

西元 2020 年 5 月 21 日

制裁-對美國全球海事公告之應對

美國於西元 2020 年 5 月 14 日，針對一系列行業領域，包括海上保險業者例如 P&I 協會以及船東和租傭船人等，發佈了一份全球海事公告(以下簡稱"指南")。您可以於[此連結](#)找到該指南。

該指南就先前有關伊朗、敘利亞和北韓(或稱"朝鮮")的公告進行了更新及擴展。其詳細介紹了對於業者所從事之商業活動可能有違反美國制裁之虞者，美國政府期待這些業者應盡的注意義務程度和其他法令遵循相關行為。該指南尤其適用於針對伊朗、敘利亞和北韓的現行制裁制度，並提供了與美國及非美國公司有關的資訊。

該指南涵蓋了海運界中的以下行業類別：

- 海上保險
- 船籍註冊管理人
- 港口國管制當局
- 航運同業公會
- 商品貿易商、供應商及中間商
- 金融機構
- 船東、船舶營運人及租傭船人
- 船級協會
- 船長
- 船員勞務仲介公司

該指南的重大意義在於，其代表了美國政府試圖藉由訂定一套標準，用以判定海事產業是否涉及違反制裁相關規定。往昔美國一直批評海運業向受制裁國家提供商品和服務方面所發揮的不良作用。在幾次廣為人知的行動中，美國針對其認為法令遵從行為不充分或故意違反制裁的公司，都有採取處罰行動。這些處罰措施可能對一家公司產生深遠影響，在極端情況下甚至可能會導致該公司難以繼續經營業務。

該指南試圖說明美國針對海運業的哪些做法會將其視為良好的法令遵循行為，就此程度而言該指南應當受到歡迎。同樣地也必須認識到，該指南所針對的海運產業往往受到複雜的內國和國際法規的規範，而這些規範可能會在當事人身上加諸相互矛盾的要求。該指南並沒有處理到在競爭法、資料保護法和國際海上人命安全公約("SOLAS")等規範中可能產生衝突的相關問題。該指南還可能導致與基於涉嫌非法活動而終止當事人間具法律約束力之承諾履行義務有關的困難。例如，船東或協會自願向第三方機構，無論是私人或官方機構，揭露資訊之前，必須謹慎行事，除非其係因受監管其營業利益而具管轄權之相當機構所為之命令而揭露資訊。舉例而言，對於設立於英國的互保協會，協會的監管機構或制裁執法機構，按協會之主管機關、有關機構及制裁執法機構所訂定之規範，得要求協會揭露其入會船舶的相關資訊。惟若協會自主地向商業資料庫提出通報，則可能構成違反相關資料保護法或競爭法的違法行為。

特別值得注意的是，關於船舶 AIS 系統的使用或誤用。所有海運業相關從業人員無疑應了解到，監測此類信號之傳送是否異常以判別可疑活動的重要性，包括在 SOLAS 公約所不允許的情況下關閉信號傳送設備。國際互保協會集團中所有協會皆正監測著進入高風險地區的所有船舶 AIS 信號傳送情況，最近還就此發佈了 [傳閱通告](#)。

該指南指出，美國政府期望船東能夠充分地評估和掌握其交易對象營運或擁有之船舶的 AIS 歷史紀錄。其亦建議對船舶進行持續性監控，「包括租給第三方的船舶，並確保 AIS 系統持續按照 SOLAS 公約之要求運作而不加以人為操縱。各方當事人還可考慮在 AIS 之外使用 LRIT 系統，且每 3 小時接收一次 LRIT 信號」。遠程識別和追蹤系統 (LRIT) 是一個封閉的系統，可供船旗國使用。原則上，民間組織通常無法取得 LRIT 提供的數據資料，故單就此原因而言，要如何遵守該指南的要求就會出現問題。

該指南進一步建議，締約當事人應評估所有新客戶的 AIS 歷史紀錄，並且「拒絕與具有不符合 SOLAS 公約之 AIS 操縱紀錄的船舶進行交易」。綜合來看，這些要求可能會使會員陷於麻煩。船舶的 AIS 經常在高密度區域失去訊號，或者衛星在船舶航行途中或港中時無法接收定位資料。因此，我們建議會員在退出現有契約或拒絕新的商業機會之前，事先諮詢信譽良好的 AIS 追蹤服務業者以獲得其獨立意見。

該指南還特別強調需要實施關於正確瞭解您的客戶(KYC)並瞭解客戶的客戶(KYCC)之程序。許多商品的交易方式將會使得這個議題變成複雜的領域，也會成為相關人士憂慮的議題。

如上所述，違反美國主要制裁和次級制裁法規的後果可能十分嚴重。美國試圖針對這些行業的評判標準向海運業提供指導，就此而言該指南應該受到歡迎。然而，許多人將會發覺到指南內的若干要求，基於實務考量和在某些情況下與現有的法律義務相衝突，將會令人難以遵守這些要求。

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

國際互保協會集團中所有協會皆發佈了類似內容之通告。

(譯註：英文原文若與中文翻譯有出入，或用語未正確翻譯或有疏忽漏譯，皆以英文原文為準。)