

Seasearcher Risk & Compliance 方法论

Seasearcher Risk & Compliance 方法论

服务概述

Seasearcher Risk & Compliance 服务简介

Seasearcher Risk & Compliance 服务拥有强大的合规风险检测功能和多种实用指标，使您能够快速、简单且自信地做出明智的决策。

在非法活动的识别从未如此复杂的情况下，借助 Seasearcher 风险与合规服务，可以让识别任务变得更加轻松。在不断变化的环境中，我们见证了全球范围内更严格的合规审查以及更严厉的违规处罚，**风险与合规服务**正是一种旨在帮助您应对这些挑战的工具。

借助我们的一套合规风险检测功能，您能够快速发现需要进一步调查的潜在风险。智能工具超越了原始数据，有助于您了解某种可疑的模式或一系列可疑的事件，借助这些工具完成尽职调查，保护您的组织免受非法活动的影响。

Seasearcher Risk & Compliance 服务包括



船舶风险指标

通过 Seasearcher Risk & Compliance、Insurance & Vigilance 在线服务可获取

我们有 7 个独特的风险指标，用于组成一个最终的“**整体船舶风险指标**”。

这些风险指标适用于 29 种不同的船舶类型，它们被视为可交易目前受经济制裁限制的货物的船舶。

如果船舶受到直接制裁，则“**绕过**”下列所有指标，并且“**整体船舶风险指标**”自动设置为最高水平。六个独特的风险指标：



AIS 中断



船籍



船对船过驳 (“STS”)



徘徊



AIS 操纵



移动风险



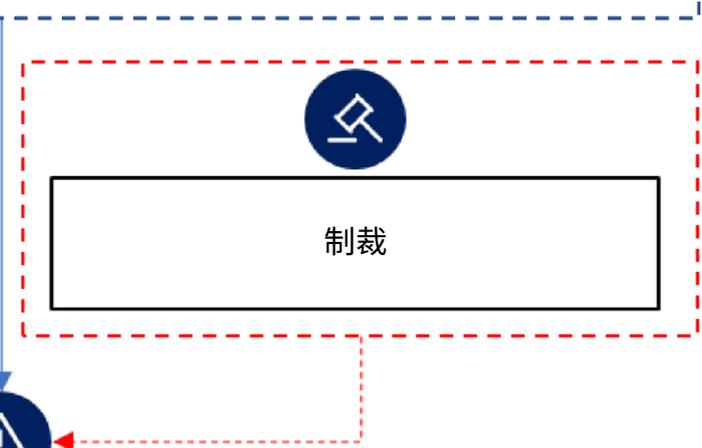
所有权来源



制裁



整体船舶风险指标



具有风险等级的船舶类型

船舶类型

下表详细列出了我们的风险与合规工具可监控的所有 29 种船舶类型。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
集装箱容量普通冷藏货船	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	

没有整体风险评级但有基本风险指标的船舶类型

没有整体风险评级但存在一些基本合规风险的船舶类型

The screenshot displays a ship profile for 'Aaj' with the following details: LLI NO 11195168, IMO 8984484, Flag Iran, Status Live, AIS Destination Unknown, and AIS ETA Unknown. A red 'SANCTIONED' badge is present. The navigation menu includes Overview, Movements, Incidents, Fixtures, Sanctions, Ownership, Hull Risk, Vigilance, and STS Pairings. The 'Compliance Risks' section is active, showing three risk categories: Flag (with a red flag icon and a red exclamation mark), AIS Manipulation (with a green signal icon and a green checkmark), and Ownership Origin (with a red building icon and a red exclamation mark). Each category has a dropdown arrow at the bottom.

这是我们未为其提供整体风险评级，但提供了船籍、AIS 操纵和所有权筛查更新的 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

显示此选项的船舶类型列表

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
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	起锚消防船和拖船/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	起锚消防船和拖船
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	

整体风险指标

与船舶相关的整体风险可视指标，根据 6 个独立指标计算得出

船舶何时具有**红色**（高）整体风险指标？

- 7 个独立风险指标中的任何一个为**红色**
- 或者，如果相关船舶**受到制裁**

船舶何时具有**琥珀色**（中等）整体风险评级？

- 7 个独立风险指标中的任何一个为**琥珀色**

 **请注意，风险和合规服务也使用琥珀色警示**，这些警示并不反映和/或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或当前的事件，该事件当前未纳入整体风险评级中。

船舶何时具有**绿色**（低）整体风险评级？

- 所有独立风险指标均为**绿色**

AIS 中断风险

关键决策因素包括：OFAC 定义的超过 20 小时的 AIS 中断，以及满足我们的 6 个附加关键要求的时间段。

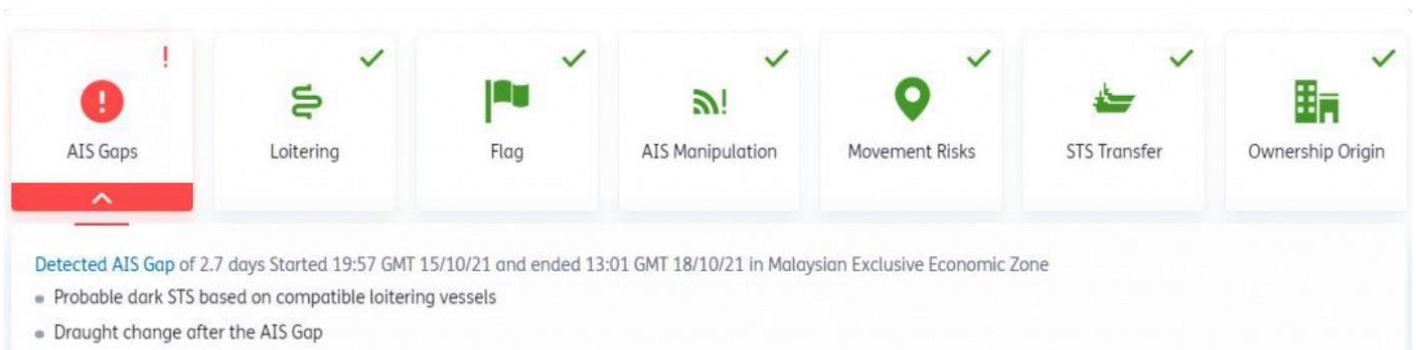
为何“AIS 中断”数据很重要？

如果确认在船舶位置之间检测到超过 20 小时的中断，则会将船舶的行为视为潜在风险。船舶位置的数据来自于从 AIS 消息中接收的数据或 Lloyd's 在港口内的代理人确认的沿途到港停靠。

