

## 制裁之下——近期出現的欺騙性做法

### 引言

自2010年以來，有大量制裁行動指向航運業及其支持行業，這反映了全球貿易中有90%涉及海上貨物運輸的現實。

目前，針對各國政府和/或聯合國等超國家組織所實施的制裁制度，從事違規活動的人士近來有一些欺騙性做法。本通函的目的是提醒會員對這些做法給予關注。

### 國際保賠集團及其商業夥伴目前注意到的欺騙性做法

雖然貿易制裁手段被各國政府廣泛採用，以實現各項外交政策目標，但就海上貿易活動管控而言，以下地區尤為突出：

- 伊朗
- 敘利亞
- 委內瑞拉
- 朝鮮民主共和國（朝鮮）
- 克里米亞
- 古巴

違反國際和各國國內貿易制裁規定的貨物貿易量呈現增長態勢。伊朗石油出口最初因制裁而受到嚴格限制，現在被認為已由美國退出JCPOA（伊朗核協議《聯合全面行動計畫》）時估計的每天34萬桶，上升至2021年3月估計的每天130萬桶。<sup>1</sup>最近幾周，銷往亞洲市場的伊朗和委內瑞拉石油貨物的石油掉期交易被媒體廣泛報導。<sup>2</sup>2021年9月，聯合國安理會朝鮮專家小組發佈了[中期報告](#)，詳細介紹了違反聯合國有關航運和朝鮮的制裁規定的普遍情況。

有些違反制裁規定（以下簡稱“違規”）的手段已運用多年，而在最近的18個月裡，一些新型的違規手段變得越來越流行。這些新手段都旨在通過混淆或隱瞞船舶身份或船上貨物、地理位置及航行活動來盡可能逃避監控，不被發現。此類隱匿做法會給船東及其商業夥伴帶來風險，因為他們可能無意間受雇運輸涉制裁貨物。

這些手段包括：

- 通過操縱船舶自動識別系統（AIS）信號，掩飾船舶位置和/或竄改船舶識別號。
- 改變船舶的外觀。
- 偽造船舶和/或貨物文件。
- 對貨物進行多次船對船過駁作業，掩蓋貨物原產地為被制裁國家的事實。

<sup>1</sup> 《對伊制裁》。美國國會研究處。<https://crsreports.congress.gov> RS20871

<sup>2</sup> 《美國制裁下伊朗和委內瑞拉達成石油出口交易》。路透社2021年9月25日報導。

以上所有做法都會給船東帶來風險，如果船東不具備切實執行的合規體系，可能會發現其船舶被用來運輸涉制裁貨物。

### 操縱AIS信號

聯合國報告以及美國和英國的海事公告均<sup>3</sup>特別強調，有必要將“監控船舶的AIS傳輸”納入切實執行的合規體系。

但是，AIS技術及其配套軟硬體的設計初衷並不在此；AIS的作用是在沿海地區識別船舶並最大限度地降低碰撞風險。鑒於AIS的功能在於提升安全性，因此並不具備防範其傳輸信號被操縱的設計，而出於船舶安全和安保的考慮，關閉信號傳輸也屬合法。<sup>4</sup>

信號能夠被操縱或直接關閉，使得AIS容易被違規者利用。雖然AIS應答器內置了安防功能，以防止傳輸偽造資料，但各生產廠商設置的相關功能並不一致，且可以被規避。對於某些型號，可以使用密碼（使用者往往對密碼保護不力），對編碼資訊進行改動。

除了直接對發射器做手腳之外，使用者還可以購置多台AIS應答器，為同一艘船設置多個數字AIS身份。身份竄改和船舶在外觀和數位身份方面進行自我偽裝越來越常見。

目前常用的手段包括：

#### 1. 關閉AIS。

雖然《國際海上人命安全公約》（《SOLAS公約》）允許在某些情況下關閉AIS應答器，但違規船舶也可以關閉應答器，掩蓋其位置和移動軌跡。對於想以“船長有正當理由選擇關閉AIS發射器，正常發射的信號也不總是能被收到”為藉口的、尚不老練的違規者而言，這種做法較為普遍。

