

# Seasearcher Advanced Risk & Compliance (ARC) の方法論

## Seasearcher Advanced Risk & Compliance (ARC) の方法論

### 製品概要

#### Seasearcherの高度なリスクとコンプライアンスのご紹介

コンプライアンスに関する決定の基礎となる検証済みの海上貿易リスクとコンテキストをこれまでにない形で把握します。

Seasearcherの高度なリスクとコンプライアンスでは、これまで手に入れることができなかった詳細な分析情報が利用できるため、制裁コンプライアンスのチェックの完了と、誤判定の検証にかかる時間と労力を削減できます。

リスクの高い寄港（不明な寄港含む）、通常の貿易ルートからの逸脱（漂泊）、不明と思われる船舶間の積替作業、リスクの高い船舶間貨物積替作業など、不法と考えられる行為を調査します。その後で、必要なドキュメントをすべて1つのレポートにまとめてダウンロードします。

Seasearcher Advanced Risk & Compliance には以下の項目が含まれています



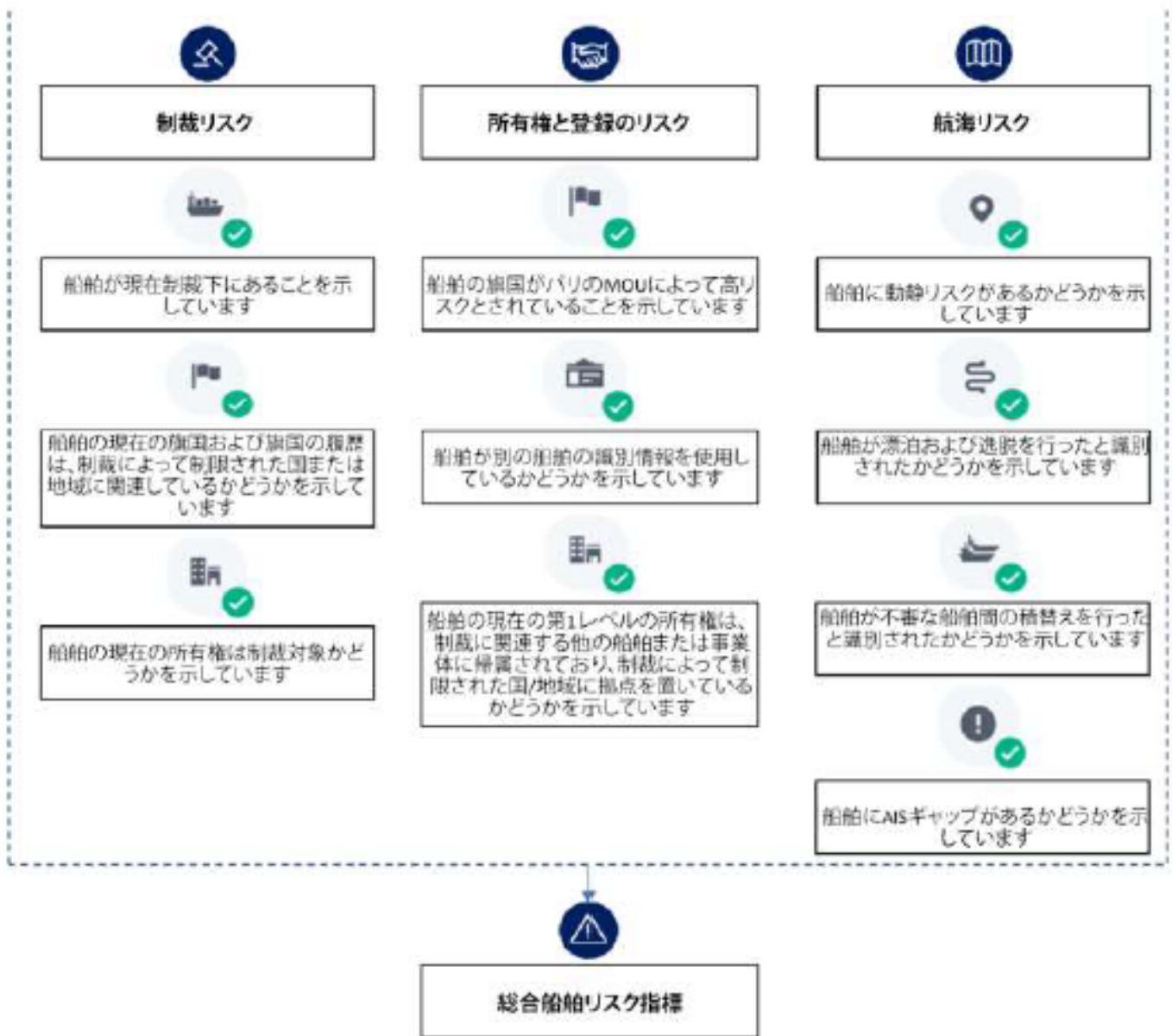
# 高水準リスクモデルの概要

Seasearcher Advanced Risk & Compliance を介して利用可能

## 高水準リスクモデルの概要

10の固有のリスク指標を含む3つの固有のリスクカテゴリーを使用して、最終的な「総合船舶リスク評価」を1つ作成します。

### ARCリスクカテゴリーと指標



## 制裁リスク

制裁リスクは、以下について定義します。

- 船舶が現在制裁を受けているかどうか
- 船舶の現在の旗国および旗国の履歴は、制裁によって制限された国または地域に関連しているかどうか
- 船舶の現在の所有者は制裁対象かどうか



## 所有権と登録のリスク

所有権および登録リスクは、以下について定義します。

- この船舶の旗国は、**パリMOU**によって**ブラックリスト**または**グレーリスト**に登録されているかどうか
- この船舶は別の船舶の識別情報を使用している(AISの不正使用)かどうか
- 船舶の**現在の第1レベルの所有権**は、制裁に関連する他の船舶または事業体に関係しており、制裁によって制限された国/地域に拠点を置いているかどうか



## 航海リスク

航海リスクは、以下について定義します。

- 船舶に**動静リスク**があるかどうか
- 船舶が**漂流および逸脱**を行ったと識別されたかどうか
- 船舶が**不審な船舶間の積替え**を行ったと識別されたかどうか
- 船舶に**AISギャップ**があるかどうか



- **航海リスク指標**には、**その航海**に関連する特定されたリスクに基づいて、各**航海**でスコアが割り当てられます。特定された航海リスクの種類に関する詳細がタブ内に表示されます。詳細については、**ユーザーガイド**を参照してください。
- **制裁リスク**は、適用される制裁が実施されている場合は**100点**を意味する**赤**、そうでない場合は**緑 (0)**のいずれかになります。特定された制裁リスクの種類に関する詳細がタブ内に表示されます。
- **所有権および登録リスク**は、**100点**を意味する**赤**または**緑 (0)**のいずれかになります。場合によっては、過去のリスクや不正行為を強調表示するために**オレンジのフラグ**が使用されます。このような場合、この**オレンジのフラグ**は総合リスクスコアに追加されたスコアを反映していませんが、過去のイベントを強調表示するために使用されることに注意してください。特定された所有権および登録のリスクの種類について詳しい内容がタブ内に表示されます。

## リスク指標

航海履歴スコアは、ユーザープロフィールの設定に基づいて、次の増分で計算されます。ユーザーは、リスクの好みに応じて次のオプションから選択できます。

3か月	6か月	9か月
12か月	18か月	24か月

ユーザーが選択した増分時間枠内に、航海中に危険なイベントが確認されたかどうかによって、**船舶の航海の点数が付与されます**。船舶にスコアを割り当てるには、その船舶が2年間の期間内に少なくとも1回の航海を行っていることが確認されている必要があります。

**△** 過去のイベントは、船舶の総合リスクスコアに影響します。この影響は、ユーザーが設定した期間によって異なります。

定義上、規制ガイダンスによると、Lloyd's List Intelligenceのデフォルトのコンプライアンススクリーニングは**24か月**に設定されています。

ユーザーが設定した期間内に、**70点以上**の危険なイベントが確認された場合、その船舶の航海の総合スコアは**高リスク (赤)**の70点になります。

ユーザーが設定した期間内に、船舶の航海で**30点以上70点以下**の危険なイベントが確認された場合、その船舶の総合スコアは**中リスク (オレンジ)**の30点となります。

ユーザーが設定した期間内に、船舶の航海で**29点以下**の危険なイベントが確認された場合、その船舶の総合点数は**低リスク (緑)**の29点となります。

ユーザーが設定した期間内に危険なイベントが検出されなかった場合、航海のリスクは表示されません。

## 船舶タイプ

### 船舶タイプ

以下の表には、高度なリスクとコンプライアンスツールで監視できる**29種類**すべての船舶の詳細が含まれています。さらに、**さらに130種類**におよぶ船舶のコンプライアンススクリーニングの情報がありますが、総合リスク評価は表示されません。

\*Lloyd's List Intelligence Fleet Database内でクラスBの非商用船舶と識別された船舶、およびAISメッセージタイプ70から89を送信する船舶は除外されています。

バルク集約キャリア	バルクキャリア	コンテナ容量を持つバルクキャリア
バルクセメントキャリア	鉄鉱石バルクキャリア	ウッドチップキャリア
バルクキャリアとタンカーの複合運搬船	鉄鉱石バルクキャリアとタンカーの複合運搬船	一般貨物船
コンテナ容量を搭載した一般貨物船	LNGとLPGの複合ガス運搬船	LNGとLPGの複合ガス運搬船
液化天然ガス運搬船	液化石油ガス運搬船	アスファルトタンカー
バンカリングタンカー	ケミカルタンカー	ケミカルとオイルの複合タンカー

原油タンカー	食用油タンカー	フローティングストレージタンカー
果汁タンカー	糖蜜タンカー	海軍補助タンカー
製品タンカー	タンカー(不特定)	RORO容量のタンカー
セルラーコンテナ船	冷凍船	

## 総合リスク評価

各船舶に対して、次の範疇のいずれかに分類された船舶のスコアに基づいて、総合リスク評価のスコアが提供されます。

### 船舶の総合リスク評価が赤(高)の場合

- リスクスコアが70~100点のとき。

### 船舶の総合リスク評価がオレンジ(中)の場合

- リスクスコアが30~69点のとき。

**△** ARCはまた**注意喚起にオレンジ色**を使用しており、これは、船舶の総合リスクスコアに影響を与えるいかなるスコアリングにおいても、スコアに反映されず、および/またはスコアを意味しないことに注意してください。これらはオレンジのリスク評価を意味するものではありません。オレンジ色の注意喚起は、リスク評価で現状考慮されていない過去のイベントを強調表示する

### 船舶の総合リスク評価が緑(低)の場合

- リスクスコアが0~29点のとき。

船舶スコア	リスクカテゴリ	総合評価色
70-100	高リスク	赤
30-69	中リスク	オレンジ
0.29	低リスク	緑

リスクカテゴリをまとめた表



## 総合リスクスコアの計算ルール。

- 船舶に格付けが付与されるためには、2年間に少なくとも1回の航海が必要です
- リスク指標スコアの合計は100点を超えることはできません。例:
- ある船舶には、赤の制裁リスク指標と赤の航海リスク指標があり、どちらのスコアも100点です。この場合、船舶の総合リスク評価の上限は100点(高リスク-赤)になります。
- ある船舶には、それぞれ40点のオレンジのリスク指標が2つあります。この場合、ポイントは加算されず、船舶の総合リスク評価は40点(中リスク-オレンジ)となります。
- ある船舶には、それぞれ80点の赤のリスク指標が2つあります。この場合、点数は加算されますが、上限は100点です。船舶の総合リスク評価は100点(高リスク-赤)です。
- ある船舶には、75点の赤の航海リスク指標と、所有権と登録のリスクでオレンジの注意喚起があります。この場合、船舶の総合リスク評価は75点(高リスク-赤)です。オレンジの注意喚起には点数はなく、船舶のリスク評価には影響しません

## スクリーニング設定が総合リスク評価に与える影響について

過去のイベントは、船舶の総合リスクスコアに影響します。この影響は、ユーザーが設定した期間によって異なります。

以下では、スクリーニング期間の設定が制裁リスクのスクリーニングに影響を与え、その後の同じ船舶の総合リスク評価に影響を与えるケースを検討します。

今回のケースでは、船舶のスクリーニング期間を12か月から24か月に変更すると、リスクの高い寄港地が特定される一方で、船舶の旗国の履歴が関連付けられるようになります。

コンプライアンススクリーニングの設定を12か月に設定した場合の総合リスク評価は低リスク(緑)

Quellonina II Risk Rating: LLI NO: 9347546 IMO: 9510606 Flag: Chile Status: Live Destination: PTO.NATALES ETA: 20 Jun 2022

Overview **Moves** **Sanctions** **Ownership** **STS Pairings**

Summary **Compliance** **Analytics** **Characteristics timeline** **Vessel Images** **Registration** **Tonnage** **History**

