

## “信号消失”是示警红旗——AIS 跟踪和制裁合规

船舶关闭 AIS 系统以避免被发现，如果是受相关当局监控并且位于适用相关制裁的地区时，将产生适得其反的效果。



最初开发自动识别系统 (AIS) 的目的是为了克服传统上在繁忙水道中安全导航所依赖的视觉/VHF /雷达在安全方面的局限性。《SOLAS 公约》第 V 章第 19 条规定，所有 300 总吨及以上的国际航行船舶，500 总吨及以上的非国际航行货船，以及不限大小的所有客船，均应安装 AIS。由于装有 AIS 的各艘船舶可以实时“看到”彼此的航向和航速，因此 AIS 是一种重要的避碰工具。

《SOLAS 公约》规定，所有装有 AIS 的船舶都应使 AIS 始终保持运行状态，但国际协定、规范或标准要求保护航行信息的情况除外。举例而言，军舰无需发送 AIS 信号（但在经历两次令人瞩目的碰撞之后，美国海军于 2017 年报告称，在拥挤水域将开启 AIS）。

根据 [IMO 指南](#)，如果船长认为 AIS 的持续运行可能会危及本船的安全或安保，或者在即将发生安全事故的情况下，则可以关闭 AIS。AIS 关闭的日期、地点和时间应记录在船舶的航海日志中，同时写明这样做的原因；而且一旦危险源消失，船长应立即重启 AIS。一个作为例子经

常被引用的关闭 AIS 的原因是：当途经容易遭遇海盗的水域时，防止船舶的识别信息、位置和航线被海盗所知晓。

## AIS 和受制裁的航行

制裁的立法格局和相关规定很复杂，而且不断变化，其中联合国、欧盟和美国的制裁制度在某些方面包括不同的要求、违法门槛和违法后果。

相关当局最近关注的是，某些航运活动模式可能暗示交易违反了制裁规定。2019 年 1 月，国际保赔协会集团（IG）旗下的各家协会都发布[通函](#)，提醒注意各国政府正在采取措施，针对与朝鲜进行煤炭和石油货物贸易实施制裁。正如各家保赔协会所指出的，“如果监管机构认为丢失 AIS 信号是由于船长或其他船员故意关闭发射机信号导致的，目的是隐瞒船舶的航行模式和航行活动，监管机构就会提高关注。”

2019 年 3 月，美国财政部海外资产控制办公室（OFAC）向海上石油运输界发布了一份[建议通告](#)，其中强调了与涉及伊朗和叙利亚的石油运输有关的制裁风险。该通告指出，禁用 AIS 转发器是一种航运中的欺骗性做法，并建议“船舶登记机关、保险公司、租船人、船东或港口经营人考虑对在地中海和红海航行时似曾关闭 AIS 的船舶进行调查。如有其他操纵 AIS 转发器的迹象，应被视为可能从事非法活动的示警红旗（即危险信号）；在继续为该等船舶提供服务、处理涉及该等船舶的交易或与该等船舶一起开展其他活动之前，应对其进行全面调查”。

如上所述，AIS 信号“消失”可能有着合理的原因，即船长确定船舶或船员存在安全风险或者由于技术故障而意外发生。可能的情况还有 AIS “黑洞”，即船舶信号不出现，或者地方当局的干扰活动阻止了信号的接收和显示。无论是什么原因，失去信号的情况都应该被记录下来。信号在加强监管的地区“消失”对于当局而言是示警红旗，船方可能需要证明有正当理由，方可消除船舶故意不遵守制裁规定的嫌疑。

除非是保护船舶安全或安保的必要情况，否则“信号消失”构成违反《海上人命安全公约》，会导致船舶违反船旗国规定，以及增加发生碰撞、损坏他船、污染损害和海员在海上丧生的风险。国际保赔协会集团在其[通函](#)中指出，“船东违反制裁规定以其船舶进行航行，通过操纵或截留 AIS 数据传输隐瞒其位置的，也会因不谨慎或非法航行而有理由遭保赔保险人拒赔。”



**作者: Irene Anastassiou**

高级律师，比雷埃夫斯