船舶何时具有**红色**（高）AIS 中断风险指标？

- 如果船舶在**过去 24 个月内**超过 20 小时检测到 AIS 中断
- 且
- 检测到船舶 AIS 中断至少存在以下一个指标：

AIS 中断始于高风险区域 <i>(直接受影响的 EEZ 和间接受影响的 EEZ)</i>	AIS 中断后发生吃水变化	极长的 AIS 中断时间（超过 30 天）
高风险区域可能发生了隐蔽到港停靠 <i>(直接受影响的 EEZ 和间接受影响的 EEZ)</i>	相容海上游荡船舶可能发生了隐蔽船对船过驳（作为隐蔽方）	出现 AIS 中断的相容船舶可能发生了隐蔽船对船过驳（作为隐蔽方）



船舶何时具有**琥珀色**（中等）AIS 中断风险指标？

- 如果船舶在**过去 24 个月内**超过 20 小时检测到 AIS 中断
- 且

- 船舶的 AIS 中断发生在高风险区域，且中断时间足够长，此时船舶可根据**高风险区域**要求执行可能的隐蔽到港停靠，**但是，未记录到 AIS 中断后的吃水变化。**

Detected AIS Gap of 9.3 days Started 03:57 GMT 23/05/21 and ended 10:11 GMT 01/06/21 in South Korean Exclusive Economic Zone

- AIS Gap started in a high risk area
- Probable dark port call based on compatible high risk ports

船舶何时具有**绿色的**（中等）AIS 中断风险指标？

- 如果船舶不符合上述任何要求

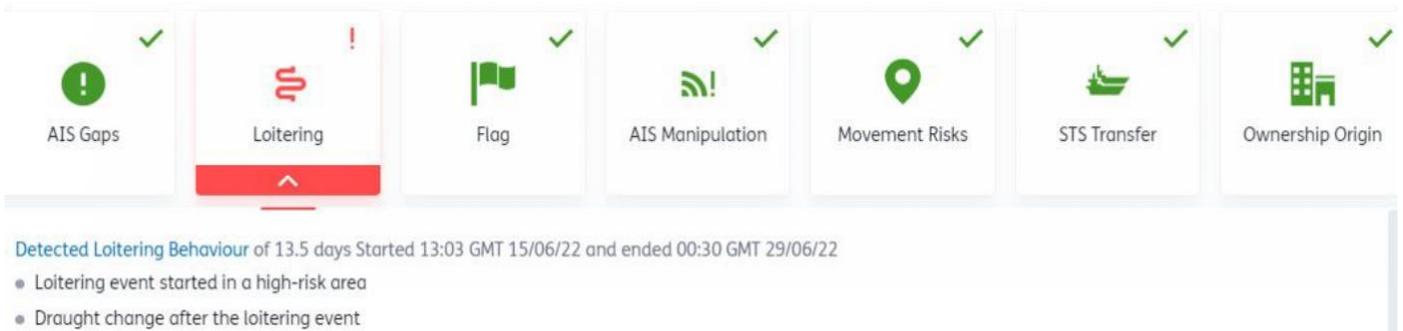
海上游荡风险

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。

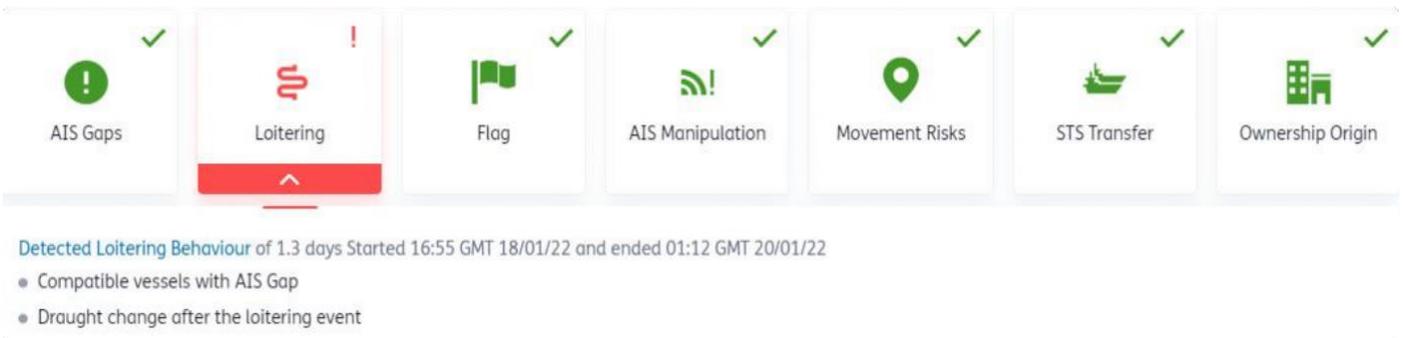
存在两种类型的海上游荡和路线偏离风险：1) 可疑的海上游荡行为；2) 单向隐蔽船对船过驳（非隐蔽方）

