



米国国務省



米国財務省



米沿岸警備隊

北朝鮮制裁勧告

発出日： 2019年3月21日

表題： 北朝鮮の違法海運慣行対処に関する更新ガイダンス

米国財務省の外国資産管理局（OFAC）は、米国国務省と米国沿岸警備隊とともに、2018年2月23日に公表された勧告を更新する。本勧告は、北朝鮮の不正な海運慣行に関する情報と、当該慣行への関与のリスクを低減する方法に関する追加ガイダンス、特定の寄港地を示す新しい図、および3つの新しい附属書を提供する。米国政府は、船舶所有者、管理者、運業者、ブローカー、船籍登録機関、石油会社、港湾運業者、海運会社、分類サービス提供者、保険会社、金融機関を含む、海運業界と関連商業機関に關与する全当事者に、北朝鮮の違法海運慣行を特定するべく適切な管理を実施するために、本勧告に説明されている慣行に注意を払うよう推奨する。

北朝鮮は米国や国連の断固とした制裁措置にもかかわらず、特に精製石油と石炭の洋上での違法積み替え（瀬取り）により制裁を回避し続けている。2018年には、北朝鮮の港湾は、国連が禁止する瀬取りにより調達された少なくとも263隻のタンカー分の精製石油の引き渡しを受けてきた。これらのタンカーが引き渡し時に完全に積載されていれば、国連安全保障理事会決議（UNSCR）2397により許容された精製石油量（すなわち、年間50万バレル）の7倍半以上である378万バレルを輸入したことになる。

北朝鮮は、精製石油の不法輸入継続に加えて、トンキン湾での石炭の輸出を再開した。2017年8月に採択されたUNSCR 2371は北朝鮮原産の石炭の調達を全面禁止しており、2017年12月に採択されたUNSCR 2397は北朝鮮の石炭を含む部門別物品の貿易収入が北朝鮮政権の核兵器や弾道ミサイル計画に貢献していることを認めている。米国は、北朝鮮の核兵器や弾道ミサイル計画に資金を提供する違法収益取得の策謀を促進するような、海運業界を含むものこれに限定されない様々な業界の人々を対象にした制裁権限を行使し続ける。

本勧告には5つの附属書が含まれているが、そのうち3つは新しいものである。最初の附属書は、OFACにより個人が制裁を受ける根拠になりうることの包括的ではないリストを含め、海運産業に関連する米国と国連の



制裁の概要を提供している。2つ目は、精製石油製品とその他の禁止品の瀬取りを行う能力の装備が知られている 28 隻の北朝鮮タンカーの最新リストを提供する。第 3 の新しい附属書は、北朝鮮に関連する違法行為への関与を回避するためのベストプラクティスに関する具体的なガイダンスを国連加盟国と関連業界関係者に提供する。新しい第 4 の附属書には、精製石油を北朝鮮のタンカー船との間で違法積み替えする瀬取りに関与したと考えられる 18 隻の船舶のリストが掲載されている。第 5 の新しい附属書は、米国政府が北朝鮮原産の石炭を輸出したと考えられる 49 隻の船舶のリストを提供している。

米国は、オーストラリア、カナダ、フランス、イタリア、日本、英国とともに、国際海事機関（IMO）においてこれらの不正慣行を強調し、全 IMO 加盟国にこれらの不正な海運行為への注意を呼びかけるとともに、関連する IMO 法規に含まれる要件とガイダンスを全加盟国に喚起させた。その結果、IMO は 2019 年 3 月 5 日に回覧書 MSC.1/回覧 1602 を発行し、加盟国と他の海洋産業の利害関係者に対して、北朝鮮の不正慣行についての注意を喚起した。米国は、国連加盟国、港湾監督当局、船籍登録機関が、その司法管轄内の関係者全員にこの勧告の提供を要請する。

北朝鮮が使う不正な海運活動

北朝鮮および他の違法を行う者が出発地と目的地を含む船舶と貨物の身元を曖昧にするために使用している戦術は次のとおりである：

•**自動識別システム（AIS）の無効化**：AIS は、国際的に認められた海上安全・航行関連システムであり、非常に高い周波数の電波を介して、最低限、船舶の識別情報と特定の航行・位置データを送信する。海上人命安全条約は、国際海上の特定クラスの船舶が自動放送を維持することを義務付けている。北朝鮮船籍の商船は多くの場合、AIS のトランスポンダーを意図的に無効にして船舶の動きを隠している。同様に、北朝鮮が瀬取りを行う相手船舶は、通常、違法取引を促進するべく探知を回避するために、AIS を無効にする。この戦術は、北朝鮮籍船舶や北朝鮮貿易に関わる第三国船舶のいずれに活用されているかにかかわらず、国際的な規制に違反しており、北朝鮮に関連する貨物のおよび船舶の出発地や目的地を隠すために行われることが多いため、違法である可能性の高い行為を示唆するものとして要注意である。国連安全保障理事会 (UNSC) 1718 委員会の専門家パネル (PoE) は 2019 年 3 月 5 日に報告書を発表し、保護、損害保険・再保険会社、石



油製品取引、精製、ならびに生産会社が関連地域で操業する危険な状態にある船舶のための契約に“AIS のスイッチを切る条項”および AIS スクリーニングを含めるよう推奨している。¹

