

Advanced Risk & Compliance (ARC) 方法论

高级风险与合规方法 (ARC)

服务概述

Seasearcher Advanced Risk & Compliance 服务介绍

以全新视角准确了解海上贸易风险和背景，便于您做出合规决策。

Seasearcher Advanced Risk & Compliance 为您提供前所未有的见解，帮助您以更少的时间和精力完成制裁合规检查并验证任何误报情况。

调查潜在的非法活动，例如高风险到港停靠（包括隐蔽到港停靠）、偏离正常贸易路线（海上游荡）、可能的隐蔽船对船过驳和危险的船对船过驳。然后在一份报告中下载您所需的所有文件。

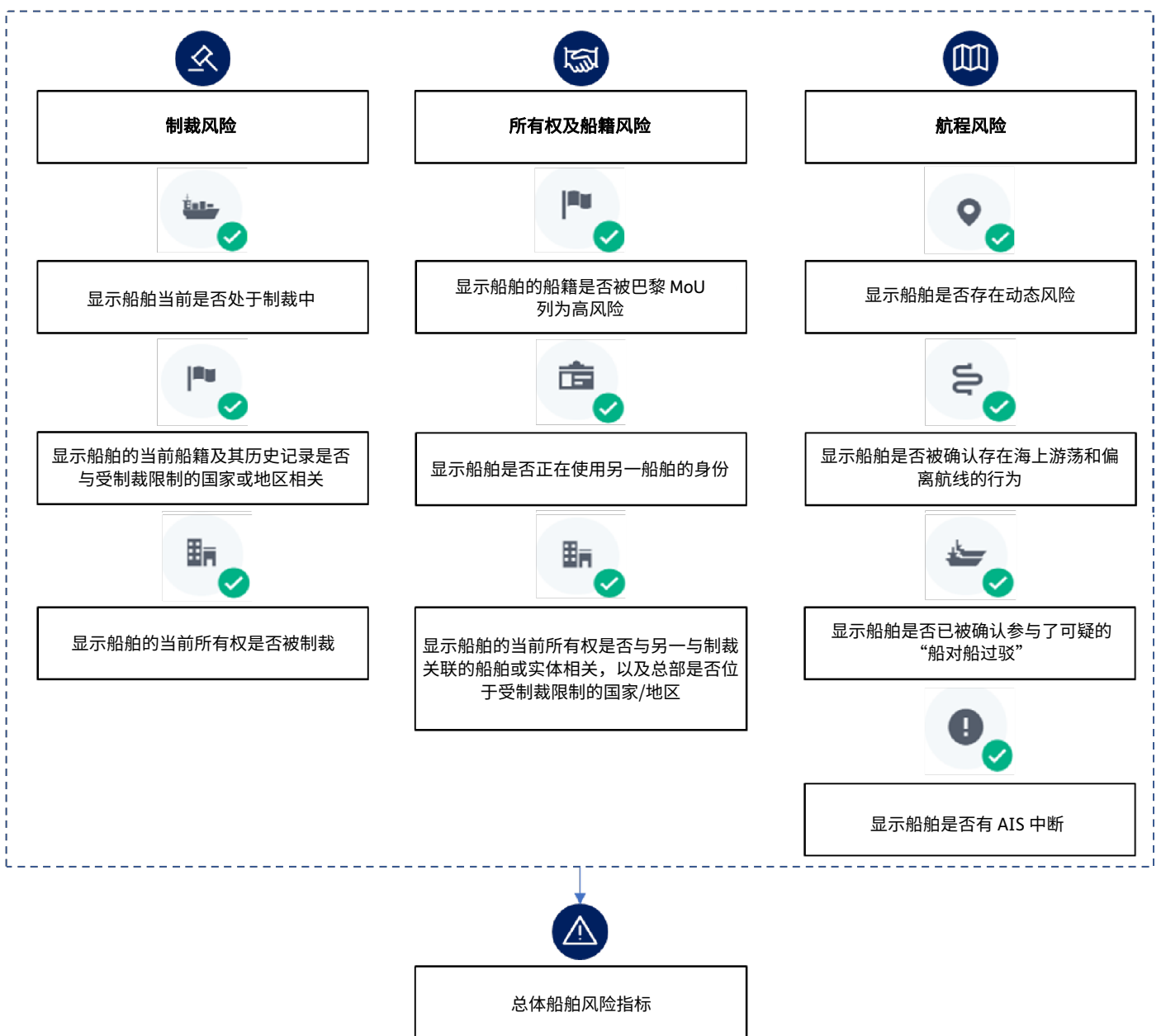


高级别风险模型概述

包含在 Seasearcher Advanced Risk & Compliance 服务中

高级别风险模型概述

模型有三个独特的风险类别，其中包括十个独特的风险指标，用于构建最终的“船舶整体风险评级”。ARC 风险类别和指标:



制裁风险

制裁风险界定了以下情形：

- 船舶目前是否受到制裁
- 船舶的当前船籍及其历史记录是否与受制裁限制的国家或地区相关
- 船舶的当前所有权是否受到制裁

Compliance Screening for 24 months

[View methodology](#)

Sanction Risks Ownership & Registry Risks Voyage Risks

[Compliance Report](#)



The vessel has never been related to sanctions



The vessel's current Flag and Flag history are not related to a country or a region restricted by sanctions



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

未发现船舶面临制裁风险

所有权及船籍风险

所有权及船籍风险界定了以下情形：

- 船舶的船籍是否被巴黎 MoU 列入黑名单或灰名单
- 此船舶是否正在使用另一船舶的身份（AIS 操纵）
- 船舶的当前一级所有权是否与另一与制裁关联的船舶或实体相关，以及总部是否位于受制裁限制的国家/地区

Compliance Screening for 24 months

[View methodology](#)

Sanction Risks Ownership & Registry Risks 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 not connected to another vessel or entity which is linked to sanctions and it is not based in a country/region restricted by sanctions

航程风险

航程风险界定了以下情形：

- 船舶是否有[任何移动风险](#)
- 是否已发现船舶涉及[海上游荡和路线偏离](#)
- 是否已确定船舶参与了[可疑的船对船过驳](#)
- 船舶是否有 [AIS 中断](#)




- **航程风险指标**根据已发现的与**航程**关联的风险给每个**航程**分配一个分数。所发现航程风险类型的详细信息显示在选项卡中。请参阅我们的[用户指南](#)中的详细信息。
- **制裁风险**可能是**红色**，代表评分为 **100**（如果受到相关制裁），或者是**绿色 (0)**（如果未受到相关制裁）。所发现制裁风险类型的详细信息显示在选项卡中。
- **所有权及船籍风险**可能是**红色**，代表分数为 **100** 或者是**绿色 (0)**。在某些情况下，**琥珀色标记**用于突出显示过去的风险和非法行为。请注意，对于这类情况，**琥珀色标记**并不反映添加到整体风险评分的分数，而是用于突出显示过去的事件。所发现的所有权及船籍风险类型的详细信息显示在选项卡中。

风险指标

根据用户配置文件首选项，按照以下时间增量计算航程历史得分。用户可以根据其风险偏好从以下选项中进行选择：

3 个月	6 个月	9 个月
12 个月	18 个月	24 个月

在**用户选择**的时间增量框架内，船舶的航程评分基于航程中是否发生危险事件。对于船舶评分，需要确定该船舶在 2 年时间内至少有一次航程。

 既往事件影响船舶的总风险评分，这取决于用户设置的时间段。

根据相关定义和监管指南，Lloyd's List Intelligence 的默认合规性筛查设置为 **24 个月**

如果在用户设置的时间段内船舶航程发生了任何**不低于 70 分**的危险事件，则船舶的总评分将被计为 70，亦即**高风险（红色）**。

如果在用户设置的时间段内船舶航程发生了任何**不低于 30 分且低于 70 分**的危险事件，按照上述规定，船舶的总评分将被计为 30，亦即**中风险（琥珀色）**。

如果在用户设置的时间段内船舶航程发生了任何**不高于 29 分**的危险事件，按照上述规定，船舶的总评分将被计为 29，亦即**低风险（绿色）**。

如果在用户设置的时间段内未检测到危险事件，则不会显示航程风险。

船舶类型

船舶类型

下表详细列出了我们的高级风险与合规工具可监控的所有 **29 种类型船舶**。此外，我们还提供**另外 130 种船舶类型**的合规筛查信息，但未显示其整体风险评级。

*被 Lloyd's List Intelligence 数据库识别为 B 类非商业船舶的类型，以及发送 AIS 消息类型 70 至 89 的船舶均未包括在内。

散装集料船	散装货船	集装箱容量散装货船
散装水泥船	散装矿砂船	木片运输船
散货和石油两用船	矿油两用船	普通货船
集装箱容量普通货船	液化石油气和液化天然气两用运输船	液化石油气和液化天然气两用运输船
液化天然气运输船	液化石油气运输船	沥青运输船
供油船	化学品运输船	化学品和石油两用船
原油运输船	食用油运输船	浮式储油船
果汁运输船	糖浆运输船	海军辅助舰船
成品油船	油船（未指定）	滚装容量船
蜂窝式集装箱船	冷藏船	

整体风险评级

每艘船舶根据以下分数进行整体风险评级（括号内表示风险级别）

船舶的整体风险何时评级为**红色**（高）？

- 风险评分在 **70 至 100 分** 之间时。

船舶的整体风险何时评级为**琥珀色**（中）？

- 风险评分在 **30 至 69 分** 之间时。

⚠ 请注意，ARC 也使用琥珀色警示，这些警示不反映和体现任何会影响船舶整体风险评级的分数。它们不是“琥珀色风险评级”。琥珀色警示用于突出显示过去的事件，该事件当前未纳入风险评级中。

船舶的整体风险何时评级为**绿色**（低）？

- 风险评分在 **0 至 29 分** 之间时。

船舶评分	风险类别	整体评级颜色
70-100	高风险	红色
30-69	中风险	琥珀色
0-29	低风险	绿色

风险类别汇总表

总风险评分计算规则

- 要评定风险级别，需要在 2 年时间内至少有一次**航程**
- 风险指标评分之和不能超过 100 分。
示例：
 - 船舶有一个**红色制裁风险指标**和一个**红色航程风险指标**，两者评分均为 100 分。在这种情况下，船舶的总风险评分上限为 **100 分（高风险 - 红色）**。
 - 船舶有两个**琥珀色航程风险指标**，每个指标评分为 40 分。在这种情况下，不会叠加评分，船舶的总风险评分为 **40 分（中风险 - 琥珀色）**。
 - 船舶有两个**红色航程风险指标**，每个指标评分为 80 分。在这种情况下，会叠加评分，但上限为 100 分。船舶的总风险评分为 **100 分（高风险 - 红色）**。
 - 船舶有一个**红色航程风险指标**，评分为 75 分，以及一个指示所有权及船籍风险的**琥珀色警示**。在这种情况下，船舶的总风险评分为 **75 分（高风险 - 红色）**。**琥珀色警示**不产生任何评分，也不影响船舶风险评级。

