

中国船东互保协会文件

中船保合规字〔2020〕1号

关于国际制裁最新进展的通函

各会员公司：

最近，国际保赔协会集团（以下简称“保赔集团”）成员协会发布了《针对朝鲜制裁的联合国报告》和《船舶监控及保赔保险》两份重要通函。为方便会员了解这两份涉及国际制裁的通函的最新进展和最新要求，我们对这两份通函进行了编译，有关内容如下：

一、《针对朝鲜制裁的联合国报告》

（一）背景

联合国安理会 1718 委员会（朝鲜制裁委员会）专家小组最近出具了一份针对朝鲜制裁的详细报告（详见 <https://www.undocs.org/zh/S/2020/151>），报告指出，朝鲜政府没有采取措施终止核计划，继续违反联合国安理会决议。因此，严厉的制裁措施仍然有效。据专家小组称，朝鲜通过非法进口精炼石油和出口沙子、煤炭等商品，继续为其

弹道导弹计划增加收入。来自联合国和国家执法机构的信息是非常明确的，海上活动被确定为对朝鲜的这一收入来源起到了促进作用。强烈建议船东注意，制裁监测仍在继续，并通过联合国会员国的合作，整理和报告此类违反制裁行为的更多证据。

（二）使用非朝鲜船舶的证据

报告指出，仍然存在继续使用悬挂非朝鲜国旗的船舶在海上进行非法船对船货物过驳（STS）的现象。报告还指出，朝鲜改变了贸易方式，在国际水域使用悬挂非朝鲜国旗只进行 STS，随后直接向南浦运送非法货物，以此逃避侦查。这类船舶之前已进行过多次此种行为。这些违规行为使朝鲜获得了联合国规定的 50 万桶精炼石油总量上限（第 2397(2017) 号决议第 5 段）的近三倍。在联合国一个会员国的协助下，14 艘船舶被制裁，但没有一艘是保赔集团成员协会的入会船舶。据报告，为隐瞒这些船舶背后的所有权和经济利益的真实身份，大多数船舶的注册船东已被解散、注销或悬挂虚假船旗从事运营。

联合国制裁专家小组提醒，监管机构、执法机构和海运业需要保持警惕，并进行适当、有效的尽职调查。油轮经营人尤其应尽一切努力识别和确认船上所载货物的真正目的地。STS 通常在夜间进行，关闭自动识别系统（AIS），随后货物被过驳到没有 IMO 编号的较小船舶上。

报告指出朝鲜正不断创新和调整方式，以避免此类活动

被发现，其中一种做法就是利用准备拆解的大型散货船来过驳煤炭，与之前使用较小船舶的做法不同。

（三）订立合同时需谨慎

2019 年 5 月 3 日，美国财政部海外资产控制办公室（OFAC）发布了一份《OFAC 合规承诺框架》（简称“合规框架”），明确了 OFAC 对有效制裁合规体系应包含要素的基本要求。所有保赔集团成员协会在当时均发布了通函，向会员强调船东、承租人或贸易商采取防控制裁风险措施的重要性。

根据最近的联合国报告，协会再次建议所有会员继续尽最大努力，减少从事与朝鲜有关联的活动。如果这样做，可能导致联合国、OFAC 和其他执法机构的制裁，包括冻结资产和列入制裁名单等。

任何与朝鲜有关联的贸易都将受到监视和审查，包括船舶动态、使用 AIS 和远程识别跟踪、卫星图像和其他手段。涉嫌违反朝鲜制裁的船舶可被列入制裁名单，或被港口当局搜查、滞留。

（四）对保险的影响

被评估为违反制裁的活动将导致保险被撤销。即使与朝鲜或朝鲜利益方进行合法贸易，会员也应知悉，协会不太可能对到朝鲜港口进行贸易的船舶给予支持和提供服务，支付赔款和费用以及提供担保都将被推迟，甚至可能被完全禁止。

因此，强烈敦促所有会员降低与朝鲜开展任何业务的风险，包括但不限于 STS 业务，并尽可能全面地进行尽职调查，以确保他们不会故意或无意地与朝鲜实体开展被禁止的活动。

