

Gard 发布更新的偷渡者指南

Gard 最近发布了[关于偷渡者的更新的综合指南](#)，其中概括介绍了相关问题、适用法规、偷渡者风险评估、港口预防措施以及对船上发现的偷渡者的人道处理。在编写该指南时，我们回顾了过去的趋势并分享了观察结果。



案件趋势和地区热点

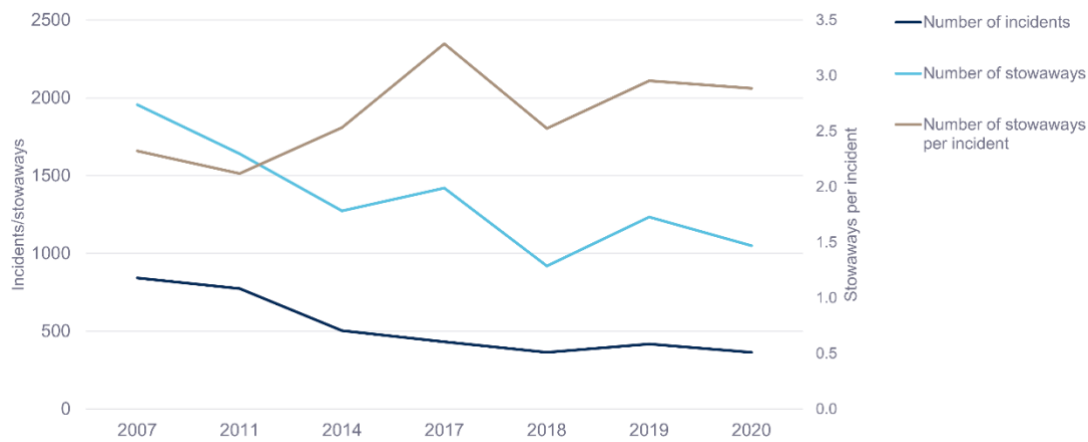
国际保赔集团定期收集有关偷渡者的数据，并根据旗下各家保赔协会的理赔经验，识别偷渡高发地点、偷渡者国籍以及偷渡案件平均费用。

尽管国际保赔集团的数据收集主要是作为向国际海事组织（IMO）全球综合航运信息系统（[GISIS](#)）提交的偷渡案件报告的补充，但值得注意的是，国际保赔集团记录的案件数量通常高于通过 IMO 系统提交的案件数量。然而，即便 IMO 的 GISIS 数据所报告的案件和偷渡者总数较少，但其体现的地区偷渡“热点”和偷渡者国籍方面的趋势与国际保赔集团数据所反映的趋势十分相似。

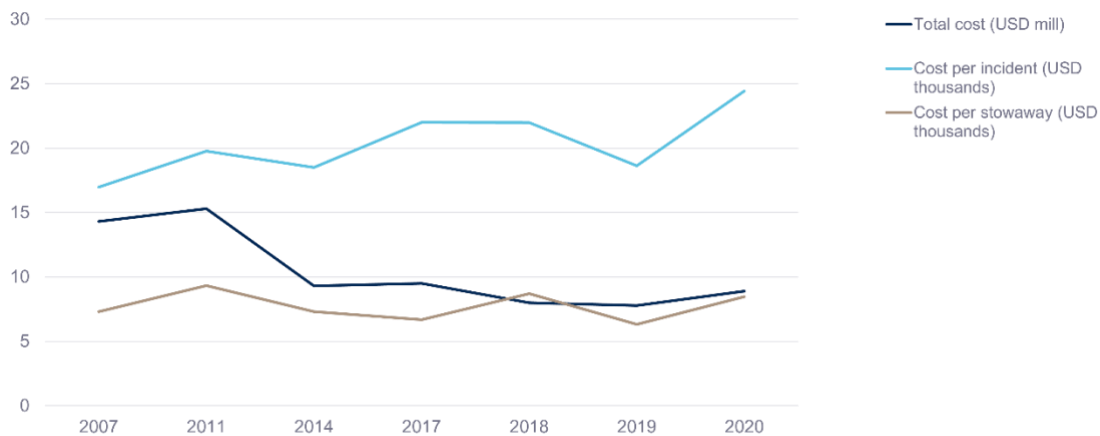
2013 年至 2022 年期间国际保赔集团数据和 IMO 的 GISIS 数据显示出下列趋势：

