

# 防损通讯

疫情专题 — 防偷渡特刊



# 目 录

|                   |    |
|-------------------|----|
| 一、引言              | 1  |
| 二、偷渡多发地区          | 2  |
| 三、偷渡者类型           | 5  |
| 四、偷渡者登轮方式         | 6  |
| 五、预防措施            | 7  |
| 六、发现偷渡者应采取的措施     | 9  |
| 七、协会责任            | 11 |
| 八、协会通讯代理提供的最新偷渡信息 | 11 |
| 附录一               | 13 |
| 附录二               | 14 |
| 附录三               | 15 |

## 一、引言

偷渡问题是航运业的常见风险，随着新冠肺炎（COVID-19）疫情在全球的持续蔓延和愈演愈烈，偷渡案件的处理也更加棘手。疫情期间一旦有偷渡者登船，极难安排遣返，并可能导致船舶被长时间滞留的风险。偷渡问题在这个特殊时刻，应当引起船公司和船舶的特别重视。为此，协会重新整理和编写了有关防损材料，特发给会员公司参考。

《1965年便利国际海上运输公约》（FAL Convention）把偷渡者定义为：“未经船舶所有人或船长或任何其他负责人员同意，潜藏在船上或潜藏在被装上船的货物中，在船舶离开港口后在船上被发现或在到达港卸货时在货物中被发现，并由船长作为偷渡人员向适当当局报告的人员。”

《国际船舶和港口设施安全规则》（ISPS Code）已于2004年7月正式实施，IMO也一直致力于预防和解决偷渡问题，包括修订《防止偷渡者上船及寻求成功解决偷渡事件的责任分配指南》并

于2003年将其并入FAL公约，以及与多个国家和行业组织定期开展合作研讨。在此背景下，据国际保赔协会集团（IG）的数据显示，从2007年到2017年的11年间事故数量几乎减少了一半（表1）。

然而，尽管案件数量有所减少，但对于船东及其保赔协会而言，处理偷渡案件的费用仍然十分高昂。同时，偷渡者有时会对船员构成威胁，也会使船方面临被港口当局罚款或处罚的风险。有时偷渡者会在船上“滞留”很长一段时间，有人甚至因为身处绝境，做出一些将自己和船员置于危险之中的行为。

|                 | 2007  | 2011  | 2014  | 2017  |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|
| 偷渡事件            | 842   | 774   | 503   | 432   |
| 偷渡人数            | 1,955 | 1,640 | 1,274 | 1,420 |
| 总费用（百万美元）       | 14.3  | 15.3  | 9.3   | 9.5   |
| 费用 / 每次事件（千美元）  | 17.0  | 19.8  | 18.5  | 22.0  |
| 费用 / 每位偷渡者（千美元） | 7.3   | 9.3   | 7.3   | 6.7   |
| 偷渡人数 / 每次偷渡事件   | 2.3   | 2.1   | 2.5   | 3.3   |

表 1



## 二、偷渡多发地区

任何地方都有可能发生偷渡事件，而那些处在政治动荡中的国家风险更高，由于那里的实际安保水平可能低于一般标准，偷渡者能轻易地进入港口并登上船舶。IMO 的 FAL 43/13 号文件提供了由 IG 整理的 2007 年、2011 年、2014 年和 2017 年每保险年度内偷渡者案件索赔数据的分析（表 2 和表 3），以及 2018–2019 年间成员国政府和国际组织向 IMO 报告的偷渡案件数据（表 4 和表 5），据此，非洲大陆仍然是高风险地区，特别是尼日利亚和南非。同时，由于政治不稳定，近年来，欧洲富裕国家的港口经常被寻求前往英国或北美港口的偷渡者用作中转站。

### 1. 非洲

西非和南非是偷渡风险极高的地区。以下地区和港口在短期内仍可能是偷渡高风险地区：

*Algeria: Mostaganem*

*Benin: Cotonou*

*Cameroon: Douala*

*Democratic Republic of Congo*

*Ghana: Tema, Takoradi*

*Guinea: Conakry*

*Cote-Ivory: Abidjan*

*Kenia: Mombasa*

*Liberia: Buchanan*

*Morocco: Casablanca*

*Mozambique: Maputo*

*Nigeria: Lagos*

*Senegal: Dakar*

*Sierra Leone: Freetown*

*South Africa: Cape Town, Durban, Richard Bay, Port*

*Elisabeth*

*Togo: Lome*

*Tunisia: Rades/Tunis*

*United Republic of Tanzania: Dar es Salaam, Mtwara*



### 2. 欧洲

近年来，从欧洲港口偷渡的人数明显增加。一方面，大量的偷渡者从下列港口通过 RORO 船（通常躲藏在箱式拖车上）到达英国。另一方面，由于国内政治不稳定，土耳其和希腊成为了叙利亚、伊拉克、伊朗和阿富汗等国难民和经济移民进入欧洲的天然中转站。

