顺利开航。

## 2. 海关检查中的处罚裁决

乌克兰海关对于船舶检查有较大的决定权，海关认为必要时，有权检查船舶所有区域，包括货舱、生活区、船员个人物品等。海关要求的申报范围非常宽泛，包括，药品，现金（船上及船员）、油漆、燃油、滑油、物料、备件、耗材及食品等等。海关人员甚至还会检验燃油残渣，以确定燃油的实际数量与申报相符。如违反上述要求，可能招致行政处罚，甚至罚没未申报的物品。依据海关法，如外籍船舶违反当地海关法规，海关有权对船长处以行政罚款以及启动未申报的船舶物品罚没程序，或者向码头和船长发出通知以滞留船舶。虽然未申报物品的罚款和罚没决定会最终由法院裁决，但海关有权依据相关的海关规定扣留未申报的船舶物品，以便于后续执行法院做出的罚没裁决，换言之，扣留未申报物品作为当地法院裁决执行的“保全措施”。如果船长拒绝支付现金担保或采





取抵抗行动，可能会加剧状况恶化，并使得海关官员进行更为细致的调查并讯问船员以确定是否故意未向海关申报船上物品。一旦被指控走私，将导致船舶延误，甚至船长面临更为严厉的处罚。

### 3. 应对乌克兰海关罚款的风险防范建议

(1) 建议会员及船长应与乌克兰港口代理保持密切联系，听从代理的建议，对船上所有必要的物品进行严格申报；

(2) 建议船长向港口代理咨询并了解海关查找申报不实物品的重点目标区域；

(3) 建议船长完成所有在船物品的海关申报工作时，再请当地代理给与核对；

(4) 建议船长亲自或者安排大副、轮机长等其他高级船员全程陪同海关人员对船舶所有处所展开的检查。

## 塞内加尔海关罚款

### 1. 案例列举

通代 BUDD 2019 年报告，一艘散货船在达喀尔卸货，船舶水尺数量比提单数量多 54.5 吨，岸上数据比提单数量少 36.36 吨。最终海关以其认可的检验师的数据为准，对船舶实施扣留，并处以约一万欧元的罚款，最终在收到保赔协会通代的承诺担保后，准许船舶开航，罚款的具体金额后续协会通代与海关进行了进一步协商。

通代 TCI 2019 年 10 月报告，塞内加尔海关再次强调对船舶的申报错误不能容忍，并大幅增加罚款水平。一艘船舶仅因货物舱单申报错误而被处以 233 万

欧元的罚款，最终在各方的协调下，海关同意将罚金降低至 30 万欧元。

2021 年 12 月，保赔协会获悉，一艘船舶由于润滑油和固定灭火 CO<sub>2</sub> 的数量申报不当，导致船舶被扣留，并且海关开出了 25 万美元的罚单，最终在保赔协会通代的协调下，船东支付了 13 万美元的罚款，船舶才被准予放行。

2022 年 11 月，保赔协会获悉，某轮船长在抵港 9 天前提交了海关申报声明。当地代理回复他们将审查信息并回复，但是船长并没有收到任何反馈，也没有向代理再次确认。当船舶抵达达喀尔后，海关上船检查并要求在海关官员下船前提供一份过境货物舱单。在随后的检查中，该船因未申报过境货物舱单、错误申报到港货物舱单数量和错误申报燃油数量而被罚款，罚款总额超过 300 万美元。

### 2. 错误申报的处罚

据保赔协会案例统计，近十年来，一直不断有船舶在塞内加尔遭受到海关罚款的行政处罚，塞内加尔的海关的行政处罚越发严格，特别是在达喀尔港。塞内加尔海关当局有一份海关申报清单，根据塞内加尔《海关法》第 74 条，要求船舶对货物（无论是进口货物还是过境货物）以及船舶用品（包括船舶和个人）进行正确申报。当船舶到港后，海关官员会登轮对船长的海关申报单进行现场核查，如果发现船舶申报的货物、物料、备件、燃料等的申报数量与船上实际数量不符，即便是很小的误差或者是漏报，都将处以高额罚款，罚款金额甚至可以高达未申报物品价值的四倍，并且在罚款未缴纳或者未收到海关认可的承诺前，船舶还将被扣留，不允许离港。此外，从 2017 年开始，塞内加尔海关当局还将船上的固定式二氧化碳灭火剂、泡沫及其他灭火器的数量和滑油的数量，包括甲板机舱设备中使用的滑油量也加入到船舶报关的检查之列，这在其他国家的海关报关操作中是很少见的，这也导致不少船舶因漏报和误报而遭受处罚。

### 3. 货物短量、溢卸的处罚

依据塞内加尔《海关法》，塞内加尔海关当局会对袋装或散装谷物和其他散装货物的任何“溢卸”和“短量”处以罚款。海关会根据卸货作业完成后装卸工报告的最终数字来评估短缺和罚款，更为麻烦的



