



خفر السواحل الأمريكي



وزارة الخزانة الأمريكية



وزارة الخارجية الأمريكية

## مذكرة إرشادية بشأن العقوبات على كوريا الشمالية

صدرت بتاريخ: 21 مارس/ آذار، 2019

العنوان: إرشادات محدثة بشأن التعامل مع ممارسات كوريا الشمالية المتعلقة بالشحن غير المشروع

يقوم مكتب مراقبة الأصول الأجنبية التابع لوزارة الخزانة الأمريكية، بالتعاون مع وزارة الخارجية الأمريكية وخفر السواحل الأمريكي، بتحديث المذكرة الإرشادية التي نُشرت بتاريخ 23 فبراير/شباط 2018. توفر هذه المذكرة الإرشادية معلومات جديدة بخصوص ممارسات كوريا الشمالية المخادعة المتعلقة بالشحن، وتوجيهات إضافية حول كيفية تقليص التعرض لمخاطر المشاركة في هذه الممارسات، ورسمًا جديدًا يوضح موانئ رسو معينة، وثلاثة ملاحق جديدة. توصي حكومة الولايات المتحدة كافة الأطراف التي لها علاقة بصناعة النقل البحري والجهات التجارية ذات الصلة - يشمل ذلك ملاك السفن، ومدراءها، ومشغليها، وسماسرتها، والجهات المعنية بتسجيل جنسية السفن، وشركات البترول، ومشغلي الموانئ، وشركات الشحن، ومزودي خدمات التصنيف، وشركات التأمين، والمؤسسات المالية - أن يكونوا على دراية بالممارسات المنصوص عليها في هذه المذكرة الإرشادية وذلك لكي يطبقوا تدابير الرقابة الملائمة الكفيلة بالتعرف على ممارسات كوريا الشمالية المتعلقة بالشحن غير المشروع.

بالرغم من العقوبات الصارمة التي فرضتها الولايات المتحدة والأمم المتحدة على كوريا الشمالية، لا زالت كوريا الشمالية تنهرب من العقوبات، خاصة من خلال النقل غير المشروع للبترول المكرر والفحم من سفينة إلى أخرى. استلمت موانئ كوريا الشمالية في عام 2018 ما لا يقل عن 263 شحنة ناقلة من البترول المكرر التي تم شراءها عبر عمليات النقل من سفينة إلى أخرى والمحظورة من قبل الأمم المتحدة. إذا كانت هذه الناقلات محملة بالكامل عند تسليمها، لكانت كوريا الشمالية قد استوردت 3.78 مليون برميل، أو أكثر بسبعة أضعاف ونصف من الكمية المسموح بها من البترول المكرر (أي، 500000 برميل في السنة) بموجب قرار مجلس الأمن الدولي رقم 2397.

علاوة على استمرار الاستيراد غير المشروع للبترول المكرر، استأنفت كوريا الشمالية تصدير الفحم في خليج تونكين. يحظر قرار مجلس الأمن الدولي رقم 2371، الذي أُعتمد في شهر أغسطس/آب 2017، شراء الفحم الذي يعود منشأه إلى كوريا الشمالية، ويُقر قرار مجلس الأمن الدولي رقم 2397، الذي أُعتمد في شهر ديسمبر/كانون الأول عام 2017، بأن عائدات تجارة كوريا الشمالية في السلع القطاعية، التي تشمل الفحم، تسهم في برامج الأسلحة النووية والقذائف الباليستية التابعة للنظام. سوف تستمر الولايات المتحدة في استخدام سلطات العقوبات الخاصة بها لاستهداف الأشخاص في مختلف الصناعات، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر صناعة النقل البحري، الذين يعززون خطط كوريا الشمالية غير المشروعة لتوليد الإيرادات التي تمّول برامج الأسلحة النووية والقذائف الباليستية للنظام.

تحتوي هذه المذكرة الإرشادية الآن على خمسة ملاحق، ثلاثة منها جديدة. يقدم الملحق الأول لمحة عامة عن عقوبات الولايات المتحدة والأمم المتحدة ذات الصلة بصناعة النقل البحري، ويضم قائمة غير حصرية بالأسس التي يمكن بموجبها للأشخاص أن يتعرضوا لعقوبات من قبل مكتب مراقبة الأصول الأجنبية التابع لوزارة الخزانة الأمريكية. يضم الملحق الثاني قائمة محدثة بـ 28 ناقلة تابعة لكوريا الشمالية يُعرف عنها بأنها قادرة على الانخراط في عمليات نقل المنتجات البترولية المكررة، وغيرها من السلع المحظورة، من سفينة إلى أخرى. الملحق الثالث الجديد يقدم توجيهات محددة للدول الأعضاء بالأمم المتحدة والجهات الصناعية الفاعلة ذات الصلة حول أفضل الممارسات لتجنب الانخراط في أنشطة غير مشروعة ذات صلة بكوريا الشمالية. يضم الملحق الرابع الجديد قائمة بـ 18 سفينة يُعتقد أنها انخرطت في عمليات نقل غير مشروعة من سفينة إلى أخرى للبتروول المكرر مع سفن نقل البتروول التابعة لكوريا الشمالية. يقدم الملحق الخامس الجديد قائمة بـ 49 سفينة يُعتقد أنها قامت بتصدير فحم يعود منشأه إلى كوريا الشمالية.

لقد أوضحت الولايات المتحدة، إلى جانب أستراليا وكندا وفرنسا وإيطاليا واليابان والمملكة المتحدة هذه الممارسات الخادعة في المنظمة البحرية الدولية (IMO) لجذب انتباه جميع الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية إلى ممارسات الشحن الخادعة هذه، ولتذكير جميع الدول الأعضاء بالمتطلبات والإرشادات الواردة في صكوك المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة. وأصدرت المنظمة البحرية الدولية بناء على ذلك التعميم رقم (MSC.1/Circ. 1602) في 5 مارس/ آذار، 2019 للفت انتباه جميع الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة الآخرين المعنيين بالصناعة البحرية إلى الممارسات الخادعة لكوريا الشمالية. وترجو الولايات المتحدة من كافة الدول الأعضاء بالأمم المتحدة، وسلطات المراقبة من قبل دولة الميناء، والجهات المعنية بتسجيل جنسية السفن أن يقدموا هذه المذكرة الإرشادية لكل الأشخاص المعنيين الخاضعين لسلطتهم.

