

# BIMCO 船舶自动识别系统 (AIS) 关闭条款探析

袁乐

(招商局南京油运股份有限公司, 江苏南京 210003)

**摘要:** 针对近期美国财政部海外资产控制办公室要求承租人在租船合同中增加“AIS Switch-Off”方面的条款, 国际租船市场上自定的此类条款存在用语不规范情况, 同时潜在诸多法律问题而可能损害承运人的正当权益, 甚至有将 AIS 变为美国实施长臂管辖制裁工具的风险。本文通过对 BIMCO 推荐条款的分析与解读, 从法律条款制定的角度, 希望明确该条款的关键核心内容, 避免滥用 AIS 来损害承运人利益, 指导船舶管理公司加强 AIS 设备管理。

**关键词:** AIS; OFAC; BIMCO; 租船条款; 法律释义

**中图分类号:** D92      **文献标识码:** A      **文章编号:** 1006—7973 (2022) 01—0028—03

近期, 针对租船实践中, 涉及 AIS 被故意关闭或者传输故障而导致潜在制裁风险增加, 波罗的海航运工会 (BIMCO) 发布了租船条款范本 AIS Switch-off Clause, 以此规范合同条款内容, 保护船东的正当利益, 降低 AIS 可能被制裁方滥用而引发的法律风险。

## 1 AIS 的由来

AIS 是基于 VHF 通信技术的系统, 可以实现自动连续地向其他船舶或岸台播发和接收船舶信息。因不需要额外接收、发射设备投入, 又能在船舶自动识别、协调避碰和船舶跟踪管理等方面起到很大作用, 因此得到广泛应用。

经查阅最新的 SOLAS 公约 (中文名《国际海上人命安全公约》) 第 V 章第 19 条 2.4 款和 IMO Revised Guidelines for the Onboard Operational use of Shipborne Automatic Identification Systems, Resolution A.1106(29) (中文名《船载 AIS 操作使用修订指南》), 笔者发现关于 AIS 使用操作规范包括以下方面:

所有 300 总吨及以上的国际航行船舶和 500 总吨及以上的非国际航行船舶, 以及所有客船, 应配备 AIS;

AIS 应保持开启状态, 但有国际协定、规则或标准规定要保护的航行信息除外;

危及安全时, 可以关闭 AIS; 关闭后, 应记录相关情况; 强制区域船舶也需报告 AIS 关闭情况; 船舶在港作业时, AIS 还需满足港口的规定和要求。

## 2 事件背景

2019 年 3 月 25 日, 美国财政部海外资产控制办公

室 (以下简称 OFAC), 发布了关于涉及伊朗和叙利亚的船运石油产品制裁风险公告 (Sanctions Risks Related to Petroleum Shipments involving Iran and Syria)。公告指出, 鉴于市场上出现有运送石油产品前往叙利亚的油轮故意关闭 AIS, 就是为了掩盖航行轨迹来隐匿真实目的地。船舶注册方、保险人、承租人、船东或港口经营者应主动调查在地中海和红海作业时关闭了 AIS 的船舶。任何关闭或操纵 AIS 应答器的行为, 均应被视为潜在非法活动的危险信号, 从而对这类船舶在提供服务、进行交易或其他相关活动前进行全面调查。

2020 年 5 月 14 日, OFAC 发布了关于应对非法航运和逃避制裁的行动指南公告 (Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices)。公告指出, 虽然船舶有时可能因安全问题关闭 AIS, 也可能出现信号传输不畅导致 AIS 记录中断, 但是某些从事非法活动的船舶可能故意关闭 AIS 或干扰 AIS 正常的数据传输, 以掩盖其行动轨迹。公告建议承租人在租船合同签订前, 应调查船舶 AIS 使用情况, 并制定“AIS Switch-Off” (AIS 关闭) 方面的条款。

Adopting contractual language with clients, in the form of an “AIS switch-off” clause, allowing ship owners, charterers and operators to terminate work with any clients that demonstrate a pattern of multiple instances of AIS manipulation that is inconsistent with SOLAS. 若发现船舶 AIS 使用有不符合 SOLAS 公约规范要求, 并且被证实存在故意操纵 AIS 情形的, 条款应允许船东、承租人和经营者有权终止合作。

### 3 自定条款存在的问题

近年来，由于 OFAC 的制裁影响力越来越大，许多公司为了有效防范美国制裁的相关法律风险，在与客户、供应商及合作伙伴的合同中增加相关合同条款，使企业免于相关风险或尽量降低风险，或者在出现风险和处罚时能够举证申诉、减少损失或向第三方追偿。