总体案件趋势（来源：国际保赔集团）

案件和偷渡者数量

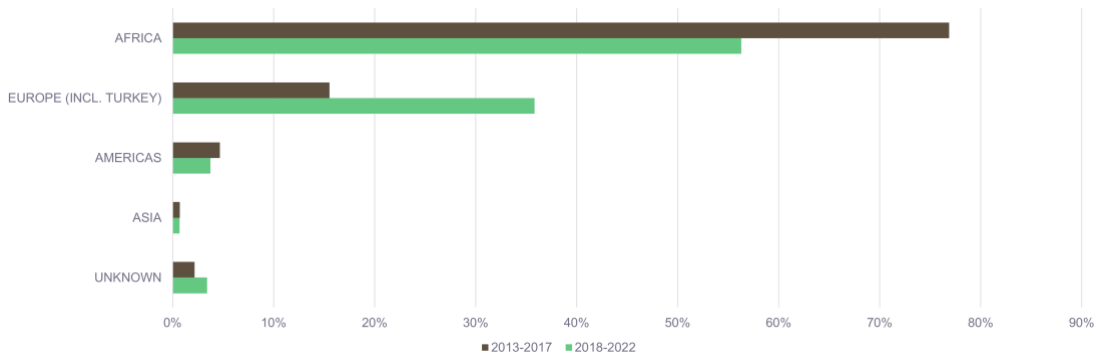


案件和偷渡者费用



- 自从国际保赔集团于 2007/2008 保险年度开展首次数据收集以来，偷渡案件数量已经减少超过一半，但是在过去五年内基本保持稳定水平。
- 所涉及的偷渡者总人数也有所减少，但是减少速度与偷渡案件数量不同。这意味着每次偷渡案件的偷渡者人数一直在增加，并且数据似乎显示，目前每次偷渡案件的平均偷渡者人数接近三人。
- 尽管扣除包括各国对船东的罚款在内的免赔额后的总费用有所下降，但是单次偷渡案件的费用以及每名偷渡者的费用均有所增加。此外，值得注意的是，船东的费用高于保赔协会承担的费用，因为除免赔额外，船东还很可能会发生其他未投保费用。

