

2023年2月9日

ロシア産原油等に係る上限価格措置(プライスカップ制度) - 石油製品の上限価格を追記した更新版 (The Russian Oil Price Cap - Updated to include Petroleum Price Cap)

2023年2月5日、ロシアが石油輸出から得る収入を抑えることを目的とした上限価格措置(プライスカップ制度)が当初の予定どおり拡大され、CNコード2710に該当するロシア産の石油製品についても上限価格(プライスカップ)が設定されました。

設定された上限価格は2種類です。

- 原油より安値で取引される石油製品: 1バレル当たり45ドル
- 原油より高値で取引される石油製品: 1バレル当たり100ドル

CNコード2710に該当する各製品がこれら2種類の上限価格にどのように分類されるかは、EU規則833/2014の附属書XXVIIIに詳しく記載されていますが、最近発行されたEUガイダンス文書でもご確認いただけます。

このプライスカップ制度に基づき、国際P&Iグループ(IG)の加盟クラブは、ロシア産石油製品の船積みから仕向港における通関までの1バレル当たりの貨物価格がプライスカップ以下である場合に限り、プライスカップ連合以外の国へのロシア産石油製品の輸送に対してP&Iカバーを提供できるようになります。

2月5日の時点で既にロシア産石油製品を積載していた船舶は、2023年4月1日までに航海を完了し当該貨物を荷揚げするのであれば、仮に当該貨物がプライスカップを超える価格で販売されていたとしても、合法的に航海を継続することができます。

2月5日以降にロシア産石油製品貨物を輸送しようとする船主または傭船者は、保険期間中、本船に積み込まれている間にプライスカップを超える価格で販売されたロシア産石油製品貨物を輸送しないという証明をP&Iクラブに提出する必要があります。証明書のフォームについては、本Circularの添付IIをご参照ください。なお、この証明書は、毎年、新保険年度の開始時に提出する必要があります。

また、2023年2月5日以前に開始され、2023年4月1日までに完了予定のロシア産石油製品輸送に関わる取引に従事している船主および傭船者は、証明書を別途提出する必要があります。証明書のフォームについては、本Circularの添付Iをご参照ください。

今般、ロシア産石油製品に適用されるプライスカップ制度を踏まえ、以下12月8日に発行した本Circular(オリジナル)を改訂し、改訂箇所を赤字で示しました。

要旨

- EU、G7およびオーストラリア(「プライスカップ連合」)は、世界市場へのロシア産原油の供給を維持すると同時に、ロシアが石油輸出から得る収益を減らすことを目的に、2022年12月5日から発効する法律とガイダンスをこのたび導入しました(「プライスカップ制度」)。
- このプライスカップ制度に基づき、国際P&Iグループ(IG)の加盟クラブは、ロシア産原油の船積みから仕向港における通関までの貨物価格が1バレル当たり60ドル(「プライスカップ」)以下である場合に限り、プライスカップ連合以外の国へのロシア産原油の輸送に対してP&Iカバーを提供できるようになります。

- ロシア産石油製品については、2023年2月5日に別途プライスキャップが導入される予定です。
- 12月5日の時点で既にロシア産原油を積載していた船舶は、2023年1月19日までに航海を完了し当該貨物を荷揚げするのであれば、仮に当該貨物がプライスキャップを超える価格で販売されていたとしても、合法的に航海を継続することができます。
- クラブ、船主、傭船者は、それぞれが所有、傭船、保険提供する船舶に積まれるロシア産石油貨物の価格確認が必要になります。この価格確認については、該当期間において価格がプライスキャップを超えないことを示した契約証明を契約相手に提出してもらう形で行います。
- 12月5日以降にロシア産原油貨物を輸送しようとする船主または傭船者は、保険期間中、本船に積まれている間にプライスキャップを超える価格で販売されたロシア産原油貨物を輸送しないという証明をP&Iクラブに提出する必要があります。証明書のフォームについては、本Circularの添付IIをご参照ください。
- また、2022年12月5日以前に開始され、2023年1月19日までに完了予定のロシア産原油輸送に関わる取引に従事している船主および傭船者は、証明書を別途提出する必要があります。証明書のフォームについては、本Circularの添付Iをご参照ください。
- 2022年12月5日以降に船積みされるロシア産原油、および2023年2月5日以降に船積みされる石油製品の輸送に対するクラブの保険カバーは、適切な証明書の提出をはじめとするプライスキャップ制度の要件をメンバーがすべて順守することが条件となります。クラブは、輸送中の貨物がプライスキャップより高い価格で購入されたと疑うに足る合理的な根拠がある場合、保険カバーの提供を中止する必要があります。

