



**KAGAWARAN NG ESTADO NG  
ESTADOS UNIDOS**



**KAGAWARAN NG PANANALAPI  
NG ESTADOS UNIDOS**



**HUKBONG BAYBAYIN NG  
ESTADOS UNIDOS**

## **North Korea Sanctions Advisory**

### **Mga Payo tungkol sa North Korea**

**Issued: Marso 21, 2019**

**Title: Pinaka bagong Patnubay na Pagtugon sa North Koreang labag sa batas na Gawi sa Pagpapadala sa Barko**

Ang U.S. Department of Treasury's Office of Foreign Assets Control (OFAC), at ng U.S. Department of State at ng U.S. Coast Guard ay may bagong payo na inilathala noong Pebrero 23, 2018. Ang payo na ito ay nagbibigay ng bagong kaalaman tungkol sa mga mapanglinlang na paraan sa karagatang papapadala ng North Korea, karagdagang patnubay kung paano mapigilan ang panganib ng paglahok sa mga gawi na ito, isang bagong "graphic" na naglalarawan ng ilang pantalan o daungan at tatlong bagong karugtong (annexes). Ipinapayo ng gobyerno ng U.S. na lahat ng partido na kasali sa industriya na karagatang pagpapadala sa barko at mga kaugnay na kalakalan kabilang na ang mga may-ari ng barko, tagapangasiwa, at mga operator, mga broker, mga registro ng bandila, mga kompanya ng langis, mga kompanya ng karagatang pagpapadala, mga tagapagbigay ng serbisyo sa pag-uuri, mga kompanya ng seguro, at mga institusyong pinansyal - alamin ang mga gawi na itinakda nitong payo para maipatupad ang naangkop na mga pamamahala upang kilalanin ang mga ipinagbabawal na gawi sa pagpapadala ng North Korea.

Sa kabila ng matatag na babala ng U.S. at United Nations (UN) sa North Korea, patuloy na iniwasan ang mga babala lalo na sa pamamagitan ng mga ipinagbabawal na barko-sa-barko na paglilipat ng pinong petrolyo at karbon. Noong 2018 ang mga daungan ng North Korea ay nakatanggap ng hindi bababa sa 263 kargamento ng pinong petrolyo na nabili sa pinagbabawal ng UN na barko-sa-barko na lipatan. Kung itong mga tangke ay puno noong inihatid, ang North Korea ay naka-angkat ng 3.78 milyong bariles o mahigit sa pito at kalahating beses na halaga ng pinong petrolyo ( i.e. 500,000 bariles/taon) na nasa ilalim ng UN Security Council Resolution (UNSCR)2397.

Bilang karagdagan sa pagtuloy na ipinagbabawal na pag-angkat ng pinong petrolyo, ipinagpatuloy ng North Korea ang pag-export ng karbon sa Golfo ng Tonkin. Ang UNSCR 2371, pinagtibay noong Agosto 2017, ay pinagbabawal ang pagkuha ng karbon ng North Korea - karbon at UNSCR 2397, na pinagtibay noong Disyembre 2017, ay kinikilala na ang mga kinita

sa kalakalan ng North Korea sa sektoral na kalakal, kabilang na ang karbon, ay tumutulong sa mga sandatang nuklear ng rehimen at mga balistikong programa. Patuloy na gagamitin ng Estados Unidos ang mga kapangyarihan na pagbabala nito sa target na mga tao sa iba't ibang industriya, kabilang ngunit hindi limitado sa industriya ng karagatang pagpapadala, na karagdagang nakakatulong sa ipinagbabawal na missile balistikong misyon ng North Korea.

Itong payo ngayon ay naglalaman ng mga limang karugtugan (annex), tatlo sa mga ito ay bago. Ang una ay nagbibigay ng isang pangkalahatang-ideya ng mga babala ng US at UN na may kaugnayan sa industriya ng pagpapadala, kabilang ang isang hindi kumpletong listahan ng mga dahilan kung papaano ang mga tao ay maaring parusahan ng OFAC. Ang ikalawa ay nagbibigay ng isang pinakabagong listahan ng 28 North Korea tangke na kilala na may kakayahang makilahok sa barko-sa-barko lipatan ng pinong petrolyong produkto at iba pang mga bawal na kagamitan. Ang bagong ikatlong dugtong ay nagbibigay ng tukoy na gabay para sa mga kasaping bayan ng UN at may kaugnayang mga aktor sa industriya tungkol sa mabuting pamamalakad para maiwasan ang maging bahagi ng ipinagbabawal na patakaran tukol sa North Korea. Ang bagong ika-apat na dugtong ay nagbibigay ng listahan ng 18 na mga barko na maaring paniwalaan na nakikibahagi sa mga ipinagbabawal na barko-sa-barko lipatan ng pinong petrolyo sa mga barko ng North Korea. Ang bagong ikalimang dugtong ay nagbibigay ng 49 listahan ng mga barko na maaring paniwalaan na nag-export ng karbon na galling sa North Korea.

Ang Estados Unidos, kasama ang Australia, Canada, France, Italy, Japan, at ang United Kingdom, ay nagpakita ng mga mapanlinlang na gawi na ito sa International Maritime Organization (IMO) upang tawagan ng pansin ang mga miyembro ng IMO sa ganitong mapanlinlang na gawi sa pagpapadala at ipaalala sa lahat ng miyembro ang mga kailanganin at patnubay na nakapaloob sa mga may kaugnayang patakaran ng IMO. Ang IMO, samakatuwid ay nagbigay ng Circular MSC.1/Circ.1602 noong Marso 5,2019 upang tawagan ng pansin ng lahat ng miyembrong Estados at iba pang mga stakeholders ng industriyang maritima sa mapanlinlang na mga gawi ng North Korea. Hinihiling ng Estados Unidos na ang mga bansang miyembro ng UN, ang mga pamunuan ng kontrol sa mga daungan, mga registro ng bandila ay ibigay itong pahintulot sa lahat ng tao na may kaugnayan sa kanilang nasasakupan.

### **Mga Pandaraya sa Karagatang Pagpapadala na Ginagamit ng North Korea**

Ang mga sumusunod ay mga taktika na ginagamit ng North Korea at iba pang ipinagbabawal na mga aktor upang lituhin ang pagkilala ng barko at kargamento kasama ang pinagmulan at patutunguhan:

- **Pag-salanta ng Automatic Identification System (AIS):** Ang AIS ay isang pandaigdig na tinatanggap sa kaligtasan sa dagat at ano mang bagay na may kaugnayan sa paglalayag, na nagpapadala, sa kahit kaunting kaalaman lang, ang klase ng barko at ibigay ang navigational at positional data sa pamamagitan ng pinaka mataas na radiowave frequency. Ang International Convention para sa Kaligtasan ng Buhay sa Dagat ay nangangailangan na ang ilang mga uri ng mga **barko sa mga pandaigdig na**

