

CIRCULAR

1/22 二零二二年二月

綱要

- 自 2010 年以來，大量制裁活動針對航運及相關行業，反映了 90% 的世界貿易涉及海上貨物運輸這一事實。
- 本通函提請會員注意違約方可能違反制裁的欺騙性做法。
- 其中一些做法已經使用了幾年，而另一些則較新，並且在過去 18 個月中變得更流行。
- 施行適當的合規框架，可以幫助會員避免無意中被捲入到制裁違規行為中。

致會員

制裁——最近的欺騙行為

引言

自 2010 年以來，大量制裁活動針對航運及相關行業，這反映了 90% 的世界貿易涉及海上貨物運輸這一事實。

本通函的目的，是提請成員注意最近一些從事違反國家政府和/或聯合國等超國家機構實施的制裁制度的活動的當事方，所採用的欺騙性做法。

國際集團及其商業夥伴目前觀察到的欺騙行為

雖然政府廣泛實施貿易制裁以促進個別外交政策目標，但以下司法管轄區在海上貿易受控活動的背景下尤其相關：

- 伊朗
- 敘利亞
- 委內瑞拉
- 朝鮮民主共和國 (DPRK)
- 克裡米亞
- 古巴
- 白俄羅斯

違反國際和國家貿易制裁的貨物貿易似乎在增加。伊朗石油出口最初受到制裁計畫的嚴格限制，現在被認為已從美國退出JCPOA後估計的每天 340,000 桶，增加到 2021 年 3 月的估計每天 130 萬桶。¹ 最近幾周，涉及伊朗和委內瑞拉石油互換交易運往亞洲市場的貨物，已被媒體廣泛報導。² 2021 年 9 月，聯合國安理會朝鮮問題專家組，發佈了一份中期報告，詳細說明了涉及航運和朝鮮的廣泛違反聯合國制裁的行為。點擊此連結可訪問該報告：[S 2021 777 E.pdf \(securitycouncilreport.org\)](https://www.un.org/zh/press/docs/2021/20210914_s2021777_e.pdf)。

一些用於突破制裁的技術已經使用了好幾年，另一些則較新，並且在過去 18 個月中變得更加流行。所有這些技術，都旨在通過混淆或隱藏船隻的身份、貨物、地理位置和航行活動，來最大限度地減少監控和檢測。這種隱瞞會給船東及其商業夥伴帶來風險，他們可能會無意中受雇運輸受制裁的貨物。

這些技術包括：

- 操縱船舶的自動識別信號 (AIS)，以偽裝船舶的位置和/或改變船舶的數字身份。
- 改變船隻的外觀。
- 偽造船舶和/或貨物文件。
- 多次船對船貨物轉運，以掩蓋貨物源自受制裁國家的事實。

所有這些做法都給船東帶來了風險，如果沒有適當實施的合規框架，他們可能會發現他們的船隻被用來運輸受制裁的貨物。

AIS 操縱

聯合國報告以及美國和英國的海事諮詢報告³，多次強調需要監控船舶的 AIS 傳輸，作為適當實施的合規框架的一部分。

然而，AIS 技術及其相關的硬體和軟體並不是為此目的而設計的；AIS 的目的，是識別沿海地區的船舶並將碰撞風險降到最低。由於其功能是提高安全性，它的設計目的不是防止其傳輸的信號被操縱，為了船舶安全和安保，關閉傳輸仍然是合法的⁴。

操縱或簡單地關閉信號的能力，使 AIS 容易受到違反制裁者的利用。雖然 AIS 轉發器具有內置的安全功能，以防止它們傳輸偽造的資料，但這些功能在製造商之間是不一致的，並且可以被規避。根據型號的不同，可以使用保護並非嚴謹的密碼，來更改編碼的詳細資訊。

除了直接篡改發射器外，用戶還可以購買多個 AIS 轉發器，從而從單個船隻創建多個數位 AIS 身份。身份篡改和船隻以物理和數位方式偽裝自己越來越普遍。

目前的技術包括：

¹ 伊朗制裁 國會研究服務。 <https://crsreports.congress.gov/RS20871>

² “在美國制裁下 伊朗委內瑞拉達成石油出口協定”。 路透社 2021 年 9 月 25 日報導

³ 為協助行業開展盡職調查計畫 英國國務院 美國財政部外國資產控制辦公室 (OFAC) 和美國海岸警衛隊，於 2020 年 5 月發佈了全球海事制裁諮詢報告，為包括船東、船旗國、船級社、銀行和保險公司在內的海事相關領域，提供合規指導。同年 7 月 英國緊隨其後，金融制裁執行辦公室發佈了海事指南，以說明在英國海運業經營的實體和個人，更好地瞭解他們的合規義務。這兩份出版物都強調了將全面的制裁合規計畫，正確整合到企業運營實踐中的重要性。