*Belgium: Ghent*

*Denmark: Esbjerg*

*France: Cherbourg, Fos-sur-Mer, Port of FOS*

*Germany: Bremerhaven, Cuxhaven*

*Greece: Patras, Igoumentsa*

*Netherland: Rotterdam*

*Spain: Bilbao, Ceuta, Vigo*

*Turkey: Istanbul, Mersin, Ambarli, Hereke, Pendik,*

*Yalova*

### 3. 中美洲，南美洲赤道地区，加勒比海地区

尽管近年来这些地区偷渡人数有所下降，但偷渡者仍可能会在这些地区登船。

*Columbia: Santa Marta*

*Dominican Republic: Catalina, Rio Haina*

*Ecuador: Guayaquil*

*Honduras: Puerto Castilla*

*Trinidad and Tobago: Port-of-Spain, Point Lisa*

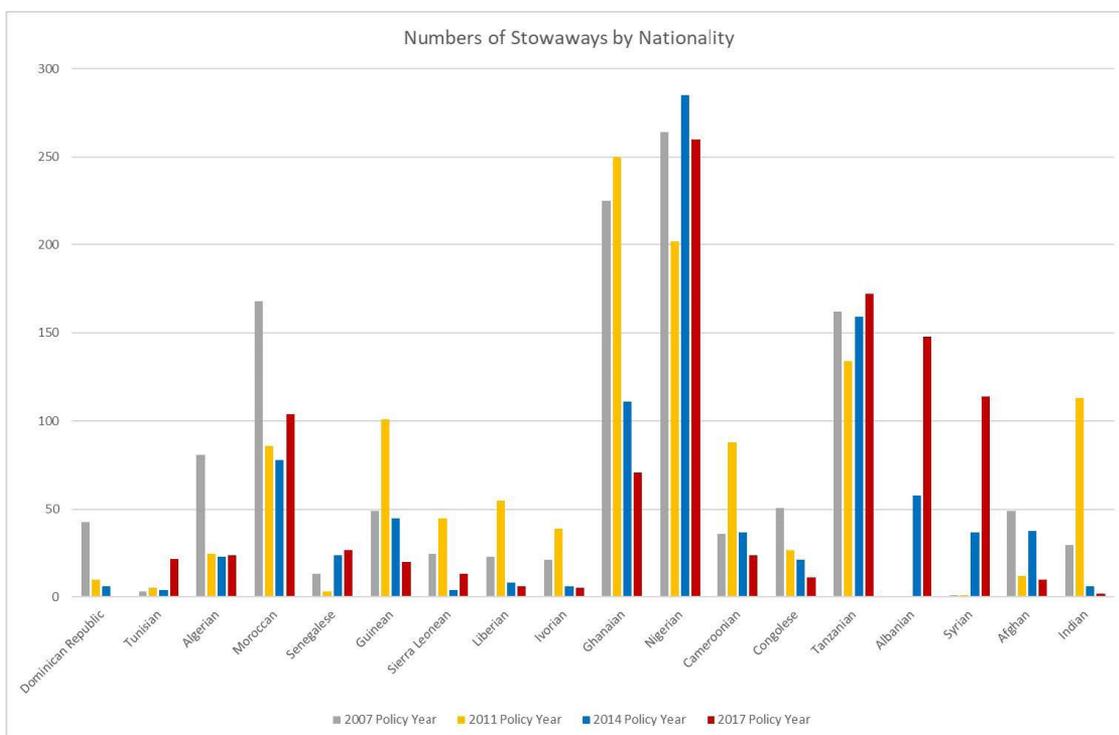


表 2. 各国籍偷渡者人数

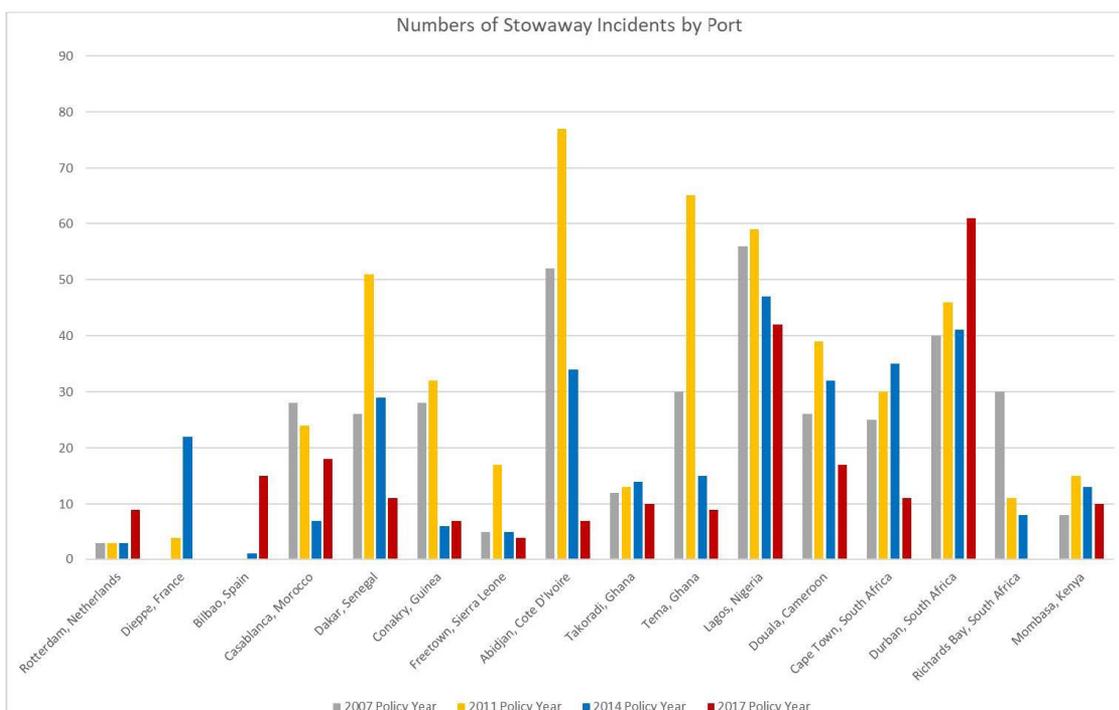


表 3. 各港口偷渡案件发生频次

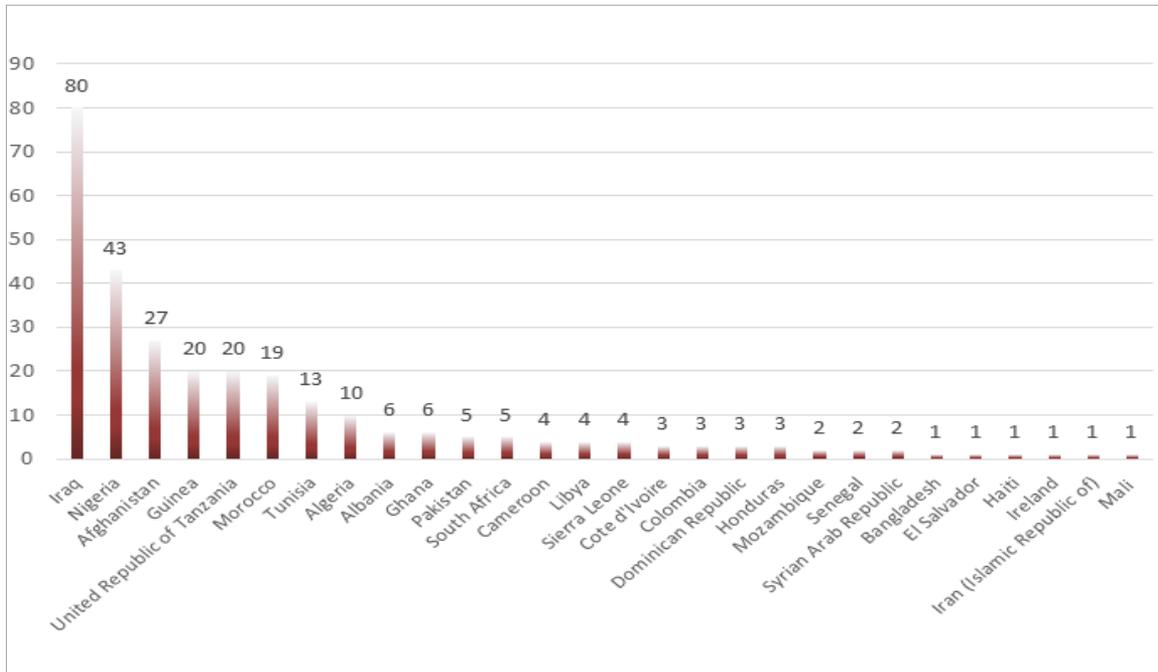


表 4. 2018-2019 年各国籍偷渡者人数

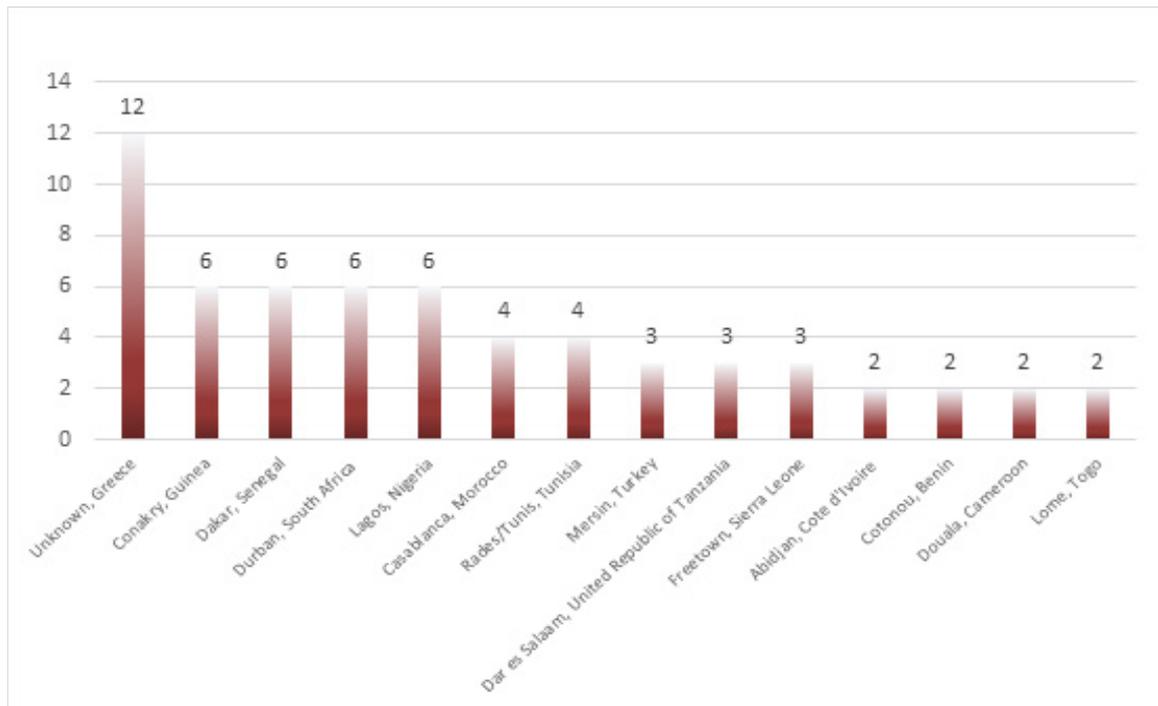
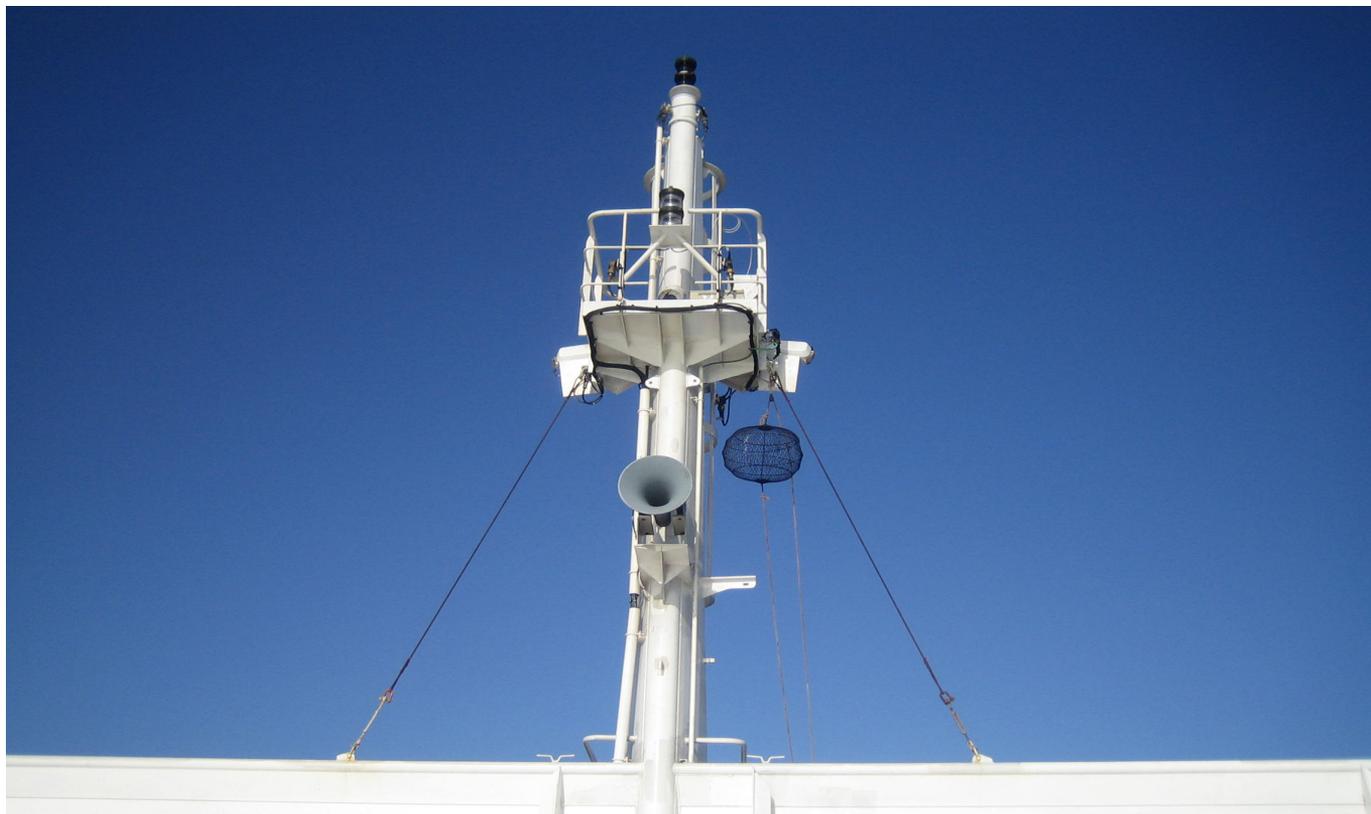