Dimensions **Class and** **Facilities** **Machinery**

**1** Sanction Risks

**0** Ownership & Registry Risks

**0** Voyage Risks

### Summary

Last Updated: 21 Jun 2022

LLI NO:	9347546	IMO:	9510606
Flag:	Chile	Vessel Type:	general cargo with container capacity
Status:	Live	Reg. Owner:	Naviera Paredes SA
Built:	2008	DWT:	2310
GT:	1681	Hull Type:	Single
Latest AIS message type:	A	TEU Capacity:	144

### Trading Insights

**59** Port calls

Americas/Latin America and the Caribbean

100%

### Compliance Screening for 12 months

[View methodology](#)

Sanction Risks **1**

Ownership & Registry Risks

Voyage Risks

Compliance Report

The vessel has never been related to sanctions

This vessel was registered to a Flag registry which was subject to sanctions

Venezuela  
From 02 Feb 2017 To 15 Jan 2021  
[View history](#)

This vessel does not have a current sanction related to its current ownership

この場合、コンプライアンススクリーニングの設定は12か月に設定されます。その期間中、航海リスクは特定されません。船舶の以前の旗国は制裁対象国に関連付けられており、これは**オレンジの注意喚起で識別され、強調表示されています**。ただし、以前の旗国では、スクリーニングの時点から過去12か月以内に使用されていないため、総合リスク評価には影響しません。過去12か月間、他の航海リスクが特定されていないため、総合スコアは**0点のままで、緑**です



同一船舶のコンプライアンススクリーニングを24か月に設定した場合の総合リスク評価を高リスク(赤)とします。

**Quellonina II** Risk Rating: 100 (Red) LLI NO: 9347546 IMO: 9510606 Flag: Chile Status: Live Destination: PTO.NATALES ETA: 20 Jun 2022

Sanction Risks: 1  
Ownership & Registry Risks: 0  
Voyage Risks: 1

Flag: Chile Vessel Type: general cargo with container capacity  
Status: Live Reg. Owner: Naviera Paredes SA  
Built: 2008 DWT: 2310  
GT: 1681 Hull Type: Single  
Latest AIS message type: A TEU Capacity: 144

Compliance Screening for 24 months

Sanction Risks 1 | Ownership & Registry Risks | Voyage Risks 1

High risk port call

Los Taques, Venezuela 03:53 GMT 09/01/21

Panama Canal, Panama 11:36 GMT 23/02/21

この場合、コンプライアンススクリーニングは24か月に設定されます。その期間について、15か月前に発生した航海リスクが1つ特定されています。その航海リスクは、**リスクの高い寄港地**に関連しています。

同時に、船舶の旗国は過去24か月以内に適用され、総合船舶リスク評価に影響を与えます。弊社の方法論に基づいて、両方のリスクは自動的に**100 (赤)**の点数が付与されます。よって、総合船舶リスクスコアは**100**であるため**赤**になります。

# 制裁リスク

## 制裁リスクは、以下について定義します。

- ある船舶は現在制裁を受けているか、過去2年以内に制裁を受けています。
- 船舶の現在の旗国または過去2年以内の旗国の履歴は、制裁によって制限された国または地域に関連しています。
- この船舶に対する現在または過去の第1レベルの所有権は、現在制裁対象か、過去2年以内に制裁対象になっています。



制裁リスクが特定されていない船舶

**⚠** 過去のイベントは、船舶の総合リスクスコアに影響します。この影響は、ユーザーが設定した期間によって異なります。

定義上、規制ガイダンスによると、Lloyd's List Intelligenceのデフォルトのコンプライアンススクリーニングは**24か月**に設定されています。

**i** [こちら](#)をクリックすると、関連する方法論のチャートにリダイレクトされます。

## 制裁対象船舶リスク

- 船舶自体が制裁対象になっている場合、この主張が当てはまるすべての船舶の航海に対しては、**100点 (赤)** が自動的に割り当てられます。
- 当てはまらない場合は、**0点 (緑)** が付与されます。

The screenshot shows a vessel profile for 'Xin Long 2' with a risk rating of 100 (red). A tooltip highlights three risk categories: Sanction Risks (1), Ownership & Registry Risks (0), and Voyage Risks (0). The vessel is currently sanctioned, with a sanction date of 23 Feb 2018 from OFAC under the DPRK4 program. The vessel's current flag and history are not related to a restricted country, and it does not have a current sanction related to its ownership.

Field	Value
LLI NO:	342356
IMO:	8966535
Flag:	China
Status:	Live
Built:	1985
GT:	818
Latest AIS message type:	B
Vessel Type:	Tanker (unspecified)
Reg. Owner:	Unknown Owners
DWT:	1200
Hull Type:	Single
TEU Capacity:	

**Compliance Screening for 6 months**

- Sanction Risks (1):** This vessel is currently sanctioned. Sanction date: 23 Feb 2018, Source: OFAC, Program: DPRK4.
- Ownership & Registry Risks (0):** The vessel's current Flag and Flag history are not related to a country or a region restricted by sanctions.
- Voyage Risks (0):** This vessel does not have a current sanction related to its current ownership.

この場合、船舶自体が制裁対象になります。弊社の方法論 (こちらから関連するフローチャートを参照) に基づいて、この場合には自動的に**100点 (赤)** が与えられます。よって、総合船舶リスクスコアは**100**であるため**赤**になります。





## 制裁対象の旗国および旗国の履歴リスク

- 船舶の航海時にその船舶の旗国が制裁を受けていた場合、この主張に当てはまるすべての船舶の航海について、自動的に**100点(赤)**が割り当てられます。
- 当てはまらない場合は、**0点(緑)**が付与されます。

The screenshot shows a vessel profile for 'Flourishing' with a risk rating of 1 (red). The vessel details include LLI NO 176054, IMO 8421315, Flag North Korea, Status Live, Destination LKGT, and ETA 03 May 2022. A dropdown menu highlights three risk categories: Sanction Risks (1), Ownership & Registry Risks (0), and Voyage Risks (0). The main section, 'Compliance Screening for 6 months', shows three panels: 1. Sanction Risks: 'The vessel has never been related to sanctions' (0 points). 2. Ownership & Registry Risks: 'This vessel is registered to a Flag registry which is subject to sanctions' (1 point), specifically the Democratic People's Republic of Korea from 17 Mar 2019 to present. 3. Voyage Risks: 'This vessel does not have a current sanction related to its current ownership' (0 points). A 'Compliance Report' button is visible on the right.

この場合、船舶の旗国は、現在制裁によって制限されている国と関連付けられています。弊社の方法論(こちらから関連するフローチャートを参照)に基づいて、この場合には自動的に**100点(赤)**が与えられます。よって、総合船舶リスクスコアは**100**であるため**赤**になります。

以下では、**スクリーニング期間の設定**が制裁リスクのスクリーニングに影響を与え、その後の同じ船舶の総合リスク評価に影響を与えるケースを検討します。今回のケースでは、現在の船舶の旗国は、**現在制裁**によって制限されている国に属していません。しかし、**以前旗国として登録していたベネズエラ**は、制裁によって制限された国に属していました。旗国の変更は2020年9月に行われ、以下のスクリーニングは2022年6月に行われました。

Clarity  Risk Rating:  LLI NO 625074 IMO 9416381 Flag  Status  Live Destination Yanbu al-Bahr ETA 21 Jun 2022


Overview Movements Incidents Fixtures Sanctions Ownership STS Pairings

Summary Compliance Screening Latest News Operational Analytics Characteristics timeline Vessel Images Registration  
Tonnage History Dimensions Class and Insurance Surveys Hull Details Facilities Machinery Inmarsat


### Compliance Screening for 24 months

[View methodology](#)


Sanction Risks **1** Ownership & Registry Risks Voyage Risks **22** [Compliance Report](#)




The vessel has never been related to sanctions







This vessel was registered to a Flag registry which was subject to sanctions

 **Venezuela**  
 From 20 Oct 2011 To 24 Sep 2020  
[View history](#)




This vessel does not have a current sanction related to it's current ownership

コンプライアンススクリーニングを24か月に設定すると、船舶の総合リスク評価が**高リスク(赤)**であることがわかります。これは、ベネズエラの旗国が使用された期間が、スクリーニングの時点から過去24か月以内であるためです。したがって、モデルはそれを考慮に入れ、弊社の方法論(こちらから関連するフローチャートを参照)に基づいて、この場合には自動的に**100点(赤)**が与えられます。よって、総合船舶リスクスコアは**100**であるため**赤**になります。


Clarity  Risk Rating:  LLI NO 625074 IMO 9416381 Flag  Liberia Status  Live Destination Yanbu al-Bahr ETA 21 Jun 2022


Overview Movements Incidents Fixtures Sanctions Ownership STS Pairings


Summary Compliance Screening Latest News Operational Analytics Characteristics timeline Vessel Images Registration Tonnage History Dimensions Class and Insurance Surveys Hull Details Facilities Machinery Inmarsat


Compliance Screening for **6 months**  [View methodology](#)

Sanction Risks **1** Ownership & Registry Risks Voyage Risks [Compliance Report](#)

 The vessel has never been related to sanctions

 This vessel was registered to a Flag registry which was subject to sanctions

 This vessel does not have a current sanction related to it's current ownership

 **Venezuela**  
From 20 Oct 2011 To 24 Sep 2020  
[View history](#)

コンプライアンススクリーニングを6か月に設定すると、船舶の総合リスク評価が**低リスク(緑)**であることがわかります。これは、この船舶がベネズエラ旗国の登録下にあった期間が、スクリーニングの直近6か月の期間内に該当しないためです。したがって、以前の旗国登録の制裁ステータスのチェックは適用されません。現在の旗国は弊社の方法論 ([こちらから関連するフローチャートを参照](#)) に基づいて制裁対象ではないため、この場合には自動的に**0点(緑)**が与えられます。その後、他のリスクが特定されなかったため、総合船舶リスクスコアは**緑**でした。

この場合、制裁リスクは**オレンジ**で強調表示することに注意してください。これは「**注意喚起**」であり、上記の理由により点数は割り当てられません。

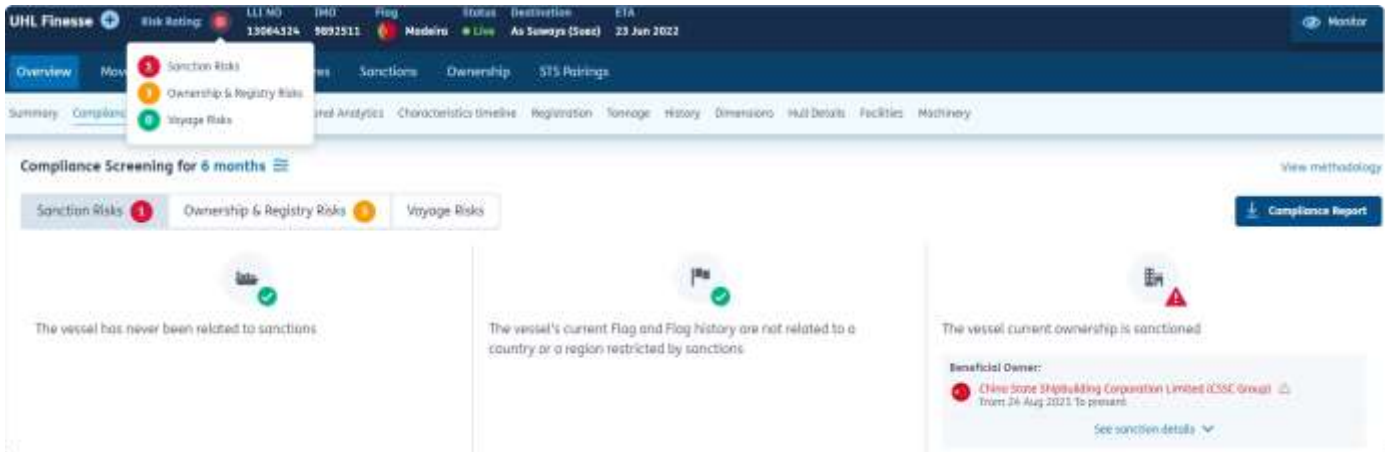
 **ARCも注意喚起にオレンジを使用していることに注意してください** 詳細については、[こちら](#)をクリックしてください