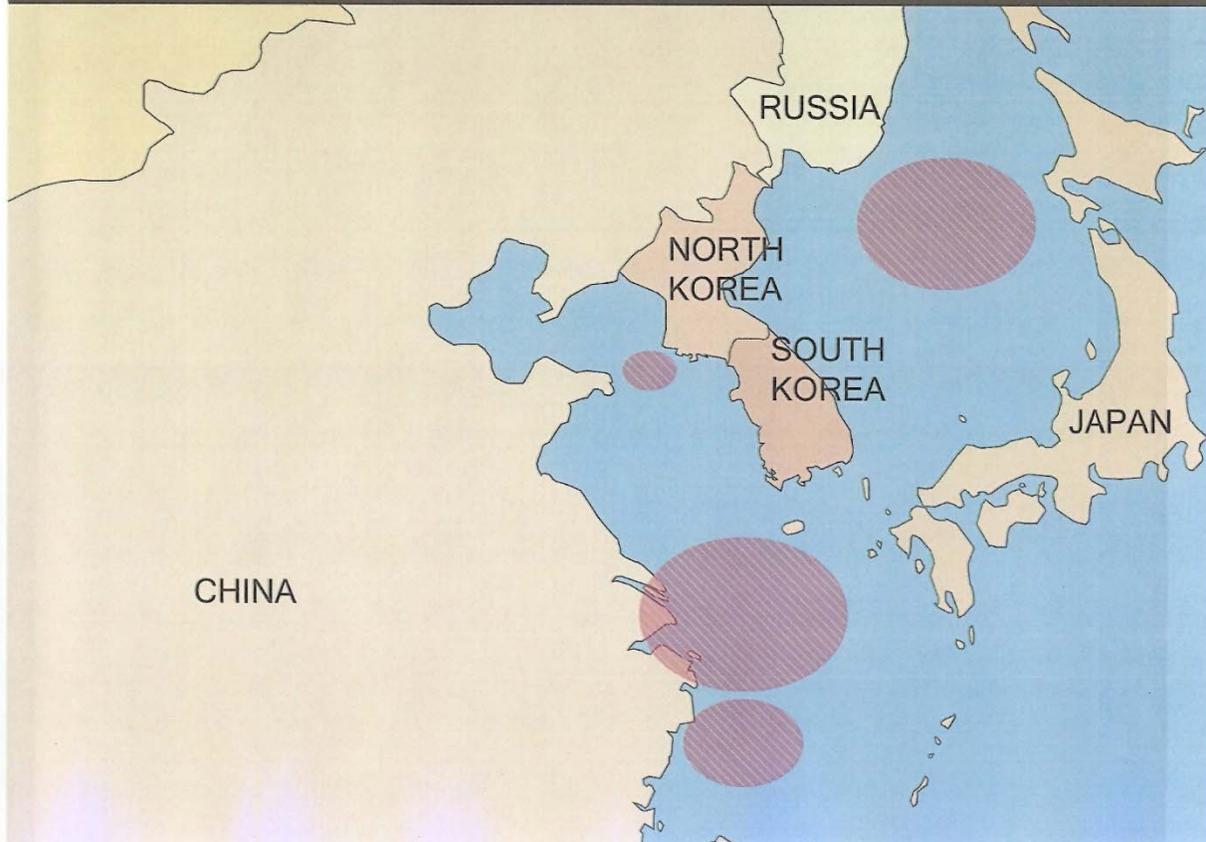
•**物理的に船舶の識別情報を変更する**：一定の重量を超える海洋船舶は、船舶の船体あるいは主甲板上の部分のいずれかの目に見える場所に、船舶の名称と IMO 番号（固有の 7 桁の船舶識別コード）の表示が義務付けられている。船舶の IMO 番号は、船舶の所有権や名称の変更にかかわらず恒久的であるよう意図されている。北朝鮮船籍の船舶は船舶名や IMO 番号を不当に塗りつぶし、船舶の身元を不明瞭にし、違う船舶を装ってきた。2019 年 3 月 5 日の UNSC PoE 布告書で指摘されているように、国連が指定したユクタンは虚偽の AIS を送信することによって船舶だましを行い、別の船舶の IMO 番号を使用した。

•**瀬取り**：瀬取りは、港湾ではなく洋上で船舶から別の船舶に貨物を積み替えることである。瀬取りにより、積み替えされる貨物の出発地や目的地を隠すことができる。北朝鮮は、精製石油製品の瀬取りをする能力を備えた少なくとも 28 隻のタンカー、ならびに少なくとも 33 隻の石炭を輸送できる船舶を運航している。船舶の名称と IMO 番号の関連リストについては、附属書 2、4、5 を参照のこと。ただし、北朝鮮が違法貿易に従事する船舶は身元を隠そうとするため、名称は変更され、IMO 番号は不明瞭にされる可能性がある。以下の地図は、精製油の瀬取りがよく行われる地域を示している。

¹ 2019 年 3 月 5 日公表の UNSC PoE 報告書はここで見つけることができる：
https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718/panel_experts/reports.