表 5. 2018-2019 年各港口偷渡案件发生频次

船长应时刻注意偷渡案件发生的高风险地区和港口，并采取措施防止偷渡者在高风险区域作业时接近船舶。然而，会员和船长们应意识到，世界上几乎没有一个港口可以被认为是完全安全的，因此需时刻保持警惕。



### 三、偷渡者类型

偷渡者铤而走险的背后有很多原因，通常是想离开一个冲突、不稳定、社会经济匮乏的地区，前往一个稳定、充满机会的国家以寻求更好的生活。他们可能是：

#### 1 难民

难民通常试图逃离战争、内乱、政治或宗教迫害，这些偷渡者往往很冲动，而且常常没有证件。

#### 2 经济移民

经济移民可能只是为了获得更好的生活水准，而其中有人则通过偷渡寻求免费前往别国的机会，他们不一定是非法的。

#### 3 避难者

避难者是指那些试图前往可提供庇护国家的难民，或要求庇护以不被遣返的经济移民，他们往往会试图掩盖自己的真实身份，或使用战乱地区的国籍。

#### 4 非法移民

不同于前面几类偷渡者，非法移民一般不想让当局知道他们的存在，希望偷偷进入一个国家而不被发现。

#### 5 罪犯

罪犯可能是最令人担忧的一类偷渡者了，他们可能极端暴力、不愿合作，甚至可能参与了毒品运输、贩卖人口或其他非法活动。

#### 6 职业偷渡者

职业偷渡者往往每隔几个月就会再次出现。港方在确认偷渡者已被移交给本国移民局之前，通常不允许船舶离开港口。职业偷渡者正是利用了这一点，通过装病和拒绝登机来敲诈船东，直到船东或保赔协会同意向其支付“生活津贴”（通常为几千美元）。这笔钱通常足以维持偷渡者在他国的生活，直到下一次偷渡之旅。

## 四、偷渡者登轮方式

偷渡者会尝试使用一切可以想到的方法上船，其中一些方式可能会对偷渡者自身的健康和安全构成威胁。以下是一些最常用的偷渡登轮方法：

从系泊缆绳、锚链上攀爬上船；

在船靠泊期间或驶离港口时，通过游泳或利用小船从船外舷使用绳索或钩爬上船；

利用悬挂在船舷外的梯子和绳索，如引航梯、Jacob绳梯或软绳爬上船；

使用假证件假扮装卸工、供应商或代理从舷梯登船；

利用无人值守的时机直接走上舷梯或跨过船舷；

隐藏在卡车和集装箱内与货物一起装上船，顶部和侧面敞开式集装箱尤其危险；

偷渡者以装有滚装船斜道或货舱侧门的船只为目标，因为他们认为在进行货运作业时，船员很难有效地监管这些区域；

买通或串通码头工人、船舶雇佣的安保人员或船员等偷偷登轮；



在船舶操纵进出港口的时候，游泳或使用小船爬到船上，或是站在舵的顶部，或者进入舵杠围井；

直接冲上舷梯并推开梯口值班人员硬闯上船（这种方法通常被“职业偷渡者”使用），譬如：在南非的港口，非法侵入者从上船的那一刻起就被认为是偷渡者。

登船后，偷渡者通常会进入船上未经许可的区域，如机舱、油漆间、舵机间等。由于偷渡者不希望被发现，他们将尽最大努力隐藏在那些很少被船员进入或检查的区域。这些区域包括：

|            |               |
|------------|---------------|
| 装木材的甲板     | 甲板克令吊         |
| 货舱         | 货舱通风筒         |
| 污水井        | 集装箱底下         |
| 集装箱（敞开式）   | 汽车甲板通风筒       |
| 船首甲板       | 拖车            |
| 物料间        | 油漆间           |
| 锚链管        | 锚链舱           |
| 救生艇        | 空隔舱           |
| 罗经甲板       | 用于装安全网、锁具等的箱子 |
| 机舱         | 烟囱            |
| 舵杠围井       | 舵机间           |
| 甲板下通道 / 管隧 | 船尾缆绳间         |

## 五、预防措施

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。如果船舶进入或停靠有偷渡风险的港口，防偷渡部署和 / 或船舶安保计划至少应与《ISPS 规则》第 B/9 段的要求相一致。除《ISPS 规则》和《防止偷渡者上船及寻求成功解决偷渡事件的责任分配指南》的相关指导外，需根据风险评估情况考虑采取下列预防措施：

### 抵港前

公司安保负责人 (CSO) 应向船长提供各港口偷渡风险的最新信息，船长还可以联系港口代理人或当地 P&I 通讯代理以获取更多信息；

在抵达偷渡事件频发的港口前，船长应警示船员该港可能有偷渡者出没，加强船员培训，提高船员对偷渡问题的认识；

安排好各船员的安保职责，并确保他们明白该做什么和怎么做；

船舶应配备充足的系固带、钢丝绳、挂锁、胶带以及封条（集装箱封条比较适用），用于表明检查完毕的处所，并对其进行封闭；

在切实可行的情况下，确保所有防止偷渡者登船的措施已安全到位。

### 锚泊期间

保持良好的目视和雷达瞭望，观察是否有小艇接近；

尽可能远地照亮船边区域；

夜间如果发现有小艇接近，使用 Aldis 信号灯作为探照灯以监视他们的一举一动；

照亮主甲板和所有可能的登船点；

将所有悬挂在船侧的绳梯，如引水梯、Jacob 软梯或扶手绳，收起并固定；

如果在相关人员登船时有必要用

到舷梯，应在暂不使用时将其升离海面；

在锚链筒上加装筒盖，为进一步阻止偷渡行为，可以考虑启动清洗锚链水；

应定期巡视检查主甲板、艏楼和艉甲板，特别是起锚开航时应保持巡视检查，直到定速航行。

### 靠泊期间

在任何保安等级下都应严格控制上船通道，仅保留一个并保持严密的值守以确保安全；

保持严密的梯口值班，并记录所有登船和离船者。只有经授权和通过身份检查的人员才允许上船；

在每次换班前，应询问装卸公司

派到船上作业的人数。装卸工人上船时，为防止有潜在的偷渡者混入其中，船员应清点人数。在装卸工人离船时应再次清点人数，统计人数时需要根据这期间可能登船或离船的人数进行适当调整；