 **過去のイベントは、船舶の総合リスクスコアに影響しません。** 詳細については、[こちら](#)をクリックしてください



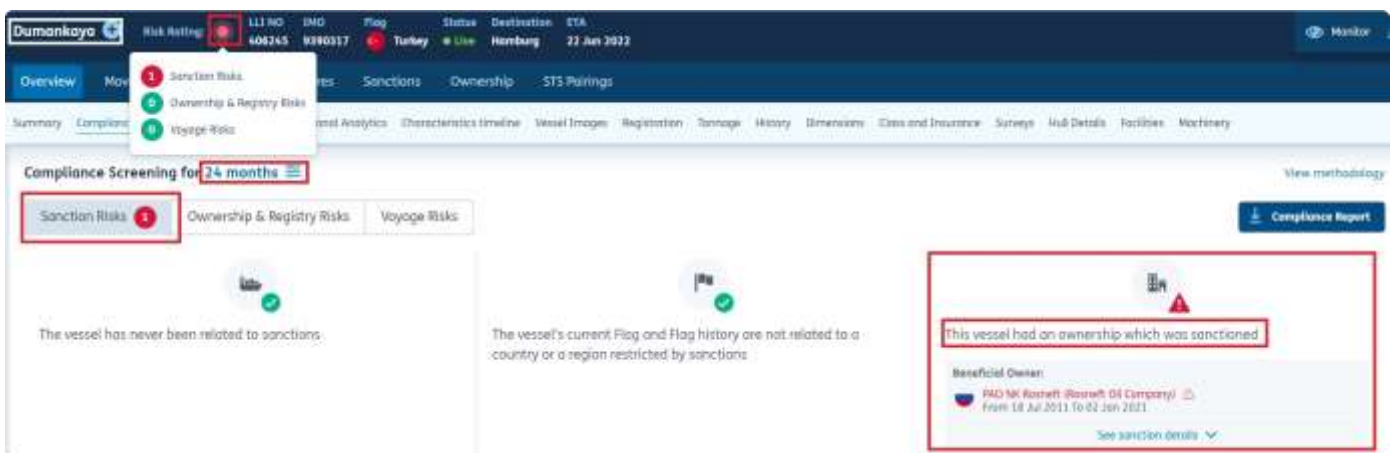
## 制裁対象の所有権リスク

- 船舶の航海時に現在の**第1レベルの所有権**が制裁対象となっていた場合、この主張にあてはまるすべての船舶の航海に対して、自動的に**100点 (赤)**が割り当てられます。これは、以前の第1レベルの所有権が制裁対象になった場合にも適用されます。
- 当てはまらない場合は、**0点 (緑)**が付与されます。

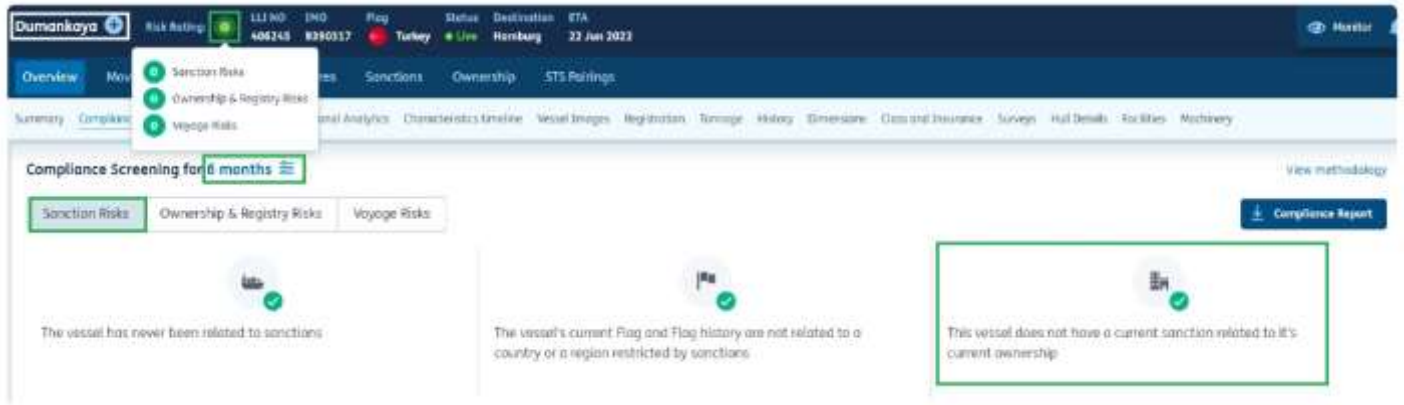


この場合、本船舶の**第1レベルの所有者の1人は制裁**により制限されています。弊社の方法論(こちらから関連するフローチャートを参照)に基づいて、この場合には自動的に**100点 (赤)**が与えられます。よって、総合点数は**100**であるため**赤**になります。

以下では、スクリーニング期間の設定が制裁リスクのスクリーニングに影響を与え、その後の同じ船舶の総合リスク評価に影響を与えるケースを検討します。今回のケースでは、本船舶の現在の**第1レベルの所有者は、いずれも制裁**によって制限されません。しかし、以前の所有者は船舶を所有した時点で制裁を受けていました。所有者の変更は2021年1月、以下のスクリーニングは2022年6月に行われました。



コンプライアンススクリーニングを**24か月**に設定すると、船舶の総合リスク評価が**高リスク (赤)**であることがわかります。これは、過去24か月間で、スクリーニングの**所有権が重なるため**です(所有権の変更は2021年1月すなわち24か月間のスクリーニング期間内に行われました)。以前の所有者は制裁対象であったため、弊社の方法論(こちらから関連するフローチャートを参照)に基づいて自動的に**100点 (赤)**が付与されます。よって、総合船舶リスク評価は**100**であるため**赤**になります。



コンプライアンススクリーニングを6か月に設定すると、船舶の総合リスク評価が**低リスク（緑）**であることがわかります。これは、過去6か月間で、**所有権の記録が重複しない**ためです（所有権の変更は2021年1月、つまり過去半年間のスクリーニング期間内ではありませんでした）。したがって、以前の所有者の制裁ステータスのチェックは適用されません。現在の所有者は弊社の方法論（[こちら](#)から関連するフローチャートを参照）に基づいて制裁対象ではないため、この場合には自動的に**0点（緑）**が与えられます。その後、他のリスクが特定されなかったため、総合船舶リスクスコアは**緑**です。

**⚠ 過去のイベントは、船舶の総合リスクスコアに影響しません。詳細については、[こちら](#)をクリックしてください**

## 所有権と登録のリスク

### 所有権および登録リスクは、以下について定義します。

- この船舶の旗国は、**パリMOU**によって**ブラックリスト**または**グレーリスト**に登録されているかどうか
- かこの船舶は別の船舶の識別情報を使用しているかどうか (AISの操作)
- 船舶の**現在の第1レベルの所有権**は、制裁に関連する他の船舶または事業体に帰属されており、制裁によって制限された国/地域に拠点を置いているかどうか



所有権および登録リスクが特定されていない船舶

**⚠ 過去のイベントは、船舶の総合リスクスコアに影響します。この影響は、ユーザーが設定した期間によって異なります。**

定義上、規制ガイダンスによると、Lloyd's List Intelligenceのデフォルトのコンプライアンススクリーニングは**24か月**に設定されています。

# 旗国登録リスク

- 船舶がパリMOUによって**グレーリスト**または**ブラックリスト**に登録されている旗国登録の下で運航している場合、この主張が当てはまるすべての船舶の航海について、航海リスクのスコアに3点または5点が加算されます。
- その船舶が**不明の旗国登録**であった場合、またはある場合、この主張が当てはまる**すべての船舶の航海**に対して、**100点(赤)**が自動的に付与されます。
- 当てはまらない場合は、**0点(緑)**が付与されます。

船舶旗国登録指標	リスクカテゴリ
船舶はパリMOUによってグレーリストに登録された旗国を使用していました	3
船舶はパリMOUによってブラックリストに登録された旗国を使用していました	5
船舶の旗国は未知でした	100

この場合、船舶の旗国はパリMOUによってブラックリストに登録されているため（こちらから関連するフローチャートを参照）、総合船舶リスクのスコアに5点が加算されます。その他のリスクがないため、総合スコアは0~29点の間のみであるため緑です。

この場合、船舶の旗国はパリMOUによってグレイリストに登録されているため(こちらから関連するフローチャートを参照)、総合船舶リスクのスコアに3点が加算されます。その他のリスクがないため、総合スコアは0~29点の間のみであるため緑です。

The screenshot shows a software interface for vessel risk assessment. At the top, there are navigation tabs: 'Sanctions Risk', 'Ownership & Registry Risk', and 'Voyage Risk'. The 'Ownership & Registry Risk' tab is active, indicated by a red '1'. Below the tabs is a 'Summary' section with a table of vessel details:

IMO:	ESV745	IMO:	8112474
Flag:	Unknown	Vessel Type:	bulk carrier
Status:	Live	Reg. Owner:	Unknown Owner
Built:	1982	DWT:	37217
GT:	22229	Hull Type:	Single
Latest AIS message type:	A	TU Capacity:	750

Below the summary is a 'Compliance Screening for 6 months' section. It contains three panels with status indicators:

- Sanctions Risk: A red triangle icon and the text 'The vessel's flag is currently unknown. (Basic Screen 11 May 2021)'. This panel has a red '1' next to its title.
- Ownership & Registry Risk: A green checkmark icon and the text 'This vessel is not using the identity of another vessel'.
- Voyage Risk: A green checkmark icon and the text 'This vessel's current ownership is not connected to another vessel or entity which is linked to sanctions and it is not listed in a country/region restricted by sanctions'.

At the bottom right of the compliance section is a blue button labeled 'Compliance Report'.

この場合、船舶の旗国は不明(こちらから関連するフローチャートを参照)であるため、自動的に100点(赤)が付与されます。よって、総合船舶リスクスコアは100であるため赤になります。

## AIS不正操作のリスク

MMSIは異なる船舶とそのAIS追跡を区別するために使用されるAISトランスポンダーによって提供される主要な識別情報であり、AIS不正操作は船舶の追跡機能を混乱させるために、船舶によって使用される手法です。

2隻の船舶が同じMMSI番号を使用している場合は、AISメッセージで特定されます。アナリストチームは、どの船舶がMMSI番号を使用するために登録されているかを旗国登録機関に確認します。そのうえで、MMSI番号の使用を登録されていない船舶はリスクとして認識します。

- 船舶の航海時に、その船舶が他の船舶のMMSIを使用していた場合、この主張が当てはまるすべての船舶の航海について、自動的に100点(赤)が割り当てられます。
- 当てはまらない場合は、0点(緑)が付与されます。

LGH Prosper Red Alert LL1ND 180 361248 8326178 Indonesia Live PIMANGSINGAH 22 Jun 2022

Overview More Sanctions Ownership STS Pairings

Summary Completed Sanctions Ownership STS Pairings Ship Applications Administrative Information Vessel Images Registration Tonnage History Dimensions Class and Equivalents Survey MSI Details Facilities History

**Summary**  
 Last updated: 11 Jun 2022

LL1ND	361248	IMO:	9399678
Flag	Indonesia	Vessel Type	bulk carrier
Status	<span>Live</span>	Reg. Owner	PT Laksana Galang Perkahani
Built	2008	IMO	98028
GT	31238	IMO Type	Single
Latest AIS message type	A	TEU Capacity	

**Trading Insights**

108 Port calls

Asia/Southeastern Asia	82%
Asia/Eastern Asia	7%
Africa/Sub-Saharan Africa	6%
Other 0%	0%

[View methodology](#)  
[Compliance Report](#)

**Compliance Screening for 8 months**

Sanctions Risk Ownership & Registry Risk: 1 Wynage Vixis

[View methodology](#)

This vessel's flag is not listed as high risk by the Port Risk

This vessel is using the (IMO) of another vessel

- Turki Kargo**  
 IMO: 88 401 2017 to 13 Aug 2017
- Turki Kargo**  
 IMO: 88 401 2017 to present

This vessel's current ownership is not connected to another vessel or entity which is linked to sanctions and it is not based in a country/region restricted by sanctions

この場合、船舶は現在AIS不正操作を行うと識別されているため、自動的に100点(赤)が付与されます。  
 よって、総合船舶リスクスコアは100であるため赤になります。



以下では、スクリーニング期間の設定が、同じ船舶の総合船舶リスク評価に影響を与えるケースを検討します。今回のケースでは、その船舶は現在、別の船舶のMMSIを使用していません。ただし、過去には2021年3月から2021年5月までこのような不正が行われていました。以下のスクリーニングは2022年6月に行われました。

The screenshot shows a vessel profile for 'Sea Calm' with a red risk rating. The vessel details include LLI NO 11005267, IMO 9629378, Flag Liberia, Status Live, Destination Ras Tanura, and ETA 25 Jun 2022. The 'Compliance Screening for 24 months' section is active, showing three risk categories: 'Sanction Risks' (no issues), 'Ownership & Registry Risks' (1 issue), and 'Voyage Risks' (no issues). A 'Compliance Report' button is visible. The 'Ownership & Registry Risks' section is highlighted with a red box and contains the following information:

- Icon: A calendar with a red warning triangle.
- Text: "This vessel was using the MMSI of another vessel previously"
- Details: "Star Piera" (Liberia flag), "From 04 Mar 2021 To 27 May 2021"

コンプライアンススクリーニングを24か月に設定すると、船舶の総合リスク評価が**高リスク (赤)** であることがわかります。これは、**MMSI不正操作**がスクリーニングから24か月以内に行われたためです。したがって、モデルはそれを考慮に入れ、弊社の方法論 (こちらから関連するフローチャートを参照) に基づいて、この場合には自動的に**100点 (赤)** が与えられます。よって、総合船舶リスクスコアは**100**であるため**赤**になります。