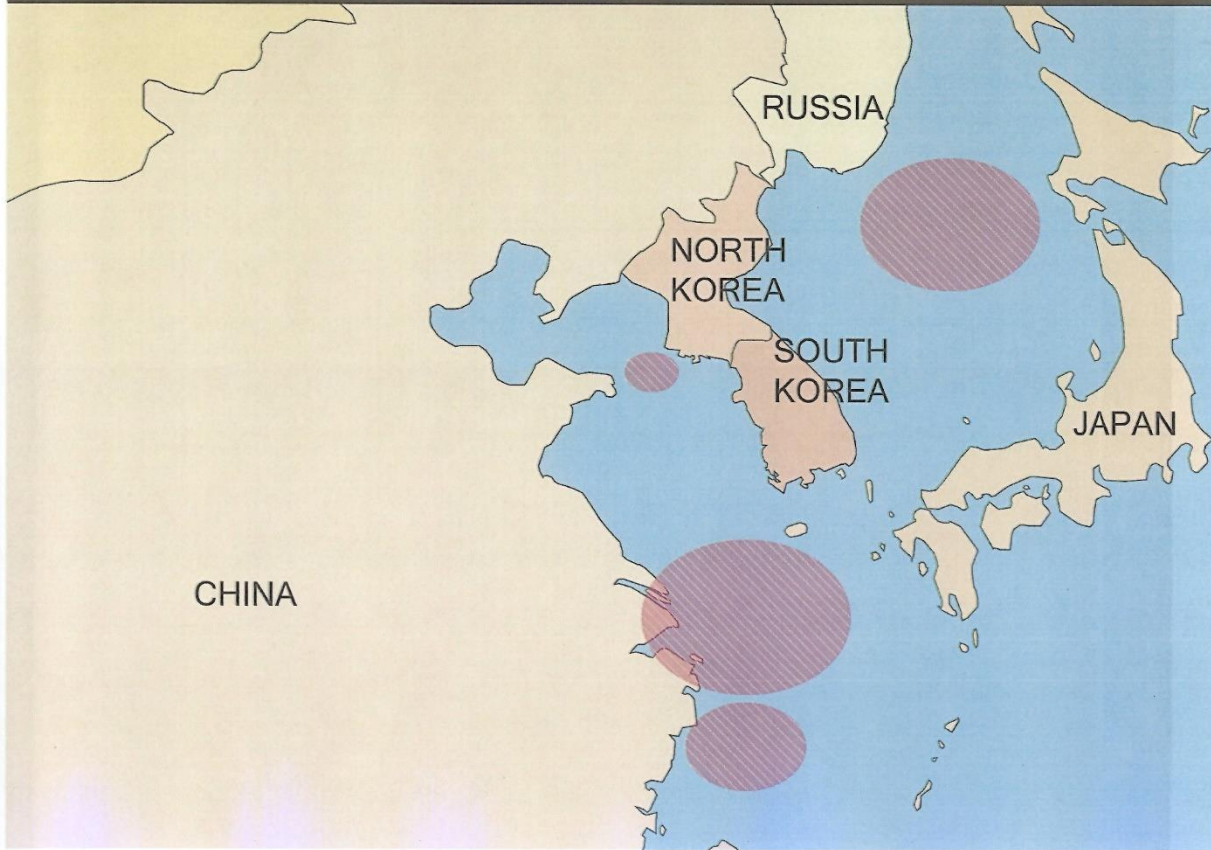
paglalakbay ay kusang nagpapahayag na kusa sa himpapawid. Ang mga bandila ng barko ng North Korea ay kadalasang sinasadya na hindi paganahin ang kanilang AIS transponders upang i-tago ang kanilang mga paggalaw. Gayundin, ang mga barko ng North Korea na nagsasagawa ng barko-sa-barko lipatan ay karaniwang hindi pinapagana ang AIS upang maiwasan ang pagtuklas at mapadali ang ipinagbabawal na kalakalan. Ang paraang ito kahit sino ang gumagawa, barkong may bandila ng North Korea o mga barko ng pangatlong bansa na kasangkot sa kalakalan sa North Korea, ay isang pulang bandila para sa maaring ipinagbabawal na aktibidad, dahil sa ito ay isang paglabag sa mga pandaigdig na regulasyon at kadalasang ginagawa upang itago ang pinagmulan o patutunguhan ng karga na na-uugnay sa North Korea. Ang United Nations Security Council Panel ng mga Eksperto (PoE) ay nagbigay ng ulat na ito noong Marso 15, 2019 at inirekomenda na ang proteksyon at indemnity insurance at reinsurance companies at produktong petrolyo para sa pangangalakal, pagpipino, at pagawaang kompanya ay isama ang “AIS switch-off sugnay” at pananaliksik ng mga kontrata para sa mga sasakyang may panganib sa pagpapatakbo sa mga kaugnay na rehiyon.<sup>1</sup>

- **Pisikal na Binabago ang Pagkakilala ng Barko:** Ang mga barkong pangkaragatan na sumasangayon sa kailangang tonelada ay kailangan upang maipakita ang kanilang pangalan at numero ng IMO ( isang natatanging, pitong-digit code). Ang layunin ng IMO numero ng barko ay para maging permanente kahit may pagbabago sa pangalan o pag-aari ng barko. Ang mga bandilang barko ng North Korea ay pinintahan ang panagalan ng mga barko at IMO numero kahit bawal, para itago ang tunay na ka-arian at ipasa nila na iyon ay panibagong barko. Tulad ng nabanggit sa ulat ng Marso 5, 2019 UNSC PoE, ang UN-tinalagang *Yuk Tung* ay nakikibahagi sa sasakyang pang-gagaya sa pamamagitan ng pagpapadala ng maling AIS at ginamit ang numero ng IMO ng ibang barko.
- **Barko-sa-Barko Lipatan:** ang isang barko-sa-barko lipatan ay ang paggalaw ng karga mula sa isang barko patungo sa isa pa habang nasa dagat, sa halip na gawain sa daungan. Ang barko-sa-barko lipatan ay maaring itago ang pinagmulan o patutunguhan ng inilipat na karga. Ang North Korea ay nagpapatakbo ng 28 plota ng tangke na may kakayahang makilahok sa barko-sa-tangke lipatan ng produktong pinong petrolyo, at hindi bababa sa 33 barko na may kakayahang magdala ng karbon. Tingnan ang mga dugtong 2, 4, at 5 para sa may kahalagahang listahan ng mga pangalan at mga numero ng IMO ng mga barko, kahit ang mga pangalan ay maaring magbago at ang mga numero ay maaring palabuin dahil nais ng North Korea na itago ang kakilanlan ng mga barko na nakikibahagi sa ipinagbabawal na kalakalan. Ang mga sumusunod na mapa ay ipinapakita ang lugar na kung saan karaniwang nangyayari ang barko-sa-barko lipatan:

---

<sup>1</sup> Ang UNSC PoE report na inilathala noong Marso 5, 2019 ay maaaring Makita ditto: [https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718/panel\\_experts/reports](https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718/panel_experts/reports).

## North Korea Ship-to-Ship Transfer Areas



- **Hinuwarang Karga at Kasulatan ng Barko:** Kumpleto at tumpak na kasulatan sa pagpapadala ay mahalaga upang matiyak ang lahat ng partido sa isang transaksyon na mauunawaan ang mga partido, mga kagamitan, at mga sasakyang kasangkot sa isang naturing na kargamento. Ang mga resibo ng karga, sertifiko ng pinanggalingan, mga invoice, mga listahan ng pag-impake, patunay ng seguro, at mga listahan ng mga huling daungan ay mga halimbawa ng kasulatan na kadalasan ay kasama ng transaksyon sa pagpapadala. Ang North Korea ay palaging hinihiwaran itong mga kasulatan upang itago ang pinagmulan o patutunguhan ng karga.
- **Pagmamanipula ng AIS:** Ang mga bandilang-barko ng North Korea kung minsan ay minamanipula ang data na ipinapadala sa AIS. Ang ganitong pagmamanipula ay maaring kabilang ang pagpalit ng pangalan ng mga barko, numero ng IMO, Maritime Mobile Service Identities (MMSIs),<sup>2</sup> o iba pang natatanging inpormasyon sa pagkilala. Ang

<sup>2</sup> Ang mga barko ay gumagamit ng MMSI, na isang hanay ng siyam na tambilan na ipinapadala sa isang forma ng tambilan sa ibabaw ng radio frequency channel, para makilala ang mga istasyon ng barko, istasyon ng barko sa lupa, istasyon sa baybayin, istasyon ng baybayin sa lupa, at makisali sa mga tawag ng grupo.

taktikang ito ay maaaring itago ang susunod na daungan ng barko at iba pang kaalaman tungkol sa paglalayag.

**Ang mga sumusunod na graphic ay nagpapakita ng mga daungan, bago at pagkatapos ang barko-sa-barko lipatan ng pinong petrolyo.**



## **Mga Hakbang sa Pagpigil ng Panganib**

Ang mga panlilinlang na gawi ng North Korea ay nilayon upang maiwasan ang mga umiiral na mga pagbawal sa parusa na ginagamit ng industriya ng pagpapadala at iba pang mga aktor na kasangkot sa mga transaksyon na may kaugnayan sa pagpapadala, tulad ng kompanya ng seguro at mga institusyong pinansiyal. Ang mga sumusunod na hakbang ay maaring mabawasan ang mga panganib na ibinabanta ng mapanlinlang na mga gawi sa pagpapadala ng North Korea.

