

第13回JMC海事振興セミナー

# 「外航海運による制裁リスクへの対応 - リスク・マネジメントの観点から」

2025年12月22日

日本郵船株式会社 法務・フェアトレード推進グループ



日本郵船

# 目次

- 1. 近年の動向**
- 2. 主な経済制裁**
- 3. Shadow Fleet (Dark Fleet)**
- 4. リスク・マネジメント**
- 5. 国際海上輸送に関する制裁事例**

## 1. 近年の動向

- 2006年7月15日：国連安保理決議1695 - 北朝鮮によるミサイル発射に対する非難決議
  - 更に、同年10月9日に実施された同国による核実験を契機とし、国際的な経済制裁が始まる。
- 2006年12月23日：国連安保理決議1737 - 核開発疑惑を契機としたイランに対する国際的な経済制裁の開始
- 2014年3月21日：ロシアによるクリミア共和国併合
- 2016年1月16日：イラン核合意に基づく欧米諸国による対イラン制裁解除（「Implementation Day」）
  - 米国制裁：従前は、US Nexusの有無にかかわらず、イランと取引を行うと米国市民でなくとも米国による経済制裁の対象となつた（二次制裁）。しかし、2016年1月16日以降、二次制裁は解除され、US Nexusがない限り、イランとの取引が可能となつた。
- 2017年9月11日：国連安保理決議2375 - 北朝鮮船籍の船舶への瀕取りの禁止化
- 2018年8月7日：イラン核合意からの離脱に基づく米国によるイラン経済制裁再開
- 2022年2月24日：ロシアによるウクライナ侵攻開始
- 2025年9月28日：国連安保理決議に基づくイランに対する経済制裁の再開（「スナップバック」）

## 2. 主な経済制裁

### アメリカ

#### ■ 制裁プログラム

##### ■ 包括的制裁プログラム

- 特定の国家・地域との貿易等を包括的に禁止する。以下の国・地域を対象とする。
  - イラン・北朝鮮・キューバ・ロシアによるウクライナ占領地（クリミア地域・ドネツク人民共和国（自称）・ルハンスク人民共和国（自称））

##### ■ 選択的制裁プログラム

- 特定の個人・団体に対する資産凍結、取引禁止等の制裁実施を指す。典型的には、後述するSDN Listに掲載される手法が挙げられる。

#### ■ 制裁の種類

##### ■ 一次制裁（Primary Sanction）

- 米国との接点（U.S. Nexus）を有する取引に対する制裁。U.S. Nexusがなければ一次制裁の対象とならない。

- U.S. Nexus : ①米国人又は米国企業による取引、②米国内で行われる取引、③米国ドルによる決済取引

##### ■ 二次制裁（Secondary Sanction）（域外適用）

- 米国との接点（U.S. Nexus）の有無にかかわりなく、科される制裁。典型的な制裁手法としてはSDNの対象とされ得ることが挙げられる。この二次制裁のリスクを回避するため、たとえ、U.S. Nexusが含まれていなくともSDN対象者との取引を極力避けることになる。

## 2. 主な経済制裁

### アメリカ

- Specially Designated Nationals and Blocked Persons List (「SDN List」)
  - 米国財務省の一部局であるOffice of Foreign Assets Control (「OFAC」) により規制対象として指定された個人・団体・財産（船舶等）。
  - SDN対象者による米国内資産は凍結される他、SDN対象者と、米国との接点（U.S. Nexus）を有する取引を禁止されている。
  - 50%ルール：SDN対象者により直接又は間接に50%以上の持ち分を保有されている企業との取引も米国政府による制裁の対象となる。このため、取引先の審査について、その取引先だけでなく、親会社がSDNの対象となっているか否かも確認しなければならない。
- Sectoral Sanctions Identification (「SSI」) List
  - SDN Listと同様に、OFACにより規制対象として指定された個人・団体・財産（船舶等）のリストをいう。ロシアを対象とする。
  - SSI List対象者と、米国との接点（U.S. Nexus）を有する取引を行う場合、特定の期間以上の与信行為が禁止される。融資行為はもちろんのこと、取引における支払い時期の設定についても与信行為とみなされる。