はじめに

2014年のロシアによるクリミア併合以降、ロシアに対してさまざまな貿易制裁が実施されてきました。

EUやG7などの国々は、今回の危機に先立つ数カ月の間、仮にロシアが軍事侵攻に踏み切れば、前例のない制裁プログラムを発動すると警告していました。そして2022年2月24日に始まった侵攻を受けて、EU、英国、米国とその他の同盟国は、ロシアの金融部門、航空・海運、防衛・航空宇宙・エネルギーなどの経済戦略部門、およびロシアのウクライナ侵攻を支援している個人を対象にした、大規模な共同制裁プログラムを発動しました。これらの制裁プログラムは、継続的に見直しと策定が行われ、国際的に承認されたウクライナの領土内にロシア軍が留まる限り実施されるものとみられます。これらの措置が海運とP&I保険に与える影響については、[2022年5月19日付](#)、[2022年7月1日付](#)、[2022年7月1日付\(7月28日改訂\)](#)、[2022年8月15日付\(9月20日改訂\)](#)、[2022年10月14日付](#)、[2022年10月31日付](#)のIG共通Circularをご参照ください。

ロシア原産の原油および石油製品に関する上限価格措置(プライスキャップ制度)

ロシアは世界第3位の原油輸出国であり、その輸出による収入が同国の経済にとって大きな利益となっています。このような利益がウクライナでの戦争の資金源となっていることから、EU/G7は、ロシアの石油販売による収益力を弱める制裁措置の考案に非常に力を入れてきました。

こうした取組みの結果、2022年9月2日にドイツのエルマウで開催されたG7とEUの会合において、G7の財務大臣は、設定された価格(「プライスキャップ」)を超える価格で販売されたロシア産の石油貨物に対する海事サービスの提供を禁止することで合意しました。プライスキャップの目的は以下の3つです。

1. 世界市場へロシア産石油の供給を維持すること
2. 世界の石油価格の上昇を抑えること
3. 原油/石油製品の輸出によるロシアの収益を減少させること

プライスカップ制度では、EU、G7、およびオーストラリアなどの同盟国の管轄下にある者は、ロシア産の原油や石油製品がプライスカップ以下で販売された場合を除き、それらを輸送したり、輸送を可能にするサービス(P&I保険など)を提供したりすることが禁止されます。EUやG7、その他同盟国の管轄下にある事業者によるサービス提供の禁止は、EU/G7連合に属さない第三国による輸送や第三国への輸送にも適用され、連合域外への効力も持つこととなります。プライスカップ制度は、原油貨物(CNコード2709-00、以下「原油」とします)については2022年12月5日に、石油製品(CNコード2710、以下「石油製品」とします)については2023年2月5日に開始されます。

2022年12月2日、EU/G7連合は、2022年12月5日以降のロシア産原油のプライスカップを、まずは1バレルあたり60ドルとすることを発表しました。

2023年2月4日、EU/G7連合は、2023年2月5日以降のロシア産石油製品のプライスカップを、G7連合による見直しを前提に、まずは、原油より安値で取引される石油製品について1バレル当たり45ドル、原油より高値で取引される石油製品について1バレル当たり100ドルに設定することを発表しました。

また、EU、英国、米国は先日、プライスカップ制度の実施に関する法律とガイダンスを発表しました。本Circularは、船主、傭船者に対して、またIGとその再保険者が該当取引に提供する保険カバーに対して、この制度が与える影響を説明するものです。

米国

多くのサービス事業者(P&Iクラブの1つ、再保険者、銀行を含む)が、米国の管轄下にあるか、米国の法律の対象となる金融取引を行っていたり契約を結んでいたため、米国の法律が関連してきます。

2022年11月21日、米国財務省は、大統領令14071号に基づく**決定**を出し、ロシア産原油の海上輸送に関連する以下のカテゴリーに属するサービスを禁止しました。(i) 貿易/商品仲介、(ii) 融資、(iii) 海運、(iv) 保険(再保険、P&I保険を含む)、(v) 旗国、(vi) 通関。これらのサービスの提供**禁止**は、2022年12月5日に発効しました。

2022年11月22日、米国財務省は「[OFAC ロシア連邦原産の原油に対するプライスカップ政策の実施に関するガイダンス](#)」と題した文書を発表しました。このガイダンスは原油貨物のみ適用されます。2023年2月5日に発効予定の石油製品のプライスカップについては、別途ガイダンスが発表される予定です。

