

CIRCULAR

1/22 二零二二年二月

纲要

- 自 2010 年以来，大量制裁活动针对航运及相关行业，反映了 90% 的世界贸易涉及海上货物运输这一事实。
- 本通函提请会员注意违约方可能违反制裁的欺骗性做法。
- 其中一些做法已经使用了好几年，而另一些则较新，并且在过去 18 个月中变得更流行。
- 施行适当的合规框架，可以帮助会员避免无意中被卷入到制裁违规行为中。

致会员

制裁——最近的欺骗行为

引言

自 2010 年以来，大量制裁活动针对航运及相关行业，这反映了 90% 的世界贸易涉及海上货物运输这一事实。

本通函的目的，是提请成员注意最近一些从事违反国家政府和/或联合国等超国家机构实施的制裁制度的活动的当事方，所采用的欺骗性做法。

国际集团及其商业伙伴目前观察到的欺骗行为

虽然政府广泛实施贸易制裁以促进个别外交政策目标，但以下司法管辖区在海上贸易受控活动的背景下尤其相关：

- 伊朗
- 叙利亚
- 委内瑞拉
- 朝鲜民主共和国 (DPRK)
- 克里米亚
- 古巴
- 白俄罗斯

违反国际和国家贸易制裁的货物贸易似乎在增加。伊朗石油出口最初受到制裁计划的严格限制，现在被认为已从美国退出JCP0A后估计的每天 340,000 桶，增加到 2021 年 3月的估计每天 130 万桶。¹ 最近几周，涉及伊朗和委内瑞拉石油互换交易运往亚洲市场的货物，已被媒体广泛报导。² 2021 年 9 月，联合国安理会朝鲜问题专家组，发布了一份中期报告，详细说明了涉及航运和朝鲜的广泛违反联合国制裁的行为。点击此连结可访问该报告：[S 2021 777 E.pdf \(securitycouncilreport.org\)](https://www.un.org/zh/press/docs/2021/20210914_s2021777_e.pdf)。

一些用于突破制裁的技术已经使用了好几年，另一些则较新，并且在过去 18 个月中变得更加流行。所有这些技术，都旨在通过混淆或隐藏船只的身份、货物、地理位置和航行活动，来最大限度地减少监控和检测。这种隐瞒会给船东及其商业伙伴带来风险，他们可能会无意中受雇运输受制裁的货物。

这些技术包括：

- 操纵船舶的自动识别信号 (AIS)，以伪装船舶的位置和/或改变船舶的数字身份。
- 改变船只的外观。
- 伪造船舶和/或货物文件。
- 多次船对船货物转运，以掩盖货物源自受制裁国家的事实。

所有这些做法都给船东带来了风险，如果没有适当实施的合规框架，他们可能会发现他们的船只被用来运输受制裁的货物。

AIS 操纵

联合国报告以及美国和英国的海事咨询报告³，多次强调需要监控船舶的 AIS 传输，作为适当实施的合规框架的一部分。

然而，AIS技术及其相关的硬件和软件并不是为此目的而设计的；AIS的目的，是识别沿海地区的船舶并将碰撞风险降到最低。由于其功能是提高安全性，它的设计目的不是防止其传输的信号被操纵，为了船舶安全和安保，关闭传输仍然是合法的⁴。

操纵或简单地关闭信号的能力，使 AIS 容易受到违反制裁者的利用。虽然 AIS 转发器具有内置的安全功能，以防止它们传输伪造的数据，但这些功能在制造商之间是不一致的，并且可以被规避。根据型号的不同，可以使用保护并非严谨的密码，来更改编码的详细信息。

除了直接篡改发射器外，用户还可以购买多个 AIS 转发器，从而从单个船只创建多个数位 AIS 身份。身份篡改和船只以物理和数字方式伪装自己越来越普遍。

¹ 伊朗制裁。国会研究服务。 <https://crsreports.congress.gov/RS20871>

² “在美国制裁下，伊朗委内瑞拉达成石油出口协议”。路透社 2021 年 9 月 25 日报导

³ 为协助行业开展尽职调查计划，美国国务院、美国财政部外国资产控制办公室 (OFAC) 和美国海岸警卫队，于 2020 年 5 月发布了全球海事制裁咨询报告，为包括船东、船旗国、船级社、银行和保险公司在内的海事相关领域，提供合规指导。同年 7 月，英国紧随其后，金融制裁执行办公室发布了海事指南，以说明在英国海运业经营的实体和个人，更好地了解他们的合规义务。这两份出版物都强调了将全面的制裁合规计划，正确整合到企业运营实践中的重要性。