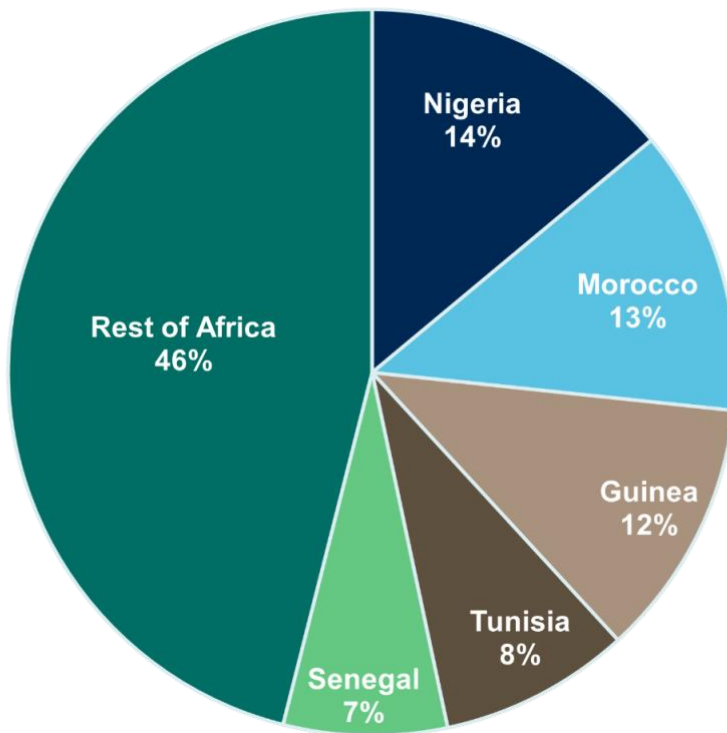
地区热点，按登船地区分类（来源：IMO GISIS）



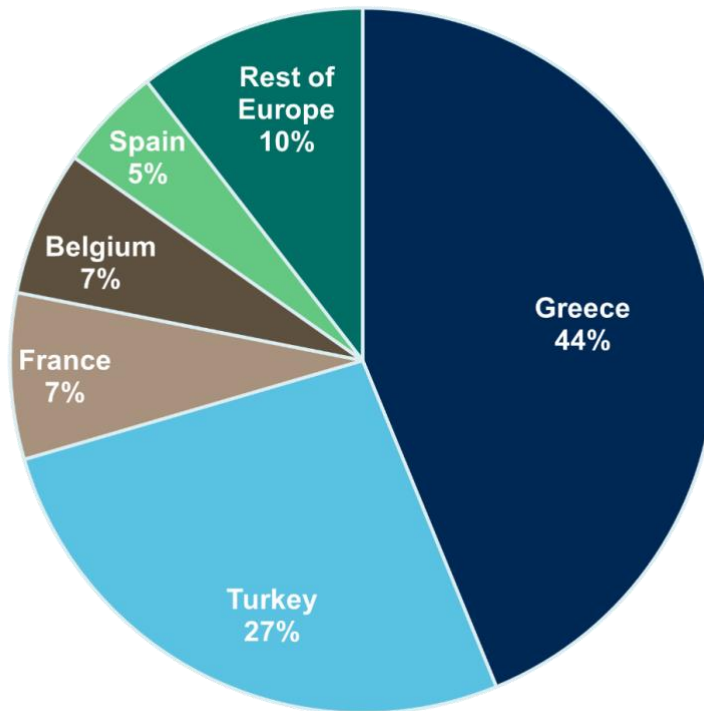
- 非洲大陆的港口继续成为偷渡者登船的主要热点，即便非洲港口报告的案件总数有所减少。
- 统计数据从 2017 年开始纳入欧洲港口的数据，并且自此以来，欧洲大陆报告的案件数量一直处于高位。

2018-2022 年，前五大登船国（来源：IMO GISIS）

非洲大陆



欧洲大陆



- 南非港口过去一直被认为是高风险港口，但其偷渡者登船率已经下降。部分西非国家的港口也呈相同趋势。但是，南非德班港以及尼日利亚的拉各斯、几内亚的科纳克里、塞内加尔的达喀尔等西非港口仍然是偷渡高风险港口。
- 总所周知，很多北非国家已经成为试图逃避战乱和贫困的非洲和阿拉伯移民前往欧洲的中转站，并且北非马格里布地区（特别是摩洛哥的卡萨布兰卡港和突尼斯的拉德斯/突尼斯港）报告的案件数量呈明显上升趋势。
- 欧洲的大多数偷渡者登船报告来自希腊和土耳其港口，但是面对英吉利海峡的法国和比利时港口也是偷渡者尝试的热门港口。

预防从提高风险意识开始

如指南中所述，核心策略是确保未经授权的人员不得登船，并且所有经授权登船的人应在开航前全部下船。妥善的登船管制措施依赖于船员充分了解船舶的营运模式如何影响偷渡风险以及需要采取的相关安保措施。一旦偷渡者登船，将会对船员的福祉造成不利影响。船员可能需要工作更长的时间，因为他们还必须照顾偷渡者；船长需要花费更多时间沟通和安排偷渡者下船，可能需要绕航和港口安排——当然，还会涉及重大安全因素。事先预防显然优于事后补救。

该指南还提供了船上发现偷渡者后的详细处理建议。在牢记安全的前提下，对于偷渡者，应给予人道的对待，包括足够的食物和饮水以及医疗（如需要）。只要船舶在海上航行，偷渡者就一直是一项风险，并将持续如此。有些偷渡者符合难民条件，而其他偷渡者则属于经济移民。对于 2023 保险年度，第 32 条，即偷渡者相关费用的承保规则进行了[修订](#)。该条文现已明确，偷渡者费用的承保并不区分难民和经济移民。

《偷渡者指南》有[可下载 PDF 版本](#)和[在线版本](#)。



作者：Kristin Urdahl
高级防损主管，阿伦达尔



作者：Lene-Camilla Nordlie
副总裁兼人损理赔负责人