

海事石油産業及び関連部門への最新の上限価格連合のアドバイザリー
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

2024 年 10 月 21 日

上限価格連合は、原油及び精製された石油製品の海上貿易に関与している政府及び民間部門の関係者（「業界関係者」）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最新の本アドバイザリーを公表する。最新の本アドバイザリーは、制裁回避を防止及び阻止するために、当該産業における責任ある慣行を推進するための、我々の進行中の取組を反映している。また、G7、欧州連合、豪州及びニュージーランド（「上限価格連合」又は「連合」）によって維持されたロシア産原油及び石油製品の上限価格の遵守をさらに強化するための我々の取組を反映している。文書全体を通じた変更に加えて、勧告 8-11 が最新の本アドバイザリーに追加された。

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可能とするための環境を促進することに取り組んでいる。連合はまた、海事安全の確保に取り組んでおり、これには国家の当局が発行した安全に関連した適用除外またはライセンスが含まれる可能性がある。以下に説明する海上石油貿易の最近の動向により、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。本アドバイザリーは、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すべき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 2024 年 3 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、連合の既存の 2023 年 10 月のアドバイザリー、連合の 2024 年 2 月の遵守及び執行に係る注意喚起、英国ビジネス・通商省の 2024 年 5 月の第三国への石油タンカー売却に関するガイダンス、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、欧州委員会による石油上限価格のガイダンス及び欧州委員会による石油上限価格の遵守に関する注意喚起など、上限価格連合メンバーが発行した過去のガイダンスに基づいている。本アドバイザリ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、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し続けることができる。

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/詐欺的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、より経験が少なく、又は、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み、船上における慎重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、経験不足の乗組員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。影の船団におけるタンカーは、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、自動識別装置（AIS）を無効化又は操作していることが観察されている。このような欺瞞的行為により、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、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。一部の行為者は、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。最近の連合メンバーによるロシア産石油取引に関与する特定の船舶や取引相手に関連する一連の制裁行為は、こうした欺瞞的行為のリスクを強調している。

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、関係者が採用することを連合が奨励し続け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関係者に勧告する。連合はさらに、業界関係者に対し、燃料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。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・ディ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・ディリジェンスには、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（IACS）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、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で残すべきである。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

IMO の 2023 年 12 月の瀬取り活動と影の船団に関する決議で言及されているように、関係者は、全ての瀬取り（STS）活動が、MARPOL 条約のルール及び規則並びにあらゆる国内規制と整合的であることを確保すべきである。瀬取り（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。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・ディリジェンスを強化する必要がある。業界関係者はまた、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を検証すべきである。

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。ロシア産石油取引に関与している業界関係者は、貿易取引開始時に交渉されていた全ての知られているコスト（港湾利用料、運賃、保険料など）の項目別の内訳を要求すべきである。2024 年初頭の時点で、連合のサービス提供者は、関連当局からの要請を含むがこれに限定されない特定の状況において、そのような情報を要請することが義務付けられている。これは、業界関係者が、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を伴う。

勧告 6：適切なデュー・ディリジェンスの実施

業界関係者は、適切なデュー・ディリジェンスを実施すべきである。船籍の変更、船名の変更、所有者の変更といった多くの管理上の変更を経たか、またはそうでなければ船齢、事故履歴、不備及び／又は検査履歴などに基づきリスク・プロファイルを高めている船舶に対しては、より厳格なデュー・ディ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・ディリジェンスは、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・ディ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り、各国の規制次第ではそれが義務付けられる可能性がある。関係者は、関連する報告情報を記載した附属書を含む、連合の 2024 年 2 月のコンプライアンス及び執行に関する注意喚起を参照すべきである。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。