⁴ 经修订的 1974 年国际海上人命安全公约 (SOLAS) 第 V/19 条，要求所有从事国际航行的 300 总吨及以上的船舶，以及不从事国际航行的 500 总吨及以上的货船，和无论大小的客船，按照 SOLAS 第 V/19.2.4 条的规定，都应配备自动识别系统 (AIS)。参见 IMO A.917(22) 决议第 21 段，其中描述了 AIS 可能脱离的情况：A 917 22 (imo.org) SOLAS V/34-1 “船东、承租人、第 IX/1 条所定义的船舶经营公司或任何其他任何人，不得阻止或限制船长根据船长的专业判断，做出或执行任何对于海上人命安全和保护海洋环境必要的决定。”

目前的技术包括：

1. 关闭 AIS

虽然 SOLAS在某些情况下允许关闭 AIS转发器，但破坏制裁的船只也可以关闭其转发器以隐藏其位置和移动。这种做法对于依赖于寻求合法借口的不成熟的制裁破坏者来说仍然很常见，他们在辩解为什么船长关闭 AIS发射器时，辩称即使正确传输的信号也可能并不一定被接收到。

因此，建议从事船到船过驳作业(STS)的会员，监控卸货船舶的AIS更新，以发现传输记录中的空白。这可以通过商业公司提供的 AIS监控平台或服务来实现，其中使用特殊的分析和算法，来评估是否有非法活动发生在 AIS传输间隙。

在简单的情况下，运营商可能会试图通过关闭AIS应答器来逃避制裁，例如当船舶进入阿曼湾时，并在装载受制裁货物或执行STS后重新打开它。更复杂的操作，可能会在关闭 AIS之前创建虚假航程，以掩盖船只的真实航向。

2. GPS/GNSS 操纵（位置欺骗）

一些制裁破坏者现在伪造船只进行 AIS传送的位置，以掩盖船只的真实位置。

GPS/GNSS（全球导航卫星系统）欺骗的最基本做法，是在单个位置产生重复的 AIS更新。更复杂的示例可以产生非常真实的信号，并且只能通过与其他独立数据（例如卫星图像、船只的物理视像或合成孔径雷达（SAR）轨迹），进行比较来识别。IG担心，使用GPS/GNSS欺骗以隐藏违反制裁的船只的真实位置，日益增加。

会员可以考虑与能够评估验证船舶真实位置所需的数据集的 AIS监测平台专家合作。

3. AIS 误用

AIS 传输越来越多地用于复制另一艘船舶的身份。船舶可能会传输已知被其他船舶使用的 MMSI（海上移动服务身份）号码。由于多艘船舶使用这些数字进行广播，违反制裁的船舶可以“隐藏”在额外 AIS更新产生的噪音中，或者在复制另一艘船舶的身份（成为其“幽灵”或“双胞胎”）时，利用该船舶的非制裁状态或活动。

身份被伪装的船只，可能是随机选择的无辜船只，也可能是预先安排同步参与破坏制裁活动，交出其身份供违反制裁船舶进行AIS传输。

身份篡改

制裁破坏者正在使用越来越复杂的技术，来伪装船只的身份。

1. 从物理上改变船只外观

民用和军事观察员使用卫星图像和其他监视技术，来识别违反制裁的船只。越来越多的制裁破坏者改变船舶的特征，例如甲板或船体的颜色，以阻碍自动分析。关键的结构特征也可能用防水油布覆盖。