## 2. 主な経済制裁

### アメリカ

- Non-SDN Chinese Military-Industrial Complex Companies List (NS-CMIC List)
  - 指定された中国の軍産複合体企業について、US personによるその有価証券売買が禁止される。
- Cuba sanction
  - キューバに寄港した船舶は、出帆後180日間、米国での貨物の積み揚げが禁止される。
- North Korea sanction
  - 北朝鮮に寄港した船舶は、出帆後180日間、米国に寄港できない。



## 2. 主な経済制裁

### EU

- ロシア制裁パッケージ（「package of sanctions against Russia」）
  - EUは、2022年2月24日のロシアによるウクライナ侵攻以降、数多くのロシア制裁パッケージ（「package of sanctions against Russia」）を実施した。
  - 本日（2025年12月22日）時点で合計19のロシア制裁パッケージを実施している。
- Sanction list
  - ロシアによるウクライナ侵攻以降、制裁対象者が増加し、現在は2700を超える個人・団体・船舶等が対象となっている。
  - 対象者に対し、資産凍結、EU域内入国・通過禁止及び資金提供禁止の措置が取られる。
  - SDN Listと異なり、対象者との取引自体は禁止されていない。取引禁止については別のプログラムが用意されている。
- 海事関係
  - ロシア船籍のEU寄港禁止
  - 特定船舶（shadow fleet）のEU寄港禁止（2025年10月23日時点で557隻）
  - 海事関連の部品・技術等のロシアへの輸出禁止

## 2. 主な経済制裁

### 日本

- 北朝鮮関連船舶（「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」）
  - 以下の船舶の日本寄港は禁止されている。
    - 北朝鮮船籍の船舶
    - 2016年2月19日以降に北朝鮮に寄港した外国船籍の船舶
    - 2016年12月9日以降に北朝鮮に寄港した日本船籍の船舶
    - 国連安保理決議により指定された船舶

### Price Caps制度

- 2022年12月5日、EUの他、G7及び豪州がPrice Caps制度を採用した。
- 特定の価格を超えたロシア産原油等の輸送について、海上サービスや保険サービス（船舶保険・P&I保険）等が禁止される。
  - Price Caps制度参加国の企業はこれらサービスを提供しないため、ロシアから第三国への原油等の輸送に対する大きな制限となった。
  - 特に、International Group of P&I ClubによるP&I保険が提供されなくなる結果、適切な海運輸送が困難となる。
- 特定の価格を超えていない場合でも、荷主は航海毎に宣誓書を船主に提出しなければならない。船主は、保険手配の際、この宣誓書を保険会社に提出する必要がある。

## 2. 主な経済制裁

### 中国

- 「信頼のおけない法人等のリストに関する規定 (Provisions on the Unreliable Entity List)」（2020年9月19日公布）
  - Unreliable Entity Listに掲載された外国法人に対して、中国に関連する輸入・輸出活動の制限・禁止や中国への投資の制限・禁止、関連する外国の法人の人員の中国入国制限・禁止、罰金の賦課、その他の必要な措置が取られる。
- 「外国の法律およびその他の措置の不当な域外適用への対抗に関する規則 (Rules on Counteracting Unjustified Extra-territorial Application of Foreign Legislation and Other measures)」（2021年1月9日公布）
  - 外国制裁法規により、中国の国民や団体等が外国との貿易等が禁止・制限された場合、そのような事案を30日以内に、中国当局に報告しなければならない。
  - 中国当局は、外国制裁法規の不当な域外適用が存在すると認定した場合、「かかる外国制裁法規を承認しない、執行しない、かつ遵守しない」旨の禁止令を出すことができる。
  - 外国企業が外国制裁法規を遵守するために中国企業の適法な権益を侵害した場合、中国企業は、当該外国企業に対し損害賠償を請求することができる。
  - 外国の法律及び措置の不当な域外適用に対して、中国政府は実際の状況及び要求に基づいて、必要な報復措置を探ることが出来る。