- **Saliksikin ang Kasaysayan ng Barko upang Makilala ang Karaniwang Pagpapatakbo ng AIS:** Bilang bahagi ng kanilang angkop na pagsisikap, ang mga partido na kasangkot sa supply chain ng mga pagpapadalang barko-sa-tangke ng pinong petrolyo - tagapagtutos ng petrolyo, kapitan ng barko, crew, broker, may-ari ng barko, mga tagapamahala, mga operator, at mga tagaseguro - ay dapat magsaliksik ng kasaysayan ng AIS ng sasakyang-dagat upang makatulong na matukoy kung ang sasakyang-dagat ay maaaring kasangkot sa mga ipinagbabawal na gawain. Ang mga partido na kasangkot sa pag-angat ng karbon sa Golpo ng Tonkin ay dapat magsagawa ng mga kahawig na hakbang.
- **Bantayan ang Pagtatakbo at Pagsisira ng AIS:** Ang mga rehistro ng barko, kompanya ng seguro, arkilahan, mga may-ari ng barko, mga tagapagbigay ng langis, at mga entity ng control ng port ng estado ay dapat isaalang-alang ang pagsisiyasat ng mga barko na lumilitaw na naka-off ang kanilang AIS habang tumatakbo sa lugar na nakapalibot sa Korean peninsula, sa Silangan China Sea, o sa Golpo ng Tonkin. Anumang iba pang mga palatandaan ng pagmamaniplula ng transponder ng AIS ay dapat ding isaalang-alang ng isang pulang bandila at ganap na sinisiyasat bago pumasok sa mga kontrata, patuloy na pagbibigay ng mga serbisyo sa, o makisama sa iba pang mga aktibidad ng ganitong mga sasakyang-dagat (kabilang ang pagproseso ng mga transaksyong pinansyal na may kaugnayan sa mga gawain ng barko). Ang mga tagapagbigay ng serbisyo ay dapat na subaybayan ang pagpapadala ng AIS ng mga barko na may kakayahang magdadala ng langis na nagpapatakbo sa East China Sea, o karbon sa Golpo ng Tonkin, at iba pang mga lugar kung saan nagaganap ang mga barko-sa-tangke lipatan. Dapat isaalang-alang ng mga tagapagbigay ng serbisyo ang pag-iiba ng mga kontrata upang ang pag-sisira o pagmamaniplula maging dahilan ng AIS para sa pagsisiyasat, na maaaring humantong sa pagwawakas ng mga serbisyo o kontrata kung matuklasan ang ipinagbabawal na gawain. Tinatanggap ng Estados Unidos ang mga aksyon ng pandaigdigang proteksyon at indemnity (P&I) na mga klub na nagbigay ng mga pahayag tungkol sa mga panganib ng pagpapadala sa North Korea na tahasan din na tandaan na ang seguro ay aalisin kung ang mga barko ay nakikibahagi sa mga gawaing ito, at hinihikayat ang lahat ng mga kaugnay na komersyal na entity na gawin din ang ganito.

- **Itaguyod ang Patuloy na mga Pagkalat ng Balita ng AIS:** Ang mga pamunuan ng kontrol ng estado ng Daungan sa East Asia at South Asia, kabilang ang Golpo ng Tonkin, ay dapat na ipaalala sa mga tangke ng langis at barko na nagdadala ng karbon na dumarating at iniwan ang kanilang mga hurisdiksyon ay kinakailangan upang mapanatili ang mga broadcast ng AIS. Ang paggawa nito ay nagtataguyod ng pagsunod sa International Convention for the Safety of Life at Sea (Pandaigdig na Convention para sa Kaligtasan ng Buhay sa Dagat), at sa mga pamunuan sa daungan sa mga lugar na iyon at dapat na paalalahanan ang mga barko na ang pagmamaniwala at pagsisira ng AIS ay mga pulang bandila para sa ipinagbabawal na gawain. Ang mga samahan ng industriya ng pagpapadala ay dapat ikalat ang pahintulot na ito sa mga kumpanya na kung saan sila nakikipag-ugnayan o lumilikha ng kanilang sariling pahayag at ipakalat sa kanilang mga miyembro.
- **Kadena ng Supply ng Petrolyo at Angkop na Sikap:** Himukin ang mga kumpanya ng langis na mag-utos sa mga nasa kadena ng supply na magsagawa ng angkop na pagsisikap upang matiyak na ang bawat tatanggap at mga counterparties ay hindi nagbibigay ng langis sa isang North Korean tanker, at i-utos na sila ay magsagawa ng mga end-use na pagsiyasat para sa mga barko na nagsasagawa ng barko-sa-barko lipatan, lalo na sa barko-sa-barko lipatan na nakilala sa graphic sa itaas.
- **Magsagawa ng Pananaliksik Bago Mag-Barko-sa-Barko Lipatan:** Ang mga tagapangasiwa ng barko na nagsasagawa ng mga pagpapadala sa barko-sa-barko sa lugar na naka-highlight sa graphic sa pahina 3 ay dapat magkaroon ng kamalayan sa mga potensyal para sa mga barko ng North Korea upang gumamit ng mga mapanlinlang na pamamaraan upang itago ang kanilang mga pagkakakilala, kabilang ang paggamit ng mga maling pangalan ng barko o mga numero ng IMO. Dapat tiyakin ng mga tagapangasiwa ng barko na napatunayan na nila ang pangalan ng barko, numero ng IMO, at bandila bago magawa ang naturang paglilipat, at tiyakin na mayroong layuning naayon sa batas ang negosyo para sa barko-sa-barko lipatan.
- **Suriin ang Lahat ng Naaangkop na Kasulatan sa Pagpapadala:** Ang mga tao at mga entity na nagpoproseso ng mga transaksyon na nauukol sa mga pagpapadala na maaaring may kinalaman sa mga barko o mga pagpapadala ng North Korea sa o mula sa North Korea ay dapat tiyakin na hinihiling at sinusuri nila ang kumpleto at tumpak na kasulatan sa pagpapadala. Ang ganitong kasulatan sa pagpapadala ay dapat palinawagin ang mga detalye ng nakababang paglalayag, kabilang ang barko, karga, pinagmulan, patutunguhan, at mga partido sa transaksyon. Ang anumang hudyat ng manipulahan ng kasulatan sa pagpapadala ay isang pulang bandila para sa potensyal na ipinagbabawal na gawain at dapat na ma-imbestigahan nang lubusan bago magpatuloy ang transaksyon. Bilang karagdagan, ang mga kasulatan na may kaugnay sa paglilipat ng barko-sa-barko

ay dapat ipakita na ang kalakip na mga kalakal ay naihatid sa daungan na nakalista sa kasulatan.

- **Malinaw na Komunikasyon sa Mga Pandaigdig na Kasosyo :** Hindi lahat ng mga partido sa isang transaksyon sa pagpapadala ay maaaring sumailalim sa parehong mga regulasyon ng parusa, kaya malinaw na komunikasyon ay isang kritikal na hakbang para sa mga pandaigdig na transaksyon. Ang malinaw na pakikipag-usap sa mga obligasyon sa parusa ng U.S. at UN at ang mga hakbang na kinakailangan upang matiyak ang pagsunod sa kanila sa mga partido na kasangkot sa isang transaksyon ay maaaring masiguro ang mas mabisang pagsunod sa mga kaugnay na mga programa sa parusa. Hinihikayat namin ang lahat ng partido na kasangkot sa industriya ng pagpapadala ay ibahagi ang pahintulot na ito sa mga nasa iyong supply chain.
- **Magkaunawaan sa Maaaring Mapagkukunan (Resources):** Mayroong ilang mga samahan na nagbibigay ng data sa pangkalal ng pagpapadala, tulad ng lugar ng barko, kaalaman ng pagpapatala ng barko, at kaalaman ng bandila ng barko. Ang datos na ito ay dapat na isama sa mahigpit na pagsisikap na kaugalian, kasama ang makukuhang impormasyon mula sa OFAC, ang UN, at ang Coast Guard, na nakabalangkas sa ibaba na parte ng "North Korea Sanctions Resources" ng pahintulot na ito.

