

リスクとコンプライアンスの方法論

リスクとコンプライアンス



リスクとコンプライアンス (「R&C」) の方法論

製品概要

Seasearcher Risk & Complianceのご紹介

Seasearcher Risk & Complianceは、コンプライアンスリスク検出機能と指標を強化し、情報に基づいた意思決定を迅速、シンプル、自信を持って行えるようにしました。

不法行為の発見がかつてないほど複雑になった現在、Seasearcher Risk & Complianceを使用すると、この作業が簡単になります。コンプライアンス審査の厳しさが増し、違反に対する罰則が厳しくなる世界的な動きに対応しなければならないこの変化し続ける環境の中で、**Seasearcher Risk & Compliance**は、これらの課題に取り組むのを支援するために設計されたツールです。

複数のコンプライアンスリスクの検出機能の組み合わせにより、さらなる調査が必要な潜在的リスクを迅速に特定できます。完全なデューデリジェンスを行い、生データを超えたインテリジェントなツールを使用して、組織が不法行為の影響を受けないようにし、どのような時にあるパターンのイベントや一連のイベントに対して疑念を抱くべきか理解できるようにします。

Seasearcherのリスクとコンプライアンスには以下の項目が含まれます



**Seasearcher
の主なツール**

重要な海事情報データ
へのアクセス (7ページ
参照)



事故や死傷者の報告

海難事故、拿捕、逮
捕、検査、拘束に関す
る情報を把握



リスクの高い寄港の指標

危険性の高い地域、戦争
委員会連合の戦争危険区
域、またはECA区域にお
ける船舶寄港に関する情
報を把握



**即時のコンプライアン
スリスク指標**

船舶に関連するリスク
の「全体像」を即座に
把握



船舶のタイムライン

特定の船舶に関するすべ
ての重要なイベントと特
性の変更を示すタイムラ
インを、インタラクティ
ブな画面上で確認



自動ウォッチリスト

お客様のリストに基づい
て、船舶、会社、場所を
自動的にアップロード
し、スクリーニングする



**AISギャップの通知
とアラート**

AISギャップとそれがリ
スクの高い場所で発生
したかどうかの検出



**予測目的地のト
ラッキング**

「不明」な期間中に船
舶がどこを移動してい
たのかを明確化



船舶間の業務

目的の船舶と頻繁にペア
になる船舶の特定



**制裁のスクリーニング
と警告**

現在および今までの制
裁について分かりやす
く表示



海難事故警報

世界中の海難事故を監
視および追跡



漂流

リスクの高いエリアの動静
や喫水の変化に関連する疑
わしい漂流行動を検出

船舶のリスク指標

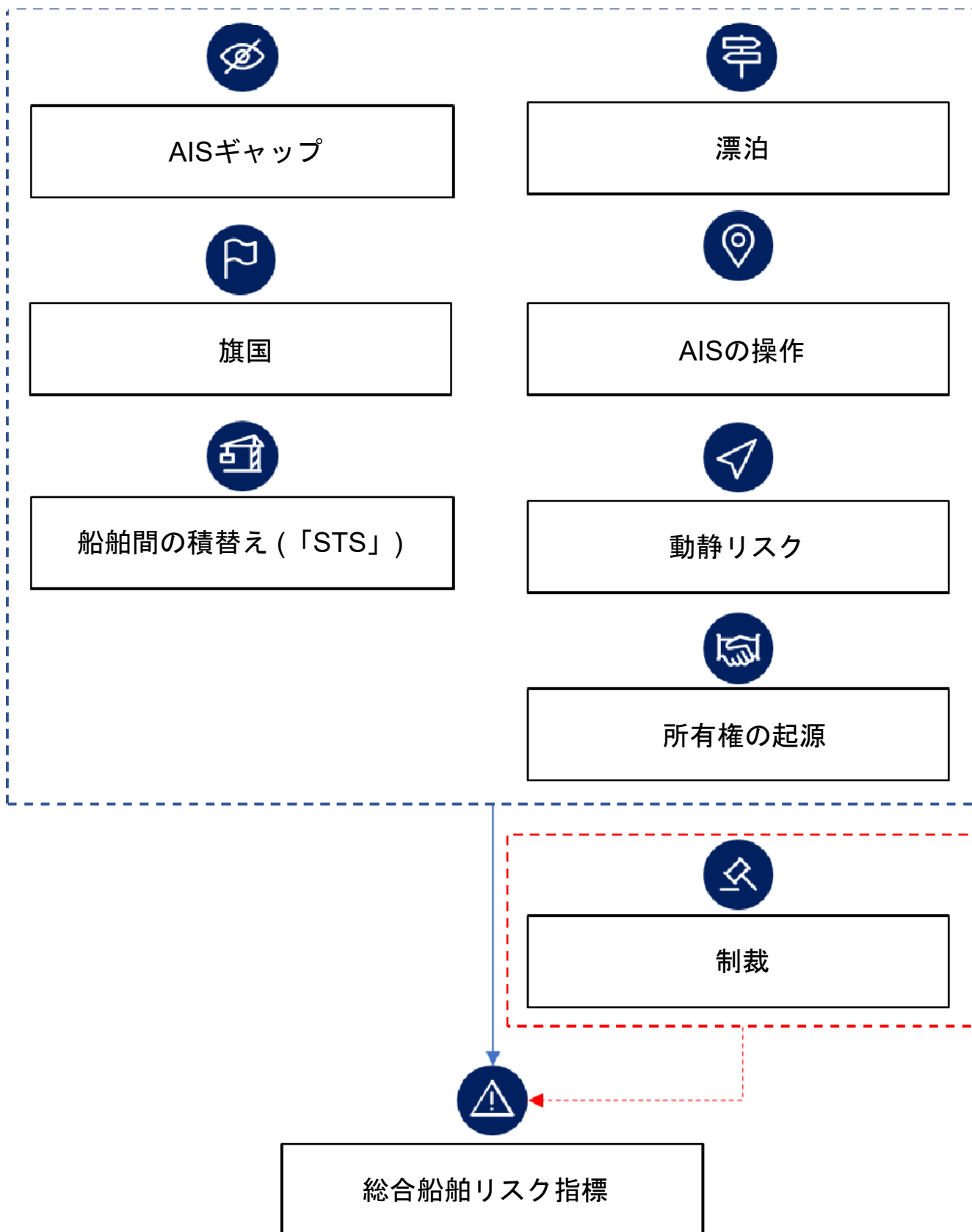
Seasearcher Risk & Compliance、Insurance & Vigilanceオンラインサービスを通じて利用可能

独自のリスク指標は7つがあり、最終的な「**全体的な船舶リスク指標**」を1つ構成するために使用されます。

これらのリスク指標は、現在経済制裁により制限されている物品を取引することができる船舶として特定された29種類の船舶について利用可能です。

船舶が直接制裁を受ける場合、以下のすべての指標が「**省略**」され、「**船舶全体のリスク指標**」が自動的に最高レベルに設定されます。

6つの独自のリスク指標：



リスク評価のある船舶タイプ

船舶タイプ

以下の表には、Seasearcher Risk & Compliance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	コンテナ容量を搭載したバルクキャリア
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
冷凍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	

