

西元 2020 年 5 月 15 日

制裁- AIS 系統監控

背景

基於法律及監管義務要求，國際互保協會集團中所有協會都持續執行著嚴密的制裁遵守計畫和程序。協會為管控因制裁所生風險而制定的規則和程序，係參照聯合國安理會(UNSCR)、英國金融制裁執行辦公室(OFSI)、美國國務院和美國外國資產管制辦公室(OFAC)等機構提所供的指導。協會還透過傳閱通告和新聞發布的方式，盡力讓各會員瞭解關於制裁的最新發展。

使用 AIS("自動識別系統")追蹤船舶已成為協會遵守制裁計畫中日益重要的一部分。國際互保協會集團中所有協會現已就通用最低追蹤標準達成協議。

關於船舶追蹤軟體

為了確保協會充分瞭解在這一快速發展的領域中現有產品的相關能力，我們已指派工作小組與產品業者進行深入的討論，目的在於更加瞭解在高風險地區監測船舶移動之技術知識。隨後並測試了這些產品並與協會目前所使用的軟體進行了評比。現在國際互保協會集團中所有協會已與商業服務業者簽訂協議，以使用這些產品來追蹤其入會船舶的移動情況。

船舶追蹤的通用標準介紹

所有協會都有個共同目標，亦即確保各會員瞭解制裁相關的法律架構，並確保其會員的船舶不會在違反制裁的情況下進行貿易。該通用最低追蹤標準在高風險區域內追蹤船舶動態時，有助於識別相關活動，諸如在受制裁國家的港口停靠、異常航行、操縱和/或關閉船舶的 AIS 發送系統，以及高風險地區的 STS 轉運作業等等。

P&I 協會們可以利用從追蹤服務業者收到的訊息，進而與會員聯繫，以確保他們充分瞭解到其交易模式可能會受到制裁的影響，並提醒他們可以採取那些適當注意步驟以確保不違反任何制裁規定。這些資訊還可用於減輕協會無意中為違反制裁的船舶提供承保的風險。

追蹤的限制

正如我們於西元 2019 年 1 月發布的傳閱通告中所強調的，當船舶無故偏離航向或停止傳輸 AIS 信號時，或許就是暗示著該船有可能正在從事規避法令的活動。然而，若要判別船舶是否有可能在從事規避法令的活動，只是例行地監測船舶的 AIS 傳送仍然算不上是完整的解答。僅僅因為沒有收到信號，就推定船舶可能"隱匿"、從事"非法活動"或將其 AIS"關閉"，可能具有誤導性。這是因為導致收不到 AIS 信號的原因有很多種。例如：

1. 問題可能不在船方，而是 AIS 信號接收方，特別是在高密度交通區域。這是一個常見的問題。
2. 不同的服務提供者使用不同的 AIS 接收器，因此當一個服務提供者顯示未接收 AIS 信號的同時，另一個服務提供者則可能提供 AIS 信號成功傳輸的證明。
3. 正如美國航運通報中所強調的，船舶詐欺行為亦可能發生，亦即藉由發送虛假的 AIS 訊號並使用其他船舶的海事組織編號(船舶獨特識別碼)。這種詐欺行為的必然後果是，無辜的船東驚訝地發現到，他們的船舶被錯誤地通報為可能離其實際位置數千英里遠，並遭指控規避制裁。
4. 《海上人命安全公約》(下簡稱"SOLAS")規定，「除非國際協定、規則或標準規定保護航行資訊外，裝有 AIS 的船舶應隨時保持 AIS 的運行」；未能按照 SOLAS 的要求操作船舶的 AIS 設備，係違反船旗國的要求。但是，SOLAS 允許出於安全保障理由而關閉 AIS 發送器，因此，在某些發送器關閉的情況，可能係基於正當理由。

5. 倘若船舶違反船旗國要求，根據其 P&I 協會承保規則，可能會導致船東的承保受影響。如果船東違反制裁進行船舶交易、操縱或阻止 AIS 信息的傳輸以隱匿其船舶位置，協會則可基於魯莽或違法交易為由拒絕 P&I 承險。

儘管存在這些限制，對於 AIS 系統訊息傳送的例行監測，對於協會繼續致力遵守適用的制裁法規和剝奪那些選擇去從事違反制裁規範之船舶的承保來說，仍發揮著部分重要的功用。然而，只透過 AIS 信號監測並不能有效確保制裁遵守。這僅僅是全方位視野下的一片視角。其他非 AIS 數據系統亦可以有效協助船舶的監測計畫，再加上船舶安全警報系統和船旗國提供的數據等等有用資訊。經由專家對原始數據進行分析也至關重要。衛星圖像是一個越來越有用的附加工具。

國際互保協會集團中所有協會皆致力於在高風險區域內監控船舶動態以及為其會員著想將風險降至最低，並且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。)