

Gard 發佈更新的偷渡者指南

Gard 最近發佈了[關於偷渡者的更新的綜合指南](#)，其中概括介紹了相關問題、適用法規、偷渡者風險評估、港口預防措施以及對船上發現的偷渡者的人道處理。在編寫該指南時，我們回顧了過去數年的趨勢並分享了觀察結果。



案件趨勢和地區熱點

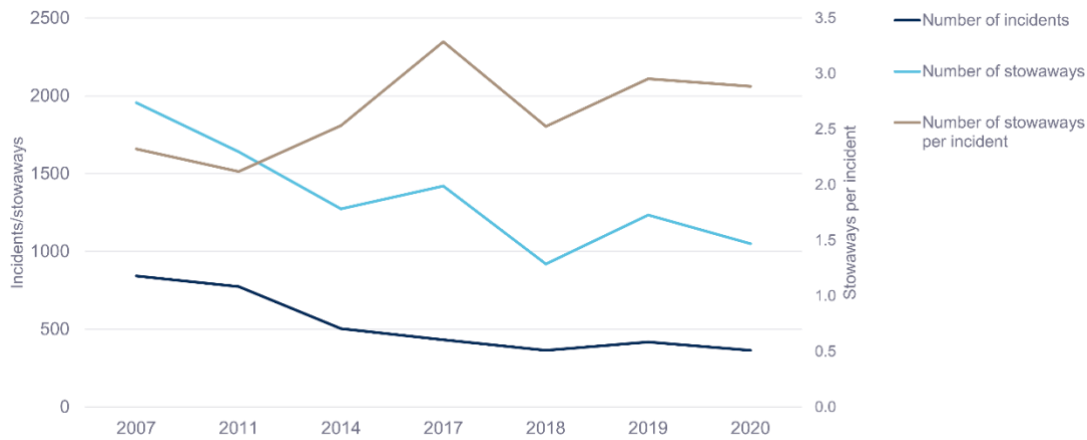
國際保賠集團定期收集有關偷渡者的資料，並根據旗下各家保賠協會的理賠經驗，識別偷渡高發地點、偷渡者國籍以及偷渡案件平均費用。

儘管國際保賠集團的資料收集主要是作為向國際海事組織（IMO）全球綜合航運資訊系統（[GISIS](#)）提交的偷渡案件報告的補充，但值得注意的是，國際保賠集團記錄的案件數量通常高於通過 IMO 系統提交的案件數量。然而，即便 IMO 的 GISIS 資料所報告的案件和偷渡者總數較少，但其體現的地區偷渡“熱點”和偷渡者國籍方面的趨勢與國際保賠集團資料所反映的趨勢十分相似。

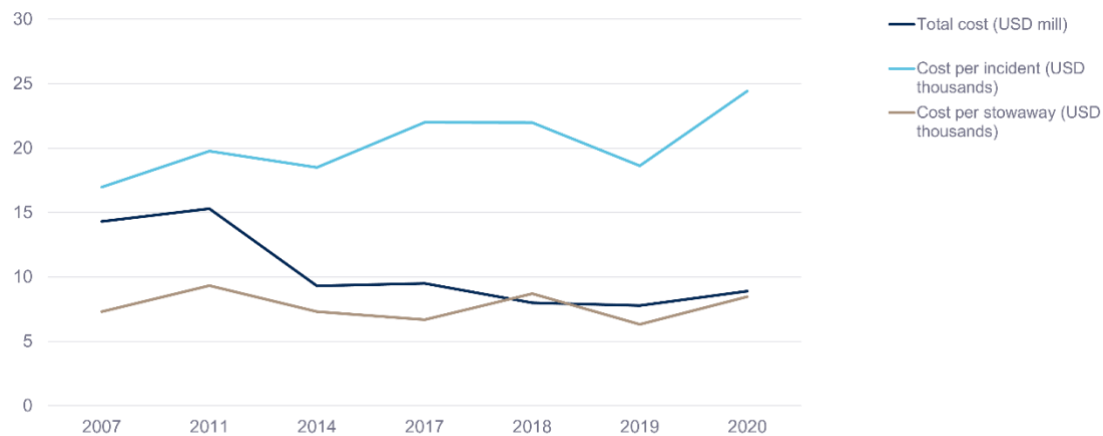
2013 年至 2022 年期間國際保賠集團資料和 IMO 的 GISIS 資料顯示出下列趨勢：