### ممارسات الشحن المخادعة التي تستخدمها كوريا الشمالية

فيما يلي الأساليب التي تستخدمها كوريا الشمالية وغيرها من الجهات الفاعلة غير المشروعة للتعتيم على هوية السفن والشحنات، بما في ذلك المنشأ والمقصد:

- **تعطيل النظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS):** النظام الآلي لتحديد الهوية (AIS) هو نظام مقبول عالمياً يتعلق بالسلامة والملاحة البحرية ويرسل، كحد أدنى، عبر موجات راديو عالية التردد، هوية السفينة وبيانات ملاحية ومواقعية محددة. تشترط الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار على فئات معينة من السفن المبحرة في رحلات دولية أن تكون بها أنظمة بث تلقائية. السفن التجارية التي تحمل علم كوريا الشمالية كثيراً ما تعطل بشكل متعمد أجهزة الإرسال والاستقبال بالنظام الآلي لتحديد الهوية (AIS) لحجب تحركاتها. وعلى نحو مماثل، عادة ما تقوم السفن التي تُجري معها كوريا الشمالية عمليات النقل من سفينة إلى أخرى بتعطيل النظام الآلي لتحديد الهوية (AIS) لتجنب اكتشافها لغرض تسهيل التجارة غير المشروعة. هذا الأسلوب، سواء استخدمته السفن التي تحمل علم كوريا الشمالية أو سفن دول أخرى تشارك في التجارة مع كوريا الشمالية، يُعتبر إنذاراً بنشاط غير مشروع محتمل، إذ أنه يُعتبر خرقاً للوائح الدولية وعادة ما يتم القيام به لإخفاء منشأ أو وجهة شحنة تتعلق بكوريا الشمالية. اصدر فريق خبراء لجنة العقوبات المنشأة بموجب قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1718 تقريره في 5 مارس/ آذار 2019 وهو يوصي بأن تُدرج شركات التأمين وإعادة التأمين المعنية بالحماية والتعويض وشركات التجارة في منتجات البتروول وإعادة تكريره وانتاجه "بنداً

يخص إيقاف تشغيل النظام الآلي لتحديد الهوية" واجراء فحص للنظام الآلي لتحديد الهوية وذلك في العقود الخاصة بالسفن المعرضة للخطر العاملة في المناطق المعنية.<sup>1</sup>

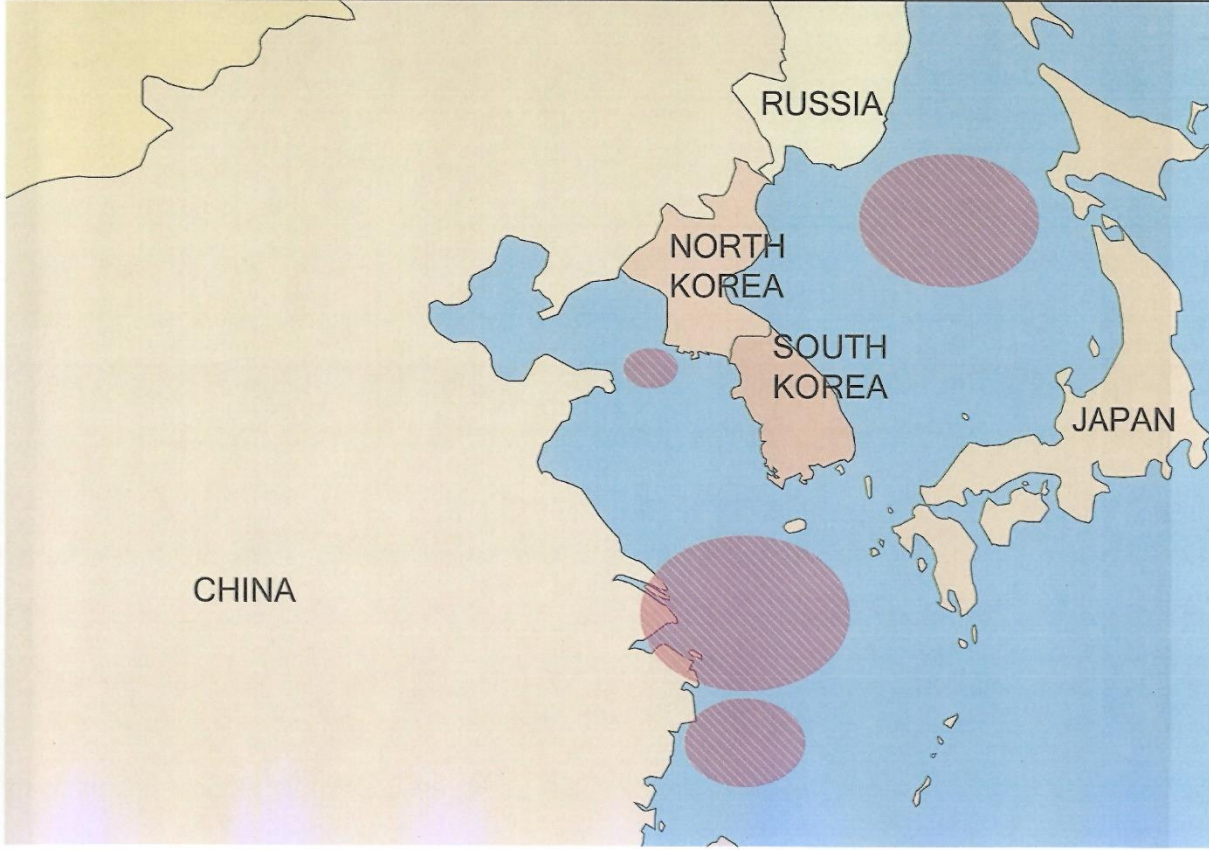
- **التغيير البنوي لهوية السفينة:** يُشترط على السفن البحرية التي تستوفي عتبات حمولة معينة أن تعرض اسمها والرقم الذي عينته لها المنظمة البحرية الدولية (رمز فريد لتعريف السفينة مكون من سبعة أرقام) في مكان ظاهر إما على هيكل السفينة أو فوقها. من المفترض أن يكون رقم السفينة المعين من قبل المنظمة البحرية الدولية رقماً دائماً بغض النظر عن تغيير ملكية السفينة أو اسمها. السفن التي تحمل علم كوريا الشمالية قامت بشكل غير قانوني بتغطية أسماء السفن والأرقام المعينة من قبل المنظمة البحرية الدولية بالطلاء لإخفاء هوياتها ولكي تظهر باعتبارها سفن مختلفة. وكما ذكر في تقرير فريق خبراء مجلس الأمن الدولي الصادر في 5 مارس/ آذار 2019، فإن سفينة *يوك تونغ (Yuk Yung)* المدرجة من قبل الأمم المتحدة قد شاركت في عملية انتحال هوية سفينة ثانية من خلال ارسال هويتها المزيفة عبر النظام الآلي لتحديد الهوية (AIS)، واستخدمت رقم المنظمة البحرية الدولية الخاص بسفينة أخرى.