総合リスク評価はないが、基本的なリスク指標を持つ船舶タイプ

総合リスク評価はないが、基本的なコンプライアンスリスクがある船舶タイプ

The screenshot displays a ship's profile with the following details:

LLI NO	IMO	Flag	Status	AIS Destination	AIS ETA	Sanctions
11195168	8984484	Iran	Live	Unknown	Unknown	SANCTIONED

The 'Compliance Risks' section includes:

- Flag: Risky (indicated by a red exclamation mark icon)
- AIS Manipulation: Compliant (indicated by a green checkmark icon)
- Ownership Origin: Risky (indicated by a red exclamation mark icon)

これは、総合リスク評価ではありませんが、旗国、AIS操作、所有権の最新情報を当社が提供している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。

このオプションが表示される船舶タイプのリスト

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	セミサブHI/タンク	海洋調査船
吸引ホッパードレッジャー	スラッジ運搬船	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
水産加工船	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
旅客船(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	

総合リスク指標


6つの個別の指標から計算された、船舶に関連するリスクの全体的な視覚的指標

船舶の総合リスク指標が赤 (高) の場合

- 6つの個別のリスク指標のいずれかが赤である場合
- または当該船舶が制裁対象である場合

船舶の総合リスク評価がオレンジ (中) の場合

- 6つの個別リスク指標のいずれかがオレンジの場合

 リスクとコンプライアンスはまた注意喚起にオレンジを使用しており、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。オレンジの注意喚起は、リスク評価で考慮されていない過去または現在のイベントを強調表示するために使用されます。

船舶の総合リスク評価が緑 (低) の場合

- 個々のリスク指標がすべて緑色の場合

AISギャップリスク

主要な決定要因は、OFACによって定義された20時間以上のAISギャップと、主要な6つの追加要件が満たされた期間です。

AISギャップが重要な理由

検出された船舶の位置に20時間以上の間隔があることが確認された場合、船舶の行動は潜在的なリスクとみなされます。船舶の位置に関するデータは、AISメッセージから受け取ったデータ、または港湾でLloydのエージェントが確認した寄港データに基づいています。

船舶に赤 (高) のAISギャップリスク指標がある場合

- 船舶が**過去24か月**以内に20時間を超えるAISギャップを検出した場合
および
- 船舶AISギャップは、次の指標のうち少なくとも1つ該当すると検出されました。

AISギャップはリスクの高い海域で 始まりました (直接影響を受けるEEZと間接的に影 響を受けるEEZの両方)	AISギャップ後の喫水 の変化	非常に長いAISギャップ (30日以上)
リスクの高い海域に基づく、不明と 思われる寄港 (直接影響を受けるEEZと間接的に影 響を受けるEEZの両方)	適合漂泊船舶に基づく、 不明と思われるSTS (不明なグループ)	AISギャップがある適合船舶に 基づく、不明と思われるSTS (不明なグループ)

AIS Gaps

Loitering

Flag

AIS Manipulation

Movement Risks

STS Transfer

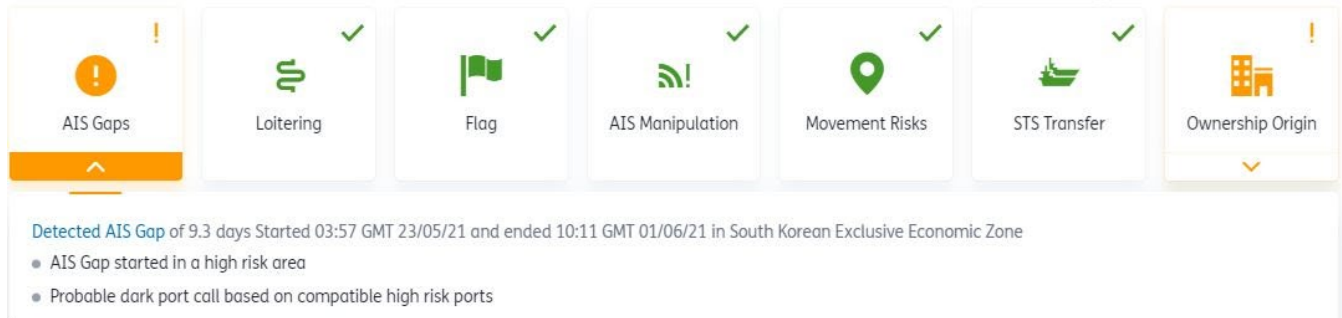
Ownership Origin

Detected AIS Gap of 2.7 days Started 19:57 GMT 15/10/21 and ended 13:01 GMT 18/10/21 in Malaysian Exclusive Economic Zone

- Probable dark STS based on compatible loitering vessels
- Draught change after the AIS Gap

船舶のAISギャップリスク指標がオレンジ (中) の場合

- 船舶が**過去24か月**以内に20時間を超えるAISギャップを検出した場合
および
- 船舶のAISギャップは**リスクの高い海域**で発生し、そのギャップはリスクの高い海域の港に**不明と思われる寄港**を行うのに十分な長さでしたが、**AISギャップが記録された後も喫水の変化はありません**でした。