### **Mga Multa para sa mga Pamunuan na naglalabag sa mga ng Parusa ng U.S. at UN**

Ang mga tao at mga nilalang (entities) na nakikibahagi sa mga unawaan sa negosyo na may kinalaman sa pagpapadala ay dapat magkaroon ng kamalayan sa mga malamang na kahihinatnan para sa pagdalo sa ipinagbabawal o maaring parusahang ugali.

Sinisiyasat ng OFAC ang mga maliwanag na paglabag sa mga tuntunin nito at nagsasagawa ng kapangyarihan sa pagpapatupad na nakabalangkas sa Mga Alituntunin sa Pagpapatupad ng Mga Patakaran na Pang-ekonomiya. Ang mga taong lumalabag sa mga babala ng U.S. na tungkol sa North Korea ay maaaring harapin ang mga parusa ng pera sa sibil at pag-uusig na kriminal. Ang bawat paglabag sa mga babala ng U.S. sa Hilagang Korea ay napapailalim sa isang sibil na multa na parusa ng hanggang sa mas malaki pa sa \$ 295,141 o dalawang beses na halaga ng kalakip na transaksyon.<sup>3</sup> Tingnan ang Resource Center ng OFAC para sa karagdagang kaalaman tungkol sa mga kapangyarihan ng pagpapatupad ng OFAC, Mga Alituntunin sa Pagpapataw ng Economic Sanctions, mga bagong parusa sa sibil, at iba pang mga pagkilos sa pagpapatupad.

Ang UNSCR na may kaugnayan sa DPRK ay nagbibigay din ng iba't ibang mekanismo para masiguro ang pagsunod sa mga obligasyon ng UNSCR. Ang Komisyon ng UNSC 1718 ay maaaring mangailangan na ang isang Bansang Miyembro na magparehistro ng isang barko na itinalaga ng UN para sa paglilitis ng parusa at maaari ring utusan ang mga Bansang Miyembro na magbawal sa pagpasok ng kanilang mga daungan. Kung may mga makatwirang dahilan upang

---

<sup>3</sup> Kasangayon sa Federal Civil Penalties Inflation Adjustment Act Improvements Act of 2015, Sec. 701 of Public Law 114-74 (FCPIA), na binago noong Marso 19, 2018, binago ng OFAC ang halaga ng pinakamahigpit ng multang civil doon sa hindi sumunod sa International Economic Emergency Powers Act sa halagang \$295,141 o dalawang beses na halaga ng kalakip na transaksyon, at babaguhin itong halagang ito taon-taon.



maghinala na ang isang barko ay nagdadala ng ipinagbabawal na kargamento ng UN, ang isang estado ng miyembro ng UN ay maaaring siyasatin ang barko sa mga mataas na dagat na may pahintulot ng estado ng bandila, maaari ring idirekta ng Estado ng bandila ang barko upang magpatuloy sa isang partikular na daungan para sa inspeksyon. Ang mga barko na ang pagpaparehistro ay hindi maaaring kumpirmahin o hindi registerado ng estado ng bandila ay maaaring ituring bilang isang barko na walang nasyonalidad at sasailalim sa mga batas ng bansa na nagsasagawa ng inspeksyon.

### **Resources ng Babala sa North Korea**

Para sa mga katanungan o alalahanin na may kaugnayan sa mga regulasyon at mga kinakailangan ng mga babala ng OFAC, kabilang ang pagbubunyag ng isang potensyal na paglabag sa mga regulasyon ng babala sa U.S., mangyaring makipag-ugnayan sa Compliance Hotline ng OFAC sa 1-800-540-6322 o sa pamamagitan ng [OFAC\\_Feedback@treasury.gov](mailto:OFAC_Feedback@treasury.gov). Upang magpasok ng isang kahilingan para sa isang partikular na lisensya ng OFAC, tingnan ang <https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>.

Ang IHS Maritime ang tagapamahala ng scheme ng pagmamarka ng IMO. Para sa pagpapatunay ng mga numero ng IMO para sa mga isa at isang barko, maaari mong makita ang umiiral na mga numero ng IMO sa <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>. Ang IHS Maritime ay maaaring makipag-ugnay sa pamamagitan ng email sa mailto: <mailto:ship.imp@ihs.com> o sa sumusunod na address: IHS Maritime, Sentinel House, 163 Brighton Road, Surrey CR5 2YH, United Kingdom.

Ang U.S. Coast Guard, sa koordinasyon sa U.S. Department of State, ay nagpapanatili ng isang listahan ng mga sasakyang-dagat na hindi papahintulutang pumasok sa lahat ng mga port ng U.S. alinsunod sa Pamagat III ng Pagtatanggol sa mga Kaaway ng Amerika sa pamamagitan ng Batas ng Pangangasiwa. Ang listahan na ito ay pana-panahong na-a-update at matatagpuan dito: <http://www.nvmc.uscg.gov/CAATSA.aspx>. Ang listahan na ito ay hiwalay mula sa na pinananatili ng OFAC o inilarawan sa Annex 2. Para sa mga katanungan tungkol sa listahan, mangyaring tawagan o i-e-mail ang Headquarters Control Division ng Port ng Estado ng US Coast Guard sa [portstatecontrol@uscg.mil](mailto:portstatecontrol@uscg.mil).

Upang mag-ulat ng mga potensyal na paglabag sa pagpapadala ng UN na may kaugnayan sa Hilagang Korea, kabilang ang mga pinaghihinalaang pagpapadala ng barko sa tangke kasama ang mga sasakyang-flag ng North Korea na lumalabag sa mga kinakailangan ng UN, mangyaring e-mail: [DPRKcargo@state.gov](mailto:DPRKcargo@state.gov).

## ANNEX 1

### **Pangkalahatang-ideya ng mga Pananagutan na nauugnay sa Maritime Industry**

Ang mga insurer, registro ng bandila, mga kompanya ng pagpapadala, mga institusyong pinansyal, at iba pa na kasangkot sa mga transaksyon na may kaugnayan sa pagpapadala ay maaaring sumailalim sa isa o higit pang mga babala na nauugnay sa Hilagang Korea. Ang isang mataas na antas ng pangkalahatang-ideya ng mga pagbabawal na ito ay sumusunod, ngunit ang lahat ng mga tao at mga nilalang na sinusuri ang pahintulot na ito ay hinihimok na matiyak na lubos nilang nauunawaan ang lahat ng mga obligasyon sa mga babala na tungkol sa kanilang mga gawain. Pakitandaan na ang bahagi na ito ay kasalukuyang pinaka-bagong pahintulot -ito ang pinaka-up-to-date na patalastas ay matatagpuan sa mga website na nakalista sa mga talababa sa ibaba.

#### Ipinagbabawal ng Estados Unidos, bukod sa iba pang mga bagay: <sup>4</sup>

- Anumang mga transaksyon o mga pakikitungo na kinasasangkutan ng ari-arian o mga interes sa ari-arian ng Gobyerno ng North Korea o ng Partido ng Manggagawa ng Korea;
- Direkta o hindi direktang pag-export at angkat sa o mula sa North Korea ng halos lahat ng mga kalakal, serbisyo, at teknolohiya;
- Ang mga vessel na tumawag sa isang daungan sa North Korea sa nakaraang 180 araw, at mga vessel na nagsasagawa ng isang barko-sa-barko lipatan na may ganitong sasakyang-dagat sa nakaraang 180 araw, mula sa isang daungan sa Estados Unidos;
- at Ang pagpaparehistro ng isang barko sa North Korea, pagkuha ng awtorisasyon para sa isang barko upang magpalipad ng bandila ng North Korea, at pagmamay-ari, pagpapaupa, pagpapatakbo, at para matiyak ang anumang barko na may bandila ng North Korea.

