



船舶のリスク インジケーター

Seasearcher Risk & Compliance および Insurance & Vigilance のオンライン

サービスで使用可能です。船舶の総合的なリスク インジケーター

船舶の AIS 通信

中断期間 船籍変

更 AIS の操作

船舶の不正な動き 瀬取り

所有形態 制裁措置

上記のリスク インジケーターは、以下の種類の船舶に対して使用可能です。これらの船舶は、現在の経済制裁措置の対象である物品の取引が可能であると識別されています。

船舶の種類
骨材バラ積み貨物船
バラ積み貨物船
コンテナ積載可バラ積み貨物船
セメント バラ積み貨物船
鉱石バラ積み貨物船
木材チップ運搬船
バラ積み兼油槽船
鉱石兼油槽船
一般貨物船
コンテナ積載可一般貨物船
冷凍船
LNG 兼 LPG 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
ケミカル兼油槽船
原油タンカー
食用油タンカー
浮体式貯蔵タンカー
果汁タンカー
糖蜜タンカー
海軍補助タンカー
フル コンテナ船
プロダクト タンカー
タンカー (指定なし)
ロード タンカー用 RO-RO ランプウェイ装備タンカー

a. 船舶の総合的なリスク インジケータ

船舶に関連するリスクの視覚的なインジケータ。6つの個別のインジケータから計算されます。

以下の場合に、船舶の総合的なリスクが赤 (高) で示されます。

- 船舶が現在制裁措置を受けている、または船舶と関係があるエンティティが現在制裁措置を受けている場合 (現在の船舶の直接所有権の構造において第 1 レベルにあると定義)
- 5つの個別のリスク インジケータのいずれかが赤である場合

以下の場合に、船舶のリスクがオレンジ (中) で示されます。

- 5つの個別のリスク インジケータのいずれかがオレンジである場合

以下の場合に、船舶のリスクが緑 (低) で示されます。

- 個別のリスク インジケータがすべて緑である場合

b. 船舶の AIS 通信中断期間のインジケータ

以下の場合に、船舶のリスクが赤 (高) で示されます。

- 高リスク地域内で、船舶の AIS 通信中断期間が 20 時間を超え、かつ 過去 12 か月以内である場合

かつ



- 船舶が過去 3 か月内に入港していない場合
- または、通信中断期間の前と後の入港が同一国内である場合
- または、船舶が過去 3 か月内に、制裁措置を受けている国へ入港した場合

* 詳細については、本書の「船舶の AIS メッセージの通信中断期間の検知」を参照してください。

以下の場合に、船舶のリスクがオレンジ (中) で示されます。

- 過去 24 か月以内に、高リスク地域内で船舶の動きに 20 時間*を超える差が検知された場合**

- ** 米国財務省外国資産管理局 (OFAC)、国連 (UN)、欧州連合 (EU)、英国財務省、および Lloyd's List Intelligence が定義する高リスク地域は以下のとおりです。

- OFAC、EU、UN のガイダンス - シナ海および韓国北西部
- OFAC、EU、UN のガイダンス - 韓国北東部
- OFAC、EU、UN のガイダンス - ペルシア湾
- OFAC、EU、UN のガイダンス - 地中海東部
- OFAC および UN のガイダンス - 黒海およびクリミア
- OFAC のガイダンス - ベネズエラ
- OFAC のガイダンス - キューバ