船舶にグリーン (中) のAISギャップリスク指標がある場合

- 船舶が上記の要件のいずれも満たさない場合

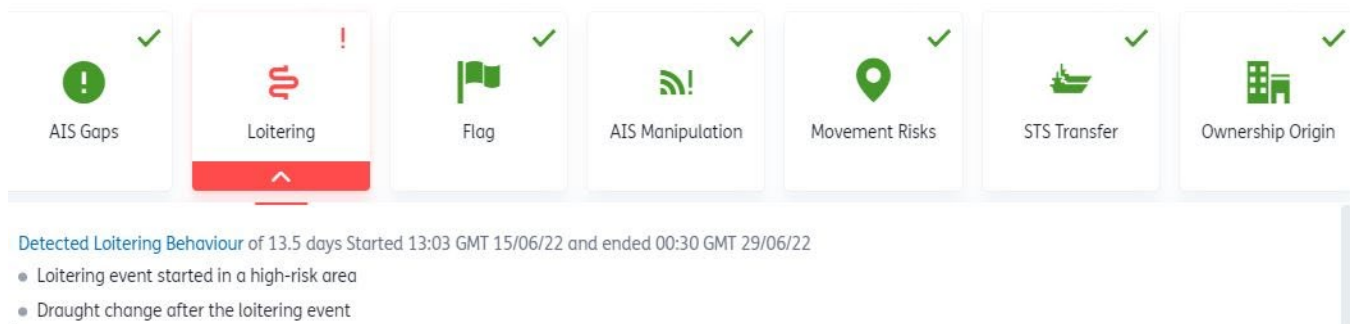
漂泊リスク

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。

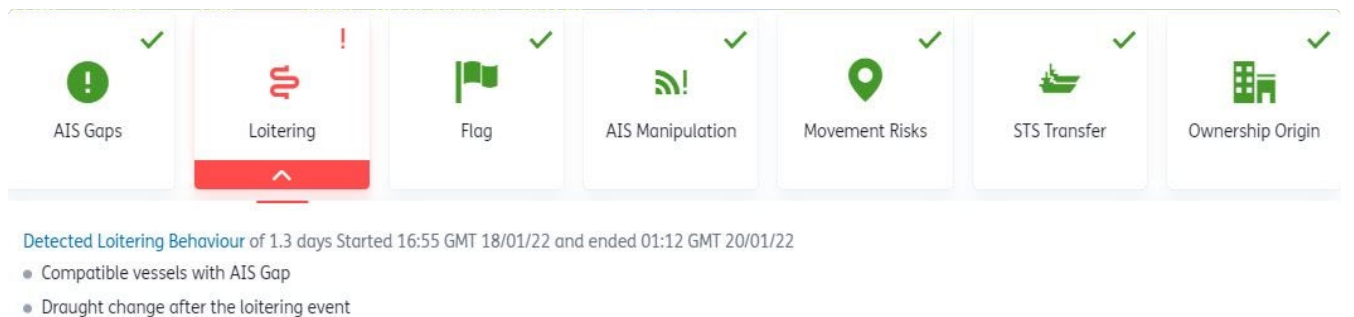
漂泊と逸脱のリスクには2つのタイプがあります。1) 不審な漂泊行動と、2) 一方向の不明なSTS (不明でないグループ) の2種類です。

船舶の漂泊リスク指標が赤 (高) の場合

- リスクの高い海域での非常に疑わしい漂泊行動の後に、船舶に喫水の変化があった場合



- 当該海域でAISギャップがある適合船舶に基づき、不明と思われるSTS (不明でないグループ) が行われた疑いのある漂泊イベントの後に、喫水変化が記録された場合



船舶の漂泊リスク指標がオレンジ (中) の場合

- 船舶が次に掲げるいずれかのオプションの後に喫水が変化した場合

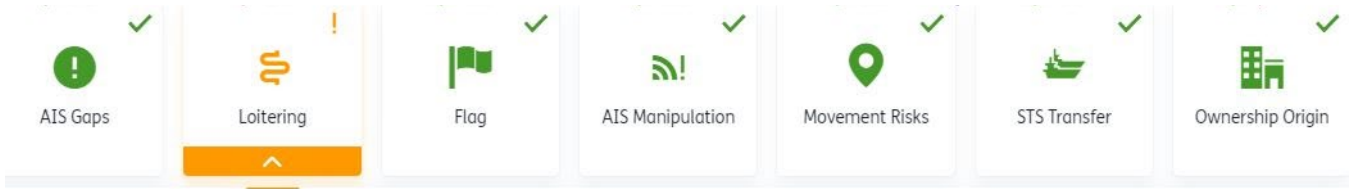
1. リスクの高い海域以外での非常に疑わしい漂泊行動
2. またはリスクの高い海域における疑わしい漂泊行動



Detected Loitering Behaviour of 7.5 days Started 17:10 GMT 29/10/21 and ended 05:30 GMT 06/11/21

- Draught change after the loitering event

事例1の代表的な例では、**リスクの高い海域以外**での非常に疑わしい漂泊行動活動に続いて船舶の喫水が変化した



Detected Loitering Behaviour of 6.8 days Started 20:40 GMT 19/07/22 and ended 14:50 GMT 26/07/22

- Loitering event started in a high-risk area
- Draught change after the loitering event

事例2の代表的な例では、**リスクの高い海域**での疑わしい漂泊行動に続いて船舶の喫水が変化した

船舶の漂泊リスク指標が緑 (中) の場合

- 船舶が上記の要件のいずれも満たさない場合

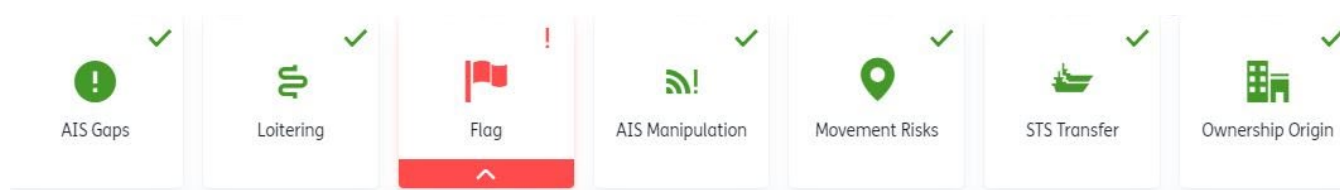
旗国指標リスク

旗国が重要な理由

船舶が制裁の対象となる旗国登録を使用しているか、過去に使用したことがある場合、これはリスクの高い国との関係による潜在的なリスクを示す傾向があります。

船舶の旗国リスク指標が赤 (高) の場合

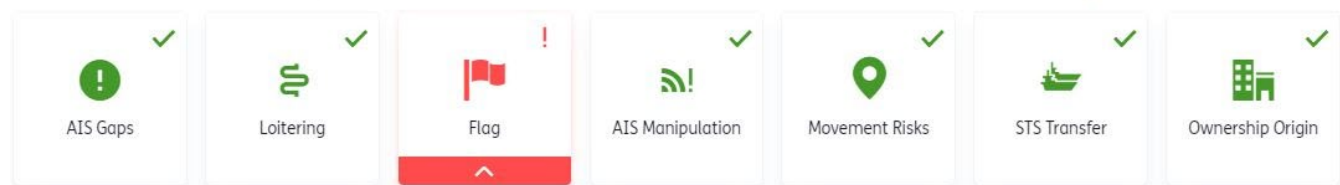
- 船舶が「ライブ」(現在運航中)であり、制裁対象の旗国に**現在**登録されている場合



This vessel is registered to a Flag registry which is subject to sanctions [View Flag history](#)

 Venezuela From 30 January 2008 To present

- 船舶が「ライブ」であり、**今の旗国**が現在不明である場合。



This vessel's Flag is currently unknown [View Flag history](#)

From 01 August 2010 To present

- 船舶が「ライブ」であり、過去24か月間に制裁の対象となる旗国登録に登録されていた場合。



This vessel was registered to a Flag registry which was subject to sanctions [View Flag history](#)