- **عمليات النقل من سفينة لأخرى:** عملية النقل من سفينة لأخرى هي نقل الشحنة من سفينة لأخرى اثناء وجودهما في البحر بدلا من الميناء. عمليات النقل من سفينة لأخرى يمكن أن تُخفي منشأ البضاعة المنقولة أو وجهتها. تشغل كوريا الشمالية اسطولاً يضم ما لا يقل عن 28 ناقلة قادرة على الانخراط في عمليات النقل من سفينة لأخرى للمنتجات البترولية المكررة، وما لا يقل عن 33 سفينة قادرة على نقل الفحم. برجاء الرجوع إلى الملاحق 2 و4 و5 للاطلاع على قوائم ذات صلة بأسماء السفن والأرقام المعينة لها من قبل المنظمة البحرية الدولية، رغم أن الأسماء عُرضة للتغيير، كما أنه يمكن التعتيم على أرقام المنظمة البحرية الدولية إذ أن كوريا الشمالية تسعى لإخفاء هوية السفن المنخرطة في التجارة غير المشروعة. تبين الخريطة التالية المكان الذي عادة ما تحدث به عمليات نقل البترول المكرر من سفينة لأخرى:

<sup>1</sup> يمكن الاطلاع على تقرير فريق خبراء لجنة العقوبات المنشأة بموجب قرار مجلس الأمن الدولي والمنشور في 5 مارس/ آذار 2019 على الموقع:

[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

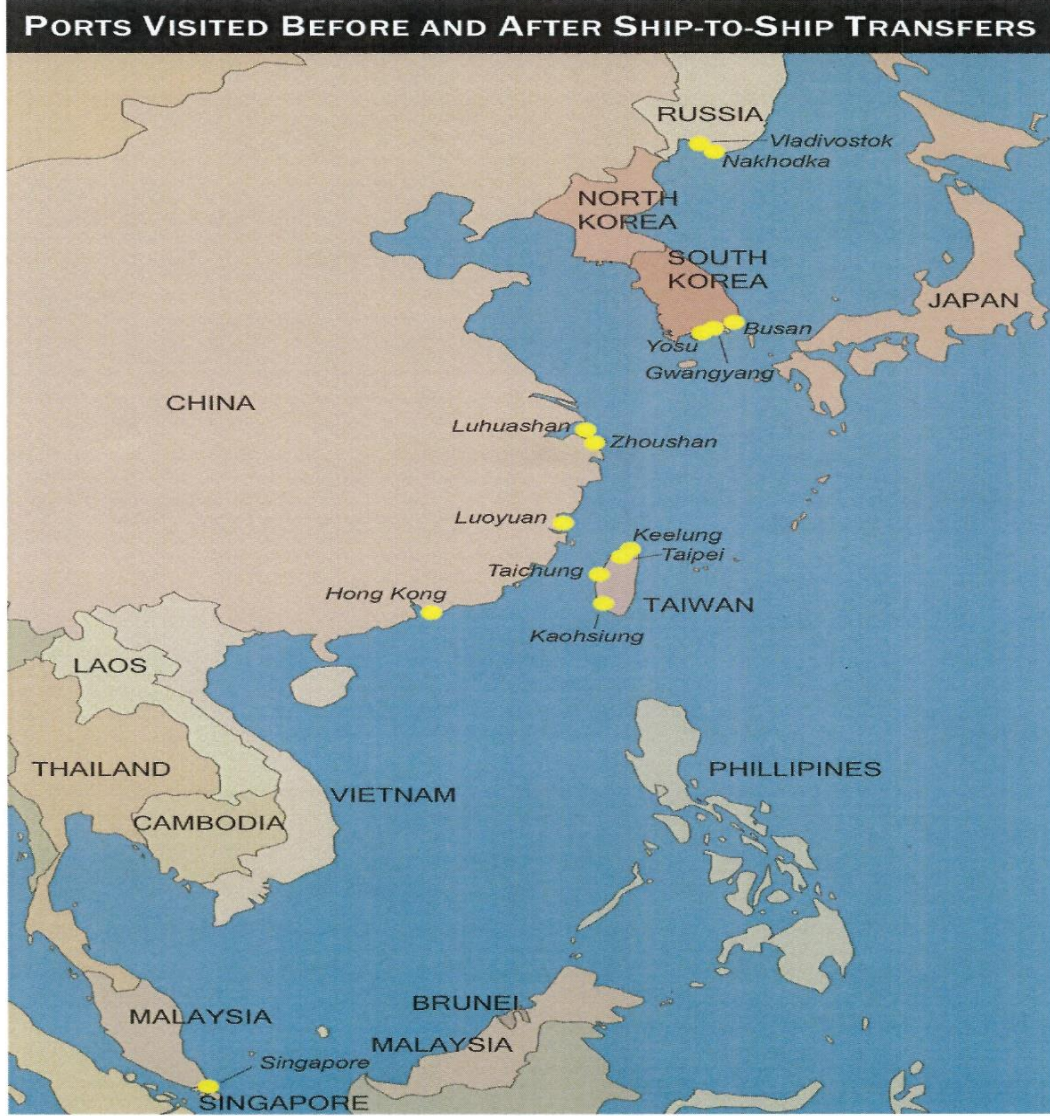


- تزوير مستندات الشحن والسفينة: تُعتبر المستندات الكاملة والدقيقة للشحن أمراً بالغ الأهمية لضمان فهم كافة أطراف المعاملة للأطراف والسلع والسفن المشاركة في شحن معينة. تُعتبر سندات الشحن، وشهادات المنشأ، والفواتير، وقوائم التعبئة، واثبات التأمين، وقوائم موانئ الرسو الأخيرة أمثلة على الوثائق التي عادة ما ترافق معاملة الشحن. عادة ما تزور كوريا الشمالية هذه المستندات لإخفاء منشأ الشحن أو وجهتها.

