

CIRCULAR

Ref: 08/20 2020年5月

アウトライン

- 2020年5月14日、米国はP&Iクラブなど海上保険会社や船主、用船者といった幅広い業種を含む海運業界全体に対し、Global Maritime Advisory (以下、ガイドンス)を発行しました。
- 本ガイドンスはイラン、シリア、北朝鮮に関する制裁についてのこれまでの勧告を更新、拡大したものです。
- 本ガイドンスは、米国制裁違反リスクを伴う事業を行う企業に対し、米国政府が期待するレベルの「相当な注意義務」(デューデリジェンス)および法令遵守に則った事業活動についての詳細情報を提供しています。

メンバー各位、

国際グループ米国の海運業者に対する経済制裁ガイドンスへの対応

2020年5月14日、米国はP&Iクラブなど海上保険者や船主、用船者といった幅広い業種を含む海運業界に対し、Global Maritime Advisory (以下、ガイドンス)を発行しました。ガイドンスは[こちら](#)よりご覧いただけます。

本ガイドンスはイラン、シリア、北朝鮮に関するこれまでの勧告を更新、拡大したものです。本ガイドンスは、米国制裁違反リスクを伴う事業を行う関係者に対し、米国政府が期待するレベルの「相当な注意義務」(デューデリジェンス)および法令遵守に則った事業活動についての詳細情報を提供しています。イラン、シリア、北朝鮮を取り巻く制裁活動に特に重点的に適用され、米国および米国以外の企業のどちらにも関連する情報を記載しています。

本ガイドンスは海運業界の中でも、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
- 海運業界団体
- 商品取引業者、サプライヤー、およびブローカー
- 金融機関
- 船主、オペレーター、および用船者
- 船級協会
- 船長
- 船員配乗会社

米国政府は、海運業界のいずれかの関係者が制裁違反に関与した場合の判断基準を本ガイドンスにて示そうとしており、これはこの文書の重要な点と言えるでしょう。米国はこれまで、海運業界の企業が、制裁対象となっている国々に対し物資やサービスを提供していることに批判的であったという経緯があります。米国は法令遵守に対する取り組みが不十分である、または故意に制裁違反を行ったと考えられる企業を公表することで、制裁違反に対する措置としてきました。こういった措置は、対象となった企業に深刻な影響を与える可能性があり、極端な場合、事業活動の継続を妨げることになりかねません。

本ガイドンスにより、米国政府が期待する海運業界における法令遵守の実施レベルが明確化されるのであれば、歓迎すべきです。また、本ガイドンスの対象となっている海運業界の各セクターは、複雑な国内および国際的な規制の両方から従わねばならず、また要件・要求が対立することもある、という状況下にあることを理解するのも同様に重要なことです。

競争法、データ保護法、および SOLAS 条約などの国際条約の下で、守るべき要件が対立した場合の解決法は、本ガイドンスでは示されていません。また、本ガイドンスは、違法行為の疑いがある場合に、法的拘束力によって終了させることを困難にする可能性もあります。例えば、船主またはクラブが第三者機関や組織（公的機関、民間機関にかかわらず）に対し、自主的に情報開示を行う際は、事業を規制する管轄司法当局による指示でない限り、十分な注意が必要です。例えば、英国に拠点を置くクラブの場合、監督当局あるいは制裁執行機関が、加入船舶の情報を開示するよう指示することがあります。それらは監督当局やその他関係当局あるいは制裁執行機関による規則に従ってクラブが保持している加入船舶の情報です。しかし例えば、あるクラブが商業データベースに自主的に情報提供した場合は、データ保護法または競争法違反とみなされる可能性があるのです。

本ガイドンスで、船舶の AIS 機器についての使用、または誤使用について取り上げていることは特筆すべき点でしょう。SOLAS 条約で認められていない状況下で AIS の電源を切る、といったような異常または疑わしい活動を監視することの重要性については、海運業界のすべての関係者にとって、疑う余地もないことです。現在、国際グループのすべてのクラブは、高リスク地域に入るすべての船舶の AIS 信号を監視しており、前回発行した回覧 7/20 にて、AIS と船舶の監視についてお知らせしたとおりです。

本ガイドンスは、船主は、取引先が運航あるいは所有する船舶の AIS 履歴を、評価し調査する立場にあるという意味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。本ガイドンスは、次のような船舶の継続的監視を提言していません。それは「第三者へのリース船舶を含めた船舶を対象とし、SOLAS 条約に従って AIS が常に作動し、改ざんが行われていないことを確実にすること、締約国は、AIS に加え船舶長距離識別追跡装置 (LRIT) を使用して 3 時間ごとに LRIT 信号を受信できるよう検討すること」を提言しています。LRIT は外部からアクセスができないクローズドシステムで、旗国が利用できるものであり、一般的に民間は LRIT データを使用できません。この理由だけでも、本ガイドンスを遵守することは難しいと思われるます。

本ガイドンスではさらに、取引先はすべての新顧客の AIS 履歴を調査すべきであり、「SOLAS 条約に違反する AIS 改ざんの履歴がある船舶との取引は拒否する」よう提言しています。これらの要求は、メンバーにとっては大きな負担となるかもしれません。船舶の AIS 送信は、高密度海域や輸送中、寄港の際に、衛星が即位データをうまく受信できず、しばしば失われることがあります。メンバーにおかれては、既存の契約を打ち切る前、または新規事業を辞退する前に、独立したアドバイスを求めるか、または評判の良い AIS モニタリングのサービスプロバイダに相談することを提言いたします。

本ガイドンスはまた、適切な顧客の身元確認 (KYC) と顧客の顧客の身元確認 (KYCC) を行う必要性を強調しています。多くの商品取引の方法は顧客の身元確認を複雑なものにしているため、制裁違反ととられかねない部分がないか、多数の関係者は気をもんでいるのです。

米国の一次および二次的制裁規定を遵守しないことが厳しい帰結を招くのは前述したとおりです。米国が海運業界に対し、制裁違反と判断する際の基準について模索し、ガイドンスを提供したのであれば、歓迎すべきことです。しかし、ガイドンスによる要求のうちいくつかは実務的理由、またはある状況下では既存の法律と折り合わないことから、遵守が難しいと思われる方も多いでしょう。

国際グループのすべてのクラブは同様の回覧を発行しています。