⁴ 經修訂的 1974 年國際海上人命安全公約 (SOLAS) 第 V/19 條，要求所有從事國際航行的 300 總噸及以上的船舶，以及不從事國際航行的 500 總噸及以上的貨船，和無論大小的客船，按照 SOLAS 第 V/19.2.4 條的規定 都應配備自動識別系統 (AIS)。參見 IMO A.917(22) 決議第 21 段 其中描述了 AIS 可能脫離的情況：A.917(22) (imo.org) SOLAS V/34-1 “船東、承租人 第 IX/1 條所定義的船舶經營公司或任何其他任何人，不得阻止或限制船長根據船長的專業判斷，做出或執行任何對於海上人命安全和保護海洋環境必要的決定。”

1. 關閉 AIS

雖然 SOLAS在某些情況下允許關閉 AIS轉發器，但破壞制裁的船隻也可以關閉其轉發器以隱藏其位置和移運動。這種做法對於依賴於尋求合法藉口的不成熟的制裁破壞者來說仍然很常見，他們在辯解為什麼船長關閉 AIS發射器時，辯稱即使正確傳輸的信號也可能並不一定被接收到。

因此，建議從事船到船過駁作業(STS)的會員，監控卸貨船舶的AIS更新，以發現傳輸記錄中的空白。這可以通過商業公司提供的 AIS監控平臺或服務來實現，其中使用特殊的分析和演算法，來評估是否有非法活動發生在 AIS傳輸間隙。

在簡單的情況下，運營商可能會試圖通過關閉AIS應答器來逃避制裁，例如當船舶進入阿曼灣時，並在裝載受制裁貨物或執行STS後重新打開它。更複雜的操作，可能會在關閉 AIS之前創建虛假航程，以掩蓋船隻的真實航向。

2. GPS/GNSS 操縱（位置欺騙）

一些制裁破壞者現在偽造船隻進行 AIS傳送的位置，以掩蓋船隻的真實位置。

GPS/GNSS（全球導航衛星系統）欺騙的最基本做法，是在單個位置產生重複的 AIS更新。更複雜的示例可以產生非常真實的信號，並且只能通過與其他獨立資料（例如衛星圖像、船隻的物理視像或合成孔徑雷達（SAR）軌跡），進行比較來識別。IG擔心，使用GPS/GNSS欺騙以隱藏違反制裁的船隻的真實位置，日益增加。

會員可以考慮與能夠評估驗證船舶真實位置所需的資料集的 AIS監測平臺專家合作。

3. AIS 誤用

AIS 傳輸越來越多地用於複製另一艘船舶的身份 船舶可能會傳輸已知被其他船舶使用的 MMSI（海上移動服務身份）號碼。由於多艘船舶使用這些數位進行廣播，違反制裁的船舶可以“隱藏”在額外 AIS更新產生的噪音中，或者在複製另一艘船舶的身份（成為其“幽靈”或“雙胞胎”）時，利用該船舶的非制裁狀態或活動。

身份被偽裝的船隻，可能是隨機選擇的無辜船隻，也可能是預先安排同步參與破壞制裁活動，交出其身份供違反制裁船舶進行AIS傳輸。

身份篡改

制裁破壞者正在使用越來越複雜的技術，來偽裝船隻的身份。

1. 從物理上改變船隻外觀

民用和軍事觀察員使用衛星圖像和其他監視技術，來識別違反制裁的船隻。越來越多的制裁破壞者改變船舶的特徵，例如甲板或船體的顏色，以阻礙自動分析。關鍵的結構特徵也可能用防水油布覆蓋。