また同日、財務相/OFACは「[船舶の緊急事態に関連する特定のサービスを許可する一般許可\(General Licence\) No. 57](#)」を発表しました。

2023年2月3日、米国財務省は「OFAC ロシア連邦原産の原油および石油製品に対するプライスカップ政策の実施に関するガイダンス」と題した文書を発表しました。

プライスカップ制度の対象となる貨物の輸送を検討しているメンバーにおかれましては、これらの文書をご一読されることをお勧めします。

米国のプライスカップ制度のもとでは、EU/G7連合以外の国へ米国人がロシア産原油 **および石油製品**の輸送および輸送に関するサービスを提供することは、原油 **もしくは石油製品**がロシアの事業者によって海上輸送のために販売された時点からロシア以外の管轄区域で通関後最初に陸上で販売されるまでの間、その価格がプライスカップ以下である場合に限り合法となります。 **ただし、通関後、ロシア産の原油または石油製品がロシア連邦国外で実質的に別の製品に変更されることなく水上に戻された(海上輸送を利用する)場合は、引き続きプライスカップが適用されます。**

船主およびサービス事業者は、この期間の原油 **もしくは石油製品**の価格を確認するために一定の措置を講じなければなりません。どのような措置を講じるかは、売買契約の当事者との関係の近さによって決まり、価格情報入手できる者がより厳しい義務を負うこととなります。そこで、EU/G7連合は、石油輸送に携わる当事者を3つの「階層(Tier)」に分類しています。Tier 1の定義に該当する者は、Tier 2やTier 3に該当する者と比べて、より広範囲にわたって確認することを求められます。Tier 3に該当するのは貨物の価格情報を直接知り得ない者であり、P&Iクラブや船社はここに該当します。傭船者もTier 3とみなされる可能性があります。売買契約との関わりや、売買契約に関して有している情報量の多さによっては、Tier 2あるいはTier 1にもなり得ます。

また、プライスカップ制度に関与する当事者は、貨物に支払われた価格がプライスカップ以下であることを示した書面や証明(「Attestation」)など、契約相手から入手した取引の記録を保管する義務も負っています。この記録は5年間保管しておかなければなりません。

前述のOFACガイダンスでは、記録保管や証明に関する適切な手順を誠実に守る米国のサービス事業者に対して、OFACによる執行を回避するいわゆる「セーフハーバー」(一定の条件や要件を満たしていれば、規則違反としないというルール)を定めています。

米国人は、大統領令14701号に基づく決定に違反する取引に従事することや、同決定による規定を回避しようとすることはしてはならず、こうした行為があった場合はOFACに報告しなければなりません。

英国

多くの海事サービス事業者(P&Iクラブを含む)が、英国の管轄下にあるか、英国法の対象となる金融取引を行っていたり契約を結んでいたため、英国の法律が関連してきます。

2022年11月1日、英国政府は「ロシア(制裁)(EU離脱)(修正)(No.16)規則2022」を発表しました。これは、英国法が2022年6月4日発表のEU第6次制裁パッケージとおおむね同じ内容になるよう整合性を確保することが目的です。この規則では以下のことが禁止されています。

- ロシア産の原油および石油製品を第三国へ海上輸送すること、ならびに
- そのような輸送を補助する海事サービスおよび金融サービスを提供すること

2022年12月4日、英国財務省は「[英国 海事サービスの禁止および石油プライスカップに関するガイダンス](#)」を発表しました。 **本ガイダンスは、石油製品へのプライスカップ導入を受けて改訂されています。**

また、英国は同日、プライスカップ制度の実施に関する[General Licence](#)を発表しました。 **本ライセンスは、石油製品へのプライスカップ導入を受けて2023年2月3日に改訂されています。**さらに2022年12月4日には、プライスカップ制度開始時点で既にロシアの石油を積んでいた船舶に対する経過措置を取り決めたGeneral Licence(事業縮小)を発表しました。 **2023年2月3日には、石油製品に関する事業縮小のためのGeneral Licenceが追加発表されています。**



英国のプライスカップ制度の基本的な性質は米国の制度とほぼ同じですが、重要な相違点がいくつかあります。General Licenceが適用されるためには、当該貨物の価格について、「船上で貨物を受け取った時点から、貨物が引き渡されて第三国の税関を通過する時点、または非特惠原産地規則に従って実質的に別の商品に変質する時点までの間」、プライスカップ以下を維持しなければなりません。**米国のガイダンスと同様、英国のガイダンスにおいても、「...石油または石油製品が第三国の税関を通過した後、実質的に加工されずに海上輸送によって再び取引される場合、引き続きプライスカップが適用される」と規定しています。**