为了应对 OFAC 公告，租船市场参与方开始自行制定了 AIS 关闭方面的商业条款，且大多使用了承租人起草的条款文本，过分强调了船东责任，未能从 AIS 行业技术规范角度来公平、合理地设计和制订条款，其中大部分条款未提及 IMO《船载 AIS 操作使用指南》，有的甚至连 SOLAS 公约也未列明，随意制定条款可能引发对船东正当利益的损害，有被滥用而影响航运市场正常秩序的风险，甚至可能成为西方某些国家进行长臂管辖的工具。

例如，有的条款要求船东应查验和评估货物原产地和目的地 screen and assess cargo origins and destinations。众所周知，中间贸易商主要通过制造上下游信息的不对称来获取交易机会，因此贸易信息隐蔽。运输的货物各种各样，特别是石油产品，往往需经过多次转运和交易，有的中间还进行了混调和简单加工，而船东可能仅参与了中间某一段运输，想弄清货物真实的原产地和目的地的难度极大，这明显扩大了船东的责任，因此不合理。

有的条款要求船东立刻回复承租人补充相关材料的请求 (the owner shall immediately upon the Charterers written request provide Charterer with all information and/or assistance)。当承租人向船东提出要求补充说明性材料来支持验证 AIS 关闭的合规性时，由于担心船东不及时回复而长时间等待，导致被动局面或者其他交易机会损失，因此提出一旦发出请求，船东应立即给予答复。从实践角度出发，笔者认为应当给予船东合理的时间来进行调查、收集准备材料和回复。国际贸易涉及面广，船东和承租人往往相距遥远，有时候还会遇到当地节假日，或者通讯不畅等情况，因此很难保证承租人一发出要求，船东就立刻能够做出回复。

根据航运惯例，租船合同在成交前一般有大量准备工作，通常会约定具体的时间限制（如两个工作日或新加坡时间第二个工作日 18 点），一旦 AIS 验证问题无法及时解决，可能会延迟合同成交。若最终 AIS 验证失败或者无法验证导致合同订立失败，双方都要回到市场，重新寻找新的机会，之前的时间对双方都是损失，作为

专业化的船东也希望合同尽快成交，否则故意拖延或者一直不回复的做法也被认为是极不专业，甚至会影响到市场信誉。因此承租人给予船东一定的时间来回复的要求是非常合理的。

有的条款加重了船东的损失赔偿责任 (the Owner shall indemnify the Charterer on demand for any and all fines, penalties, claims, losses, damages, costs (including legal costs), expenses, and liabilities of whatsoever nature and howsoever arising)。条款约定只要船东违反了该条款，船东应按承租人的要求赔偿租船人的任何所有罚款、罚款、索赔、损失、损害、成本（法律费用）、费用和责任，无论其性质和方式如何，这将导致船东的赔偿责任范围被无限放大，从合同公平原则出发，条款起码应指明是由此导致的承租人直接损失，或加上一定的限制性条件，比如因遵守当地港口临时出台的特别规定或者为了出于保障船舶安全导致的承租人损失就应当被区别对待。

另外，不同条款对查验船舶 AIS 历史记录保存的时间约定差异较大，有的 12 个月，有的 18 个月，最多的 24 个月，条款中 AIS 查询时间跨度时间过长，缺乏统一的行业评价标准会导致船舶日常管理的难度增加。假如船舶在中间发生过管理公司变化，再加上船员定期更换后也不利于 AIS 历史记录的追踪和查找具体原因。

### 4 BIMCO 条款法律释义

BIMCO 作为知名的航运非政府组织，是国际海事组织 IMO 的观察员，其会员约占世界海运业总运力 65%，在全球航运业中具有举足轻重的地位，一直致力于提升国际航运政策和法规的公正和平衡。

BIMCO 推荐 AIS 关闭条款范本中明确提出以 SOLAS 公约第 V 章第 19 条和国际海事组织 IMO 在 2015 年 12 月 2 日颁布的 A.1106(29) 号决议《船载 AIS 操作使用指南》或其后的修订版（以下简称《指南》）作为船舶 AIS 行业使用标准，因此条款的专业性、规范性、合理性更强。

#### 4.1 强调船东保证义务

由于涉制裁后果极为严重，一旦被发现使用了恶意操纵关闭 AIS 的船舶，将迫使承租人陷入被相关机构调查或被制裁的被动局面，从而引发巨大不确定性，甚至可能造成无法估量的经济损失，因此在本条款项下，要求船东关于 AIS 记录的保证义务是绝对且极其严苛的，目的就是保护承租人尽量避免可能使用恶意操纵关闭

