

2022年2月1日

制裁措置 – 最近の偽装行為の手口 (Sanctions – Recent Deceptive Practices)

はじめに

世界貿易の90%に海上輸送が関わっているという事実を反映して、2010年以降、多くの制裁措置が海運業界や関連業界に向けられてきました。

本Circularの目的は、各国政府や国連などの国際機関による制裁制度に反する活動に従事する当事者たちによる偽装行為の手口について、メンバーの皆さまに知っていただくことにあります。

国際P&Iグループ(IG)や取引先が確認した最近の偽装行為の手口

貿易制裁は、各国政府が個々の外交政策目標を推進するために広く適用されていますが、海上貿易における活動規制という観点では以下の国・地域が特に関連します。

- イラン
- シリア
- ベネズエラ
- 朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)
- クリミア
- キューバ
- ベラルーシ

国内外の貿易制裁に違反して取り引きされる貨物は増加傾向にあるようです。イランからの石油輸出は、当初は制裁措置により、大幅に制限されていましたが、米国の共同包括行動計画(JCPOA)からの離脱後は1日当たり推定34万バレルであったものが、2021年3月には1日当たり130万バレルに増加していると思われ¹。ここ数週間、イランとベネズエラが関与するアジア市場向け石油貨物のスワップ取引が広く報道されています²。国連安全保障理事会の北朝鮮専門家パネルは、2021年9月、海運と北朝鮮に関する広範な国連制裁違反について詳述した中間報告書を発表しています。同報告書はこちらのリンク先([S 2021_777_E.pdf \(securitycouncilreport.org\)](https://www.un.org/press/en/2021/9/20210924.scrcrpt.pdf))からご覧いただけます。

制裁回避に利用される手口には、数年前から使用されているものもあれば、この1年半の間に広まった新しいものもあります。いずれの手口も、船舶、貨物、地理的位置、航行活動を特定する情報を混乱させたり、隠蔽したりすることにより、監視や摘発から逃れることを目的としています。こうした手口により、船主やその取引相手は気付かぬうちに制裁対象貨物の輸送に利用されるリスクにさらされています。

¹ Iran Sanctions (対イラン制裁) 米国議会調査局 <https://crsreports.congress.gov> RS20871

² 「米国の制裁下で、イランとベネズエラが石油輸出契約を締結」ロイター通信2021年9月25日

制裁回避の手口には以下のようなものがあります。

- 船舶のAIS(自動船舶識別装置)を操作し、船舶の位置の偽装や、船舶のデジタル識別信号の改ざんを行う。
- 船舶の外観を変更する。
- 船舶や貨物に関する書類を改ざんする。
- 貨物が制裁対象国原産であることを隠蔽するために、船舶間の貨物積替作業を複数回実施する。

これらの手口はすべて、法令遵守の枠組みを適切に導入していない船主に、自船が知らぬ間に制裁対象貨物の輸送に利用されるリスクをもたらすものです。

AISの不正操作

国連の報告書や米国・英国のガイダンス³では、法令遵守の枠組みの適切な導入の一環として、船舶のAIS信号の送受信を監視する必要性が特に強調されています。

しかし、AIS技術やAIS用のハードウェアとソフトウェアは、そうした目的のための設計されたものではありません。AISの目的は、沿岸海域を航行する船舶を確認し、衝突のリスクを最小化することにあります。AISの役割は安全を促進することであるため、送信された信号に対する不正操作を防ぐようには設計されていません。また、船舶の安全と危機管理のためにAISを停止することは依然として合法とされています⁴。

信号の操作や停止が可能なることから、AISは制裁違反を行う者に悪用されやすくなっています。AIS送受信機には、偽装データの送信を防ぐためのセキュリティ機能が内蔵されていますが、この機能はメーカーにより異なり、回避できる可能性があります。機種によっては、パスワードを使用してエンコード内容を変更できるものもありますが、パスワードは必ずしも十分に保護されているわけではありません。

AIS送受信機に直接手を加えるだけでなく、複数のAIS送受信機を購入し、1隻の船舶から複数のAIS識別符号を作成する手口もあります。船舶の識別情報を改ざんし、船舶を物理的またはデジタルに偽装する手口はますます一般的なものになってきています。

現在使用されている手口には以下のようなものがあります。

³ 米国の国務省、財務省外国資産管理局 (OFAC)、コーストガードは、関連業界のデューディリジェンスプログラムを支援するため、2020年5月、「Global Maritime Sanctions Advisory」を発表し、船主、旗国、船級協会、銀行、保険会社などの様々な海運関連セクター向けに法令遵守指針を提供しています。英国金融制裁推進局 (OFSI)も同年7月、英国の海運セクターで活動する事業者や個人の法令遵守義務に対する理解を支援するために独自のMaritime Guidanceを発表しています。いずれのガイダンスも、包括的な制裁遵守プログラムを企業の運営実務に適切に組み込むことの重要性を強調しています。