Sea Calm Risk Rating: LLI NO: 11005267 IMO: 9629378 Flag: Liberia Status: Live Destination: Ras Tanura ETA: 25 Jun 2022

Overview Movements Incidents Fixtures Sanctions Ownership STS Pairings

Summary Compliance Screening Latest News Operational Analytics Characteristics timeline Registration Tonnage History  
Dimensions Class and Insurance Surveys Hull Details Facilities Machinery

Compliance Screening for **6 months** [View methodology](#)

Sanction Risks **Ownership & Registry Risks 1** Voyage Risks [Compliance Report](#)

This vessel's flag is not listed as high risk by the Paris MoU

This vessel was using the MMSI of another vessel previously

**Star Piera** Liberia  
From 04 Mar 2021 To 27 May 2021

This vessel current ownership is not connected to another vessel or entity which is

コンプライアンススクリーニングを6か月に設定すると、船舶の総合リスク評価が**低リスク (緑)**であることがわかります。これは、**MMSI不正操作が、スクリーニングから6か月以内に行われなかったため**です。そのため、MMSI不正操作のチェックは行われませんでした。弊社の方法論 ([こちらから関連するフローチャートを参照](#))に基づいて、この場合には自動的に**0点 (緑)**が与えられます。その後、他のリスクが特定されなかったため、総合点数は**緑**です。

ただし、このケースでは、**所有権と登録のリスクをオレンジとして強調表示していることに注意してください**。これは「**注意喚起**」であり、上記の理由により点数は割り当てられません。

**過去のイベントは、船舶の総合リスクスコアに影響しません。** 詳細については、[こちら](#)をクリックしてください

## 制裁対象事業者リスクへの関連性

これは、船舶の現在の第1レベルの所有権が、制裁に関連しているか、または当時の制裁によって制限されていた国/地域に拠点を置く別の船舶または事業者と関連性があるかどうかを定義します。

現在の第1レベル所有者と他の制裁対象の事業者との関係

- 船舶が現在、その所有権構造を介して他の制裁対象の事業者と関係のある所有者と関連性がある場合、このセクション内にこの関係性を表示し、以下に示すようにその関係性を説明するツールチップを表示します。

The screenshot shows a compliance screening interface for 12 months. It has three tabs: 'Sanction Risks', 'Ownership & Registry Risks' (which is active and has a '1' in a red circle), and 'Voyage Risks'. A 'View methodology' link is in the top right, and a 'Compliance Report' button is in the top right. The first panel shows a flag icon with a green checkmark and the text: 'This vessel's flag is not listed as high risk by the Paris MoU'. The second panel shows a building icon with a green checkmark and the text: 'This vessel is not using the identity of another vessel'. The third panel shows a building icon with a yellow warning triangle and the text: 'This vessel current ownership is connected to another vessel or entity which is linked to sanctions or it is based in a country/region restricted by sanctions'. Below this is a tooltip for 'Beneficial Owner' showing a red circle with a white plus sign, the text 'Company linked to sanctioned companies', the link 'COSCO SHIPPING GROUP CO.,LTD./Shipping/COSCOCSL', and the date range 'From 19 Jan 2017 To present'.

現在の第1レベル所有者と他の制裁対象の船舶との関係

- 本船舶が他の制裁対象船舶と関係のある所有者と関連性がある場合、すべての船舶の航海について、このセクション内にこの関係性を表示し、以下に示すようにその関係性を説明するツールチップを表示します。

The screenshot shows a compliance screening interface for 12 months, similar to the one above. It has three tabs: 'Sanction Risks', 'Ownership & Registry Risks' (active with a '1' in a red circle), and 'Voyage Risks'. A 'View methodology' link is in the top right, and a 'Compliance Report' button is in the top right. The first panel shows a flag icon with a green checkmark and the text: 'This vessel's flag is not listed as high risk by the Paris MoU'. The second panel shows a building icon with a green checkmark and the text: 'This vessel is not using the identity of another vessel'. The third panel shows a building icon with a yellow warning triangle and the text: 'This vessel current ownership is connected to another vessel or entity which is linked to sanctions or it is based in a country/region restricted by sanctions'. Below this is a tooltip for 'Beneficial Owner' showing a red circle with a white plus sign, the text 'Company fleet includes sanctioned vessels', the link 'Government of Libya', and the date range 'From 17 Apr 2009 To present'.

## 制裁対象国に本社を置く現在の第1レベル所有者

- 船舶所有者が制裁によって制限された国に居住している場合、このセクション内にこの関係性を表示し、所有者の詳細と、制裁対象国と関連性のある本社の場所に関する情報を表示します。以下に示すとおりです。

Compliance Screening for 12 months [View methodology](#)

Sanction Risks Ownership & Registry Risks **1** Voyage Risks [Compliance Report](#)

This vessel's flag is not listed as high risk by the Paris MoU

This vessel is not using the identity of another vessel.

This vessel current ownership is connected to another vessel or entity which is linked to sanctions or it is based in a country/region restricted by sanctions

ISM Manager, Technical Manager: Support Marine Group CA From 16 Aug 2016 To present

Head Office: Corococ

## 航海リスク

### 航海リスクは、以下について定義します。

- 船舶に動静リスクがあるかどうか
- 船舶が漂流および逸脱を行ったと識別されたかどうか
- 船舶が不審な船舶間の積替えを行ったと識別されたかどうか船舶に不審なAISギャップがあったかどうか

Compliance Screening for 24 months [View methodology](#)

Sanction Risks Ownership & Registry Risks Voyage Risks [Compliance Report](#)

Placement Risks

Lifting & Deviation

Ship to Ship Transfer

AIS Gaps

航海リスクが特定されていない船舶

**⚠** 過去のイベントは、船舶の総合リスクスコアに影響します。この影響は、ユーザーが設定した期間によって異なります。

定義上、規制ガイダンスによると、Lloyd's List Intelligenceのデフォルトのコンプライアンススクリーニングは24か月に設定されています。

## 動静リスク

高リスクの動静が検出された船舶

これらは、船舶が高リスクの場所での寄港を登録したかどうか、または船舶が**中リスク**またはほとんどの場合**高リスク**な場所に寄港する可能性があるAISギャップを有していたかどうかに基づいて特定されたリスクです。

**高リスクエリア**は、直接および間接的に制裁対象となった影響を受ける排他的経済水域に関連する港湾、ターミナル、停泊地、またはオフショア地域として定義されます。

---

## リスクの高い寄港



- リスクの高い寄港は、船舶が**制裁対象国内**の港に到着したことを確認する船舶の寄港 (弊社の港湾エージェントまたはAISの位置から受信) を登録する際に特定されます。

この船舶の航海は自動的に**100点 (赤)**が付与されます。

---

## 不明と思われる寄港



- これは、船舶にはまず最初にAISギャップがあり、**制裁対象国内**の港に移動するのに十分な時間がある場合に特定されます
  - 港湾は、この種の船舶が過去に訪れたことがあり、その種の船舶に適合したターミナルがある場所でなければなりません。
- 船舶は、この種類とサイズの船舶が港で貨物の積み込みや積み出しを行うのにかかる平均時間の固定計算に基づいて、この積み込みや積み出しを行うための十分な時間の余裕がある必要があります。
- 船舶は、AISギャップの終了位置に港から移動するのに十分な時間を持っている必要があります。

リスク指標	リスクスコア
高いAISギャップ異常スコア、AISギャップ指標後の喫水変化、適合性のあるリスクの高い港湾	90
AISギャップ前のリスクの高い海域、AISギャップ後の喫水変化の指標、適合性のあるリスクの高い港湾	90
異常スコアを伴う高いAISギャップ、AISギャップ前のリスクの高い海域、AISギャップ指標後の喫水変化、適合性のあるリスクの高い港湾	95
非常に長いAISギャップ、AISギャップ指標後の喫水変化、適合性のあるリスクの高い港湾	95
適合性のあるリスクの高い港湾、AISギャップ指標後の喫水変化	70
AISギャップ前のリスクの高い海域、適合性のあるリスクの高い港湾	50

船舶に対して検出された不明な寄港地は、イベント時に異なる指標の存在に応じて点数が付与されます。

 過去のイベントは、船舶の総合リスクスコアに影響しません。詳細については、[こちら](#)をクリックしてください

## 漂泊と逸脱のリスク

船舶が漂泊および逸脱を行ったと識別されました

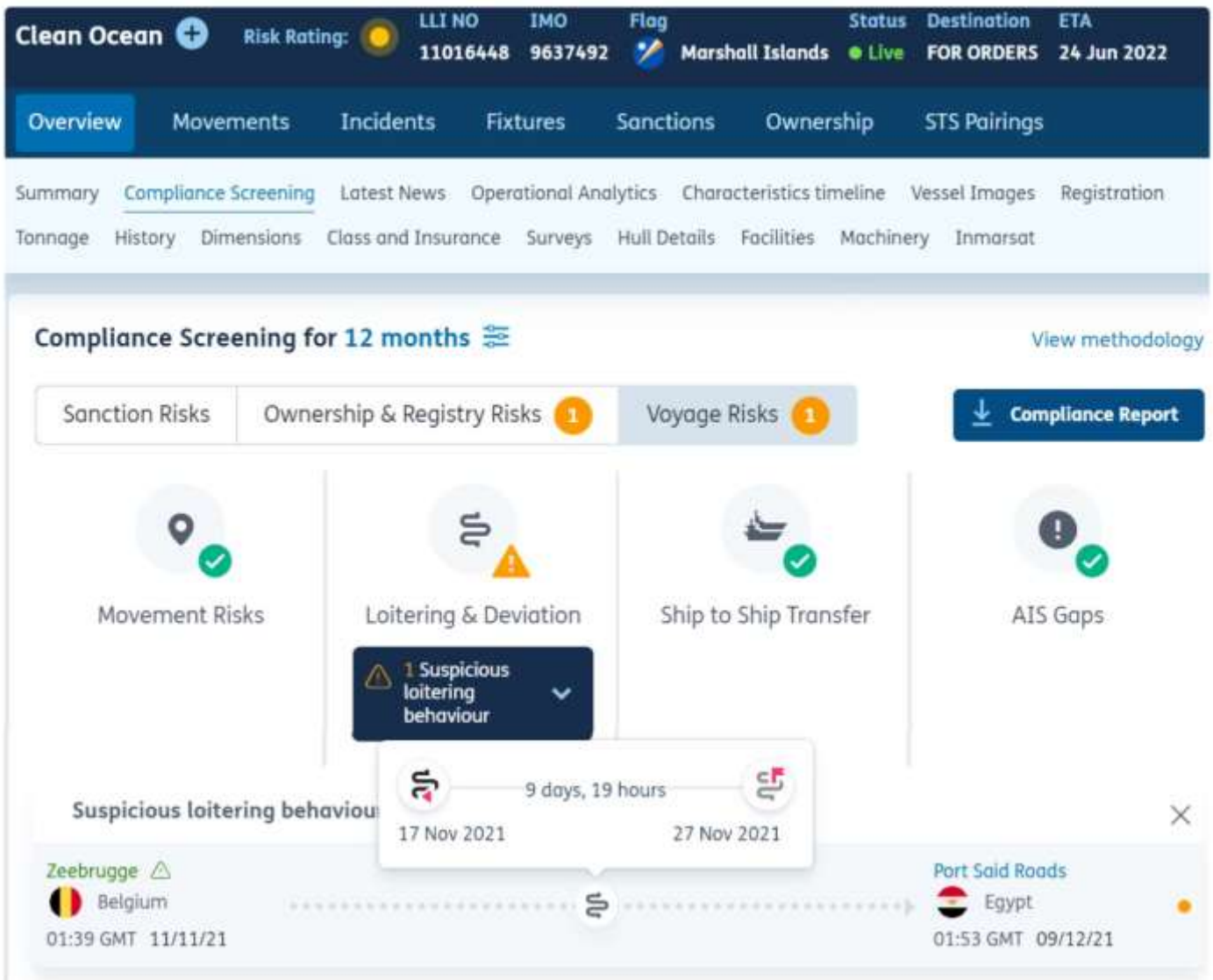
**漂泊**行動は、特定の海域内の船舶速度の変化、船首方位の変化、再訪率を使用して定義されます。特定の海域内での船舶の速度と船首方位の変化が、他の船舶と比較して通常よりも高い場合、これを漂泊と見なします。

### 不審な漂泊行動



- 不審な漂泊行動は、制裁の直接的および間接的な影響を受けるリスクの高い海域での喫水の変化や動静を考慮に入れています。

リスク指標	リスクスコア
高い異常漂泊スコア、漂泊イベント指標後の喫水変化	60
漂泊イベント開始時のリスクの高い海域、漂泊イベント指標後の喫水変化	60
異常に高い漂泊スコア、漂泊イベント開始時のリスクの高い海域、漂泊イベント指標後の喫水変化	75