- التلاعب بالنظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS): السفن التي تحمل علم كوريا الشمالية تتلاعب أحياناً بالبيانات التي تُبث عبر النظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS). قد يشمل هذا التلاعب تغيير أسماء السفن، أو الأرقام المعينة من قبل المنظمة البحرية الدولية، أو هويات الخدمات البحرية المتنقلة

(MMSIs)<sup>2</sup> أو غير ذلك من معلومات التعريف الفريد. يمكن لهذا الأسلوب أن يخفي ميناء الرسو التالي للسفينة أو غير ذلك من المعلومات المتعلقة برحلتها.

**يوضح الرسم التالي موانئ الرسو قبل وبعد عمليات نقل البترول المكرر من سفينة لأخرى:**



### **تدابير تقليص المخاطر**

تهدف ممارسات كوريا الشمالية المخادعة إلى التحايل على تدابير الرقابة المتعلقة بالامتثال للعقوبات الحالية والتي تستخدمها صناعة النقل البحري وغيرها من الجهات الفاعلة المشاركة في تعاملات متعلقة بالشحن،

<sup>2</sup> تستخدم السفن هوية الخدمات البحرية المتنقلة (MMSIs)، وهي سلسلة من تسعة أرقام تُرسل بشكل رقمي عبر قناة تردد راديوي من أجل التحديد الفريد لمحطات السفينة، والمحطات الأرضية للسفينة، والمحطات الساحلية، والمحطات الأرضية الساحلية، وكذلك للمشاركة في المكالمات الجماعية.

مثل شركات التأمين والمؤسسات المالية. يمكن للتدابير التالية أن تقلص المخاطر التي تشكلها ممارسات الشحن المخادعة من قبل كوريا الشمالية:

- **البحث في تاريخ السفينة للتعرف على التلاعب المنتظم بالنظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS):** كجزء من إجراءات العناية الواجبة، يجب على الأطراف المشاركة في سلسلة التوريد الخاصة بعمليات نقل البترول المكرر من سفينة إلى سفينة - مزودي البترول، وقباطنة السفن، والطاقم، والسماصرة، وأصحاب السفن، والمدراء، والمشغلين، وشركات التأمين - أن يبحثوا في تاريخ النظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS) للمساعدة في تحديد ما إذا كان من المحتمل أن السفينة مشاركة في أنشطة غير مشروعة. يجب على الأطراف المشاركة في استيراد الفحم في خليج تونكين أن تتخذ تدابير مماثلة.

- **مراقبة السفن للتعرف على التلاعب بالنظام الآلي لتحديد هوية السفن (AIS) وتعطيله:** يجب على الجهات المعنية بتسجيل السفن، وشركات التأمين، ومستأجري السفن، وملاك السفن، ومزودي البترول، وجهات رقابة الدولة على الموانئ البحرية أن تأخذ بالاعتبار التحري عن السفن التي يبدو أنها قد أوقفت تشغيل النظام الآلي لتحديد هوية السفن (AIS) أثناء الإبحار في المنطقة المحيطة بشبه الجزيرة الكورية، أو في بحر الصين الشرقي، أو في خليج تونكين. يجب أيضاً النظر في أية علامات أخرى للتلاعب في أجهزة الإرسال والاستقبال بالنظام الآلي لتحديد هوية السفن (AIS) باعتبارها إنذاراً، وأن يتم التحري عنه بشكل كامل قبل إبرام عقود مع مثل هذه السفن، أو الاستمرار في تزويد الخدمات لها، أو الانخراط في أنشطة أخرى معها (بما في ذلك معالجة تعاملات مالية تتعلق بأنشطة السفينة). يجب على مزودي الخدمات أن يراقبوا البيانات التي يبثها النظام الآلي لتحديد هوية السفن (AIS) في السفن القادرة على نقل البترول وتعمل في بحر الصين الشرقي، أو القادرة على نقل الفحم في خليج تونكين، والمناطق الأخرى التي تحدث بها عمليات النقل من سفينة لأخرى. يجب على مزودي الخدمة النظر في تعديل العقود بحيث تنص على أن تعطيل النظام الآلي لتحديد هوية السفن (AIS) أو التلاعب به سوف يشكل أساساً لإجراء تحقيق قد يؤدي إلى إيقاف الخدمات المقدمة أو إلغاء العقود إذا تم تحديد وجود نشاط غير مشروع. وترحب الولايات المتحدة بالإجراءات التي اتخذتها نوادي الحماية والتعويض (P&I clubs) الدولية التي أصدرت تعميمات حول مخاطر الشحن بكوريا الشمالية والتي تشير أيضاً صراحة إلى أنه سيتم سحب التأمين إذا شاركت السفن في هذه الأنشطة، وتُشجع جميع الكيانات التجارية المعنية على أن تفعل نفس الشيء.