船舶在港口停留期间不使用的舱门、舱口盖和进出货舱的通道均应保持上锁。如果有舷窗和窗户靠近甲板，应关闭并紧锁。但是，起居舱室门和机舱门在紧急情况下应能够从内部开启；

夜间应保证充足的甲板照明。可在船舷放置货舱移动灯，以照亮周围水域；

应密切监视系泊区域，尤其在夜间。应将防鼠板牢固地安装在所有缆绳上，以增加爬上船的难度。盖住锚链管并锁住以防止偷渡者从锚链爬上船；

将所有悬挂在船侧的绳梯，如引水梯、Jacob 软梯或扶手绳，收起并固定；



如果船舶干舷较低，船员应小心可能有偷渡者为绕开船舶安保措施，而试图从码头翻越到主甲板上；

应照亮船体外侧、船舶船尾外侧，特别是系泊缆附近。必要时还应加装额外照明灯。在常规巡逻过程中，应查看这些区域是否存在小艇；

保持足够的通讯和联系，值班人员应立即报告一切不寻常事件，包括可疑的行为，或窗口、出入口、通道口、集装箱封条不完整，或封条受损且通道入口被撬开的情形；

提防岸上的保安人员协助偷渡者登船；

值班人员应谨记，一些容易被偷渡者找到藏身处的货物，如袋装货、木材、空集装箱及拖车会增加偷渡的风险；

有时可以使用误导信息来阻止潜在的偷渡者。例如，可在船舶开航公告牌上显示偷渡者不太感兴趣的港口或国家。可张贴不正确的标志或发布错误公告称，所有舱室在装货作业完成后将进行熏舱等。

### 离港期间

制定专门的船舶检查清单，将船舶划分为不同的搜查区域，以便系统地进行偷渡搜查。例如将船只分成三个区域，并由每个小组在一名官员的指导下同时进行搜索，这是确保有效搜索的最佳方法。同时更重要的一点是，船东、船长（和租家）应为全面的偷渡搜查预留充分的时间；

应密切关注偷渡者经常藏匿的区域，例如，舵杠围井、干隔舱、烟囱、货舱通风筒、锚链舱、甲板货、救生艇、空集装箱以及开顶集装箱。还应检查易躲藏的拖车及封条受损的已装货集装箱。如果船舶有克令吊，则应对操作室和基座内部、绞车底下、克令吊顶部以及通风口附近进行搜查；



一旦确认货舱、物料间和桅房等区域没有人，搜索完成后就应立即将其锁上。但是，对于在港期间已经进行检查、锁闭以及加封的处所，应当在离港前再次打开和检查，因为已经发现有偷渡者找到了应对上述措施的办法；

进入锚链舱、管隧、装载耗氧或有毒货物的货舱及相邻舱室等，必须遵守船舶安全管理体系中有关进入封闭处所的程序；

播放误导信息。例如，进入货舱使用话筒假称，货舱即将进行熏蒸，或发出紧急警报和汽笛，然后用适当的语言宣布船上发生“紧急情况”或“火灾”；

如果条件允许，可以雇佣偷渡搜索公司，使用搜查犬等方式来协助船员。然而，会员和船长应谨记，即使是有搜查犬的专业搜查公司也不一定能发现偷渡者。安全起见，船员应该在船开航前进行最后一次彻底的偷渡搜查。同时，强烈建议在雇佣偷渡搜查公司之前，应全面审查其合同条款。这是为了确保在偷渡者在船却未被搜查公司发现的情况下，船东保有追偿的权利；

在最后一位离港领航员离船后，船舶应尽可能在离开领海水域前慢车或在安全的地方漂航，再进行一次全面搜查，以便在发现偷渡者时能在同一港口将其遣返；

船长应确认船舶已经进行全面偷渡搜查，并在航海日志中予以详细记录；

为尽量减轻船舶因发生偷渡事件而遭受的处罚，应书面记录开航前和开航后进行的所有偷渡搜查，包括检查区域的详细信息以及船舶所采取的其他防止偷渡者登船的预防措施。详细信息包括：梯口的值班安排、聘用私人安保人员、身份检查、安全巡逻、起居舱室入口限制措施、照明布置以及通道、舱室、物料间和货舱锁闭和控制情况。

## 六、发现偷渡者应采取的措施

### 港内或离港前发现偷渡者时

立即通知船东、保赔协会、当地代理和港口当局以返还偷渡者。假如下船地在近海，需联系安排适当的交通船；

接触偷渡者时提前做好个人防护措施，包括医用口罩、手套、防护衣等，以避免传染性疾病的传播；

如果在开航前或该船仍在偷渡者登船的港口国领海水域或同一港口国的另一港口时发现偷渡者，FAL 公约建议该港口国应逮捕和拘留偷渡者，船舶所有人不得因偷渡者的扣留或转移而被收取任何费用，也不得受到任何处罚；

尽管有 FAL 公约的上述建议，许多国家 / 地区常常对船东处以罚款和 / 或收取移走偷渡者的费用；

会员 / 船长应谨记，一些国家如南非仍然不允许在本国港口发现的偷渡者下船，尤其是外国公民。

### 海上发现偷渡者时

如果开航后发现一个或者多个偷渡者，应立即再进行一次偷渡搜查；

船长应毫不延迟地联系船东。之后应立即联系协会，报告船上发现的偷渡者人数、船舶的位置、船上所有货物的详细信息以及船舶航线计划。这样有助于协会考虑解决方案，包括返回上一港口或改变航线驶往另一港口等。其他资料，如询问信息可稍后发送；

根据附录一收集偷渡者相关证据，同时与每个偷渡者按附录三的偷渡者问卷单独面谈，该问卷在完成后的第一时间向船东、保赔协会、下一港代

理和港口当局报告，以便能提前安排遣返；

船长还应提供一份事故报告，确认是否采取了预防偷渡的措施；

同时船东还应通知船旗国；

如果无法与偷渡者沟通，应在岸上安排一名翻译，以便获偷渡者的初步印象和基本信息；

搜查偷渡者被发现的地点，以寻找偷渡者留下的身份证件、个人物品、武器和毒品。应注意，偷渡者可能会隐藏或销毁他们的身份证件，并隐瞒他们出生国的信息，以试图避免被遣返；

