



July, 2019
Issue 50

Japan P&I Newsletter

ジャパン P&I ニュースレター

目次 / CONTENTS

1. イラン制裁について
Iran Sanctions : A Brief Guide 1
2. バリシップ 2019 に出展しました
BARI-SHIP 2019 4
3. Eduardo Prim 弁護士 ジャパンP&Iクラブ派遣プログラム
Mr Eduardo Prim's report on his secondment to Japan P&I Club 6

1

イラン制裁について

Iran Sanctions : A Brief Guide



Royston Deitch

業務部 専任部長 (英国弁護士)
General Manager of Underwriting
Administration Dept. (Solicitor)

この記事では一般的な情報のみをお知らせします。具体的な状況については、適法な資格を持つ弁護士による具体的な法的アドバイスを求めてください。

1979年のイランアメリカ大使館人質事件以来、米国はイランに対して制裁措置を採ってきました。最近の動きは、2015年に包括的共同行動計画(JCPOA)から始まります。JCPOAの下で、国連安全保障理事会の常任理事国5か国にドイツとEUを加えた関係各国とイランは、イランに対する米国とEUのさまざまな制裁を、イランが軍事的核計画を停止することの見返りとして、解除することに合意しました。

This article is for general information only. Specific situations will need specific legal advice from suitably-qualified Counsel.

There have been US sanctions against Iran since the hostage crisis in 1979 but the most recent story begins in 2015 with the Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA). Under the JCPOA, the five permanent members of the UN Security Council plus Germany and the EU on the one side, and Iran on the other, agreed that various US and EU sanctions against Iran would be lifted in return for Iran stopping its military nuclear programme.

Donald Trump criticised the JCPOA during the 2016 US Presidential Election campaign and, having become President, on 8 May 2018 announced US withdrawal from it. 5 November 2018 thus brought “snapback”, a full re-imposition of sanctions lifted

ドナルド・トランプ大統領は、2016年米国大統領選挙キャンペーン中にJCPOAを批判し、大統領に就任した後、2018年5月8日に米国はJCPOAから撤退すると発表しました。この結果、2018年11月5日には、「snapback」（後戻り）し、JCPOAの下で解除された制裁の全面的な復活、米国人以外に対する二次制裁が復活しました。原油・石油製品の商取引は、運送や保険を含んで制裁の対象となりました。米国の制裁は、2019年5月8日付大統領令第13871号によってイランの金属部門にまで対象が拡大しました。

制裁違反の罰則は厳格です。米国財務省外国資産管理局（OFAC）は、各違反に対して295,141米ドルか、商取引額の二倍に相当する額の高い方の金額までの制裁金を科します。司法省による刑事罰の可能性があり、100万米ドルまでの罰金および20年以下の懲役が科されます。さらに、資産が凍結され、SDNs Listに追加される可能性もあります。

用船契約の条件を交渉し、イラン配船要求について懸念している船主は、制裁に関連する用船者からの配船要求を拒否することを確実としなければなりません。定期用船契約のBIMCO制裁条項があれば船主はこの権利を行使できます。船主は、配船地としてイランを明示的に除外すると良いでしょう。

用船契約がイランを明示的に除外していない場合は、船舶が合法的な航海で合法的な商品を運ぶことだけしか許可されていないとして、その配船要求は違法だと主張できるかもしれません。英国法では、用船契約がフラストレーションになったために終了した、と争うことができます。フラストレーションが成立すれば、両当事者に過失がなく契約の履行が不能になり、あるいは根本的に異質なものになった場合に、両当事者は契約上の義務から解放されます。そこで、船主は、制裁違反になるかもしれない配船要求が意図されていた内容と「根本的に異質なものになった」ことを意味するため、当該契約はフラストレーションになったと主張するでしょう。

フラストレーションは、当初の合法的な状態が、裁判所が後発的に違法となったと認めた場合に成立しま

under JCPOA, and the restoration of secondary sanctions against non-US persons. Transactions involving crude oil and petroleum products, including transport and insurance, were targeted. US sanctions escalated on 8 May 2019 with the President's Executive Order 13871 targeting Iran's metals sector.