筛查设置如何影响整体风险评级

既往事件影响船舶的总风险评分，这取决于用户设置的时间段。

下面我们查看一个案例，其中“筛查期设置”会影响制裁风险筛查，然后会影响同一船舶的整体风险评级。

此案例通过将船舶筛查期从 12 个月更改为 24 个月，识别到一次高风险港口停靠，而船舶的船籍历史记录则变为相关。

整体风险评级为**低风险（绿色）**，合规筛查设置为 12 个月

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

Overview | Mover | Sanctions | Ownership | STS Pairings

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

Dimensions | Class and | Facilities | Machinery

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

Sanction Risks 1 Ownership & Registry Risks 0 Voyage Risks 0 [View methodology](#) [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

在此案例中，合规性筛查设置为 12 个月。在此期间，未发现航程风险。
该船舶的此前船籍与受制裁国家/地区关联，会以琥珀色警示进行标识和突出显示。
但是，这不会影响整体风险评级，因为此前的船籍不会出现在自筛查之日起 12 个月内。
由于在过去 12 个月未发现其他航程风险，因此整体评级为绿色，保持在 0 分。

整体风险评级为**高风险（红色）**，同一船舶合规性筛查设置为 24 个月

The screenshot displays a vessel profile for 'Quellonina II' with a risk rating of 'High Risk' (red). The vessel's details include LLI NO 9347546, IMO 9510606, Flag Chile, Status Live, Destination PTO.NATALES, and ETA 20 Jun 2022. A dropdown menu shows risk categories: Sanction Risks (1), Ownership & Registry Risks (0), and Voyage Risks (1). The vessel's specifications are listed as follows:

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

The 'Compliance Screening for 24 months' section shows four risk categories: Movement Risks (1 High risk port call), Loitering & Deviation (0), Ship to Ship Transfer (0), and AIS Gaps (0). A 'High risk port call' popup shows a route from Los Taques, Venezuela (03:53 GMT 09/01/21) to Panama Canal, Panama (11:36 GMT 23/02/21).

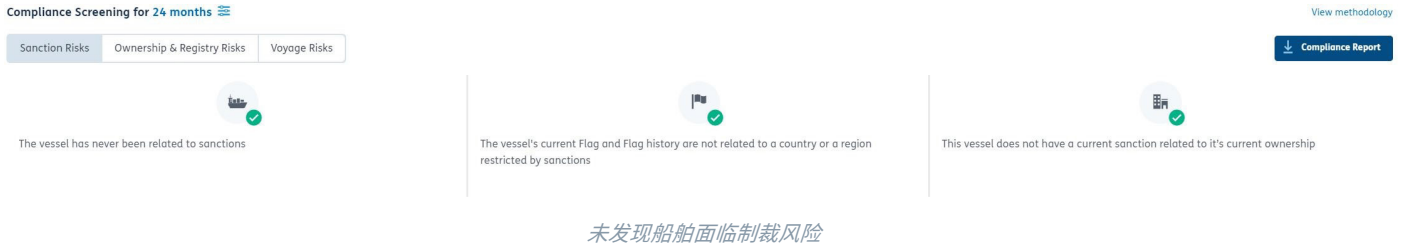
在此案例中，合规性筛查设置设置为 24 个月。在此期间，识别出 15 个月前发生一次航程风险。航程风险与**高风险港口停靠**相关。同时，船舶的此前船籍属于过去 24 个月，确实会影响船舶的整体风险评级。根据我们的方法，两种风险均自动得到 **100 分（红色）**。

然后，船舶整体风险评级为**红色**，因其分数为 **100**。

制裁风险

制裁风险界定了以下情形：

- 船舶目前是否受到制裁或在过去 2 年内是否受到制裁。
- 船舶当前船籍或过去 2 年内的历史记录是否与[受制裁限制的地区](#)相关。
- 该船舶当前或此前的一级所有权在过去 2 年内是否被制裁。



既往事件影响船舶的总风险评分，这取决于用户设置的时间段。
根据相关定义和监管指南，Lloyd's List Intelligence 的默认合规性筛查设置为 **24 个月**

单击[此处](#)以重定向至相关的方法图表

受制裁船舶风险

- 如果船舶本身受到制裁，那么在每个航程均属实的情况下，航程将自动得到 **100 分**。
- 如果不是上述情况，则得到 **0 分（绿色）**。

Xin Long 2	Risk Rating:	LLI NO	IMO	Flag	Status	Destination	ETA	SANCTIONED
		342356	8966535	China	Live	Unknown	Unknown	

在此案例中，船舶本身是受制裁的。基于我们的方法（请参见[此处](#)的相关流程图），这会自动得到 **100分（红色）**。然后，船舶整体风险评级为**红色**，因其分数为 **100**。

被制裁的船籍及其历史记录风险

- 如果船舶的船籍在航程期间被制裁，那么在每个航程均属实的情况下，航程将自动得到 **100分（红色）**。
- 如果不是上述情况，则得到 **0分（绿色）**。

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 is registered to a Flag registry which is subject to sanctions



Democratic People's Republic of Korea
From 17 Mar 2019 To present

[View history](#)



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

在此案例中，船舶的船籍与当前受制裁的国家/地区关联。基于我们的方法（请参见[此处](#)的相关流程图），这会得到 **100分（红色）**。然后，船舶整体风险评级为**红色**，因其分数为 **100**。

下面我们查看一个案例，其中**筛查期设置**会影响制裁风险筛查，然后会影响同一船舶的整体风险评级。在这一案例中，船舶的当前船籍不属于**当前受制裁**限制的国家/地区。但是，此前的**委内瑞拉**船籍确实属于受制裁限制的国家。该船籍变更发生在 2020 年 9 月，以下筛查发生在 2022 年 6 月。

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 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 its current ownership

将合规性筛查设置为 24 个月，我们可以看到船舶的整体风险评级属于**高风险（红色）**。这是因为**委内瑞拉**船籍的使用时段处于自筛查之日起 24 个月内。因此，该模型考虑了这一点，基于我们的方法（请参见[此处](#)的相关流程图），这会得到 **100分（红色）**。然后，船舶整体风险评级为**红色**，因其分数为 **100**。

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

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

将合规性筛查设置为 6 个月，我们可以看到船舶的整体风险评级为**低风险（绿色）**。这是因为这艘船的委内瑞拉船籍时间段不在筛查的过去 6 个月内。因此，关于此前船籍的制裁状态的调查并不适用。由于当前船籍在我们的评定方法中并未受制裁（参见[此处](#)的相关流程图），会自动得到**0 分（绿色）**。然后，因为没有发现其他风险，船舶整体风险评级为**绿色**。

请注意，对于此案例，我们将制裁风险突出显示为**琥珀色**。此为“**警示**”，由于上述原因，未获得评分。

请注意，ARC 也使用琥珀色警示。 单击[此处](#)了解更多信息

既往事件影响船舶的总风险评分
单击[此处](#)了解更多信息

受制裁所有权风险

- 如果船舶当前的任何**一级所有权**在航程期间受到制裁，那么在每个航程均属实的情况下，将自动得到 **100 分（红色）**。如果此前一级所有权被制裁，此评分规则也适用
- 如果不是上述情况，则得到 **0 分（绿色）**。

UHL Finesse Risk Rating: ● LLI NO: 13064324 IMO: 9892511 Flag: Madeira Status: Live Destination: As Suways (Suez) ETA: 23 Jun 2022

Compliance Screening for 6 months

Sanction Risks 1 Ownership & Registry Risks 3 Voyage Risks 0

The vessel has never been related to sanctions

The vessel's current Flag and Flag history are not related to a country or a region restricted by sanctions

The vessel current ownership is sanctioned

Beneficial Owner: ● China State Shipbuilding Corporation Limited (CSSC Group) △
From 24 Aug 2021 To present

在此案例中，船舶的一个一级船东受到制裁的限制。基于我们的方法（请参见此处的相关流程图），这会自动得到 100 分（红色）。然后，整体评级为红色，因为得分为 100 分。

下面我们查看一个案例，其中“筛查期设置”会影响制裁风险筛查，然后会影响同一船舶的整体风险评级。在此案例中，船舶的当前一级船东均未受到制裁的限制。但是，此前的船东在拥有该船舶时受到制裁。所有权变更发生在 2021 年 1 月，以下筛查发生在 2022 年 6 月。

Dumankaya Risk Rating: ● LLI NO: 406245 IMO: 9390317 Flag: Turkey Status: Live Destination: Hamburg ETA: 22 Jun 2022

Compliance Screening for 24 months

Sanction Risks 1 Ownership & Registry Risks 0 Voyage Risks 0

The vessel has never been related to sanctions

The vessel's current Flag and Flag history are not related to a country or a region restricted by sanctions

This vessel had an ownership which was sanctioned

Beneficial Owner: ● PAO NK Rosneft (Rosneft Oil Company) △
From 18 Jul 2011 To 02 Jan 2021

将合规性筛查设置为 24 个月，我们可以看到船舶整体风险评级为高风险（红色）。这是因为自筛查之日起 24 个月内存在所有权重叠（变更发生在 2021 年 1 月，处于 24 个月筛查期内）。此前的船东受到制裁，因此，基于我们的方法（请参见此处的相关流程图），这会自动得到 100 分（红色）。然后，船舶整体风险评级为红色，因其分数为 100。

Dumankaya Risk Rating: 0 (Green) LLI NO: 406245 IMO: 9390317 Flag: Turkey Status: Live Destination: Hamburg ETA: 22 Jun 2022

Overview | Mov | Sanctions | Ownership | STS Pairings

Summary | Compliance | Sanction Risks | Ownership & Registry Risks | Voyage Risks

Compliance Screening for 6 months

Sanction Risks | Ownership & Registry Risks | Voyage Risks

The vessel has never been related to sanctions

The vessel's current Flag and Flag history are not related to a country or a region restricted by sanctions

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

View methodology | Compliance Report

将合规性筛查设置为 6 个月，我们可以看到船舶的整体风险评级属于**低风险（绿色）**。这是因为过去 6 个月内所有权记录未存在重叠（变更发生在 2021 年 1 月，不在 6 个月筛查期内）。因此，关于此前船东制裁状态的调查并不适用。由于当前的船东在我们的评定方法中并未受制裁（参见[此处](#)的相关流程图），这会得到 0 分（绿色）。然后，因为没有发现其他风险，船舶整体风险评级为**绿色**。

⚠️ 既往事件影响船舶的总风险评分
[单击此处](#)了解更多信息

所有权及船籍风险

所有权及船籍风险界定了以下情形：

- 船舶的船籍是否被巴黎 MoU 列入**黑名单**或**灰名单**
- 此船舶是否正在使用另一船舶的身份（AIS 操纵）
- 船舶的**当前一级所有权**是否与另一牵涉制裁的船舶或实体相关，以及总部是否位于受制裁限制的国家/地区

Compliance Screening for 24 months

Sanction Risks | Ownership & Registry Risks | Voyage Risks

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

View methodology | Compliance Report

未发现船舶面临所有权及船籍风险

⚠️ 既往事件影响船舶的总风险评分，这取决于用户设置的时间段。
 根据相关定义和监管指南，Lloyd's List Intelligence 的默认合规性筛查设置为 **24 个月**