總體案件趨勢（來源：國際保賠集團）

案件和偷渡者數量

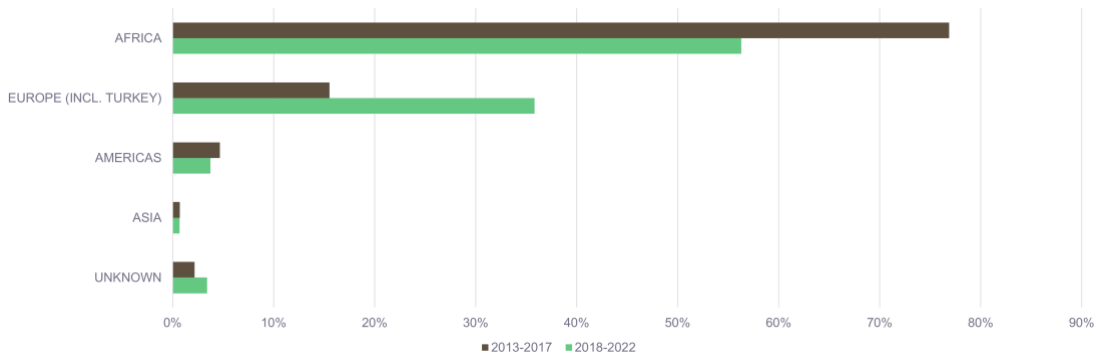


案件和偷渡者費用



- 自從國際保賠集團於 2007/2008 保險年度開展首次資料收集以來，偷渡案件數量已經減少超過一半，但是在過去五年內基本保持穩定。
- 所涉及的偷渡者總人數也有所減少，但是減少速度與偷渡案件數量不同。這意味著每次偷渡案件的偷渡者人數一直在增加，並且資料似乎顯示，目前每次偷渡案件的平均偷渡者人數接近三人。
- 儘管扣除包括各國對船東的罰款在內的免賠額後的總費用有所下降，但是單次偷渡案件的費用以及每名偷渡者的費用均有所增加。此外，值得注意的是，船東的費用高於保賠協會承擔的費用，因為除免賠額外，船東還很可能會發生其他未投保費用。