⁴ 「1974年の海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS)」の規則V/19は、国際航海に従事する300総トン以上のすべての船舶、国際航海に従事しない500総トン以上の貨物船、およびあらゆるサイズの旅客船について、規則V/19.2.4で規定された船舶自動識別装置(AIS)の搭載を義務付けています。AISを解除できる状況については、IMO決議 A.917(22)の21段落をご参照ください。- [A.917.22 \(imo.org\)](https://www.imo.org)。SOLAS規則V/34-1「船主、備船者、規則IX/1に定義される船舶を運航する会社、またはその他の者は、船長が専門的判断により、海上の人命の安全及び海洋環境の保護に必要な決定を行うことまたは決定を実行することを妨げたり制限したりしてはならない。」

1. AISの電源を切る

SOLAS条約は特定の状況でAIS送受信機を停止させることを認めていますが、制裁逃れに関与する船舶は、船舶の位置や動きを隠すためにAISの電源を切ることがあります。これは、船長がAISの電源を切ってもよい正当な理由や、適切に送信された信号であっても常に受信できるとは限らないという事実につけ込んだ、単純な手口を使う制裁違反者にとって依然として一般的なやり方です。

したがって、STS作業に従事する場合は、相手船のAIS送信履歴に空白期間がないかどうかを監視することが推奨されます。相手船の監視には、AIS信号送信の空白期間に違法行為が行われていたかどうかを検証するために追加のコンテキスト情報やアルゴリズムを使用するAIS監視プラットフォームや民間企業が提供するサービスを利用できます。

単純な例として、オマーン湾に入る際にAIS送受信機の電源を切り、制裁対象貨物の積載またはSTS作業後に再びAISの電源を入れることで制裁を回避しようとする場合が考えられます。より巧妙な手口では、AISの電源を切る前に偽の航路が捏造され、船舶の真の航路が偽装されることも考えられます。

2. GPS/GNSSの不正操作(位置情報の偽装)

船舶がAISから発信する位置情報を改ざんし、船舶の実際の位置を偽装する制裁違反者もいます。

GPS/GNSS(全球測位衛星システム)による偽装(spoofing)の最も初歩的な例は、同じ位置でAISの更新を繰り返すことです。巧妙な手口になると、AISから実際にありそうな信号が発信され、衛星画像、実際の船舶の目視、合成開口レーダー(SAR)の記録といった他の情報と照合しなければ偽装された信号かどうかを識別できない場合があります。IGは、GPS/GNSSの偽装により、制裁違反を行う船舶の真の位置を隠す事例が増加していることを懸念しています。

船舶の実際の位置を確認するために必要なデータセットを評価できるAIS監視プラットフォームの専門業者の利用を検討するとよいでしょう。

3. AISの悪用

AIS送信を利用して他の船舶の識別情報を複製する事例が増加しています。船舶はMMSI番号(海上移動業務識別コード)を送信することがありますが、これは他の船舶にも使用していることが分かるものです。複数の船舶がMMSI番号を使用して通信する間に、制裁違反船は、AISの更新によって生じるノイズに「隠れ」たり、他の船舶の識別情報を複製し(その船舶の「ゴースト」や「双子」になり)、当該船の制裁対象外のステータスや活動を悪用することができます。

偽装に利用される船舶は、無作為に選ばれた無実の船舶の場合もあれば、制裁違反に加担している(自身の識別情報を事前に取り決めた場所で制裁違反船に引き渡し、制裁違反船がそこからAISを再開する)場合もあります。

識別情報の改ざん

制裁違反者は、ますます高度な技術を使って船舶の識別情報を偽装するようになっています。

1. 船舶の外観を物理的に変える

民間や軍の監視者は、衛星画像やその他の監視技術を使用して制裁違反船を特定しています。制裁違反者が甲板や船体の色などの船舶の特徴を変化させ、自動分析を妨害する事例が増加することが見込まれます。また、特徴的な構造物が防水シートで覆われることもあります。

2. 船舶の識別情報を物理的に変える

最近発行された多くの報告書等⁵において、船舶に表示されている船名やIMO番号が書き換えられた事例が紹介されています。AIS信号やすべての関連書類において船舶の偽の識別情報が使用される例もあります。

3. 船舶の登録番号の改ざん

また、船舶がIMOに登録された新しい識別番号を利用して「クリーンな」識別番号を持つ船舶であるかのように装い、取引を行おうとした事例も確認されています。

虚偽の書類

貨物の原産地について関係者や各国を欺くために、船舶や貨物に関する虚偽の書類を作成する手口も、AISの不正操作とともによく見られます。虚偽の貨物書類には、貨物の原産地や特性について誤った記載を行い、制裁違反を行う船舶についても虚偽の船名や識別情報が記載されます。