---

<sup>4</sup> Ang pagbabawal na ito ay patungkol sa mga transaksyon ng isang U.S. na tao o sa loob ng Estados Unidos, kasama na ang mga bagay na pumasok sa sistema ng pananalapi sa U.S. Dagdag pa, ang dokumentong ito ay para ipaliwanag lamang at walang kaugnayan sa batas. Ang dokumentong ito ay hindi suplemento o binabago ang batas ng karapatan, Executive orders (E.O.s), o regulasyon. Para sa karagdagang detalye ng pagbabawal ng OFAC na may kinalaman sa North Korea, tingnan [www.treasury.gov/ofac](http://www.treasury.gov/ofac)

Ang United Nations ay nag-aatas sa mga Kasaping Bansa na ipagbawal, bukod sa iba pang mga bagay:<sup>5</sup>

- Pag-aari, pagpapaupa, pagpapatakbo, pag-charter, o pagbibigay ng pag-uuri ng barko, sertipikasyon o kaugnay na serbisyo at seguro o muling pagpapaseguro, sa anumang DPRK-flag, may-ari,-kontrolado, o -pinapatakpong sasakyang-dagat;
- Ang pagbibigay ng mga serbisyo ng seguro o ulit-seguro sa mga barko,sa mga Kasaping Bansa na may mga makatwirang dahilan upang maniwala na kasangkot sa mga gawain o sa transportasyon ng mga bagay na ipinagbabawal ng mga kaugnay na mga panukala;
- Ang pagbibigay ng bunkering o pagkumpuni ng mga barkong North Korean na pinaghihinalaang nagdadala ng mga ipinagbabawal na mga bagay;
- Ang mga barko-sa-barko lipatan sa o mula sa North Korea-flagged vessels ng anumang mga kalakal o bagay na ibinibigay, ibinebenta, o inilipat sa o mula sa North Korea; at
- Ang pagpasok ng daungan ng mga barko kung itinalaga ng (UNSC) o kung ang isang Bansa ay may impormasyon na nagbibigay ng mga makatwirang dahilan upang maniwala na ang sasakyang ito ay pag-aari, kontrolado, o pinamamahalaan ng mga tao o mga nilalang na itinalaga ng UNSC.

Habang ipinapatupad ng pamahalaang U.S. ang isang malawak na pagbabawal sa pag-angkat ng mga kalakal mula sa North Korea, hinihiling ng UN sa mga Kasaping Bansa na ipagbawal ang **pag-angkat** mula sa Hilagang Korea ng mga sumusunod:

- Karbon
- Tela
- Pagkaing dagat
- Iron at iron ore
- Lead at humantong ng mineral
- Copper
- Nikel
- Sink
- Ginto
- Silver
- Titan ng mineral
- Rare earth metals
- Vanadium ore
- Statues at monuments
- Maginoo na armas
- Mga produkto ng pagkain at agrikultura
- Makinarya

---

<sup>5</sup> Lahat ng miyembro ng UN ay merong legal na obligasyon na ipatupad ang panukala ng pahintulot na kailangan ng UNSCRs. Ang North Korea-related UNSCRs ay maaaring Makita sa the 1718 Sanctions Committee website at <https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>.

- Mga kagamitan sa elektrikal
- Lupa at bato, kabilang ang magnesia at magnesite
- Kahoy
- Mga Vessel
- Mga karapatan sa pangangisda

Sa katulad na paraan, habang ipinapatupad ng pamahalaan ng Estados Unidos ang isang malawakang pagbabawal sa pag-e-export ng mga kalakal sa North Korea mula sa Estados Unidos o ng mga tao ng U.S., hinihiling ng UN sa mga Kasaping Bansa na ipagbawal ang **pag-export** sa North Korea ng mga sumusunod na produkto:

- Pinong petrolyo \* (lampas sa 500,000 barrels / taon)
- Langis na krudo \* (lampas 4,000,000 barrels / taon)
- Aviation fuel (maliban sa gasolina na kinakailangan para sa isang sasakyang panghimpapawid upang bumalik sa North Korea)
- Rocket fuel
- Condensates at natural gas liquids
- Makinang pang-industriya
- Lahat ng mga sasakyan sa transportasyon (kabilang ang mga sasakyang de-motor, trak, tren, barko, sasakyang panghimpapawid, helicopter)
- Iron, bakal, at iba pang mga metal
- Maginoo na armas
- Ballistic missiles
- Mga sandata ng mass pagkawasak at mga bahagi
- Maluhong kalakal

*\* Ang anumang paglilipat sa ilalim ng taunang takda na itinatag ng UNSC (a) ay dapat na ganap na iulat sa 1718 Komite ng Sanctions sa loob ng 30 araw, (b) hindi dapat isasama ang anumang tao o nilalang na nauugnay sa mga programa ng nuclear o ballistic missile ng DPRK o iba pang mga UNSC- mga ipinagbabawal na gawain, at (c) ay dapat na tangi para sa mga layunin ng kabuhayan ng mga DPRK na nasyonal at walang kaugnayan sa pagbuo ng kabuhayan para sa mga programa ng nuclear o ballistic missile ng DPRK o iba pang mga gawain na ipinagbabawal ng UNSC. Kung ang alinman sa mga tatlong kundisyong ito ay hindi natutugunan, kahit na ang mga transaksyon sa ibaba ng awtorisadong taunang takda ay isang paglabag sa UNSCR 2397.*

Mga hakbang sa UNSC (na ipapatupad ng mga UN Member States):

*Mga aksyon sa mga matataas na dagat:*

- Siyasatin ang mga sisidlan na may pahintulot ng Estado ng bandila, sa mga mataas na dagat, kung ang pag-inspeksyon ng Estado ay may ikaalaman na nagbibigay ng mga makatwirang dahilan upang maniwala na ang sasakyang-dagat ay nagdadala ng ipinagbabawal na karga (**discretionary**);
- Mag-flag ng estado upang makikipagtulungan sa mga naturang inspeksyon (**discretionary**);
- I-flag ang estado sa direktang pinaghihinalaang mga barko upang magpatuloy sa angkop at maginhawang daungan para sa kinakailangang inspeksyon ng mga lokal na awtoridad kung ang estado ng bandila ay tumanggap pahintulutan ang pag-inspeksyon sa mga mataas na dagat (**sapilitan**).

*Mga aksyon sa loob ng teritoryal na dagat o sa loob ng mga daungan:*

- Sakupin, siyasatin, at i-freeze (ilalagay) ang anumang sisidlan sa mga daungan nito kung may mga makatwirang dahilan upang maniwala na ang isang barko ay nagdadala ng mga ipinagbabawal na bagay o kasangkot sa mga ipinagbabawal na aktibidad na kinasasangkutan ng North Korea (**sapilitan**);
- Sakupin, siyasatin, at i-freeze (ilalagay) ang anumang sasakyang saklaw sa hurisdiksyon nito sa teritoryal na tubig nito kung may mga makatwirang dahilan upang maniwala na ang barko ay nagdadala ng mga ipinagbabawal na bagay o nasasangkot sa mga ipinagbabawal na gawain na kinasasangkutan ng Hilagang Korea (**discretionary**);
- Siyasatin ang karga na papunta o mula sa North Korea sa pamamagitan ng dagat, panghimpapawid, tren, o kalsada (**sapilitan**).

*Mga aksyon sa mga mataas na dagat o sa mga teritoryal na tubig / mga daungan:*

- Sakupin at itapon ang anumang mga bagay na ang transportasyon nito ay ipinagbabawal ng UNSCR na natuklasan sa mga inspeksyon (**sapilitan**).

