

“信號消失”是示警紅旗——AIS 跟蹤和制裁合規

船舶關閉 AIS 系統以避免被發現，如果是受相關當局監控並且位於適用相關制裁的地區時，將產生適得其反的效果。



最初開發自動識別系統 (AIS) 的目的是為了克服傳統上在繁忙水道中安全導航所依賴的視覺/VHF /雷達在安全方面的局限性。《SOLAS 公約》第 V 章第 19 條規定，所有 300 總噸及以上的國際航行船舶，500 總噸及以上的非國際航行貨船，以及不限大小的所有客船，均應安裝 AIS。由於裝有 AIS 的各艘船舶可以即時“看到”彼此的航向和航速，因此 AIS 是一種重要的避碰工具。

《SOLAS 公約》規定，所有裝有 AIS 的船舶都應使 AIS 始終保持運行狀態，但國際協定、規範或標準要求保護航行資訊的情況除外。舉例而言，軍艦無需發送 AIS 信號（但在經歷兩次令人矚目的碰撞之後，美國海軍於 2017 年報告稱，在擁擠水域將開啟 AIS）。

根據 [IMO 指南](#)，如果船長認為 AIS 的持續運行可能會危及本船的安全或安保，或者在即將發生安全事故的情況下，則可以關閉 AIS。AIS 關閉的日期、地點和時間應記錄在船舶的航海日誌中，同時寫明這樣做的原因；而且一旦危險源消失，船長應立即重啟 AIS。一個作為例子經

常被引用的關閉 AIS 的原因是：當途經容易遭遇海盜的水域時，防止船舶的識別資訊、位置和航線被海盜所知曉。

AIS 和受制裁的航行

制裁的立法格局和相關規定很複雜，而且不斷變化，其中聯合國、歐盟和美國的制裁制度在某些方面包括不同的要求、違法門檻和違法後果。

相關當局最近關注的是，某些航運活動模式可能暗示交易違反了制裁規定。2019 年 1 月，國際保賠協會集團（IG）旗下的各家協會都發佈通函，提醒注意各國政府正在採取措施，針對與朝鮮進行煤炭和石油貨物貿易實施制裁。正如各家保賠協會所指出的，“如果監管機構認為丟失 AIS 信號是由於船長或其他船員故意關閉發射機信號導致的，目的是隱瞞船舶的航行模式和航行活動，監管機構就會提高關注。”

2019 年 3 月，美國財政部海外資產控制辦公室（OFAC）向海上石油運輸界發佈了一份建議通告，其中強調了與涉及伊朗和敘利亞的石油運輸有關的制裁風險。該通告指出，禁用 AIS 轉發器是一種航運中的欺騙性做法，並建議“船舶登記機關、保險公司、租船人、船東或港口經營人考慮對在地中海和紅海航行時似曾關閉 AIS 的船舶進行調查。如有其他操縱 AIS 轉發器的跡象，應被視為可能從事非法活動的示警紅旗（即危險信號）；在繼續為該等船舶提供服務、處理涉及該等船舶的交易或與該等船舶一起開展其他活動之前，應對其進行全面調查”。

如上所述，AIS 信號“消失”可能有著合理的原因，即船長確定船舶或船員存在安全風險或者由於技術故障而意外發生。可能的情況還有 AIS “黑洞”，即船舶信號不出現，或者地方當局的干擾活動阻止了信號的接收和顯示。無論是什麼原因，失去信號的情況都應該被記錄下來。信號在加強監管的地區“消失”對於當局而言是示警紅旗，船方可能需要證明有正當理由，方可消除船舶故意不遵守制裁規定的嫌疑。

除非是保護船舶安全或安保的必要情況，否則“信號消失”構成違反《海上人命安全公約》，會導致船舶違反船旗國規定，以及增加發生碰撞、損壞他船、污染損害和海員在海上喪生的風險。國際保賠協會集團在其通函中指出，“船東違反制裁規定以其船舶進行航行，通過操縱或截留 AIS 資料傳輸隱瞞其位置的，也會因不謹慎或非法航行而有理由遭保賠保險人拒賠。”



作者：Irene Anastassiou
高級律師，比雷埃夫斯