North Korea Ship-to-Ship Transfer Areas



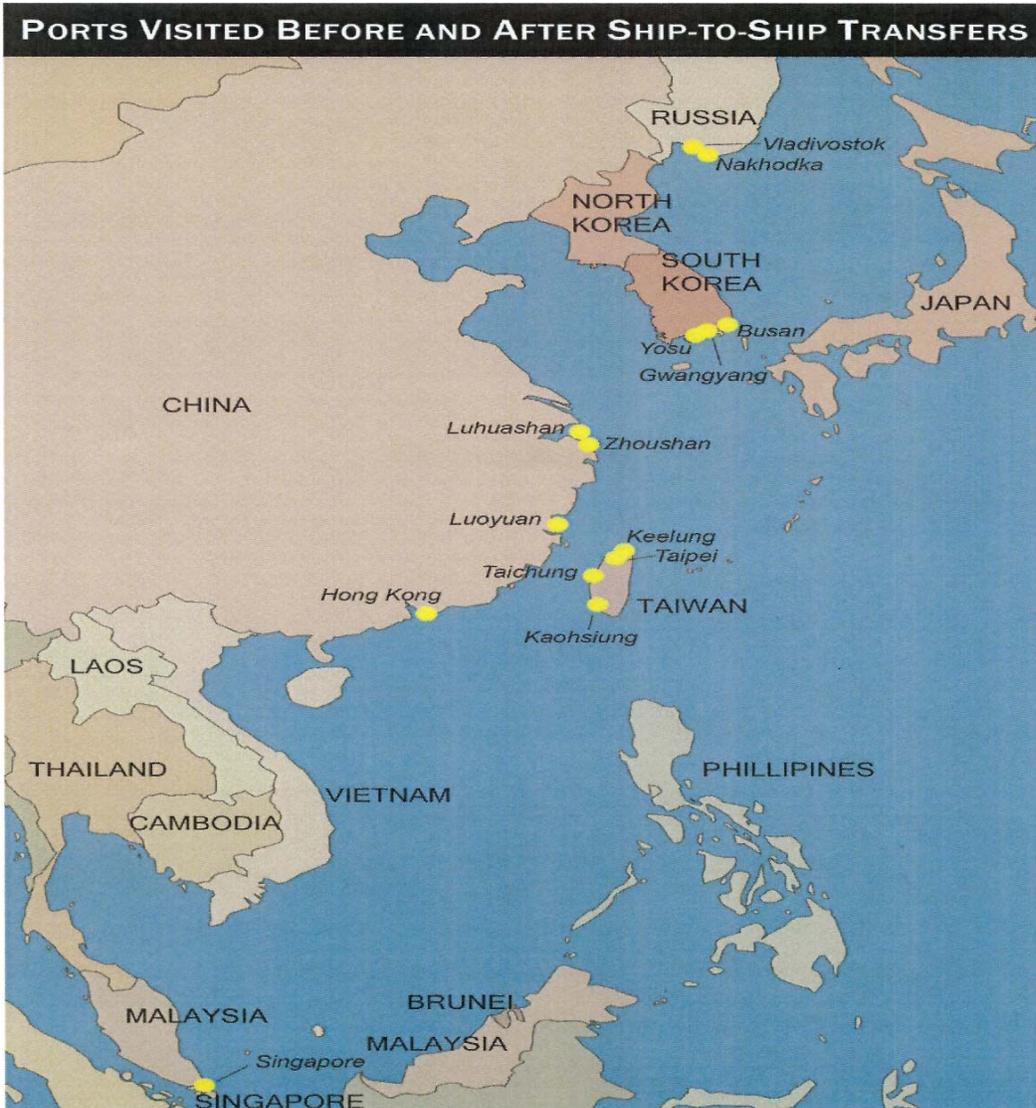
•**貨物および船舶文書の改ざん**：特定の海運に関与する当事者、物品、および船舶を全ての当事者が理解することを確保するため、完全で正確な出荷文書が不可欠である。船荷証券、原産地証明書、請求書、梱包リスト、保険証書、ならびに最後の寄港地のリストは、通常、海運の取引に付随する文書の例である。北朝鮮はこれらの文書を日常的に改ざんして、貨物の起源や目的地を不明瞭にしている。

•**AIS 操作**：北朝鮮船籍の船舶は、AIS を介して送信されたデータを操作することがある。当該操作には、船舶名、IMO 番号、海上移動業務識別子（MMSI）、²あるいはその他の固有の識別情報を変更することが

²船舶は、船舶局、船舶地上局、海岸局、海岸地上局を個別に識別し、グループコールに参加するために、無線周波数のチャンネルを介してデジタル形式で伝送される 9 桁からなる MMSI を使用している。



含まれる。この戦術は、船の次の寄港地や航海に関するその他の情報を隠すことができる。次の図は、精製石油の瀬取り前後の寄港地を示している。



リスク低減措置



北朝鮮の不正行為は、船舶業界や、海運関連取引に関与する保険会社や金融機関などの他の関係者が使用する既存の制裁遵守管理の回避を意図している。以下の措置は、北朝鮮の不正な海運慣行によってもたらされるリスクを低減する可能性がある。

•**定期的な AIS 操作を特定するため船舶の履歴を調査する**：石油供給業者、船長、乗組員、ブローカー、船主、船舶管理者、船舶運用者、保険会社など、精製石油の瀬取りのサプライチェーンに関与する当事者は、デュー・デリジェンスの一環として、船舶が違法行為に関与する可能性があるかどうかを判断するために船舶の AIS 履歴を調査すべきである。トンキン湾での石炭輸入に関与する当事者は、同様の措置を講ずるべきである。

•**AIS の操作と無効化の監視**：船舶登録機関、保険会社、傭船者、船主、石油供給業者、港湾管理会社は、朝鮮半島周辺地域、東シナ海、あるいはトンキン湾での操業中に AIS を停止しているように見える船舶への調査を検討すべきである。AIS トランスポンダー操作の他の兆候も、当該船舶と契約を締結したり、サービスの提供を継続したり、（船舶の活動に関連した金融取引処理を含む）他の活動に関与する前に、調査されるべきである。サービス提供者は、東シナ海で稼働する石油やトンキン湾や瀬取りが発生するその他の地域において石炭を輸送する能力を持つ船舶の AIS 伝送を監視する必要がある。サービス提供者は、AIS を無効にしたり操作したりすることを調査の根拠にするよう契約の修正を検討すべきであり、それにより違法行為が特定された場合にはサービスや契約が終了する可能性がある。米国は、もし船舶が当該活動に従事する場合は保険が取り消されることを明確に述べた北朝鮮の海運の危険に関する回覧書を発行した国際保護賠償（P&I）クラブの行動を歓迎し、全ての関連商業組織が同じようにすることを奨励する。

•**持続的な AIS 放送を促進する**：トンキン湾を含む東アジアと東南アジアの港湾監督当局は、その管轄区域に到着し離脱する石炭輸送のタンカーや船舶に、AIS 放送の維持要件を喚起させるべきである。そうすることにより、海上人命安全条約の遵守が促進され、その地域の港湾当局は、AIS の操作と無効化が違法行為で要注意になることを船舶に喚起させるべきである。海運業界団体は、この勧告を、相互に関係する企業に回覧するか、あるいは独自のバージョンを作成して会員に回覧すべきである。