Penalties for breaching sanctions are severe. The US's OFAC (Office of Foreign Assets Control) imposes civil fines of the higher of USD 295,141 or twice the value of the transaction for each violation. There may be criminal penalties too, from the Dept. of Justice : fines of up to USD 1 million and 20 years in prison. In addition, assets may be blocked and a person added to the list of Specially Designated Nationals (SDNs).

Shipowners negotiating a fixture and worried about instructions to go to Iran should ensure the charter allows them to refuse to comply with sanctions-related voyage orders. The BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties gives owners this right. An express exclusion of Iran in the charter as a destination would also be good for owners.

If the charter does not expressly exclude Iran, it may be possible to argue that an order to sail there is illegal as the vessel is only permitted to carry lawful merchandise in lawful trades. Under English law, it may be possible to claim that the charter contract has been terminated due to frustration. Frustration discharges both parties from contractual obligations where, through no fault of either party, performance of the contract has become either impossible or radically different. Here, a ship owner would argue that the contract was frustrated as an order which could result in a breach of sanctions would mean performance "radically different" to what was intended.

A cause of frustration recognised by courts is supervening illegality: basically, since the contract was made, a new law has made performance of it illegal.

す。基本的に、契約が締結されてから新しく施行された法律によってその契約履行は違法になります。しかし、船主は 2018 年 11 月 5 日以降に用船や航海命令を承諾したのだから、その時点で制裁状況にあることを知っていたはずだとして、後発的に違法になったと主張することは困難で、フラストレーションは成立しないと思われます。いずれにしても、法廷で証明するのは常に困難を伴います。

2018 年 8 月 6 日に、EU のブロッキング規則が米国による制裁の「snapback」に反応して発効しました。同規則の目的は、EU の JCPOA への支持表明です。承認されない限り、EU 関係者は米国のイラン制裁に従うことを禁止しています。しかし、EU が恐れるのは、EU ブロッキング規則があっても、米国の制裁に違反したために米国当局から課される法的措置から EU の企業を守ることはならないということです。このような状況から、EU 域内の銀行は、イランと何らかの関連がある用船料、保険料、保険金などの資金の送金はしません。

【制裁と P&I カバーについて】

国際 P&I グループ (IG) 加盟全クラブの保険契約規定には以下のような制裁関連条項があります。

- (a) クラブを制裁リスクに晒すような行為を行った組合員に対し、保険契約を解除したり保険金てん補を行わないとする規定。
- (b) 制裁措置により再保険 (IG プール協定 /IG マーケット再保険 / その他再保険を含む) からの回収に不足が生じる場合、当該不足分はてん補しないとする規定。



However, it would be difficult to argue supervening illegality if owners accepted charters or voyage orders after 5 November 2018, as the sanctions situation should have been known then.

So frustration may not be relevant and it is always difficult to prove in court anyway.

6 August 2018 brought the EU's Blocking Regulation, a response to the "snapback" of US sanctions. The purpose of the Regulation was to show EU support for the JCPOA. It forbids EU persons from complying with US Iran sanctions, unless authorised. However, the threat of EU action is unlikely to protect EU businesses against action by US authorities for breaching US sanctions. Because of this, banks in the EU will not remit funds, which could be hire, premiums, claims etc., which are in some way related to Iran.

[The interaction between sanctions and IG Club P&I cover]

The Rules of all of the IG Clubs:

- (a) contain a cesser or non-insurance rule, under which the Member has no P&I cover in respect of activities or liabilities which expose the Club to sanctions or to the risk of sanctions; and
- (b) prohibit or limit (reduce) a Member's right of recovery from its club if, because of the application of sanctions, there is a shortfall in the club's reinsurance (which includes any shortfall under the IG Pooling Agreement, General Excess of Loss programme or any other reinsurance arrangement).