AIS 的船舶。承租人应当履行谨慎义务，在租用船舶时仔细检查 AIS 历史记录，以尽量避免租用 AIS 被故意操纵以掩盖受制裁行为的船舶。

#### 4.2 健全船舶甄别程序

条款约定，从船舶到达第一个或唯一装货港开始起算，包括之前 6 个月时间内以及本合同项下整个租船期间内，假如船舶不符合《指南》规范使用要求，故意关闭或者禁用 AIS 设备，则船东违反了保证义务，承租人是可终止合同的。此时，承租人首先应当要求船东在条款约定期间内提供合理的解释说明，在期间届满后方可选择终止合同。若由于船东违反本条款而给承租人造成损失，承租人可以向船东主张。

如果船东违反了本条款项下的保证内容，且超过约定的解释时间时，本条款赋予了承租人终止租船合同或索赔损失的权利。在租船实践中，当承租人发现 AIS 曾经被故意关闭的情况，往往会要求船东提供解释或支持性材料，说明船舶关闭 AIS 的行为符合公约及指南的规范性要求，以避免租用明显违规的船舶。虽然实践中极少发生，但是假如遇到船东不配合承租人提供解释或者有帮助的信息，承租人也还需要通过其他渠道来获取并验证和判断船舶 AIS 关闭的真实情况，从而做出是否终止合同的决定。

#### 4.3 规范 AIS 操作管理

AIS 就是为了航行安全而设计的，因此其故障问题应视同与 SOLAS 公约所要求的任何其他强制性安全设备一样的故障看待和处理方式。实践中，仅凭船舶 AIS 记录不完整或者信号传输中断，还不能说明船东是在故意操纵 AIS，或当然违反了保证义务，承租人还需要弄清楚或基于合理判断来确定船东是否存在为逃避制裁监管而故意关闭 AIS。该条款将船东保证义务与公约及《指南》的规范性要求紧密联系在一起。若仅属于因安全目的或保护船舶免受潜在海盗跟踪等关闭 AIS，则不构成违反保证条款，承租人不能选择终止合同。若船舶在离开海盗区时忘记重新打开或者 AIS 设备出现故障，也属于类似情形，但船长应在航海日志上记录这些情况并向港口国报告。若船舶选择主动关闭 AIS，最后被证明是当时判断出现了失误，只要不存在为掩盖制裁行为而故意操纵，也不会构成对本条款的违反，承租人不可以选择终止合同。

#### 4.4 凸显承租人对等义务

由于某些货物，特别是原油和石油产品，经常在公

海区域采用船对船过驳的方式转移货物，海上隐蔽性强，船舶通过故意关闭 AIS 来逃避追踪，从而掩盖货物原产地和目的地，因此船舶海上过驳作业是 OFAC 监控被制裁国家货物进出口流向的重点领域。有鉴于此，本条款约定承租人不得要求船东与过去六个月内 AIS 操作方面存在不符合《指南》要求的其它船舶进行过驳移货作业，否则船东可以拒绝执行承租人的该项作业指令。同时，为保护船东的利益，该条款约定承租人不得要求船东违反《指南》规定操作 AIS，否则船东有权拒绝执行承租人指令，甚至可以终止合同，并向承租人主张由此产生的损失，条款未对损失包括具体内容以及补偿计算方式等进行说明。

## 5 结论

BIMCO 出台的条款对于合理区分因掩盖受制裁行为而恶意关闭 AIS，与在符合公约规范要求的关闭 AIS 具有非常重要意义，避免了因条款不规范而使得承租人随意终止合约，甚至可能船东因此被误列入航运黑名单，也有助于应对制裁破坏者的潜在滥用行为，以维护航运业的正常秩序。

作为船舶必备安全性设备，目前 AIS 的日常使用存在不规范的操作，不仅可能危及船舶安全，在金融制裁频率范围扩大化、制裁手段多样化、制裁对象随意性的大背景下，可能成为被滥用的制裁工具，给船东、承租人、经营人等带来巨大的商业风险。因此，船东除了应加强船舶 AIS 设备的日常维护管理和船员培训，确保船载 AIS 设备稳定运行和管理规范，还应积极研究制订 AIS 关闭条款，特别是参考使用 BIMCO 推荐的合同条款范本，对于有效防范制裁风险的发生具有重要现实意义。

参考文献：

- [1] 司玉琢：海商法（第三版），法律出版社 2012 年版：45-58.
- [2] 宋兵兵. 船舶自动识别系统（AIS）存在的问题及治理路径[J]. 世界海运，2021（2）：34-37.
- [3] 杜涛. 国际商事合同中的经济制裁条款效力研究[J]. 上海对外经贸大学学报，2020（5）：5-21.
- [4] GRANT HUNTER. NEW BIMCO CLAUSE CLARIFIES CONTRACTUAL POSITION ON AIS SWITCH-OFF[J]. BIMCO. <https://www.bimco.org/news/contracts-and-clauses/20210716-new-bimco-clause-clarifies-contractual-position-on-ais-switch-off>.