

## 請勿在尼日利亞水域關閉 AIS 系統

儘管幾內亞灣的海盜風險增高，但在該區域作業的船舶應始終保持其自動識別系統（AIS）的運行。



2020年10月5日，尼日利亞國家石油公司(NNPC)發布了一則通知，警告其客戶和其他利益相關方，尼日利亞海軍將調查並逮捕在尼日利亞海域作業時關閉自動識別系統(AIS)的船舶。此外，該通知提醒船長根據《SOLAS》第19條的規定，在航行中或停泊時，都應使船舶AIS系統保持運行。[可點擊這裡查閱 NNPC 通知。](#)

### AIS 作為一種安全措施

根據國際海事組織(IMO)的規定，AIS系統的目標是加強海上生命安全、航行安全和效率，以及保護海洋環境。通過自動向其他船舶和海岸當局提供有關船舶的信息，該系統可用於協助避碰決策，目標跟踪，搜索和救援行動等。通常，通過AIS接收的數據可提高值班人員(OOW)在岸上監視站或船上可用的信息的質量。

## AIS 作為反海盜措施

在海盜問題上，AIS 是一把雙刃劍。雖然通過 AIS 系統收集的信息可以增強安全性，提高態勢感知，但海盜也可以很輕易收集到相同的信息，並利用這些信息定位船舶。海盜甚至可以通過查看船舶信息確認該船是否載有貴重貨物。基於安全考慮，國際海事組織於 2003 年修訂了其 AIS 指南，允許船長在面臨海盜或恐怖分子襲擊威脅的特定區域關閉 AIS 系統。然而，在此類情況下關閉 AIS 系統似乎是明智的預防措施，但這並不能作為防止海盜攻擊的最佳管理實踐(BMP)。

業內公認的準則，如 [《船運公司、船長和海員全球反海盜指南》](#) 和 [《遏制海盜與加強西非海岸\(包括幾內亞灣\)海上安全的最佳管理實踐》](#)，通常建議在海盜多發區域保持 AIS 系統運作。具體而言，建議船舶在所有危險區域打開 AIS 系統使其保持傳輸狀態，將其設置為僅傳輸加密數據，例如船舶身份，位置，航線，航速，航行狀態和安全相關信息。在自願報告區域(VRA)整個航程中保持 AIS 系統運行，這也將確保報告中心和海軍能夠追蹤船舶，並在發生可疑的接近或攻擊時提供及時援助。

## 建議

船舶經營者應注意上述情況，並確保船長已知曉尼日利亞當局可能對不符合其關於 AIS 要求的船舶採取的懲罰措施。在海盜活動猖獗的水域關閉 AIS 系統似乎存有其合理性，但這樣做可能會違反國家法規以及《SOLAS》公約，還會增加碰撞、其他船舶受損、海洋污染和海員的生命風險。

協會建議會員和客戶，如船舶在海盜多發地區作業，應實時監察情況，密切關注 [IMB 海盜事件報告中心](#) 網站信息，並與當地代理和地區當局保持密切聯繫。應按照現有的行業準則進行風險評估並採取相關的預防措施。請參閱協會專題 [《海上海盜及武裝搶劫》](#) 以獲取更多信息。

藉此機會，協會提請會員和客戶注意，任何操縱 AIS 轉發器的跡像都可能被視為從事非法活動的“示警紅旗”。在監管嚴密的地區“信號消失”，船方可能需要正當的理由來證明，方可消除船舶故意不遵守制裁規定的嫌疑。詳情見協會 2019 年 5 月 29 日的洞察分析 [《信號消失”是示警紅旗——AIS 跟踪和製裁合規》](#)。

協會感謝 Intertanko 使我們更加了解 NNPC 通知。