因此建議進行船對船過駁作業的會員監控供方船舶的AIS最新資訊，以發現傳輸記錄中的空白。這可以借助商業公司提供的AIS監控平臺或服務、通過使用補充背景資訊及演算法來評估AIS傳輸空白期間是否有可能發生非法活動而實現。

普通情況下，經營人可能嘗試在進入比如阿曼灣時關閉AIS應答器，在裝載或過駁了涉制裁貨物後，再重新打開AIS應答器，以此來逃避制裁。而更為老練的可能在關閉AIS前偽造航程，以掩飾船舶的真實航向。

<sup>3</sup>為協助業界開展盡職調查程序，美國國務院、美國財政部外國資產管制辦公室（OFAC）和美國海岸警衛隊於2020年5月發佈了《全球海事制裁公告》，為包括船東、船旗登記、船級社、銀行和保險公司在內的海運相關部門提供合規指引。同年7月，英國緊隨其後，由金融制裁執行辦公室自行發佈《海事指南》，以協助英國航運業內企業與個人更好地理解自身的合規義務。兩份文件都強調了將全面的制裁合規程序妥善納入業務操作實務的重要性。

<sup>4</sup>經修訂的《1974年國際海上人命安全公約》（《SOLAS公約》）第V/19條規定，300總噸及以上從事國際航行的所有船舶、500總噸及以上非從事國際航行的貨船、以及客船（不論尺寸大小）應按照《SOLAS公約》第V/19.2.4條的規定，配備自動識別系統（AIS）。關於可停用AIS的情形，參見國際海事組織A.917(22)號決議第21段。[A 917 22 \(imo.org\)](#)。《SOLAS公約》第V/34-1條規定，“第IX/1條定義的船東、租船人、船舶經營公司，或任何其他人均不得阻止或限制船長做出或執行根據其專業判斷在海上人命安全和海洋環境保護方面必要的決定。”

## 2. GPS/GNSS（全球定位系統/全球導航衛星系統）操縱（位置電子欺騙）

一些違規者現在會竄改船舶通過其AIS播發的位置，以隱瞞船舶的真實位置。

最原始的GPS/GNSS電子欺騙只是在單一位置反復更新AIS資訊。更複雜的做法是發送非常逼真的信號，並且只能通過與衛星成像等其他獨立資料做比對、目擊船舶或合成孔徑雷達（SAR）追蹤來識別。國際保賠集團擔心，利用GPS/GNSS電子欺騙來隱匿違規船舶真實位置的情形越來越多。

會員可能需要與有能力評估相關資料的AIS監控平臺專家合作，以核實船舶的真實位置。

## 3. AIS濫用

AIS傳輸越來越多被用於套用其他船舶的身份。船舶可能會傳輸大家認為是由其他船舶使用的MMSI（海上移動業務身份）編碼。由於有多艘船舶使用這些編碼播發，違規船舶就可以“隱匿”在其他AIS干擾資訊中，或者在套用其他船舶身份（成為“李鬼”或“幽靈船”）時，利用其他船舶的非涉制裁身份開展活動。

身份被套用的船舶可能是隨機選擇的不知情船舶，也可能是從事違規活動的同謀，按事先的約定在與違規船舶會遇時移交其身份，隨後由違規船舶接力AIS傳輸。

### 身份竄改

違規者正在使用日益先進的技術來掩飾船舶的身份。

#### 1. 改變船舶外觀。

衛星成像和其他監測技術被民間和軍方用於識別違規船舶。違規者越來越多地改變船舶特徵，比如甲板或船殼顏色，來妨礙自動分析。也可能用防水布遮擋關鍵結構特徵。

#### 2. 物理上改變船舶的身份。

近來有一些報導<sup>5</sup>披露了船側的船名和IMO編號被篡改的案例。AIS傳輸及各相關文件都會顯示船舶的假身份。

#### 3. 改變船舶的登記身份。

還有船舶向國際海事組織登記虛假的新身份並以“清白”身份營運的案例。

---

<sup>5</sup>《揭開面具：船舶身份洗白和北朝鮮海事制裁規避》C4ADS 2021；《聯合國朝鮮專家小組中期報告》S/2021/777

### 偽造文件

編造虛假的船舶和貨物文件，時常配以AIS操縱，被用於蒙蔽相關當事方和有關國家，以隱瞞貨物原產地資訊。偽造的貨物文件通常會錯誤描述貨物的原產地或性質，並注明違規船舶的虛假名稱和/或虛假身份。