## 2. 主な経済制裁

### 中国

- 「反外国制裁法」（2021年6月10日公布）
  - 外国政府が、中国に対して抑制、制圧を行い、中国の国民、組織に対して差別的措置をとり、中国の内政に干渉した場合には、中国政府は応分の対抗措置をとることができる。
  - 中国に対する「差別的規制措置」の制定、決定、実施に直接もしくは間接的に関与した個人、組織を「対抗手段対象者リスト(List of Targets of Countermeasures)」に掲載し、中国への入国禁止、資産凍結、活動・取引の禁止・制限、その他の報復措置をとることができる。
  - 2025年3月24日に、その実施規定が施行された。



### 3. Shadow Fleet (Dark Fleet)

#### 小史

- 北朝鮮への国際的制裁が強化された2010年代半ば以降、同国による洋上での船舶間の物資の積み替え（「瀬取り」又は「ship-to-ship transfer」）が活発化した。
- 2018年に開催されたIMO第105回法律委員会にて、船籍の不正登録に対する措置を検討することが決定した。
- 2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻以降、ロシアの原油輸送に対する経済制裁を回避するため同国によるshadow fleetが増加し、世界的な問題となる。

#### 「Shadow Fleet」とは？

- IMOによる2023年12月6日決議では以下のとおり定義された。

制裁を免れるため、安全・環境規制の遵守を回避するため、保険費用を回避するため、又はその他の違法行為に従事するために違法な運航に従事する船舶をいう。以下の行為を含む。

- 国際規則や確立された厳格な業界基準・ベストプラクティスに従わない危険な運航を行うこと
- 意図的に旗国および寄港国による検査を回避すること
- 適切な責任保険やその他の財務的保証を維持しないこと
- 意図的に商業的なスクリーニングや検査を回避すること
- 乗船者の福祉と安全、海洋環境の保護を保証する透明性のある企業ガバナンス方針の下で運航しないこと
- 正当な安全またはセキュリティ上の理由がないにもかかわらず、AISやLRITの送信を停止したり、船舶の実際の識別情報を隠すなど、船舶の検出を回避する措置を意図的に講じること

### 3. Shadow Fleet (Dark Fleet)

#### リスク

- 不正な船籍登録や頻繁な船籍国の変更により、船舶に必要とされる検査が行われず、船舶のコンディションが非常に低い。加えて、スクラップ間近の老齢船がshadow fleetと利用される場合が多い。このため、海難の多発が懸念される。
- Ship-to-ship transferやAIS送信停止が行われるため、航海のリスクも高い。
- International Group of P&I ClubsからP&I保険を調達していないため、海難事故の被害者に対する十分な補償を期待できない。
- 経済制裁のため解撤を引き受ける企業がおらず、適切な処理ができない。