バリシップ 2019 に出展しました

BARI-SHIP 2019



愛媛県今治市で5月23日(木)～25日(土)に開催された国際海事展「バリシップ 2019」に、ブースを出展しました。今回で6回目となるバリシップですが、出展社数は国内・国外合わせ過去最多の350社、3日間合計の来場者数は16,000名を超える盛況ぶりで、回を重ねる毎に出展者および来場者ともにその規模が大きくなっています。日本最大の海事都市である今治でも、これだけの規模の海運関係者が一堂に会ことは稀ですし、今ではすっかり恒例の初夏のイベントとして定着しているバリシップならではの光景だったと思います。また、前回(バリシップ 2017)に比べ、海外の方も多く見られ、国際色豊かなイベントに発展していると強く感じ、バリシップの認知度の高さと、記念すべき令和元年のバリシップ 2019に微力ながら協力できたことに喜びを感じています。

P&Iクラブがなぜバリシップに出展するのか?と考える方もいると思いますが、海事都市・今治に事務所を置くジャパンP&Iも、海事クラスターの一翼を担う存在として海運産業と地域発展に貢献するために、今治支部の職員を中心に業務内容や事業紹介とアピールに努めました。おかげさまで、日頃からお付き合いのある船主や船舶管理会社を始めとした海事関連業者だけでなく、一般来場者として訪れた地元の中学生・

We run our booth at "BARI-SHIP 2019" an international maritime fair, held from Thursday 23 May to Saturday, 25 May 2019 in Imabari, Ehime. This is the 6th fair and the number of exhibitors in Japan and from overseas was the highest ever at 350 companies, and the total number of visitors on the three days was more than 16,000. The scale of both exhibitors and visitors increases for every fairs. Even in Imabari, the largest maritime city in Japan, it is unusual for such a large number of people involved in the shipping industry to gather, and we think it was so unique scene in BARI-SHIP that is now firmly established as an big event in early summer. In addition, compared to the previous fair, BARI-SHIP 2017, there were many people from overseas, and we strongly felt that the event has developed into an international event. We are delighted with the high level of recognition of BARI-SHIP and the fact that we were able to help out with BARI-SHIP 2019 in the new memorable era.

We imagine there are people asking why the P&I Club would attend BARI-SHIP, but we, who have its office in Imabari, a maritime city, also made efforts to introduce its business activities, mainly by the staff of Imabari Branch in order to contribute to the maritime industry and regional development as a member of the maritime cluster. Thanks to the efforts, not only shipowners, ship management companies, and other companies involved in such maritime affair, but also local junior and senior high school students and little kids who came to our booth. I would be very happy if the Japan P&I Club staff were born among these visitors in the future.

During the three days of BARI-SHIP, the weather was fine and the temperature rose to nearly 30°C. For us, who set up the booth outside, we were worried about the physical condition of the staff attending, but the

高校生や小さなお子さんにも、私たちのブースに足を運んでいただきました。将来この来場者の中からジャパン P&I 職員が誕生したら本当に嬉しいです。

バリシップ開催中の3日間は晴天に恵まれ気温も30度近くまで上昇し、屋外にブースを出した私たちにとっては、アテンドする職員の体調管理が心配だったものの、爽やかな風も吹き、最後まで楽しみながらブースに立つことができました。

私たちのブースでは、恒例となりつつあるジャパン P&I オリジナルデザインのトートバッグとラムネをお立ち寄りいただいた方にお配りしました。相当数を用意したつもりでしたが、ありがたいことに準備していたバッグ、ラムネは全てなくなるほどの盛況ぶりでした。中には、前回のトートバッグを今でも使っている方や他の来場者が持っていたバッグのデザインを覚えて、わざわざジャパン P&I のブースを目指してお越しいただいた方もいらっしゃいました。残念ながら今回お渡しできなかった方には、ぜひ次回開催のお楽しみとしてお待ちいただければと思います。

終わってみれば、あっという間の3日間でしたが、バリシップを通じ今治の海事クラスターは本当に様々な企業や組織が密接に関わり合い、また地域が一丸となっている共同体であることを改めて実感しました。今治に身をおくジャパン P&I も、その一翼としてこうした活動が海運業界だけでなく、今治の地域全体の活性化の一助となるということを強く実感した良い機会となりました。

最後になりますが、ブースにお越しいただいた皆さまに厚く御礼申し上げます。

今治支部一同

wind was fresh and we were able to enjoy the booth until the end.