この場合、船舶には60点が付けられている「高い異常漂泊スコアを持つ漂泊イベント指標後の喫水変化」という不審な漂泊行動が1つあります。他の

リスクがないため、総合スコアは60点のオレンジで、オレンジのリスクブラケットである30~69点内にあります。

この場合、オレンジの所有権はオレンジの旗国指標(リスクポイントなし)を反映しており、オレンジのリスクスコアを反映していないため、総合リスクスコアは漂泊リスクスコアのポイントのみに基づいて計算されることに注意してください。

**⚠ 過去のイベントは、船舶の総合リスクスコアに影響しません。詳細については、[こちら](#)をクリックしてください**



## 船舶間 (STS) の積替えリスク

確認された貨物の船舶間の積替えに関与したことが判明した船舶

この要素は、2隻の船舶に対して受け取ったAIS追跡データ (確認済み) またはAIS追跡情報がない場合にイベントが発生した確率 (可能性あり) に基づいて、船舶に関連するリスクを表示します。

実際に、確認された船舶の間の積み替え (STS) は、2隻の船舶に対して受信したAIS追跡情報を使用して検出されます。STSペアリングは、**2隻の適合船舶**が200m以内に16時間以上接近し、かつ両方の船舶の速度が3ノット以下の場合に開始されます。

### 制裁対象船舶とのSTS



- これは、[こちら](#)で説明した方法論を使用し、STSが発生した時点で現在制裁対象の別の船舶との間でSTSの積み替えが検出された場合、または、船舶間の積み替えが発生した時点で制裁を受けた船主がいた場合に表示されます。

この船舶の航海は自動的に**100点 (赤)**が付与されます。

### 不明と思われる一方向のSTS (不明なグループ)



一方向の不明なSTSの場合、ロジックは次のとおりです。

- AISギャップ**があった船舶を**特定する**。
- 次に**、AIS位置が開始された場所から**500nm以内に**漂泊していた別の**適合船舶**があるかどうかを確認する。
- 次に**、この船舶が、**最低20時間**、漂泊している船舶まで移動し、船舶間の積荷の移動を行うことができるだけの時間があったかどうかを調べる。
- 次に**、その船舶がAISギャップ**発生後航海を終了する前に**、**喫水が変化したかどうか**を調べる。
- 次に**、船舶の喫水は**少なくとも1m増減**しなければならず、AISギャップを持っていた船舶とは逆の変化となります。

ある船舶で検出された一方向の不明なSTSは、イベント発生時のさまざまな指標の有無に応じて点数が付与されます。

リスク指標	リスクスコア
AISギャップ指標後の喫水変化適合漂泊船舶	70
異常スコアを伴う高いAISギャップ、AISギャップ指標後の喫水変化適合漂泊船舶	90
AISギャップ前のリスクの高い海域、AISギャップ指標後の喫水変化適合漂泊船舶	90
異常スコアを伴う高いAISギャップ、AISギャップ前のリスクの高い海域、AISギャップ指標後の喫水変化適合漂泊船舶	95
非常に長いAISギャップ、AISギャップ指標後の喫水変化適合漂泊船舶	95

関連する方法論のフローチャートは[こちら](#)をご覧ください

## 不明と思われる双方向のSTS



双方向の不明なSTSの場合、ロジックは次のとおりです。

1. AISギャップが重複している船舶を特定する。
2. 次に、AIS位置の開始場所が互いに500nm以内である別の適合船舶があるかどうかを確認する。
3. 次に、AISギャップの終了位置が500nm以内にあったかどうかを確認する。
4. 次に、次の寄港地までに両方の船舶の喫水が変化したかどうかを確認する。
  1. 片方の船舶は喫水の値が増加し、もう片方の船舶は喫水が減少している必要があります。
5. 次に、両方の船舶が計算された中間点まで移動するのに十分な時間と、AISギャップの最後まで移動する前にSTSを行うのに十分な時間(最低16時間)を確認する。

ある船舶で検出された双方向の不明なSTSは、イベント発生時のさまざまな指標の有無に応じて点数が付与されます。

リスク指標	リスクスコア
異常スコアを伴う高いAISギャップ、AISギャップ指標後の喫水変化、AISギャップが発生した適合船舶	90
AISギャップ前のリスクの高い海域、AISギャップ指標後の喫水変化、AISギャップが発生した適合船舶	90
異常スコアを伴う高いAISギャップ、AISギャップ前のリスクの高い海域、AISギャップ指標後の喫水変化、AISギャップが発生した適合船舶	95
AISギャップ指標後の喫水の変化、AISギャップが発生した適合船舶	70
非常に長いAISギャップ、AISギャップ指標後の喫水変化、AISギャップが発生した適合船舶	95

関連する方法論のフローチャートは[こちら](#)をご覧ください

**△ 過去のイベントは、船舶の総合リスクスコアに影響しません。詳細については、[こちら](#)をクリックしてください**

# AISギャップリスク

OFACが定義する20時間以上のAISギャップ

AISギャップは、**AISギャップモデル**で説明されているアプローチを使用して定義されます。

AISギャップモデルで高い得点が付けられたAISギャップは、以下に説明するさまざまな指標の有無に応じて、再度評価され、点数が付与されます。

## 不審なAISギャップ



- 疑わしいAISギャップは、**喫水の変化**を考慮し、AISギャップが始まったときに船舶の位置 (例えば、制裁の**直接的**および**間接的**な影響を受ける**リスクの高い海域内**) を特定する。

ある船舶で検出された不明な各AISギャップは、イベント発生時のさまざまな指標の有無に応じて点数が付与されます。

リスク指標	リスクスコア
異常スコアを伴う高いAISギャップ	30
異常スコアを伴う高いAISギャップ、AISギャップ前のリスクの高い海域	50
異常スコアを伴う高いAISギャップ、AISギャップ指標後の喫水変化	60
AISギャップ前のリスクの高い海域、AISギャップ指標後の喫水変化	60
異常スコアを伴う高いAISギャップ、AISギャップ前のリスクの高い海域、AISギャップ指標後の喫水変化	70
非常に長いAISギャップ	70
非常に長いAISギャップ、異常スコアを伴う高いAISギャップ	80
非常に長いAISギャップ、ギャップ前のリスクの高い海域	80
非常に長いAISギャップ、AISギャップ指標後の喫水変化	90

関連する方法論のフローチャートは[こちら](#)をご覧ください

### ⚠️ 非常に長いAISギャップ

これは、30日を超える期間のAISギャップとして定義されます

⚠️ **過去のイベントは、船舶の総合リスクスコアに影響しません。** 詳細については、[こちら](#)をクリックしてください

## 定義

AISギャップ	リスクの高い海域	LLIが監視する制裁機関
航海の概念	LLIの第1レベルの所有権構造と制裁指標	制裁対象の国および/または地域
AISギャップが発生した適合船舶	漂泊と逸脱行動の定義	制裁対象の旗国登録
喫水の変化	パリMOUによるリスクの高い旗国の登録	船舶間の積替え

## AISギャップ

### 定義

このプロセスフローの前に、AIS信号の喪失と意図的なAISギャップを以下の基準に基づいて区別しています。

1. 信号が喪失した海域における船舶の航行速度
2. 前回のAIS位置から次のAIS位置までの船舶の航路における航行速度
3. 不明な時間 - ギャップ期間を利用して、船舶が実際よりもはるかに遠くまで移動した可能性があります

### AISギャップとは

AISギャップは、船舶からのAIS信号の喪失時間が最低20時間として定義されます。船舶の航海中に発生するギャップのみが含まれます。

これは、船舶が寄港するときに同時に検出されたAISギャップはすべて却下されることを意味します。

その後、特定されたすべてのAISギャップは、分離フォレスト技術を使用して、AISトランスポンダーがオフになっている船舶と、船舶のAIS伝送を受け取らなかったカバレッジギャップを区別する、教師なし機械学習モデルを通じて処理されます。

このモデルは、信号の喪失時のAISネットワークのカバレッジと、船舶が不明となっていた継続的な期間に応じてAISギャップをランク付けすることによって機能します。

## 不明な時間/距離

ギャップの継続期間、船舶がその時間に移動した可能性が高い平均速度、およびギャップの間に移動した距離を使用して、モデルは不明な時間または距離を計算します。船舶が移動した可能性のある時間や距離が長いほど、ランクが高くなり、疑惑が大きくなります。

## カバレッジ

我々は、AISギャップが船舶によって生み出された時間と場所におけるAISネットワークのカバレッジについて体系的に評価します。ギャップ時に拾われた他の船舶からの信号が多ければ多いほど、ランクがより高く、疑いが大きくなります。近くの船舶からの信号との比較は、この時点でこの船舶の信号を失うべきではないことを意味するためです。

これにより、モデル内で次の計算機能が働きます。

### AISギャップモデルの機能

機能の生成	計算機能	説明
期間	合計ギャップ期間 (時間)	AISギャップの時間単位の期間
不明な時間/距離	合計ギャップ距離(nm)	距離は、最適ルートネットワーク分析を使用して、船舶がギャップの開始位置と終了位置の間を移動できる最短かつ最も利用される(最適な)ルートに基づいて算出されます。
不明な時間/距離	平均相対ギャップ	航海距離と比較して、船舶がAISギャップの間に航行できたであろう追加距離の測定値。これは、この船舶がどこまで移動したかを示しています。
不明な時間/距離	ギャップ中の平均速度 (kt)	距離とギャップの期間から得られるギャップ中の船舶の平均速度。
不明な時間/距離	確定された距離(nm)	船舶の通常の巡航速度にギャップの時間を乗じたもの。これは、船舶が巡航速度でどこまで移動できたかを示しています。
不明な時間/距離	不明な距離 (nm)	確定された距離から合計ギャップ距離を引いたもの
不明な時間/距離	巡航速度	船舶がギャップの期間中に移動したと思われる速度を把握するために使用されます。平均は、3 ktから25 ktの中央値を使用して、その航海の船舶ごとに計算されます。船舶航海速度の90%以上が0kts~3ktsの間でない限り、この範囲の中央値とします。
カバレッジ	ギャップ時のAISレポート数の数	AISギャップの最初の船舶の最後のAISメッセージが受信されてから10~50分間に送信された他の船舶からのAISメッセージの数。20nm以内に計算

### ⚠ 非常に長いAISギャップ

これは、30日を超える期間を持つAISギャップとして定義されます

# 航海の概念

Lloyd's List Intelligenceが航海を定義する方法

航海は、次の船舶寄港タイプの1つとして定義されます。

寄港タイプ		
港から港へ	サブ港から港へ	アンカレッジから港へ
港からアンカレッジへ	サブ港からアンカレッジへ	アンカレッジからサブ港へ、 港からサブ港へ
港からサブ港へ		

航海は寄港地の出発日から次の寄港地の出発日までです。

⚠ 注意:船舶が停泊地に到着し、12時間以内に港(近く)に寄港した場合、船舶の航海は停泊地ではなく港で終了します。これは、船舶が停泊地で待機することができ、必ずしもそこで航海を終えるとは限らないことを考慮したものです。

## AISギャップが発生した適合船舶

Lloyd's List IntelligenceがAISギャップを持つ適合船舶を定義する方法

いずれの船舶も、AISギャップの期間とその種類を考慮すると、その時点でAISギャップのある他の船舶と連絡を取り合い、その後その船舶が確認された場所に再び現れる可能性があります。両船舶とも次の寄港前に喫水を変更しており、両船の種類が適合している必要があります。

適合性については、[貨物STSの船舶の適合性](#)または以下のリストを参照してください。

### 貨物STSの船舶の適合性

1. 貨物船と一般貨物/コンテナ容量を持つ一般貨物
2. 一般貨物と一般貨物/コンテナ容量を持つ一般貨物
3. 液化天然ガス運搬船と液化天然ガス運搬船/LNGフローティング再ガス化装置/フローティングLNG生産およびストレージFLNG/LNGとLPGの複合ガス運搬船
4. 液化石油ガス運搬船と液化石油ガス運搬船/LNGとLPGの複合ガス運搬船
5. フルセルラーコンテナ船とバージ運搬船/バージコンテナ運搬船/フルセルラーコンテナ船/バージ
6. ロールオンロールオフとロールオンロールオフ/コンテナ容量を持つロールオンロールオフ
7. 製品タンカーと製品タンカー/ケミカルタンカー/ケミカルとオイルの複合タンカー/タンカー(不特定)/ワインタンカー/食用油タンカー/食用油タンカー/フローティング生産タンカー/フローティングストレージタンカー/ウォータータンカー



8. 原油タンカーと原油タンカー/フローティングストレージタンカー/フローティング生産タンカー/タンカー (不特定)

