瀬取り、ダーク・フリートと海事リスク

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

市場としての錨地

第G部第II章および第III章で述べるとおり、シンガポールは世界最大のバンカリング（船舶燃料供給）港であり、石油の貯蔵とブレンドの主要拠点の1つでもあります。こうした活動の一部は港域の外で行われ、そこではタンカーが船から船へと積荷を移し替えます。船舶間の積替え（瀬取り）は、正当で古くから確立された手法です。トレーダーは、これによって積荷を小分けにし、複数の積荷を組み合わせ、長距離航海には大型タンカーを、配送には小型タンカーを使い分けることができます。積替えは通常、海運業界と石油業界が定めた安全指針に従い、公海上または港域の外縁で行われます。[1]

同じ手法は制裁回避にも用いられます。ロシア、イランまたはベネズエラ産の石油の積荷は、海上で別のタンカーに、時には何度も積み替えられ、他の原産地の石油とブレンドされ、その出所を隠す書類とともに引き渡されることがあります。マレーシアが報告した中国向け原油販売量

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

は、この地域におけるこうした産地偽装の規模を示しています。2023年初めには日量約150万バレルに達しましたが、マレーシアの生産量は日量約40万バレルにすぎません。[2]この差は、一般に、海上での積替え後に産地を偽装されたイラン産およびベネズエラ産の石油によるものとみられています。

北朝鮮と海上での積替え

北朝鮮は、瀬取りを安全保障理事会の制裁の対象とさせるに至りました。決議2375および2397によって石油輸入に上限が設けられた後、同国は上限を超える精製品の入手と石炭の販売のために海上での積替えに頼りました。前述のとおり、決議2397は、不正に石油を供給した船舶を加盟国が自国の領海内で拿捕し、抑留することを認めました。これらの事案のいくつかには、シンガポールの事業者が登場しています。最もよく知られているのは、タンカー*Courageous*を使って瀬取りにより北朝鮮船舶に石油を引き渡したとされるシンガポール国民に対する、米国での訴追です。[3]

ロシアのシャドー・フリートと上限価格

ロシア産石油の上限価格は、この問題に新たな側面を加えました。G7、欧州連合およびそのパートナーは、2022年12月5日から海上輸送されるロシア産原油の上限価格を1バレル60米ドルに設定し、2023年2月には石油精製品の上限価格を追加しました。西側の海運、保険および金融がこの取引にサービスを提供できるのは、石油が上限価格以下で販売される場合に限られます。[4]欧州連合と英国はその後、原油の上限価格を2025年9月から1バレル47.60米ドルに引き下げ、さらに上限を市場平均価格より15%低く保つ自動調整メカニズムにより、2026年2月1日から44.10米ドルに引き下げました。[5]上限価格は、ロシアとその買い手にとって、西側のサービス提供者の手の届かない船舶に取引を移す誘因となりました。所有関係が不透明な

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

ことが多く、便宜置籍船で、価値の不確かな保険しか付されていない老朽タンカーからなるこの船団は、シャドー・フリートまたはダーク・フリートと呼ばれています。

その拡大は急速でした。推計によれば、2022年末には600隻を超え、そのうち400隻が原油タンカーでした。2023年12月には1,100隻から1,400隻に達しています。ウクライナ政府のカタログには、2026年2月時点で1,337隻が掲載されていました。[6]国際海事機関（International Maritime Organization）は2023年12月、シャドー・フリートを、制裁を回避する目的で違法な運航に従事する船舶とする定義に合意しました。運航者はよく知られた手口を用います。船舶自動識別装置を停止し、虚偽の位置情報を発信し、海上で積荷を積み替え、船名や船籍、さらには識別番号まで変更するのです。[7]

西側の当局は、個々の船舶の指定によって対応してきました。前述のとおり、米国は2025年1月10日に1回の措置で183隻の船舶を指定しました。英国は2025年7月に135隻のタンカーに制裁を科しました。[8]船舶が指定されると、シンガポールでは直ちに影響が生じます。銀行はその積荷への融資を拒否し、ターミナルはその取扱いを拒否し、バンカー供給業者はその船舶へのサービス提供に消極的になります。また、その船舶のために行動する船舶代理店は、自らのドルへのアクセスを危険にさらすことになります。

ポートステートコントロールと事故

シャドー・フリートは、法的リスクだけでなく安全上のリスクももたらします。世界でも有数の船舶交通の密集海域を抱えるシンガポールは、ポートステートコントロール（寄港国による監督）を用いてこれに対処してきました。2023年の最初の5か月間に、シンガポールは検査に不合格となった石油・化学品タンカー33隻を拘留しました。これは2019年までの10年間全体の件数を上回ります。2022年には28隻のタンカーを拘留しており、そ

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

の大半は同年後半のもので、2023年4月だけでも9隻を拘留していました。[9]これらの数字は、西側の保険を付さずにロシア産石油を運ぶ老朽タンカー船団の拡大と時期を同じくしています。

その危険は2024年7月19日に目に見える形となりました。シンガポール海峡の東の入口にあるペドラ・ブランカ付近で、シンガポール船籍のタンカー*Hafnia Nile*が、サントメ・プリンシペ船籍のタンカー*Ceres I*と衝突したのです。両船で火災が発生し、その後36人の乗組員が救助されました。[10]この事故は、信頼できる保険がないことが沿岸国にとって何を意味するかを示しました。実効性のあるP&I（船主責任）保険を持たないタンカーが油の流出や衝突を引き起こした場合、救助、サルベージおよび清掃の費用は国家や被害者の負担となりかねません。したがって、シンガポールにとって制裁回避の海事リスクは、コンプライアンスの問題であると同時に公共の安全の問題でもあります。