We handed out the Club original designed tote bag and sweets (ramune soda) to visitors. We thought that we had prepared a lot, but thankfully all the bags and ramune soda were sold out. Some visitors who still use their last BARI-SHIP tote bag or who knew by chance the design of the bag that other visitors had and came all the way to our booth. If you could not get it, we hope you will look forward to the next fair.

It was three days in a blink of an eye, but through BARI-SHIP, we realised once again that the Imabari maritime cluster is a community in which various companies and organizations are closely involved and the region is united. It was a good opportunity for us who are in Imabari, to realise that, as a part of such activities, they will help to revitalise not only the shipping industry but also the entire region in Imabari.

Finally, we would like to thank all of you who came to our booth.

All of the staff in Imabari Branch



Eduardo Prim 弁護士 ジャパンP&Iクラブ派遣プログラム

Mr Eduardo Prim's report on his secondment to Japan P&I Club



Eduardo Prim はロンドンの海事法律事務所 MFB Solicitors のパートナーであり、海事紛争に係わる全ての問題を専門としています。2019年3月から2019年7月までジャパンP&Iクラブに出向しました。

Eduardo Prim is a Partner at the London shipping law firm, MFB Solicitors, specialising in all aspects of shipping dispute resolution. He is on secondment to the Club from March 2019 to July 2019.

私は幸運にもジャパンP&Iクラブの東京で4ヶ月過ごすことができたことに感謝しています。桜の季節の少し前に到着し、夏に向かって気温が上がっていくときに日本を離れます。

日本に滞在するのは、今回が初めてではありません。私は20年以上前に名古屋で素晴らしい2年間を過ごしました。中学校で英語を教え、日本語を少し学び、ロンドンに戻り海事弁護士になりました。それからずっと日本がどのように変化したか確かめたいと思っていましたが、新しい建物がたくさん建ち、鰻はさらに高価になり、SMAPは解散していました。ただ、とても大事なあらゆる面で、日本は私の記憶と同じくらいにそのままでした。人の温かさ、もてなし、ユーモアのセンス、素晴らしい料理、伝統への敬意、これらすべてが私の好きな場所、日本につながっています。

クラブにいる間に、クラブのスタッフやメンバーとより個人的なレベルで知り合い、日本やアジアの海運マーケットについて知識を広めることができました。クラブのスタッフが、メンバーの問題解決にどのように向き合っているのかを実際に見て、メンバーの関心事や要望をより深く理解することができました。今後もこれらのマーケットを注視して関係をさらに発展させたいと考えています。

I have been lucky to spend four months on secondment to Japan P&I Club, Tokyo and I am grateful for the opportunity. I arrived shortly before the cherry blossom season and I will leave as the summer temperatures continue to rise.

This is not my first time in Japan. I lived in Nagoya for two wonderful years, over 20 years ago. I taught English in Junior High Schools there, and learnt to speak some Japanese, before becoming a shipping lawyer back in London. It has been fascinating to see how Japan has changed since then. For example, there are countless new buildings, unagi is more expensive and SMAP are no longer together. And yet, in all important aspects, Japan remains very much as in my memory. The warmth and hospitality of the people, the sense of humour, the glorious food and the respect for tradition all contribute to Japan being one of my favourite places.