船舶何时具有红色（高）海上游荡风险指标？

- 如果船舶在高风险区域出现高度可疑的海上游荡行为后发生吃水变化。

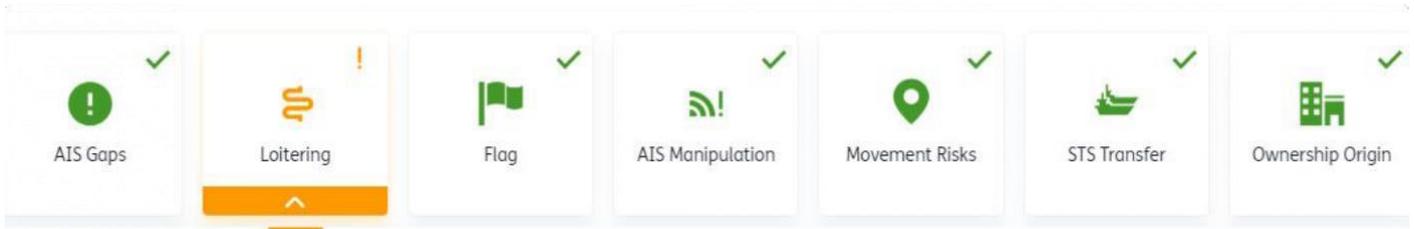


- 如果船舶在海上游荡事件后记录了吃水变化（根据该区域发生过 AIS 中断的相容船舶，怀疑可能发生了隐蔽船对船过驳（作为非隐蔽方））



船舶何时具有琥珀色（中等）海上游荡风险指标？

- 如果船舶在下列任一选项之后发生了吃水变化
 1. 在非高风险区域发生了高度可疑海上游荡行为
 2. 或在高风险区域发生了可疑的海上游荡行为



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

案例 1 的一个代表性例子，即在非高风险区域发生高度可疑的海上游荡行为活动后，船舶发生了吃水变化



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

案例 2 的一个代表性例子，即在高风险区域发生可疑的海上游荡行为活动后，船舶发生了吃水变化

船舶何时具有绿色（中等）海上游荡风险指标？

- 如果船舶不符合上述任何要求

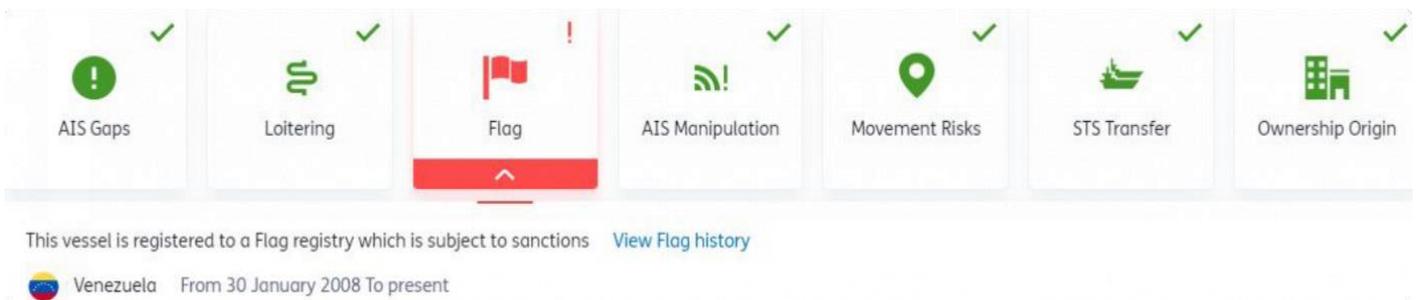
船籍指标风险

为何船籍很重要？

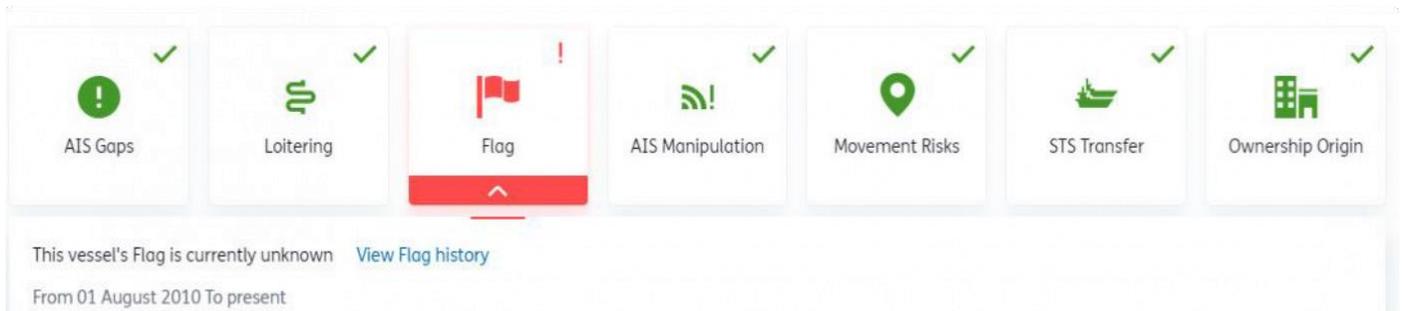
船舶正在使用受制裁或过去曾受到制裁的船籍，这表明由于其与高风险国家/地区的关联而存在潜在风险。

船舶何时具有**红色**（高）船籍风险指标？

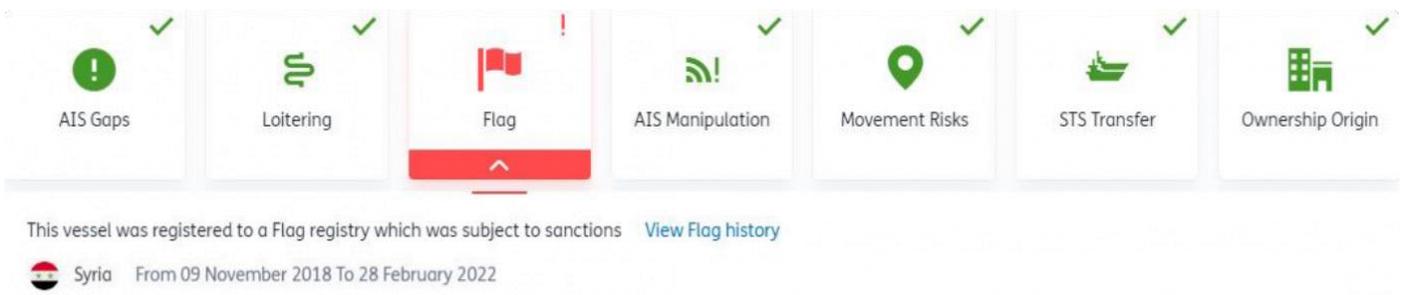
- 如果船舶“正在航行”（当前正在操作中）并且**目前**被注册到**受制裁的船籍**



