船對船轉駁、暗黑船隊與海事風險

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

錨地作為市場

正如第G部分第II章及第III章所述，新加坡是全球最大的船用燃料供應港，亦是石油儲存及調和的主要中心之一。部分這類活動在港口界限以外進行，油輪在那裏把貨物由一艘船轉駁至另一艘船。船對船轉駁是一種正當而歷史悠久的技術。它讓貿易商可以把大宗貨物分拆、合併貨物，並以大型油輪作長途航行，再以較小的船舶交付。轉駁通常在公海或外港界限進行，並遵循航運業及石油業發出的安全指引。[1]

同一技術亦可用於規避制裁。一批俄羅斯、伊朗或委內瑞拉石油可以在海上轉駁至另一艘油輪，有時更轉駁多次，再與其他來源的石油調和，並以掩飾其來源的文件交付。馬來西亞向中國報稱的原油銷售量，說明了區內這種改換標籤的規模。2023年初，這個數字達到每日約150萬桶，但馬來西亞每日只生產約40萬桶。[2]一般認為，差額來自在海上轉駁後改換標籤的伊朗及委內瑞拉石油。

© 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.

北韓與海上轉駁

北韓令船對船轉駁成為安全理事會制裁的議題。第2375號及第2397號決議為北韓的石油進口設定上限後，北韓便依賴海上轉駁，以取得超出上限的精煉產品並出售煤炭。正如上文所述，第2397號決議容許會員國在其領海內扣押及扣留非法供應石油的船舶。新加坡企業在多宗這類個案中出現。最為人熟知的是美國對一名新加坡公民的檢控；他被指利用油輪*Courageous*號，以船對船轉駁方式向北韓船舶運送石油。[3]

俄羅斯影子船隊與價格上限

俄羅斯石油價格上限為這個問題增添了新的層面。七國集團、歐洲聯盟及其夥伴自2022年12月5日起，把經海路運輸的俄羅斯原油價格上限定為每桶60美元，並於2023年2月增設精煉產品的價格上限。只有在石油以上限價格或以下出售時，西方的航運、保險及融資服務才可為這類貿易提供服務。[4]歐洲聯盟及英國其後自2025年9月起把原油上限降至每桶47.60美元，並根據一個使上限保持低於平均市價15%的自動機制，自2026年2月1日起再降至44.10美元。[5]價格上限使俄羅斯及其買家有誘因把貿易轉移至西方服務提供者無法觸及的船舶上。這支由較舊油輪組成的船隊，往往擁有權不透明、懸掛方便旗，而所投保險的價值亦成疑，被稱為影子船隊或暗黑船隊。

船隊增長迅速。據估計，2022年底船隊有逾600艘船，其中400艘為原油油輪；到2023年12月，數目已達1,100至1,400艘。烏克蘭政府的一份目錄在2026年2月列出了1,337艘船舶。[6]國際海事組織（IMO）於2023年12月議定，把影子船隊描述為從事非法營運以規避制裁的船舶。營運者使用眾所周知的手法：關閉自動識別系統、發送虛假位置、在海上轉駁貨物，以及更改船名、船旗甚至識別號碼。[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.

西方當局的回應是對個別船舶作出指定。正如上文所述，美國於2025年1月10日在一次行動中指定了183艘船舶。英國則於2025年7月制裁了135艘油輪。[8]船舶被指定，在新加坡會即時產生後果。銀行拒絕為其貨物融資，碼頭拒絕處理該船，船用燃料供應商不願為其服務，而船舶代理如代表該船行事，亦可能令自己失去使用美元的渠道。

港口國監督與事故

影子船隊既帶來法律風險，亦帶來安全風險。新加坡水域的航運交通屬全球最繁忙之列，新加坡運用港口國監督來應對這項風險。2023年首五個月，新加坡扣留了33艘未能通過檢查的油輪及化學品船，比截至2019年的整整十年還要多。新加坡在2022年扣留了28艘油輪，大部分在下半年；單是2023年4月便扣留了九艘。[9]這些數字與在沒有西方保險下運載俄羅斯石油的較舊油輪船隊擴張的時間吻合。

2024年7月19日，危險變得清晰可見。當日，懸掛新加坡旗的油輪*Hafnia Nile*號在新加坡海峽東面入口的白礁附近，與懸掛聖多美和普林西比旗的油輪*Ceres I*號相撞。兩艘船均起火，其後36名船員獲救。[10]這宗事故說明了欠缺可靠保險對沿岸國意味着甚麼。如一艘沒有有效保障與彌償保險的油輪造成漏油或碰撞，救援、救助及清理的費用可能落在國家及受害人身上。因此，對新加坡而言，規避制裁所帶來的海事風險既是合規問題，亦同樣是公共安全問題。