船籍风险

- 如果船舶运营所用的船籍被巴黎 MoU 列入灰名单或黑名单，那么在船舶每个航程均属实的情况下，航程风险评分加 3 或 5 分。
- 如果船舶曾经或现在所属的船籍未知，那么在船舶每个航程均属实的情况下，则该航程自动得到 100 分（红色）。
- 如果不是上述情况，则得到 0 分（绿色）。

船舶船籍指标	航程的附加风险分数
船舶的船籍被巴黎 MoU 列入灰名单	3
船舶的船籍被巴黎 MoU 列入黑名单	5
船舶船籍未知	100

Rich Gain | Risk Rating: 0 | LLI NO: 539659 | IMO: 9405681 | Flag: Belize | Status: Live | Destination: Funabashi | ETA: 21 Jun 2022

Summary | Last Updated: 21 Jun 2022

LLI NO:	539659	IMO:	9405681
Flag:	Belize	Vessel Type:	general cargo
Status:	Live	Reg. Owner:	Rich Gain Marine Company Limited
Built:	2006	DWT:	3238
GT:	1997	Hull Type:	Single
Latest AIS message type:	A	TEU Capacity:	

Compliance Screening for 6 months

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

This vessel's Flag is currently black listed by the Paris MoU
Belize Since 23 March 2021

This vessel is not using the identity of another vessel

This vessel 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

在此案例中，船舶的船籍被巴黎 MoU 列入黑名单（参见此处的相关流程图），因此船舶总风险评分将加 5 分。由于没有其他风险，整体评级为绿色，因为分数仍在 0-29 分之间。

Tessler | Risk Rating: 0 | LLI NO: 12331366 | IMO: 9761243 | Flag: Algeria | Status: Live | Destination: DZBTA | ETA: 17 Jun 2022

Summary | Last Updated: 05 Jun 2022

LLI NO:	12331366	IMO:	9761243
Flag:	Algeria	Vessel Type:	Liquefied Natural Gas Carrier
Status:	Live	Reg. Owner:	Hyproc Shipping Company S.p.A.
Built:	2016	DWT:	94575
GT:	112867	Hull Type:	Double Hull
Latest AIS message type:	A	TEU Capacity:	

Compliance Screening for 6 months

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

This vessel's Flag is currently grey listed by the Paris MoU
Algeria Since 28 October 2014

This vessel is not using the identity of another vessel

This vessel 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

在此案例中，船舶的船籍被巴黎 MoU 列入灰名单（参见此处的相关流程图），因此船舶总风险评分将加 3 分。由于没有其他风险，整体评级为绿色，因为分数仍在 0-29 分之间。

Ula Risk Rating: 100 (Red) LLI NO: 154745 IMO: 8102414 Flag: Unknown Status: Live Destination: DOHA ETA: 02 Oct 2020

Summary Last Updated: 04 Aug 2021

LLI NO:	154745	IMO:	8102414
Flag:	Unknown	Vessel Type:	bulk carrier
Status:	Live	Reg. Owner:	Unknown Owners
Built:	1982	DWT:	37227
GT:	22225	Hull Type:	Single
Latest AIS message type:	A	TEU Capacity:	750

Compliance Screening for 6 months

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

The vessel's flag is currently unknown
Since: before 01 May 2020

This vessel is not using the identity of another vessel

This vessel 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

在此案例中，船舶的船籍未知（参见此处的相关流程图），因此自动得到 100 分（红色）。
然后，船舶整体风险评级为红色，因其分数为 100。

AIS 操纵风险

AIS 操纵是船舶用来躲避我们追踪的一种方法，因为 MMSI 是 AIS 应答器提供的主要标识，用于区分不同船舶及其 AIS 跟踪。

当两艘船使用相同的 MMSI 号码时，AIS 消息将指出这点。我们的分析团队使用船籍验证哪艘船注册了 MMSI 号码，未注册 MMSI 号码的船舶将被标记为风险。

- 如果船舶在其航程期间使用另一船舶的 MMSI，那么在船舶的每个航程均属实的情况下，将自动得到 100 分（红色）。
- 如果不是上述情况，则得到 0 分（绿色）。

LGH Prosper Risk Rating: 100 (Red) LLI NO: 363249 IMO: 9339478 Flag: Indonesia Status: Live Destination: PEMANBINGAN ETA: 22 Jun 2022

Summary Last Updated: 11 Jun 2022

LLI NO:	363249	IMO:	9339478
Flag:	Indonesia	Vessel Type:	bulk carrier
Status:	Live	Reg. Owner:	PT Lumasa Galley Harmoni
Built:	2008	DWT:	56026
GT:	31236	Hull Type:	Single
Latest AIS message type:	A	TEU Capacity:	

Trading insights

108 Port calls

- Asia/South-eastern Asia: 81%
- Asia/Eastern Asia: 7%
- Africa/Sub-Saharan Africa: 6%
- Other: 6%

1 Ship to ship Transfers

Compliance Screening for 6 months

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

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

This vessel is using the MMSI of another vessel

- Tanta Karya Indonesia From 06 Jul 2021 To 13 Aug 2021
- Tanta Karya Indonesia From 17 Dec 2021 To present

This vessel 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

在此案例中，船舶当前被发现存在 AIS 操纵，因此自动得到 100 分（红色）。
然后，船舶整体风险评级为红色，因其分数为 100。

下面我们查看一个案例，其中筛查期设置影响同一船舶的整体风险评级。在此案例中，该船舶目前正在使用另一船舶的 MMSI。但是，这一行为发生在过去 2021 年 3 月至 2021 年 5 月之间。以下筛查发生在 2022 年 6 月。

The screenshot shows the Sea Calm interface for vessel 'Sea Calm'. The Risk Rating is red, indicating high risk. The compliance screening is set for 24 months. The 'Ownership & Registry Risks' section is highlighted with a red box and shows a red warning icon and a score of 1. The text below this section states: 'This vessel was using the MMSI of another vessel previously'. Below this text, it lists 'Star Piera' (Liberia) with a flag icon, and the dates 'From 04 Mar 2021 To 27 May 2021'. Other sections like 'Sanction Risks' and 'Voyage Risks' show green checkmarks, indicating no issues. A 'Compliance Report' button is visible on the right.

将合规性筛查设置为 24 个月后，我们可以看到船舶的整体风险评级属于高风险（红色）。这是因为 MMSI 操纵发生在自筛查之日起 24 个月内。因此，该模型考虑了这一点，基于我们的方法（请参见此处的相关流程图），这会自动得到 100 分（红色）。然后，船舶整体风险评级为红色，因其分数为 100。

The screenshot shows the Sea Calm interface for the same vessel 'Sea Calm'. The Risk Rating is green, indicating low risk. The compliance screening is set for 6 months. The 'Ownership & Registry Risks' section is highlighted with a green box and shows a green warning icon and a score of 1. The text below this section states: 'This vessel was using the MMSI of another vessel previously'. Below this text, it lists 'Star Piera' (Liberia) with a flag icon, and the dates 'From 04 Mar 2021 To 27 May 2021'. Other sections like 'Sanction Risks' and 'Voyage Risks' show green checkmarks, indicating no issues. A 'Compliance Report' button is visible on the right.

将合规性筛查设置为 6 个月后，我们可以看到船舶的整体风险评级为**低风险（绿色）**。这是因为 MMSI 操纵未发生在自筛查之日起 6 个月内。因此，MMSI 操纵的调查结果恢复正常。基于我们的方法（请参见[此处](#)的相关流程图），这会**自动得到 0 分（绿色）**。然后，因为未发现其他风险，整体评级为**绿色**。

请注意，对于此案例，我们将所有权及船籍风险突出显示为**琥珀色**。此为“警示”，由于上述原因，未获得评分。


 **既往事件影响船舶的总风险评分，**
单击[此处](#)了解更多信息

与被制裁实体关联风险


这界定了船舶的**当前一级所有权**是否与另一牵涉制裁的船舶或实体相关、总部位于当时受制裁限制的国家/地区或二者兼有。



当前**一级船东**与另一受制裁实体关联

- 如果船舶当前因其所有权结构与牵涉另一受制裁实体的船东关联，则此处会显示这种关联，并以提示文本说明这种关联，如下所示。



Compliance Screening for 12 months 

Sanction Risks Ownership & Registry Risks **1** Voyage Risks View methodology



 **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

Beneficial Owner:

  Company linked to sanctioned companies
[Cosco Shipping Group \(CSCG Shipping\) \(COSCOCS\)](#) 
From 19 Jan 2017 To present

当前**一级船东**与另一受制裁船舶关联

- 如果船舶与牵涉另一受制裁实体的船东关联，则对于船舶的每个航程，此部分都会显示这种关联，并以提示文本说明这种关联，如下所示。

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

Benefit

Company fleet includes sanctioned vessels

[Government of Libya](#)

From 17 Apr 2009 To present

当前一级船东的总部位于受制裁国家/地区

- 如果船东居住在受制裁限制的国家/地区内，此部分将显示这种关联，其中包含船东的详细信息以及与受制裁国家/地区关联的总部位置信息。如下所示。

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: Head Office

[Support Marine Group CA](#) Caracas

From 16 Aug 2016 To present

航程风险

航程风险界定了以下情形：

- 船舶是否有任何移动风险
- 是否已发现船舶涉及海上游荡和路线偏离
- 是否已确定船舶参与了可疑的船对船过驳
- 船舶是否有任何可疑的 AIS 中断

Compliance Screening for 24 months

[View methodology](#)


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

Movement Risks

Loitering & Deviation

Ship to Ship Transfer

AIS Gaps

 既往事件影响船舶的总风险评分，这取决于用户设置的时间段。

根据相关定义和监管指南，Lloyd's List Intelligence 的默认合规性筛查设置为 **24 个月**

移动风险

检测到船舶具有高风险移动

这些风险根据船舶是否在高风险地点登记过港口停靠，或船舶是否存在 AIS 中断而确定，这可能导致船舶可能在被称为**中风险**（大多数情况是**高风险**）的地点停靠。

高风险区域定义为与**直接和间接受制裁影响 EEZ** 关联的港口、码头、锚地或近海区域。

高风险港口停靠

- 当我们为船舶登记港口停靠（通过我们的港口代理人或 AIS 位置收到信息），确认船舶到达过**受制裁国家/地区**中的港口时，即识别为高风险港口停靠。

此船舶的航程自动得到 **100 分（红色）**。

可能的隐蔽到港停靠

- 当船舶首次出现 AIS 中断，并且有足够时间前往**受制裁国家的港口**时，即识别为可能的隐蔽到港停靠
- 港口必须是此船型以前来过的地点，因此有与此船型相容的码头。
- 船舶必须有足够的时间在港口装卸货物，这是通过定量计算船舶类型和大小平均所花时间得出的。
- 船舶必须有足够的时间从港口行驶到 AIS 中断的结束位置。

风险指标	风险评分
AIS 中断异常高分、AIS 中断后的吃水变化、相容的高风险港口	90
AIS 中断前的高风险区域、AIS 中断后的吃水变化。相容的高风险港口	90
AIS 中断异常高分、AIS 中断前的高风险区域、AIS 中断后的吃水变化、相容的高风险港口	95
极长的 AIS 中断时间、AIS 中断后的吃水变化、相容的高风险港口	95
相容的高风险港口、AIS 中断后的吃水变化	70
AIS 中断前的高风险区域、相容的高风险港口	50