•**石油供給チェーンのデュー・デリジェンス**：石油会社にサプライチェーンの従業員が各受領者と取引先が北朝鮮のタンカーに油を供給していないことを保証するためにデュー・デリジェンスを行うことを義務付けるよう奨励し、特に上記の図で特定された瀬取り地域では、瀬取りを行う船舶の最終使用者の点検実施を義務付けるように奨励する。



•**瀬取りに先立って調査を行う**：3 ページの図で強調表示されている地域での瀬取りを行う船舶運航者は、北朝鮮船舶が虚偽の船舶名や IMO 番号を使用することを含む不正慣行を使って身元を隠す可能性があることを意識すべきである。船舶運航者は、そのような移転に関与する前に船舶名、IMO 番号、船籍を特定したことを確認し、船舶から船舶への積み替えには正当な事業目的があることを確認すべきである。

•**該当する全ての出荷文書を確認する**：北朝鮮船籍の船舶あるいは北朝鮮向けか北朝鮮発の海運に関与する取引を処理している個人や団体は、完全で正確な出荷文書を要求し検査するよう確認すべきである。当該出荷文書には、船舶、貨物、出発地、目的地、取引の当事者を含む基礎となる航海の詳細が反映されている必要がある。出荷文書が操作された兆候が少しでもあれば、不正行為の可能性を示す赤旗として要注意であり、取引を続行する前に全面的に調査する必要がある。さらに、船舶から船舶への積み替えに関連する文書は、基礎となる物品が文書に記載された港に配達されたことを実証するものでなければならない。

•**国際パートナーとの明確なコミュニケーション**：海運取引の全ての当事者が同じ制裁体制の対象となるわけではないので、明確なコミュニケーションは国際取引の重要なステップである。米国と国連の制裁義務および制裁遵守を保証するために必要な措置を取引に関与する当事者に明確に伝達することにより、関連する制裁プログラムのより効果的な遵守を保証することができる。海運業界に携わる関係者全員が、この勧告を自分のサプライチェーンの人たちと共有することを勧める。

•**利用可能なリソースの活用**：船舶所在地、船舶登録情報、船籍告知情報など、商用海運データを提供する組織がいくつかある。本勧告の以下の「北朝鮮制裁リソース」の部分に概説されているように、当該データは OFAC、国連および沿岸警備隊からの利用可能な情報とともにデュー・デリジェンスに組み込まれるべきである。

米国および国連の制裁体制侵害に対する罰則

船舶関連の取引に従事する個人や団体は、禁止された行動、あるいは制裁対象になる行動に従事する潜在的な結果を認識する必要がある。

OFAC は、経済制裁執行ガイドラインに示されているように、規制の明らかな違反を調査し、執行権限を行使する。北朝鮮に関する米国の制裁に違反する者は、民事罰金や刑事訴追に直面する可能性がある。北朝



鮮に関する米国の制裁措置の各違反は、295,141 ドルあるいは基になる取引価値の 2 倍かのどちらか大きい方の額を最大とする民事罰金の対象となる。³ OFAC の執行機関、経済制裁執行ガイドライン、最近の民事罰則、その他の執行措置に関する追加情報については、OFAC のリソースセンターを参照のこと。

さらに北朝鮮に関連する UNSCR は、UNSCR の義務の遵守を保証するための様々なメカニズムを提供している。UNSC の 1718 委員会は加盟国に、国連により制裁回避に指定された船舶を登録解除するよう義務付け、かつ加盟国に当該船舶が自国の港湾に入港するのを拒否するよう指示することができる。船舶が国連禁止貨物を運搬していると疑う妥当な理由がある場合、国連加盟国は旗国の同意を得て公海上で当該船舶を検査するか、あるいは旗国が船舶に検査のために特定の港に向かうよう指示することができる。登録が確認できなかった船舶又は旗国によって登録解除された船舶は、国籍のない船舶として扱われ、検査を実施する国の法律の適用を受ける。

北朝鮮制裁のリソース

米国制裁規則違反の可能性の開示を含む、OFAC の制裁規定と要件に関する質問や懸念事項については、OFAC の遵守ホットライン（1-800-540-6322）あるいは OFAC Feedback@treasury.gov に問い合わせるのが望ましい。特定の OFAC ライセンスの要求を提出するには、<https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx> を参照のこと。

HIS マリタイムは、IMO 船舶番号付与制度の管理者である。個々の船舶の IMO 番号を確認するために、既存の IMO 番号は <https://gis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx> で確認できる。IHS マリタイムは、mailto: ship.imp@ihs.com あるいは以下の住所で E メールにより連絡することができる：IHS Maritime、Sentinel House、163 Brighton Road、Surrey CR5 2YH、United Kingdom。

米国沿岸警備隊は、米国国務省と連携して、制裁を通じての米国の敵対者対抗法タイトル III に従って、全ての米国港湾への入国を拒否される船舶のリストを管理している。当該リストは定期的に更新され、以下に掲載されている：<http://www.nvmc.uscg.gov/CAATSA.aspx>。当該リストは、OFAC が維持しているもの、また

³ 2018 年 3 月 19 日に修正された公法 114-74 の 701 項、2015 年連邦民事刑罰インフレ調整法改善法に従って、国際経済緊急権限法の違反に対して適用される最大の民事刑罰額を \$295,141 または基になる取引額の 2 倍に調整し、毎年その額を調整する。



は附属書 2 に記載されているものとは別のものである。リストについての質問は、portstatecontrol@uscg.mil、
米国沿岸警備隊本部港湾国家管理課に電話あるいは E メールで連絡することが望ましい。

