

各種条約証書と船級証書の電子データの検証について

こちらは、英文記事「[Verification of electronic statutory and class certificates](#)」（2022年1月19日付）の和訳です。



ポートステートコントロール（PSC）に伴う臨船検査時に、電子証書や電子船級証書の有効性が検証できないことが原因で高額な罰金を科される事例が時折発生しています。

これまでは海事関連の規則や規制に準拠していることを証明するために署名入りの紙証書が発行されてきましたが、こうした慣行もそろそろ終わりに近づいているのかもしれませんが。紙証書は紛失や汚損のおそれがあり、国際航海に従事する船舶に送付することは現実的ではありません。こうした認識のもと、現在、ほとんどの主要旗国政府、船級協会が電子証書の使用を促進しており、電子証書への対応プロセスが、「[Guidelines for the use of electronic certificates（電子証書の利用のためのガイドライン）](#)」（FAL.5/Circ.39）や、これに対応した「[Procedures for port state control（ポートステートコントロールの手続）](#)」など、国際海事機関（IMO）が発行する文書により、定式化されています。そして、この後者の文書において、ポートステート検査官は、次の点に注意するよう求められています。

- 検査対象の船舶が電子証書を利用している場合、

1. 電子証書と、それにアクセスするために使用するウェブサイトが、「Guidelines for the use of electronic certificates (電子証書の利用のためのガイドライン) (FAL.5/Circ.39/Rev.2 and Corr.1)」に準拠していること
2. 検証に関する具体的な指示書が船内に用意されていること
3. 電子証書をコンピュータ上で表示することは、証書が「船内に備えられている」という要件を満たしているとみなされること

一方で、Gard のメンバーの中にも、PSC 検査の担当検査官から、電子証書やその他の公文書の有効性について疑義を申し立てられるケースが時折見受けられます。2021 年の最後の 2 か月間だけでも、担当検査官により、検査時に船舶の証書の真正性を検証できなかったとして、ガボンに寄港していた Gard の加入船 4 隻に罰則が科されています。PSC 検査報告書には、提示を求めた証書の一部に、船内での検証作業を容易にするための QR コードや一意の追跡番号 (UTN) を含まないものがあった旨が記されていました。

ガボンの PSC 検査は特に厳格なことで知られています。そのため、船内に有効期限が切れていない、有効な船舶の証書と許可証を常に備え付けておくことが重要です。証書は印刷版でも電子版でも構いませんが、電子証書や電子文書を利用している場合は、乗組員がその有効性と真正性を検証するための確実な方法に習熟していることも重要です。

正式な検証方法

ほとんどの旗国政府と船級協会は、電子文書と電子証書を検証する方法として、次の 2 つの方法を規定しています。

- ウェブサイトでの検証：通常、検証用ポータル URL が提供され、証書に記載された UTN を（通常は船舶の IMO 番号や証書の発行日と共に）入力することで、証書の有効性を検証する。
- QR コードでの検証：証書に掲載された QR コードには、検証用ポータルが検索結果を表示するために必要なパラメータなど、その証書に固有の URL が含まれます。これにより、検証用ポータルページにデータを手入力する際の入力ミスも排除できます。

なお、電子証書と電子文書の利用に関しては、ISM コード 11 に規定されているように、船舶の安全管理システム (SMS) でも管理する必要があります。電子証書の有効性を検証するための船内手順が常に最新の状態に保たれており、船舶の旗国政府と船級協会が発行する最新の指示書やユーザーマニュアルに沿ったものになっている必要があります。また、インターネット接続ができなくなった場合に備え、例えば、各旗国政府や船級協会の連絡先の詳細を記載した別の指示書を用意するなど、オフラインで有効性の検証を行える方法を検討する必要があります。

準備が重要ですが、残念ながら保証はありません

IMO、旗国政府、船級協会その他の公的機関が、海事産業における電子証書や電子文書の利用促進のための取り組みを行う一方、現実はずしも理論どおりとはなりません。例えば、船内に現地代理店から送られてきたメールを印刷した紙しかなく、乗組員がその書類の正当性を証明するために全力を尽くしたものの、担当検査官に受理されなかったケースもあります。また、検査官がオンライン文書の有効性を検証するために使用するスマートフォンを所持していなかったり、PSCOが自身の契約するインターネット回線の使用を渋ったりした事例も報告されています。

こうした状況を踏まえて、寄港の都度、最善の準備を整えることをお勧めします。寄港前に十分な余裕を持ち、本船の現地代理店または Gard の現地コレスポンデントに連絡し、現地当局の慣行とその時点での有効な要件を確認するようにしてください。また、入港前に必要な書類をすべて準備し、すべてが問題なくそろっていることを現地代理店と共にダブルチェックするようにしてください。覚えておいていただきたいのは、最初の PSC 検査で乗組員が有効な証明書や公的書類を提示できるかどうか、良い第一印象を与える上で重要であることです。初期検査の結果が良好であれば、その後の詳細検査は実施されず、結果として時間とコストの節約につながり、遅延発生の可能性を軽減できます。

ガボンへの寄港を予定している場合は、全船舶が PSC 検査の対象になること、そして、ガボン当局が運用している「よくある欠陥」と題した長大な検査リストに該当しないように事前に是正しておかないと罰金を科されるリスクがあることにご留意ください。詳細は Gard のガボンのコレスポンデント [Eltvedt & O'Sullivan のサーキュラー](#)（2019 年発行）をご覧ください。なお、同コレスポンデントは本稿執筆時点において、2019 年以降に規制に変更はなく、罰則の根拠についての現地当局の公式見解もほぼ変更がないことを確認しています。ただし、その一方で最近の経験を踏まえると、ガボン当局は実際には電子版の書面を受け入れる準備ができていると思われます。ただし、その場合も、当該書面に QR コード、バーコード、または UTR が含まれていて、担当検査官がウェブサイトでその有効性と真正性を検証できる場合に限られるでしょう。

本記事は Gard のコレスポンデントである *Eltvedt & O'Sullivan* によるガボンでの PSC 検査と罰金に関する情報に基づいて作成したものです。

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。