船对船过驳、暗船队与海事风险

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

作为市场的锚地

正如第G部分第II章和第III章所述，新加坡是全球最大的加油港，也是石油储存和调和的主要中心之一。这类活动有一部分在港界之外进行，油轮在那里将货物从一艘船转驳到另一艘船。船对船过驳是一种合法且由来已久的技术。它使贸易商能够分拆货物、合并货物，并以大型油轮承担长途航行、以较小油轮完成交付。过驳通常在公海或港口外界线进行，并遵循航运业和石油业发布的安全指引。[1]

同一技术也可用于规避制裁。一船俄罗斯、伊朗或委内瑞拉石油可以在海上转驳到另一艘油轮，有时会转驳数次，与其他来源的石油调和，再附上掩盖其来源的单据交付。马来西亚报告的对华原油销售量，说明了本地区此类更换标签行为的规模。2023年初，该销售量达到每日约150万桶，而马来西亚每日的产量仅约40万桶。[2] 这一差距通常被归因于在海上转驳后更换标签的伊朗和委内瑞拉石油。

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

朝鲜与海上转驳

朝鲜使船对船过驳成为安理会制裁的一个议题。第2375号和第2397号决议为朝鲜的石油进口设定上限后，该国依靠海上转驳获取超出上限的精炼油品并出售煤炭。如前所述，第2397号决议允许成员国扣押和扣留在其领海内非法供应石油的船只。新加坡企业出现在其中数起案件中。最著名的是美国对一名新加坡公民的起诉，该人被控使用油轮*Courageous*以船对船过驳方式向朝鲜船只交付石油。[3]

俄罗斯影子船队与价格上限

对俄罗斯石油设定价格上限，使这一问题有了新的维度。七国集团、欧盟及其伙伴自2022年12月5日起将海运俄罗斯原油的价格上限定为每桶60美元，并于2023年2月增设了精炼油品的价格上限。只有在石油以等于或低于上限的价格出售时，西方的航运、保险和融资服务方可为该贸易提供服务。[4] 欧盟和英国后来自2025年9月起将原油价格上限下调至每桶47.60美元，又根据一项使上限保持在平均市场价格以下15%的自动机制，自2026年2月1日起下调至44.10美元。[5] 价格上限促使俄罗斯及其买家将贸易转移到西方服务提供商鞭长莫及的船舶上。这支船队由较老旧的油轮组成，往往所有权不透明、悬挂方便旗、保险价值存疑，被称为影子船队或暗船队。

其扩张十分迅速。据估计，到2022年底，该船队已有600多艘船舶，其中400艘为原油油轮；到2023年12月则有1,100至1,400艘。乌克兰政府的一份目录在2026年2月列出了1,337艘船舶。[6] 国际海事组织于2023年12月就影子船队的描述达成一致，将其界定为从事非法活动以规避制裁的船舶。经营者使用的是众所周知的手法：关闭船舶自动识别系统，发送虚假位置，在海上转驳货物，并更改船名、船旗乃至识别号码。[7]

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

西方当局的应对措施是逐一指定船舶。如前所述，美国在2025年1月10日的一次行动中指定了183艘船舶。英国于2025年7月制裁了135艘油轮。[8] 船舶一旦被指定，在新加坡会立即产生后果。银行拒绝为其货物提供融资，码头拒绝为其作业，船用燃料供应商不愿为其服务，而船舶代理如为其行事，则可能危及自身的美元渠道。

港口国监督与事故

影子船队除了带来法律风险，也带来安全风险。新加坡水域承载着全球最繁忙的部分航运交通，新加坡已运用港口国监督来应对这一风险。2023年头五个月，新加坡扣留了33艘未通过检查的油轮和化学品船，超过截至2019年的整整十年的总数。新加坡在2022年扣留了28艘油轮，其中大多数在下半年；仅2023年4月就扣留了九艘。[9] 这些数字恰与无西方保险、运载俄罗斯石油的老旧油轮船队的扩张同步。

2024年7月19日，危险显露无遗。当天，悬挂新加坡国旗的油轮*Hafnia Nile*在新加坡海峡东部入口的白礁附近，与悬挂圣多美和普林西比国旗的油轮*Ceres I*相撞。两艘船都起火，随后36名船员获救。[10] 这起事故说明了缺乏可靠保险对沿海国意味着什么。当一艘没有有效保赔保险的油轮造成漏油或碰撞时，救援、救助和清理的费用可能落在国家和受害者身上。因此，对新加坡而言，规避制裁所带来的海事风险既是合规问题，也同样是公共安全问题。