北朝鮮船籍の船舶が国連の要件違反である瀬取りが疑われる場合を含め、潜在的な北朝鮮関連の国連
海運違反を報告するには、DPRKcargo@state.gov に E メールで連絡するのが望ましい。



附属書 1

海運業に関連した制裁の概観

保険会社、船籍登録機関、海運会社、金融機関、その他の船舶関連取引に関わる者は、北朝鮮に関する一つあるいは複数の制裁禁止事項の対象となる可能性がある。これらの禁止事項の概要は後で述べる通りだが、この勧告を検討する全ての個人と団体は、自らの活動に関連する全ての制裁義務を完全に理解するよう奨励される。この部分は本勧告の日付現在のものであり、最新の情報は下記の脚注に記載されたウェブサイトに記載されていることに注意してほしい。

米国は、次のことをとりわけ禁止している：⁴

- 北朝鮮政府あるいは朝鮮労働党の財産または財産への利権を含む取引・交渉。
- ほぼ全ての物品、サービス、技術の直接的・間接的な輸出入。
- 過去 180 日間に北朝鮮の港に寄港した船舶と、過去 180 日間に当該船舶と瀬取りを行った船舶が、米国の港に寄港すること、そして
- 北朝鮮に船舶を登録し、船舶が北朝鮮旗を掲げる許可を得て、北朝鮮船籍の船舶を所有、賃貸、運用、保証すること。

国連は、加盟国に対し、次のことをとりわけ禁止するよう求めている：⁵

- DPRK 船籍であるか、DPRK に所有され、管理され、または運用されている船舶を所有、賃貸、運用、傭船するか、あるいは当該船舶の分類、認証または関連するサービス、保険・再保険を提供すること。

⁴これらの禁止事項は、米国の金融システムを通過するものを含め、米国人あるいは米国内の取引に適用される。さらに本文書は説明のためだけのものであり、法的効力をもたない。本文書は、法的権限、行政命令または規制を補完・変更するものではない。北朝鮮に関する OFAC 禁止事項についての追加の詳細は www.treasury.gov/ofac を参照。

⁵全国連加盟国は、UNSCR が要求する制裁措置を実施する法的義務を負っている。北朝鮮関連の UNSCR は 1718 制裁委員会のウェブサイト <https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718> で見ることができる。



- 加盟国が、関連する決議によって禁止されている活動・品目の輸送に関与していると信ずる合理的な理由がある船舶への保険・再保険サービスの提供。
- 禁止品を運ぶことが疑われる北朝鮮船舶の燃料補給・点検整備の提供。
- 北朝鮮に供給、販売、または北朝鮮に譲渡されたか北朝鮮から譲渡された物品・品目の北朝鮮船籍の船舶との間での瀬取り、そして
- UNSC によって指定された場合、または UNSC 指定の人物・団体によって所有、管理、運用されていると信ずる合理的な根拠を提供する情報を国が有する場合の、船舶の入港。

米国政府は、北朝鮮からの物品輸入を包括的に禁止しているが、国連は加盟国に対し、以下のような輸入を禁止するよう求めている：

- 石炭
- 繊維製品
- 海産物
- 鉄と鉄鉱石
- 鉛と鉛鉱
- 銅
- ニッケル
- 亜鉛
- 金
- 銀
- チタン鉱石
- 希土類金属
- バナジウム鉱石
- 彫像と記念物
- 通常兵器
- 食品と農産物
- 機械



- 電気設備
- マグネシアおよびマグネサイトを含む土や石
- 木材
- 船舶
- 漁業権

同様に、米国政府は、米国あるいは米国人から北朝鮮への物品の輸出を包括的に禁止しているが、国連は加盟国に対し、以下の物品の北朝鮮への輸出禁止を求めている：

- 精製石油*（年間 50 万バレル以上）*
- 原油*（年間 400 万バレル以上）
- 航空燃料（航空機が北朝鮮に帰還するために必要な燃料を除く）
- ロケット燃料
- 凝縮液および天然ガス液
- 産業機械
- 全ての輸送車両（自動車、トラック、列車、船舶、航空機、ヘリコプターを含む）
- 鉄、鉄鋼、その他の金属
- 通常兵器
- 弾道ミサイル
- 大量破壊兵器および構成部品
- 高級品

* UNSC (a) によって設定された年次上限を下回る移転は、30 日以内に 1718 制裁委員会に完璧に報告されなければならない。(b) 北朝鮮の核・弾道ミサイル計画や他の UNSC 禁止活動に関連した個人や団体の関与があってはならない。(c) 北朝鮮国民の生計目的にのみ使用され、北朝鮮の核・弾道ミサイル計画やその他の UNSC 禁止活動のための収入を生み出すことは無関係でなければならない。これらの3つの条件のいずれかが満たされない場合、許可された年次上限を下回る取引であっても UNSCR 2397 に違反している。

UNSC 措置（国連加盟国が実施する）：



公海での行動：

- 船舶が禁止された貨物を運搬していると信じる合理的な根拠を提供する情報を検査国が保有している場合は、公海上で旗国の同意を得て船舶を検査する。（任意）
- 当該検査に旗国が協力する。（任意）
- 旗国が公海上での検査を許可することを拒否した場合、旗国が疑わしい船舶を必要とされる地方自治体による検査のための適切で便利な港に移動するように指示する。（義務）

領海内あるいは港内での行動：

- 船舶が禁止品目を輸送しているか、北朝鮮に関わる禁止活動に関与していると考えられる合理的な根拠がある場合、港内のいかなる船舶でも拘束し、検査し、凍結（押収）する。（義務）
- 船舶が禁止品目を輸送しているか、北朝鮮が関与する禁止活動に関与していると考えられる合理的な根拠がある場合、領海内でその管轄区域にあるいかなる船舶でも拘束し、検査、凍結（押収）する。（任意）
- 海、空、鉄道、道路で北朝鮮に出入りする貨物を検査する。（義務）