 Syria From 09 November 2018 To 28 February 2022

船舶の旗国リスク指標が緑 (中) の場合

- 船舶が上記の要件のいずれも満たさない場合

AIS不正操作のリスク

船舶履歴チェックに関するOFACガイドラインに沿った、現在および過去のMMSI操作の監視

AIS不正操作が重要な理由

AIS不正操作は、船舶が身元を隠すために使用する方法です。船舶がそのような操作を行う可能性を特定し評価することができることは、リスク管理の鍵となります。

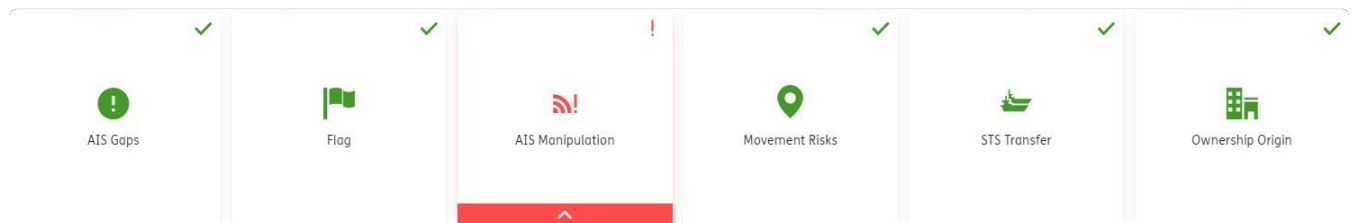
船舶に赤 (高) のAIS不正操作リスク指標がある場合

- その船舶は別の船舶のMMSI番号を**現在使用しています**。この情報は、旗国当局またはITUとともにLloyd's List Intelligenceのアナリストによって確認されています。

例:

「Judy II」は「Amber 2」のMMSI番号を使用しています。これはDD-MMM-YYから始められました。

注意：この船舶が他のMMSI番号の使用を停止すると、この船舶のリスクは中程度になります。



'Jasmine II' has been using the MMSI number of Zandolie Panama This started on 21 January 2021

他の船舶のMMSI番号を用いた船舶の例

- この船舶は**過去2年以内**に別の船舶のMMSI番号を**使用していました**。
この2年という期間は、要求される船舶履歴チェックに関する最新のOFACガイダンスを反映しています

例：

「Judy II」は「Amber 2」のMMSI番号を使用していました。DD-MMM-YYからDD-MM-YYYYまで使われていました



This vessel was using the MMSI of another vessel previously

Tanto Karya 🇮🇩 Indonesia From 06 July 2021 To 13 August 2021

船舶に**グリーン** (中) のAIS不正操作リスク指標がある場合

- 船舶が上記の要件のいずれも満たさない場合

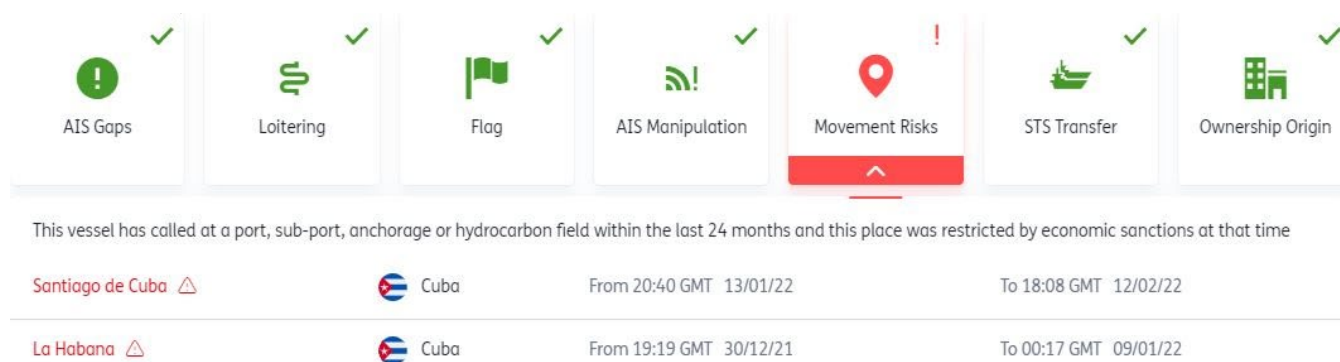
動静リスク

動静が重要な理由

制裁の対象となっている国と関連する場所に寄港した船舶は、さらなる調査を行う必要があるリスクや理由を示している可能性があります。

船舶に赤 (高) の動静リスク指標がある場合

- 船舶が現在、または過去2年間に制裁措置がとられている (いた) 港、ターミナル、停泊地または国に寄港した場合



船舶の動静リスク指標が緑 (中) の場合

- 船舶が上記の要件のいずれも満たさない場合

当社の寄港と動静の方法論の詳細については、船舶の画面ページの動静タブにある「方法論の表示」をクリックしてください。

[詳細はこちら](#)

制裁措置の取り扱いの詳細については、[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

STSが重要な理由

船舶間の積替えは、OFACの勧告に示されているように、貨物の原産地を隠すために使用される潜在的な不法行為に対する潜在的なリスクおよび一般的な慣行とみなされています。船舶間の積替えは、こちらで定義されているAIS追跡データを使用して検出されます。



船舶に赤 (高) のSTSリスク指標がある場合

- STSが発生した時点で現在制裁措置を受けていた他の船舶とのSTSの積替えがあった場合、または
- 船舶間の積替えが発生したときに、制裁を受けた所有者によって他の船舶が所有されていた場合

Detected ship to ship transfer with **Xin Hai Tong 9**   Hong Kong, S.A.R., China
whose owner was sanctioned at that time
Started 07:44 GMT 23/02/22 and ended 07:59 GMT 24/02/22

現在の所有者は、STSが行われたときに制裁対象となりました。

制裁対象の事業体に関連する船舶とのSTS。私たちが調査している船舶は、Xin Ha Tong 9とSTSを行っていました。STSが行われた時点で、Xin Ha Tong 9の実質所有者は、LLI監視の4つの主要な制裁機関、つまりOFAC、EU、英国財務省、またはUNの1つによって制裁を受けていました。

Detected ship to ship transfer with **Zeynep**   Malta
whose owner was sanctioned at that time
Started 10:39 GMT 05/02/21 and ended 11:16 GMT 06/02/21

STSが行われたとき、元の所有者は制裁を受けていました。

STSが行われたとき、相手の船舶は制裁対象の事業体に関連していた船舶。当社が調査している船舶は、船舶ZeynepとSTSを行っていました。STSが行われた時点で、船舶Zeynepの実質所有者は、LLI監視の4つの主要な制裁機関の1つ、つまりOFAC、EU、英国財務省、またはUNのいずれかによって制裁を受けていました。このスクリーンショットが撮られたとき、船舶Zeynepの現在の実質所有者 (IMO:9874246) は、STSが行われたときに制裁を受けておらず、その船舶を所有していませんでした。このSTSが行われたとき、船舶Zeynepは、STSが行われた期間中に制裁を受けた別の事業体によって所有されていました。

船舶にグリーン (中) のSTSリスク指標がある場合

- 船舶が上記の要件のいずれも満たさない場合

所有権の起源リスク

船舶の所有構造内にある団体がリスクの高い国に関連している場合、または制裁対象の団体とリンクしている場合にリスクとして識別されます。

所有権の起源が重要な理由

Seasearcher Risk & Complianceを使用すると、取引している船舶または法人が、共通の所有者または関連する所有者を介して、制裁対象の企業と関連しているかどうかを識別できます。このようにして、制裁対象の事業体と間接的に取引するリスクを最小限に抑えることができます。

船舶に赤 (高) の所有権の起源リスク指標がある場合

- 船舶の現在の第1レベルの所有者 (LLI方法論に基づく) のいずれかが過去2年間に制裁を受けた場合。これは、以前の第1レベルの所有者が同じ時期に制裁対象になった場合にも適用されます。

The screenshot shows a dashboard with seven risk indicators: AIS Gaps, Loitering, Flag, AIS Manipulation, Movement Risks, STS Transfer, and Ownership Origin. The Ownership Origin indicator is highlighted in red with a red exclamation mark icon, indicating a high risk. Below the indicators, the text reads: "The vessel current ownership is sanctioned".

