

制裁 - 最近の偽装手法

こちらは、英文記事「[Sanctions – recent deceptive practices](#)」（2022年2月）の和訳です。

はじめに

2010年以降、世界貿易の90%が海上輸送によるものであることを反映して、海運とその関連産業に対して多数の制裁措置が講じられてきました。

本サーキュラーは、各国政府や国連などの国際機関の制裁措置に違反する当事者が用いている最近の偽装手法について、メンバーの皆さまに注意喚起することを目的としたものです。

国際P&Iグループ（IG）やその取引先が確認した最近の偽装手法

貿易制裁は各国政府が個々の外国政策の目的を推進するために広く適用されていますが、海上貿易の活動規制という観点で特に重要となるのは、以下の国と地域です。

- 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

国際貿易と国内貿易に対する制裁に違反して取引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、当初は一連の制裁措置によって大幅に制限されていましたが、米国がイラン核合意（JCPOA）を離脱した直後は1日あたり推定34万バレルだったものが、2021年3月には1日あたり推定130万バレルまで増加していると考えられています¹。この数週間、イランとベネズエラ産のアジア市場向け石油貨物のスワップ取引が大きく報道されました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国連制裁の広範な違反について詳述した[中間報告書](#)を公表しています。

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

² 「米国制裁下で、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日付

制裁を逃れるために用いられる手法には、数年前から行われているものもあれば、この1年半の間に普及した新しいものもあります。いずれも、船舶や貨物、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で、監視や摘発から逃れることを目的としたものです。このような隠蔽工作によって、船主やその取引先は、意図せぬうちに制裁貨物の輸送に利用されてしまうリスクにさらされています。

制裁回避の手法には以下のようなものがあります。

- 船舶の位置を偽装したり、船舶のデジタル識別情報を変更するために自動船舶識別装置（AIS）を操作する。
- 船舶自体の外観を変更する。
- 船舶書類や貨物書類を改ざんする。
- 貨物が制裁対象国原産であることを隠蔽するために瀬取りを何度も行う。

これらの手法はいずれも、コンプライアンスの枠組みが正しく機能していない船主にとってリスクとなり、気付いたときには所有船舶が制裁対象貨物の輸送に利用されているということにもなりかねません。

AIS の操作

国連の報告書のほか、米国、英国発行のガイダンス³でも、適切なコンプライアンス枠組みの一環として、船舶の AIS 信号の送信を監視する必要性が大きく強調されています。

しかしながら、AIS 技術やそれに関連したハードウェアやソフトウェアが設計された目的は、他船を監視することではなく、沿岸海域にいる船舶を特定し、衝突のリスクを抑えることにあります。安全促進を目的とした機能のため、送信信号を操作できなくするような設計にはなっていません。また、船舶の安全・保安のために AIS を停止することも依然として合法とされています⁴。

³ 米国の国務省、財務省外国資産管理室（OFAC）、コーストガードは、業界のデューディリジェンス体制を支援するため、2020年5月に『Global Maritime Sanctions Advisory（世界海事制裁勧告書）』というガイダンスを発表し、船主、旗国、船級協会、銀行、保険会社など一連の海事関連セクターに対してコンプライアンス指針を提供しています。同年7月には、英国金融制裁推進局（OFSI）も、同国の海運セクターで事業を営む企業や個人にコンプライアンス義務への理解を深めてもらうことを目的に、『Maritime Guidance（海事ガイダンス）』を発表しています。いずれのガイダンスも、制裁順守に関する包括的なプログラムを企業運営方法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 では、国際航海に従事する総トン数 300 トン以上のすべての船舶、国際航海に従事しない総トン数 500 トン以上の貨物

AISは、信号を操作したり、簡単に停止したりすることが可能なため、制裁違反者に悪用されやすくなっています。AIS装置には偽造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ごとに異なり、セキュリティを回避されてしまう場合があります。機種によっては、パスワードでエンコード内容を変更することもできますが、このパスワードも必ずしも十分に保護されているわけではありません。

装置に直接細工を加える以外に、複数の装置を購入すれば、1隻の船舶から複数のAIS信号を作成することもできてしまいます。船舶の識別情報を改ざんし、船舶を物理的にもデジタル的にも偽装する手法は、ますます一般的になってきています。