- 如果“正在航行”并且其**当前船籍**目前**未知**。



- 如果船舶“正在航行”，并在过去 24 个月期间**被**注册到**受制裁的船籍**。



船舶何时具有**绿色**（中等）船籍风险指标？

- 如果船舶不符合上述任何要求

AIS 操纵风险

根据 OFAC 船舶历史检查指南，监控当前和历史 MMSI 操纵

为何 AIS 操纵很重要？

AIS 操纵是船舶用来掩饰其身份的一种方法。能够识别和评估船舶进行此类操作的概率，是管理风险的关键。

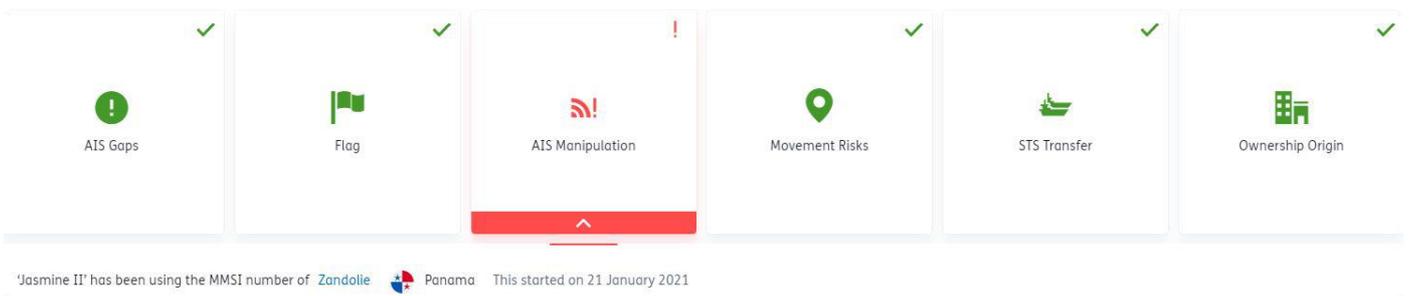
船舶何时具有**红色（高）** AIS 操纵风险指标？

- 船舶**目前正在使用**另一船舶的 MMSI 号码。由我们的 Lloyd’s List Intelligence 分析师及船籍国当局或 ITU 确认此信息。

例如：

‘Judy II’ 一直在使用 MMSI 号码 ‘Amber 2’ ， 这开始于 YY-MMM-DD

注： 该船舶停止使用其他船舶的 MMSI 号码之后，此船舶变为中等风险。



使用另一个船舶的 MMSI 号码的船舶示例

- 该船舶**在过去 24 个月内一直在使用**另一船舶的 MMSI 号码。
两 (2) 年反映了 OFAC 关于必要的船舶历史检查的最新准则

例如：

“Judy II” 一直在使用 MMSI 号码 “Amber 2” ， 这开始于 YYYY-MM-DD 并结束于 YYYY-MM-DD



This vessel was using the MMSI of another vessel previously

Tanto Karya  Indonesia From 06 July 2021 To 13 August 2021

船舶何时具有**绿色的**（中等）AIS 操纵风险指标？

- 如果船舶不符合上述任何要求

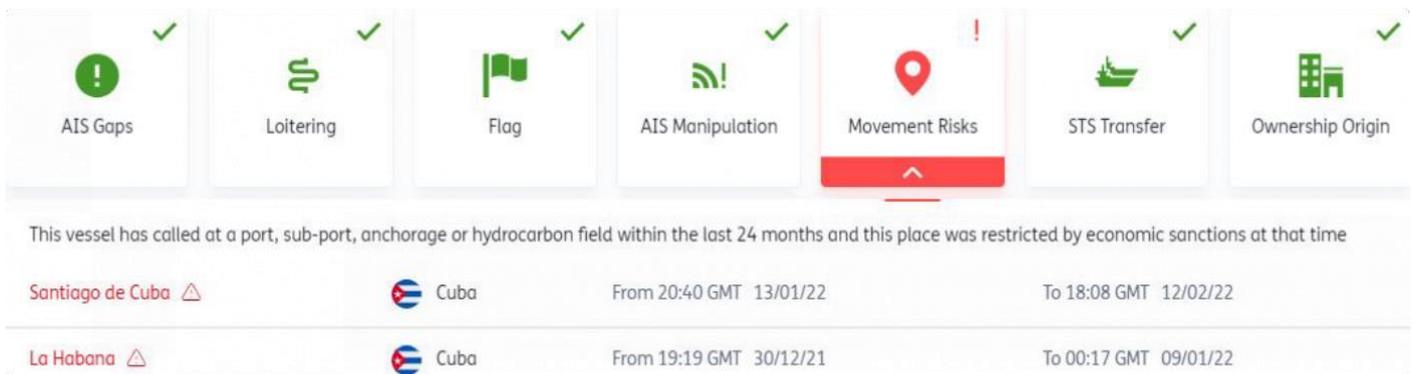
移动风险

为何“移动”数据很重要？

如果船舶曾停靠在受制裁国家/地区有关联的地点，则可能表明存在进一步调查的直接风险或理由。

船舶何时具有**红色（高）**移动风险指标？

- 如果船舶停靠过目前或**过去 24 个月受制裁限制**的港口、码头、锚点或国家/地区。



船舶何时具有**绿色（中等）**移动活动风险指标？

- 如果船舶不符合上述任何要求

如果您想了解有关停靠和移动调查方法的更多信息，请单击“船舶屏幕”页面上“移动”选项卡中的“查看方法”
请在[此处](#)查看更多信息

要了解我们如何处理制裁的更多信息，请单击[此处](#)

船对船 (STS) 过驳风险

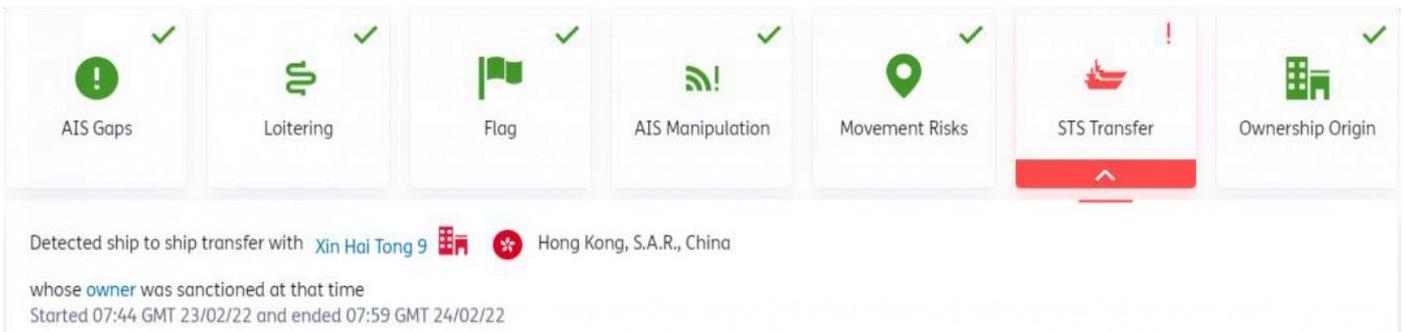
识别船舶是否涉及经确认的货物过驳

为何“船对船过驳”数据很重要？

船对船过驳被视为一种潜在风险，是用于掩盖货物来源的潜在非法活动的一种常见做法，如 [OFAC 咨询](#) 中所述。我们使用 [此处](#) 定义的 AIS 跟踪数据来检测船对船过驳。

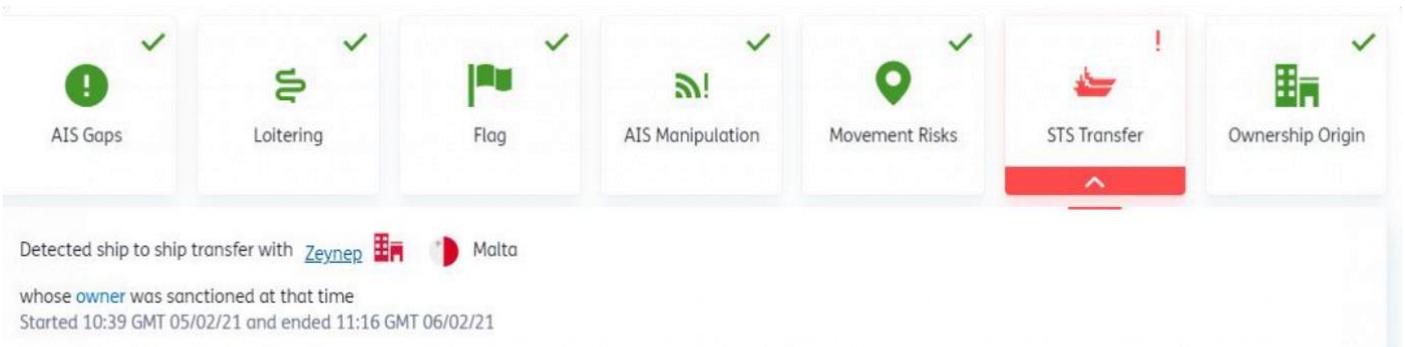
船舶何时具有**红色**（高）船对船过驳风险指标？

- 如果进行船对船过驳的另一艘船舶在过驳时正受到制裁，**或者**
- 发生船对船过驳时拥有受到制裁的船东。



发生船对船过驳时，当前船东已受到制裁。

与受制裁实体相关的船舶发生船对船过驳。我们正在审核的船舶与 Xin Hai Tong 9 发生船对船过驳。发生船对船过驳时，Xin Hai Tong 9 的受益船东受到 LLI 所监视的 4 个主要制裁机构（即美国财政部外国资产控制办公室（OFAC）、欧盟（EU）、英国财政部（HM Treasury）、联合国（UN））之一的制裁。