## 喫水の変化

Lloyd's List Intelligenceがイベント後の喫水の変化を定義する方法

喫水の変化とは、次の寄港の前に、船舶の喫水が少なくとも1m変化した地点と定義されます。

### (AISギャップまたは漂泊) イベント後の喫水の変化

これは、イベントの後、航海の終了前に、喫水が1m以上または以下に変化した船舶として定義されます

## リスクの高い海域

定義

これらの海域は、次のいずれかの理由により、リスクの高い海域として定義されます。

制裁対象国の排他的経済水域(「**直接影響を受けるEEZ**」)であること

または

- 制裁措置がとられている国または地域、または規制ガイダンスで言及されている地域に近接している。  
(「**間接的に影響を受けるEEZ**」)

次の表には、13のリスクの高い海域すべてが排他的経済水域 (EEZ) を使用して定義されます。

キューバの排他的経済水域	キプロスの排他的経済水域	イランの排他的経済水域
レバノンの排他的経済水域	北朝鮮の排他的経済水域	オマーンの排他的経済水域
重複が主張されているウクライナの排他的経済水域	カタールの排他的経済水域	韓国の排他的経済水域
シリアの排他的経済水域	台湾の排他的経済水域	アラブ首長国連邦の排他的経済水域
ベネズエラの排他的経済水域		

## 直接影響を受けるEEZ

これらは6つの排他的経済水域 (EEZ) で、少なくとも次の1つによって制裁されています

キューバの排他的経済水域	イランの排他的経済水域	シリアの排他的経済水域
重複が主張されているウクライナの排他的経済水域	北朝鮮の排他的経済水域	ベネズエラの排他的経済水域

(「間接的に影響を受けるEEZ」)

これらは、LLIが監視する4つの制裁機関のいずれかによる制裁によって制限されている国または地域に近接しているために影響を受ける7つの排他的経済水域 (EEZ) 地域、または規制ガイダンスで言及されている地域です。

レバノンの排他的経済水域	キプロスの排他的経済水域	韓国の排他的経済水域
カタールの排他的経済水域	アラブ首長国連邦の排他的経済水域	オマーンの排他的経済水域
台湾の排他的経済水域		

## 現在の所有権構造と制裁指標

Lloyd's List Intelligenceが船舶に対して第1レベルの所有権関係を定義し、制裁に関連させる方法

弊社の方法論では、以下の関係のいずれかが第1レベルの所有権構造と見なされます。

Lloyd's List Intelligenceのデータベースにある船舶の第1レベルの所有権タイプ

実質所有者	商用運航者	名目所有者
登録所有者	技術管理者	他社の運航者
ISM管理者		

#### 実質所有者

実質所有者は、最終的な所有事業体、支配当事者またはその代表者（個人、会社、グループ、組織のいずれか）であるか、またはその可能性がある者に関する弊社の見解です。弊社の社内の調査方法によると、実質所有者は、船舶の管理会社またはグループの商号である可能性があり、弊社の見解では、どちらも船舶の最終的な所有者を代表すると捉えています。

#### 商用運航者

商用運航者は、船舶の用途を含め、船舶の商業的な管理について責任を負います。商用運航者は実質所有者の主要な運営関連会社である場合もあれば、実質所有者と同一の場合もあります。登録所有者の船舶グループを代表して運航を行う会社は、その商用運航者とみなすことができます。商用運航者は、船舶の運航、チャーター、バンカリング、港湾サービス、保険に責任を負い、技術管理と乗組員管理も監督することができますが、これら2つの機能は外部委託することもできます。

#### 名目所有者

名目所有者は、船舶の購入を資金面で支える金融機関や抵当権者で、銀行や信託会社などが該当します。

#### 登録所有者

登録所有者は、船舶の法的所有権が登録されている会社または個人です。登録所有者では、「便宜置籍」や「ペーパー」、「ダミー」会社に関与することが多く、貿易船舶の利益に対する課税が低いまたは課税されない国や、人員配置やメンテナンスに関する要件がより緩和されている可能性のある国で船舶が登録されています。

#### 技術管理者

技術管理者は、船舶と機械のメンテナンス、修理、保管品と予備品、そして多くの場合、乗組員に対して責任を負う会社です。技術管理者は、実質所有者の子会社または部門、または他社の事業体に所属することができます。多くの場合、ISM管理者と兼務しています。

#### 他社の運航者

他社の運航者は、定期チャーター船舶の管理、運営、運航を行い、業務を代理で引き受ける会社です。他社の運航者には、期間用船者、プールオペレーター、ベアボート用船者、および他社の商用管理者が含まれます。他社の運航者は、実質所有者との法人関係は不明です。ただし、プール会社は、プール内の1つ以上の船舶の実質所有者によって部分的に所有および/または管理される場合があります。

#### ISM管理者

ISM管理者は、ISMコード、安全管理システム、船舶の認証の管理を担当します。ISMコードは、船舶の安全な管理と運航、および汚染防止のための国際基準を提供します。ISM管理者は、実質所有者の子会社または部門、または他社の事業体に所属することができます。多くの場合、技術管理者と兼務しています。

### Lloyd's List Intelligenceの制裁指標

前述のすべての役割 (例えば、実質所有者、商用運営者など) のいずれかとして活動する事業体が現在制裁対象である場合は、事業体名の横に「制裁」マークが表示されます。

所有構造を介して何らかの形で制裁対象の事業体と関連または提携しているすべての事業体について、「制裁対象の会社と関連している会社のフラグ」を示すツールチップを持つアイコンが事業体名の横に表示されます。

さらに、該当する場合は、企業が保有する船舶に制裁対象船舶があるかどうかを示す「制裁対象船舶を含む会社船団のフラグ」が表示されます。最後に、当該事業体 (または船舶) が制裁対象国に本社を置く場合は、「制裁対象国内に所在する本社」が表示されます。

要約すると、LLIには、以下のケースを反映した4つの異なる制裁指標があります。

- **制裁フラグ** - 事業者が制裁対象です
- **制裁対象の会社と関連している会社のフラグ** - 事業体は、共通の所有権を介して別の制裁対象の事業体と関連があります
- **制裁対象船舶を含む会社の船団** - 事業体は、保有する船団に制裁対象船舶が含まれています
- **制裁対象国内に所在する本社** - 事業体は制裁対象国にありますが、必ず制裁対象になるわけではありません。

## 制裁対象事業体に関連するが、制裁対象事業体が直接所有していない非制裁対象船舶の例。

Beneficial Owner:	Commercial Operator:	Nominal Owner:	Registered Owner:	Technical Manager:	Third Party Operator:	ISM Manager:
LAST REPORTED ●		N/A	Company linked to sanctioned companies		N/A	
<b>▲ SANCTIONED</b>	<b>▲</b>		<b>▲</b>			

この場合、当該船舶は制裁対象とはならず、登録所有者は制裁対象にはなりません。船舶の実質所有者は制裁対象となります。しかし、商用運航者と登録所有者は、その所有権構造を介して実質所有者と関連しています。したがって、制裁対象事業体に関連する企業としてフラグが立てられます。技術管理者とISM管理者は、サードパーティ企業と見なされ、所有権の種類や他の現在の所有者との関係を介して関連していると見なされることはありません。さらに、船舶は制裁対象ではないため、現在の所有者の誰も、制裁対象船舶を船団内に含む事業体としてフラグを立てられることはありません。

## 制裁対象事業体が直接所有する非制裁対象船舶の例。

Beneficial Owner:	Commercial Operator:	Nominal Owner:	Registered Owner:	Technical Manager:	Third Party Operator:	ISM Manager:
LAST REPORTED ●		N/A	<b>▲ SANCTIONED</b>		N/A	
<b>▲</b>	<b>▲</b>		<b>▲ SANCTIONED</b>			

この場合、船舶の登録所有者のみが制裁対象となります。本船舶の実質所有者および商用運航者は制裁対象ではありませんが、共通の所有権を介して登録所有会社と関連しています。したがって、制裁対象事業体に関連する企業としてフラグが立てられます。技術管理者とISM管理者は、サードパーティ企業と見なされ、所有権の種類や他の第1レベルの所有者との関係を介して関連していると見なされることはありません。さらに、船舶は制裁対象ではないため、第1レベルの所有者の誰も、制裁対象船舶を船団内に含む事業体としてフラグを立てられることはありません。

## 制裁対象会社が所有する制裁対象船舶の例

Beneficial Owner:	Commercial Operator:	Nominal Owner:	Registered Owner:	Technical Manager:	Third Party Operator:	ISM Manager:
LAST REPORTED ●		N/A	<b>▲ SANCTIONED</b>		N/A	
<b>▲ SANCTIONED</b>	<b>▲ SANCTIONED</b>		<b>▲ SANCTIONED</b>	<b>▲</b>		<b>▲</b>

この場合、本船舶とその登録所有者の両方が制裁対象となり、実質所有者および商用運航者も制裁対象になります。技術管理者とISM管理者は、サードパーティ企業と見なされ、所有権の種類や他の第1レベルの所有者との関係を介して関連していると見なされることはありません。そのため、制裁対象船舶を船団内に含む事業体としてのみフラグが立てられます。

## 少なくとも1隻の制裁対象船舶を含む船団の一部を構成する船舶の例

Beneficial Owner:	Commercial Operator:	Nominal Owner:	Registered Owner:	Technical Manager:	Third Party Operator:	ISM Manager:
LAST REPORTED ●		N/A	Company fleet includes sanctioned vessels		N/A	N/A
<b>▲</b>	<b>▲</b>		<b>▲</b>	<b>▲</b>		

この場合、登録所有者も他の現在の所有者も、制裁対象ではなく、制裁対象の事業体と関連しているとはみなされません。しかし、当該船舶が制裁対象となったことで、制裁対象となった船舶を船団に含んでいた事業体としてすべてフラグが立てられることとなります。

## 船舶の登録所有者の本社 (または現在の所有者の本社) が制裁対象国に所在している例



この場合、登録所有者はパナマに本社を置く会社です。しかし、他の現在の所有者のオフィスはベネズエラに拠点を置いているため、この会社にフラグが立てられています。

## 漂泊と逸脱行動の定義

Lloyd's List Intelligenceが漂泊行動を定義する方法

船舶の漂泊行動は、特定の海域内の船舶速度の変化、船首方位の変化、再訪率を使用して定義されます。特定の海域内での船舶の速度と船首方位の変化が、他の船舶と比較して通常よりも高い場合、これを漂泊と見なします。

海洋領域での漂泊は、検出に値する可能性のある海上脅威を反映しており、不明な船舶間の積替え作業の実行中、またはその可能性がある船舶を特定する際に重要です。

船舶が特定の海域内で異常に長い時間を過ごし、真の目的や意図を持たずに速度や進路を変えている場合、その船舶は不審な活動に関与している可能性が高くなります。

漂泊を検出するために、各船舶の航海は、次のさまざまな判断を行う教師なしの機械学習アプローチを用いたモデルにかけられ、その結果が漂泊行動に該当するかどうかの判定にかけられます。

機能の生成	データ入力	説明
異常速度	AISから導き出される90SOGデータ	船舶が移動した海域内で報告される典型的な平均速度を比較します。船舶の速度が海域内で通常よりも低下、または上昇した場合、異常としてフラグが立てられます。
進行方向の変更(方向)	AISから導き出される進行方向データ	船舶が移動した海域内での、船舶の典型的な進行方向の変更数を比較します。進行方向の変更が多い場合は異常としてフラグが付けられます。
航海中の海域または海域のグループ内の再訪率	AISの位置データ定義船舶航海	この種の航海で、船舶が通常通過すべきエリアを比較し、船舶が1つの海域であまりにも長時間滞在したり、航海中に同じ海域を2回以上通過した場合、異常としてフラグが付けられます。



**i** 上記で特定された各特徴は、船舶の航海にフラグを作成します。これらのフラグは時系列に集約され、漂泊イベントが作成されます。不明なSTS作業の可能性として含めるためには、漂泊イベントには少なくともこれら3つの要素が含まれており、最低でも16時間は必要です。

## パリMOUによるリスクの高い旗国の登録

### 定義

パリMOUの年次報告書には、毎年新しいホワイトリスト、グレーリスト、ブラックリストが含まれています。これらのリストは、安全性を保證したフラグから、高リスクまたは非常に高いリスクと見なされるパフォーマンスの低いフラグまで、あらゆる範囲を反映しています。

ブラックリスト、グレーリスト、ホワイトリストのいずれかの分類は、3年という期間中に少なくとも30回の検査を受けたフラグに対する検査と拘束の総数に基づいています。

**i** 最新のリストは、毎年7月1日から翌年6月30日まで有効です。最新のリストは[こちら](#)をご覧ください。

## Lloyd's List Intelligenceが監視する制裁機関

### 制裁機関および船舶に関するLloyd's List Intelligence当局の情報源

Lloyd's List Intelligenceは、次の4つの制裁機関から12時間ごとにリストを監視および更新しています。

- 米国財務省外国資産管理局 (OFAC)
- 欧州連合 (「EU」)
- 英財務省 (「HM Treasury」)
- 国連 (「UN」)。

**i** クリックして[制裁](#)および[制裁アイコン](#)の詳細をご覧ください

## 制裁対象の国および/または地域

Lloyd's List Intelligenceが制裁によって制限された国または地域を定義する方法

に影響を受けている国または地域:(以下のいずれかの機関からの制裁による)

