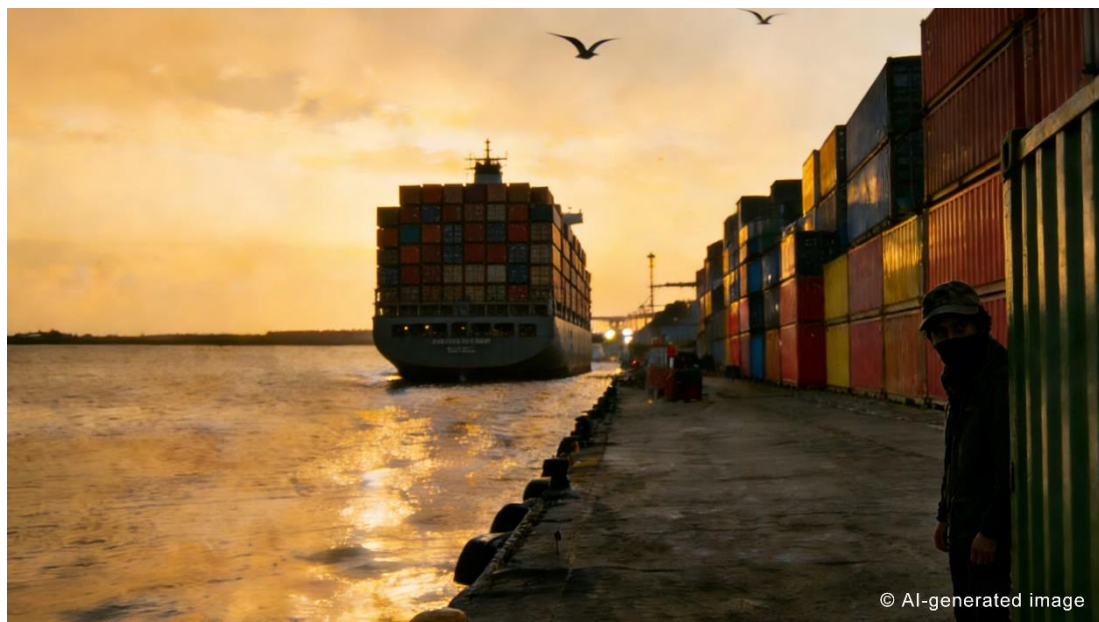


风险提示 | 警惕西非港口频发的偷渡事件

作者：于泳浩



摘要：

协会在 2025 理赔年度陆续接到多起会员船舶发现偷渡人员的报案，其中相当一部分案件集中发生于西非国家港口。尽管协会早在 2010 年即发布《关于防止偷渡案件的通函》（中船保赔字〔2010〕02 号），提醒会员高度重视偷渡风险并采取相应防范措施，并于 2020 年进一步推出《防偷渡特刊》，系统阐述了偷渡高发区域、常见类型、登轮途径、预防手段及对偷渡人员的处置方案等。但从近年协会协助处理的相关案件数量及其地理分布来看，非洲地区、尤其是西非港口的偷渡事件仍呈高发态势。

一、以案说法

案例一

2025 年 2 月，协会入会船 A 轮从尼日利亚的拉各斯（LAGOS）港出发，驶往喀麦隆的克里比（KRIBI）港。在拉各斯港离泊前，船长报告称曾进行过两次防偷渡检查并确认安全。然而数日后船舶抵达克里比港抛锚后，一名偷渡者在甲板舷梯处被值班水手发现。据偷渡者供述，他在登船后前往船上克令吊的操作室，并藏匿在操作室内的一处角落。在偷渡者被发现后，船员将其妥善安置在舱室中，后续在当地通讯代理的协助下，从克里比港对该偷渡者进行了遣返。

案例二

2025 年 5 月，协会入会船 B 轮靠泊科特迪瓦的阿比让（ABIDJAN）港进行了近一周的装货作业。据船长描述，在船舶驶离阿比让港口前，船员与岸上的 Dog Search Team（以下译为“搜查犬队”）在船上共同进行了防偷渡检查，搜查的区域包括货舱、克令吊、艏尖舱、救生艇、救助艇、生活区、空调间和舵机间等，均未发现偷渡者。但在开航几天后，船员在