发生船对船过驳时，曾经的船东已受到制裁。

这是与船对船过驳期间受制裁的实体相关的船舶。我们正在审核的船舶与船舶 Zeynep 发生船对船过驳。发生船对船过驳时，船舶 Zeynep 的受益船东受到 LLI 所监视的 4 个主要制裁机构（即美国财政部外国资产控制办公室（OFAC）、欧盟（EU）、英国财政部（HM Treasury）、联合国（UN））之一的制裁。请注意，在截屏时，船舶 Zeynep（IMO: 9874246）的当前受益船东没有受到制裁，并且在发生船对船过驳时不是该船舶的船东。发生本次船对船过驳时，船舶 Zeynep 当时由船对船过驳期间受到制裁的另一个实体所拥有。

船舶何时具有**绿色**（中等）船对船过驳风险指标？

- 如果船舶不符合上述任何要求

所有权来源风险

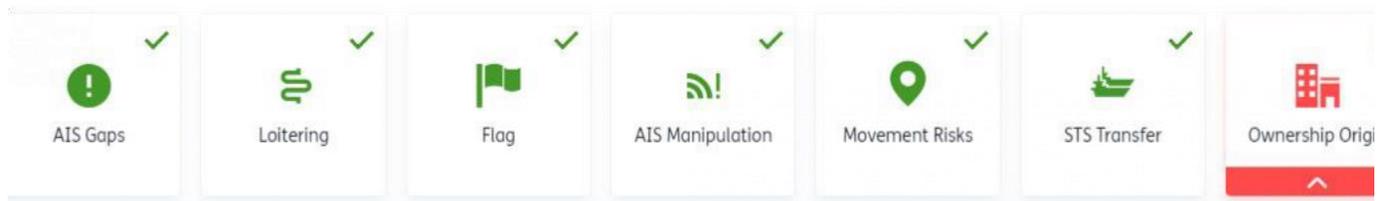
当船舶所有权结构中的实体与高风险国家有关联或者与受制裁实体有关时，确定为一个风险。

为何“所有权来源”很重要？

借助“风险与合规”服务，您可以确定您与之交易的船舶或法律实体是否通过共同或附属所有权与受制裁实体相关联。这样，您可以最大程度降低与受制裁实体间接交易的风险。

船舶何时具有**红色（高）**所有权来源风险指标？

- 如果船舶的任意当前**一级船东（按 LLI 方法）**在过去 24 个月内受到制裁。**如果先前的一级所有权在同一时间期间内受到制裁，照样适用。**



The vessel current ownership is sanctioned

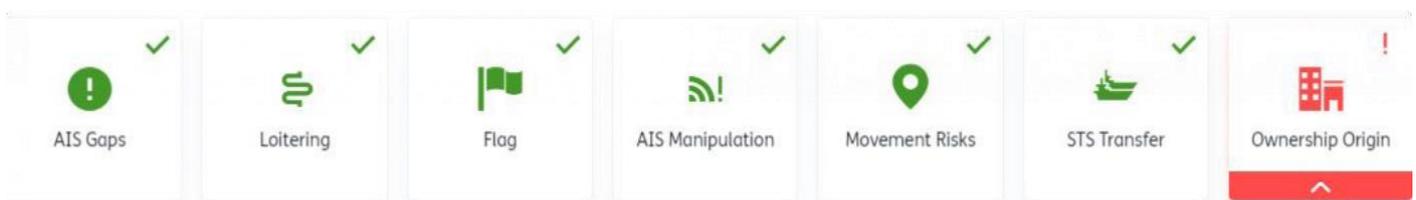
Beneficial Owner: Petroleos de Venezuela S.A. (PDVSA)

From 01 December 1993 To present

Sanction date **Source** **Program**

28 Jan 2019 OFAC VENEZUELA-EO13850

上图中，船舶由受制裁实体拥有。在主面板中可以轻松识别受到制裁的公司、与受影响船舶之间的所有权关系、相关计划以及实施制裁的日期



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

上图截屏时船舶的当前**一级船东**未受到制裁的情况。但是，在这种情况下，船舶先前的一个船东在拥有该船舶时受到制裁。截至 2021 年 4 月 3 日，越南天然气和化学品运输公司担任此船舶的 ISM 管理者和 Techimstand 管理者。在截屏时，自所有权变更以来不到 24 个月，因此适用 24 个月规则。为避免产生疑问，

(其他条件不变) 此风险自 2023 年 5 月 3 日起将变得多余，并且不会显示，因为自所有权变更以来已过去 24 个月

船舶何时具有琥珀色（中等）所有权来源风险指标？

RC 中的船舶不能有琥珀色（中等）所有权来源风险指标。

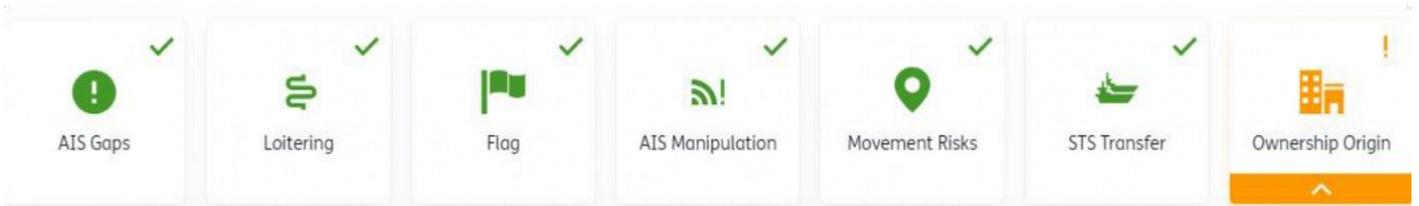
但是，我们在所有权风险中显示琥珀色警示的情况有 3 种。这意味着，虽然我们在“风险与合规”屏幕中将“所有权”选项卡突出显示为琥珀色，但这不影响整体风险评级。请参阅下文了解 Seasearcher 中的具体情况

The screenshot displays the Seasearcher interface for vessel 'Xin Kang'. The vessel's details include: Risk Rating: Green, LL NO: 25004, IMO: 7105938, Flag: China, Status: Live, AIS Destination: Unknown, AIS ETA: Unknown. The 'Compliance Risks' section shows a dropdown menu with the following items: AIS Gaps, Loitering, Flag, AIS Manipulation, Movement Risks, STS Transfer, and Ownership Origin. The 'Ownership Origin' risk is highlighted in orange, indicating a medium risk level. Below the risks, a message states: 'This vessel current ownership is connected to another company which is linked to sanctions'. The 'Beneficial Owner' is listed as 'China COSCO Shipping Corporation Limited (China Cosco Shipping Group) (COSCO Shipping) (COSCOCS)' with a red star icon, and the ownership period is 'From 18 February 2016 To present'.