- **تشجيع البث المستمر للنظام الآلي لتحديد هوية السفن (AIS):** يجب على سلطات المراقبة من قبل دولة الميناء في شرق آسيا وجنوب شرق آسيا، بما في ذلك خليج تونكين، تذكير ناقلات النفط والسفن التي تنقل الفحم، والتي تصل إلى نطاق سلطتها أو تغادر منها، بالشرط المتعلق بالإبقاء على بث النظام الآلي لتحديد هوية السفن (AIS). إن القيام بذلك يعزز الامتثال للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، ويجب على سلطات المراقبة من قبل دولة الميناء في هذه المناطق أن تذكّر السفن بأن التلاعب بالنظام الآلي لتحديد هوية السفن (AIS) وتعطيله يُعتبران إنذاران بنشاط غير مشروع. يجب على جمعيات صناعة النقل البحري أن تعمم هذه المذكرة الإرشادية على الشركات التي تتعامل معها أو أن تنشئ نسختها الخاصة وتعممها على أعضائها.

- **العناية الواجبة من قبل سلسلة توريد النفط:** تشجيع شركات النفط على أن تفرض على الشركات العاملة في سلسلة التوريد اتخاذ إجراءات العناية الواجبة لضمان عدم قيام كل مستلم والاطراف الأخرى بتوفير النفط لناقلة نفط كورية شمالية، وأن تفرض عليها إجراء عمليات فحص بشأن الاستخدام النهائي بالنسبة للسفن التي تقوم بعمليات نقل من سفينة إلى أخرى، خاصة في منطقة النقل من سفينة إلى أخرى المُحددة في الرسم أعلاه.
- **إجراء بحث قبل عمليات النقل من سفينة لأخرى:** يجب على مشغلي السفن التي تجري عمليات نقل من سفينة لأخرى في المنطقة الموضحة بالرسم على صفحة 3 أن يكونوا على دراية باحتمال استخدام سفن كوريا الشمالية لممارسات مخادعة لإخفاء هوياتها، ويشمل ذلك استخدام أسماء مزيفة للسفن أو أرقام مزيفة للمنظمة البحرية الدولية. يجب على مشغلي السفن أن يتأكدوا من أنهم قد تحققوا من اسم السفينة، والرقم المعين من قبل المنظمة البحرية الدولية، والعلم، قبل أن ينخرطوا في عملية النقل هذه، والتأكد من وجود غرض تجاري مشروع لعملية النقل من سفينة لأخرى.
- **مراجعة كافة وثائق الشحن المنطبقة:** يجب على الأفراد والجهات التي تُجري تعاملات تتعلق بشحنات من المحتمل أن تنطوي على سفن تحمل علم كوريا الشمالية، أو على شحنات إلى كوريا الشمالية أو منها، أن يتأكدوا من أنهم قد طلبوا وراجعوا مستندات شحن مكتملة ودقيقة. ويجب على وثائق الشحن هذه أن تعكس تفاصيل الرحلة الأساسية، بما في ذلك السفينة، والشحنة، والمنشأ، والوجهة، وأطراف المعاملة. يُعتبر وجود أي مؤشر للتلاعب في مستندات الشحن بمثابة إنذار بوجود نشاط غير مشروع محتمل ويجب التحري عنه بشكل كامل قبل الاستمرار في المعاملة. علاوة على ذلك، يجب أن تبرهن المستندات المتعلقة بالنقل من سفينة لأخرى على أن السلع الأساسية قد سُلمت إلى الميناء المذكور بالمستندات.
- **التواصل الواضح مع الشركاء الدوليين:** قد لا تخضع كافة أطراف معاملة الشحن لنفس نظم العقوبات، لذلك يُعتبر التواصل الواضح خطوة في غاية الأهمية بالنسبة للتعاملات الدولية. يمكن أن يؤدي إبلاغ الأطراف المشاركة في معاملة ما، بشكل واضح، بالالتزامات المتعلقة بعقوبات الولايات المتحدة والأمم المتحدة والخطوات المطلوبة لضمان الامتثال لها، إلى ضمان امتثال أكثر فعالية لبرامج العقوبات ذات الصلة. نحن نشجع كافة الأطراف المشاركة في صناعة النقل البحري أن تتقاسم هذه المذكرة الإرشادية مع الجهات العاملة في سلسلة الإمداد التابعة لها.
- **الاستفادة من الموارد المتاحة:** هناك العديد من المنظمات التي توفر بيانات الشحن التجاري، مثل موقع السفينة، ومعلومات تسجيل السفينة، ومعلومات عن علم السفينة. يجب دمج هذه البيانات في ممارسات إجراءات العناية الواجبة، بالإضافة إلى المعلومات المتاحة من مكتب مراقبة الأصول الأجنبية بوزارة الخزانة الأمريكية، والأمم المتحدة، وخفر السواحل، وذلك على النحو المبين أدناه في قسم "موارد بشأن العقوبات على كوريا الشمالية" في هذه المذكرة الإرشادية.

## عقوبات لانتهاك نظم عقوبات الولايات المتحدة والأمم المتحدة

يجب على الأفراد والجهات المشاركة في تعاملات متعلقة بالشحن أن تكون على دراية بالعواقب المحتملة للانخراط في سلوك محظور أو يستوجب فرض عقوبات.

يحقق مكتب مراقبة الأصول الأجنبية في الانتهاكات الواضحة للوائح ويمارس سلطة الإنفاذ على النحو المحدد في "إرشادات إنفاذ العقوبات الاقتصادية" الخاصة به. من الممكن أن يتعرض الأشخاص الذين ينتهكون العقوبات الأمريكية بشأن كوريا الشمالية لعقوبات مالية مدنية وملاحقة قضائية جنائية. يخضع كل انتهاك للعقوبات الأمريكية المفروضة على كوريا الشمالية لعقوبة مالية مدنية تصل إلى 295,141 دولار أو ضعف قيمة المعاملة الأساسية، أيهما أكبر.<sup>3</sup> طالعوا [OFAC's Resource Center](#) (مركز موارد مكتب مراقبة الأصول الأجنبية) للحصول على مزيد من المعلومات عن سلطات الإنفاذ لدى مكتب مراقبة الأصول الأجنبية، وإرشادات إنفاذ العقوبات الاقتصادية، والعقوبات المدنية الأخيرة، وغير ذلك من إجراءات الإنفاذ.