*Pagpaparehistro at iba pang bandila Mga responsibilidad ng Estado:*

- Kaagad na i-deregister ang isang barko kung ang Committee ng UNSC's 1718 na tumukoy ang isang barko sa pagtanggap sumunod sa direksyon ng bandila ng Estado upang pahintulutan ang pag-inspeksyon sa mataas na dagat o upang magpatuloy sa daungan ng inspeksyon. (**sapilitan**);
- Deregister, at pagtigil sa pagbibigay ng mga serbisyo ng pag-uuri para sa, anumang sasakyang may makatwirang dahilan na paniwalaan ng Estado ay kasangkot sa mga gawain, o mga bagay na inihatid, na ipinagbabawal ng mga UNSCR at upang deregister ang anumang daungan na pag-aari, pinatatakbo, o kinokontrol ng DPRK pati na rin tanggihan ang pagpaparehistro ng mga barko na deregisterado ng ibang mga estado ng estado o pagrehistro ng bandila para sa paglabag sa mga babala (**sapilitan**);
- Kaagad na i-deregister ang anumang barko na itinalaga ng 1718 Committee Sanctions (**sapilitan**).
- Kung ang mga barkong i-deregister na kasangkot sa UNSCR paglabag, ang pagpapatala ay dapat tandaan ang dahilan para sa deregistration bilang "paglabag sa resolusyon ng United Nations Security Council laban sa DPRK "sa sertipiko ng deregistration (**discretionary**)

### *Mga Panganib para sa mga Masters at Crews*

- Ang mga sasakyang-dagat ay maaari lamang i-flag sa ilalim ng isang Flag State sa isang pagkakataon at hindi maaaring baguhin ang bandila sa panahon ng isang paglalayag o habang nasa isang port ng tawag maliban sa kaso ng isang tunay na paglipat ng pagmamay-ari o pagbabago sa pagpaparehistro. Dapat ay may isang tunay na kaugnay sa pagitan ng Flag Estado at ang barko para sa wastong pagpaparehistro. Ang isang barko na nag-aangkin ng higit sa isang bandila ayon sa kaginhawahan ay hindi karapat-dapat sa pangangalaga ng anumang bandila at maaaring ituring bilang isang sasakyang-dagat na walang nasyonalidad at napapailalim sa hurisdiksyon ng anumang estado na nagsasagawa ng inspeksyon o pagsakay sa dagat o sa loob ng isang daungan. Sa katulad na paraan, ang isang sasakyang-dagat na gumagawa ng pag-angkin ng pagpapatala na hindi maaaring kumpirmahin ay maaring ituring na walang pambansa at napapailalim sa mga batas ng bansa na nagsasagawa ng inspeksyon.
- Ang mga masters at crews ay dapat magkaroon ng buong kumpiyansa sa kanilang mga may-ari, mga tagapamahala, at mga operator na ang kanilang mga sasakyang-dagat ay maayos na na-flag at pinananatili. Kapag kinakailangan ang pagpapatala, kaligtasan, pag-iwas sa polusyon, at mga sertipiko ng manning ay hindi tumutugma o ang kinakailangang Patuloy na Buod ng Pagsusulat ay hindi maayos, pinananatili, ang mga ito ay dapat na mga palatandaan ng babala sa master at crew na maaaring maghinala ang pagpaparehistro ng barko.
- Ang mga masters at crews na sadyang gumawa ng mga maling pag-angkin ng pagpaparehistro ay may pananagutan sa kanilang mga aksyon kabilang ang potensyal para sa pag-uusig o pagkilos laban sa kanilang mga kredensyal.

### *Mga panganib para sa pagmamay-ari at pamamahala*

- ang mga may-ari at tagapamahala ng mga sisidlan ay dapat magkaroon ng tamang dokumentong alam-inyong-customer para sa kanilang mga operator at charterer habang ang mga may-ari at tagapamahala ay ganap na mananagot para sa lahat ng mga aksyon na isinasagawa ng sasakyan pandagat.
- Ang mga may-ari, operator, at tagapamahala ay may pananagutan sa pagtiyak na ang kanilang mga sasakyang pan-dagat ay maayos na na-flag at sumusunod sa mga kinakailangan ng bandila ng Estado pati na rin ang pagtiyak ng pagpapatala ng barko, Continuous Synopsis Record, at iba pang kinakailangang mga sertipiko ay napapanahon. Ang mga sasakyang pan-dagat na hindi wasto o mapanlinlang na flag ay itinuturing na walang nasyonalidad at napapailalim sa mga batas ng isang bansa na nagsasagawa ng inspeksyon o pagsasakay.

## Mga Gawain na Maaaring Resulta sa Pagpapataw ng mga Babala

### Ang mga titulo ng OFAC sa ilalim ng mga batas ng Estados Unidos at mga Utos ng Tagapamahala:

Ang batas ng U.S. ay nangangailangan na ang gobyerno ng U.S. ay magpataw ng mga babala sa sinumang tao na tinutukoy na sadyang, direkta o hindi direkta:

- Magbigay ng malaking halaga ng gasolina o gamit, magbigay ng mga serbisyo ng bunkering, o pangasiwaan ang isang makabuluhang transaksyon o transaksyon upang mapatakbo o mapanatili ang isang sasakyang-dagat o sasakyang panghimpapawid na itinalaga sa ilalim ng E.O. o UNSCR, o nasa pag-aari o kinokontrol ng isang taong itinalaga sa ilalim ng E.O. na nauugnay sa North Korea E.O or UNSCR; or
- Iseguro, magparehistro, mapadali ang pagpaparehistro ng, o mapanatili ang seguro o pagpaparehistro para sa, isang sasakyang may-ari o kinokontrol ng Gobyerno ng North Korea.

Ang agresibong target ng gobyerno ng Estados Unidos para sa pagtatalaga ng sinumang tao, bukod sa iba pa, ay:

- Nakikibahagi sa isang makabuluhang pag-export o pag-angkat mula sa North Korea; o
- Nagpapatakbo ng industriya ng transportasyon sa North Korea.

Kung ang Kalihim ng Kaban ng Bayan, sa pagsasagunian sa Kalihim ng Estado, ay nagpasiya na ang isang dayuhang institusyong pinansyal ay sadyang nagsasagawa o nagpatupad ng isang makabuluhang transaksyon na may kaugnayan sa kalakalan na kasama ang North Korea, o sadyang sinasadya o nag-facilitate ng isang makabuluhang transaksyon sa ngalan ng isang taong naharang sa ilalim Ang mga utos ng Tagapamahala na may kaugnayan sa North Korea, ang institusyong iyon ay maaaring, bukod sa iba pang mga potensyal na paghihigpit, ay mawawala ang kakayahang magpanatili ng isang kasulatan na account sa Estados Unidos.

### Mga pagtatalaga ng UN:

Ang Konseho ng Seguridad o ang Komite ng Sanctions Itinatag Ayon sa UNSCR 1718 (ang 1718 Committee) ay maaaring italaga para sa mga naka-target na mga babala (asset freeze at, para sa mga tao, travel ban) anumang tao o nilalang na nakikibahagi sa o nagbibigay ng suporta para sa, kabilang ang sa pamamagitan ng iba pang mga ipinagbabawal na paraan, Ang nuclear-related na North Korea, iba pang mga sandata ng mass destruction-related at ballistic missile-related programs.

Bilang karagdagan, maaaring ilista ng Komite ng 1718 ang mga barko na may iba't ibang mga kahihinatnan na ipataw ng lahat ng mga Bansa ng Miyembro ng UN. Maaaring ilista ng Komite ng 1718 ang isang barko para sa isang pandaigdigang pagbabawal sa pagpasok ng duangan para sa pakikipagtulungan sa mga ipinagbabawal na gawain ng UNSCR na may kaugnayan sa North Korea o pagdadala ng mga ipinagbabawal na bagay mula sa DPRK, na pinahintulutan ng parapo 6 ng resolusyon ng UNSCR 2371 (2017). Ang Komite, na pinahintulutan ng parapo 12 ng resolusyon ng UNSCR 2321 (2016), ay maaari ring maglista ng mga barko para sa (a)

deflagging, (b) direksyon sa isang itinalagang daungan para sa inspeksyon at follow-on na aksyon, (c) , at/ o (d) isang freeze asset (impoundment).