- 米国財務省外国資産管理局
- (OFAC) 欧州連合 (「EU」)
- 英財務省 (「HM Treasury」)
- 国連 (「UN」)

### 制裁対象国/地域

キューバ	イラン	北朝鮮
シリア	ベネズエラ	クリミア

 クリックして制裁および制裁アイコンの詳細をご覧ください

## 制裁対象の旗国登録

Lloyd's List Intelligenceが制裁によって制限される旗国登録を定義する

方法以下の機関のいずれかから現在制裁を受けている旗国登録:

- 米国財務省外国資産管理局
- (OFAC) 欧州連合 (「EU」)
- 英財務省 (「HM Treasury」)
- 国連 (「UN」)。

### 制裁対象の旗国登録

キューバ	イラン	北朝鮮
シリア	ベネズエラ	

 クリックして制裁および制裁アイコンの詳細をご覧ください

# 船舶間の積替え

Lloyd's List IntelligenceがAIS追跡を使用して船舶間の積替えを検出する方法

貨物の積み替えおよびバンカリング作業を含む検出された船舶間 (STS) の積替えに関する洞察

- **\*注意:**ARCの場合、貨物STS積み替えのみが適用されます

## 確認されたSTS積み替えについて

### 貨物STS

**確認された船舶間の貨物積み替え (STS)** は、2隻の船舶に対して受信したAIS追跡情報を使用して検出されます。STSペアリングは、港以外の任意の場所で、**2隻の適合船舶が200m以内に16時間以上接近し、かつ両方の船舶の速度が3ノット以下の場合に開始**されます。

貨物STSを確認するには、イベント後に**喫水の変化**を記録する必要があります。

### バンカリングSTS

**確認されたバンカリングの船舶間の積み替え (STS)** は、2隻の船舶に対して受信したAIS追跡情報を使用して検出されます。STSペアリングは、港以外の任意の場所で、1隻のバンカリング船と**以下のリスト**にある他の船舶が、**200m以内に8時間以上接近し、かつ両方の船舶の速度が3ノット以下である場合に開始**されます。

バンカリングSTSを確認するためには、**喫水の変化は必要ありません**

### 貨物STSの船舶の適合性

- 貨物船と一般貨物/コンテナ容量を持つ一般貨物
- 一般貨物と一般貨物/コンテナ容量を持つ一般貨物
- 液化天然ガス運搬船と液化天然ガス運搬船/LNGフローティング再ガス化装置/フローティングLNG生産およびストレージFLNG/LNGとLPGの複合ガス運搬船
- 液化石油ガス運搬船と液化石油ガス運搬船/LNGとLPGの複合ガス運搬船
- フルセルラーコンテナ船とバージ運搬船/バージコンテナ運搬船/フルセルラーコンテナ船/バージ
- ロールオンロールオフとロールオンロールオフ/コンテナ容量を持つロールオンロールオフ
- 製品タンカーと製品タンカー/ケミカルタンカー/ケミカルとオイルの複合タンカー/タンカー(不特定)/ワインタンカー/食用油タンカー/食用油タンカー/フローティング生産タンカー/フローティングストレージタンカー/ウォータータンカー
- 原油タンカーと原油タンカー/フローティングストレージタンカー/フローティング生産タンカー/タンカー(不特定)