توفر أيضا قرارات مجلس الأمن الدولي المتعلقة بجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية آليات متعددة لضمان الامتثال لالتزامات قرارات مجلس الأمن الدولي. ويجوز للجنة المنشأة بموجب قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1718 أن تطلب من دولة عضو إلغاء تسجيل سفينة مدرجة من قبل الأمم المتحدة لتهربها من العقوبات، كما يجوز لها أيضا أن تصدر توجيهات للدول الاعضاء بمنع دخول السفينة إلى موانئها. وإذا كانت هناك أسباب معقولة للشك في أن سفينة ما تحمل شحنة محظورة من قبل الأمم المتحدة، يجوز أن تقوم دولة عضو في الأمم المتحدة بتفتيش السفينة في أعالي البحار بموافقة دولة العلم. ويجوز لدولة العلم أيضا أن توجه السفينة بالإبحار إلى ميناء معين لتخضع للتفتيش. ويجوز معاملة السفن التي لا يمكن التأكد من تسجيلها، أو التي تم إلغاء تسجيلها بواسطة دولة العلم، كسفينة بدون جنسية وتخضع لقوانين الدولة التي تجري التفتيش.

### موارد خاصة بالعقوبات على كوريا الشمالية

إذا كانت لديكم أسئلة أو مخاوف تتعلق بلوائح وشروط عقوبات مكتب مراقبة الأصول الأجنبية، بما في ذلك الكشف عن انتهاك محتمل للوائح عقوبات الولايات المتحدة، يرجى الاتصال بالخط الساخن للامتثال التابع لمكتب مراقبة الأصول الأجنبية على الرقم 1-800-540-6322 أو عبر البريد الإلكتروني [OFAC\\_Feedback@treasury.gov](mailto:OFAC_Feedback@treasury.gov). لتقديم طلب للحصول على رخصة معينة من مكتب مراقبة الأصول الأجنبية، طالعوا الصفحة <https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>

مؤسسة IHS Maritime (أي اتش إس البحرية) هي من تدير نظام ترقيم السفن التابع للمنظمة البحرية الدولية. للتحقق من أرقام المنظمة البحرية الدولية لسفن فردية معينة، يمكنكم العثور على الأرقام الحالية للمنظمة البحرية الدولية على الصفحة <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>. يمكن الاتصال بمؤسسة IHS Maritime على البريد الإلكتروني <mailto:ship.imp@ihs.com> أو على

<sup>3</sup> وفقاً لقانون عام 2015 بشأن التحسينات على القانون الفدرالي لتعديل العقوبات المدنية وفقاً للتضخم، القسم 701 من القانون العام 114-74 (FCPIA)، بصيغته المعدلة بتاريخ 19 مارس/أذار 2018، عدل مكتب مراقبة الأصول الأجنبية الحد الأقصى لمبالغ العقوبات المدنية التي تُفرض على انتهاكات قانون الصلاحيات الاقتصادية في حالات الطوارئ الدولية إلى 295,141 دولار أو ضعف قيمة المعاملة الأساسية، وسوف يعدل هذه المبالغ سنوياً.



العنوان التالي: IHS Maritime, Sentinel House, 163 Brighton Road, Surrey CR5 2YH, United Kingdom.

يحتفظ خفر السواحل الأمريكي، بالتنسيق مع وزارة الخارجية الأمريكية، بقائمة بالسفن التي سيُمنع دخولها إلى كافة موانئ الولايات المتحدة عملاً بالعنوان III من قانون مواجهة خصوم أمريكا من خلال العقوبات. يتم تحديث هذه القائمة بشكل دوري وتوجد على الموقع:

<http://www.nvmc.uscg.gov/CAATSA.aspx> . هذه القائمة منفصلة عن تلك التي يحتفظ بها مكتب مراقبة الأصول الأجنبية أو الموضحة بالملحق 2. إذا كانت لديكم أسئلة بخصوص هذه القائمة، يرجى الاتصال بإدارة رقابة الدولة على الموانئ البحرية بالمقر الرئيسي لخفر السواحل الأمريكي أو إرسال بريد إلكتروني إلى [portstatecontrol@uscg.mil](mailto:portstatecontrol@uscg.mil).

للإبلاغ عن انتهاكات محتملة لقرارات الأمم المتحدة المتعلقة بالشحن من وإلى كوريا الشمالية، بما في ذلك العمليات المشتبه فيها للنقل من سفينة لأخرى مع سفن تحمل علم كوريا الشمالية بشكل مخالف لشروط الأمم المتحدة، يرجى إرسال بريد إلكتروني إلى: [DPRKcargo@state.gov](mailto:DPRKcargo@state.gov).

## الملحق 1

### لمحة عامة عن العقوبات المتعلقة بصناعة النقل البحري

من المحتمل أن تكون شركات التأمين، والجهات المعنية بتسجيل جنسية السفن، وشركات الشحن، والمؤسسات المالية، وغيرهم من المشاركين في تعاملات تتعلق بالشحن، عرضة لواحدة أو أكثر من محظورات العقوبات المتعلقة بكوريا الشمالية. فيما يلي لمحة عامة عالية المستوى عن هذه المحظورات، ولكننا نشجع كافة الأفراد والجهات التي تطلع على هذه المذكرة الإرشادية أن يتأكدوا من فهمهم التام لكافة التزامات العقوبات المتعلقة بأنشطتهم. يرجى العلم بأن المعلومات الواردة بهذا القسم حديثة حتى تاريخ هذه المذكرة الإرشادية - يمكن الاطلاع على أحدث المعلومات على المواقع الالكترونية المذكورة في الحواشي أدناه.

تحظر الولايات المتحدة، ضمن أمور أخرى، ما يلي<sup>4</sup>:

- أية تعاملات أو صفقات تنطوي على ممتلكات أو مصالح في ممتلكات حكومة كوريا الشمالية أو حزب العمال الكوري؛
- الصادرات إلى كوريا الشمالية والواردات منها، المباشرة أو غير المباشرة، مما يقارب جميع السلع والخدمات والتكنولوجيا؛
- السفن التي رست على أحد الموانئ في كوريا الشمالية خلال الـ 180 يومًا السابقة، والسفن التي انخرطت في عمليات نقل من سفينة إلى أخرى مع هذه السفينة في الـ 180 يومًا السابقة، من الرسو بميناء في الولايات المتحدة؛ و
- تسجيل سفينة في كوريا الشمالية، والحصول على تصريح لسفينة لتحمل علم كوريا الشمالية، وامتلاك وتأجير وتشغيل وتأمين أية سفينة ترفع علم كوريا الشمالية.