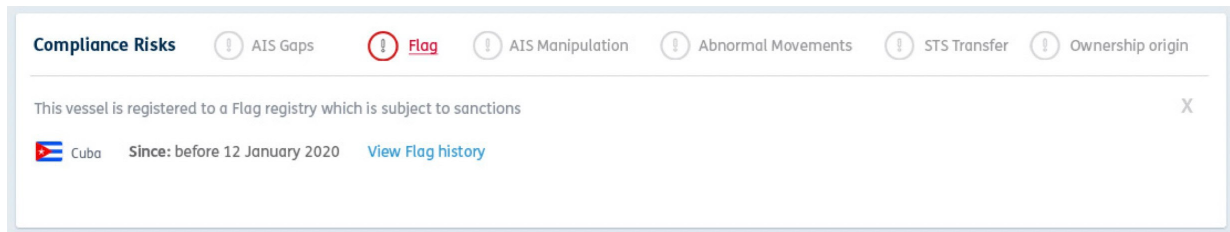
以下の場合に、船舶のリスクが緑 (低) で示されます。







- 船舶が上記のいずれのカテゴリにも該当しない場合

c. 船籍変更インジケータ


以下の場合に、船舶のリスクが赤 (高) で示されます。

- 船舶が 'ライブ' (航行中) で、船籍が制裁措置対象国に登録されている場合



Compliance Risks      

This vessel is registered to a Flag registry which is subject to sanctions X

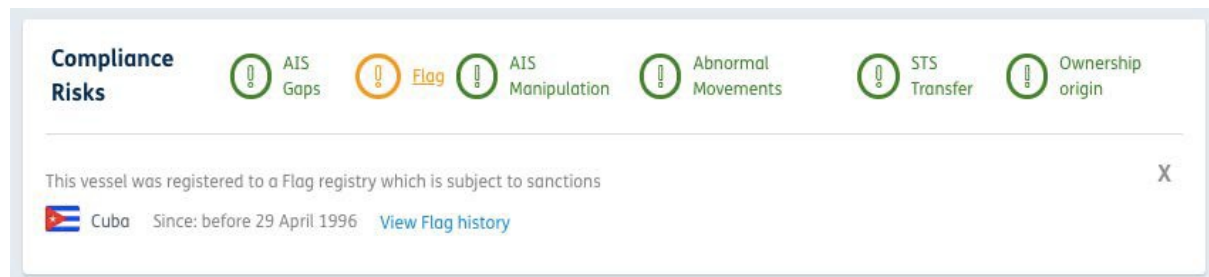
 Cuba Since: before 12 January 2020 [View Flag history](#)







- 現在影響を受けている船籍:
 - キューバ
 - イラン
 - 北朝鮮
 - シリア
 - ベネズエラ

以下の場合に、船舶のリスクがオレンジ (中) で示されます。


過去に、船舶の船籍が制裁措置対象国に登録されていたことがある場合

- 現在影響を受けている船籍:
 - キューバ
 - イラン
 - 北朝鮮
 - シリア
 - ベネズエラ



Compliance Risks      

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

 Cuba Since: before 29 April 1996 [View Flag history](#)

以下の場合に、船舶のリスクが緑 (低) で示されます。

- 船舶が上記のいずれのカテゴリにも該当しない場合



d. AIS メッセージの操作

身元の隠蔽を試みたと確認された場合、それを基に船舶のリスクが評価されます。

以下の場合に、船舶のリスクが赤 (高) で示されます。

船舶が現在、別の船舶の MMSI 番号を使用している場合。

この情報は、Lloyd's List Intelligence のアナリストによって、旗国当局または ITU に確認済みです。

以下に例を示します。

‘Judy II’ 号は YY 年 MMM 月 DD 日に MMSI 番号 ‘Amber 2’ の使用を開始

船舶が他の MMSI の使用を停止すると、その船舶のリスクは中になります。

以下の場合に、船舶のリスクがオレンジ (中) で示されます。

船舶が、過去 2 年以内に別の船舶の MMSI 番号を使用していた場合。

(2 年間は、最新の OFAC ガイダンスにより船舶の履歴の確認に必要とされる年月を反映しています。)

以下に例を示します。

例: ‘Judy II’ 号は YY 年 MMM 月 DD 日に MMSI 番号 ‘Amber 2’ の使用を開始し、YY 年 MMM 月 DD 日に停止しました。

以下の場合に、船舶のリスクが緑 (低) で示されます。

- 船舶が上記のいずれのカテゴリにも該当しない場合

e. 船舶の不正な動き

制裁措置対象地域での入港に関連するリスクを特定します。

- 現在影響を受けている国:

- キューバ
- イラン
- 北朝鮮
- シリア



- クリミア
- ベネズエラ

以下の場合に、船舶のリスクが赤 (高) で示されます。

過去 12 か月内に、現在経済制裁措置を受けている地域へ船舶が入港した場合。

The screenshot shows a 'Compliance Risks' section with several icons: AIS Gaps, Flag, AIS Manipulation, Abnormal Movements (highlighted in red), STS Transfer, and Ownership origin. Below the icons, a message states: 'This vessel has called at a port which is currently restricted by economic sanctions'. A specific entry for 'Banias' is shown with a red flag icon, indicating a port in Syria (GMT +03H) with a visit from 19:51GMT to 14:25GMT on 17/04/20 to 18/04/20.