- 显示琥珀色警示的三种情况是船舶处于以下情况时：
 1. 当前所有权与受到制裁的实体有关联，并且该实体与船舶及其一级船东属于相同的所有权结构，或者
 2. 属于包含受到制裁的船舶的船队，或者
 3. 如果船舶的任意一级船东的总部位于目前受到经济制裁限制的国家/地区

This screenshot is identical to the one above, showing the 'Ownership Origin' risk highlighted in orange. The vessel details and the 'Beneficial Owner' information are the same.

上图反映了第 1 种情况的案例。该船舶的注册船东与属于更广泛的公司集团的受制裁实体有关联。在这种情况下，船舶或其任何一级船东都未受到制裁。但是，同一集团的公司受到制裁。



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

上图反映了第 2 种情况的案例。船舶的受益船东在其船队名单中有一艘受到制裁的船舶。但是，受影响的船舶及其受益船东或其任意一级船东均未受到制裁。



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

上图反映了第 3 种情况的案例。船舶的受益船东（一种一级所有权）已在受制裁的国家/地区正式注册，受影响的船舶及其注册船东或其任意一级船东均未受到制裁。

船舶何时具有绿色（中等）所有权来源风险指标？

- 如果船舶不符合上述任何要求

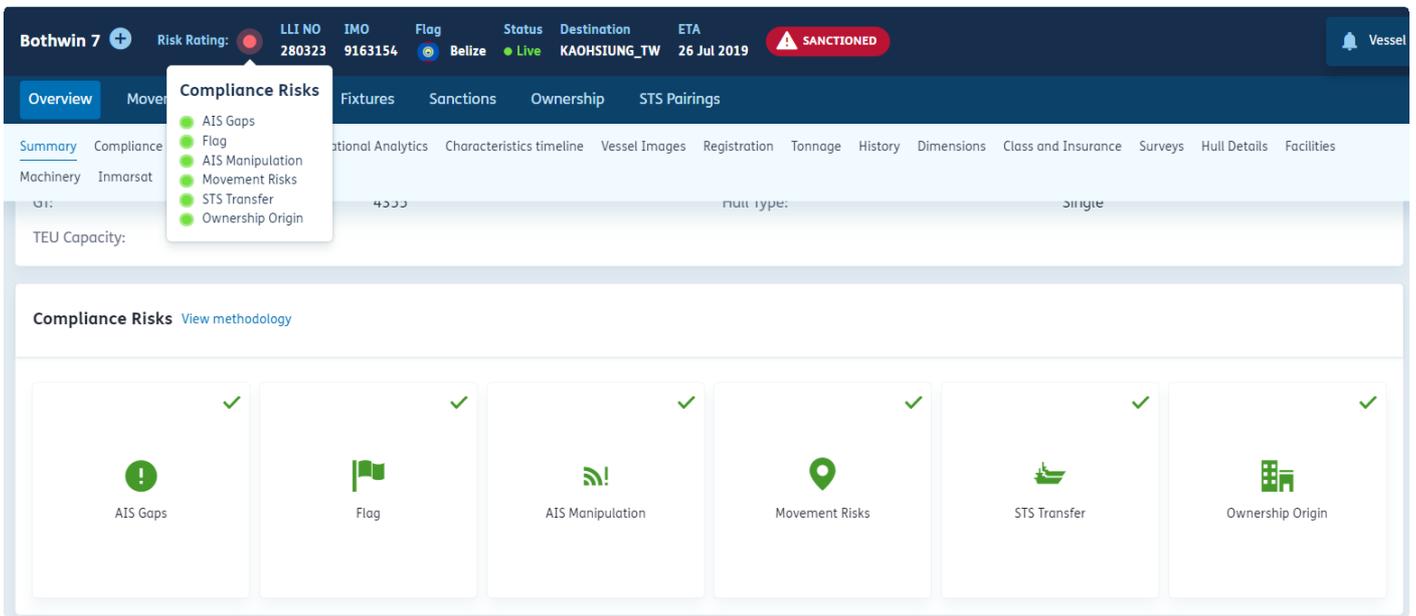
制裁

单独的风险指标

在极少数情况下，由于通过复杂的离岸公司结构和船舶的“正常”行为模式来隐藏所有权，受到主动制裁的船舶的主要风险指标可能是绿色或琥珀色。在这些情况下，如果我们确定该船舶已受到制裁，则会避开所有其他评级，并且自动为该船舶分配红色“整体风险指标”。

船舶何时具有红色（高）整体风险指标？

- 如果船舶受到制裁，无论是否有任何其他风险评级，整体风险指标都会自动设置为红色（高）



The screenshot shows a vessel profile for 'Bothwin 7'. The top navigation bar includes fields for 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, a 'Compliance Risks' section shows six individual risk categories, each with a green checkmark icon, indicating they are all green.

在这种情况下，所有 6 个风险评级均为绿色，但该船舶受到制裁，因此整体风险评级设置为红色（高）

船舶何时具有琥珀色（中等）整体风险评级？

- 如果船舶未受到制裁，则根据 7 个风险评级因素分配“整体风险评级”

船舶何时具有绿色（低）整体风险评级？

- 如果船舶未受到制裁，则根据 7 个风险评级因素分配“整体风险评级”

 单击以了解有关制裁、制裁图标和常见问题的更多信息

定义

AIS 中断

发生过 AIS 中断的相容船舶

吃水变化

受制裁的船籍

高风险区域

LLI 的一级所有权结构和制裁指标

船对船过驳

可能的隐蔽到港停靠

LLI 监控的制裁机构

受制裁的国家和/或地区

AIS 中断

使用机器学习法定义 AIS 中断及其显示方式

我们如何定义 AIS 中断

考虑到上述定义，检测到的 AIS 中断定义为至少 20 小时和最多 1 年。

关于所有 AIS 中断的机器学习流程

在使用机器学习开始此流程之前，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

每个 AIS 中断在模型中都根据上述特征进行评分，并进行排名，以区分 AIS 信号丢失和故意尝试关闭 AIS 收发器。

如何显示我们的 AIS 中断

所有 AIS 中断都用地图视图上的图标进行标记，并标有船舶详情，显示以小时为单位的中断时长以及中断开始和结束的日期和时间。这些内容显示在移动轨迹屏幕和船舶位置信息上。