米国のガイダンスと同様、英国でもプライスカップ制度に参加する当事者に対して、貨物がプライスカップに適合しているという証拠を入手するよう求めており、この入手義務の程度については、売買契約との関わりの深さによって決まります。米国同様にTier構造が採用されており、各Tierに関する説明もほぼ同じです。また、参加事業者はプライスカップ取引に関する記録を4年間保管することが求められています。

なお、米国のガイダンスにある「セーフハーバー」の概念への言及は、英国のガイダンスにはありません。その代わり、英国の管轄下にある事業者（居住地に関係なく英国人を含む）は、プライスカップ制度が順守されていない場合に執行措置を回避するためには、金融制裁執行局（OFSI）に対して「**証明プロセスの要件をOFSIが満足するよう適切なタイミングで完全に満たし、適切なデューデリジェンスを尽くした**」ことを証明する必要があります。

現在、ロシア産の原油や石油製品をロシアから第三国、または第三国から第三国へ船舶で輸送する世界中の者に対して、英国の企業や国民が金融サービスや資金、仲介サービスを提供することは、制度開始日（原油は2022年12月5日、石油製品は2023年2月5日）後に当該貨物がプライスカップを超えて購入されていた場合、刑事犯罪となります。OFSIが実施しうる執行措置としては、厳格責任に基づいて科される罰金などがあり、その額はプライスカップ制度の違反額の50%にも達する可能性があります。

また英国は、プライスカップ制度の参加者に多くの報告義務も課しています。例えばサービス事業者は、プライスカップの禁止事項に違反した場合にはOFSIに報告し、「**英国による制裁措置への違反が疑われる場合、合理的に実行可能な限り速やかにサービスを中止すること**」が求められています。

EU

英国同様、EUは金融サービスと技術海事サービス産業の中心地です。

2022年6月4日に発表された第6次制裁パッケージ（EU規則833/2014）は、ロシア産の石油を第三国に運ぶ船舶に対して海事サービスを提供することを、原油については2022年12月5日以降、石油製品については2023年2月5日以降禁止しました。規則833/2014とそれに付随する統合FAQ（よくある質問）は、9月にEU/G7連合が発表したプライスカップ制度の基礎となっています。

2022年10月6日、EUは**第8次制裁パッケージ**を発表し、プライスカップ以下で販売された貨物の輸送と、輸送に関連した海事サービスに対する例外措置を盛り込みました。

2022年12月3日には、欧州理事会がプライスカップ発効に関する**決定**を発表しました。

さらに同日、欧州委員会が、プライスカップ制度の解釈について説明した**よくある質問**（FAQ）と**ガイダンス**を発表しました。

2023年2月4日、EUは、CNコード2710に該当するロシア産石油製品のプライスカップに関する決定を発表しました。

また同日、石油製品のプライスカップ制度の運用に関するよくある質問（FAQ）の改訂版とガイダンス文書も発表しました。

EUのプライスカップ制度は、米国や英国の制度とおおむね同じですが、EUの現行法を踏まえた重要な相違点があります。

EUのプライスカップ制度の適用期間は、英国や米国の法律と比べて長くなっています。EUの制度では、石油が仕向地の第三国で通関した後に、「...非特惠原産地規則に従って実質的に別の商品に変質されることなく(つまり、精製されることなく)、再び海上輸送されることになった場合」であっても、「...プライスカップは引き続き適用され」ます。

ここでも、当事者は貨物の価格に関する適切な証明(Attestation)を取得することが求められ、その内容は当事者がどのTierに該当するかによって異なります。Tierの定義は英国や米国で採用されているものと同じで、船主とP&IクラブはTier 3に分類されています。FAQには、「価格情報を直接入手できないEU事業者が、適切なデューデリジェンスを尽くした上でAttestationを合理的に信頼した場合、仮にそのAttestationが改ざんされていたり違法な者によって提供されていたりしたとしても、EU事業者が誠実に行動していれば、プライスカップに違反したとみなされることはない」と書かれています。