沿岸國的限度

新加坡對影子船隊的權力受海洋法所限。新加坡海峽及馬六甲海峽屬用於國際航行的海峽，船舶在其中享有過境通行權。在新加坡領海以外進行的轉駁，屬其他沿岸國的管轄範圍，或根本不屬任何沿岸國管轄。[11]新加坡可以管制在其港口及領海內發生的事情。它可以檢查及扣留停靠當地的不安全船舶、拒絕向被指定的船舶提供服務，並檢控本身的居民。但它無法在其界限

© 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.

以外的公海執法。因此，實際的防線在於私營機構；其銀行、保險公司、碼頭營運者及船用燃料供應商決定為哪些船舶提供服務。本章末的核對清單列出它們應提出的問題。

註釋

1. Wikipedia，“Ship-to-ship cargo transfer”（2026年11月瀏覽）：轉駁在“at open sea or at OPL (outer port limit)”進行；作業遵循Oil Companies International Marine Forum及International Chamber of Shipping的指引；根據2009年7月17日第MEPC.186(59)號決議，IMO規則要求備有經批准的船對船作業手冊，並把紀錄保存三年。 ↩
2. Wikipedia，“Russian oil price cap”（2026年11月瀏覽），2023年1月至3月一節：馬來西亞報稱把對中國的原油銷售提高至“1.5m b/d even though Malaysia only produces 400,000 b/d”，引述CNBC。 ↩
3. US Department of Justice，2021年：對新加坡公民Kwek Kee Seng提出的控罪，以及針對油輪M/T *Courageous*號以船對船方式向北韓船舶運送石油而提出的民事沒收申訴。 ↩
4. Wikipedia，“Russian oil price cap”（2026年11月瀏覽）：每桶60美元的上限於2022年12月5日生效；精煉產品上限定於2023年2月5日生效；美國人士只可在價格處於上限或以下時提供服務；OFAC於2023年12月20日修訂的指引，規定每次裝載或提取俄羅斯石油時均須提供證明。 ↩
5. Council Regulation (EU) 2025/1494 of 18 July 2025（第十八輪制裁措施），第3n條：動態上限為平均市價減15%，每六個月檢討一次；自2025年9月3日起上限為47.60美元，自2026年2月1日起為44.10美元。英國的數字見Office of Financial Sanctions Implementation，*UK Maritime Services Ban and Oil Price Cap: Industry Guidance*，gov.uk（2026年1月更新）：原油上限為47.60美元，於2026年1月31日格林威治標準時間23時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月瀏覽）：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”；烏克蘭政府的目錄於2026年2月列出“1337 ships”。 ↩

7. Wikipedia，“Russian shadow fleet”（2026年11月瀏覽）：手法包括“disabling transponders”、“transmitting false data”、“ship-to-ship transshipment”及更改IMO識別號碼；這些做法“increase the risk of collisions and spillages”；Wikipedia，“Russian shadow fleet”（2026年11月瀏覽）：2023年12月，IMO“agreed on a precise definition”，把影子船舶界定為“ships that are engaged in illegal operations for the purposes of circumventing sanctions”。 ↩

8. Wikipedia，“Russian shadow fleet”（2026年11月瀏覽）：2025年1月10日，美國財政部把“about 180 vessels”加入其名單；2025年7月，英國對“135 oil tankers”實施制裁；澳洲於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，引述Bloomberg報道的Tokyo MOU數據：2023年至當時已扣留33艘油輪，多於截至2019年的整整十年；2022年扣留28艘，大部分在下半年；2023年4月扣留九艘，為至少自2010年以來最多。 ↩

10. Wikipedia，“2024 in Singapore”（2026年11月瀏覽），2024年7月19日條目：“São Tomé and Príncipe-flagged tanker *Ceres I*”與懸掛新加坡旗的油輪*Hafnia Nile*號在白礁附近相撞後起火；“Thirty-six people are rescued”。 ↩

11. United Nations Convention on the Law of the Sea，1982，第III部分第2節（Transit Passage），第37–44條，un.org：第37條（適用範圍）、第38條（過境通行權）、第42條（海峽沿岸國關於過境通行的法律和規章）及第44條（海峽沿岸國的義務）。 ↩

© 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