然后，根据事件发生时存在的不同指标，对检测到的船舶每次可能的隐蔽到港停靠进行评分：

 **既往事件影响船舶的总风险评分**
[单击此处了解更多信息](#)

海上游荡和路线偏离

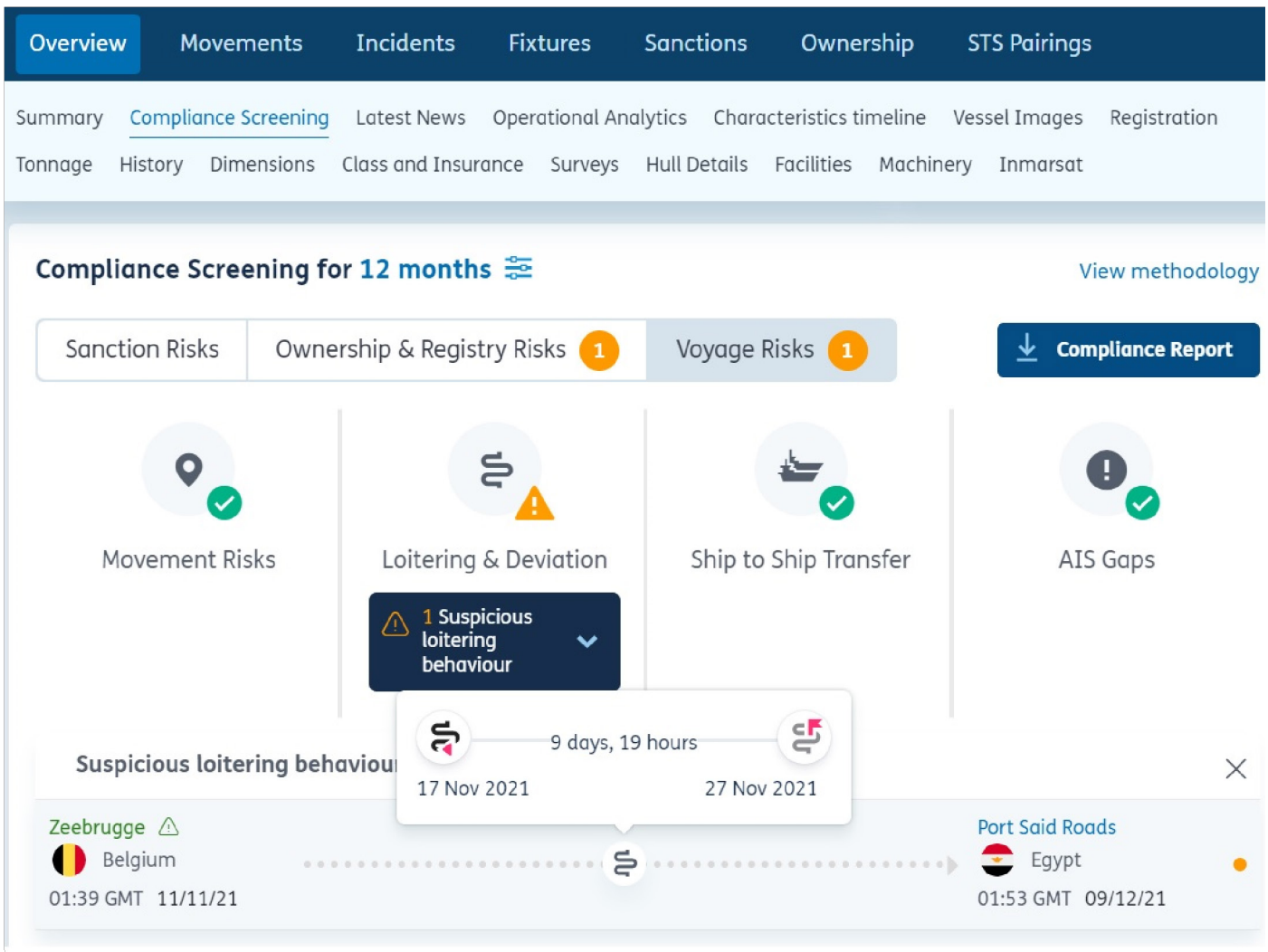
识别船舶是否涉及海上游荡和路线偏离

海上游荡行为是根据船舶在特定区域内的速度变化、航向变化和重访率来确定的。如果船舶的速度和航向变化与特定区域的其他船舶相比高于正常水平，那么我们将把它定性为海上游荡。

可疑的海上游荡行为

- 可疑的海上游荡行为需考虑**高风险区域**内的**吃水变化**和移动情况，高风险区域是指**直接和间接受制裁**影响的区域。

风险指标	风险评分
海上游荡异常高分、海上游荡事件指标后的吃水变化	60
海上游荡活动开始时的高风险区域、海上游荡事件指标后的吃水变化	60
海上游荡异常高分、海上游荡事件开始时的高风险区域、海上游荡事件后的吃水变化指标	75



在此案例中，船舶有一项可疑的海上游荡行为，表现在“**海面上游荡事件后的吃水变化指标，以及海面上游荡异常高分**”，分数为 60 分。
 由于没有其他风险，整体评级为琥珀色，60 分，属于琥珀色风险范围：30-69 分。
 请注意，在本案例中，琥珀色所有权反映的是琥珀色标记指标（无风险分数），并非琥珀色风险评分，
 因此总风险评分仅基于来自海面上游荡风险的分数计算得出

⚠️ 既往事件影响船舶的总风险评分
 单击[此处](#)了解更多信息

船对船 (STS) 过驳风险

识别船舶是否涉及经确认的货物过驳

根据从收到的两艘船的 AIS 跟踪数据中提取的信息（确认信息）或根据缺失 AIS 跟踪信息时发生事件的概率（可能信息），显示与船舶相关的风险。

使用接收到的两艘船舶的 AIS 跟踪信息，识别经过确认的**船对船过驳 (STS)**。当**两艘相容船舶彼此相距 200 米以内且至少持续 16 小时**，并且两艘船的速度都低于 3 节时，则被视为 STS 配对的起始时间。

与受制裁船舶发生 STS

- 是指我们使用[此处](#)所述方法识别出该船与另一艘船进行了过驳，并且在进行船对船过驳时，另一艘船是被制裁船舶或其船主受到制裁。

此船舶的航程自动得到 **100 分（红色）**。

可能的单向隐蔽船对船过驳（隐蔽方）

对于单向隐蔽船对船过驳，逻辑如下：

1. 识别存在 **AIS 中断**的船舶。
2. 然后检查是否有另一艘**相容船舶**在距离 AIS 位置起点 **500 海里**的范围内在海上游荡。
3. 然后检查这艘船是否有足够的时间前往海上游荡的船舶，并参与可能的船对船过驳且**至少持续 20 小时**。
4. 然后检查船舶在 **AIS 中断**之后、**航程结束之前**是否有**吃水变化**。
5. 然后船舶吃水必须**至少增加或减少 1 米**，与发生过 AIS 中断的船舶的吃水变化相反。

然后，根据事件发生时存在的不同指标，对检测到的船舶每次可能的单向隐蔽船对船过驳进行评分：

风险指标	风险评分
AIS 中断后的吃水变化、相容的海上游荡船舶	70
AIS 中断异常高分、AIS 中断后的吃水变化、相容的海上游荡船舶	90
AIS 中断前的高风险区域、AIS 中断后的吃水变化、相容的海上游荡船舶	90
AIS 中断异常高分、AIS 中断前的高风险区域、AIS 中断后的吃水变化、相容的海上游荡船舶	95
极长的 AIS 中断时间、AIS 中断后的吃水变化、相容的海上游荡船舶	95

请参见[此处](#)的相关方法流程图

可能的双向隐蔽船对船过驳

对于双向隐蔽船对船过驳，逻辑如下：

1. 识别存在重叠 AIS 中断的船舶。
2. 然后检查是否有另一艘相容船舶，且两艘船舶的 AIS 中断起始位置在彼此相距 500 海里的范围内。
3. 然后检查 AIS 中断结束位置是否在彼此相距 500 海里的范围内。
4. 然后检查两艘船舶在接下来的到港停靠之前是否有吃水变化。
 1. 其中一艘船的吃水必须增加，另一艘船的吃水必须减少。
5. 然后检查两艘船是否有足够的时间分别前往计算的中间点，并有足够的时间进行船对船过驳（至少 16 小时），然后前往 AIS 中断的结束位置。

然后，根据事件发生时存在的不同指标，对检测到的船舶每次可能的双向隐蔽船对船过驳进行评分：

风险指标	风险评分
AIS 中断异常高分、AIS 中断后的吃水变化、发生过 AIS 中断的相容船舶	90
AIS 中断前的高风险区域、AIS 中断后的吃水变化、发生过 AIS 中断的相容船舶	90
AIS 中断异常高分、AIS 中断前的高风险区域、AIS 中断后的吃水变化、发生过 AIS 中断的相容船舶	95
AIS 中断后的吃水变化、发生过 AIS 中断的相容船舶	70
极长的 AIS 中断时间、AIS 中断后的吃水变化、发生过 AIS 中断的相容船舶	95

请参见[此处](#)的相关方法流程图

 既往事件影响船舶的总风险评分
单击[此处](#)了解更多信息

AIS 中断风险

是指由 OFAC 定义的超过 20 小时的 AIS 中断

AIS 中断是使用 AIS 中断模型中描述的方法来定义。

然后根据下述不同指标的流行率评估在 AIS 中断模型中得分很高的 AIS 中断，并对其重新评分。

可疑的 AIS 中断

- 可疑的 AIS 中断需考虑吃水变化，并确定 AIS 中断开始时船舶的位置，即是否在直接和间接受制裁影响的高风险区域内。

然后，根据事件发生时存在的不同指标，对船舶每次可能的 AIS 中断进行评分：

风险指标	风险评分
AIS 中断异常高分	30
AIS 中断异常高分、AIS 中断前的高风险区域	50
AIS 中断异常高分、AIS 中断后的吃水变化	60
AIS 中断前的高风险区域、AIS 中断后的吃水变化	60
AIS 中断异常高分、AIS 中断前的高风险区域、AIS 中断后的吃水变化	70
极长的 AIS 中断时间	70
极长的 AIS 中断时间、AIS 中断异常高分	80
极长的 AIS 中断时间、中断前的高风险区域	80
极长的 AIS 中断时间、AIS 中断后的吃水变化	90

请参见[此处](#)的相关方法流程图

极长的 AIS 中断时间

是指持续时间长于 30 天的 AIS 中断

既往事件影响船舶的总风险评分

单击[此处](#)了解更多信息

定义

AIS 中断	高风险区域	LLI 监控的制裁机构
航程的概念	LLI 的一级所有权结构和制裁指标	受制裁的国家和/或地区

发生过 AIS 中断的相容船舶	海上游荡和路线偏离行为的定义	受制裁的船籍
吃水变化	巴黎 MoU 所列的高风险船籍	船对船过驳

AIS 中断

定义

在进行这个过程之前，使用以下标准对 AIS 信号丢失和故意的 AIS 中断进行区分：

1. 丢失信号的区域内地船舶的通信传输速率
2. 船舶路线在上一个和下一个 AIS 位置之间的传输速率
3. 未计入时间 - 在中断持续时间内，该船舶应比实际航行得更远