2. 從物理上更改船舶身份

最近的一些出版物⁵，提供了更改出現在船舶側面的船舶名稱和 IMO 編號的示例。AIS 傳輸反映船舶假定的身份以及所有相關檔。

3. 更改船舶的註冊身份

還有一些例子表明，船舶使用在 IMO 註冊的虛假新身份，作為其進行貿易的“乾淨”身份。

虛假文件

創建虛假船舶和貨物檔，用來欺騙各方和國家關於貨物的來源，並且經常與 AIS 操縱一起出現。虛假的貨物檔通常會錯誤地描述貨物的來源或特徵，並提及破壞制裁船隻的虛假名稱和/或身份。

作為文檔使用的虛假身份的一部分，可能使用虛假船旗。有幾個對規避制裁具有特定優勢的船旗國。具體來說，這些登記處沒有提供簡便的溝通方式，因此難以核實船舶細節。一些虛假的船旗登記處甚至可能不存在，或對外國船隻關閉。另一個警告信號，是船隻在短時間內頻繁更換船旗，即所謂的“跳旗”。

觀察到的另一種策略，是使用複雜的公司架構，包括空殼公司和/或多層所有權和管理架構，以掩飾受制裁方參與船舶運營。船舶所有權或船舶管理的頻繁變化，也可能是出現問題的警告信號。已經觀察到，船舶購買後從高風險區域僅執行一個航次，在航次完成後就被轉賣給新船東的情況，相關經營船舶的各方可能涉及系統性地參與受制裁貿易。

驗證虛假檔極具挑戰性，需要從多個來源進行檢查和證實。例如，裝港清單是否顯示一艘船在其聲稱裝載貨物的時間範圍內實際停靠該港口？會員可以與該港可信任的當地代理聯繫確認。

船對船貨物轉運

STS 作業目前對無辜的船東構成相當大的風險。STS 操作可用於偽裝貨物的真實來源。一件貨物可能會多次轉運並與其他貨物混在一起，再加上虛假或部分虛假的檔，可能使識別貨物的真實特徵變得極為困難。

IG會員還目睹了一些例子，其中更複雜的制裁破壞者似乎知道何時會收集衛星圖像，並在計畫非法 STS 操作時考慮到這一點。

用於掩蓋非法貨物來源的 STS 操作，通常發生在預期會發生合法 STS 操作並且與貨物的虛假描述相一致的區域。例如，伊朗石油通常被描述為源自伊拉克，和在波斯灣或東亞地區進行的任何伊拉克石油貿易的 STS 操作保持一致。

不應孤立地看待 STS 操作。如果夥伴船隻先前曾與載有受制裁貨物的船隻進行 STS 作業，則船隻與夥伴船隻之間的合法作業，仍可能面臨制裁風險。

違反制裁的後果

⁵ “不掩飾 船舶身份漂白和朝鮮的海上制裁規避” C4ADS 2021 聯合國朝鮮小組中期專家報告 S/2021/777

大多數制裁立法明確，船東或其他方在違反制裁規定前，未進行盡職調查。然而在實踐中，各國通常對被發現載有根據其制裁制度被視為非法貨物的船東採取行動，而未必會考慮船東的合規程序。在制裁破壞者處於其它國家的情況下，國家可能只能通過其所管轄的刑事司法系統，使用指定或列入清單的方式執行制裁。指定可以使銀行、承租人、保險人等協力廠商與船東打交道成為非法。

如果被媒體或其他一些公共傳媒與違反制裁活動公開聯繫起來，可能會極具破壞性。IG見到一些例子，例如船隻被拒絕進入港口、拒絕提供銀行服務，以及因未經證實的制裁指控被船旗國除名。

不合法交易會失去協會保險。如果對協會有風險以及提供保險可能會使協會面臨制裁風險或違反制裁，即使相關交易是合法的，保險也可能被終止。

會員請參閱美國海事諮詢報告 [\(05142020_global_advisory_v1.pdf \(treasury.gov\)\)](#)、英國 OFSI 海事指南 [\(OFSI Guidance – Maritime .pdf \(publishing.service.gov.uk\)\)](#)，並可能考慮聘請專業的 AIS 制裁軟體公司參與協助，將無意違反制裁的風險降至最低。

IG所有成員協會都發佈了措辭相似的通知⁶。

協會經理

謹啟

需更多信息

需要更多資訊的會員，請應聯繫他們在協會的日常連絡人。

⁶ IG 感謝 Geollect Limited (www.geollect.com) 為本通函提供技術支援。