#### 対策

- Shadow Fleet、その船主・船舶管理人等に対する制裁。
- 船舶売買のモニター
- 船籍国による管理強化
- 船籍不正登録の防止



## 4. リスク・マネジメント



### 米国政府推奨の施策

- 2019年5月3日「A Framework for OFAC Compliance Commitments」
  - OFACにより作成された経済制裁遵守体制のためのガイダンス。
- 2020年5月14日「Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices」
  - 海運業について10業種に分けた詳細なガイドが付属し、北朝鮮、イラン及びシリアに対する経済制裁の詳細な解説書も付属する。
- 2023年12月11日「Know Your Cargo: Reinforcing Best Practices to Ensure the Safe and Compliant Transport of Goods in Maritime and Other Forms of Transportation」
  - 海運業向けに作成された船積貨物確認の必要性を説いたガイダンス。
- 2024年3月6日「Obligations of foreign-based persons to comply with U.S. sanctions and export control laws」
  - 米国外の団体に対し同国経済制裁遵守の必要性を説いたガイダンス。
- 2024年9月11日「Sanctions Risks Related to Petroleum Shipments involving Iran and Syria」
- 2024年10月21日「Updated Price Cap Coalition Advisory for the Maritime Oil Industry and Related Sectors」
- 2024年10月31日「Sanctions Guidance for the Maritime Shipping Industry」
  - 海運業界の経済制裁遵守のために具体的な違反事例を挙げたガイダンス。
- 2025年4月16日「Guidance for Shipping and Maritime Stakeholders on Detecting and Mitigating Iranian Oil Sanctions Evasion」

## 4. リスク・マネジメント

### EU推奨の施策

- 「Six tips for creating your organisation's own Sanctions Compliance Programme」
  - EUのサイトで紹介されている経済制裁遵守のためのプログラム。
- 「The ‘Best Efforts’ Rule under sanctions targeting Russia and Belarus」
  - 2024年6月24日に発表された第14次ロシア制裁パッケージでは、EUの企業が所有・コントロールするEU域外の団体がEU経済制裁を順守するよう、当該EU企業は最善の努力を尽くすことが義務化された。その義務についてのガイダンス。

### ポイント - **リスクベースアプローチ**

- 網羅的に全てのリスクに対処するのではなく、自社における現実的リスクを特定・評価し、そのリスクの高低にしたがい対策を講じる。
- 会社の規模、業務水準、事業内容、顧客の性質、取引先、事業の場所等の要因により、施策を検討しなければならない。One-size-fits-allの施策は存在しない。
- OFACが発行した「Economic Sanctions Enforcement Guidelines」では、OFACは、違反行為についてcivil penaltyを検討する際、どのようなcompliance programが導入されていたかが考慮される。

## 4. リスク・マネジメント

### 米国政府推奨の施策

- Sanctions Compliance Programの導入
  - Sanction Compliance Programsは、① management commitment、②risk assessment、③internal controls、④testing and auditing、⑤trainingの5つの要素で構成されていなければならない。
- AISの履歴確認・航海中の本船モニター
- 取引先の身元確認 (Know your customer)
- Supply Chain Due Diligence
  - 輸送する貨物が経済制裁又は輸出規制の対象となるかの確認
- 契約によるリスク回避
  - BIMCOによるsanction関係条項
    - Sanctions Clause for Voyage Charter Parties 2020
    - Sanctions Clause for Time Charter Partis 2020
    - Sanctions Clause for Contracts of Affreightment (GENCOA) 2022
    - Sanctions Clause for Container Vessel Time Charter Parties 2021
    - AIS Switch Off Clause 2021
- 経済制裁対応に関する業界内での情報交換

## 4. リスク・マネジメント

### EU推奨の施策 (Sanctions Compliance Programme)

- Conduct a risk assessment
  - 自らの事業にどのような経済制裁リスクがあるかを特定し、優先順位をつける。
  - 高い優先順位のリスクから対策を設定する。
- Demonstrate management commitment
- Train and raise awareness
  - Sanctions compliance programmeを書式化した上で、従業員にその必要性を認識させる。
- Undertake counterparty and transaction due diligence
  - 潜在的な経済制裁リスクを特定し、その発生を防ぎ、管理するよう取引に関するdue diligenceを実施する。
- Internal reviews and audits
  - Sanctions Compliance Programmeの実効性につき監査を行う。
- Record-keeping
  - Sanctions Compliance Programmeの記録を残すことにより、合理的なdue diligenceを尽くしたことの証明できるようにする。