My time at the Club has enabled me to get to know the Club staff and members on a more personal level, and to broaden my knowledge of the Japanese and other Asian shipping markets. I have seen firsthand how the Club helps members reach solutions to problems and I have gained a deeper understanding of members' concerns and requirements. I hope to continue to



私は、東京や各支部のクラブのクレーム処理スタッフや契約引受スタッフに、貨物クレームから、用船契約条項の交渉に係わる滞船料の問題やオフハイヤーの紛争、戦争リスク、燃料油問題など、多岐にわたる質問を受けました。2020年船舶燃料のSOx規制はもちろん注目の話題で、多くの問い合わせがありました。来年にはこの質問がもっと増えると思います。

また、2週間に1回、クラブのスタッフを対象として用船契約に関するイギリス法のセミナーを実施しました。

クラブには素晴らしいチームスピリットがあり、仕事以外にも、スタッフやメンバーと相撲（横綱が負けた場所）、サッカー（イニエスタが得点しました）、野球などさまざまなイベントに参加しました。

私の好きな日本語表現の一つは、「一期一会」です。かけがえのない瞬間を大切にするという意味ですが、ここでは「またお会いしましょう」と言いたいと思います。日本で受けたもてなしや友だちの思い出を大切にしつつ、近い将来、またたくさん会えることを心から願っています。

focus on these markets in the future and to develop relationships further.

I have helped claims handlers and underwriters at the Club, including Tokyo and the various branch offices, re enquiries concerning a wide variety of topics ranging from cargo claims, demurrage questions and off-hire disputes to charterparty negotiation, war risks and bunker issues among others. The approaching Sulphur Cap in 2020 is of course a hot topic, and there have been many enquiries about that. I expect this will only increase next year.

I have also designed and implemented a course of bi-weekly seminars for the Club staff about the English law of charterparties.

There is a great team spirit at the Club and, outside of work, I have had the pleasure of attending various events with the Club staff and members such as sumo (the Yokozuna lost), football (Iniesta scored) and baseball.

One of my favourite Japanese phrases is “ichigo ichie”, which tells us to treasure the unrepeatable nature of a moment, but here I prefer “mata oaishimashou”. Whilst I will certainly cherish my memories of the hospitality received and friends made in Japan, I sincerely hope that there will be many further meetings in the years to come.





JAPAN P&I CLUB
日本船主責任相互保険組合

コーポレートサイト

www.piclub.or.jp

東京本部 Principal Office (Tokyo)	〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町2丁目15番14号 …… Phone : 03-3662-7272 Fax : 03-3662-7107 2-15-14, Nihonbashi-Ningyocho Chuoh-ku, Tokyo 103-0013, Japan
神戸支部 Kobe Branch	〒650-0024 兵庫県神戸市中央区海岸通5番地 商船三井ビル6階 …… Phone : 078-321-6886 Fax : 078-332-6519 6th Floor Shosen-Mitsui Bldg. 5, Kaigandori Chuoh-ku, Kobe, Hyogo 650-0024, Japan
福岡支部 Fukuoka Branch	〒812-0027 福岡県福岡市博多区下川端町1番1号 明治通りビジネスセンター6階 …… Phone : 092-272-1215 Fax : 092-281-3317 6th Floor Meiji-Dori Business Center 1-1, Shimokawabata-machi, Hakata-ku, Fukuoka 812-0027, Japan
今治支部 Imabari Branch	〒794-0028 愛媛県今治市北宝来町2丁目2番地1 …… Phone : 0898-33-1117 Fax : 0898-33-1251 2-2-1, Kitahorai-cho, Imabari, Ehime 794-0028, Japan
シンガポール支部 Singapore Branch	80 Robinson Road #14-01 Singapore 068898 …… Phone : 65-6224-6451 Fax : 65-6224-1476
JPI英国サービス株式会社 Japan P&I Club (UK) Services Ltd	5th Floor, 38 Lombard Street, London, U.K., EC3V 9BS …… Phone : 44-20-7929-3633 Fax : 44-20-7929-7557