最近关闭的 AIS 中断

对于“最新信息”部分下船舶的“移动”选项卡中的每艘船舶，我们将显示最近关闭的 AIS 中断。此 AIS 中断可能是高风险或低风险，并将按照上图进行显示。

低风险 AIS 中断



被视为低风险的 AIS 中断标有航迹屏幕上显示的图标和船舶位置信息，这可识别出当 AIS 中断未满足高风险 AIS 中断的以下风险标准时，更可能被视为传输中断。

高风险 AIS 中断



- 在高风险区域开始 AIS 中断 (直接影响 EEZ 和间接影响 EEZ)
- 在高风险区域发生可能的隐蔽到港停靠 (直接影响 EEZ 和间接影响 EEZ)
- AIS 中断后发生吃水变化
- 相容海上游荡船舶可能发生了隐蔽船对船过驳
- 极长的 AIS 中断时间 (超过 30 天)
- 出现 AIS 中断的相容船舶可能发生了隐蔽船对船过驳

AIS 中断的预计最大距离

对于每个高风险 AIS 中断，船舶可能已航行的预计最大距离在屏幕上显示为一个阴影圆圈。

这将显示船舶在给定中断时长内可能驶往的所有可能港口。这些高风险港口标记为红色，而所有其他港口则显示为蓝色。

请注意，此预计距离圆圈不考虑船舶返回到 AIS 中断结束位置所花的时间，仅考虑其可能驶往的位置。



对于高风险 AIS 中断, 预计的最大距离圆圈为黄色, 可能的港口以红色或蓝色突出显示, 以指示它们是否为高风险。

AIS 中断如何在 AIS 位置上

	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						View on map
		LOW RISK GAP	01:58 GMT 13/03/21					00:49 GMT 14/03/21	
	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						View on map
		HIGH RISK GAP	19:50 GMT 10/03/21					10:22 GMT 12/03/21	

上图是一个低风险中断和一个 12 个月以上高风险中断的情形。

发生过 AIS 中断的相容船舶

AIS 中断风险标准的定义

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。两艘船在下次港口停靠之前也发生了吃水变化（一艘船上升，另一艘船下降），它们的**类型需要相容**。

欲了解相容性，请参阅[船对船货物过驳的船舶相容性](#)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。

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：

- ① 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。**

吃水变化

定义

吃水变化定义为在船舶下一次停靠港口之前，船舶吃水至少改变 1 米的位置

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 15 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
重叠主张区：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	阿拉伯联合酋长国专属经济区
委内瑞拉专属经济区	俄罗斯专属经济区	重叠主张区：伊朗/ 阿拉伯联合酋长国

 [单击此处](#)详细了解我们为何将俄罗斯列为高风险区域

直接受影响的 EEZ

以下七 (7) 个**专属经济区 (EEZ)** 受到 [LLI 所监控的四家制裁机构](#)之一的制裁

古巴专属经济区	伊朗专属经济区	叙利亚专属经济区
重叠主张区：乌克兰 专属经济区	朝鲜专属经济区	委内瑞拉专属经济区
俄罗斯专属经济区		

间接受影响的 EEZ

以下八 (8) 个**专属经济区 (EEZ)**，由于靠近[受到 LLI 所监控的四家制裁机构](#)之一的制裁限制的国家或地区而受到影响，或者它们是监管指南中已提到的地区。

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	阿拉伯联合酋长国专属经济区	阿曼专属经济区
中国台湾专属经济区	重叠主张区：伊朗/ 阿拉伯联合酋长国	

 单击以了解有关[制裁](#)、[制裁图标](#)和 [常见问题](#)的更多信息

LLI 的一级所有权结构和制裁指标

定义

在 LLI 的方法中，以下任何关系都被视为一级所有权结构。

LLIS 数据库中任何船舶的一级所有权类型

受益船东	商业运营者	名义船东
注册（直接）船东	技术管理者	第三方运营商
ISM 管理者		

第三方运

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。

受益船东

受益船东是指谁是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，受益船东可以是船舶的管理公司或某一集团的贸易名称，我们认为两者均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。

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。

LLI 制裁指标（“标志”）

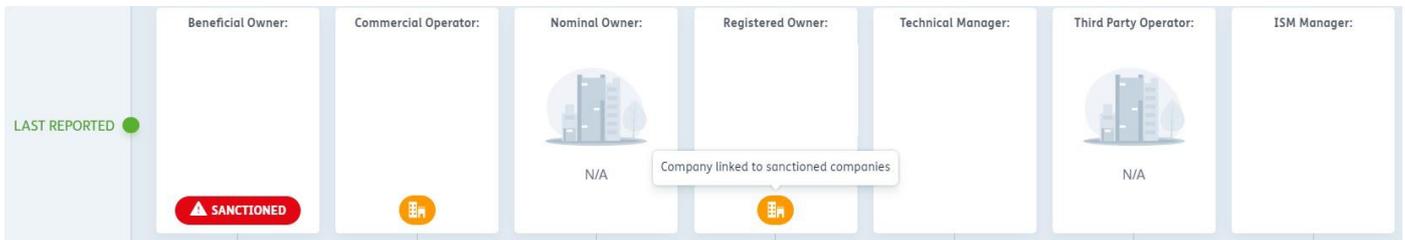
如果作为上述任何角色行事的实体（即受益船东、商业营运者等）目前受到制裁，则 LLI “制裁标志” 将出现在 Seasearcher 上。对于通过共同所有权与被制裁实体存在任何关系或关联的所有实体（依据我们的方法），LLI “与被制裁公司关联的公司标志” 将出现在 Seasearcher 上。

此外，在适用的情况下，将显示 “公司船队包括受制裁的船舶的标志”，以指示公司的船队中是否有被制裁的船舶。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：

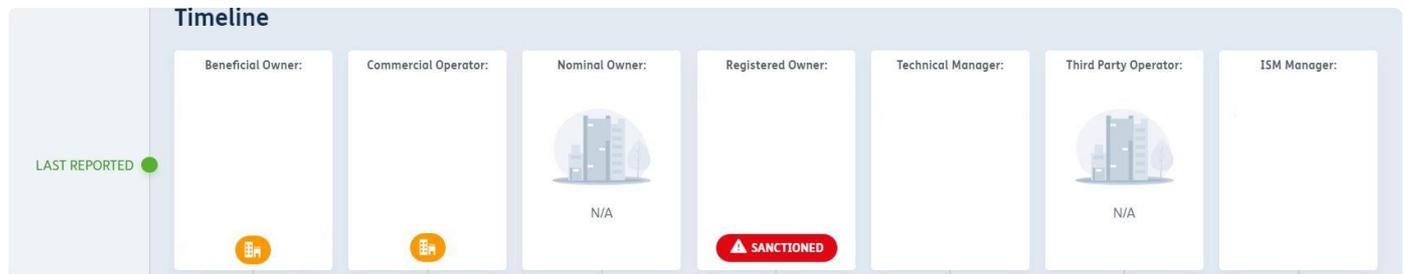
- 制裁标志 - 实体被制裁
- 与被制裁公司关联的公司标志 - 实体通过共同所有权与另一受制裁实体关联
- 公司船队包括受制裁的船舶 - 实体的船队列表其中包括受制裁的船舶
- 公司总部位于受制裁的国家/地区 - 实体位于受制裁的国家/地区，不一定是本身受到制裁。