公海あるいは領海/港内での行動：

- 検査で発見された UNSCR により輸送が禁止されている物品を差し押さえ、処分する。（義務）

登録およびその他の旗国責任：

- UNSC の 1718 委員会が、公海上での検査、あるいは検査のための港への移動の許可を求める旗国の指示に従うことを拒否するものとして船舶を指定する場合、直ちに当該船舶の登録を解除する。（義務）
- UNSCR によって禁止されている活動や運搬品に関与していると国が信ずる合理的な根拠がある船舶の登録を解除し、分類サービスを停止し、DPRK によって所有、運用、管理されている船舶の登録を解除し、他の加盟国または船籍機関が制裁違反を理由に登録解除した船舶の登録を拒否する。（義務）
- 1718 制裁委員会によって指定された船舶をただちに登録解除する。（義務）
- UNSCR 違反に関与した船舶の登録を解除する場合、登録簿は登録解除証明の上に登録解除の理由を“北朝鮮に対する国連安全保障理事会決議の違反”と記載すべきである。（任意）

船長と乗組員にとってのリスク



•実際の所有権の移譲・登録の変更の場合を除いて、船舶は航海中あるいは寄港中に常時単一の旗国のもとでだけ旗を掲げることができ、旗を変更することはできない。有効な登録のためには、旗国と船舶の間に本物の繋がりがなければならない。便宜によって複数の船籍を主張する船舶は、いかなる船籍の保護も受ける資格がなく、船籍なしの船舶として扱われ、海上あるいは港湾内で検査・臨検を実施するいかなる国の管轄権にも従わなければならない。同様に、確認できない船籍を主張する船舶も船籍なしとして扱われ、検査を実施する国の法律の適用対象になる。

•船長および乗組員は、自分たちの船舶が適切な船籍を持ち整備されている点で、所有者、管理者、運用者に全面的な信頼を持たねばならない。義務付けられている登録、安全、公害防止、人員配置の証明書が合致しないと、義務付けられている連続概要記録が適切に維持されていない場合、これは当該船舶の登録が疑わしいものでありうることを船長および乗組員に警告する兆候である。

•登録に関して知りながら虚偽の主張をする船長と乗組員は、訴追の可能性を含む行為あるいは自分の資格に反する行為に対して責任がある。

所有権および管理に対するリスク

•船舶の所有者と管理者は、当該船舶が実行する全ての行為に対して究極的な法的責任があるので、当該船舶の運用者、用船契約者のために顧客文書記録について適切に知るべきである。

•所有者、運用者および管理者は、船舶が適切な船籍をもち旗国の要件を順守していることを保証するとともに、当該船舶の登録、連続概要記録、その他の義務付けられる証明書が最新のものであることを保証することに責任がある。不適切に、あるいは不正に船籍登録された船舶は船籍なしとして扱われ、検査・臨検を実施する国の法律の適用対象になりうる。

結果として制裁適用になりうる活動

米国の法令および行政命令による OFAC の指定：

米国の法律は、米国政府に対し、故意に、直接的・間接的に以下のことを行ったと判断される者に対して制裁措置を課すことを義務付けている：

•北朝鮮関連の行政命令あるいは UNSCR に指定されているか、北朝鮮関連の行政命令あるいは UNSCR で指定された者が所有・管理している船舶・航空機を運航・維持するために、相当量の燃料または補給品、燃料補給サービスを提供し、もしくは重要な単一・複数の取引を促進すること。



- 北朝鮮政府が所有・管理している船舶のための保険、登録、登録円滑化あるいは保険や登録を維持すること。

米国政府はさらに、以下のような人物を登録のため積極的に標的にする：

- 北朝鮮への重要輸出・輸入に関与する者。
- 北朝鮮の運輸業界で活動している者。

財務長官は、国務長官と協議の上、外国金融機関が、北朝鮮関連の行政命令により禁止されている人物との間での、あるいは当該人物を代理しての北朝鮮との貿易に関連して重大な取引を故意に行ったか、もしくは促進したと判断する場合、当該機関はその他の制約を受ける可能性があるとともに、米国内で代理口座を維持する能力を失う可能性がある。

国連指定：

安全保障理事会または UNSCR 1718（1718 委員会）に基づいて設置された制裁委員会は、他の違法手段を含め、北朝鮮の核関連その他の大量破壊兵器、弾道ミサイル関連計画に従事しているか当該計画への支援を提供しているいかなる個人や団体でも標的に絞った制裁措置（資産凍結、個人の場合は旅行禁止）の対象に登録することができる。

さらに、1718 委員会は、全ての国連加盟国によって課される様々な結果を伴うリストに船舶を列挙することができる。1718 委員会は、UNSCR2371（2017 年）の Paragraph 6 で承認されているように、北朝鮮関連の UNSCR によって禁止されている活動に従事し、あるいは DPRK からの禁止品の輸送したことに対して、世界的な港湾入港禁止の対象に船舶を列挙することができる。UNSCR2321（2016 年）Paragraph 12 で承認された委員会は、(a) 船籍取り消し、(b) 検査のための指定港への移動指示および後続措置、(c) 世界的港湾入港禁止、および/または (d) 資産の凍結（押収）の対象リストに船舶を列挙することができる。

最後に、船舶の貨物が、関連 UNSCR によって供給、販売、移転、あるいは輸出が禁止されている品目を含んでおり、かつ当該船舶が非協力的であると信ずる合理的な根拠を提供する公海上の船舶に関する情報を国が有する場合、1718 委員会は様々な措置を講じることができる。船舶の旗国が公海での検査に同意せず、かつ必要な検査のために適切で便利な港へ船舶を進めることを指示しなかった場合、もしくは当該船舶が公



