

## 请勿在尼日利亚水域关闭 AIS 系统

尽管几内亚湾的海盗风险增高，但在该区域作业的船舶应始终保持其自动识别系统（AIS）的运行。



2020年10月5日，尼日利亚国家石油公司(NNPC)发布了一则通知，警告其客户和其他利益相关方，尼日利亚海军将调查并逮捕在尼日利亚海域作业时关闭自动识别系统(AIS)的船舶。此外，该通知提醒船长根据《SOLAS》第19条的规定，在航行中或停泊时，都应使船舶AIS系统保持运行。[可点击这里查阅 NNPC 通知。](#)

### AIS 作为一种安全措施

根据[国际海事组织\(IMO\)](#)的规定，AIS系统的目标是加强海上生命安全、航行安全和效率，以及保护海洋环境。通过自动向其他船舶和海岸当局提供有关船舶的信息，该系统可用于协助避碰决策，目标跟踪，搜索和救援行动等。通常，通过AIS接收的数据可提高值班人员（OOW）在岸上监视站或船上可用的信息的质量。

## AIS 作为反海盗措施

在海盗问题上，AIS 是一把双刃剑。虽然通过 AIS 系统收集的信息可以增强安全性，提高态势感知，但海盗也可以很轻易收集到相同的信息，并利用这些信息定位船舶。海盗甚至可以通过查看船舶信息确认该船是否载有贵重货物。基于安全考虑，国际海事组织于 2003 年修订了其 AIS 指南，允许船长在面临海盗或恐怖分子袭击威胁的特定区域关闭 AIS 系统。然而，在此类情况下关闭 AIS 系统似乎是明智的预防措施，但这并不能作为防止海盗攻击的最佳管理实践(BMP)。

业内公认的准则，如 [《船运公司、船长和海员全球反海盗指南》](#) 和 [《遏制海盗与加强西非海岸\(包括几内亚湾\)海上安全的最佳管理实践》](#)，通常建议在海盗多发区域保持 AIS 系统运作。具体而言，建议船舶在所有危险区域打开 AIS 系统使其保持传输状态，将其设置为仅传输加密数据，例如船舶身份，位置，航线，航速，航行状态和安全相关信息。在自愿报告区域(VRA)整个航程中保持 AIS 系统运行，这也将确保报告中心和海军能够追踪船舶，并在发生可疑的接近或攻击时提供及时援助。

## 建议

船舶经营者应注意上述情况，并确保船长已知晓尼日利亚当局可能对不符合其关于 AIS 要求的船舶采取的惩罚措施。在海盗活动猖獗的水域关闭 AIS 系统似乎存有其合理性，但这样做可能会违反国家法规以及《SOLAS》公约，还会增加碰撞、其他船舶受损、海洋污染和海员的生命风险。

协会建议会员和客户，如船舶在海盗多发地区作业，应实时监控情况，密切关注 [IMB 海盗事件报告中心](#) 网站信息，并与当地代理和地区当局保持密切联系。应按照现有的行业准则进行风险评估并采取相关的预防措施。请参阅协会专题 [《海上海盗及武装抢劫》](#) 以获取更多信息。

借此机会，协会提请会员和客户注意，任何操纵 AIS 转发器的迹象都可能被视为从事非法活动的“示警红旗”。在监管严密的地区“信号消失”，船方可能需要正当的理由来证明，方可消除船舶故意不遵守制裁规定的嫌疑。详情见协会 2019 年 5 月 29 日的洞察分析 [《“信号消失”是示警红旗——AIS 跟踪和制裁合规》](#)。

协会感谢 Intertanko 使我们更加了解 NNPC 通知。