沿海国的局限

新加坡对影子船队的管辖权受到海洋法的限制。船舶在新加坡海峡和马六甲海峡享有过境通行权，因为这两条海峡是用于国际航行的海峡。在新加坡领海以外进行的转驳，属于其他沿海国的管辖范围，或根本不属于任何沿海国管辖。[11] 新加坡可以管控在其港口和领水内发生的事情。它可以检查和扣留停靠的不安全船舶，拒绝为被指定船舶提供服务，并起诉本国居民。但它无

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

法在其界限以外的公海执法。因此，实际的防线在于私营部门，由其银行、保险公司、码头运营商和船用燃料供应商决定为哪些船舶提供服务。本章末尾的核对清单列出了它们应当提出的问题。

注释

1. Wikipedia，“Ship-to-ship cargo transfer”（2026年11月访问）：过驳在“at open sea or at OPL (outer port limit)”进行；作业遵循Oil Companies International Marine Forum和International Chamber of Shipping的指引；根据2009年7月17日的MEPC.186(59)号决议，国际海事组织规则要求备有经批准的船对船作业手册，并将记录保存三年。 ↩

2. Wikipedia，“Russian oil price cap”（2026年11月访问），关于2023年1月至3月的部分：马来西亚报告将其对华原油销售量提高至“1.5m b/d even though Malaysia only produces 400,000 b/d”，引自CNBC。 ↩

3. US Department of Justice，2021年：对新加坡公民Kwek Kee Seng提出的指控，以及针对油轮M/T *Courageous*以船对船方式向朝鲜船只交付石油提出的民事没收诉状。 ↩

4. Wikipedia，“Russian oil price cap”（2026年11月访问）：每桶60美元的价格上限自2022年12月5日起生效；精炼油品价格上限定于2023年2月5日生效；美国人士只有在价格等于或低于上限时方可提供服务；2023年12月20日修订的OFAC指引要求每次装载或提取俄罗斯石油时均须出具证明。 ↩

5. Council Regulation (EU) 2025/1494 of 18 July 2025（第十八轮制裁方案），第3n条：动态上限为平均市场价格减15%，每六个月审查一次；自2025年9月3日起为47.60美元，自2026年2月1日起为44.10美元。英国的数字由Office of Financial Sanctions Implementation，*UK Maritime Services Ban and Oil Price Cap: Industry Guidance*，gov.uk（2026年1月更新）证实：原油价格上限为47.60美元，于格林尼治标准时间2026年1月31日23时01分降至44.10美元。 ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

6. Wikipedia，“Russian shadow fleet”（2026年11月访问）：2022年底“over 600 ships in the Russian shadow fleet, 400 of which were crude oil tankers”；2023年12月“the fleet consisted of 1,100–1,400 ships”；乌克兰政府的目录在2026年2月列出“1337 ships”。 ↩

7. Wikipedia，“Russian shadow fleet”（2026年11月访问）：手法包括“disabling transponders”、“transmitting false data”、“ship-to-ship transshipment”以及更改IMO识别号码；此类做法“increase the risk of collisions and spillages”；Wikipedia，“Russian shadow fleet”（2026年11月访问）：2023年12月，IMO“agreed on a precise definition”，将影子船舶界定为“ships that are engaged in illegal operations for the purposes of circumventing sanctions”。 ↩

8. Wikipedia，“Russian shadow fleet”（2026年11月访问）：2025年1月10日，美国财政部将“about 180 vessels”列入其名单；2025年7月，英国对“135 oil tankers”实施制裁；澳大利亚于2025年6月制裁了60艘船舶。 ↩

9. Oilprice.com，“Singapore Detains Record Number Of Oil Tankers As Shadow Fleet Expands”，2023年5月31日，引用Bloomberg报道的Tokyo MOU数据：2023年迄今扣留33艘油轮，超过截至2019年的整整十年；2022年为28艘，大多在下半年；2023年4月为九艘，至少是2010年以来最多的一个月。 ↩

10. Wikipedia，“2024 in Singapore”（2026年11月访问），2024年7月19日条目：“São Tomé and Príncipe-flagged tanker *Ceres I*”与悬挂新加坡国旗的油轮*Hafnia Nile*在白礁附近相撞后起火；“Thirty-six people are rescued”。 ↩

11. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982，第三部分第2节（过境通行），第37–44条，un.org：第37条（适用范围）、第38条（过境通行权）、第42条（海峡沿岸国关于过境通行的法律和规章）以及第44条（海峡沿岸国的义务）。 ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com