## 5. 国際海上輸送に関する制裁事例

### 定航船社

- 2011年8月16日、OFACは、米国外の大手定航船社の米国現法が、その経済制裁違反に  
関し和解金USD374,400を米国政府に支払ったことを発表した。
- 当該米国現法は、2004年末から2008年春にかけて以下の違反行為を行った。
  - 少なくとも2回、スーダンへの貨物の輸出に関与した。
  - 当該定航船社グループが提供したキューバ、イラン又はスーダンと第三国間の海上輸  
送28件につき、その運賃の支払いを受け取った。これらの取引総額は凡そ  
USD402,265に上る。
- 基礎的な罰金額はUSD640,000だったが、以下を勘案されて減額された。
  - 第三国からキューバ及びイラン向けの貨物は農産物や医療品としてOFACより許可さ  
れる可能性があった。
  - 当該定航船社グループは再発防止策を講じた。
  - 当該米国現法は、過去5年間、OFACによる制裁の対象となつたことがなかった。
  - 当該定航船社グループは、関係する情報をOFACに収集・提供したり、時効停止に応  
じるなど、OFACによる調査に協力的だった。

## 5. 国際海上輸送に関する制裁事例

### 物流会社

- 2022年4月25日、OFACは、米国外の大手物流会社が、その経済制裁違反に関し和解金 USD6,131,855を米国政府に支払ったことを発表した。
- 当該物流会社は、グループ会社を含めて、2013年1月から2019年2月にかけて以下の違反行為を行った。
  - 北朝鮮、イラン又はシリアに関連する海上、航空及び鉄道輸送並びにSDN List対象者との取引に関し、支払いや受け取り等の2,958回の送金に関与した。
  - その送金総額はUSD48,409,909に上る。
  - 米国の金融機関又は米国の金融機関の海外支店を通じて決済が行われた。
- 当該物流会社は、2007年より多くの企業買収を重ねたことにより事業が急拡大し、実効性あるsanction compliance programを実施できていなかった。
- 2015年5月、当該物流会社は、銀行からの指摘により。米国経済制裁違反の可能性を認識した。その後、同社は、従業員に対し経済制裁遵守を促し、更には、2017年2月、経済制裁の対象となっている地域との輸送をシステム上できないようにした。
- 基礎的な罰金額はUSD826,431,378だったが、以下を勘案されて減額された。
  - 当該物流会社は、自発的に経済制裁違反をOFACに申告し、OFACによる調査に協力的だった。
  - 自社だけでなく、代理店やブローカー、下請けにまでsanction complianceを導入するなど、率先して再発防止に努めた。

## 5. 国際海上輸送に関する制裁事例

### 物流会社

- 2024年12月13日、OFACは、米国の大手物流会社が、その経済制裁違反に関し和解金 USD257,690を米国政府に支払ったことを発表した。
- 当該物流会社の5つの海外子会社（中国、スペイン、カナダ、豪州及びペルー）は、2018年11月から2022年2月にかけて、イラン発着の輸送、イラン又はキューバ製製品の輸送及びイラン航空との取引等、計82の輸送に関与した。
- これら子会社は、近年、当該物流会社に買収されたが、システム統合がされておらず、またsanctions compliancesも導入されていなかったため、今回の経済制裁違反につながった。2022年の当該物流会社の内部監査により発覚した。
- 基礎的な罰金額はUSD28,629,270だったが、以下を勘案されて減額された。
  - 当該物流会社は、自発的に経済制裁違反をOFACに申告し、OFACによる調査に協力的だった。
  - 2022年に経済制裁違反事例が発覚した後、確認できるまで潜在的なリスクある輸送を禁止し、task forceを組成し、sanctions compliancesのシステムを改善するなど、再発防止に努めた。



# 日本郵船

#### 免責事項

本資料は、電子的または機械的な方法を問わず、当社の書面による承諾を得ることなく複製又は頒布等を行わないようお願いします。

#### Legal Disclaimer

No part of this document shall be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of NYK Line.