تطلب الأمم المتحدة من الدول الأعضاء أن تحظر ما يلي، من بين أشياء أخرى<sup>5</sup>:

- امتلاك، أو استئجار، أو تشغيل، أو تأجير، أو توفير تصنيف أو ترخيص أو تقديم خدمات ذات صلة وتأمين أو إعادة تأمين لأية سفينة تحمل علم كوريا الشمالية أو تمتلكها كوريا الشمالية أو تهيمن عليها أو تشغلها؛
- توفير خدمات تأمين أو إعادة تأمين لسفن يكون لدى الدول الأعضاء سبب معقول للاعتقاد بأنها كانت منخرطة في أنشطة محظورة أو في نقل مواد محظورة من قبل القرارات ذات الصلة؛

<sup>4</sup> تنطبق هذه المحظورات على التعاملات التي يجريها مواطن أمريكي أو تتم داخل الولايات المتحدة، ويشمل ذلك التعاملات التي تمر عبر النظام المالي الأمريكي. علاوة على ذلك، تُعتبر هذه الوثيقة توضيحية فقط وليس لها قوة القانون. لا تكمل هذه الوثيقة أو تعدل السلطات القانونية، أو الأوامر التنفيذية، أو اللوائح. لمزيد من المعلومات عن محظورات مكتب مراقبة الأصول الأجنبية المتعلقة بكوريا الشمالية، طالعوا الموقع [www.treasury.gov/ofac](http://www.treasury.gov/ofac)

<sup>5</sup> جميع الدول الأعضاء بالأمم المتحدة عليها التزام قانوني بتطبيق تدابير العقوبات المطلوبة بموجب قرارات مجلس الأمن الدولي. ويمكن الاطلاع على قرارات مجلس الأمن الدولي المتعلقة بكوريا الشمالية على الموقع الإلكتروني للجنة العقوبات المنشأة بموجب قرار مجلس الأمن رقم 1718: <https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>

- تزويد الوقود أو تقديم خدمات الصيانة لسفن كورية شمالية يُشتبه في أنها تحمل مواد محظورة؛
- عمليات النقل من سفينة إلى أخرى، من وإلى سفن تحمل علم كوريا الشمالية، لأية بضائع أو سلع يتم توحيدها أو بيعها أو نقلها إلى كوريا الشمالية أو منها؛ و
- دخول الموانئ للسفن إذا تم إدراجها من قبل مجلس الأمن الدولي أو إذا كان لدى إحدى الدول معلومات تشكل سبباً معقولاً للاعتقاد بأن السفينة مملوكة لأشخاص أو كيانات مدرجة من قبل مجلس الأمن أو يسيطرون عليها أو يشغلونها.

في حين تفرض حكومة الولايات المتحدة حظراً شاملاً على استيراد البضائع من كوريا الشمالية، تطلب الأمم المتحدة من الدول الأعضاء حظر استيراد الأشياء التالية من كوريا الشمالية:

- |                      |                               |                               |
|----------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| • الفحم              | • الفضة                       | • التربة والأحجار، بما في ذلك |
| • المنسوجات          | • ركاز التيتانيوم             | • أكسيد المغنسيوم             |
| • الأطعمة البحرية    | • فلزات الأتربة النادرة       | • (magnesia) و كربونات        |
| • الحديد وخام الحديد | • ركاز الفناديوم              | • المغنسيوم (magnesite)       |
| • الرصاص وخام الرصاص | • التماثيل والآثار            | • الأخشاب                     |
| • النحاس             | • الأسلحة التقليدية           | • السفن                       |
| • النيكل             | • المنتجات الغذائية والزراعية | • حقوق الصيد                  |
| • الزنك              | • الآلات                      |                               |
| • الذهب              | • المعدات الكهربائية          |                               |

على نفس الشاكلة، في حين تفرض حكومة الولايات المتحدة حظراً شاملاً على تصدير البضائع إلى كوريا الشمالية من الولايات المتحدة أو بواسطة مواطنين أمريكيين، تطلب الأمم المتحدة من الدول الأعضاء حظر تصدير المواد التالية إلى كوريا الشمالية:

- |                                 |  |  |
|---------------------------------|--|--|
| • الحديد والصلب والمعادن الأخرى | • المكثفات وسوائل الغاز الطبيعي  | • البترول المكرر* (أكثر من 500,000 برميل بالعام)                             |
| • الأسلحة التقليدية             | • الآلات الصناعية  | • البترول الخام* (أكثر من 4000,000 برميل بالعام)                             |
| • القذائف الباليستية            | • كافة مركبات النقل (تشمل السيارات، والشاحنات، والقطارات، والسفن، والطائرات، والطائرات المروحية) | • وقود الطائرات (باستثناء الوقود المطلوب لطائرة لكي تعود إلى كوريا الشمالية) |
| • أسلحة الدمار الشامل ومكوناتها |  | • وقود الصواريخ  |
| • السلع الكمالية                |  |  |

\*فيما يتعلق بأية تحويلات دون السقف السنوي الذي حدده مجلس الأمن: (أ) يجب الإبلاغ عنها بشكل كامل إلى لجنة العقوبات 1718 في غضون 30 يوماً، (ب) يجب ألا تشمل أي فرد أو كيان مرتبط ببرامج كوريا الشمالية النووية أو القذائف الباليستية أو غيرها من الأنشطة المحظورة من قبل مجلس الأمن الدولي، و (ج) يجب أن تكون حصرياً لأغراض معيشة مواطني كوريا الشمالية وغير ذات صلة بتوليد إيرادات لبرامج كوريا الشمالية النووية أو المتعلقة بالقذائف الباليستية أو أية أنشطة أخرى محظورة من قبل مجلس الأمن. إذا لم يتم استيفاء أي من هذه الشروط الثلاثة، فحتى التعاملات التي تقل عن السقف السنوي المسموح به تشكل انتهاكاً لقرار مجلس الأمن الدولي رقم 2397.