事業者は、プライスカップ取引の記録を5年間保管することを求められています。

EU規則833/2014の第3n条第7項は、プライスカップを超える価格の石油を輸送していることが判明した船舶に対する金融・技術サービスの提供を永久に禁止すると読めることから、この条項の解釈の仕方について懸念がありました。この条項の解釈についてはFAQ 32~34に記載があり、非EU船舶に関しては、そのような禁止はプライスカップに故意に違反した場合に限られ、その後の航海への海事・技術サービスの提供の禁止は、ロシア貨物にのみ90日間適用されると説明されています。一方、EU船舶が第3n条第7項に違反した場合は、加盟国の該当する法律に従って処分されることになります。

経過措置

米国、英国、EUの立法機関はいずれも、プライスカップ制度が始まった時点で既にロシア産原油を輸送している船舶に対して、2023年1月19日まで45日間の事業縮小期間を設けることを定めています。この事業縮小期間の開始と終了の正確なタイミングについては、米国、英国、EUそれぞれで若干異なります。

英国法では、P&Iクラブは、2022年12月5日12:01(GMT)以前にロシア産原油を積んだ船主または傭船者が、貨物が2022年12月5日05:01(GMT)以前に完全に積み込まれたこと、および2023年1月19日05:01(GMT)以前に荷揚げ予定であることが確認できるDate Attestationをクラブに提出した場合に限り、保険カバーを提供してもよいことになっています。

クラブが保険カバーを引き続き提供できるようにするためには、現在ロシア産原油を輸送している船主や傭船者は本Circularの添付IのAttestationフォームに記入のうえ、速やかにpricecap@tindallriley.com宛てにメールで送信し、この要件を満たす必要があります。

米国、英国、EUの立法機関はいずれも、プライスカップ制度が始まった時点で既にロシア産石油製品を輸送している船舶に対して、2023年4月1日までの事業縮小期間を設けることを定めています。

英国法では、P&Iクラブは、2023年2月5日12:01(GMT)以前にロシア産石油製品を積んだ船主または傭船者が、貨物が2023年2月5日05:01(GMT)以前に完全に積み込まれたこと、および2023年4月1日05:01(GMT)以前に荷揚げ予定であることが確認できるDate Attestationをクラブに提出した場合に限り、保険カバーを提供してもよいことになっています。

クラブが保険カバーを引き続き提供できるようにするためには、現在ロシア産石油製品を輸送している船主や傭船者は本Circularの添付IのAttestationフォームに記入のうえ、速やかにクラブに送信して、この要件を満たす必要があります。

求められる証明(Attestation)の形式

船主は、米国、英国、EUの3つの管轄いずれにおいてもTier 3とみなされます。したがって、船主は、契約の相手方(通常は傭船者)から、相手方がプライスカップを超える価格で原油または石油製品を購入しないという契約上の確約を得なければなりません。そのようなAttestationは、単独の文書であることもあれば、広範な契約の中に含まれることもあります。

米国、英国、EUのいずれの管轄でも、個別の契約に合わせて利用できるAttestationの文案を提供しています。

傭船者は、売買契約における役割によっては、Tier 3、もしくはTier 2となる可能性もあります。特に、売買契約の当事者である場合や、売買契約から直接利益を得ているような場合は、例外的にTier 1になる可能性もあります。その場合、Attestationの義務は一層厳しくなります。Tier 2になった場合は、契約上の価格詳細を入手し、要求があれば他の当事者がその詳細を利用できるようにすることが求められます。価格詳細を入手できない場合は、プライスカップを超える価格で石油を購入しないという確約を得なければなりません。Tier 1の取引先が英国の管轄下にある場合などは、追加の報告義務が適用されることもあります。

記録の保管

3つの管轄のいずれにおいても、プライスカップ制度に参加する当事者は記録の保管を求められます。英国の場合は4年間、米国とEUの場合は5年間、記録を保管しなければなりません。記録の保管の程度は、プライスカップ取引における当事者の立場、つまりTier 1、2、3のいずれに該当するかによって決まります。

クラブによる保険カバー

IGの加盟クラブは、それぞれの規則に従って、ロシア産の原油または石油製品の合法的な輸送に従事する船舶に保険カバーを提供することができます。メンバーである船主または傭船者がそのような合法的な輸送に従事するためには、すべてのプライスカップ制度の要件を漏れなく順守し、適切なデューデリジェンスを尽くし、Attestationに関するプロセスを忠実に守らなければなりません。

ロシア産の原油または石油製品を輸送するメンバーは、3つの管轄すべての要件に留意し、航海実施のために必要なAttestationの写しを、P&Iクラブから要請があり次第提供できるようにしておく必要があります。