## バンカリングSTSの船舶の適合性

上記のいずれかの船舶で、バンカリングタンカーのタイプの船舶とペアリングする。

## 方法論をフローチャートで視覚化

ここでは弊社の方法論を、よりよく理解するのに役立つ視覚的なフォーム(フローチャート)で見ることができます。

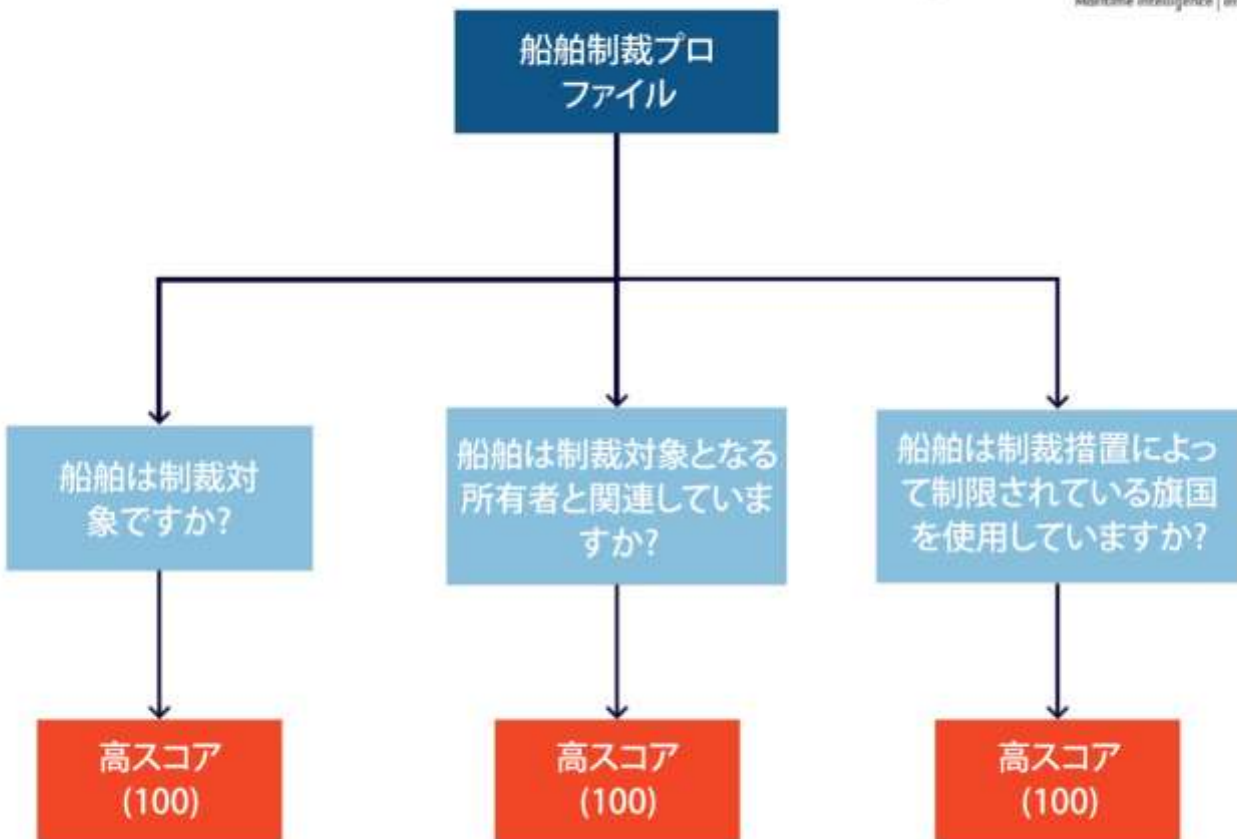
制裁リスクフローチャート

所有権および登録リスク  
のフローチャート

動静リスクのフローチャート

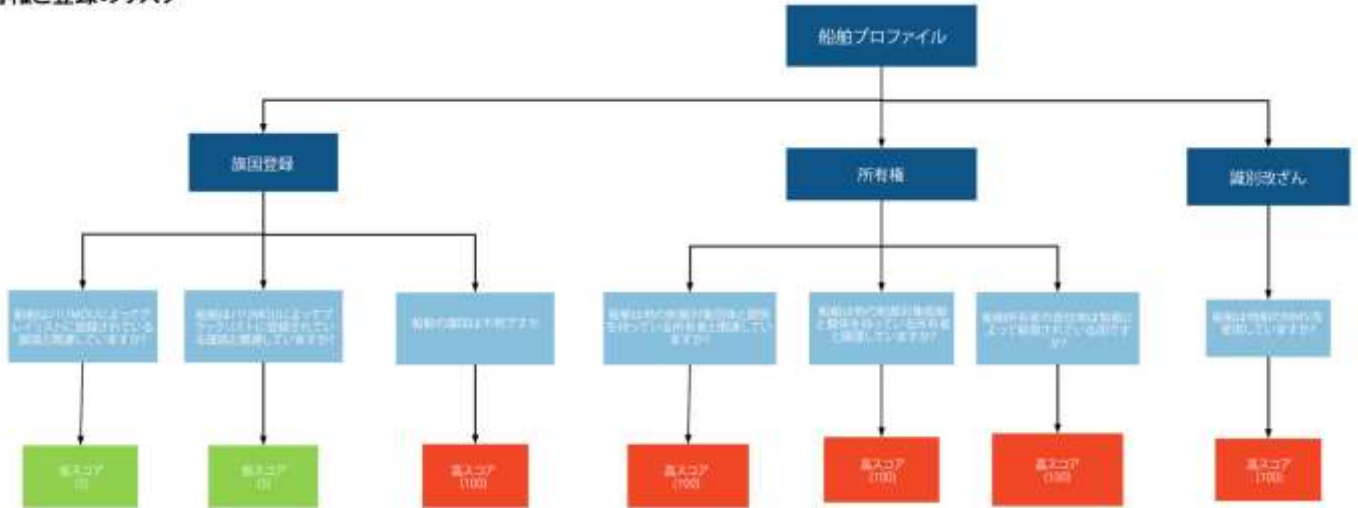
## 制裁リスクフローチャート

### 制裁リスク



# 所有権および登録リスクのフローチャート

## 所有権と登録のリスク

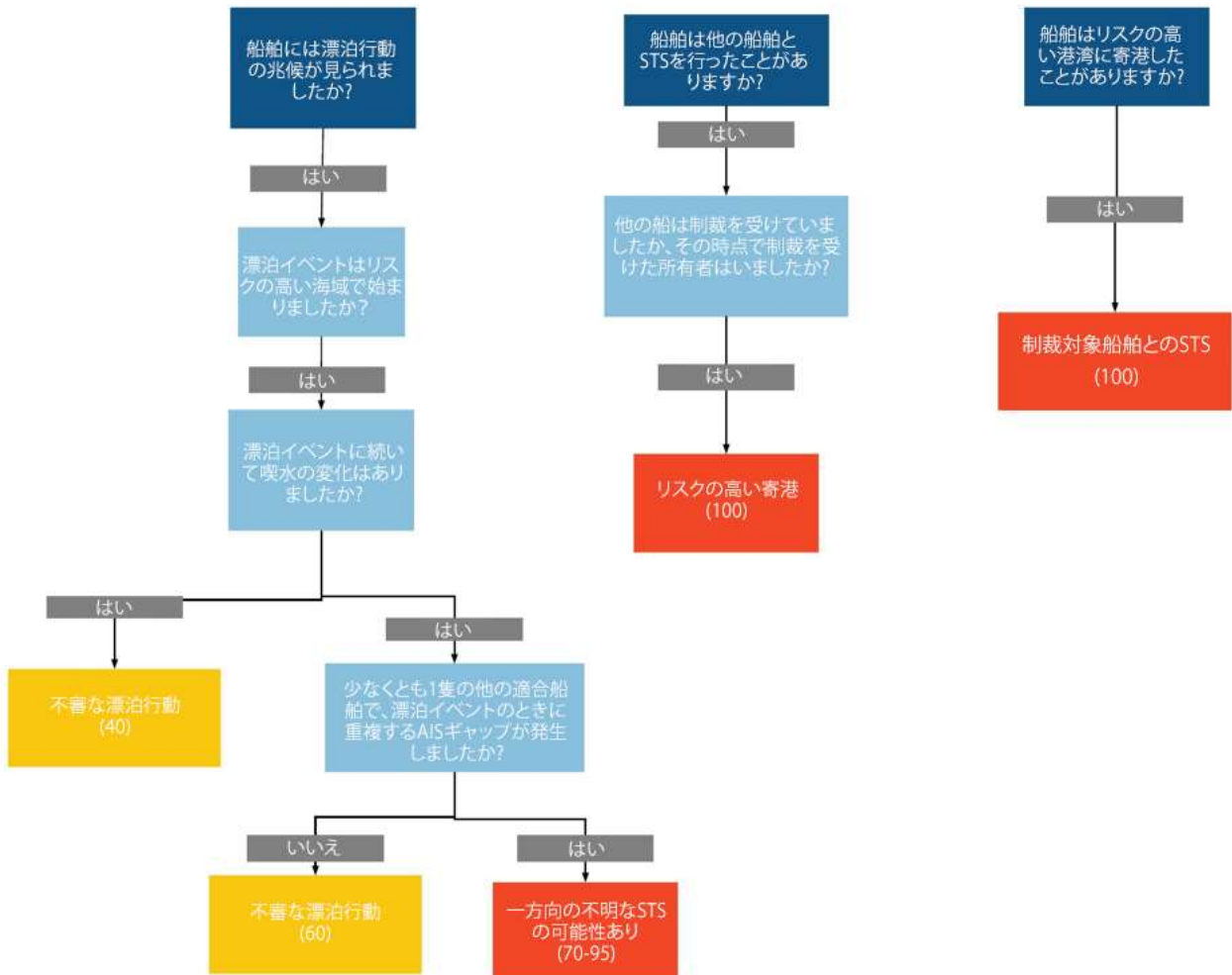


## 所有権と登録のリスク

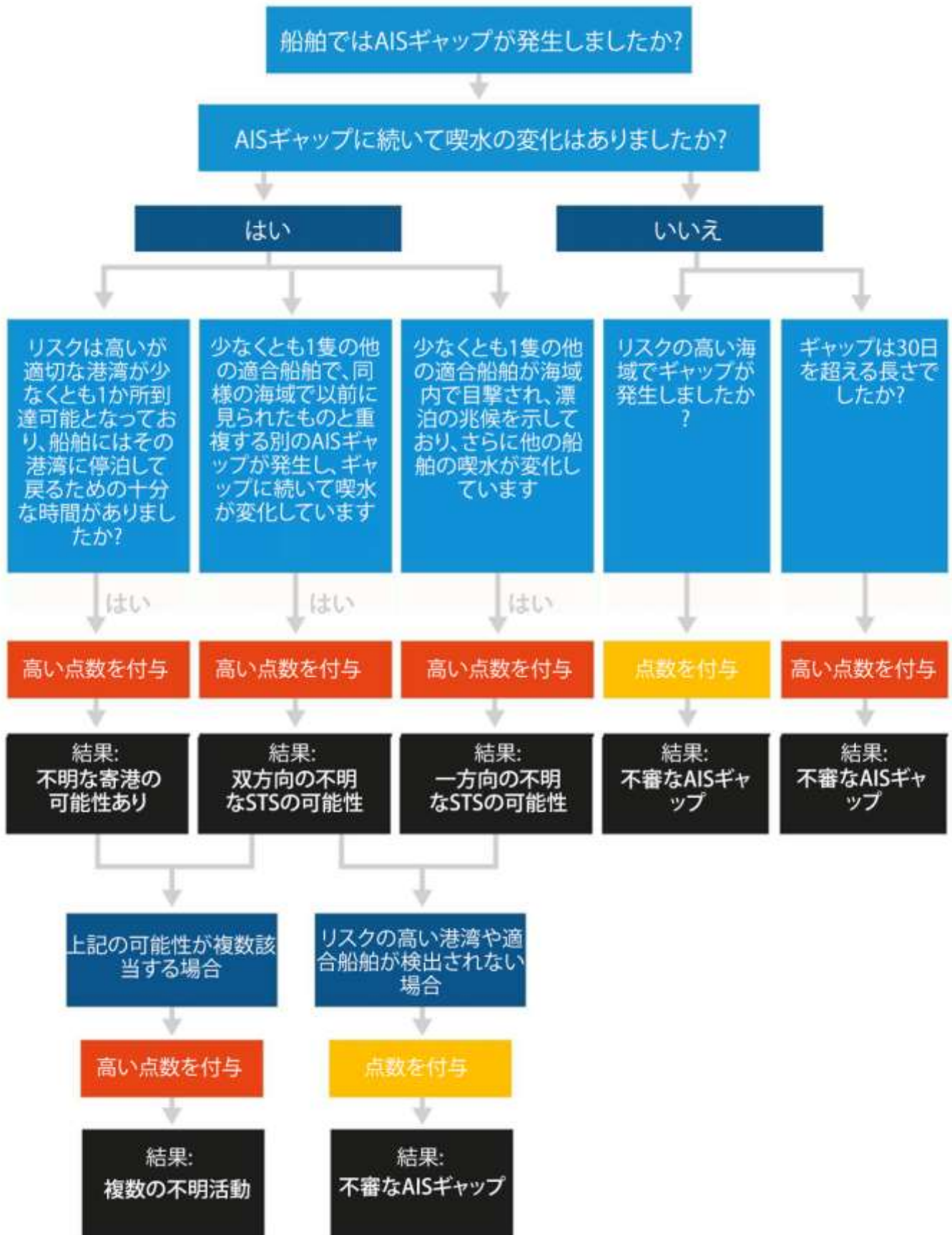
# 航海リスクのフローチャート

# 漂流および逸脱とSTSリスクのフローチャート

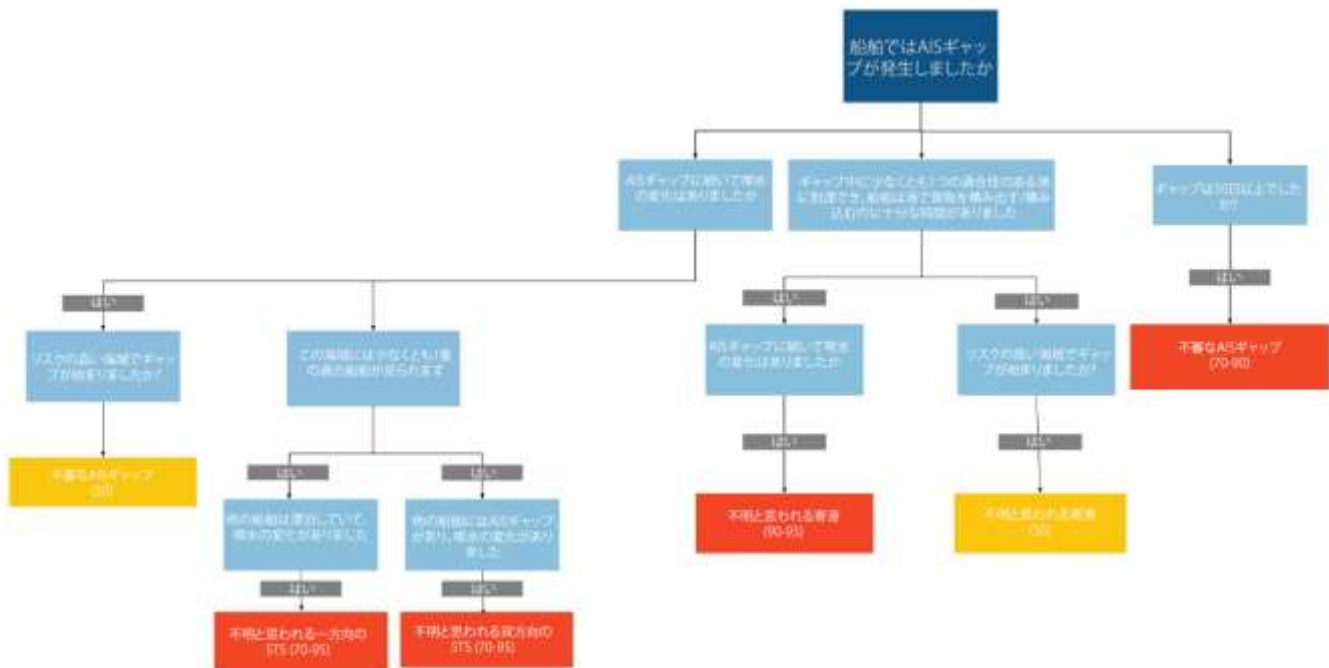
航海リスク: 漂流、STS、およびリスクの高い寄港



# AISギャップリスクとSTSのフローチャート







## 船舶タイプの詳細一覧

### 船舶タイプと総合リスク評価

**Nissos Kea** Risk Rating: ●

LLI NO: 13492161 | IMO: 9920758 | Flag: Marshall Islands | Status: Live | Destination: Muara | ETA: 30 Jul 2022

Overview | Movements | Incidents | Fixtures | Sanctions | Ownership | STS Pairings

Summary | Compliance Screening | Latest News | Operational Analytics | Characteristics timeline | Registration | Tonnage | History | Dimensions | Class and Insurance | Hull Details | Facilities | Machinery

#### Compliance Screening for 24 months

View methodology

- Sanction Risks:** The vessel has never been related to sanctions.
- Ownership & Registry Risks:** The vessel's current Flag and Flag history are not related to a country or a region restricted by sanctions.
- Voyage Risks:** This vessel does not have a current sanction related to its current ownership.

[Compliance Report](#)

これは、当社が総合リスク評価とコンプライアンススクリーニングの最新情報を提供する29の船舶タイプの1つです。

## 総合リスク評価はないがコンプライアンススクリーニングの更新がある船舶タイプ

The screenshot displays a vessel's compliance screening status. At the top, a navigation bar includes 'Aaj' and various filters like LLI NO, IMO, Flag, Status, Destination, and ETA. A prominent red 'SANCTIONED' warning is visible. Below this, a menu shows 'Overview', 'Movements', 'Incidents', 'Fixtures', 'Sanctions', 'Ownership', and 'STS Pairings'. The main content area is titled 'Compliance Screening for 24 months' and features two risk indicators: 'Sanction Risks 6' and 'Ownership & Registry Risks 4'. A 'Compliance Report' button is also present. The interface is divided into three columns of information:

- Sanctioned Status:** 'This vessel is currently sanctioned'. A table lists sanction dates and sources:
 

Sanction date	Source	Program
08 Jun 2020	OFAC	NPWMD
08 Jun 2020	OFAC	IFSR
05 Nov 2018	OFAC	IRAN
- Flag Registry:** 'This vessel is registered to a Flag registry which is subject to sanctions'. It lists 'Iran' with a 'View history' link.
- Ownership:** 'The vessel current ownership is sanctioned'. It identifies the 'Beneficial Owner' as 'Islamic Republic of Iran Shipping Lines Company (IRISL)' and the 'Commercial Operator, Technical Manager' as 'Valfajre Shipping Company S.A.'.

これは、当社が総合リスク評価ではありませんが、完全なコンプライアンススクリーニングの最新情報を提供している130の船種の1つです。該当する130の船舶タイプは、すべて以下でご覧いただけます。

## 総合リスク評価はないがコンプライアンススクリーニングの更新がある船舶タイプ

ドレッジャー	ポンツーン	フローティングドック
バケットドレッジャー	修繕船	旅客RORO船
グラブホッパードレッジャー	ROROポンツーン	旅客船 (不特定)
ホッパードレッジャー	サルベージ船	調査船
砂吸引ドレッジャー	セミサブHI船舶	調査補給船
吸引ドレッジャー	ヒミサブHI/タンク	海洋調査船
吸引ホッパードレッジャー	モラッジ運搬船	地震調査船
トレーリング吸引ホッパードレッジャー	貯蔵バージ	水路調査船
カッター吸引ホッパードレッジャー	貯蔵船	気象調査船
カッター吸引ドレッジャー	補給船	調査船/ブイ船
トレーリング吸引ドレッジャー	支援船	フローティング掘削生産タンカー

グラブドレッジャー	タンク洗浄船	タンカー車両およびコンテナ船
ドレッジャー船舶(不特定)	給仕船	ワインタンカー
漁船(一般)	廃棄物船	フローティング生産タンカー
漁獲物運搬船	ヨット	酸タンカー
漁船	バージ	魚油タンカー
漁業保護船	ブイ船	ウォータータンカー
捕鯨船	ブイ船/補給船	バージコンテナ船
捕鯨船	ケーブル船	完全冷凍貨物船
トロール船(全タイプ)	ケーブルポンツーン	RORO船
貨物船/訓練船	クレーンバージ	バージ運搬船
LNGフローティング貯蔵再ガス化装置	クレーン船	タグボート/支援船
LNGバンカリング船舶	母船	タグボート
フローティングガス生産	展示船	プッシャータグボート
フローティングガス貯蔵	フェリー	サルベージタグボート
圧縮天然ガス運搬船	フローティングクレーン	タグボート/水先船
フローティングLNG生産および貯蔵FLNG	ホッパーバージ	タグボート/補給船
家畜船	病院船	アンカーハンドリング消防タグボート/補給船
乗船(クルーズ船)	待機安全船舶	アンカーハンドリングタグボート/補給船
車両運搬船	オフショア安全船	アンカーハンドリングタグボート
海軍艦艇	ダイビング支援船	消防タグボート
海軍補助艦艇	メンテナンス船	消防トラクタータグボート
フローティング発電所	上陸用舟艇	アンカーハンドリング消防タグボート
水中翼船	公害防止船舶	消防タグボート/補給船
砕氷船	潜水艦	アンカーハンドリングサルベージタグボート
砕氷船/フェリー	パドル	カタマランタグボート

砕氷船/補給船	パイプ敷設船	トラクタータグボート
砕氷船/給仕船	無線船	タグボート/砕氷船
灯台/給仕船	修理用バージ	タグボート/給仕船
採掘船	セミサブポンツーン	ドリルプラットフォーム
任務船	タンクバージ	ドリル船
巡視船	訓練船	船種 (不特定)
水先船	作業船	
パイプ運搬船	一点係留	