Sa wakas, kapag ang Estado ay may impormasyon tungkol sa mga barko sa mga mataas na dagat na nagbibigay ng makatwirang dahilan upang maniwala na ang mga kargamento ng naturang mga sisidlan ay naglalaman ng mga bagay na ipinagbabawal ng supply, pagbebenta, paglilipat, o pag-export ng mga may-katuturang UNSCRs, at ang mga vessel ay hindi nakikisama, ang 1718 Komite ay maaaring kumuha ng iba't ibang mga aksyon. Kung ang Estado ng bandila ng barko ay hindi pumayag sa pag-iinspeksyon sa mga mataas na dagat o namamahala sa daungan upang magpatuloy sa angkop at maginhawang daungan para sa kinakailangang pagsisiyasat, o kung ang barko na tinatanggi ay sumunod sa direksyon ng bandila ng Estado upang pahintulutan ang inspeksyon mataas na mga dagat o upang magpatuloy sa naturang daungan, pagkatapos ay ang 1718 Committee ay dapat isaalang-alang ang pagtatalaga ng daungan para sa isang freeze asset at iba pang mga hakbang na awtorisado sa parapo 12 ng UNSCR 2321 (2016). Dagdag pa, kapag ang 1718 Komite ng Sanctions ay gumagawa ng pagtatalaga, ang may-katuturang Estado ng bandila ay dapat agad na deregister ang barko na iyon. Anumang Estado na hindi tumanggap ng pakikipagtulungan ng isang bandila Estado ng isang barko na pinaghihinalaang nagdadala ng ipinagbabawal na kargamento sa mga mataas na dagat ay dapat na agad na magsumite ng isang ulat sa 1718 Committee na naglalaman ng mga kaugnay na detalye tungkol sa insidente, ang barko at ang bandila Estado, na kung saan ang 1718 Ang komite ay mag-publish sa kanyang website sa isang regular na batayan.



## ANNEX 2

### North Korean Vessels na May kakayahang Makilahok sa Barko-sa-Tangke Lipatan ng Petrolyo

**TANDAAN:** Ang annex na ito ay hindi isang listahan ng mga babala o isang komprehensibong listahan ng mga barko na maaring magkaroon ng pakinabang ang mga taong naharang. Habang ang ilang mga vessels sa listahang ito ay maaaring ari-arian ng taong naharang na may interes, ang pagsasama ng isang sisidlan sa annex na ito ay hindi bumubuo ng pagpapasiya ng OFAC na ang sasakyang-dagat ay nakilala bilang ari-arian kung saan ang isang naharang na tao ay may interes. Maaaring matagpuan ang mga taong nasasakop sa mga babala sa Listahan ng Specialized Nationals at Blocked Persons ng OFAC (Listahan ng SDN) at iba pang mga listahan ng babala, na maaaring hanapin dito.

<u>Ship Name</u>	<u>IMO</u>
AN SAN 1	7303803
CHON MA SAN	8660313
CHON MYONG 1	8712362
CHONG RIM 3	8665131
JI SONG 6	8898740
KANG DONG	8977900
KU BONG RYONG	8983404
KUM PIT1	8613578
KUM UN SAN	8720436
MA DU SAN	8021579
MU BONG 1	8610461
MYONG RYU 1	8532413
NAM SAN 8	8122347
PAEK MA	9066978
PO CHON	8848276
	8705539
PU RYONG (aka KUM SUN UN	7389704
RYE SONG GANG 1	
SAEBYOL/aka /CHONG RIM 2	8916293
SAM JONG 1	8405311
SAM JONG 2	7408873

SAM MA 2	8106496
SONG WON	8613360
TONG HUNG 5	8151415
UN PHA 2	8966535
WAN HENG 11 (AKA KUM JIN GANG 3)	8791667
YU JONG 2	8604917
YU PHYONG 5	8605026
YU SON (aka Y CHUN)	8691702

### **ANNEX 3**

#### **Patnubay para sa mga Kasaping Bansa at Industriya upang Iwasan ang mga labag sa batas na Pangkaragatang Kalakal ng North Korea**

##### **Mga Bansa ng Miyembro ng UN**

- Isama sa Mga Ulat sa Pambansang Pagpapatupad, tulad ng kinakailangan sa ilalim ng mga kaugnay na UNSCRs, kaalaman tungkol sa kung paano ang mga Kasaping Bansa ay nagpapatupad ng port entry ban, deflagging, at mga obligasyon ng freeze obligasyon, kung naaangkop.
- Himukin ang mga samahan sa industriya ng pagpapadala upang ipalaganap ang pagpapayo na ito sa mga miyembro, o mag-draft ng isang katulad na payo at ipalaganap iyon sa mga miyembro.
- Himukin ang mga ahensyang nangngangalaga ng ipakita ang patnubay na ito sa kanilang mga tanggapan para sa mga malamang na maging miyembro ng crew upang suriin.

##### **Oil Companies at Refineries**

- Ang mga pandaidig na mangangalakal at mga kumpanya sa supply chain na nagdadala ng langis sa mga tangke na tumatakbo sa Silangang Dagat China, ay dapat magsagawa ng pananaliksik sa kasaysayan ng AIS ng mga sisidlan na magdadala ng kanilang produkto upang matukoy kung ang barko ay may isang pattern ng disability o pagmamaniipula ng AIS, na maaaring magpahiwatig ng paglahok sa mga ipinagbabawal na gawain.
- Ang mga mangangalakal na pandaigdig, at mga kumpanya sa kadena ng supply na nagbibigay ng langis sa mga tanker na tumatakbo sa Silangang dagat China Sea, dapat ay may kaalaman sa panghuling gumagamit ng kanilang mga produkto.

- Ang pagpapaunlad ng produktong petrolyo, pagpipino at produkto at paggawa ng mga kumpanya ay dapat isama ang isang “switch-off clause” ng AIS at screening ng AIS sa mga kontrata para sa mga sasakyang pan-dagat na nasa panganib at tumatakbo sa mga kaugnay na rehiyon

### **Maritime Insurance Companies**

- Ang mga kompanya ng seguro ay dapat, bilang bahagi ng proseso ng angkop na pagsisikap bago ibigay ang pagsaklaw at sa pagtatanghal ng isang paghahabol mula sa isang sakop na barko, pag-aralan ang kasaysayan ng AIS ng mga sasakyang nagdadala ng langis at na nagpapatakbo sa East China Sea upang matukoy kung ang sasakyang-dagat ay may isang pattern ng disablement o manipulasyon ng AIS, na maaaring magpahiwatig ng paglahok sa mga gawaing ipinagbabawal
- Dapat isaalang-alang ng mga kompanya ng seguro ang pagpasok ng kontraktwal na wika na nagsasabing ang hindi pagpapagana o pagmamaniplula ng AIS ay isang indikasyon ng potensyal na ipinagbabawal na gawain at ito ay batayan para sa pagsisiyasat, na maaaring humantong sa pagbawi ng mga serbisyo kung ang gawain na ipinagbabawal ay natuklasan.
- Proteksyon at Indemnity insurance at mga kompanya ng reinsurance ay dapat magsama ng "AIS switch-off clause" at screening ng AIS sa mga kontrata para sa mga sasakyang pan-dagat na may panganib na tumatakbo sa mga kaugnay na rehiyon.

### **Port State Control Authority (sa Southeast Asia at East Asia)**

- Bilang bahagi ng normal na komunikasyon ng control ng port ng estado, paalalahanan ang mga oil tanker na darating at iwanan ang kanilang mga hurisdiksyon sa kinakailangan upang mapanatili ang mga broadcast ng AIS, alinsunod sa International Convention para sa Kaligtasan ng Buhay sa Dagat, at paalalahanan ang mga barko na ang pagmamaniplula at kakulangan sa AIS ay isang red flag na tagapagpahiwatig ng ipinagbabawal na gawain.

### **Mga Samahan sa Industriya ng Pagpapadala**

- I-kalat ang payo na ito sa mga miyembro o lumikha ng isang katulad na tagapagpayo at ipalaganap sa mga miyembro, upang taasan ang kamalayan ng mapanlinlang na mga gawi ng North Korea at ang mga paraan upang mapigilan ang mga panganib ng paglahok sa mga ipinagbabawal na mga gawain sa pagpapadala.

### **Flag Registries**

- Ang paggamit ng mga panlilinlang na pagkakakilanlan ng barko ay nagpapahina sa epektibong pagpapatupad ng mga resolusyon ng UN Security Council na potensyal na nagpapahina sa isang rehistro ng Flag State kung hindi ito tumpak na i-verify ang pagkakakilanlan ng isang sasakyang naglalayong i-reflag sa pagpapatala nito.