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



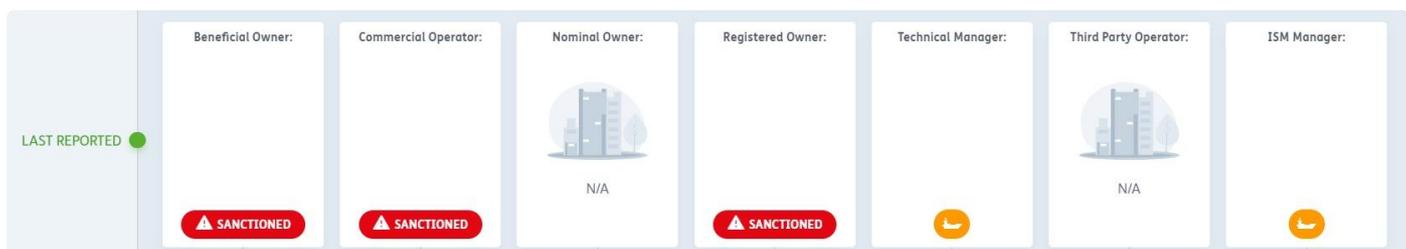
在此案例中，船舶的注册船东及其自身均未受到制裁。该船舶的受益船东受到制裁。商业营运者和注册船东（在此意义上，是指船舶）通过共同所有权与受益船东关联。因此，它们被标记为与受制裁实体相关的公司。技术管理者和 ISM 管理者被视为第三方公司，未通过任何所有权类型或从属关系与任何其他一级船东相关或关联。此外，由于该船舶不受制裁，一级船东均未标记为船队中包括受制裁船舶的实体。

以下是由受制裁实体直接拥有的非受制裁船舶的示例。



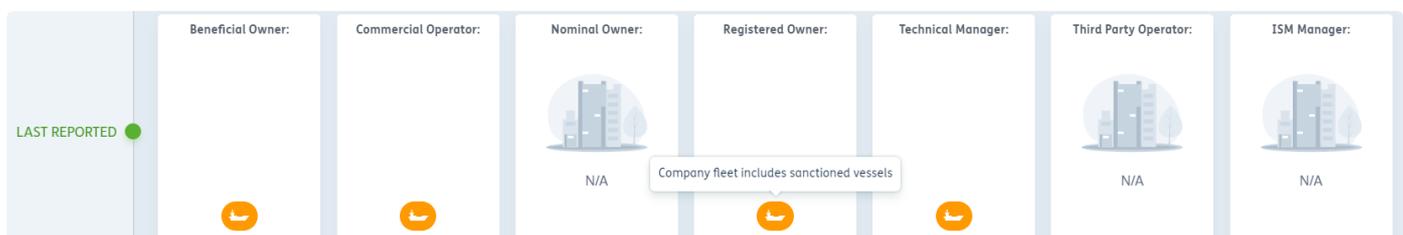
在此案例中，仅船舶的注册船东受到制裁（船舶本身不受制裁）。该船舶的受益船东和商业经营者不受制裁，但是它们通过共同所有权与注册船东公司关联。因此，它们被标记为与受制裁实体相关的公司。技术管理者和 ISM 管理者被视为第三方公司，未通过任何所有权类型或从属关系与任何其他一级所有者相关或关联。此外，由于该船舶不受制裁，一级所有者均未标记为船队中含有受制裁船舶的实体。

由受制裁公司拥有的受制裁船舶的示例



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的一级船东都未受到制裁或与任何受制裁实体不相关。但是，由于相关船舶受到制裁，它们全部被标记为船队中包含受制裁船舶的实体

例如，船舶的注册船东的总部（或任何一级船东的总部）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。但是，其他一级船东的总部设在委内瑞拉，因此会设置此标志。

可能的隐蔽到港停靠

定义

当船舶出现 AIS 中断，并且有足够时间前往[高风险港口](#)时，便会设置此标志。

港口（位于[直接受影响 EZZ](#)）必须是此船舶类型以前停靠过的地点，因此有与此船舶类型相容的码头。

船舶必须有足够的时间在港口装卸货物，这是通过船舶类型和尺寸类别的定值计算得出的。

船舶必须有足够的时间从港口行驶到 AIS 中断的结束位置。

在 AIS 中断之后、下一次停靠港口之前，船舶的吃水变化必须至少为 1 米。

受制裁的国家和/或地区

定义

当前受影响的国家或地区：受以下任何机构的制裁：

- 美国财政部外国资产控制办公室（“OFAC”）
- 欧盟（“EU”）
- 英国财政部（“HM Treasury”）
- 联合国（“UN”）。
- 瑞士
- 加拿大
- 澳大利亚

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
俄罗斯		

 单击以了解有关制裁、[制裁图标](#)和[常见问题](#)的更多信息

 点击[此处](#)以详细了解我们为何将俄罗斯列入制裁名单

受制裁的船籍

定义

目前受到以下任意机构制裁的任意船籍：

- 美国财政部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	俄罗斯

 单击以了解有关制裁、制裁图标和常见问题的更多信息

 点击[此处](#)以详细了解我们为何将俄罗斯列入制裁名单

船对船过驳

是指任何上述船舶与燃料船 LLI 船型配对。

Lloyd's List intelligence 如何检测船到船过驳

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 AIS 中断 - 船对船过驳和船对船过驳风险，仅船对船货物过驳适用

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，识别经过确认的船对船货物过驳 (STS)。当两艘相容船舶彼此相距 200 米以内且至少持续 16 小时，并且两艘船舶在任何远离港口的的位置航速都低于 3 节时，则表示船对船过驳配对开始。

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，识别经过确认的船对船油品过驳 (STS)。当一艘燃料船与来自以下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的位置航速都低于 3 节时，表示船对船过驳配对开始。

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燃料船 LLI 船型配对。

船对船过驳定义

吃水量始值：船对船过驳事件开始时的吃水量（以米 (m) 为单位）

吃水量终值：船对船过驳事件结束时的吃水量（以米 (m) 为单位）

对地航速始值：船对船过驳事件开始时的对地航速 (SOG)

对地航速终值：船对船过驳事件结束时的对地航速 (SOG)

首次吃水变化：显示船对船过驳事件结束后船舶吃水的首次变化 - 仅适用于 Seasearcher 的船对船过驳配对通道中的货物过驳

LLI 监控的制裁机构

定义

LLI 监控以下 7 家制裁机构的名单并每 12 小时更新一次。

- 美国财政部外国资产控制办公室（“OFAC”）（包括 OFAC 非特别指定国民名单）
- 欧盟（“EU”）
- 英国财政部（“HM Treasury”）
- 联合国（“UN”）
- 瑞士
- 加拿大
- 澳大利亚

 单击以了解有关制裁、制裁图标和常见问题的更多信息