是，有时候装卸工在卸货结束时向海关报告货量短缺，海关往往会直接向港务局发出船舶扣押令，并将其副本通知港口警察。令人遗憾的是，海关或港务局很少在第一时间主动向船东或其代理人或协会通代披露该文件，这也使得船东对船舶扣押问题的介入调查和后续处理处于一个被动的局面。在未与代理或通代直接协商之前，海关不会出具海关罚款的文件，初始罚款金额往往基于据称短交货物的海关市场价值。近年来，海关当局会指定其认可的当地检验公司来检查监督船舶的卸货作业，一旦产生短量，罚款数额可能非常巨大，一次罚款甚至可能超过 30 万欧元。

### 4. 船员非法交易的处罚

塞内加尔《海关法》对走私和贩卖违禁品的定义和解释非常宽泛，因此，船舶还应该特别注意在塞内加尔港口锚泊期间，有些当地小鱼船会提出与商船进行物品交换，以一些海鲜或者鱼类换取船上的柴油、油漆等物品。船员可能会误以为船位距岸较远，港口当局不会发现。但在大多数情况下，当交易完成后，与商船完成交易的渔民会直接到海关办公室进行举报。海关随即对船舶开展走私调查，一旦此类交换行

为被定性为走私或触及未经许可的违禁品交易，不仅船舶将遭受行政处罚，船员还将面临刑事起诉。

### 5. 海关罚款的处置

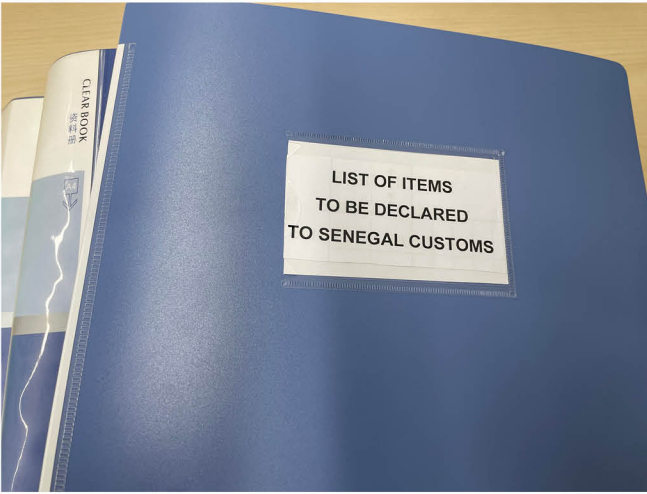
海关当局可以接受协会的担保（LOU），但只能是法语的措辞。通常要求在给定的期间内商定出担保金额，而且会对协会担保的常用措辞提出异议，特别是倾向于要求担保受塞内加尔法律管辖，塞内加尔法院具有管辖权。待海关收到担保或者罚没款项，海关会通知港务局放船，并抄送港口警察。如果船东和海关就有关罚款的讨论时间过长，港口警察经常威胁要没收船员护照。

### 6. 应对塞内加尔海关罚款的风险防范建议

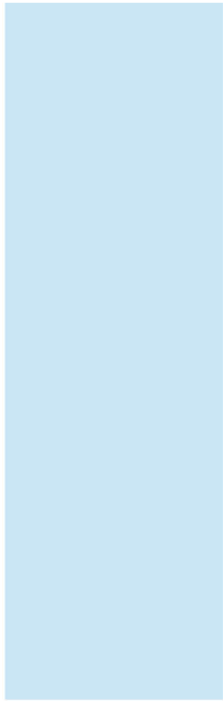
(1) 提前向船舶代理书面请求海关所有的最新要求，并在抵达港口前准备好海关申报单，如遇任何要求有疑问，切不可自行解读，请咨询代理确认澄清；

(2) 彻底核查船上的所有物品及消耗品，确保燃料、物料、食品、油漆、文具、船员个人物品等均已准确地列入申报单中；

(3) 将所有海关申报单保存在一个特定的文件







中，在报送给海关官员前，由当地代理再次确认资料的完整性；

（4）要求船舶代理陪同海关官员一起登轮办理海关手续；

（5）严禁船员在锚地、靠泊及任何时间与任何外部人员进行任何物品及钱财交易行为；

（6）无论任何原因，在船舶靠泊时文件还没有准备好，则在代理登船后保持舷梯升起，直到完成所有的申报文件；

（7）船长和船员在任何情况下都不得以非正式方式向海关官员支付现金解决问题，这可能被视为公开贿赂，并导致船长被监禁以及船舶被扣留；

（8）船长应谨慎在海关当局出具的任何文件上签字，尤其是一些法语的文件，除非船长完全理解文件上的内容；

（9）如果确实出现船舶被视为违反海关规定的情况，请船长和会员及时通知协会，协会也会及时协调当地通代，尽早介入与当地海关友好协商，以免案件的行政化和复杂化。

## 多哥海关罚款

### 1. 案例列举

2024 年 2 月，据 Africa P&I 和 Budd Togo 两家通代反馈，某商船在多哥洛美港锚地等候卸货期间，

船员以船上物品与当地渔船换取了 7 公斤海鲜。洛美海关当局将上述行为认定为通过商船进行走私，不仅滞留了商船，还处以高达 8700 万欧元的罚款，船长和船员也可能面临 1 年至 3 年的监禁。同时，通代公司在同期也报告，他们已经获悉三起船舶在洛美港被海关处罚的案件，这些船舶在洛美港锚地待泊时，以船上的废旧油桶、瓶装水和一些废旧物料等与靠近的渔船换取海鲜或电话 SIM 卡。当这些渔船在返港后，被海关抓获并供认了与船舶交易的事实。涉事的货轮也被洛美海关滞留，并告知船舶的非正式交易构成了走私，将被处以 6000 万至 1.3 亿欧元的罚款。