沿岸国の限界

シャドー・フリートに対するシンガポールの権限は、海洋法によって制限されています。船舶は、国際航行に使用される海峡であるシンガポール海峡とマラッカ海峡において、通過通航権を有しています。シンガポールの領海外での積替えは、他の沿岸国の管轄に属するか、いずれの沿岸国の管轄にも属しません。[11]シンガポールは、自国の港と領海内で起きることを管理できます。寄港する安全でない船舶を検査・拘留し、指定された船舶へのサービスを拒否し、自国の居住者を訴追することができます。しかし、その範囲を越えた公海を取り締まることはできません。したがって、実際の防御は民間部門に委ねられています。どの船舶にサービスを提供するかを決めるのは、その銀行、保険会社、ターミナル運営者およびバンカー供給業者だからです。本章末のチェックリストは、これらの事業者が問うべき事項を示しています。

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

注

1. Wikipedia, “Ship-to-ship cargo transfer”（2026年11月最終閲覧）：積替えは“at open sea or at OPL (outer port limit)”で行われる；作業はOil Companies International Marine ForumおよびInternational Chamber of Shippingの指針に従う；IMOの規則は、2009年7月17日の決議MEPC.186(59)に基づき、承認されたSTS作業マニュアルと3年間の記録保存を求めている。 ↩

2. Wikipedia, “Russian oil price cap”（2026年11月最終閲覧）、2023年1月〜3月に関する節：マレーシアは中国向け原油販売を“1.5m b/d even though Malaysia only produces 400,000 b/d”に増やしたと報告（CNBCを引用）。 ↩

3. US Department of Justice, 2021：北朝鮮船舶への瀬取りによる石油引渡しについて、シンガポール国民Kwek Kee Sengに対する起訴と、タンカーM/T *Courageous*に対する民事没収訴状。 ↩

4. Wikipedia, “Russian oil price cap”（2026年11月最終閲覧）：2022年12月5日発効の1バレル60ドルの上限；石油精製品の上限は2023年2月5日に発効予定；米国人は価格が上限以下の場合に限りサービスを提供できる；2023年12月20日改訂のOFACガイダンスは、ロシア産石油の積込みまたは引取りのたびに証明を求める。 ↩

5. Council Regulation (EU) 2025/1494 of 18 July 2025（第18次パッケージ）, Art. 3n：市場平均価格から15%を差し引いた動的な上限で、6か月ごとに見直し；2025年9月3日から47.60米ドル、2026年2月1日から44.10米ドル。英国の数値はOffice of Financial Sanctions Implementation, *UK Maritime Services Ban and Oil Price Cap: Industry Guidance*, gov.uk（2026年1月更新）により確認：原油の上限は47.60米ドルで、2026年1月31日23時01分（GMT）に44.10米ドルに引下げ。 ↩

6. Wikipedia, “Russian shadow fleet”（2026年11月最終閲覧）：2022年末に“over 600 ships in the Russian shadow fleet, 400 of which were crude oil

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

tankers”；2023年12月に“the fleet consisted of 1,100–1,400 ships”；ウクライナ政府のカタログは2026年2月に“1337 ships”を掲載。 ↩

7. Wikipedia, “Russian shadow fleet”（2026年11月最終閲覧）：手口には“disabling transponders”、“transmitting false data”、“ship-to-ship transshipment”およびIMO識別番号の変更が含まれる；こうした慣行は“increase the risk of collisions and spillages”；Wikipedia, “Russian shadow fleet”（2026年11月最終閲覧）：2023年12月、IMOはシャドー船を“ships that are engaged in illegal operations for the purposes of circumventing sanctions”とする“agreed on a precise definition”。 ↩

8. Wikipedia, “Russian shadow fleet”（2026年11月最終閲覧）：2025年1月10日、米国財務省は“about 180 vessels”をリストに追加；2025年7月、英国は“135 oil tankers”に制裁を科した；オーストラリアは2025年6月に60隻の船舶に制裁を科した。 ↩

9. Oilprice.com, “Singapore Detains Record Number Of Oil Tankers As Shadow Fleet Expands”, 31 May 2023。Bloombergが報じたTokyo MOUのデータを引用：2023年はこれまでに33隻のタンカーが拘留され、2019年までの10年間全体を上回る；2022年は28隻で大半が後半；2023年4月は9隻で、少なくとも2010年以降で最多。 ↩

10. Wikipedia, “2024 in Singapore”（2026年11月最終閲覧）、2024年7月19日の項目：ペドラ・ブランカ付近での“São Tomé and Príncipe-flagged tanker *Ceres I*”とシンガポール船籍のタンカー*Hafnia Nile*の衝突後の火災；“Thirty-six people are rescued”。 ↩

11. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, Part III, Section 2 (Transit Passage), Articles 37–44, un.org：Art. 37（適用範囲）、Art. 38（通過通航権）、Art. 42（通過通航に係る海峡沿岸国の法令）およびArt. 44（海峡沿岸国の義務）。 ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com