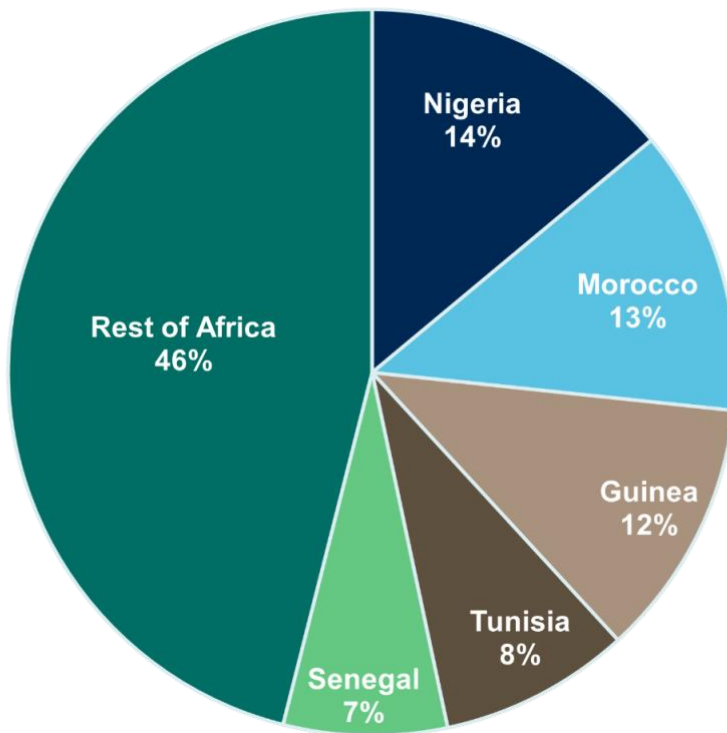
地區熱點，按登船地區分類（來源：IMO GISIS）



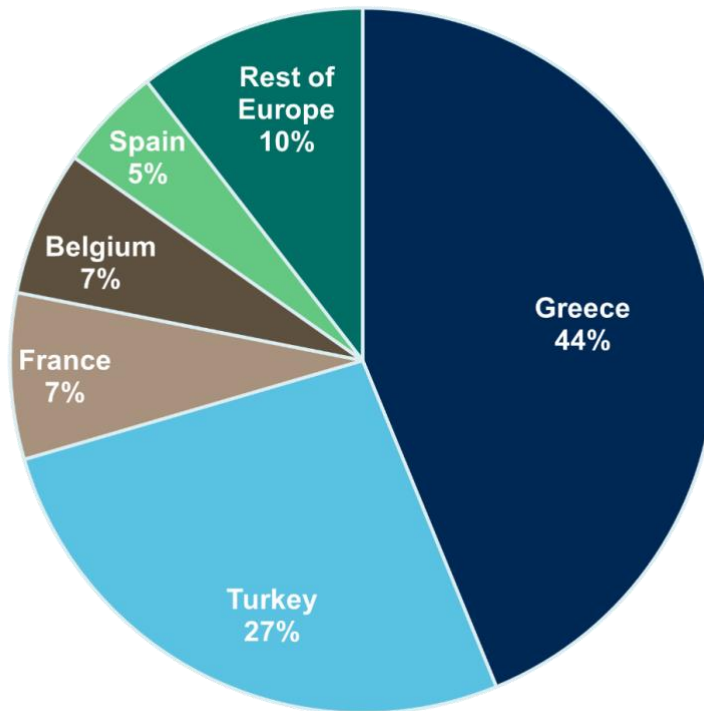
- 非洲大陸的港口繼續成為偷渡者登船的主要熱點，即便非洲港口報告的案件總數有所減少。
- 統計資料從 2017 年開始納入歐洲港口的資料，並且自此以來，歐洲大陸報告的案件數量一直處於高位。

2018-2022 年，前五大登船國（來源：IMO GISIS）

非洲大陸



歐洲大陸



- 南非港口過去一直被認為是高風險港口，但其偷渡者登船率已經下降。部分西非國家的港口也呈相同趨勢。但是，南非德爾班港以及奈及利亞的拉哥斯、幾內亞的柯那克里、塞內加爾的達卡等西非港口仍然是偷渡高風險港口。
- 總所周知，很多北非國家已經成為試圖逃避戰亂和貧困的非洲和阿拉伯移民前往歐洲的中轉站，並且北非馬格里布地區（特別是摩洛哥的卡薩布蘭加港和突尼西亞的拉迪斯/突尼斯港）報告的案件數量呈明顯上升趨勢。
- 歐洲的大多數偷渡者登船報告來自希臘和土耳其港口，但是面對英吉利海峽的法國和比利時港口也是偷渡者嘗試的熱門港口。

預防從提高風險意識開始

如指南中所述，核心策略是確保未經授權的人員不得登船，並且所有經授權登船的人應在開航前全部下船。妥善的登船管制措施依賴于船員充分瞭解船舶的營運模式如何影響偷渡風險以及需要採取的相關安保措施。一旦偷渡者登船，將會對船員的福祉造成不利影響。船員可能需要工作更長的時間，因為他們還必須照顧偷渡者；船長需要花費更多時間溝通和安排偷渡者下船，可能需要繞航和港口安排——當然，還會涉及重大安全因素。事先預防顯然優於事後補救。

該指南還提供了船上發現偷渡者後的詳細處理建議。在牢記安全的前提下，對於偷渡者，應給予人道的對待，包括足夠的食物和飲水以及醫療（如需要）。只要船舶在海上航行，偷渡者就一直是一項風險，並將持續如此。有些偷渡者符合難民條件，而其他偷渡者則屬於經濟移民。對於 2023 保險年度，第 32 條，即偷渡者相關費用的承保規則進行了[修訂](#)。該條文現已明確，偷渡者費用的承保並不區分難民和經濟移民。

《偷渡者指南》有[可下載 PDF 版本](#)和[線上版本](#)。



作者：Kristin Urdahl

高級防損主管，阿倫達



作者：Lene-Camilla Nordlie

副總裁兼人損理賠負責人