以下の場合に、船舶のリスクがオレンジ (中) で示されます。

過去 12 か月から 24 か月の間に、現在経済制裁措置を受けている地域へ船舶が入港した場合。

f. 瀬取り (STS) の組み合わせ

貨物の瀬取りに関与した船舶が検知されます。

以下の場合に、船舶のリスクが赤 (高) で示されます。

- 船舶が、制裁措置を受けている別の船舶とやり取りした場合。
- および/または、その船舶の現在の所有者が制裁措置を受けており、かつ、過去 12 か月以内にその出来事が発生した場合。

The screenshot shows a 'Compliance Risks' section with icons for AIS Gaps, Flag, AIS Manipulation, Abnormal Movements, STS Transfer (highlighted in red), and Ownership origin. A message states: 'Detected ship to ship transfer with Freedom'. A specific entry for 'Freedom' is shown with a red flag icon, indicating a port in Cameroon, with a transfer from 08:15 GMT 05/10/20 to 20:20 GMT 07/10/20. A note below states: 'This vessel is currently sanctioned. Current ownership level linked is sanctioned'.

以下の場合に、船舶のリスクがオレンジ (中) で示されます。

- その船舶が、OFAC、UN、EU、英国財務省、および Lloyd's List Intelligence が定義する以下の高リスク地域内で検知された瀬取りに関与しており、かつ、その出来事が過去 24 か月以内に発生した場合。
 - OFAC、EU、UN のガイダンス – シナ海および韓国北西部
 - OFAC、EU、UN のガイダンス – 韓国北東部



- OFAC、EU、UN のガイダンス - ペルシア湾
- OFAC、EU、UN のガイダンス - 地中海東部
- OFAC および UN のガイダンス - 黒海およびクリミア
- OFAC のガイダンス - ベネズエラ
- OFAC のガイダンス - キューバ

g. 所有形態

船舶の所有権構造内に高リスク国とつながりがあるエンティティがある、または制裁措置を受けているエンティティと関係がある場合に、リスクがあると特定されます。

以下の場合に、船舶のリスクが赤 (高) で示されます。

船舶の実質的所有者、商業的な運航業者、または登録所有者のいずれかが、制裁措置を受けている場合。*

* 制裁措置を発動するいずれかの組織によって、制裁措置対象と特定された現在の実質的所有者、商業的な運航業者、技術管理者、または登録所有者。

The screenshot shows a 'Compliance Risks' section with several categories: AIS Gaps, Flag, AIS Manipulation, Abnormal Movements, STS Transfer, and Ownership origin. The 'Ownership origin' category is highlighted in red. Below this, a message states: 'This vessel has been indicated as high risk as its current owner(s) are listed as sanctioned'. Two entries are listed: Beneficial Owner: Maplan Shipping (Syria) from 12 January 2020 to Present, Sanctioned: OFAC/EU/UN/HM Treasury Date from: 01/06/17; and Registered Owner: Maplan Shipping (Syria) from 1 February 2020 to Present, Sanctioned: OFAC/EU/UN/HM Treasury Date from: 15/03/18.

以下の場合に、船舶のリスクがオレンジ (中) で示されます。

船舶の現在の所有者が、以下のエンティティに関連付けられている場合:

- 所有権構造内に、制裁措置を受けている企業がある
- または、フリート内に制裁措置を受けている船舶がある
- または、現在経済制裁措置を受けている国に、船舶所有者のエンティティの本部がある

The screenshot shows a 'Compliance Risks' section with several categories: AIS Gaps, Flag, AIS Manipulation, Abnormal Movements, STS Transfer, and Ownership origin. The 'Ownership origin' category is highlighted in orange. Below this, a message states: 'The country of allegiance identified for the vessel is restricted by (economic) sanctions'. One entry is listed: Beneficial Owner: Rahbaran Ormid Darya Ship Management Company (ROD) (Iran) from 12 January 2020 to Present.