勧告 8：船舶が国際的な海事安全及び環境面の義務を満たしていることの確保
旗国は、海上石油貿易における安全の促進と合意された基準の堅持において重要な役割を果たす。特に、旗国は、SOLAS、MARPOL、STCW、CLC に基づく基準と義務の堅持に責任を負う。また、外国船舶の監督（PSC）も、外国籍のタンカーが（その旗国以外の港に）入港する際に、国際規制の要件を満たし、高い安全及び環境基準を維持することを確保する上で重要な役割を果たすことができる。2023 年の IMO 決議に沿って、旗国は、船舶が違法な業務を行ったり、安全または環境規制の遵守を回避したりしていないことを確保すべきであり、PSC 及び／又はその他の関連当局は、例えばそれらの船舶を拘束するか又は国内港湾への入港を阻止することで、そのような行為に対処するための措置を検討すべきである。沿岸諸国はまた、自国の領海及び排他的経済水域（EEZ）における瀬取り業務を監視することにより、海上安全及び汚染防止基準の遵守を確保すべきである。業界関係者は、特に懸念のある船舶に関して、旗国、寄港国、沿岸諸国、及び関連当局と関与すべきである。業界関係者は、石油価格上限の違反の疑いを含む、潜在的に不正又は危険な海上石油貿易を認識した場合、勧告 7 で言及されているように、関連当局に報告すべきである。

提言 9：タンカーの売却の監視

タンカーの売却及び仲介に関わる者は、特にこれまで再生利用のための指定を受けたタンカーを含む老朽化したタンカーについて、潜在的に回避的または不正な購入構造や最終用途であることを警戒し続けるべきである。新たな参加者が業界に参入する可能性はあるが、連合は関係者に対し、最終的な実質的所有者に関するデュー・ディリジェンスを含むこれらの取引に関する強化されたデュー・ディリジェンスを強く奨励し、購入者または関連船舶管理会社が、潜在的に不正または危険な行為に関与した船舶と過去に関係があったかどうかを把握するよう促している。適切なデュー・ディリジェンスには、購入者の実質的所有者又は所有者達の連絡先、資金源、身分証明書の写しなどの情報を入手することが含まれるべきである。連合は、この情報をサードパーティデータベース、メディア、市場情報と照合し、各管轄区域の規制と整合的に、勧告 6 に沿って定期的に見直されることを推奨する。関係者は、欧州連合が第三国へのタンカーの売却をより緊密に監視し、連合が設定した上限価格を超えた価格の石油の輸送に使用されるのを防ぐ措置を導入したことを認識すべきである。

提言 10：制裁を受けている当事者との交流回避

連合メンバーは、不正な石油取引業者、不透明な仲介業者、船舶を所有する企業、船舶自身に対して、一連の制裁を講じてきた。関係者は、関連する国家当局がライセンスまたは適用除外を付与していない限り、制裁を受けている当事者との関わりを持たないことを確保すべく、継続的に監視すべきである。関係者は、取引相手や船舶を各国の制裁リストに対して確認するだけでなく、制裁を受けていない取引相手が制裁を受けた団体に最近関与した可能性があるかどうかを理解することを含め、制裁のエクスポージャーを確認するための調査を積極的に実施することを考慮すべきである。関係者は、可能な場合には、制裁を受けている船舶や当事者による港湾への入港、瀬取りの実施、タンカーを売買することへの試みを拒否し、これらの試みを関連当局に報告すべきである。関係者は、制裁を受けている船舶の所有者及び事業者が、船名の変更、船籍の変更、IMO 番号を曖昧にすること、書類の偽造といった、自らのステータスを不明瞭にするための欺瞞的行為に関与する可能性があり、制裁を受けていない取引相手の制裁リスクが高まることを認識すべきである。

提言 11：認識レベルの引上げと市場の透明性の強化

適切な場合に、業界関係者は、影の船団活動と欺瞞的行為のリスクに焦点を当てた、従業員及び関連するパートナーを対象とした的を絞った研修プログラムを開発すべきである。これらの研修では、特にレッドフラグの特定、欺瞞的行為が海事安全、環境、経済に及ぼす影響の理解、適切な報告慣行、制裁リスク、透明性とコンプライアンスの重要性といった点などを取り上げるべきである。さらに、関係者は、可能な場合には、業界パートナーとの情報及びデータの共有を含め、欺瞞的行為と戦うためのオープンなコミュニケーションと協力を優先すべきである。