Beneficial Owner: 🇻🇪 Petroleos de Venezuela S.A. (PDVSA) ⚠️

From 01 December 1993 To present

Sanction date	Source	Program
28 Jan 2019	OFAC	VENEZUELA-EO13850

船舶が制裁対象の事業体によって所有されている場合。制裁対象下にある会社、制裁対象船舶との所有権関係、プログラム、および制裁が課された日付は、メインパネルで簡単に特定できます。

The screenshot shows a dashboard with seven risk indicators: AIS Gaps, Loitering, Flag, AIS Manipulation, Movement Risks, STS Transfer, and Ownership Origin. The Ownership Origin indicator is highlighted in red with a red exclamation mark icon, indicating a high risk. Below the indicators, the text reads: "This vessel had an ownership which was sanctioned".

ISM Manager, Technical Manager: 🇻🇳 Vietnam Gas and Chemicals Transportation Corporation (PCT) ⚠️

From 30 March 2018 To 04 March 2021

Sanction date	Source	Program
16 Dec 2020	OFAC	IRAN-EO13846

このスクリーンショットが撮られたときに、船舶の現在の第1レベルの所有者の誰も制裁を受けていなかったケース。ただし、この場合、船舶の以前の所有者の1人は、船舶を所有していた時点で制裁を受けていました。ベトナムのガス化学品の輸送会社は、2021年4月3日までこの船舶のISMマネージャーおよびテクニカルマネージャーを務めていました。このスクリーンショットが撮影された時点では、所有者が変更されてから2年以内であったため、2年ルールに該当します。誤解を避けるために、(他の事情が同じならば) このリスクは冗長になり、所有者が変更されてから2年以上経過しているはずの2023年3月5日からは表示されません。

船舶にオレンジ (中) の所有権の起源リスク指標がある場合

RCの船舶は、**オレンジ** (中) の所有権の起源リスク指標を持つことはできません。

しかし、所有権リスクで**オレンジの注意喚起**を示す**明確なケースが3つ**あります。つまり、Seasearcher Risk & Compliance画面の所有権タブをオレンジで強調表示しても、総合リスク評価には影響しません。Seasearcherでどのように表示されるについては、以下を参照してください。

Xin Kang Risk Rating: ● LLI NO: 25004 IMO: 7105938 Flag: ★ China Status: ● Live AIS Destination: Unknown AIS ETA: Unknown

Compliance Risks

- AIS Gaps
- Loitering
- Flag
- AIS Manipulation
- Movement Risks
- STS Transfer
- Ownership Origin

AIS Gaps ✓ Loitering ✓ Flag ✓ AIS Manipulation ✓ Movement Risks ✓ STS Transfer ✓ Ownership Origin !

This vessel current ownership is connected to another company which is linked to sanctions

Beneficial Owner: ★ China COSCO Shipping Corporation Limited (China Cosco Shipping Group) (COSCO Shipping) (COSCOCS) ⚠

From 18 February 2016 To present

- **オレンジの注意喚起**が表示される3つのケースとは、船舶が以下の場合の時です。
 1. 現在の所有権が制裁対象の事業者と関連があり、船舶とその**第1レベルの所有者**が同じ所有権構造の一部である、または
 2. 制裁対象の船舶が含まれている船団の一部である、または
 3. 船舶の**第1レベルの所有者**が現在経済制裁によって制限を受けている国内に本社を置いている場合








AIS Gaps ✓ Loitering ✓ Flag ✓ AIS Manipulation ✓ Movement Risks ✓ STS Transfer ✓ Ownership Origin !

This vessel current ownership is connected to another company which is linked to sanctions

Beneficial Owner: ★ China COSCO Shipping Corporation Limited (China Cosco Shipping Group) (COSCO Shipping) (COSCOCS) ⚠

From 18 February 2016 To present

1番目のケースでは、船舶の登録所有者は、より広範な企業グループの一部として、制裁対象の事業者と関連しています。この場合、当該船舶および当該船舶の第1レベルの所有者のいずれも制裁対象にはなりません。ただし、同一グループの企業は制裁対象になります。







 ✓ AIS Gaps	 ✓ Loitering	 ✓ Flag	 ✓ AIS Manipulation	 ✓ Movement Risks	 ✓ STS Transfer	 ! Ownership Origin
---	--	---	---	--	---	---

This vessel current ownership is connected to another vessel which is linked to sanctions

Beneficial Owner:  Government of Libya 

From 26 September 2009 To present

2番目のケースでは、当該船舶の実質所有者は、その船団リスト内に制裁対象の船舶を持っています。しかし、対象となる船舶も、その実質所有者も、当該船舶の第1レベルの所有者のいずれも制裁対象ではありません。

 ✓ AIS Gaps	 ✓ Loitering	 ✓ Flag	 ✓ AIS Manipulation	 ✓ Movement Risks	 ✓ STS Transfer	 ! Ownership Origin
---	--	---	---	--	---	---

This vessel current ownership is based in a country/region restricted by sanctions

Registered Owner, Beneficial Owner, Commercial Operator, Technical Manager:  Pour/Hamida 

From 20 October 2008 To present

Head Office: Shiraz 

3番目のケースでは、船舶の実質所有者(第1レベルの所有者の一種)は、制裁対象国に登録されたオフィスを所有しており、対象船舶、その登録所有者および船舶の第1レベルの所有者のいずれも制裁対象ではありません。