### 2. 海关罚款的裁量

事实上，由于海关罚款案件所适用条款的不同以及对条款解读的不同，都可能影响到最终罚款金额。这些走私罚款之所以如此之高，是因为他们的计算依据是交换物品的价值，再加上所有相关船舶估值的两倍，以及对交换的物品和船舶的估值征收 28% 至 49% 的关税。而且在这些案件中，海关均拒绝对罚款进行商讨，除非罚单被签字，这也导致船舶被滞留的时间延长。

### 3. 应对塞内加尔海关罚款的风险防范建议

（1）在航次指令下达后，船长应尽早向当地代

理了解港口当局的政策要求，及早准备到港资料；

（2）船长在到港前务必以安全会议形式，告知船员港口规章制度，特别是涉及到罚款的事宜；

（3）船舶报关单要做到详尽和精准，船员名单及时更新，过境货物也不要忘记申报；

（4）严令禁止船员与渔民和码头工人等进行以物易物，船舶采购、接收、卸下物品都应经过正规渠道，并提前和代理确认申报；

（5）发生罚款或产生罚款威胁时，请及时联系协会或当地通代。

## 阿根廷海关罚款

### 1. 案例列举

2024 年 11 月，协会一艘入会船在阿根廷的 San Nicolas 港卸货期间，接受了当地海关官员的登船检查。船长按照代理提前发来的进港报告要求，向海关官员提交了船舶物资申报单。随后经海关搜查队的现场检查核对后，声称船长未对船舶燃油的数量进行准确申报，而且对于润滑油和一些过期的洗舱剂、压载水的化学品没有准确申报，因此要对船东处以罚款。协会获悉会员报案后，立即安排当地通代介入调查。现场检验人登轮后发现，船上确实忘记申报存放在首尖舱和舵机间内的部分润滑油，以及疏忽申报船上一些过期的洗舱剂等化学品。这些未被申报的润滑油高达 3,000 升，若以 12 美元 / 升的市场价值对罚款金额进行估算，仅此一项的罚款就超过 7 万美元。船长坚称船上的燃油已经进行了如实申报，而且海关搜查队在对燃油申报数量核实时，也是仅仅查看了轮机日志的船舶存油量，而并没有对船舶的油舱和油柜进行实际测量，因此船长对于海关所声称的燃油数量不符并不认可。根据阿根廷海关法律程序，对于船舶开具的罚款通知最终将向港口代理发出，代理要求出具担保，最终船东不得不提供 40 多万美元的担保，以避免船舶被滞留。

2025 年 2 月底，协会另一入会散货船在阿根廷 San Lorenzo 港口装粮食期间，当地海关五名官员登轮并对船舶的物料、备件、燃油、物品等申报情况做了现场检查。在检查过程中，海关官员发现船上的化学品、稀释剂、油漆和润滑油的实际船存量，与船舶到港提交的海关申报单上的数量不符，实际船存量要比申报数量多。据此，阿根廷海关预计将对船东 / 船代处以约几十万美元的罚款。根据当地法律，船代须



与船东就该罚款承担连带责任，但具体罚款数额可能需要数月、甚至数年才能最终确定。为此，船代要求船东提供相应担保，才给予办理船舶的离港手续。

### 2. 海关检查的相关规定

阿根廷严厉的海关检查以及针对船舶物资和备品申报数据不准导致的罚款由来已久。早在 2018 年，阿根廷海关就颁布了第 4317 号决议，批准了船舶在抵达阿根廷任何港口时提交的库存清单申报相关的新表格。这貌似对船舶到港申报有了一个统一的标准，但不幸的是，近几年来，在阿根廷海关和搜查队严厉的检查下，还是发生了多起由于船舶库存物料单申报不实而遭遇罚款的案件。

根据阿根廷《海关法》第 962 条的规定，在申报船舶库存物资清单时，若存在未申报的物品，则该物品将被没收，并被处以相当于其市场价值的罚款；如果货物不适于被没收，则将被处以相当于其市场价值的额外罚款来代替没收。因此，对于不适于没收的未申报或申报错误的货物，最终可能被处以的罚款金额为该货物市场价值的 2 倍。对于申报不符的润滑油和液体化学品，罚款可能为申报不符物品离岸价格的一到五倍，外加约 50% 的税款。

### 3. 海关罚款的实务操作

在程序上，海关罚款的征收需首先经过行政审查程序，随后提交至财政法庭，最终的处罚决定亦由财政法庭作出。因此，海关罚款的决定过程通常耗时数月甚至数年。鉴于此，罚款往往直接针对港口代理实施。这主要基于两方面原因：其一，根据阿根廷相关法规，港口代理对船舶的违法行为承担替代责任；其