对于 AIS 中断，我们考虑哪些方面

AIS 中断指丢失船舶 AIS 传输信号后的至少 20 小时。它只包括船舶航行期间发生的中断。

这意味着检测到任何 AIS 中断的同时，船舶有呼叫被拒绝。

然后，通过无人监督的机器学习模型处理所有已识别的 AIS 中断，该模型使用孤立森林技术来区分关闭了 AIS 应答器的船舶和没有接收到船舶 AIS 传输信号的中断。

该模型的工作原理是根据我们的 AIS 网络在信号丢失时的覆盖范围以及船舶行踪不明的时间来对 AIS 中断进行排列。

未计入的时间/距离

该模型使用中断持续时间、船舶可能在这段时间内行驶的平均速度以及中断期间覆盖的距离来计算未计入的时间或距离。船舶可能行驶的未计入时间或距离越长，排名越高，被怀疑的可能性越大。

覆盖范围

我们系统地评估我们的 AIS 网络在船舶发生 AIS 中断的时间和地点的覆盖范围。在中断期间接收到的其他船舶的信号越多，排名越高，被怀疑的可能性越大，因为在收到附近其他船舶的信号时，此船舶的信号不应丢失。

这构成了模型中的以下计算特征：

AIS 中断模型的特征

特征生成	计算特征	解释
持续时长	总中断时长 (小时)	AIS 中断时长 (小时)
未计入的时间/距离	总中断距离 (海里)	距离是通过最优路线网络分析计算的，基于船舶在中断的起始和终止位置之间可能行驶的最短路线和最常用 (最佳) 路线。
未计入的时间/距离	平均相对中断	与行程距离相比，船舶在 AIS 中断期间可能行驶的额外距离的衡量指标。它指示了此船舶可能行驶的距离。
未计入的时间/距离	中断期间的平均速度 (节)	根据距离和中断持续时间得出的船舶在中断期间的平均速度
未计入的时间/距离	记入的距离 (海里)	船舶的正常巡航速度乘以中断时间。它指示了此船舶在巡航速度下可能行驶的距离。
未计入的时间/距离	未记入的距离 (海里)	记入的距离减去总中断距离
未计入的时间/距离	巡航速度	用于指示船舶在中断期间可能行驶的速度。每艘船舶在此航程中的平均值是用 3 海里至 25 海里之间的中间值计算的。除非船舶至少 90% 的航行速度在每小时 0 海里至 3 海里之间，否则取该范围的中值。
覆盖范围	收到 AIS 中断报告的次数	在收到第一艘船的最后一條 AIS 消息后 10 至 50 分钟内广播的其他船舶的 AIS 消息数量。在 20 海里的距离内计算得出

⚠ 极长的 AIS 中断时间

是指持续时间长于 30 天的 AIS 中断

航程的概念

Lloyd's List Intelligence 如何定义航

程

停靠类型		
港口到港口	子港口到港口	锚地到港口
港口到锚地	子港口到锚地	锚地到子港口
港口到子港口		

航程自停靠离港日期开始，直至下一次停靠离港日期。

! 注：如果船舶到达锚地，并在 12 小时内停靠港口（附近），则该船舶的航程将在港口结束，而非锚地。此规则考虑到一艘船可能在锚地等候，而不一定在那里结束航程。

发生过 AIS 中断的相容船舶

Lloyd's List Intelligence 如何定义具有 AIS 中断的相容船舶

考虑到 AIS 中断时长和船舶类型，任何船舶都可能与当时也出现 AIS 中断的另一艘船舶进行交互，然后重新出现在我们接下来看到的位置。两艘船舶在随后停靠港口之前吃水发生了变化，并且**其类型需要相容**。

欲了解相容性，请参阅[货物 STS 船舶相容性](#)或以下列表。

货物 STS 的船舶相容性

1. 散装货船与普通货船/集装箱容量普通货船
2. 普通货船与普通货船/集装箱容量普通货船
3. 液化天然气船与液化天然气船/液化天然气浮式再气化装置/浮式液化天然气生产和储存装置/液化天然气和液化石油气两用船
4. 液化石油气船与液化石油气船/液化天然气和液化石油气两用船
5. 带驳船/驳船集装箱船/全蜂窝式集装箱船/驳船的全蜂窝式集装箱船。
6. 滚装船与滚装船/带集装箱容量的滚装船
7. 成品油油轮/化学品油轮/联合化学品和油轮/油轮(未指明)/酒类运输船/食用油油船/浮式生产油船/浮式储油船/水船
8. 装有原油油轮/浮式储存油轮/浮式生产油轮/油轮（未指明）的原油油轮。

吃水变化

Lloyd's List Intelligence 如何定义事件后的吃水变化

吃水变化定义为在下次港口停靠之前，船舶吃水至少改变 1 米的位置。

事件（AIS 中断或海上游荡）后的吃水变化

是指事件发生后、航程结束前船舶的吃水变化大于或小于 1 米

高风险区域

定义

这些区域被定义为高风险领域，原因是：

- 是受制裁国家/地区的专属经济区（“**直接受影响的 EEZ**”）

或者

- 因为区域靠近受制裁限制的国家或地区，或者它们是监管指南中提到的地区。（“**间接受影响的 EEZ**”）

下表包括使用专属经济区 (EEZ) 定义的所有 13 个高风险区域：

古巴专属经济区	塞浦路斯专属经济区	伊朗专属经济区
黎巴嫩专属经济区	朝鲜专属经济区	阿曼专属经济区
有重叠主张的乌克兰专属经济区	卡塔尔专属经济区	韩国专属经济区
叙利亚专属经济区	中国台湾专属经济区	阿联酋专属经济区
委内瑞拉专属经济区		

直接受影响的 EEZ

以下是六 (6) 个**专属经济区 (EEZ)**，受到 [LLI 监控的四家制裁机构](#)至少一家的制裁

古巴专属经济区	伊朗专属经济区	叙利亚专属经济区
有重叠主张的乌克兰专属经济区	北朝鲜专属经济区	委内瑞拉专属经济区

间接受影响的 EEZ

以下是七 (7) 个**专属经济区 (EEZ)**，因为靠近由 [LLI 监控的四家制裁机构](#)之一的制裁限制的国家或地区，或它们是监管指南中提到的地区。

黎巴嫩专属经济区	塞浦路斯专属经济区	韩国专属经济区
卡塔尔专属经济区	阿联酋专属经济区	阿曼专属经济区
台湾专属经济区		

当前所有权结构和制裁指标

Lloyd's List Intelligence 如何定义船舶的一级所有权关系及其与制裁的关联

在我们的方法中，以下任何关系都被视为一级所有权结构。

受益船东	Lloyd's List Intelligence 数据库中任何船舶的运营者	名义船东
注册船东	技术管理者	第三方运营商
ISM 管理者		

受益船东

受益船东是指谁或谁可能是最终拥有实体、控制方或其代表（个人、公司、集团或组织）。根据我们的内部研究方法，受益船东可能是船舶的管理公司或是集团的营业名称，我们认为这两者都被视为代表船舶的最终船东。

商业运营者

商业运营者负责船舶的商业事宜，包括雇用方面。它可能是受益船东的主要运营关联方，也可能与受益船东相同。代表注册船东船队的运营公司可被视为商业运营者。商业运营者负责船舶的运营、租用、加油、港口服务和保险，还可能监督技术和船员的管理事宜，尽管这两项职能可能会外包。

名义船东

是指船舶购买行为背后的金融组织或承押人，例如银行或信托公司。

注册船东

是指登记了船舶合法所有权的公司或个人。通常涉及“开放登记”、“皮包公司”或“挂牌公司”，船舶注册在一个对贸易船舶利润征税低/免征税或对人员配备或维修要求可能更宽松的国家。

技术管理者

技术管理者是负责船舶和机器的保养、维修、存储和备件管理的公司，在许多情况下还负责管理船员。技术管理者可以是受益船东的内部子公司或部门，也可以是第三方实体。ISM 管理者通常也是技术管理者。

第三方运营商

负责控制、管理、运营或代理定期租船的公司。第三方运营商包括定期承租人、联营运营商、光船承租人和第三方商业管理人。他们与受益船东之间没有已知的企业关系。然而，有时联营公司由其联营集团中一艘或多艘船舶的受益船东部分地拥有和/或管理。

ISM 管理者

ISM 管理者负责管理 ISM 章程、安全管理系统和船舶认证。ISM 章程为船舶的安全管理和运营以及防止污染提供了一项国际标准。ISM 管理者可以是受益船东的内部子公司或部门，也可以是第三方实体。通常情况下，技术管理者也是 ISM 管理者。

Lloyd's List Intelligence 的制裁指标

如果作为上述任何角色行事的实体（即受益船东、商业营运者等）目前受到制裁，则“**制裁**”指标将出现在实体名称旁边。

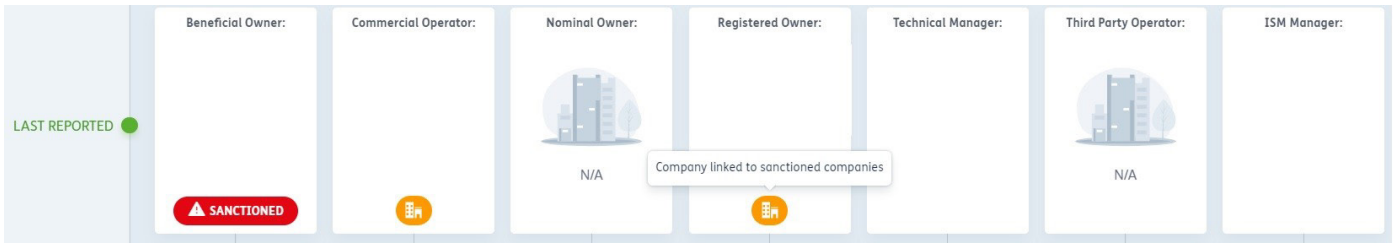
对于通过所有权结构以任何方式与受制裁实体相关或关联的所有实体，实体名称旁边将出现一个图标，并带有提示文本，显示“**与受制裁公司关联的公司标志**”。

此外，“**公司船队包括受制裁船舶标志**”表示如果公司船队有受制裁船舶，将在适用时显示出来。最后，如果相关实体（或船舶）在受制裁国家设有总部，则会显示“**公司总部位于受制裁国家/地区**”