船舶に緑(中)の所有権の起源リスク指標がある場合

- 船舶が上記の要件のいずれも満たさない場合

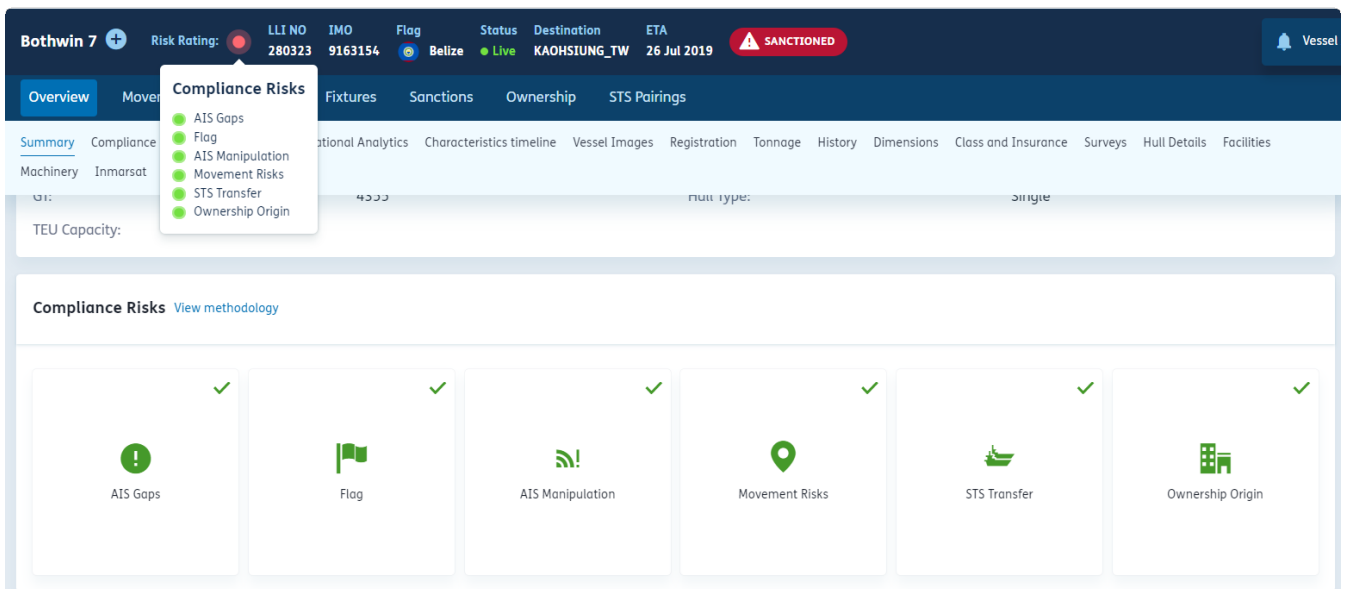
制裁

別のリスク指標

ごくまれに、オフショア企業の複雑な構造を介した所有者の隠蔽と、船舶の「通常の」行動パターンのために、主なリスク指標は、**有効な制裁下にある船舶であっても**、緑またはオレンジになる場合があります。そのような場合、船舶が制裁対象であることが特定されれば、他のすべての評価は回避され、自動的に**赤の「総合リスク評価」**が当該船舶に割り当てられます。

船舶の総合リスク指標が**赤 (高)** の場合

- 船舶が**制裁対象**である場合、他のリスク評価に関係なく、**総合リスク評価**は自動的に**赤 (高)**に設定されます



The screenshot shows a vessel profile for 'Bothwin 7'. The top navigation bar includes 'Risk Rating: [Red Circle]', 'LLI NO: 280323', 'IMO: 9163154', 'Flag: Belize', 'Status: Live', 'Destination: KAOHSIUNG_TW', and 'ETA: 26 Jul 2019'. A red 'SANCTIONED' badge is visible. A dropdown menu for 'Compliance Risks' is open, listing: AIS Gaps, Flag, AIS Manipulation, Movement Risks, STS Transfer, and Ownership Origin. Below the dropdown, six risk categories are shown with green checkmarks, indicating they are all green.

この場合、6つのリスク評価はすべて緑ですが、船舶は制裁対象であるため、総合リスク評価は**赤 (高)**に設定されます

船舶の総合リスク評価が**オレンジ (中)** の場合

- 船舶が制裁対象ではない場合、7つの**リスク評価要素**に従って、「**総合リスク評価**」が割り当てられます。

船舶の総合リスク評価が**緑 (低)** の場合

- 船舶が制裁対象ではない場合、7つの**リスク評価要素**に従って、「**総合リスク評価**」が割り当てられます。

① クリックして**制裁**、**制裁アイコン**および**頻繁にお寄せいただく質問**の詳細をご覧ください

定義

AISギャップ

AISギャップが発生した適合船舶

喫水の変化

制裁対象の旗国登録

リスクの高い海域

LLIの第1レベルの所有権構造と制裁指標

船舶間の積替え

不明と思われる寄港

LLIが監視する制裁機関

制裁対象の国および/または地域

AISギャップ

機械学習アプローチを使用したAISギャップの定義とその表示方法

AISギャップの定義方法

上記の定義を考慮すると、検出されるAISギャップは、最小20時間、最大1年と定義されます。

すべてのAISギャップに対する機械学習のプロセス

このプロセスフローの前に、機械学習を使って、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伝送頻度
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伝送頻度
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

すべてのAISギャップは、上記の機能に従ってモデル内で点数が付与され、AIS信号の損失とAISトランシーバーのスイッチを意図的にオフにしようとする試みを区別するためにランク付けされます。

AISギャップの表示方法

すべてのAISギャップは、マップビュー上ではアイコンで示され、船舶の詳細では、時間単位のギャップ期間とギャップの開始日時と終了日時が表示されます。これらは、動静のトラッキング画面と船舶の位置情報に表示されます。



最新のクローズされたAISギャップ

最新情報セクションの下にある船舶の動静タブにあるすべての船舶について、最新のクローズされたAISギャップが表示されます。このAISギャップは、高リスクまたは低リスクである可能性があり、上の画像のように表示されます。

低リスクAISギャップ



低リスクとみなされるAISギャップは、航海軌道画面および船舶の位置情報上に示されるアイコンで表示されます。これは、AISギャップが以下に示される高リスクAISギャップのリスク基準を満たしていないことを表しており、したがって、どちらかという伝送ギャップと見なすことができます。

高リスクAISギャップ



- AISギャップはリスクの高い海域で開始 (直接影響を受けるEEZと間接的に影響を受けるEEZの両方)
- リスクの高い海域 (直接影響を受けるEEZと間接的に影響を受けるEEZの両方) で発生する不明と思われる寄港
- AISギャップ後の喫水の変化
- 適合漂流船舶に基づく、不明と思われるSTS
- 非常に長いAISギャップ (30日以上)
- AISギャップがある適合船舶に基づく、不明と思われるSTS

AISギャップの予測最大距離

リスクの高いAISギャップごとに、船舶が移動できた可能性のある予測最大距離が網掛けの円として画面に表示されます。

これにより、ギャップの期間を指定して船舶が移動できる可能性のあるすべての港が表示されます。これらのリスクの高い港は赤でマークされ、他のすべての港は青で表示されます。

