

組合員の皆様

2020年5月15日

船舶の監視とP&I保険

背景

国際グループに所属するすべてのクラブは、法令上の義務に従って、高度な制裁コンプライアンス・プログラムと手続きを整備しています。各クラブが制裁リスクを管理するために策定したルールと手続きは、国連安全保障理事会（国連安保理）、英国金融制裁推進局（OFSI）、米国国務省、米国財務省外国資産管理局（OFAC）などの機関が定める指針を考慮に入れていますが、また、各クラブは回覧やニュースアラートを通して、組合員の皆様に制裁関連の最新動向をタイムリーにお知らせするよう努めています。

船舶自動識別装置（AIS）を用いた船舶追跡能力は、各クラブの制裁コンプライアンス・プログラムにおいて、いっそう重要な役割を果たすようになってきています。今般、国際グループに所属するすべてのクラブが、船舶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見直し

この急速に発展している分野で利用可能な製品の機能を各クラブが十分に認識するために、国際グループの作業部会はサービス事業者と綿密な話し合いを行い、リスクの高い海域での船舶動静の監視に利用できる技術について理解を深めました。その後、これらの製品に対して、各クラブが利用している現行ソフトウェアとの性能比較テストを実施しました。現在、国際グループに所属するすべてのクラブが、加入船舶の動静を追跡する契約をサービス事業者と締結しています。

船舶追跡に関する共通基準の導入

The Standard Club UK Ltd
www.standard-club.com

Registered in England No. 17864. Authorised by the Prudential Regulation Authority and regulated by the Financial Conduct Authority and the Prudential Regulation Authority FRN 202805

Managers' London agents: Charles Taylor & Co. Limited. Registered in England No. 02561548
Authorised and regulated by the Financial Conduct Authority FRN 785106

Registered address: The Minster Building, 21 Mincing Lane, London, EC3R 7AG
Telephone: +44 20 3320 8888 Email: pandi.london@ctplc.com



すべてのクラブは、従うべき制裁の枠組みを組合員に認識していただき、その船舶が制裁に違反する航海を行わないようにするという共通の目標を持っています。国際グループで合意されたリスクの高い海域での船舶追跡に関する共通の最低基準は、制裁対象国への寄港、異常な航行、船舶の AIS 送信機の不正操作や電源を切る行為、リスクの高い海域での瀬取りなどを特定するのに役立ちます。

P&I クラブは、組合員の取引パターンに影響を及ぼす可能性がある制裁措置や、制裁措置に違反しないよう相当な注意を払うための手順について認識していただくため、船舶追跡サービス事業者から受け取った情報を利用して組合員に働きかけることができます。また、この情報は、クラブが制裁措置に違反している船舶に対し、誤っててん補を行うリスクを軽減するためにも使うことができます。

AIS による追跡の限界

[2019年1月発行の回覧](#)で指摘されているように、船舶が不可解な航路変更をした場合や、船舶からの AIS 信号が途絶えた場合、制裁逃れの活動を行っている可能性が疑われます。しかし、船舶の AIS 送信を日常的に監視しても、制裁逃れが疑われる活動を完璧に見分けられるわけではありません。AIS 信号を受信しないというだけの理由で、船舶が「通信を絶っている」、「違法行為」を働いている、あるいは AIS の「電源を切っている」と決めつけると誤解を生じかねません。AIS 信号を受信されない理由はいくつか考えられるからです。例えば次のような場合です。

1. 船舶通行量の多い海域では特に、船舶の問題ではなく、AIS 信号の受信に問題がある可能性もあります。これはよく起こる問題です。
2. サービス事業者によって使用する AIS 受信機が異なるため、ある事業者が AIS 信号を受信していないと指摘しても、別の事業者は AIS 信号を正常に送信していることを証明する場合があります。
3. 米国の船舶航行勧告で指摘されているように、他の船舶が偽の AIS 信号を送信し、別の船舶の IMO 番号（船舶識別番号）を使って船舶のなりすましを行う可能性があります。こうしたなりすましの必然的な結果として、何の罪もない船主が、所有する船舶が実際の位置から数千マイルも離れた場所にいると虚偽の報告をされ、制裁逃れの罪に問われるということが起こり得ます。
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、「AIS を搭載する船舶は、航行情報の保護を規定する国際取り決め又は規則がある場合を除き、常に AIS の作動を維持する」と定めています。SOLAS 条約の要件に従って船舶の AIS 装置を作動させるこ



とを怠った場合、旗国の要件に違反することになります。しかし、SOLAS 条約は安全とセキュリティ上の理由から AIS 送信機の電源を切ることを認めているため、電源を切っている場合でも、正当な理由がある可能性があります。

5. 船舶が旗国の要件を満たしていない場合は、P&I クラブルールに基づく保険のてん補に支障が生じます。また、船主が AIS データの不正操作や自動送信停止によって船舶の位置情報を偽装し、制裁に違反する航海をさせた場合、無分別または不法な取引を理由に P&I 保険のてん補が拒絶されることもあります。

こうした限界はあっても、日常的な AIS 送信の監視は、適用される制裁法令を順守し、制裁に違反する活動に従事した船舶へのてん補を与えないという、各クラブの継続的な取り組みの一端を担う重要な役割を果たしています。しかし、AIS 信号の監視だけでは、効果的な制裁コンプライアンスは確保できません。それは全体像のほんの一部にすぎません。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共に、効果的な船舶監視プログラムを支えることができます。専門家による生データの分析も不可欠です。また、衛星画像もますます有用なツールとなっています。

国際グループに所属するすべてのクラブが、リスクの高い海域での船舶監視と、組合員のリスクの最小化に全力で取り組み、同様の回覧を発行しています。

以上

Jeremy Grose
Chief Executive
Charles Taylor & Co Limited

Direct Line: +44 20 3320 8835
Email: jeremy.grose@ctplc.com

(本回覧は、英文クラブ回覧を組合員各位の便宜のために日本語に仮訳したものです)