

上限価格連合

海事石油産業及び関連部門へのアドバイザー
海上石油貿易における最近の動向に対応したベストプラクティス
2023年10月12日

上限価格連合は、海事石油産業におけるベストプラクティスに関する勧告を提供するため本アドバイザーを公表する。本アドバイザーは、海事石油産業における責任ある慣行を推進し、制裁対象となった貿易を防止及び阻止し、G7、欧州連合及び豪州（「上限価格連合」又は「連合」）によって導入されたロシア産原油及び石油製品の上限価格の遵守を強化するための我々の取組を反映している。本アドバイザーは、原油及び石油製品の海上貿易に関与する政府及び民間部門の関係者（「業界関係者」）の両方を対象とする。

連合は、信頼できる、安全で安心な市場における原油及び石油製品の責任ある海上貿易を奨励することに取り組んでいる。以下に説明する海上石油貿易の最近の動向により、業界関係者は、安全性、環境、経済、風評、財務物流、及び法的リスクの増大にさらされている。本アドバイザーは、市場での石油の安全な流通を促進しつつ、リスクを軽減するために業界関係者が採用できるベストプラクティスを概説している。これらの勧告は、2020年5月の海事産業に対する制裁勧告、英国金融制裁実施局 (OFSI) の2020年12月の海事ガイダンス、米国対外資産管理局 (OFAC) の2023年2月の上限価格政策の実施に関するガイダンス、ロシアの上限価格回避の可能性に関するOFACの2023年4月の警告、OFSIの英国海事サービス禁止及び上限価格関連業界へのガイダンス、及び欧州委員会による石油上限価格のガイダンスなど、連合が発行した過去のガイダンスに基づいている。本アドバイザー及び過去のガイダンス文書に含まれる勧告を採用することで、業界関係者は、海上石油貿易の最近の動向に関連する可能性のあるリスクにさらされることを軽減できる。

海上石油貿易の最近の動向によるリスクの増大

地政学的変化は世界の海上石油貿易に影響を与え、また当該貿易を形成し続け、貿易ルートの変化、海運サービス提供者の範囲拡大、そして時には透明性の欠如をもたらす。「影の」貿易はより顕著になってきており、多くの場合、制裁対象国や個人、又は他の違法行為に関連する行為者や貨物が関与している。この影の貿易は、不規則で時に高リスクの輸送行為を特徴とし、公共部門と民間部門の両

方に重大な懸念を引き起こす。これらのリスクの高まりには以下が含まれるが、これらに限定されない。

- **海事安全と海洋環境**：「影の船団」とも呼ばれる影の貿易に従事する船舶は、通常古い船舶であり、その多くは従来の耐用年数を超えて運航されている。これらの船舶は多くの場合、国際的な義務を履行していない旗国に登録されている。また、虚偽登録の高まるリスクも存在する。影の貿易に携わる船舶は、適切な調査や検査を偽装し、又は無視し、国際条約で求められる規制適合証明書を欠いている可能性がある。さらに、影の船団の船舶に雇用されている乗組員は、船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（「STCW」）によって規定されているものを含む、船上における適切な行動を無視するような圧力に直面する可能性がある。これらの要因（すなわち、船舶の老朽化、基準に適合していない証明書、基準を遵守していない旗国又は認識されていない組織による不適切な安全及び保守基準若しくは乗組員の不注意）により、海難事故の可能性が高まる可能性がある。
- **保険と経済**：石油流出は甚大な環境被害をもたらし、沿岸諸国に莫大な経済的コストを課す可能性がある。影の貿易に関与している船舶は、規制が不透明又は限定的な管轄区域で活動している実績のない船主責任（P&I）保険会社に依存している可能性があり、海難事故が発生した場合に重大なクレームを処理するための資本、再保険の手配、及び／又は技術的専門知識が不十分な可能性がある。従って、そのような船舶に環境破壊によって生じる多大な経済的負担の責任を負わせることは、より困難なことである。
- **風評、物流、財務**：影の貿易に関与する者は、所有権構造や貨物の原産地を隠すことがある。影の船団におけるタンカーの所有権は、最近の単一船舶による船団の増加に伴い、複雑な企業協定によって隠蔽されている可能性がある。これらの船舶は、航海に関する違法行為やその他の情報を隠蔽するために、AIS システムを無効化又は操作する可能性がある。このような欺瞞的行為により、業界関係者のコンプライアンス・ポリシーと矛盾する取引に無意識のうちに関与し、業界関係者の評判に影響を与え、取引相手のリスク回避行動を引き起こす可能性がある。このようなリスク回避は、評判の良いサービス・プロバイダー、融資、顧客、港湾へのアクセスを失わせる可能性がある。
- **法的措置と制裁**：30 カ国以上の連合は、ロシアのウクライナ侵略戦争に対抗して、連合が実施する上限価格政策を含む、様々な経済措置を採用している。悪意のある行為者は、上限価格を超えて販売されるロシア産石油あるいは石油製品を輸送するため、又は連合の制裁、法律あるいは規制に違反する

可能性のある活動に従事するため、連合のサービスへのアクセスを獲得又は維持を目的とした、欺瞞的行為を行う可能性がある。

勧告される行為

以下の勧告は、適用される法律及び規制に従い、(i)役割; (ii)入手可能な情報; (iii) 関与する取引の種類に基づくリスクに応じて、業界関係者が採用することを連合が奨励するベストプラクティスである。