2. 从物理上更改船舶身份

最近的一些出版物⁵，提供了更改出现在船舶侧面的船舶名称和 IMO 编号的示例。AIS 传输反映船舶假定的身份以及所有相关档。

3. 更改船舶的注册身份

还有一些例子表明，船舶使用在 IMO 注册的虚假新身份，作为其进行贸易的“干净”身份。

虚假文件

创建虚假船舶和货物档，用来欺骗各方和国家关于货物的来源，并且经常与 AIS 操纵一起出现。虚假的货物档通常会错误地描述货物的来源或特征，并提及破坏制裁船只的虚假名称和/或身份。

作为文档使用的虚假身份的一部分，可能使用虚假船旗。有几个对规避制裁具有特定优势的船旗国。具体来说，这些登记处没有提供简便的沟通方式，因此难以核实船舶细节。一些虚假的船旗登记处甚至可能不存在，或对外国船只关闭。另一个警告信号，是船只在短时间内频繁更换船旗，即所谓的“跳旗”。

观察到的另一种策略，是使用复杂的公司架构，包括空壳公司和/或多层所有权和管理架构，以掩饰受制裁方参与船舶运营。船舶所有权或船舶管理的频繁变化，也可能是出现问题的警告信号。已经观察到，船舶购买后从高风险区域仅执行一个航次，在航次完成后就被转卖给新船东的情况，相关经营船舶的各方可能涉及系统性地参与受制裁贸易。

验证虚假档极具挑战性，需要从多个来源进行检查和证实。例如，装港列表是否显示一艘船在其声称装载货物的时间范围内实际停靠该港口？会员可以与该港可信任的当地代理联系确认。

船对船货物转运

STS 作业目前对无辜的船东构成相当大的风险。STS 操作可用于伪装货物的真实来源。一件货物可能会多次转运并与其他货物混在一起，再加上虚假或部分虚假的档，可能使识别货物的真实特征变得极为困难。

IG会员还目睹了一些例子，其中更复杂的制裁破坏者似乎知道何时会收集卫星图像，并在计划非法 STS 操作时考虑到这一点。

用于掩盖非法货物来源的 STS 操作，通常发生在预期会发生合法 STS 操作并且与货物的虚假描述相一致的区域。例如，伊朗石油通常被描述为源自伊拉克，和在波斯湾或东亚地区进行的任何伊拉克石油贸易的 STS 操作保持一致。

不应孤立地看待 STS 操作。如果伙伴船只先前曾与载有受制裁货物的船只进行 STS 作业，则船只与伙伴船只之间的合法作业，仍可能面临制裁风险。

⁵ “不掩饰。船舶身份漂白和朝鲜的海上制裁规避” C4ADS 2021 联合国朝鲜小组中期专家报告 S/2021/777

违反制裁的后果

大多数制裁立法明确，船东或其他方在违反制裁规定前，未进行尽职调查。然而在实践中，各国通常对被发现载有根据其制裁制度被视为非法货物的船东采取行动，而未必会考虑船东的合规程序。在制裁破坏者处于其它国家的情况下，国家可能只能通过其所管辖的刑事司法系统，使用指定或列入清单的方式执行制裁。指定可以使银行、承租人、保险人等第三方与船东打交道成为非法。

如果被媒体或其他一些公共传媒与违反制裁活动公开联系起来，可能会极具破坏性。IG见到一些例子，例如船只被拒绝进入港口、拒绝提供银行服务，以及因未经证实的制裁指控被船旗国除名。

不合法交易会失去协会保险。如果对协会有风险以及提供保险可能会使协会面临制裁风险或违反制裁，即使相关交易是合法的，保险也可能被终止。

会员请参阅美国海事咨询报告 ([05142020_global_advisory_v1.pdf \(treasury.gov\)](#))、英国 OFSI 海事指南 ([OFSI Guidance - Maritime .pdf \(publishing.service.gov.uk\)](#))，并可能考虑聘请专业的 AIS 制裁软件公司参与协助，将无意违反制裁的风险降至最低。

IG所有成员协会都发布了措辞相似的通知⁶。

协会经理

谨启

需更多信息

需要更多信息的会员，请应联系他们在协会的日常联系人。

⁶ IG 感谢 Geollect Limited (www.geollect.com) 为本通函提供技术支持。