現在用いられている手法には以下のようなものがあります。

1. AISの電源を切る

AIS装置の電源を切ることは、SOLAS条約では特定の状況に対して許可されていますが、制裁違反に関わる船舶も、自船の位置や動きを隠すために電源を切ることがあります。巧妙さに劣る制裁違反者の間では、船長が電源を切ることにしたのには正当な理由がある、または適切に送信された信号であっても受信できない可能性があるなどの弁解のもと、こうした手法が現在も多用されています。

そのため、瀬取りを行う場合は、相手船のAISの送信履歴に空白期間がないか監視することが推奨されます。こうした監視を行うためのAIS監視プラットフォームや民間企業提供のサービスがあり、コンテキストとアルゴリズムを別途用いて、AISの送信履歴の空白期間に違法行為が行われていた可能性について検証してくれます。

単純な例としては、オマーン湾に入る際にAIS装置の電源を切り、制裁対象の貨物を船積みまたは瀬取りした後電源を再度入れることで、制裁を逃れようとする考えられます。より巧妙になると、本当の航路を隠すために、AISの電源を切る前に航路をねつ造することもあります。

2. GPS/GNSSの操作（位置のなりすまし）

船、および客船（大きさを問わない）に対して、同条約の規則V/19.2.4で定められた船舶自動識別装置（AIS）を装備するよう義務づけています。AISを解除できる状況については[IMO決議A.917\(22\)](#)の paragraph 21をご参照ください。SOLAS規則V/34-1「船主、傭船者、規則IX/1で定義される船舶を運航する会社、またはその他の者は、船長が自らの専門的判断の下、海上の人命の安全および海洋環境の保護に必要な決定を下すことまたはその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。」

船舶の実際の位置を隠すため、AIS から発信する位置情報を改ざんする制裁違反者もいます。

GPS や GNSS（全球測位衛星システム）なりすましの最も基本的な例は、1つの場所で AIS の更新をひたすら繰り返すことです。より巧妙になると、非常に現実味のある信号を発信し、衛星画像や目視、合成開口レーダー（SAR）の記録などその他の客観的なデータと比較しないかぎり、本物の信号であるか否かの特定が不可能になることもあります。IG は、制裁逃れをしようとする船舶が実際の位置を隠すために GPS/GNSS のなりすましを行うケースが増加していることを懸念しています。

つきましては、船舶の実際の位置を特定するために必要なデータセットを検証できる AIS 監視プラットフォームの専門業者との契約を検討されることを推奨します。

3. AIS の悪用

他の船舶の識別情報を複製するために AIS 送信が使用されるケースが増えてきています。船舶は、他の船舶で使われているとされる MMSI 番号（海上移動業務識別コード）を送信することも可能です。複数の船舶がこうした MMSI 番号を使って通信している中、制裁違反をしている船舶は、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する（その船舶の「分身」もしくは「双子」となる）際に、制裁対象にはなっていないその船舶の情報を悪用したりすることができます。

分身元の船舶というのは、無作為に選ばれた無実の船舶の場合もあれば、共謀者として、事前に取り決めた場所で制裁違反船に識別情報を引き渡している船舶の場合もあります（制裁違反船は引き渡された識別情報を用いて AIS を再開）。

識別情報の改ざん

船舶の識別情報を偽装するため、制裁違反者はますます巧妙な手法を用いるようになってきています。

1. 船舶の外観の物理的な変更

制裁違反船を特定するため、民間企業や軍は衛星画像などの監視技術を使って監視を行っています。こうした自動分析を妨害しようと、制裁違反者が甲板や船体の色など船舶の特徴を変えるケースは今後ますます増えていくでしょう。特徴のある構造物を防水シートで覆うということも考えられます。

2. 船舶の識別情報の物理的な変更

最近発行された数多くの出版物⁵では、船体に表示されている船名や IMO 番号が書き換えられたケースが紹介されています。こうした偽の識別情報は、AIS 信号にもあらゆる関連書類にも使われるでしょう。

3. 船舶の識別番号の変更

IMO に登録されている識別番号を偽装用の新たな番号として採用し、「クリーンな」船舶と見せかけて取引を行おうとしたケースも確認されています。

書類の偽造

AIS の操作と併せてよく見られるのが、貨物の出所に関して関係者や国を欺くため、船舶や貨物に関する書類を偽造する手法です。貨物書類に、貨物の原産地や特性について偽の情報を記載し、制裁違反船についても偽の船名や識別情報を記すのが常套手段となっています。