总之，LLI 有 4 种不同的制裁指标，反映了以下情况：

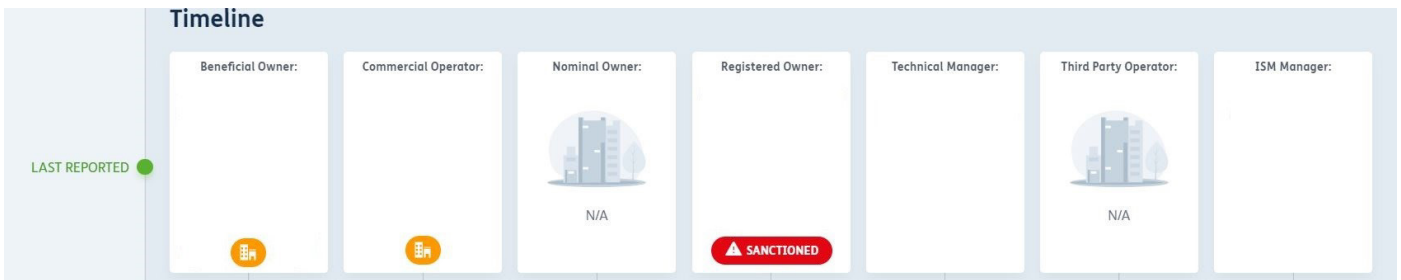
- **制裁标志** - 实体被制裁
- **与被制裁公司关联的公司标志** - 实体通过共同所有权与另一受制裁实体关联
- **公司船队包含受制裁的船舶** - 实体的船队列表中包含受制裁船舶
- **公司总部位于受制裁国家/地区** - 实体位于受制裁国家/地区，不一定是本身受到制裁。

以下是与受制裁实体相关但不直接为其所有的非受制裁船舶的示例。



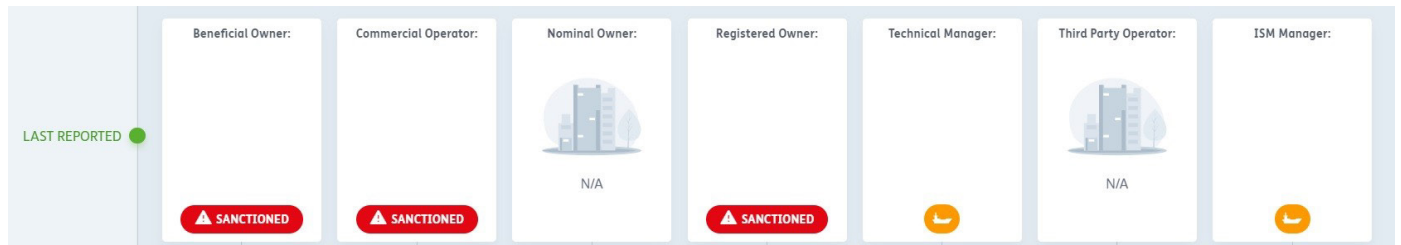
在此案例中，船舶不受制裁，注册船东不受制裁。该船舶的受益船东受到制裁。但是商业运营者与注册船东通过其所有权结构与受益船东关联。因此，它们被标记为与受制裁实体相关的公司。技术管理者和 ISM 管理者被视为第三方公司，未通过任何所有权类型或从属关系与任何其他当前所有者相关或关联。此外，由于该船舶不受制裁，目前的船东均未被标记为船队中含有受制裁船舶的实体。

以下是由受制裁实体直接拥有的非受制裁船舶的示例。



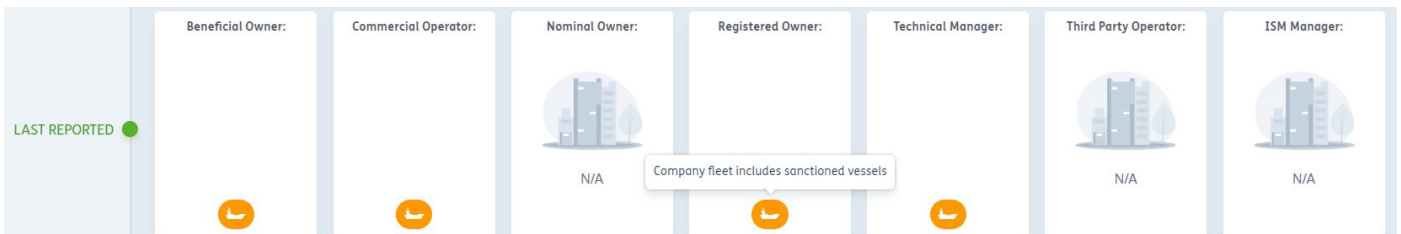
在此案例中，仅注册船东受制裁。该船舶的受益船东和商业经营者不受制裁，但是它们通过共同所有权与注册船东公司关联。因此，它们被标记为与受制裁实体相关的公司。技术管理者和 ISM 管理者被视为第三方公司，未通过任何所有权类型或从属关系与任何其他一级所有者相关或关联。此外，由于该船舶不受制裁，一级所有者均未被标记为船队中含有受制裁船舶的实体。

受制裁公司拥有的受制裁船舶示例



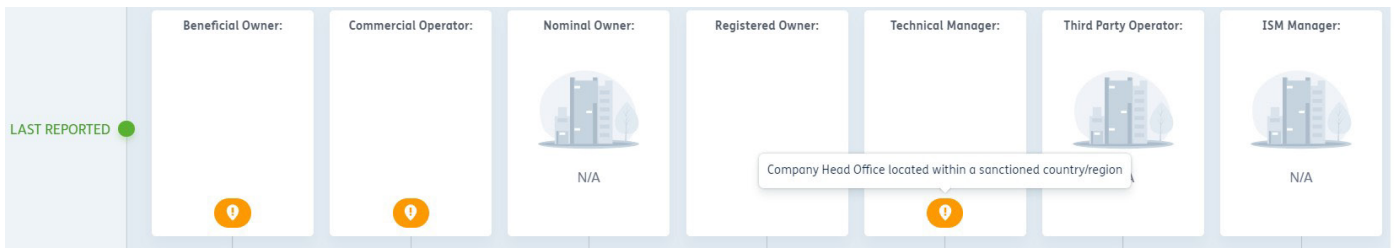
在此案例中，船舶及其注册船东均受到制裁，其受益船东和商业运营者也受到制裁。技术管理者和 ISM 管理者被视为第三方公司，未通过任何所有权类型或从属关系与任何其他一级所有者相关或关联。因此，他们仅被标记为船队中含有受制裁船舶的实体。

所在船队至少含有一艘受制裁船舶的示例



在此案例中，注册船东和任何其他当前所有者都未受到制裁或与任何受制裁实体相关。但是，由于相关船舶受到制裁，它们都被标记为船队中含有受制裁船舶的实体。

例如，注册船东的总部（或任何当前所有者的总部）位于受制裁国家/地区



在此案例中，注册船东是一家总部位于巴拿马的公司。然而，其他当前所有者的总部设在委内瑞拉，因此会被标记。

海上游荡和路线偏离行为的定义

Lloyd's List Intelligence 如何定义海上游荡行为

船舶的海上游荡行为是根据船舶在特定区域内的速度变化、航向变化和重访率来确定的。如果船舶的速度和航向变化与特定区域的其他船舶相比高于正常水平，那么我们将把它定性为海上游荡。

在海事领域，海上游荡是指一种需要调查的潜在海上威胁，在识别可能参与或即将参与的潜在隐蔽船对船过驳的船舶时具有重要作用。

当船舶在特定区域内待的时间异常长，在没有任何真实目的或意图的情况下变更速度或航向时，船舶参与可疑活动的可能性会增加。

为了检测海上游荡，每艘船舶的航程都被输入一个模型，该模型对以下符合海上游荡行为定义的一组特征使用无人监督的机器学习方法：

特征生成	数据输入	解释
异常速度	来源于 AIS 的 90SOG 数据	比较船舶已航行区域内报告的典型平均速度。如果某一区域内的船舶速度低于或高于正常速度，则会被标记为异常。
异常航向变化（方向）	来源于 AIS 的航向数据	比较船舶在已航行区域内航向变化的常见次数。任何多次的航向更改都会被标记为异常。
航程中某一区域或一组区域内的重访率	AIS 位置数据定义的船舶航程	用于比较当船舶在一个区域内停留时间过长，或在航程中多次重复前往被标记为异常的同一直区域的情况下，船舶在此类航程中通常经过哪些区域

i 上述每个特征都会在船舶的一次航程中创建一个标志。之后按照时间序列聚合这些标志，创建海上游荡事件。海上游荡事件必须至少包含所有这三个要素，并且至少持续 16 个小时，才会认为可能发生了隐蔽船对船过驳。

巴黎 MoU 所列的高风险船籍

定义

《巴黎 MoU 年度报告》每年提供一份新的白名单、灰名单和黑名单。这些名单全面反映了船舶风险情况，包括质量标志、性能不佳且被视为高风险或极高风险的标志。

黑、灰或白名单的分类是基于 3 年循环期内对至少经过 30 次检查的船籍进行检查和扣留的总数。

 最新名单自任何一年 7 月 1 日生效，截至下一年 6 月 30 日。请在此处查看最新名单

受 Lloyd's List Intelligence 监控的制裁机构

Lloyd's List Intelligence 制裁实体和船舶的权威来源

Lloyd's List Intelligence 每 12 小时监控和更新以下 4 个制裁机构的名单：

- 外国资产控制办公室（“OFAC”）
- 欧盟（“EU”）
- 财政部（“HM Treasury”）
- 联合国（“UN”）。

 单击以了解有关制裁和制裁图标的更多信息

受制裁的国家/或地区

Lloyd's List Intelligence 如何定义受制裁限制的国家或地区

当前受影响的国家或地区：受以下任何机构的制裁：

- 外国资产控制办公室（“OFAC”）
- 欧盟（“EU”）
- 英国财政部（“HM Treasury”）
- 联合国（“UN”）

受制裁的国家/地区

古巴	伊朗	北朝鲜
叙利亚	委内瑞拉	克里米亚

[i](#) 单击以了解有关制裁和制裁图标的更多信息

受制裁的船籍

Lloyd's List Intelligence 如何定义船籍受制裁限制

当前正受任何以下机构制裁的任何船籍：

- 外国资产控制办公室（“OFAC”）
- 欧盟（“EU”）
- 英国财政部（“HM Treasury”）
- 联合国（“UN”）。

受制裁的船籍

古巴	伊朗	北朝鲜
叙利亚	委内瑞拉	

[i](#) 单击以了解有关制裁和制裁图标的更多信息

船对船过驳

Lloyd's List Intelligence 如何使用 AIS 跟踪功能识别船对船过驳

深入了解所发现的船对船 (STS) 过驳情况，包含货物过驳和加油作业。

- ***注意：**对于 ARC，仅适用货物船对船过驳

什么是确认的船对船过驳

货物 STS

使用接收到的两艘船舶的 AIS 跟踪信息，识别**经过确认的货物船对船过驳 (STS)**。当**两艘相容船舶彼此相距 200 米以内且至少持续 16 小时**，并且**两艘船在任何远离港口的的位置航速都低于 3 节时**，则被视为 STS 配对的起始时间。

要确认货物 STS，需要在事件发生后记录吃水变化。

加油 STS

使用接收到的两艘船舶的 AIS 跟踪信息，识别**经过确认的加油船对船过驳 (STS)**。当一艘加油船舶与来自**下方列表**中的任何其他船舶**彼此相距 200 米以内且至少持续 8 小时**，并且**两艘船在任何远离港口的位置航速都低于 3 节时**，则被视为 STS 配对的起始时间。