如果在偷渡者身上发现毒品，请拍下照片和 / 或录像，并记录下发现毒品的情况。

### 照顾船上的偷渡者

如果发现偷渡者，船长需要按照公司的程序和 IMO 的指导方针采取行动。船舶经营人和船员有义务在充分考虑船上其他人安全的同时，以人道的方式对待偷渡者。

将偷渡者安置在安全的地方或备用的舱室或干燥、温暖、通风良好的地方，并有适当的睡眠设施，如可能



应有厕所，并为他们提供足够的食物和水以保持健康；

如可能偷渡者应分开安置，一人一个舱室。房间应该简单布置，任何可能被偷渡者用来伤害自己或他人的物品都应该被移走；

通过向其提供阅读材料等方式善待他们。告诉偷渡者他们会受到良好的对待，可以使他们放下戒备，减少发生问题，以及减少安保和安全风险。航行中应保留偷渡者受到公平对待的录像证据，因为偷渡者有时可能会声称他们在船上受到了虐待或伤害，以试图博得移民局官员的同情，或试图推迟、避免被遣送回国。当地警察可能会据此调查该项指控，并可能导致船期延误；

处理有症状的偷渡者（或在传染病流行区登船的偷渡者）时，提前做好个人防护措施，包括医用口罩、手套、防护衣等，并做好以下措施，直至确定其健康状况良好，以避免传染性疾病的传播；

- 保持监控偷渡者身体状况，如体温的测量；
- 隔离偷渡者处所，特别需切断该处所的空调回风管路；
- 及时对生活污水处理系统进行消毒，并避免直接接触；



— 保持向船东、港口当局报告偷渡者身体状况，有需要时请求岸上医疗援助。

告知偷渡者一旦发生火灾或弃船时的应急程序；

船舶在港期间，应尽可能严密地看守偷渡者，防止他们跳船，因为这可能使船舶经营人因允许“非法移民”进入一个国家而面临巨额罚款。此外，如果偷渡者被重新抓获，船舶经营人也将承担所有由此带来的费用，包括警卫费用。在一些港口，偷渡者可能会在靠泊后被当地警方暂时扣留直到船离港，以防止他们从船上逃跑；

决不允许偷渡者在船上从事体力劳动，即使他们愿意也不可以。但是，可以要求偷渡者保持居住舱室的干净与整洁；

不允许船员与偷渡者相熟或交友；

如果发现偷渡者不幸死亡，应搜寻查找其任何形式的身份证明，发现该偷渡者的船员应当出具一份书面说明，还应让船上的其他偷渡者提供证明，保存尸体直至其被送上岸并交给死者家属。不能为死亡的偷渡者进行海葬，因为主管当局可能会对该事件进行调查以确定是否存在不正当行为。

## 遣返

在通知各利益相关方后，协会将考虑最为合适的做法，并在必要时联系协会当地的通讯代理。一旦协会确定了偷渡者的上岸港，便会将遣返安排通知船长；

遣返偷渡者绝非易事。一些国家不允许没有身份证件偷渡者上岸，而有些国家即使偷渡者持有有效的旅游证件也不允许其上岸。在此情况下，偷渡者必须留在船上，而且根据不同国家的相关规定，主管当局可能命令船东聘用安保人员以防止偷渡者逃跑。不过，如果船舶定期挂靠同一港口，则可能将偷渡者留在船上直至船舶



到达其最初登船的地方；

任何偷渡者离船都必须在当地代理或 P&I 通讯代理在场的情况下进行。事实上，在某些情况下，如果船长出于好意把偷渡者移交给声称是地方当局的人，并私下把钱交给释放偷渡者的人，很可能造成可怕的后果。当警方随后进行调查时，船方可能会陷入极端困难的境地；

从外国港口遣返偷渡者既费时又费钱。对于经营班轮运输业务的船舶所有人来说，还有一种替代办法可以把偷渡者送回最初登船的港口。只要船员、船舶和偷渡者安全，偷渡者可以留在船上，直到船舶返回该港口，途中必须向所有中间港口的移民当局报告并获得批准；

偷渡者在船舶到达港口时可能寻求政治庇护。在这种情况下，移民局往往会为偷渡者负责。如果偷渡者有寻求庇护的正当理由，却不被当局允许下船，联合国难民事务高级专员办事处（UNHCR）可能会介入。地方当局在某些情况下可能要求船东提供担保或其他形式的担保，以支付全部或部分拘留和遣返费用。如果偷渡者没有获得庇护，移民当局将作出必要的安排，将偷渡者遣返原籍国。但是，船东很可能要对遣返费用负责；

船舶不允许挂靠计划外的港口来遣返偷渡者，除非船东与协会取得联系，并就合同问题协商达成一致后给出相应指示。如果船舶被批准绕航以遣返偷渡者，会员/船长需要根据附录二的绕航证据收集所有信息并向协会报告。

## 七、协会责任

一旦协会收到偷渡者身份的相关信息和航次计划，将启动以下流程：

1. 与船东商讨并确定拟遣返偷渡人员的国家安排；
2. 与偷渡人员国籍国驻拟遣返国家的使领馆联系以确认偷渡人员的国籍，签发临时旅行证件；
3. 与拟遣返国家的移民部门联系，确定遣返许可；
4. 安排具体遣返事宜。

根据 CPI 《2019/2020 保险条款》 第三条 第十款 安置偷渡人员和避难人员

“会员因履行其对偷渡或避难人员或海上获救人员的义务，或对这些人员做出必要的安排而产生的费用，不包括根据本条第（九）款所承保的费用，但仅以会员依法承担的或在经理机构认可和书面同意下所产生的，且不能从任何第三者取得补偿的为限。但是，本协会对由于营救避难人员而产生的利润损失或贬值不负赔偿责任。”