こうした書類に記載される識別情報の一つとして虚偽の船籍が使用される場合があります。その際、制裁回避に有利な旗国が利用されます。具体的には、容易に連絡を取る手段がなく、詳細を確認することが困難な旗国です。虚偽の船籍には存在しないものや、外国船の登録を受け付けていない旗国のものがあります。また、短期間に頻繁に船籍を変えるいわゆる「フラッグホッピング」にも注意が必要です。

- また、船舶の運航に制裁対象者が関与していることを隠すために、ダミー会社や複数の所有・管理形態を含む複雑なビジネス構造を利用する手口も見られます。船舶の所有権や船舶の管理者が頻繁に変わることも、何か問題があることを示すサインかもしれません。船舶を購入し、高リスク地域から1航海のみを行い、その直後に新しい所有者に船舶を譲渡することを繰り返す事例が確認されていますが、これらの当事者は当該船舶を利用して組織的に制裁違反取引に関与している可能性があります。

書類が虚偽であるかを検証することは非常に困難です。例えば、貨物を積載したとされている期間に船舶が実際に寄港していたことが港のリストに記録されているかなど、複数の情報源を基に確認したり、裏付けしたりする必要があります。メンバーの皆さまは、当該港の信頼できる現地代理店に確認いただくことをお勧めします。

船舶間の貨物の積替(STS)

STS作業は現在、無実の船主に大きなリスクをもたらしています。貨物の本当の原産地を偽装するためにSTS作業が利用される可能性があるためです。貨物が何度も積み替えられ、他の貨物と混載され、さらに虚偽の書類や部分的に虚偽の記載がある書類と組み合わせられることで、貨物の本当の特性を識別することが極めて困難になる場合があります。

⁵ 「Unmasked. Vessel Identity Laundering and North Korea's Maritime Sanctions Evasion (仮面を剥ぐ。船舶の ID ロンダリングと北朝鮮の海上制裁逃れ)」C4ADS 2021；国連安全保障理事会北朝鮮専門家パネル中間報告書 S/2021/777

また、IG加盟の各クラブは、より巧妙な制裁違反者が衛星画像の収集時期を把握した上で、違法なSTS作業を計画する際にそれを考慮に入れていたと思われる事例にも遭遇しています。

合法的なSTS作業が行われている海域で、違法貨物の原産地をごまかすためのSTS作業を行い、貨物の虚偽表示と一致させる手口も日常的に行われています。例えば、イラン産の石油はイラク産と表記されることが多く、その場合、イラク産の石油取引に合わせてペルシャ湾や東アジア地域でSTS作業が行われます。

STS作業は個別に見るべきではありません。本船と相手船間のSTS作業が合法であったとしても、相手船が制裁貨物を輸送した船舶とSTS作業を過去に行っていた場合は、制裁対象となる可能性があります。

制裁違反の結果

ほとんどの制裁関連法は、違反が発生する前に、船主や他の当事者が相当の注意を尽くしていなかったことを要件として求めます。しかし、実際には必ずしも船主の法令遵守手順が考慮されるとは限らず、各国は船主が自国の制裁体制下で違法とみなされる貨物を輸送していたことが判明した場合、船主に不利な措置を取ることがよくあります。各国は、制裁違反者が他国に居住している場合は、制裁対象者としての指定またはリストを使用して、制裁違反者が対象となる刑事司法制度を通じてのみ制裁を執行することができます。制裁対象者として指定されると、銀行、傭船者、保険会社などの第三者が当該船主と取引することを違法とすることができます。

報道等により制裁違反行為との関連が公にされれば、極めて大きな損害となる可能性があります。IGは根拠なく制裁違反の嫌疑をかけられた船舶が港への入港や銀行サービスの利用を拒否された事例や、船籍登録を抹消された事例を見てきました。

クラブの保険カバーは違法な取引には適用されません。また、取引自体が合法であっても、保険の提供によりクラブが制裁のリスクにさらされたり、制裁に違反したりする可能性がある場合は、保険契約が解除されることがあります。

メンバーの皆さまにおかれましては、米国のMaritime Advisory ([05142020_global_advisory_v1.pdf \(treasury.gov\)](#)) や英国OFSIの海事ガイダンス ([OFSI Guidance – Maritime.pdf \(publishing.service.gov.uk\)](#)) をご参照いただくとともに、意図せぬ制裁違反のリスクを最小限に抑えるためにAIS制裁ソフトウェアの専門業者の利用を検討されるとよいでしょう。

国際グループに加入するすべてのクラブが同様のCircularを発行しています⁶。

以上
(翻訳)ブリタニヤP&Iクラブ日本支店

本 Circular はすべて英語版の日本語訳です。日本語訳と英語版の間に齟齬がある場合は英語版の内容を優先下さるようお願い申し上げます。

⁶ 本CircularはGeollect Limited (www.geollect.com) から技術的な支援を得て作成したものです。