この円の投影距離は、船舶がAISギャップの端に戻るのにかかる時間は考慮されておらず、移動可能な距離のみを考慮していることに注意してください。



リスクの高いAISギャップの黄色の予測最大距離円と、高リスクかどうかを示すために赤または青で強調表示された可能性のある港。

AIS位置でのAISギャップの表示方法

	Amuay Bay Anch.	0.6	01:58 GMT 13/03/21	11° 45' 14" N 70° 16' 19" W	AMUAY ETA: 10 Mar 2021	46	0.4	343	Moored
Latest closed AIS Gap identified			over 1.0 days						
LOW RISK GAP			01:58 GMT 13/03/21					00:49 GMT 14/03/21	View on map
	Amuay Bay Anch.	0.6	14:25 GMT 12/03/21	11° 45' 17" N 70° 16' 20" W	AMUAY ETA: 10 Mar 2021	86	0.1	312.2	Moored
	Amuay Bay Anch.	0.6	10:22 GMT 12/03/21	11° 45' 16" N 70° 16' 19" W	AMUAY ETA: 10 Mar 2021	76	0.1	272.3	Moored
	Amuay Bay Anch.	1.8	19:50 GMT 10/03/21	11° 45' 17" N 70° 17' 44" W	AMUAY ETA: 10 Mar 2021	92	4.5	95.8	Under Way
Latest closed AIS Gap identified			over 1.6 days						
			19:50 GMT 10/03/21					10:22 GMT 12/03/21	View on map

これは、発生後12か月以上の低リスクギャップと高リスクギャップの場合です。

AISギャップが発生した適合船舶

AISギャップに対するこのリスク基準の定義

AISギャップの期間と、その時点でAISギャップのある他の船舶と連絡を取り合ってその後その船舶が確認された場所に再び現れた船舶の種類を考慮して、その時間があった可能性のあるすべての船舶。両方の船舶の喫水は、次の寄港前に変化し(一方の船舶は上がり、もう一方の船舶は下がった)、それら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)

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。

- ① 上記のように各特徴が特定されると、船舶の航海にフラグが立てられます。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。**

喫水の変化

定義

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

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、15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	ロシアの排他的経済水域	重複している主張:イラン/アラブ首長国連邦

 ロシアをリスクの高い海域として含める理由については、[こちら](#)をご覧ください。

直接影響を受けるEEZ

これらは7つの排他的経済水域 (EEZ) で、LLIによって監視されている4つの制裁機関の少なくとも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
ロシアの排他的経済水域		

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8つの排他的経済水域 (EEZ)、または規制ガイダンスで言及されている水域です。

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	重複している主張:イラン/アラブ首長国連邦	

[① クリックして制裁、制裁アイコンおよび頻繁にお寄せいただく質問の詳細をご覧ください](#)

LLIの第1レベルの所有権構造と制裁指標

定義

LLI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。

LLISのデータベース内の船舶の第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 (直接) 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、誰が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であるかに関する当社の見解です。当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、当社の見解では、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。

LLI制裁指標（「フラグ」）

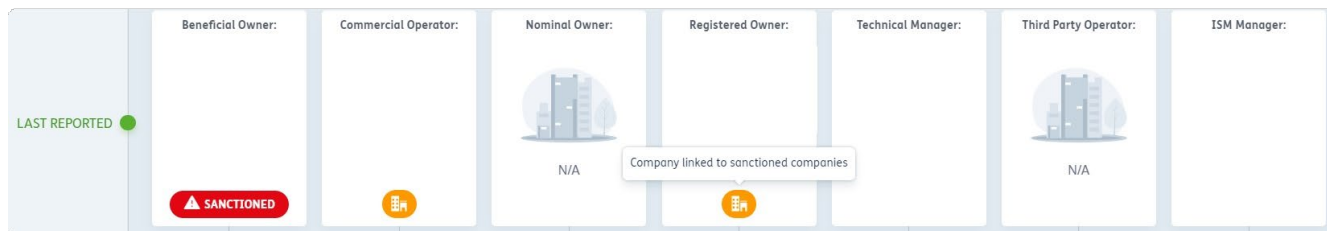
前述のすべての役割のいずれかとして活動する事業体（例えば、実質所有者、商用運航者など）が現在制裁対象である場合は、SeasearcherでLLIの「制裁フラグ」が表示されます。（当社の方法論に従って）制裁対象の事業体に共通の所有者を介して何らかの形で関連または提携しているすべての事業体について、LLIの「制裁対象企業フラグに関連した会社」がSeasearcherに表示されます。

さらに、該当する場合は、企業が保有する船団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。

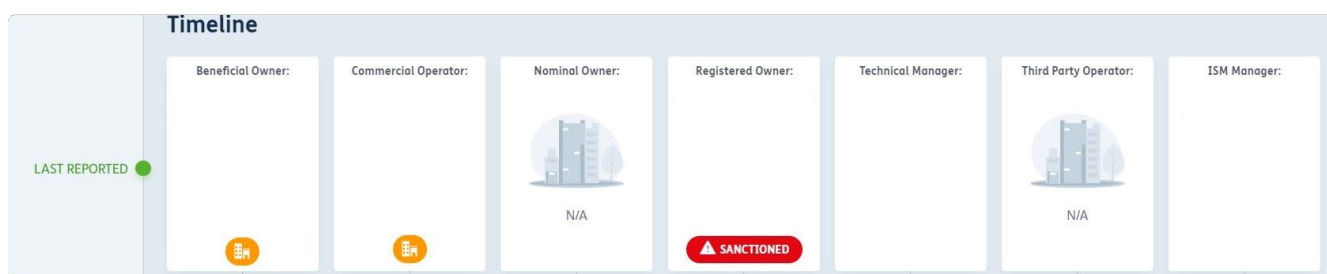
- **制裁フラグ** - 事業者が制裁対象です
- **制裁対象の会社と関連している会社のフラグ** - 事業体は、共通の所有者を介して別の制裁対象の事業体と関連があります
- **制裁対象船舶を含む会社の船団** - 事業体は、保有する船団に制裁対象船舶が含まれています
- **制裁対象国内に所在する本社** - 事業体は制裁対象国にありますが、必ず制裁対象になるわけではありません。

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。



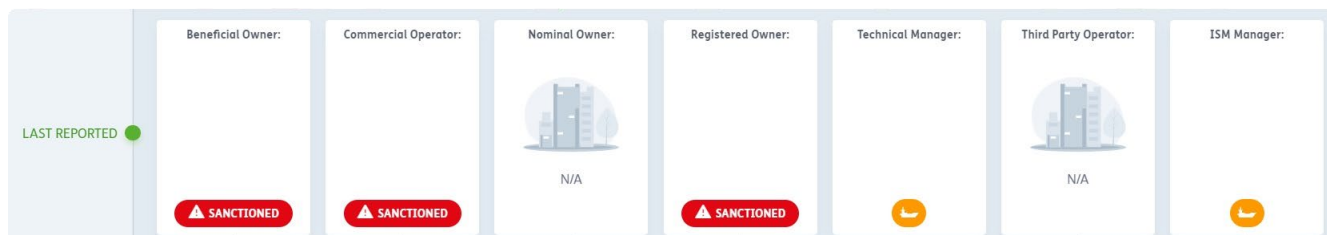
この場合、船舶の登録所有者も船舶自体も制裁対象にはなりません。船舶の実質所有者は制裁対象となります。(その限りにおいて当該船舶の) 商用運航者と登録所有者は、共通の所有権構造を介して実質所有者と関連しています。したがって、制裁対象事業体に関連する企業としてフラグが立てられます。技術管理者とISM管理者は、サードパーティ企業と見なされ、所有権の種類や他の第1レベルの所有者との関係を介して関連しているとは見なされることはありません。さらに、船舶は制裁対象ではないため、第1レベルの所有者の誰も、制裁対象船舶を船団内に含む事業体としてフラグを立てられることはありません。