海上での検査または当該港への移動を許すよう求める旗国の指示に従うことを拒否した場合、1718 委員会は、UNSCR2321（2016 年）のパラグラフ 12 で承認された資産凍結およびその他の措置のために当該船舶の指定を検討するものとする。さらに、1718 措置委員会が当該指定をしたとき、関連する旗国は直ちにその船舶を登録解除しなければならない。公海上で違法貨物を運んでいることが疑われる船舶の旗国の協力を受けていないいかなる国も、速やかに、1718 委員会に事件、船舶、旗国に関する詳細を記載した報告書を提出しなければならない。委員会はウェブサイト上で当該報告書を定期的に発表する。



附属書 2

石油の瀬取りを行う能力を備えた北朝鮮船舶

注：この附属書は、制裁リストでも、禁止対象の人物が利害を有する可能性がある船舶の包括的リストでもない。このリストの一部の船舶は、禁止対象の人物が利害を有する財産であるかもしれないが、この附属書に船舶を含めることは、禁止対象の人物が利害を有する財産であるという OFAC の判断を意味しない。制裁対象者は、OFAC の特別指定国民と禁止対象者リスト（SDN リスト） およびその他の制裁リストに掲載されており、[ここ](#)で検索することができる。

船舶名	IMO 番号
AN SAN 1	7303803
CHON MA SAN	8660313
CHON MYONG 1	8712362
CHONG RIM 3	8665131
JI SONG 6	8898740
KANG DONG	8977900
KU BONG RYONG	8983404
KUM PIT 1	8613578
KUM UN SAN	8720436
MA DU SAN	8021579
MU BONG 1	8610461
MYONG RYU 1	8532413
NAM SAN 8	8122347
PAEK MA	9066978



PO CHON	8848276
PU RYONG (別名 KUM UN SAN3)	8705539
RYE SONG GANG 1	7389704
SAEBYOL (別名 CHONG RIM 2)	8916293
SAM JONG 1	8405311
SAM JONG 2	7408873
SAM MA 2	8106496
SONG WON	8613360
TONG HUNG 5	8151415
UN PHA 2	8966535
WAN HENG 11 (AKA KUM JIN GANG 3)	8791667
YU JONG 2	8604917
YU PHYONG 5	8605026
YU SON (別名 Y CHUN)	8691702



附属書 3

違法な北朝鮮海上貿易を回避するための 加盟国および産業界へのガイダンス

国連加盟国

- 該当する UNSCR に義務付けられているように、国別実施報告書に、加盟国が港湾入港禁止、船籍取り消し、および資産凍結の義務を適宜どのように実施しているかに関する情報を含める。
- 海運業界団体に対し、この勧告を会員に広報したり、同様の勧告を作成して会員に周知したりするよう奨励する。
- 人員管理機関が将来の乗組員が閲覧できるようにこの勧告を自社のオフィスに目立つように表示するよう奨励する。

石油会社と製油所

- 東シナ海で運航するタンカーに石油を供給するサプライチェーンの世界的商品取引業者や企業は、自社の製品を運ぶ船舶に違法行為への関与を示唆する AIS の無効化あるいは操作のパターンがあるかどうかを判断するために当該船舶の AIS 履歴を調査すべきである。
- 東シナ海で運航するタンカーに石油を供給するサプライチェーンの世界的商品取引業者や企業は、自社製品の最終的なエンドユーザーに関する知識を要求すべきである。
- 石油製品取引、製油、生産会社は、関連地域で操業する危険な状態の船舶のための契約書に、“AIS のスイッチを切る条項”と AIS スクリーニングを含めるべきである。

海上保険会社



•保険会社は、補償対象期間の延長前および対象となる船舶からの保険金請求の提示の際に、デュー・デリジェンス・プロセスの一環として、東シナ海で運航する石油輸送船舶の AIS 履歴を調査し、当該船舶に不法行為への関与を示唆する AIS の無効化または操作のパターンがあるかどうかを判定すべきである。

•保険会社は、AIS の無効化または操作が禁止されている可能性のある活動の兆候であり、不正行為が発見された場合にサービスの取消につながる可能性のある調査の根拠となることを述べた契約言語を挿入することを検討すべきである。

•保護・賠償保険および再保険会社は、関連地域で操業する危険な状態の船舶のための契約書に、“AIS のスイッチを切る条項”と AIS スクリーニングを含めるべきである。

港湾管理局（東南アジアおよび東アジア）

•通常の港湾状態管理通信の一環として、管轄区域に到着し、離脱する石油タンカーに、海上人命安全条約に準拠して AIS 放送を維持するという要件を喚起させ、当該船舶に AIS の操作と無効化は不正行為を示唆する要注意行為であることを喚起させる。

海運業協会

•北朝鮮の不正慣行と違法な海運活動への関与のリスクを低減する方法について意識を高めるために、この勧告を会員に配布するか、あるいは同様の勧告を作成し会員に配布する。

船籍登録機関

•虚偽の船舶身元は国連安全保障理事会決議の効果的な実施を弱め、旗国の登録機関への再登録を求めている船舶の身元を正確に検証することを怠るならば旗国の登録機関を弱める可能性がある。

•船籍登録機関は、登録のための申請を受理する時に船舶の IMO 番号を検証すべきである。IMO 番号は、GISIS 船舶と企業明細書のモジュールを通じて検証することができる。もし IMO 番号と船舶名が明確に合致しない場合は、当該船舶を登録する前に追加調査が実施されるべきである。とりわけ、受理する旗国は、申請情報と登録機関からの意図されたリリースを確認するために、以前の旗国と連絡を取るべきである。



