

船舶動静モニタリングとP&I保険

こちらは、英文記事「[Vessel monitoring and P&I insurance](#)」（2020年5月）の和訳です。

背景

国際グループに加盟するすべてのクラブは、法令上の義務に従って、高度な制裁遵守プログラムと手続きを整備しています。制裁リスクを管理するためにクラブが策定した規則と手続きは、国連安全保障理事会（UNSCR）、英国金融制裁推進局（OFSI）、米国国務省、米国外国資産管理局（OFAC）等の機関が提供するガイダンスを考慮に入れています。クラブは、メンバーに対し、サーキュラーやニュースアラートといったシステムを通じて、制裁に関する最近の進展について常に最新情報をお知らせすることにも努めています。

AIS（自動船舶識別装置）を使用して船舶を追跡する能力は、クラブの制裁遵守プログラムの一部としてますます重要度が増えています。国際グループ加盟の全クラブが、このほど、追跡に関する共通の最低基準に合意しました。

船舶追跡ソフトウェアの検証

この急速に進展している分野において利用可能な製品の能力を各クラブが十分に把握しておくように、ワーキンググループでは、ハイリスクエリア内の船舶の動きを監視するのに利用できる技術について理解を深めるため、サービスの提供者との間で突っ込んだ意見交換を行いました。その後、対象となる製品について、現在クラブが利用しているソフトウェアに対する実証試験が行われました。なお、国際グループ加盟の全クラブは、加入船の動きを追跡するため、民間のサービス提供者と協定を結んでいます。

船舶追跡に係る共通の基準の導入

すべてのクラブは、運航に関連する制裁の枠組みをメンバーに周知し、加入船が制裁に違反した商売に従事することがないように徹底するという共通する目標を共有しています。ハイリスクエリアにおける船舶の追跡に関して合意した共通の最低基準は、制裁対象国への寄港、異常な航行、船舶のAIS発信装置の（意図的な）操作や停止、ハイリスクエリア内での瀬取り等の活動を特定するのに役立ちます。

P&I クラブは、メンバーの配船パターンに影響を及ぼす可能性のある制裁と、制裁違反を回避するために相当な注意を尽くす手順について周知徹底を図るため、追跡サービスの提供者から入手した情報を利用してメンバーに働きかけることがあります。この情報は、制裁に違反している船舶にクラブが不注意で保険カバーを提供してしまうリスクを軽減するために利用することもあります。

AIS による追跡の限界

[2019年1月のサーキュラー](#)で取り上げたように、船舶が不可解な進路変更をしたり、AIS 信号の発信を停止した場合、制裁逃れを行っている可能性があります。しかし、制裁逃れを特定するという点において、船舶の AIS 発信装置の日常的モニタリングは、完全な手法ではありません。信号を受信していないという理由だけで、船舶が「停電」している、「違法行為」を行っている、または AIS を「停止」している可能性があるとするのは、誤解を招くことがあります。なぜなら、AIS 信号が受信されない理由はいくつか考えられるからです。例えば、以下のような理由です。

1. 特に、航行量の多い水域では、船舶に問題があるのではなく、AIS 信号の受信に問題がある可能性があります。これはよくある問題です。
2. サービス提供者ごとに、使用している AIS 受信機が異なるため、あるサービス提供者が AIS 信号を受信していないとしても、他のサービスでは AIS 信号がきちんと送信されていることが証明される場合があります。
3. 米国の航行勧告で取り上げられているように、他の船が虚偽の AIS を送信し、別の船舶の IMO 番号（固有の船舶識別コード）を使用することにより、船舶のなりすましが行われることがあります。こうしたなりすましの結果、無実の船主が、保有船が実際の場所から何千マイルも離れたところにいるとの偽りの報告があったことや、制裁逃れの罪に問われていることを知って驚く可能性があります。
4. 海上における人命の安全のための国際条約（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 を搭載する船舶は常時 AIS を作動させなければならない」と定めており、SOLAS 条約に従って船舶の AIS 装置を作動させないと、旗国要件に違反したことになります。しかし、SOLAS 条約は、安全・保安上の理由で AIS 発信機を停止させることを認めており、したがって、発信機が停止された場合であっても、その正当な理由があるとも考えられます。

船舶が旗国要件を遵守していない場合、船主は、P&I クラブのルールに基づく保険カバーを喪失するおそれがあります。AIS データの送信を操作あるいは停止して船舶の位置を隠蔽し、船主が所有船舶を制裁に違反した商売に従事させた場合、不謹慎で違法な取引であることを根拠として P&I カバーが提供されない場合もあります。

上記の限界にもかかわらず、AISの送信の日常的モニタリングは、適用される制裁に関する法令を遵守し、そして、制裁逃れをすることを選択した船舶から保険カバーを剥奪するというクラブの継続的な努力の一部として重要な役割を担うものです。しかし、AIS信号のモニタリングだけでは、効果的な制裁の遵守を確実にすることはできません。それは全体の一部に過ぎません。AIS以外のデータシステムも、船舶警報通報装置や旗国が提供するデータと合わせて、効果的な船舶監視プログラムに役立ちます。専門家による生データの分析も極めて重要です。また、衛星画像は、ますます有用なツールとなっています。

国際グループに加盟するすべてのクラブが、ハイリスクエリアにおいて船舶を監視し、メンバーのリスク軽減に全力で取り組んでおり、同様の趣旨のサーキュラーを発行しています。

ご質問がありましたら、[ガードジャパン株式会社](#)までお問い合わせください。

敬具

GARD AS



Rolf Thore Roppestad
CEO（最高経営責任者）

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。