勧告 1：適切に資本化された P&I 保険の要求

影の貿易には、未知の、未検証の、散発的な、又は詐欺的な保険に依存している可能性のある船舶が関与している。合法的かつ継続的な保険に加入していなければ、これらの船舶は、多大な環境破壊や安全上のリスク及び関連費用を伴う石油流出を含め、自らが関係する事故の費用を支払うことができない可能性がある。連合は、船舶が航海全体にわたり継続的かつ適切な海上保険に加入することを要求するよう業界関係者に勧告する。連合はさらに、業界関係者に対し、石油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（CLC）の責任を十分にカバーする正規の保険会社による保険に加入することを船舶に求めるよう勧告する。業界参加者がそのような正規の保険会社によって付保されていない船舶と契約している場合、業界参加者は十分なデューデリジェンスを実施して、保険会社が関連する全てのリスクを確実にカバーできるようにすべきである。このようなデューデリジェンスには、可能な限り、保険会社の財務健全性、実績、規制記録、及び/又は所有権構造の評価が含まれる。

勧告 2：国際船級協会の加盟団体からの船級取得

船級協会が収集した情報は、保険会社、寄港国、その他の業界関係者が船舶の耐航性について情報に基づいた意思決定を行うことに寄与している。影の貿易に関与する一部の船舶は、業界標準の船級協会ではなく、代わりに国際船級協会連合（IACS）に参加していない又は脱退した船級協会を使用している。連合は、船舶が目的のサービスに適合していることを確認するために、取引相手が IACS 加盟船級協会から船級を取得することを業界関係者に奨励する。

勧告 3：自動識別装置（「AIS」）のベストプラクティスの活用

海上における人命の安全のための国際条約（「SOLAS」）に適合する形で、業界関係者は、航海の全期間を通じての AIS の継続的な稼働を推進すべきである。正当な安全上の懸念に応じて船舶が AIS を無効にする必要がある場合、当該船舶は無

効にする必要があった状況について文書の形とすべきである。業界関係者は、実際の船舶の位置と一致しない不規則な AIS パターンやデータを注意深く監視すべきである。取引する船舶に SOLAS に従って AIS の稼働を義務付けることで、業界関係者は船舶の活動についての理解を深め、犯罪者や関連リスクにさらされる機会を軽減できる。

- アクセス可能な場合は、船舶長距離識別追跡装置（「LRIT」）で AIS 追跡を補完する。AIS の停止又は疑いのある AIS 操作が発生した場合、LRIT にアクセスできる船籍の登録者などの業界関係者は、可能であれば第三者にリースされている船舶も含め、船舶の正しい位置を特定するため、LRIT を使用すべきである。LRIT にアクセスできる業界関係者にとって、AIS と LRIT を組み合わせることがリスクを軽減するためのベストプラクティスである。

勧告 4：リスクの高い瀬取りの監視

瀬取り（STS 積替え。海上での船舶間の貨物の積替え）は、多くの場合正当な目的で行われるが、このような移送は、制裁やその他の規制を回避して貨物の積地や仕向地を隠すために行われることもある。さらに、安全で保護された水域外での原油又は石油製品の瀬取りは、環境及び安全性のリスクの増大を伴う。業界関係者は、こうした増大するリスクを認識し、自らの役割に応じて、特に違法な取引活動や AIS 操作のリスクが高い地域において、船舶による汚染の防止のための国際条約（「MARPOL」）附属書 I で義務付けられている貨物油の瀬取りの通知を含め、瀬取りに関連するデューデリジェンスを強化する必要がある。また、業界関係者が船舶間の貨物移送に関する記録を責任を持って保持するために石油記録ログの検証も推奨される。

勧告 5：関連する輸送費と付随費用の要求

輸送費や付随費用（運賃、関税、保険など）の増額、又はそのような費用の一括化は、ロシア産石油が上限価格を超えて購入されたことを隠すために使用される可能性がある。商業的に不合理又は不透明な輸送費及び付随費用の請求は、上限価格回避の可能性の兆候と見なされるべきである。輸送費、運賃、関税、保険の費用は上限価格に含まれていないため、商業的に合理的な料金で個別に請求する必要がある。「原価、保険、運賃（CIF）」契約を使用している、又はそのような契約を使用しているロシア産石油取引に関与している業界関係者は、原油又は石油製品に支払われる価格を決定するために、全てのコストの項目別の内訳を要求すべきである。このため、業界関係者は、販売者や取引相手との契約条件を更新したり、積地港までの石油の価格と輸送やその他のサービスの価格を個別に表示するために、請求モデルを調整したりすることが必要となる場合があ

る。

勧告 6：適切なデューデリジェンスの実施

業界関係者は、適切なデューデリジェンスを実施すべきである。多くの管理上の変更（例：船籍の変更）を経た船舶に対しては、より厳格なデューデリジェンスの実施が適切な場合がある。業界関係者は、真の受益者を隠したり、異常に不透明な慣行を行ったりする仲介会社（管理会社、トレーダー、証券会社など）に対処する際に、より慎重な対応を行うことを望む場合もある。このような企業は、欺瞞的行為に関与し、取引相手を高いリスクにさらす可能性が高くなる。業界関係者のデューデリジェンスは、ビジネスの特殊性と関連するリスクへのエクスポージャーに応じて調整されるべきである。市場評価により、ロシアの石油価格が上限価格を超えていることが示され、連合のサービスが利用又は求められている場合、デューデリジェンスは特に重要である。

勧告 7：懸念を引き起こす船舶の報告

業界参加者が、上限価格違反の疑いを含む、潜在的に違法又は危険な海上石油貿易を認識している場合は、これを関連当局に報告すべきである。これらの懸念される行為を報告することで、業界関係者は協力して、市場全体の安全性と誠実性を促進しながら、悪意のある活動から貿易を保護することができる。