

公元 2020 年 5 月 15 日

制裁- AIS 系统监控

背景

基于法律及监管义务要求，国际互保协会集团中所有协会都持续执行着严密的制裁遵守计划和程序。协会为管控因制裁所生风险而制定的规则和程序，系参照联合国安理会(UNSCR)、英国金融制裁执行办公室(OFSI)、美国国务院和美国外国资产管制办公室(OFAC)等机构提所供的指导。协会还透过传阅通告和新闻发布的方式，尽力让各会员了解关于制裁的最新发展。

使用 AIS("自动识别系统")追踪船舶已成为协会遵守制裁计划中日益重要的一部分。国际互保协会集团中所有协会现已就通用最低追踪标准达成协议。

关于船舶追踪软件

为了确保协会充分了解在这一个快速发展的领域中现有产品的相关能力，我们已指派工作小组与产品业者进行深入的讨论，目的在于更加了解在高风险地区监测船舶移动之技术知识。随后并测试了这些产品并与协会目前所使用的软件进行了评比。现在国际互保协会集团中所有协会已与商业服务业者签订协议，以使用这些产品来追踪其入会船舶的移动情况。

船舶追踪的通用标准介绍

所有协会都有个共同目标，亦即确保各会员了解制裁相关的法律架构，并确保其会员的船舶不会在违反制裁的情况下进行贸易。该通用最低追踪标准在高风险区域内追踪船舶动态时，有助于识别相关活动，诸如在受制裁国家的港口停靠、异常航行、操纵和/或关闭船舶的 AIS 发送系统，以及高风险地区的 STS 转运作业等等。

P&I 协会们可以利用从追踪服务业者收到的讯息，进而与会员联系，以确保他们充分了解到其交易模式可能会受到制裁的影响，并提醒他们可以采取那些适当注意步骤以确保不违反任何制裁规定。这些信息还可用于减轻协会无意中为违反制裁的船舶提供承保的风险。

追踪的限制

正如我们于[公元 2019 年 1 月](#)发布的传阅通告中所强调的，当船舶无故偏离航向或停止传输 AIS 信号时，或许就是暗示着该船有可能正在从事规避法令的活动。然而，若要判别船舶是否有可能在从事规避法令的活动，只是例行地监测船舶的 AIS 传送仍然算不上是完整的解答。仅仅因为没有收到信号，就推定船舶可能"隐匿"、从事"非法活动"或将其 AIS"关闭"，可能具有误导性。这是因为导致收不到 AIS 信号的原因有很多种。例如：

1. 问题可能不在船方，而是 AIS 信号接收方，特别是在高密度交通区域。这是一个常见的问题。
2. 不同的服务提供商使用不同的 AIS 接收器，因此当一个服务提供商显示未接收 AIS 信号的同时，另一个服务提供商则可能提供 AIS 信号成功传输的证明。
3. 正如美国航运通报中所强调的，船舶诈欺行为亦可能发生，亦即藉由发送虚假的 AIS 讯号并使用其他船舶的海事组织编号(船舶独特标识符)。这种诈欺行为的必然后果是，无辜的船东惊讶地发现到，他们的船舶被错误地通报为可能离其实际位置数千英里远，并遭指控规避制裁。
4. 《海上人命安全公约》(下简称" SOLAS ")规定，「除非国际协议、规则或标准规定保护航行信息外，装有 AIS 的船舶应随时保持 AIS 的运行」；未能按照 SOLAS 的要求操作船舶的 AIS 设备，系违反船旗国的要求。但是，SOLAS 允许出于安全保障理由而关闭 AIS 发送器，因此，在某些发送器关闭的情况，可能系基于正当理由。

5. 倘若船舶违反船旗国要求，根据其 P&I 协会承保规则，可能会导致船东的承保受影响。如果船东违反制裁进行船舶交易、操纵或阻止 AIS 信息的传输以隐匿其船舶位置，协会则可基于鲁莽或违法交易为由拒绝 P&I 承险。

尽管存在这些限制，对于 AIS 系统讯息传送的例行监测，对于协会继续致力遵守适用的制裁法规和剥夺那些选择去从事违反制裁规范之船舶的承保来说，仍发挥着部分重要的功用。然而，只透过 AIS 信号监测并不能有效确保制裁遵守。这仅仅是全方位视野下的一片视角。其他非 AIS 数据系统亦可以有效协助船舶的监测计划，再加上船舶安全警报系统和船旗国提供的数据等等有用信息。经由专家对原始数据进行分析也至关重要。卫星图像是一个越来越有用的附加工具。

国际互保协会集团中所有协会皆致力于在高风险区域内监控船舶动态以及为其会员着想将风险降至最低，并且发布了类似内容之通告。

(译注：英文原文若与中文翻译有出入，或用语未正确翻译或有疏忽漏译，皆以英文原文为准。)