

「消灯」が発する危険信号 – AIS による追跡と制裁遵守

こちらは、英文記事「['Going dark' is a red flag – AIS tracking and sanctions compliance](#)」（2019年5月29日付）の和訳です。

探知を避けるために AIS を停止させても、それが制裁対象水域であった場合は当局の監視を受けることになるため逆効果です。

自動船舶識別装置（AIS）は、船舶が密集する海域を安全に航行するために従来用いられてきた目視 VHL レーダーに安全上の限界があることから、これに対応するために開発されたものです。

SOLAS 条約第 V 章第 19 規則において、300 総トン数以上の国際航海に従事する全船舶、500 総トン数以上の非国際航海の貨物船、そして総トン数に拘わらず全旅客船に AIS を搭載することが義務付けられています。AIS を搭載した船舶同士は、針路や速度をリアルタイムで確認することができるため、AIS は衝突を避けるための重要なツールとなっています。

SOLAS 条約では、国際的な協定・規則・基準によって航行情報の保護が規定されている場合を除き、AIS を搭載する全船舶に運航中常時 AIS 情報を発信するよう義務付けています。例外の一つとして、艦艇は AIS 信号を発信しなくてもよいとされています（ただし、衝突が 2 件相次ぎ注目されたことから、米国海軍は過密水域では AIS を作動させると 2017 年に発表しています）。

[IMO のガイドライン](#)では、AIS の作動を続けると船舶の安全性が脅かされる恐れがあると船主が判断した場合や、保安上の事故が差し迫っているような場合は、AIS を停止することが認められています。AIS を停止した日時と位置のほか、停止に至った理由について航海日誌に記録する必要があり、船主は脅威が去った後は速やかに AIS を再作動させることとされています。AIS 停止の理由としてよくあるのは、海賊警戒水域を航行する際に船舶の識別情報、位置、針路を海賊から隠すために停止させるというものです。

制裁対象となる AIS の作動状況と輸送

制裁規則は複雑でその状況は刻々と変化しており、国際連合、欧州連合、米国それぞれが課す要件や違反基準、また違反に伴う影響が場合によっては相反するものもあります。



当局は昨今、制裁に違反した輸送であることを示唆する航行パターンに注目しています。2019年1月、国際P&Iグループ（IG）に加盟するすべてのクラブが[サーキュラー](#)を発行し、北朝鮮と貿易する石炭石油貨物への制裁を強化するための政府の措置について注意喚起しています。IGクラブでは次のように指摘しています。「AIS信号の停止が、船舶の航行パターンや航海活動を隠すために船主や他の乗組員が意図的に通信信号を停止させたことによるものであると判断された場合、監視機関の注目を集めることが予想されます。」

2019年3月、米国の財務省外国資産管理室（OFAC）は、海上石油運送業者に対して[注意文書](#)を発行し、イランとシリアへの石油供給に関する制裁のリスクに対する注意を喚起しています。この注意文書では、AIS応答の停止は虚偽行為に相当するものとして次のように推奨しています。「船舶登録者、保険会社、用船者、船主、陸上オペレーターは、地中海や紅海を運航中にAISを停止させたとみられる船舶を詳しく調査することを検討してください。この他、AIS応答装置を故意に操作している兆候がみられた場合は不法行為の可能性を示す危険信号であるとみなし、そのような船舶を十分に調査してからサービスの提供、取引の遂行、その他の活動を実施するようにしてください。」

上記のとおり、AIS信号が「消灯」するには正当な理由がある場合も考えられます。例えば、船主が船体や乗組員に保安上のリスクがあると判断した場合や、装置自体が技術的な誤動作により意図せず停止するような場合です。また、現地当局による妨害が入り、船体の信号が一切表示されなかったり、信号の受信や表示がブロックされたりするAISが「ブラックホール」に陥る状況も想定されます。いかなる理由であっても、信号が停止した場合は記録が求められます。監視が強化された水域で「消灯」した場合は当局に危険信号を発することになり、制裁の遵守を国際的に回避しているのではないかという疑惑を払拭するための正当な理由の裏付けが必要になる場合もあります。

船舶の安全を保つためにやむを得ず「消灯」という手段で退避することで、SOLAS条約や旗国の要件を違反することになり、衝突、他の船舶への損害、汚染被害、船員の損傷といったリスクが高まります。国際P&Iグループも、[サーキュラー](#)で次のように指摘しています。「AISデータの送信を操作したり停止したりすることにより船舶の位置を隠蔽し、制裁に違反して本船を航行させる船主については、配慮を欠いたあるいは違法な輸送であることを根拠としてP&Iカバーが適用されない場合があります。」

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gardは本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。