- Dapat i-verify ng Flag Registry ang mga numero ng mga vessel ng IMO kapag tumatanggap ng aplikasyon para sa pagpaparehistro. Ang mga numero ng IMO ay maaaring ma-verify sa module ng GISIS Ship and Company Particulars. Kung hindi malinaw na tumutugma ang numero ng IMO at pangalan ng barko, ang karagdagang imbestigasyon ay dapat isagawa bago magparehistro ng barko. Sa partikular, ang pagtanggap ng Flag State ay dapat makipag-ugnayan sa dating Flag State upang kumpirmahin ang impormasyon ng application at ang inilalabas na paglabas nito mula sa pagpapatala.
- Inirerekomenda na ang tumatanggap ng pagsuri ng Estado ng Flag at kumpirmahin ang Patuloy na Pagsusulat ng Buod sa kasalukuyang Flag State bago makumpleto ang pagpaparehistro. Kaugnay ng kasalukuyang mga Flag State ay ipinaaalala sa kanilang tungkulin sa ilalim ng SOLAS chapter XI - 1 regulasyon 5.8, upang magpadala sa tatanggap na pangangasiwa ng Estado ng Flag ang isang kopya ng Patuloy na Buod ng Pagsusulat na sumasaklaw sa panahon kung saan ang barko ay **nasa ilalim ng kanilang** hurisdiksyon, kasama ang anumang Tuluy-tuloy na Buod mga Kasulatan na dating ibinigay sa barko ng ibang mga Estado.
- Dapat ring repasuhin ng Estado ng Prospective Flag ang Listahan Babala ng UN Security Council na mahahanap sa webpage sa <https://scsanctions.un.org/search/>
- Ang mga flag registries ay dapat, bilang bahagi ng proseso ng kinakailangang kasipagan sa mga bagong petisyon para sa pagpaparehistro at para sa mga barko na nasa registry na, pag-aralan ang kasaysayan ng AIS ng mga barko na nagdadala ng langis at na nagpapatakbo sa Silangang Dagat China, upang malaman kung ang barko ay may isang pattern ng disablement o manipulasyon ng AIS, na maaaring magpahiwatig ng paglahok sa mga gawaing ipinagbabawal.
- I-publish ang mga pangalan at mga IMO numero ng mga vessel na tinanggihan ang pagpaparehistro o naging de-registered para sa mga kaugnayan sa North Korea na ipinagbabawal na mga gawain sa pagpapadala, upang malaman ng ang iba pang mga flag registries.
- I-publish at ikalat ang mga pangalan at mga numero ng IMO ng mga vessel na naging de-registered o kung saan ang anumang pagpapatala ay tinanggihan ang pagpaparehistro, upang ang iba pang mga flag registries ay maaring magkaroon ng kamalayan.
- Kapag yong deregistering vessels na kasangkot sa mga paglabag sa UNSCR, ang pagpapatala ay dapat tandaan ang dahilan para sa deregistration bilang "paglabag sa mga resolusyon ng Security Council ng United Nations laban sa DPRK" sa sertipiko ng deregistration.

#### ANNEX 4

#### Mga Sasakyang Pandagat (Vessel) na Naniniwala na Nakipag-ugnayan sa Barko-sa-Barko Lipatan sa mga tangke ng North Korea

**TANDAAN:** Ang annex na ito ay hindi isang listahan ng mga babala o isang komprehensibong listahan ng mga barko na maaring magkaroon ng pakinabang ang mga taong naharang. Habang ang ilang mga vessels sa listahang ito ay maaaring ari-arian ng taong naharang na may interes, ang pagsasama ng isang sisidlan sa annex na ito ay hindi bumubuo ng pagpapasiya ng OFAC na ang sasakyang-dagat ay nakilala bilang ari-arian kung saan ang isang naharang na tao ay may interes. Maaaring matagpuan ang mga taong nasasakop sa mga babala sa Listahan ng Specialized Nationals at Blocked Persons ng OFAC (Listahan ng SDN) at iba pang mga listahan ng babala, na maaaring hanapin dito.

<u>Ship Name</u>	<u>IMO</u>	<u>Flag State</u>
Bintang CHAN FONG	77066157 7350260	Hindi Kilala Togo
JIN HYE aka PEARL 1	8518572	Sierra Leone
KATRIN (formerly :D1325:GOLDEN)	8712790	Panama
KINGSWAY (Formerly: BILLIONS NO 18	9191773	Hindi Kilala
KOTI	9417115	Panama / Togo
LUNIS 920089 MIN NING DE YOU 078	Unknown	Republika ng Korea

		Hindi Kilala
NEW REGENT	9078191	Panama
NYMEX STAR	9003550	Hindi Kilala
OU YANG JI XIANG (formerly:HATCH:KOYA)	9396878	Hindi Kilala
SEA TANKER II	9664483	Singapore
SHANG YUAN BAO	8126070	Hindi Kilala
SUBBLIC (formerly XIN YUAN 18)	8126082	Togo
TANTAL 8907670		Russia
TIANYOU	8817007	Sierra Leone
VITYAZ	8125703	Russia
YUK TUNG	9030591	Hindi Kilala

## ANNEX 5

### Mga Sasakyang Pandagat na maaring nagpadala ng Karbon galing sa North Korea simula Agosto 5, 2017

**TANDAAN:** Ang annex na ito ay hindi isang listahan ng mga babala o isang komprehensibong listahan ng mga barko na maaring magkaroon ng pakinabang ang mga taong naharang. Habang ang ilang mga vessels sa listahang ito ay maaaring ari-arian ng taong naharang na may interes, ang pagsasama ng isang sisidlan sa annex na ito ay hindi bumubuo ng pagpapasiya ng OFAC na ang sasakyang-dagat ay nakilala bilang ari-arian kung saan ang isang naharang na tao ay may interes. Maaaring matagpuan ang mga taong nasasakop sa mga babala sa Listahan ng Specialized Nationals at Blocked Persons ng OFAC (Listahan ng SDN) at iba pang mga listahan ng babala, na maaaring hanapin dito.

<u>Ship Name</u>	<u>IMO</u>	<u>Flag State</u>
ANSHUN	9634359	Hindi Kilala
ASIA BRIDGE	8916580	Togo
ASIA HONOR	8405220	Hindi Kilala
CHONG BONG	8909575	North Korea
DAE BONG 1	8408193	North Korea
DONG FENG 6	9008201	Hindi Kilala
FENG SHUN	9097032	Hindi Kilala
FLOURISHING	842131	Hindi Kilala
FOREVER LUCK	9003653	Hindi Kilala
GOO RYONG	8201870	North Korea
HAE SONG 1	8995990	North Korea

HO CHON GANG	841528	North Korea
HUA FU	9020003	Hindi Kilala
HUNG BONG 3	8603286	North Korea
JA RYOK	9826952	North Korea
JANG UN	8822260	North Korea
JI NAM SAN	9114555	North Korea
JI SONG 15	9004671	North Korea
JIA FENG	913651541	Togo
JON SUNG 7	8511251	North Korea
K.MORNING	9021576	North Korea
KA RIM CHON	8314811	North Korea
KAL MA	8503228	North Korea
KO SAN	9110236	North Korea
KUM DAE	9020223	North Korea
KUM SAN BONG	8810384	North Korea
LUCKY STAR	9015278	Togo
MAN CHUNG1	8406858	North Korea
MYONG SIN	9045182	North Korea
NAM DAE CHON	9138680	North Korea
NORTHERN LUCK	9061227	North Korea
ORIENT SHENYU	8671611	Hindi Kilala
ORIENTAL TREASURE	9115028	Hindi Kilala
PAEK YANG SAN	9020534	North Korea
PETREL 8	9562233	Hindi Kilala
PHO PHYONG	8417962	North Korea
RICH GLORY	8649905	Sierra Leone
RYON HWA 2	8415433	North Korea
RYON HWA 3	8312227	North Korea
SEA STAR 3	8319005	North Korea
SO BAEK SAN	8658267	North Korea
SU SONG	9024889	North Korea
TAE YANG	8306929	North Korea
TALENT ACE	9485617	Hindi Kilala
THAE PHYONG SAN	9009085	North Korea
THAE SONG	8748713	North Korea
TONG SAN 2	8937675	North Korea
UN BONG 2	8913186	North Korea
XIN GUANG HAI	9004700	Hindi Kilala