クラブは、プライスカップ制度を順守するために、船主または傭船者に提供されたプライスカップのAttestationが虚偽であると疑うに足る合理的な理由がある場合、または航海開始後に貨物がプライスカップより高値で販売された場合、保険カバーの提供を中止することが求められます。

状況を問わず、クラブの保険カバーはプライスカップ制度に厳格に従うことが提供の条件となります。また、英国および米国の法律が適用されるクラブは、プライスカップ制度の違反が疑われる場合、それぞれの規制当局にその旨を通知する義務も負っています。

各クラブは、現行の制裁免責条項が、最新の法律やガイダンスに照らしてTier 3のAttestation要件を満たしているか確認するため、こうした条項の見直しを今後行うこととなります。

メンバーにおかれましては、2022年12月5日05:01 (GMT)より、プライスカップ制度の対象となるロシア産原油に対するP&I保険カバーは、供給された(される)または引き渡された(される)ロシア産原油の単価がプライスカップ以下であることが提供の条件となりますのでご注意ください。

また、2023年2月5日05:01 (GMT)より、プライスカップ制度の対象となるロシア産石油製品に対するP&I保険カバーは、供給された(される)または引き渡された(される)ロシア産石油製品の単価がプライスカップ以下であることが提供の条件となりますのでご注意ください。

プライスカップ制度に従ってロシア産の原油または石油製品を輸送しようとしているメンバー(船主および傭船者)は、本Circularの添付IIのAttestationフォームに記入のうえ、速やかにpriccap@tindallriley.com宛てにメールでご提出ください。

ロシア産の燃料油

ロシア産の燃料油をロシアまたはその他の地域で補給しようとしている船主および傭船者におかれましては、その合法性を確認することが推奨されます。一般的に船舶の燃料油を構成する石油製品はCBコード2710に該当するため、プライスカップ制度の対象となりますが、EUおよび英国の規則・ガイダンスでは、燃料油の扱いについて現時点では完全には明確になっていません。IGは現在、関連当局にこの点を明確にするよう求めているため、詳しいガイダンスは追って提供いたします。

緊急事態への保険カバー

プライスカップに関する法律は、制裁によって海難事故への対応が妨げられることのないようにする必要性を認識しているようです。英国の法律は、人の健康や安全、インフラ、環境に対する損害の防止・軽減を支援するため海難事故に対処する人々の活動に関する例外規定を設けています。これよりおそらく範囲は狭いものの、EUの法律にも同様の規定があります。また、米国のGeneral Licence No.57は、船員の健康や安全、環境保護に関する船舶の緊急事態への対処に通常付随し必要となる海事サービス取引を許可しています。

IGの加盟クラブは、CLC条約、バンカー条約、ナイロビ条約に従って発行されたBlue Cardに基づく、海難事故による第三者の被害者(沿岸国を含む)への直接的な義務に留意しているため、海難事故による損害の防止・軽減に関する第三者からの請求にクラブが対応できるようにする必要があるとの認識が広まることを歓迎します。

ただし、メンバーにおかれましては、クラブがBlue Cardに基づく義務を負ったのち、違法な輸送を伴う航海に関係したとの理由からBlue Cardに関する義務が免除された場合、クラブがメンバーからその費用を回収する権利を有していることにご注意ください。

リスク

EU/G7(オーストラリアも含む)が進めているプライスカップ制度は、コンプライアンスに関する独自の課題をもたらしています。

ロシアはプライスカップ制度に反対しているため、虚偽の書類を作成したり、瀬取りを繰り返して原産地の異なる貨物を混ぜたり、原産地を分かりにくくしたりして、制裁を免れようとする行為が常套化するリスクがあります。

船主や傭船者は、適切なデューデリジェンスを尽くし、表面上は有効なAttestationを入手すれば、いかなる法律にも違反することはないでしょう。しかし、保険者、再保険者、旗国、銀行など海事サービスや技術支援の提供者は、プライスカップが順守されていないと疑うに足る合理的な理由があれば、そのサービスを中止する義務があります。

船積み後に違反が確認された場合、当局が貨物の最適な処分方法を決めるまでの間、長期にわたって船舶が無保険で通常の銀行サービスを利用できない状態に置かれる可能性があります。

国際P&Iグループの全てのクラブが同様の内容のCircularを発行しています。

以上
(翻訳)ブリタニヤ・ヨーロッパ日本支店

本Bulletinはすべて英文の日本語訳です。日本語訳と英語版の間に齟齬がある場合は英文の内容を優先下さるようお願い申し上げます。