制裁対象事業体が直接所有する非制裁対象船舶の例。



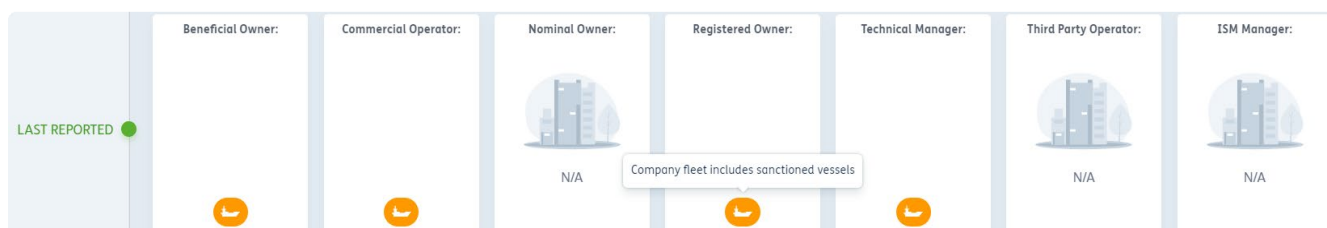
この場合、(当該船舶ではなく) 船舶の登録所有者のみが制裁対象になります。本船舶の実質所有者および商用運航者は制裁対象ではありませんが、共通の所有権を介して制裁対象会社と関連しています。したがって、制裁対象事業体に関連する企業としてフラグが立てられます。技術管理者とISM管理者は、サードパーティ企業と見なされ、所有権の種類や他の第1レベルの所有者との関係を介して関連しているとは見なされることはありません。さらに、船舶は制裁対象ではないため、第1レベルの所有者の誰も、制裁対象船舶を船団内に含む事業体としてフラグを立てられることはありません。

制裁対象会社が所有する制裁対象船舶の例



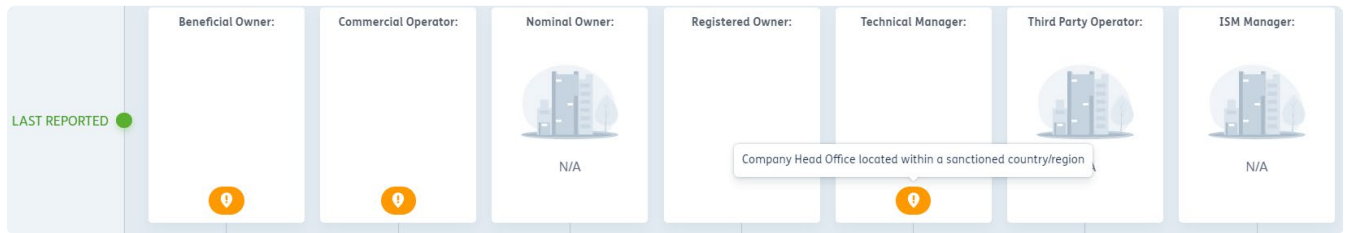
この場合、本船舶とその登録所有者の両方が制裁対象となり、実質所有者および商用運営者も制裁対象になります。技術管理者とISM管理者は、サードパーティ企業と見なされ、所有権の種類や他の第1レベルの所有者との関係を介して関連しているとは見なされることはありません。そのため、制裁対象船舶を船団内に含む事業体としてのみフラグが立てられます。

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



この場合、登録所有者も他の第1レベルの所有者も、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になります。

船舶の登録所有者の本社 (または第1レベルの所有者の本社) 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拠を置く会社です。しかし、他の第1レベル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。

不明と思われる寄港

定義

これは、船舶にAISギャップがあり、[リスクの高い港](#)に移動するのに十分な時間がある場合に特定されます。

[直接影響を受けるEEZ内に位置する港湾は](#)、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。

船舶の種類とサイズカテゴリの固定計算に基づいて、船舶は港で貨物を積み込むか、積み出しを行うのに十分な時間を確保する必要があります。

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。

また、AISギャップのあと、船舶は次の寄港地までに少なくとも1mの喫水の変化を確保する必要があります。

制裁対象の国および/または地域

定義


現在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)

- OFAC
- 欧州連合 (「EU」)
- 英国財務省 (「英財務省」)
- 国際連合 (「国連」)。
- スイス
- カナダ
- オーストラリア

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
ロシア		

 クリックして制裁、制裁アイコンおよび頻繁にお寄せいただく質問の詳細をご覧ください

 制裁リストにロシアを含める理由については、[こちら](#)をご覧ください

制裁対象の旗国登録

定義

以下の機関から現在制裁を受けている任意の旗国登録:

- OFAC
- 欧州連合 (「EU」)
- 英国財務省 (「英財務省」)
- 国際連合 (「国連」)。

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	ロシア

① クリックして制裁、制裁アイコンおよび頻繁にお寄せいただく質問の詳細をご覧ください

⚠ 制裁リストにロシアを含める理由について詳しくは、[こちら](#)をご覧ください

船舶間の積替え

Lloyd's List intelligenceによる船舶間の積替えの検出方法

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: AISギャップ - STSの積替え、STSの積替えリスクの場合、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5ノット以下**の場合に開始されます。

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5ノット以下**である場合に開始されます。

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 > 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の複合ガス運搬船または
4. 液化石油ガス運搬船 > 液化石油ガス運搬船/LNGとLPGの複合ガス運搬船または
5. フルセルラーコンテナ船 > 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/バージまたは
6. ロールオンロールオフ > 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または
7. 製品タンカー > 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または
8. 原油タンカー > 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)/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

バンカリングSTSの船舶の適合性

バンカリングタンカー(TBK)とペアリングする

1. いずれかの船舶または
2. 載貨重量トン数(DWT)が5,000トン未満の製品タンカー(TPD)または
3. 載貨重量トン数が5,000トン未満のケミカルとオイルの複合タンカーまたは
4. 載貨重量トン数が5,000トン未満のタンカー(不特定)

STSの定義

喫水の開始:STSイベントの開始時の喫水 (m)

喫水の終了:STSイベントの終了時の喫水 (m)

SOGの開始:STSイベント開始時の対地速度 (SOG)

SOGの終了:STSイベント終了時の対地速度 (SOG)

最初の喫水の変化:STSイベント終了後の船舶の喫水における**最初の変化**を表示します - SeasearcherのSTSペアリングチャンネルの貨物STSでのみ使用可能

LLIが監視する制裁機関

定義

LLIは、次の7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ます。

- OFAC (SDN以外のOFACを含む)
- 欧州連合 (「EU」)
- 英国財務省 (「英財務省」)
- 国際連合 (「国連」)
- スイス
- カナダ
- オーストラリア

 クリックして制裁、制裁アイコンおよび頻繁にお寄せいただく質問の詳細をご覧ください