对于会员在处理偷渡者时所产生的下列费用，协会将给予补偿：

偷渡人员在船的伙食费用（按普通船员标准）；

遣返偷渡人员的费用（含偷渡人员单程及押送人员往返的吃、住、行费用）；

处理偷渡的费用（如：当地代理、律师工作的费用，官方人员收费等）；

偷渡人员的零花钱（Pocket Money）；

船舶为送岸偷渡人员的绕航花费——参照 CPI 《保险条款》 第三条 第九款 改变航线；

因为船有偷渡人员而被港口国罚款——参照 CPI 《保险条款》 第三条 第二十条 罚款。

## 八、协会通讯代理提供的最新偷渡信息

### ■ 喀麦隆

偷渡事件现在喀麦隆港口显著减少。这主要是由于当地警察参与了港口地区的安保工作；

地方当局没有针对偷渡的强制性预防措施，包括雇佣当地保安人员；

喀麦隆当局没有针对偷渡人员送岸的罚款。

*TCI Africa, Douala 提供*

### ■ 科特迪瓦

到目前为止，从阿比让港登船的偷渡者人数已大大减少；

地方当局没有针对偷渡的强制性预防措施，包括雇佣当地保安人员；

从科特迪瓦出航前发现的偷渡者，港口当局不会对其处以罚款，但如果偷渡者来自其他港口，则对每名偷渡者处以 1524.50 欧元的罚款。

*TCI AFRICA CI 提供*

### ■ 肯尼亚

港口内停泊的船舶发生偷渡者的风险很低。然而，停泊在 Mbarak 码头、Base Titanium 码头和浮筒的船舶有很高的偷渡风险；

蒙巴萨港在《ISPS 规则》下运作，虽然只有授权人员才能进入港口，但偶尔也会有不受欢迎的人和偷渡者破

坏港口安全。因此，强烈建议停靠蒙巴萨的船舶雇用保安人员，帮助甄别未经许可的人员，使其无法进入船只，并在船舶离开蒙巴萨之前协助进行偷渡搜查；

没有针对偷渡者的罚款，只有移民局和水警协助偷渡者上岸的手续费，按每名偷渡者标准缴付。

*Protecting and Indemnity (K) Ltd 提供*



## ■ 摩洛哥

摩洛哥港口的偷渡风险中等。但是，最近在卡萨布兰卡港发生了好几起偷渡事件。

地方当局没有针对偷渡的强制性预防措施，包括雇佣当地保安人员；

摩洛哥当局只允许摩洛哥偷渡者入境。这意味着在实践中，如果一名非摩洛哥偷渡者在摩洛哥港口登船，就不可能让他下船。当局一般通过两种方式确定偷渡者的摩洛哥公民身份，一是再次挂靠摩洛哥港口后通过警方调查确定，二是由当地通讯代理协助获得 ID 文件（通过家人或当地摩洛哥大使馆，但这一方式通常需要几周）。摩洛哥当局没有针对偷渡人员送岸的罚款。

*MACLAIMS MARITIME MOROCCO 提供*

## ■ 尼日利亚

拉各斯港近来平均一个月发生一起偷渡事件。但在其他地方，船舶通常要经过漫长的河道航行才能到达公海，因此较少发生偷渡事件。在拉各斯大部分偷渡者等船舶减速下引水时通过小船登上舵页并躲进舵杠围井；

当局强制要求雇佣当地保安人员，但效果很差，完全不能控制冒充码头工人的偷渡者登船；

每位偷渡者法定罚款 2000 美元，即使在尼日利亚港口登轮。

*West Africa Marine P&I NIGERIA 提供*

## ■ 塞内加尔

尽管由于港口当局加强了进出控制，偷渡者的数量有所下降，但偷渡者仍经常在离开达喀尔的船上被发现；

港口当局强制要求船舶在整个靠泊期间雇佣当地保安人员并需在开航前实施偷渡搜查；

在达喀尔发现登船的偷渡者，船方应第一时间向港务局、警察和卫生部门进行通报，以便在送岸时获得许可。如果发现在达喀尔登船的偷渡者，而船上没有证据证明进行了偷渡搜查，港口当局将处以罚款，罚金通常在 100 万西非法郎（1524.4 欧元）到 500 万西非法郎（7622.4 欧元）之间。从达喀尔以外的港口登船的偷渡者已不再被达喀尔港口当局接受送岸。

*TCI AFRICA DAKAR 提供*

## ■ 塞拉利昂

偷渡者经常在离开弗里敦港（Port of Freetown）的船上被发现；

地方当局没有针对偷渡的强制性预防措施，包括雇佣当地保安人员；

偷渡者在塞拉利昂登船，送岸前必须办理识别偷渡者身份的手续，即偷渡者要接受移民局的面谈，然后必须由塞拉利昂移民局提供文件证明；

从塞拉利昂以外的港口入境的偷渡者，必须办理识别偷渡者身份的手续，即偷渡者要接受移民局的面谈，如果没有旅行证件，他们必须由本国大使馆或高级专员公署提供文件证明；

当局没有针对偷渡者送岸的罚款。偷渡者只能在白天送岸，不强制要求使用特定的护送公司。

*Africa Marine Services (Europe) Limited 提供*

## ■ 南非

南非港口偷渡的情况在过去几年里没有改变。偷渡事件经常发生，尤其是在德班港。港口的安保是足够的，但仍有不少非法闯入者或潜在偷渡者在港口登船的案件；

现今南非的规定是：**任何非法人员登上船舶就会自动被认定为偷渡者，除非该船提供偷渡者试图在本港口登船的照片、视频或第三方证据（码头保安）；**

强烈建议船舶在港期间雇佣三名私人保安人员。一名守住码头梯口，另外两名在船舶艏艉前后巡逻。同时建议在船离港前雇佣专业公司使用警犬进行一次专业的偷渡者搜查。但偷渡者搜查公司和私人保安并不是港口当局的强制性要求；

**偷渡者现已不允许在南非送岸。**因此，外国人非法登上船舶将不被允许送岸，船方将不得不把偷渡者留在船上，直到下一个允许送岸的港口。所以，必须禁止任何未经许可的人登船。任何访问船舶的人都必须出示南非国家运输公司国家港口管理局（Transnet National Ports Authority TNPA）许可证。