要确认加油 STS，**无需记录吃水变化**

货物 STS 的船舶相容性

1. 散装货船与普通货船/集装箱容量普通货船
2. 普通货船与普通货船/集装箱容量普通货船
3. 液化天然气船与液化天然气船/液化天然气浮式再气化装置/浮式液化天然气生产和储存装置/液化天然气和液化石油气两用船
4. 液化石油气船与液化石油气船/液化天然气和液化石油气两用船
5. 带驳船/驳船集装箱船/全蜂窝式集装箱船/驳船的全蜂窝式集装箱船。
6. 滚装船与滚装船/带集装箱容量的滚装船
7. 成品油油轮/化学品油轮/联合化学品和油轮/油轮（未指明）/酒类运输船/食用油油船/浮式生产油船/浮式储油船/水船
8. 装有原油油轮/浮式储存油轮/浮式生产油轮/油轮（未指明）的原油油轮。

加油 STS 的船舶相容性

是指任何**上述船舶**与**供油类型的船舶**配对。

直观的方法流程图

此处您可以直观地看到我们的评级方法（流程图），有助于您更好地理解这些方法。

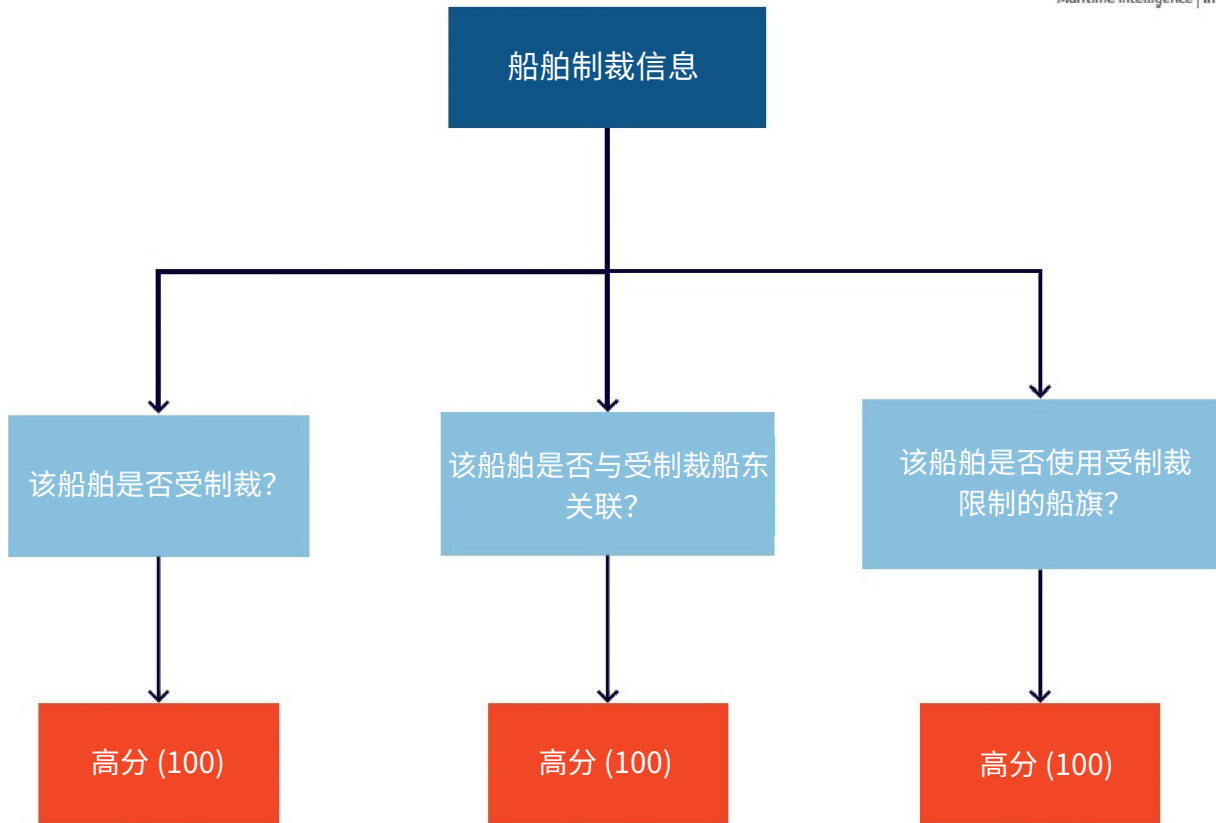
[制裁风险流程图](#)

[所有权及船籍风险流程图](#)

[移动风险流程图](#)

