

### 組合員の皆様

2020年5月27日

### 違法輸送および制裁回避行為に対する米国のガイダンスー国際グループ所属クラブの対応について

米国は2020年5月14日にP&Iクラブなどの海上保険会社や船主、用船者を含む海運業界のさまざまなセクターを対象としたGlobal Maritime Advisory（以下「ガイダンス」）を発表しました。本ガイダンスは[こちら](#)からご覧いただけます。

本ガイダンスは、イラン、シリア、北朝鮮に関するこれまでの勧告を更新し、強化するものです。本ガイダンスでは、米国の制裁に違反する可能性のある取引に従事するリスクがある事業活動を行う者に対して、米国政府が期待する相当な注意義務やその他のコンプライアンス関連活動のレベルについて詳細に説明しています。特に、イラン、シリア、北朝鮮に対する制裁に適用され、米国および米国以外の企業の双方に関連する情報を提供しています。

本ガイダンスは、海運業界の以下のセクターを対象としています。

- 海上保険会社
- 船籍登録管理者
- ポートステートコントロール当局
- 海運業界団体
- 商品取引業者、サプライヤー、ブローカー
- 金融機関
- 船舶所有者、運航者、用船者
- 船級協会
- 船長
- 船員配乗会社

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](mailto:pandi.london@ctplc.com)



本ガイダンスの意義は、海運業界が制裁違反に関わったか否かを判断する米国政府としての基準を示そうとしたことにあります。これまで米国は、海運業界が制裁対象国へ商品やサービスを提供する役割を果たしていると批判してきました。また、いくつかの広く公表されているケースでは、コンプライアンスの実践が不十分であった、あるいは意図的な制裁違反に関与していると判断した企業に対して、米国政府は措置を講じてきました。このような措置は企業に重大な影響を及ぼす可能性があり、極端な場合には事業の継続を妨げる可能性もあります。

本ガイダンスは、海運業界において適切とみなされるコンプライアンスの実践について、米国が期待する基準を明確化する限りにおいて、歓迎すべきものです。その一方で、本ガイダンスの対象となる海運業界の各セクターは、複雑な国内規制や国際規制の対象となることが多く、こうした規制が当事者に相反する要件を課す可能性があるという点を認識することが重要です。しかし本ガイダンスは、競争法やデータ保護法、海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）をはじめとする、国際条約などの分野で生じる相互抵触の解決に対処していません。また、違法行為の疑いによって、法的拘束力のある契約上の義務を終了させることに伴う困難も生じる可能性があります。例えば、船主やクラブが自発的に、官民を問わず第三者機関や組織に情報を開示する場合、規制対象となる事業を管轄する国や地域の関連当局から開示を指示されていない限り、事前の注意が必要です。英国に拠点を置くクラブの場合、クラブの規制当局または制裁執行機関が、クラブの監督機関やその他関連当局、更に制裁執行機関が定めた規則に従って、クラブが保有する加入船舶に関する情報を開示するようクラブに指示することがありますが、クラブが自発的に商業データベースに報告すると、データ保護法や競争法に違反する可能性があります。

特に注目すべき点は、船舶自動識別装置（AIS 機器）の使用または不正使用に焦点を当てていることです。いまや海運業界に従事する者で、SOLAS条約が認めていない状況下で AIS 機器の電源を切るなどの異常または不審な動きを探知するために、AIS 信号を監視することの重要性を疑う者はいないはずで、国際グループに所属するすべてのクラブは、現在、リスクの高い海域にいる全加入船舶の AIS 信号を監視しており、先般、AIS と船舶の監視に関する回覧を発行しました。詳細は[こちら](#)からご覧いただけます。

本ガイダンスは、船主が取引先の運航または所有する船舶の AIS 履歴を精査し、それを理解することを米国政府は期待していると説明しています。本ガイダンスでは、「第三者に賃借されている船舶を含む船舶を継続的に監視すること、SOLAS条約に従って AIS を常に作動させ、不正操作しないこと、当事者は AIS に加えて船舶長距離識別追跡（LRIT）システムを使用し、3 時間ごとに LRIT 信号を受信することも検討すること」を提言しています。LRIT は旗国が利用できるクローズドシステムです。しかし、一般的に LRIT から得られるデータを民間が入手することはできないため、本ガイダンスの順守には問題が生じることになります。



また本ガイダンスでは、取引先がすべての新規顧客の AIS 履歴を精査し、「SOLAS 条約に違反する AIS 不正操作の履歴がある船舶との取引を拒否する」ことも提言しています。こうした要件によって、組合員の皆様が大きな負担を負う可能性があります。船舶の AIS 信号は、船舶通行量の多い海域や、輸送中または入港時に衛星が測位データを受信できなくなった場合に途絶えることがよくあります。したがって、組合員の皆様には、現行契約の解消または新規事業からの撤退を決める前に、独立した助言を得るか、信頼できる AIS 監視サービス事業者にご相談することをお勧めします。

本ガイダンスは、適切な顧客確認（KYC: Know Your Customer）および顧客の顧客確認（KYCC: Know Your Customer's Customer）を実施する必要性にも大きな比重を置いています。しかし、多くの商品取引方法が顧客確認手続きを複雑なものにしており、多くの関係者にとって懸念事項になると思われます。

前述したように、米国の一次的および二次的制裁規定に違反した場合、その結果は重大なものになる可能性があります。本ガイダンスは、米国が海運業界に適用する制裁違反の判断基準を指針として示そうとしている限りにおいて、歓迎すべきものです。しかし一部の要件については、実務的な理由から、また、特定の状況下では既存の法的義務に反することから、順守は難しいと考える当事者は多いと思われます。

国際グループに所属するすべてのクラブが、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](mailto: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。）