*P&I Associates (Pty) Ltd 提供*

## 附录一

## 人员——偷渡证据

船上为防止偷渡人员登船采取的所有预防措施的具体情况，包括：

值班计划

登轮限制

照明

区域封闭——如生活区或不使用的舱室，及采用何种措施进行封闭

船舶经营人的防偷渡规定和指南，如船队通告

搜寻偷渡人员的详细情况

完成防偷渡检查清单的记录

发现偷渡人员的详细经过，包括：

偷渡人员人数

发现偷渡人员的时间

发现偷渡人员的地点

财物——是否偷渡人员随身携带或是进一步搜查后发现

偷渡人员是否持有任何证件

为确认偷渡人员身份所作的努力

偷渡人员在船期间对其所作的安置工作，包括：

提供给偷渡人员食物、水和衣服的记录

向偷渡人员提供医疗的记录

在何处安置偷渡人员以及所采取的安保措施记录

是否实施了任何额外的安保措施，比如雇佣岸上的保安

相关的航海日志记录

目击证人陈述——包括由发现偷渡人员的当事人做的情况说明和偷渡人员进一步提供的信息等

关于偷渡人员健康状况的描述，以及所需要的任何紧急医疗援助

| 偷渡者详细信息 |      |    |       |    |           |
|---------|------|----|-------|----|-----------|
| 1       | 全名   | 15 | 身体特征  | 29 | 雇主名字      |
| 2       | 证件照  | 16 | 宗教信仰  | 30 | 雇主地址      |
| 3       | 出生地  | 17 | 使用语言  | 31 | 被发现的日期和时间 |
| 4       | 出生日期 | 18 | 家庭地址  | 32 | 躲藏处       |
| 5       | 国籍   | 19 | 父亲名字  | 33 | 登船港       |
| 6       | 性别   | 20 | 父亲出生地 | 34 | 登船日期和时间   |
| 7       | 大致描述 | 21 | 母亲名字  | 35 | 登船途径      |
| 8       | 年龄   | 22 | 母亲出生地 | 36 | 登船原因      |
| 9       | 身高   | 23 | 父母地址  | 37 | 身份证件      |
| 10      | 体重   | 24 | 婚姻状况  | 38 | 证件类型      |
| 11      | 肤色   | 25 | 配偶名字  | 39 | 证件号       |
| 12      | 发色   | 26 | 配偶国籍  | 40 | 签发地       |
| 13      | 眼睛颜色 | 27 | 配偶地址  | 41 | 签发日期      |
| 14      | 脸型   | 28 | 职业    | 42 | 有效期       |

## 附录二

| 绕航证据                                  |
|---------------------------------------|
| 改变航线的原因                               |
| 通讯记录——与船舶经营人和其他方与改变航线相关的通讯记录，包括电话通话记录 |
| 改变航线起始点的船位记录                          |
| 开始改变航线时的日期和时间                         |
| 到达改变航线的目的地的航行距离和航行时间                  |
| 结束改变航线时的船位、日期和时间                      |
| 返回原定航线的航行距离和航行时间                      |
| 发生的港口使费记录                             |
| 自改变航线到恢复原航线时所发生的油水消耗                  |
| 为改变航线发生的燃油消耗                          |
| 为改变航线产生的船员工资、物料和补给                    |
| 所有的货主信息                               |
| 舱单或提单                                 |

## 附录三

## 偷渡者问卷

| 船舶信息              |   |   |         |           |   |    |   |
|-------------------|---|---|---------|-----------|---|----|---|
| 船名                |   |   |         | IMO 编号    |   |    |   |
| 国籍                |   |   |         | 船籍港       |   |    |   |
| 船公司               |   |   |         | 公司地址      |   |    |   |
| 下一港代理             |   |   |         | 代理地址      |   |    |   |
| 国际无线电呼号           |   |   |         | 卫通电话号码    |   |    |   |
| 船长姓名              |   |   |         |           |   |    |   |
| 偷渡人员信息            |   |   |         |           |   |    |   |
| 发现时间 / 日期         |   |   |         | 藏匿地点      |   |    |   |
| 登船港口              |   |   |         | 登船时间 / 日期 |   |    |   |
| 拟前往目的地            |   |   |         | 登船原因      |   |    |   |
| 偷渡者照片             |   |   |         |           |   |    |   |
| 左侧                |   |   | 正面      |           |   | 右侧 |   |
| 姓氏                |   |   |         | 名字        |   |    |   |
| 曾用名               |   |   |         | 性别        |   |    |   |
| 出生日期              |   |   |         | 出生地       |   |    |   |
| 国籍                |   |   |         | 居住国       |   |    |   |
| 宗教信仰              |   |   |         | 家庭住址      |   |    |   |
| 身高 (厘米)           |   |   | 体重 (公斤) |           |   | 肤色 |   |
| 眼睛颜色              |   |   | 发色      |           |   | 脸型 |   |
| 身体特征<br>(如伤疤、纹身等) |   |   |         |           |   |    |   |
| 母语                | 说 | 读 | 写       | 其他语言      | 说 | 读  | 写 |
|                   |   |   |         |           |   |    |   |

| 证件类型   | 护 照 | 身 份 证 | 海 员 证 |
|--|-----|-------|-------|
| 证 件 号  |     |       |       |
| 签发时间   |     |       |       |
| 签 发 地  |     |       |       |
| 有 效 期  |     |       |       |
| 签发单位   |     |       |       |
| 父亲姓名   |     | 父亲出生地 |       |
| 母亲姓名   |     | 母亲出生地 |       |
| 父母地址   |     |       |       |
| 婚姻状况   |     | 配偶姓名  |       |
| 配偶国籍   |     | 配偶地址  |       |
| 职 业  |     | 雇主姓名  |       |
| 雇主地址   |     |       |       |
| <b>其他信息</b>  |     |       |       |
| 登船方法，包括过程中涉及到的其他人员（如船员、港口工人等），以及该偷渡人员是藏在货物 / 集装箱中还是藏在船上某一处 |     |       |       |
|  |     |       |       |
| 偷渡人员随身物品清单   |     |       |       |
|  |     |       |       |
| 偷渡人员声明   |     |       |       |
|  |     |       |       |
| 船长声明（包括对偷渡者信息可信度的评估）                                       |     |       |       |
|  |     |       |       |
| 询问日期   |     |       |       |
| 偷渡人员签名   |     | 船长签名  |       |
| 日 期  |     | 日 期   |       |

中国船东互保协会是经国务院批准，于 1984 年 1 月 1 日在北京成立的船东互助非营利组织，其宗旨是根据国际公约、国际惯例和法律法规，维护与保障会员的信誉和利益。协会接受交通运输部的业务指导，并根据国务院《社会团体登记管理条例》在民政部注册登记，享有社团法人资格。

协会能够向会员提供保赔险（P&I）、互助船舶险（Hull & Machinery）、抗辩险（FD&D）、租船人险（Charterers' Cover）、战争险（War Risks）等多险种的一站式海上互助保障和专业服务。经过 36 年的发展，协会业务规模不断壮大，其信誉在国内外被广为认可，已成为我国最大的保赔险保险人和我国主要的远洋船舶险承保人之一。

#### 中国船东互保协会

地 址：上海市虹口区公平路 18 号  
7 号楼中船保大厦 5-7 层

邮 编：200082

电 话：+86 21 35036888

传 真：+86 21 65950217

网 址：[www.chinapandi.com](http://www.chinapandi.com)