- 受理する旗国は、登録を完了する前に、現在の旗国と連続概要記録を検討し確認することを奨励する。それに関連して、現在の旗国は自己の義務について想起させられ、SOLAS 第 11-1 規則 5.8 に従って受理する旗国管理機関に当該船舶がその管轄権下に置かれていた期間を網羅する連続概要記録のコピーを、他の国により当該船舶に以前発行された連続的概要記録とともに伝送する義務を想起させられる。
- 旗国になりうる国は、国連安全保障理事会の制裁リスト検索可能なウェブサイトをも見直すべきである。
- 船籍登録機関は、登録のための新しい嘆願書ならびに登録簿に既に載っている船舶のデュー・デリジェンス・プロセスの一環として、石油を輸送し、東シナ海で操業している船舶の AIS 履歴を調査し、当該船舶に違法行為への関与を示唆する AIS の無効化あるいは操作のパターンがあるかどうかを判定すべきである。
- 北朝鮮の違法海運活動との繋がりを理由に登録を拒否されたり、登録解除されたりした船舶の名称と IMO 番号を公表し、他の船籍登録機関に知らせるようにする。
- 登録解除されたか、いずれかの船籍登録機関が登録を拒否された船舶の名称と IMO 番号を公表し流布させ、他の船籍登録機関に知らせることができるようにする。
- UNSCR 違反に関与した船舶の登録を解除する際、登録機関は登録解除の理由を、登録解除証明書で“北朝鮮に対する国連安全保障理事会決議の違反”として指摘すべきである。



附属書 4

北朝鮮タンカーとの瀬取りに関与

したと考えられる船舶

注：本附属書は、制裁リストではなく、禁止対象人物が利害を有する可能性がある船舶の包括的リストでもない。このリストの一部の船舶は、禁止対象人物が利害を有する財産である可能性もあるが、本附属書に船舶を含めることは、禁止対象人物が利害を持つ財産であると特定されたと OFAC が判断したことを意味しない。制裁対象者は、OFAC の特別指定国民および禁止対象者リスト（SDN リスト）ならびにその他の制裁リストに掲載されており、[ここ](#)で検索することができる。

船舶名	IMO 番号	旗国
BINTANG	7706615	不明
CHAN FONG	7350260	トーゴ
JIN HYE 別名 PEARL 1	8518572	シエラレオネ
KATRIN (旧名：D1325; GOLDEN)	8712790	パナマ
KINGSWAY (旧名: BILLIONS NO 18)	9191773	不明
KOTI	9417115	パナマ/トーゴ
LUNIS	9200859	韓国
MIN NING DE YOU 078	不明	不明
NEW REGENT	8312497	パナマ
NYMEX STAR	9078191	不明



OU YANG JI XIANG (別名 HATCH: KOYA)	9396878	不明
SEA TANKER II	9664483	シンガポール
SHANG YUAN BAO	8126070	不明
SUBBLIC (旧名: XIN YUAN 18)	8126082	トーゴ
TANTAL	8907670	ロシア
TIANYOU	8817007	シエラレオネ
VITYAZ	8125703	ロシア
YUK TUNG	9030591	不明



附属書 5

2017 年 8 月 5 日以降北朝鮮産石炭を輸出した可と考えられる船舶

注：本附属書は、制裁リストではなく、禁止対象人物が利害を有する可能性がある船舶の包括的リストでもない。このリストの一部の船舶は、禁止対象人物が利害を有する財産である可能性もあるが、本附属書に船舶を含めることは、禁止対象人物が利害を有する財産であると特定されたと OFAC が判断したことを意味しない。制裁対象者は、OFAC の特別指定国民および禁止対象者リスト（SDN リスト）ならびにその他の制裁リストに掲載されており、[ここ](#)で検索することができる。

<u>船舶名</u>	<u>IMO 番号</u>	<u>旗国</u>
ANSHUN	9634359	不明
ASIA BRIDGE	8916580	トーゴ
ASIA HONOR	8405220	不明
CHONG BONG	8909575	北朝鮮
DAE BONG1	8408193	北朝鮮
DONG FENG 6	9008201	不明
FENG SHUN	9097032	不明
FLOURISHING	8421315	不明
FOREVER LUCKY	9003653	不明
GOO RYONG	8201870	北朝鮮
HAE SONG 1	8995990	北朝鮮
HO CHON GANG	8415287	北朝鮮



HUA FU	9020003	不明
HUNG BONG 3	8603286	北朝鮮
JA RYOK	9826952	北朝鮮
JANG UN	8822260	北朝鮮
JI NAM SAN	9114555	北朝鮮
JI SONG 15	9004671	北朝鮮
JIA FENG	9136541	トーゴ
JON SUNG 7	8511251	北朝鮮
K. MORNING	9021576	北朝鮮
KA RIM CHON	8314811	北朝鮮
KAL MA	8503228	北朝鮮
KO SAN	9110236	北朝鮮
KUM DAE	9020223	北朝鮮
KUM SAN BONG	8810384	北朝鮮
LUCKY STAR	9015278	トーゴ
MAN CHUNG 1	8406858	北朝鮮
MYONG SIN	9045182	北朝鮮
NAM DAE CHON	9138680	北朝鮮
NORTHERN LUCK	9061227	北朝鮮
ORIENT SHENYU	8671611	不明



ORIENTAL TREASURE	9115028	不明
PAEK YANG SAN	9020534	北朝鮮
PETREL 8	9562233	不明
PHO PHYONG	8417962	北朝鮮
RICH GLORY	8649905	シエラレオネ
RYON HWA 2	8415433	北朝鮮
RYON HWA 3	8312227	北朝鮮
SEA STAR 3	8319005	北朝鮮
SO BAEK SAN	8658267	北朝鮮
SU SONG	9024889	北朝鮮
TAE YANG	8306929	北朝鮮
TALENT ACE	9485617	不明
THAE PHYONG SAN	9009085	北朝鮮
THAE SONG	8748713	北朝鮮
TONG SAN 2	8937675	北朝鮮
UN BONG 2	8913186	北朝鮮
XIN GUANG HAI	9004700	不明