為了配合文件中選定的虛假身份，可能還有虛假船旗。為此，多家具具有規避制裁的獨特優勢的船旗登記受到青睞。具體來說，這些登記沒有便利的通訊方法，因此難以核實情況。有些虛假的船旗登記可能根本不存在或者不對外國船舶開放。此外，船舶短期內頻繁更換船旗，即所謂的“跳旗”，也是一種值得警惕的信號。

我們觀察到的另一種策略是使用複雜的企業結構，包括空殼公司和/或多層所有權和管理權，以掩蓋被制裁者參與船舶運營的事實。頻繁變更船舶所有權或船舶管理權可能也是有問題的警示信號。如果發現有的船舶被買下後，只在高風險區履行一個航次任務，之後在每個航次結束後就轉手給新船東，這可能意味著有成體系的船舶經營團夥參與涉制裁貿易。

驗證虛假文件極具挑戰，因為須多方核實和查證——例如港口清單是否證明船舶在其聲稱的裝貨期間實際停靠了港口？會員可能需要與該港口信得過的當地船代核實。

### 船對船貨物過駁作業

船對船過駁作業目前給不知情船東帶來了相當大的風險。船對船過駁作業可以被用於掩飾貨物的真實產地。貨物可能經過多次轉運，並與其他貨物混在一起，結合偽造或部分偽造的文件，可能會令貨物真實特徵的鑒別變得極為困難。

國際保賠集團旗下的協會還發現在有些案例中，老練的違規者甚至掌握了收集衛星成像的時間，並在規劃非法船對船過駁作業時考慮這一問題。

以混淆非法貨物產地為目的的船對船過駁作業通常在合法船對船過駁作業地區進行，並且與貨物的虛假描述相匹配。例如，伊朗石油常常被描述為產於伊拉克，同時配合伊拉克石油貿易習慣在波斯灣或東亞地區進行船對船過駁作業。

船對船過駁作業不應個別看待。如果一艘船之前與承運涉制裁貨物的船舶進行過船對船過駁作業，那麼與這艘船舶進行合法作業的其他船舶仍有可能面臨制裁。

### 違反制裁的後果

大多數制裁法律規定，船東或其他相關方未克盡職責才構成違反制裁。但實踐中，不少國家的通常做法是，如果發現船東承運的貨物根據其制裁規定被認定為非法貨，就會對船東採取行動，而不一定考慮船東的合規程序。對於住所地在境外的違規者，這些國家可能僅通過違規者所屬地的刑事司法體系執行制裁，將其列入指定名單或清單。被列入指定名單後，銀行、租船人和保險人等第三方與該船東交易就構成違法交易。

被媒體或一些其他大眾傳媒披露與違規活動有牽連可能危害極大。國際保賠集團看到過的例子有，船舶被拒絕進港，銀行拒絕提供服務，甚至船舶被從船旗登記除名，只是為了應對未經證實的違規指控。

協會不承保非法交易。即便基礎交易是合法的，如果協會因該交易面臨違反制裁的風險，且提供保險可能令協會面臨違反制裁或有違規風險的，保險也可能被終止。

請會員參閱 [美國《海事公告》](#) 和 [英國金融制裁執行辦公室《海事指南》](#)，並且不妨考慮聘請專業的AIS制裁軟體公司，協助最大限度地降低無意間違反制裁的風險。

國際保賠集團旗下的各家保賠協會均已發佈類似措辭的通函。<sup>6</sup>

您真誠的，  
**GARD AS**



Rolf Thore Roppestad  
首席執行官

---

<sup>6</sup> 國際保賠集團感謝Geollect Limited [www.geollect.com](http://www.geollect.com) 為本通函提供技術幫助。