また、識別情報として船籍が偽造されることもあり、制裁回避に好都合な特有の状況にある複数の旗国が利用されています。こうした旗国は連絡を容易にする手段がなく、詳細を確認することも困難なのです。偽の船籍の中には、存在しない旗国や、外国船の登録を受け付けていない旗国もあると思われます。また、短期間で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。

他にも、船舶の運航に制裁対象者が関わっていることを隠すために、ダミー会社を使ったり、船舶の所有・管理チェーンを何層にもしたりするなど、複雑なビジネス構造を用いる手法も確認されています。船舶の所有者や管理者が頻繁に変わっている場合も、何か不都合なことがある兆候と言えます。船舶を購入しては、ハイリスクエリアから 1 航海のみ運航し、その直後に新しい所有者に譲渡するということを繰り返しているケースが確認されていますが、こういったケースでは、制裁対象取引を組織的に行っている者が関与している可能性があります。

書類が偽造であることを証明するのは、例えば、貨物を船積みしたことになっている期間にその船舶が実際に寄港した記録が残っているかなど、複数の情報源に当たって確認する必要があります。そのため、非常に困難です。当該港の信頼できる現地代理店に確認することをお勧めします。

⁵ 『Unmasked. Vessel Identity Laundering and North Korea's Maritime Sanctions Evasion (正体を見破る：船舶の ID ロンダリングと北朝鮮の海事制裁逃れ)』 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

瀬取り

瀬取りは現在、善良な船主にとって大きなリスクとなっています。瀬取りによって貨物の本当の出所が分からなくなってしまうおそれがあるからです。何度も積み替えられ、他の貨物とも混載され、さらに、内容の全てや一部が虚偽の情報である書類と組み合わされてしまうと、貨物の本当の特徴を割り出すことは極めて難しくなってしまうでしょう。

また、IGの加盟クラブでは、より巧妙な制裁違反者が衛星画像の収集時期を把握し、違法な瀬取りを計画する際にその情報を考慮していたと思われるケースも確認しています。

瀬取りは違法な貨物の出所を伏せるための手法であり、合法的な瀬取りだと思わせる海域で、貨物の虚偽記載内容と一致するように行うのが常套手段となっています。例えば、イラク産の石油輸送であればペルシャ湾や東アジアで瀬取りをしても矛盾はないため、イラン産の石油をイラク産と記載して瀬取りをしているケースが多いと言われています。

瀬取り作業はそれぞれ個別に考えてはいけません。本船がある船舶と行った瀬取りが合法であったとしても、過去にその船舶が制裁貨物を輸送した別の船舶と瀬取りを行っていた場合は、制裁対象になってしまうおそれがあります。

制裁違反の結果

制裁に関する法律の大半は、船主やその他の当事者が違反発生前に相当の注意を尽くしていれば適用されません。しかし実際のところは、船主がその制裁体制下において違法とされる貨物を輸送していたことが発覚した場合、各国は、船主がどのようなコンプライアンス手順を取っていたかを必ずしも斟酌することなく、船主に不利な措置を取ることが常態化してしまっています。各国が制裁を執行できるのは制裁違反者を管轄する刑事司法制度を通じてのみであり、制裁違反者の拠点が他国にある場合は、指定・制裁対象リストを用いて制裁を執行することになります。制裁対象者に指定されると、銀行や傭船者、保険会社などの第三者がその者と取引することを違法とすることができます。

制裁違反行為に関係していることが報道などによって公になれば、非常に大きな損害を受けることにもなりかねません。制裁違反に関して根拠のない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り、船籍登録を抹消されたりするケースもこれまで起きています。

違法な取引をクラブの保険でカバーすることはできません。また、そもそもの取引が合法だとしても、保険を提供することでクラブが制裁リスクにさらされたり、制裁違反になったりする可能性がある場合は、保険契約を解除されることもあります。

メンバーの皆さまにおかれましては、米国の『[Maritime Advisory \(海事勧告書\)](#)』や、英国 OFSI の『[Maritime Guidance \(海事ガイダンス\)](#)』をご参照いただくとともに、不注意による制

裁違反リスクを最小限に留めるため、AIS 制裁ソフトウェアの専門業者との契約を検討されることをお勧めします。

国際グループに加入するすべてのクラブが同様のサーキュラーを発行しています。⁶

敬具

GARD AS



Rolf Thore Roppestad

CEO（最高経営責任者）

⁶ 本サーキュラーの発行にあたっては、Geollect Limited (www.geollect.com) より技術的な助言を頂戴しました。

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、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。