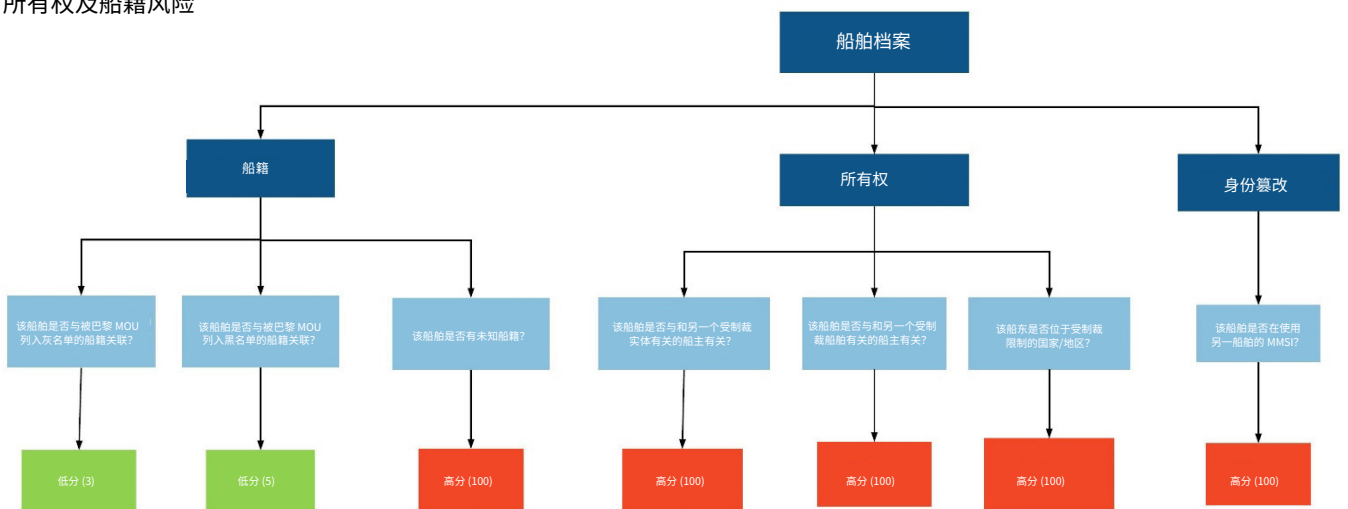
制裁风险流程图

制裁风险



所有权及船籍风险流程图

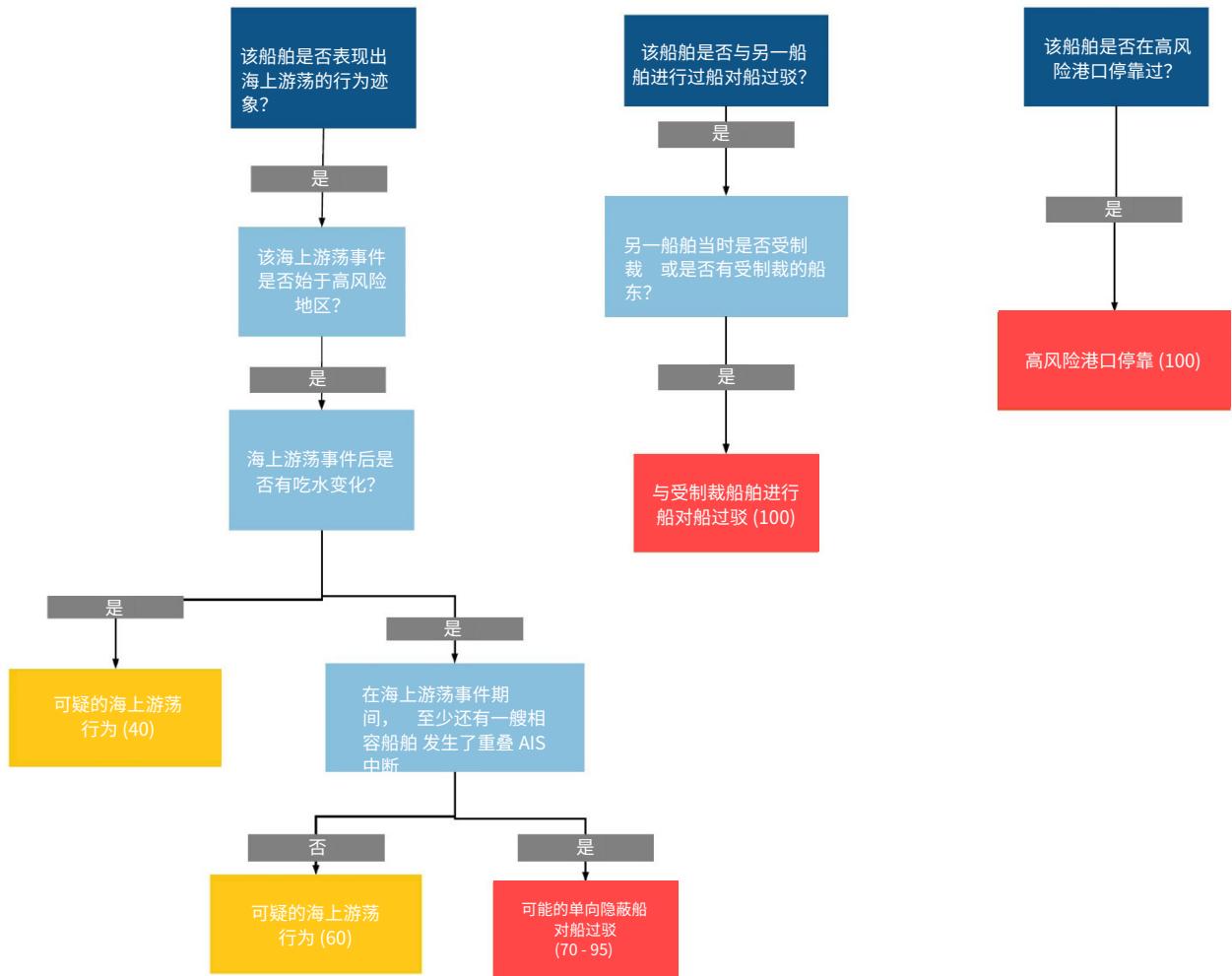
所有权及船籍风险

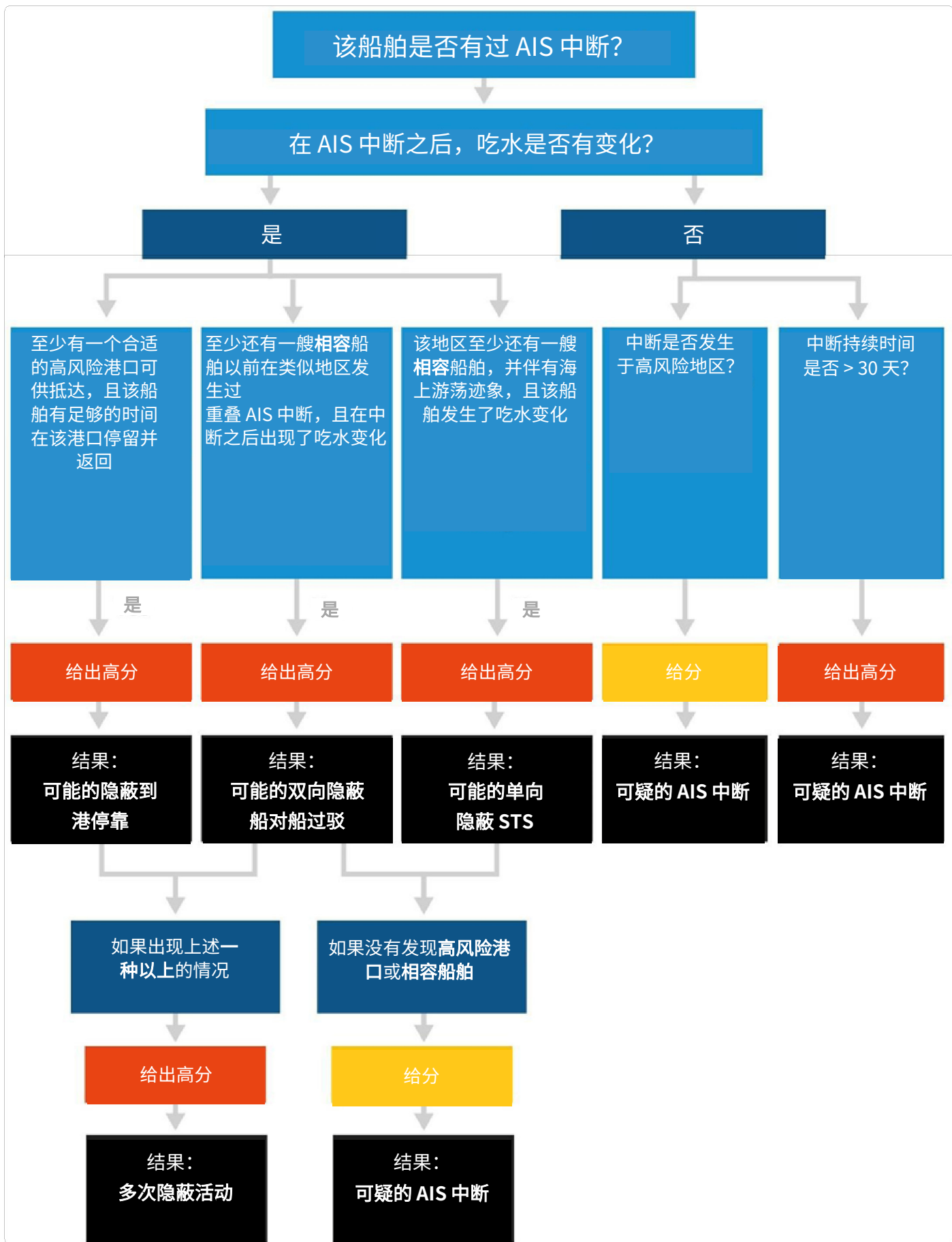


航程风险流程图

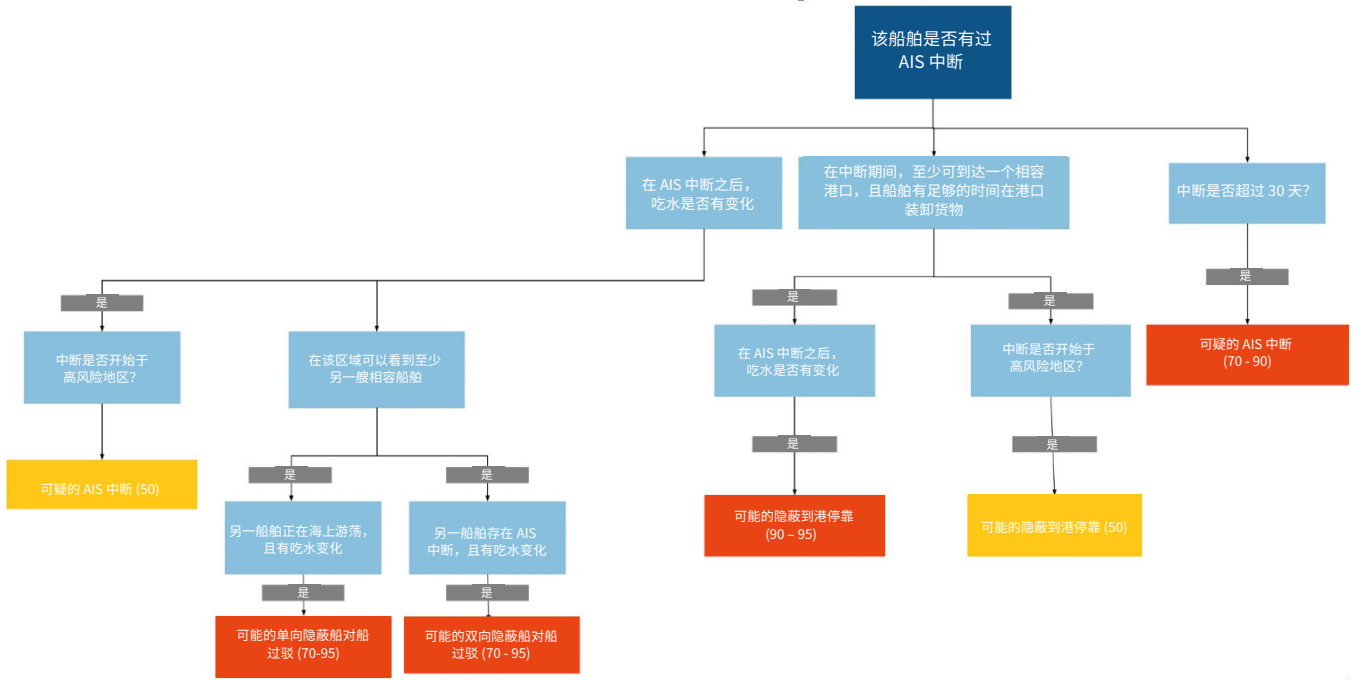
海上游荡和路线偏离以及 STS 风险流程图

航程风险：海上游荡、STS 和高风险港口停靠





航程风险: AIS 中断风险: 可能存在隐蔽船对船过驳和港口停靠



详细的船舶类型列表

含有整体风险评级的船舶类型

The screenshot shows the vessel profile for 'Nissos Kea'. The vessel name is highlighted with a red box. The risk rating is green, indicating a low risk. The vessel is registered in Marshall Islands. The compliance screening for 24 months shows three categories: Sanction Risks, Ownership & Registry Risks, and Voyage Risks. All three categories show a green checkmark, indicating no risks.

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

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

The vessel has never been related to sanctions

The vessel's current Flag and Flag history are not related to a country or a region restricted by sanctions

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

这是我们为其提供了全面风险评级和合规筛查更新的 29 种船舶类型之一

不含整体风险评级但有合规筛查更新的船舶类型

这是我们未为其提供整体风险评级但提供了全面合规筛查更新的 130 种船舶类型之一。您可以在下面看到所有适用的 130 种船舶类型

The screenshot shows the vessel profile for 'Aaj'. The vessel name is highlighted with a red box. The risk rating is red, indicating a high risk. The vessel is registered in Iran. The compliance screening for 24 months shows three categories: Sanction Risks (6), Ownership & Registry Risks (4), and Voyage Risks. All three categories show a red warning icon, indicating risks.

Aaj LLI NO: 11195168 IMO: 8984484 Flag: Iran Status: ● Live Destination: Unknown ETA: Unknown ▲ SANCTIONED

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

Compliance Screening for 24 months

Sanction Risks 6 Ownership & Registry Risks 4 [View methodology](#) [Compliance Report](#)

This vessel is currently sanctioned

Sanction date	Source	Program
08 Jun 2020	OFAC	NPWMD
08 Jun 2020	OFAC	IFSR
05 Nov 2018	OFAC	IRAN

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

Iran From 01 Jan 2003 To present [View history](#)

The vessel current ownership is sanctioned

Beneficial Owner: **Islamic Republic of Iran Shipping Lines Company (IRISL)** ▲ From 01 Jan 2003 To present [See sanction details](#)

Commercial Operator, Technical Manager: **Valfajre Shipping Company S.A.** ▲ From 01 Jan 2003 To present [See sanction details](#)

不含整体风险评级但有合规筛查更新的船舶类型

疏浚船	浮筒船	浮动船坞
链斗挖泥船	修理船	客滚船
抓斗式挖泥船	滚装浮筒船	客船（未指明）
斗式挖泥船	救援船	考察船
抽砂船	半潜式重载船	考察船/补给船
吸泥船	半潜式重载船/坦克船	海洋学研究船
吸式挖泥船	运泥船	地震研究船
耙吸式挖泥船	储存驳船	水文研究船
绞吸式挖泥船	存储船	气象研究船
绞吸船	供应船	考察船/浮标船
耙吸挖泥船	支援船	浮式钻井生产船
抓斗挖泥船	洗舱船	油轮和集装箱运输 船运输船
疏浚船（未指明）	低稳度船	酒类运输船
捕鱼船（常规）	废物船	浮式生产船
运鱼船	游艇	运酸船
渔品加工船	驳船	鱼油船
渔业保护船	浮标船	运水船
捕鲸加工船	浮标船/供应船	集装箱载驳船
捕鲸船	布缆船	全格舱式冷藏船
拖网渔船（所有类型）	电缆浮筒船	滚装船
货物船/训练船	起重机驳船	载驳船
液化天然气浮式储存再气化装置	起重船	拖船/支援船
液化天然气燃料船	补给舰	拖船
浮式气体生产船	展览船	顶推拖船
浮动气体储存船	渡船	救助拖船
压缩天然气运输船	浮吊船	拖船/引航船

浮式液化天然气生产和存储船	泥舱船	拖船/供应船
牲畜船	医务船	起锚消防船 拖船/供应船
客船（游轮）	备用安全船	起锚拖船/供应船
车辆运载船	海上安全船	起锚拖船
海军舰艇	潜水支援船	消防拖船
海军辅助船	维护船	消防牵引拖船
浮式动力船	登陆艇	起锚消防船 拖船
水翼船	污染控制船	消防拖船/供应船
碎冰船	潜艇	起锚救助拖船
碎冰船/渡轮	桨船	双体拖船
碎冰船/供应船	管道敷设船	牵引拖船
碎冰船/低稳度船	无线电广播船	拖船/碎冰船
灯塔船/低稳度船	修理驳船	拖船/低稳度船
采矿船	半潜式浮筒船	钻井平台船
特派船	油驳船	钻井船
巡逻船	训练船	船舶类型（未指明）
引航船	工程船	
运管船	单点系泊船	