日常工作过程中发现了一名偷渡者藏匿在救生艇中。由于船舶在航行中，最终该偷渡者在船舶的中途加油港被遣返。

案例三

2025 年 8 月，协会入会船 C 轮在尼日利亚的拉各斯港进行卸货作业，在卸货结束且所有装卸工人离船后，当地岸上搜查犬队登船协助船员进行防偷渡检查。据船长描述，船岸联合搜查依据相关体系文件（SMS）进行交叉检查以及船员二次检查后，并未发现偷渡人员。但当船舶到达下一港加蓬的奥文多（OWENDO）港时，当晚轮机长向船长报告在舵机房尾部听到敲击声。船长第一时间报告给船东，并安排船员打开舵机舱的人孔盖进入检查，发现敲击声来自相邻的舱室。后经船员检查，发现有 9 名偷渡者藏匿在舵杠围井（Rudder Trunk）内。随后所有偷渡者通过船上的绳梯攀爬至舵机舱并被妥善安置，最后全部偷渡者均在奥文多港被安排遣返。

案例四

2025 年 10 月，协会入会船 D 轮在尼日利亚的拉各斯港口开航后，船舶停靠多哥的洛美（LOME）港时，路过的拖轮在 D 轮的尾舵上发现了偷渡者并将情况通报了船长。船长立即组织船员前往检查，并最终发现了 13 名偷渡者。据称全部偷渡者均是在 D 轮停泊在拉各斯港时于凌晨偷偷登轮，后续所有偷渡者在洛美港被安排遣返。

二、案件处理

当船舶发生偷渡案件后，船长应按照体系文件的要求，及时进行报告工作。既要立即向船东或船管公司汇报，又要按指示向代理和港口当局报告。船东在收到船上发现偷渡者的报告后，应及时向保赔协会进行报案，以便后续遣返工作的安排和处理。

当协会收到偷渡案件的报案后，会及时与船东核实相关情况，并视情况联系当地的通讯代理以协助在偷渡者的上岸港进行遣返。一般而言，多数国家的港口当局会要求船东承担遣返偷渡者的责任并支付由此产生的一系列费用，同时还可能被当局施以罚款；此外，部分港口当局会要求船东在船舶开航前，须预付完成涉及的相关费用，否则可能不允许偷渡者下船，甚至滞留船舶。总而言之，偷渡者的遣返对船东而言，既耗时又耗钱。

在遣返偷渡者时，涉及船东可能需要支付的费用既包括偷渡者的签证等手续费及机票等交通费，又涵盖押送人员随行的相关费用，以及偷渡者因患病和受伤等健康状况而产生的医疗费用等。除此之外，船东还须根据港口国规定支付相应的罚款。例如，非洲通讯代理 BUDD Group 在近期发布通函，告知了西非加纳港口管理局（GHPA）颁布的费用和罚款清单。其中提到若在加纳港口安排非加纳籍偷渡者下船，船东将被处以每人 5000 美元的罚款，并且加纳移民局（GIS）可能对船东额外再处以每人 5000 美元罚款，因此每名在加纳被遣返的偷渡者都可能使船东面临高达 10000 美元的罚款。

在出现多名偷渡者的情况下，上述提及的各项费用叠加后的数额将更加高昂；且由于人数众多，对他们进行遣返前的安置、守卫也更加棘手，且发生意外情况的风险也相应提高。以前述案件为例，在对 C 轮的 9 名偷渡者遣返前，由于其中的 4 名偷渡者表现出不同程度的病症，导致后续对其送医治疗产生了不菲的医疗、交通、押送等费用；此外，在该案中包括加蓬港口与锚地总局（OPRAG）、移民局在内的多家机构对船东施以罚款，仅罚款的金额就高达 80000 美元。最终在船东预付完遣返 9 名偷渡者的全部费用后，当局方才允许船舶开航。

三、偷渡防范

从以上案例中不难看出，尽管在船舶离泊前，船员与当地的搜查犬队都会对船上进行防偷渡检查，甚至该类检查会重复多次，但仍会有百密一疏的情况发生。究其原因，一方面是偷渡者所藏匿的位置常常位于防偷渡检查的死角，常规检查较难延伸至此。上述案例中，偷渡人员分别藏匿于船舶克令吊操作室、救生艇及舵杠围井等处。这些区域在协会发布的《防偷渡特刊》中已被特别指出，因其属于船员日常巡检较少覆盖或难以频繁进入的隐蔽部位。另一方面，不可否认，在一些情况下，日益普遍要求实施的防偷渡检查存在流于形式、走过场的现象，检查人员亦可能存在疏忽懈怠的心理状态。

言而总之，在西非国家港口的偷渡行为依旧猖獗，船舶在前往前述港口作业时应引起格外重视，并应当将重心放在对偷渡行为的事前预防中，按相关规则与指导认真落实防偷渡部署，谨慎并持续进行巡视检查等工作。协会发布的《防偷渡特刊》一语中的：“采取措施有效防止偷渡者上船远强于发现船上偷渡者后不得已的应对”，因此事前预防远好于事后处理。最后，如果在船上发现偷渡者，船东请及时告知协会，寻求相应的指导与帮助。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。