以下のように定義されます。

- a. 船舶の現在の実質的所有者、商業的な運航業者、登録所有者、技術管理者、サードパーティ運航業者、または ISM 管理者が、組織内に制裁措置を受けている企業およびフリート内に制裁措置を受けている船舶を有するエンティティと関係がある場合*。

* Lloyd's List Intelligence のフリート データベース内で、'Company fleet includes sanctioned vessels (企業のフリートに制裁措置を受けている船舶が含まれる)' または 'Company linked to sanctioned company (企業が制裁措置を受けている企業と関係がある)' のフラグ付きで定義されます。

または

- b. 船舶の現在の実質的所有者、商業的な運航業者、登録所有者、技術管理者、サードパーティ運航業者、または ISM 管理者が有する本部に、経済制裁措置を現在受けている企業が含まれている場合。

例: イラン

実質的所有者のリスク: Maplan Shipping 2020年

1月12日から現在まで

以下の国*は、制裁措置を受けています。

*OFAC、UN、EU、英国財務省、LLI のアナリストによる提言

- キューバ
- イラン
- 北朝鮮
- シリア
- クリミア

以下の場合に、船舶のリスクが緑 (低) で示されます。

船舶が上記のいずれのカテゴリにも該当しない場合

h. 制裁措置

以下の場合に、船舶のリスクが赤 (高) で示されます。

制裁措置を発動するいずれかの組織 (活動中のみ) によって、船舶が現在制裁措置を受けていると登録されている場合。

以下の場合に、船舶のリスクが緑 (低) で示されます。

船舶が上記のいずれのカテゴリにも該当しない場合



船舶の AIS メッセージの通信中断期間の検知

Seasearcher Risk & Compliance および Insurance & Vigilance のオンライン サービスで使用可能です。

検知された船舶の位置間に 20 時間を超える差があると確認された場合、船舶の動きにリスクがあると見なされます。船舶の位置データは、AIS メッセージで受信したデータ、または各港の Lloyd's のエージェントが確認した入港情報から得られます。

検知された差は最大 50 日間まで追跡でき、公開された船舶の位置の差は 24 か月間オンラインで利用可能です。

船舶の位置の差は、船舶の詳細のマップビューにアイコンで示され、時間単位での通信中断期間と、通信中断期間の開始日時と終了日時が表示されます。

以下のデータ フィールドを使用できます。

- 通信中断期間の開始時:
 - 最後の AIS 位置
 - 通信中断期間の開始前の入港
 - AIS 目的地
 - 船首方位
 - 喫水
 - AIS 通信中断期間の開始時の最後の AIS メッセージに基づく船速 (ノット)
- 通信中断期間の終了時:
 - 最後の AIS 位置
 - 喫水の変化
 - 目的地の変更
 - 船首方位の変更
 - 通信中断期間後の次の入港
 - AIS 通信中断期間の終了時の AIS メッセージに基づく船速 (ノット)
 - 通信中断期間の開始前と開始後の AIS 位置間の移動距離
 - 船舶の可能な移動距離 (開始時と終了時の AIS 位置での速度データに基づく)



検知された通信中断期間による方法

以下の場合に、通信中断期間であると確定されます。

追跡した (以下の種類の) 商業用船舶の最後の位置が確認されたのが 20 時間以上前である場合。

(20 時間という時間は、前回の瀬取り/貨物積み替えにかかった最短時間の分析に基づいて指定)

船舶の種類
骨材バラ積み貨物船
バラ積み貨物船
コンテナ積載可バラ積み貨物船
セメントバラ積み貨物船
鉱石バラ積み貨物船
木材チップ運搬船
バラ積み兼油槽船
鉱石兼油槽船
一般貨物船
コンテナ積載可一般貨物船
冷凍船
LNG 兼 LPG 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
ケミカル兼油槽船
原油タンカー
食用油タンカー
浮体式貯蔵タンカー
果汁タンカー
フルコンテナ船
糖蜜タンカー
海軍補助タンカー
プロダクトタンカー
タンカー (指定なし)
ロードタンカー用 RO-RO ランプウェイ装備タンカー



以下は除きます。

- Lloyd's List Intelligence のフリート データベースで、クラス B 非商業用船舶と特定された船舶
- AIS メッセージ タイプ 70 ~ 89 を送信中の船舶

船および

- AIS 通信中断期間が、OFAC、UN、EU、英国財務省、および Lloyd's List Intelligence が定義する以下の高リスク地域内で発生した場合。

- OFAC、EU、UN のガイダンス - シナ海および韓国北西部
- OFAC、EU、UN のガイダンス - 韓国北東部
- OFAC、EU、UN のガイダンス - ペルシア湾
- OFAC、EU、UN のガイダンス - 地中海東部
- OFAC および UN のガイダンス - 黒海およびクリミア
- OFAC のガイダンス - ベネズエラ
- OFAC のガイダンス - キューバ

