

公元 2020 年 5 月 21 日

制裁 - 对美国全球海事公告之应对

美国于公元 2020 年 5 月 14 日，针对一系列行业领域，包括海上保险业者例如 P&I 协会以及船东和租佣船人等，发布了一份全球海事公告(以下简称"指南")。您可以于[此连结](#)找到该指南。

该指南就先前有关伊朗、叙利亚和北韩(或称"朝鲜")的公告进行了更新及扩展。其详细介绍了对于业者所从事之商业活动可能有违反美国制裁之虞者，美国政府期待这些业者应尽的注意义务程度和其他法令遵循相关行为。该指南尤其适用于针对伊朗、叙利亚和北韩的现行制裁制度，并提供了与美国及非美国公司有关的信息。

该指南涵盖了海运界中的以下行业类别：

- 海上保险
- 船籍注册管理人
- 港口国管制当局
- 航运同业公会
- 商品贸易商、供货商及中间商
- 金融机构
- 船东、船舶营运人及租佣船人
- 船级协会
- 船长
- 船员劳务中介公司

该指南的重大意义在于，其代表了美国政府试图藉由订定一套标准，用以判定海事产业是否涉及违反制裁相关规定。往昔美国一直批评海运业向受制裁国家提供商品和服务方面所发挥的不良作用。在几次广为人知的行动中，美国针对其认为法令遵从行为不充分或故意违反制裁的公司，都有采取处罚行动。这些处罚措施可能对一家公司产生深远影响，在极端情况下甚至可能会导致该公司难以继续经营业务。

该指南试图说明美国针对海运业的哪些做法会将其视为良好的法令遵循行为，就此程度而言该指南应当受到欢迎。同样地也必须认识到，该指南所针对的海运产业往往受到复杂的内国和国际法规的规范，而这些规范可能会在当事人身上加诸相互矛盾的要求。该指南并没有处理到在竞争法、数据保护法和国际海上人命安全公约("SOLAS")等规范中可能产生冲突的相关问题。该指南还可能导致与基于涉嫌非法活动而终止当事人间具法律约束力之承诺履行义务有关的困难。例如，船东或协会自愿向第三方机构，无论是私人或官方机构，揭露信息之前，必须谨慎行事，除非其系因受监管其营业利益而具管辖权之相当机构所为之命令而揭露信息。举例而言，对于设立于英国的互保协会，协会的监管机构或制裁执法机构，按协会之主管机关、有关机构及制裁执法机构所订定之规范，得要求协会揭露其入会船舶的相关信息。惟若协会自主地向商业数据库提出通报，则可能构成违反相关数据保护法或竞争法的违法行为。

特别值得注意的是，关于船舶 AIS 系统的使用或误用。所有海运业相关从业人员无疑应了解到，监测此类信号之传送是否异常以判别可疑活动的重要性，包括在 SOLAS 公约所不允许的情况下关闭信号传送设备。国际互保协会集团中所有协会皆正监测着进入高风险地区的所有船舶 AIS 信号传送情况，最近还就此发布了[传阅通告](#)。

该指南指出，美国政府期望船东能够充分地评估和掌握其交易对象营运或拥有之船舶的 AIS 历史纪录。其亦建议对船舶进行持续性监控，「包括租给第三方的船舶，并确保 AIS 系统持续按照 SOLAS 公约之要求运作而不加以人为操纵。各方当事人还可考虑在 AIS 之外使用 LRIT 系统，且每 3 小时接收一次 LRIT 信号」。远程识别和追踪系统 (LRIT) 是一个封闭的系统，可供船旗国使用。原则上，民间组织通常无法取得 LRIT 提供的数据数据，故单就此原因而言，要如何遵守该指南的要求就会出现问題。

该指南进一步建议，缔约当事人应评估所有新客户的 AIS 历史纪录，并且「拒绝与具有不符合 SOLAS 公约之 AIS 操纵纪录的船舶进行交易」。综合来看，这些要求可能会使会员陷于麻烦。船舶的 AIS 经常在高密度区域失去讯号，或者卫星在船舶航行途中或港中时无法接收定位数据。因此，我们建议会员在退出现有契约或拒绝新的商业机会之前，事先咨询信誉良好的 AIS 追踪服务业者以获得其独立意见。

该指南还特别强调需要实施关于正确了解您的客户(KYC)并了解客户的客户(KYCC)之程序。许多商品的交易方式将会使得这个议题变成复杂的领域，也会成为相关人士忧虑的议题。

如上所述，违反美国主要制裁和次级制裁法规范的后果可能十分严重。美国试图针对这些行业的评判标准向海运业提供指导，就此而言该指南应该受到欢迎。然而，许多人将会发觉到指南内的若干要求，基于实务考虑和在某些情况下与现有的法律义务相冲突，将会令人难以遵守这些要求。

All clubs in the International Group have issued a similarly worded circular.

国际互保协会集团中所有协会皆发布了类似内容之通告。

(译注：英文原文若与中文翻译有出入，或用语未正确翻译或有疏忽漏译，皆以英文原文为准。)