二、《船舶监控及保赔保险》

（一）背景

为了满足法律与监管的要求，所有保赔集团成员协会都构建了复杂的制裁合规体系。各协会为防控制裁合规风险所制定的规定和程序参考了联合国安理会（UNSC）、英国金融制裁执行办公室（OFSI）、美国国务院和美国海外资产控制办公室（OFAC）等机构提供的指南。协会通过发布通函及提醒等方式，使会员了解到制裁的最新进展。监控入会船舶 AIS 的能力已成为协会制裁合规体系中越来越重要的组成部分。所有保赔集团成员协会已就监控的最低标准达成了一致意见。

（二）船舶监控软件

为了确保各协会充分了解这一快速发展的新技术领域，一个专项工作组就该问题与服务供应商进行了深度讨论，以便更好了解可用于监控高风险地区船舶动态的技术。这些产品随后与协会目前使用的软件进行了比对测试。目前，所有保赔集团成员协会都与软件供应商签订了协议，用以监控入会船舶。

（三）船舶跟踪通用标准

所有协会均达成同一目标，即确保会员了解涉及其经营活动的制裁合规规定，确保会员营运的船舶不从事违反制裁的贸易活动。对于高风险区域内的最低监控标准有助于识别船舶活动的类型，例如挂靠被制裁国家的港口、非正常航行、操纵或关闭船舶的 AIS 发射器，以及高风险区域内的 STS 行为。协会可以利用从服务供应商获得的信息来联系会员，以确保其充分了解可能影响其贸易模式的制裁措施，以及为确保不违反制裁禁令而可以采取的尽职调查措施。该信息还可用于减轻协会无意中为违反制裁规定的船舶提供保险的风险。

（四）监控 AIS 的局限性

潜在的规避制裁行为的一个特点是船舶莫名的偏离航线或停止发射 AIS 信号。然而，在识别潜在的规避行为时，不能仅仅依赖对船舶 AIS 信号发射的常规监测。仅仅因为没有收到任何信号，就认定某一船舶可能存在“暗箱操作”、“违规行为”或“故意关闭 AIS”等行为的迹象可能产生误导。这是因为在下列情况下，船舶的 AIS 信号可能不会被接收到：

1. 问题可能不在船舶上，而是出现在 AIS 信号接收上，特别是在高密度的航行区域里，这是一个普遍性问题。

2. 不同的供应商提供的 AIS 信号接收器是不一样的，一个供应商显示没有接收到 AIS 信号，而另一个供应商可能可以证明 AIS 信号已经被成功传输了。

3. 船舶的欺骗行为可能由其他船舶发送伪造的 AIS 信

号，并使用不同船舶的 IMO 编号进行。这种欺骗行为会导致无辜的船舶所有人可能会惊讶的发现，他们的船舶被错误的报告在数千里之外的位置，并被指控逃避制裁。

4. 《海上人命安全公约》(SOLAS) 规定：“配备 AIS 的船舶，除国际公约、规则或标准规定保护航行信息外，应始终保持 AIS 的运行”，未能按照 SOLAS 的要求操作船舶 AIS 设备将违反船旗国的规定。然而，SOLAS 允许出于安全和安保原因关闭 AIS 发射器，因此，如果发射器已关闭，则可能有正当理由。

5. 如果船舶不符合船旗国的要求，根据保险条款的规定，船东的保险可能受到影响。此外，如果船东使其船舶从事违反制裁的行为、通过操纵或阻止 AIS 数据的传输来掩盖其真实位置，则协会有理由以轻率或非法贸易为由拒绝承保。

尽管存在以上限制，协会继续遵守制裁法规并对那些违反制裁规定的船舶停止保险，作为工作的一部分，对 AIS 信号进行日常性监测具有重要的作用。但是，仅仅监测 AIS 信号并不能确保有效的遵守制裁规定，这仅是部分举措。其他非 AIS 数据系统以及船舶保安警报系统和船旗国提供的数据，可以为有效的船舶监测方案提供帮助。专家对原始数据的分析也很重要，卫星图像也是一种越来越有用的附加手段。

以上为保赔集团成员协会通函的相关内容。在此，协

会建议各会员公司高度重视制裁问题，及时了解制裁新规，做好制裁合规工作，防控制裁风险。

特此通函。