以下を除く

- 船舶が、港/投錨地のポリゴン領域内にあり、移動距離が 500 m 未満で、ステータスが '係留中' または '投錨中' である場合。

以下は除きます。

- 港/投錨地の領域が、経済制裁措置を受けている国にある場合。

かつ

船舶が、予測される最大移動領域のゾーン (通信中断期間の開始時に船舶の通信が途絶える前に取得された位置での移動速度を基に計算) から、定義された距離*を隔てた位置にある場合

方法



*定義されている距離を以下に示します。

時間による差	割合による差
20	30%
21	29%
22	27%
23	26%
24	25%
25	24%
26	23%
27	22%
28	21%
29	21%
30	20%
31	20%
32	20%
33	20%
34	20%
35	20%
36	20%

割合による差は、最大日数の 50 日間に達するまで、すべて 20% になります。



AIS 通信中断期間の船舶の予測移動距離

Seasearcher Risk & Compliance および Insurance & Vigilance のオンライン サービスで使用可能です。

以下の場合に、船舶が移動可能であったと予測される最大表面積が影付きの円で表示されます。

船舶の動きに差が確認された場合 (Seasearcher の「Vessel AIS and Positions gaps Methodology (船舶の AIS 通信中断期間および位置差による方法)」を参照)

かつ

船舶の軌道が予測されるコースに沿っていない場合 (通信中断期間の開始前に、最後に取得された船舶の AIS メッセージから方向と速度を計算)

最後の位置との差が 15 度を超える航路上に船舶がある、または最後に検知された速度に基づく船舶の最大移動可能距離を超える場合を、「航路逸脱」と定義します。



確認された瀬取りの組み合わせ

すべての貨物積み替えおよびバンカリング操作に対して検知された瀬取り (STS) の詳細を示します。

Seasearcher Risk & Compliance および Insurance & Vigilance のオンライン サービスで使用可能です。

2 艘の船舶*が、瀬取りが可能にほど接近した場合に、積み替えであると確定されます。

以下の場合に、2 艘の船舶は時間的および距離的に接近したことになります。

時間

2 艘の船舶が 6 時間を超えて接近したかどうかを調べた場合。最短時間の 6 時間は、一方の船舶がバンカリング タンカーであるか、一方の船舶がクラス B 船舶である場合のみに認められます。その他の組み合わせはすべて、16 時間以上でなければなりません。

距離と速度

次に、2 艘の船舶の距離が 200 m 未満、かつ両船舶の速度が 3 ノット未満であるかどうか確認します。

位置

船舶が港のポリゴン領域内にない場合

かつ、以下の条件の少なくとも 1 つを満たす場合

- 船舶が、よく知られた瀬取り領域または港外錨地 (OPL) 領域にある場合
- 船舶が、港ではない地理空間領域内にある場合
- 船舶が、港より投錨地に近い位置にある場合

船舶の種類

少なくとも一方の船舶がクラス A である場合

かつ、船舶の種類が以下の組み合わせのいずれかである場合

バンカリング タンカーは、以下のいずれの種類の船舶とも組み合わせることができます。

- バラ積みと一般貨物船 / コンテナ積載可一般貨物船
- 一般貨物船と一般貨物船 / コンテナ積載可一般貨物船
- 液化天然ガス運搬船と液化天然ガス運搬船 / 浮体式 LNG 貯蔵再ガス化設備 / 浮体式 LNG 生産および貯蔵 FLNG / LNG 兼 LPG 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 兼 LPG ガス運搬船



確認された瀬取りの組み合わせ(続)

- フル コンテナ船とバージキャリア / バージ コンテナ運搬船 / フル コンテナ船 / バージ
- RO-RO 船と RO-RO 船 / コンテナ積載可 RO-RO 船
- プロダクト タンカーとプロダクト タンカー / ケミカル タンカー / ケミカル兼油槽船 / タンカー (指定なし) / ワイン タンカー / 食用油タンカー / 浮体式生産タンカー / 浮体式貯蔵タンカー / 水タンカー
- 原油タンカーと原油タンカー / 浮体式貯蔵タンカー / 浮体式生産タンカー / タンカー (未指定)

表示ルール

瀬取りの相手船がクラス B 船舶でない場合、またはバンカリング タンカーである場合は、その船舶の組み合わせは、少なくとも一方の船舶の喫水が変化した場合にのみ表示されます。これは、どちらかの船舶で次の入港が発生するまで続きます。