التدابير الصادرة عن مجلس الأمن الدولي (يتعين على الدول الأعضاء بالأمم المتحدة تطبيقها):

*الإجراءات في أعالي البحار:*

- تفتيش السفن بموافقة دولة العلم، في أعالي البحار، إذا كان لدى الدولة التي تُجري التفتيش معلومات تشكل سبباً معقولاً للاعتقاد بأن السفينة تحمل شحنة محظورة (حسب تقدير الدولة)؛
- تعاون دولة العلم مع هذا التفتيش (حسب تقدير الدولة)؛
- دولة العلم توجّه السفن المشبوهة بالتوجه إلى ميناء مناسب وملائم لإجراء التفتيش المطلوب بواسطة السلطات المحلية إذا رفضت دولة العلم السماح بإجراء التفتيش في أعالي البحار (إجباري).

*الإجراءات في البحار الإقليمية أو داخل الموانئ:*

- الحجز على أية سفينة وتفتيشها وإيقافها (حجزها) في موانئها عندما تكون هناك أسباب معقولة للاعتقاد بأن السفينة تنقل مواد محظورة أو كانت مشاركة في أنشطة محظورة تتعلق بكوريا الشمالية (إجباري)؛
- الحجز على أية سفينة خاضعة لنطاق اختصاصها وتفتيشها وإيقافها (حجزها) في مياهها الإقليمية عندما تكون هناك أسباب معقولة للاعتقاد بأن السفينة قد نقلت مواد محظورة أو كانت مشاركة في أنشطة محظورة تتعلق بكوريا الشمالية (حسب تقدير الدولة)؛
- تفتيش الشحنات المتوجهة إلى كوريا الشمالية أو القادمة منها عن طريق البحر أو الجو أو السكك الحديدية أو الطرق (إجباري).

*الإجراءات في أعالي البحار أو في المياه الإقليمية/الموانئ:*

- الحجز والتخلص من أية مواد يتم اكتشافها في التفتيش ويكون محظور نقلها وفقاً لقرار مجلس الأمن الدولي (إجباري).

*التسجيل وغيره من مسؤوليات دولة العلم:*

- الإلغاء الفوري لتسجيل السفينة إذا تم إدراج السفينة من قبل لجنة العقوبات المنشأة بموجب قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1718 لأنها رفضت الامتثال لتوجيهات دولة العلم بالسماح بالتفتيش في أعالي البحار أو التوجه لميناء لإجراء التفتيش (إجباري)؛
- إلغاء التسجيل والتوقف عن تقديم خدمات التصنيف لأية سفينة توجد لدى دولة العلم أسباب معقولة للاعتقاد بأنها شاركت في أنشطة أو نقلت مواد محظورة وفقاً لقرار مجلس الأمن الدولي، وإلغاء تسجيل أية سفينة تملكها كوريا الشمالية أو تشغلها أو تسيطر عليها، علاوة على رفض تسجيل السفن التي تم إلغاء تسجيلها بواسطة دول أخرى أعضاء أو بواسطة الجهات المعنية بتسجيل جنسية السفن، نظراً لانتهاكها للعقوبات (إجباري)؛
- الإلغاء الفوري لتسجيل أية سفينة تم إدراجها من قبل لجنة العقوبات 1718 (إجباري).
- عند إلغاء تسجيل السفن التي شاركت في انتهاكات لقرارات مجلس الأمن الدولي، يجب أن تذكر الجهات المعنية بالتسجيل أن سبب إلغاء التسجيل هو "انتهاك قرارات مجلس الأمن الدولي ضد جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية" وذلك في شهادة إلغاء التسجيل (حسب تقدير الدولة).

*المخاطر المتعلقة ببربابين السفن وطواقمها*

- لا يجوز أن ترفع السفينة إلا علماً واحداً لدولة علم واحدة في وقت واحد، ولا يجوز لها تغيير العلم خلال الرحلة أو أثناء تواجدها في ميناء الرسو، إلا في حالة النقل الفعلي للملكية أو تغيير التسجيل. ويجب أن يكون هناك رابط حقيقي بين دولة العلم والسفينة ليكون التسجيل صحيحاً. ولا يحق للسفينة التي ترفع أكثر من علم حسب ما يلائم ظروفها الحصول على الحماية من أي دولة علم ويجوز معاملتها كسفينة بدون جنسية وتكون خاضعة للولاية القضائية لأي دولة تُجري عملية التفتيش أو الصعود سواء في البحر أو داخل الميناء. وبالمثل، يجوز معاملة السفينة التي تدعى تسجيلاً لا يمكن تأكيده على أنها سفينة بدون جنسية وتكون خاضعة لقوانين الدولة التي تُجري عملية التفتيش.
- يجب أن يكون لدى ربابين السفن وطواقمها ثقة كاملة بملاكها ومدراءها ومشغليها بأن سفنهم ترفع اعلماً صحيحة ويتم ادامتها بشكل صحيح. وعندما لا تتطابق الشهادات المطلوبة الخاصة بالتسجيل والسلامة ومنع التلوث والتشغيل، أو عندما لا يتم إدامة السجل المطلوب الموجز المستمر للسفينة بشكل مناسب، فيجب أن تكون تلك مؤشرات تحذيرية للربان والطاقم بأن تسجيل السفينة قد يكون مشكوك فيه.
- يتحمل ربابين السفن وطواقمها الذين يقدمون عن قصد ادعاءات كاذبة عن التسجيل مسؤولية أفعالهم بما في ذلك احتمال الملاحقة القضائية أو اتخاذ إجراءات ضد أوراق اعتمادهم.

#### المخاطر المتعلقة بالملكية والإدارة

- يجب أن يكون لدى مُلاك السفن ومدراءها ووثائق "معرفة العميل" المناسبة فيما يتعلق بالمشغلين والمستأجرين لكون المُلاك والمدراء هم المسؤولون في نهاية الأمر عن جميع الأنشطة التي تقوم بها السفينة.
- إن المُلاك والمشغلين والمدراء مسؤولين عن التأكد من أن سفنهم ترفع الأعلام الصحيحة وتمتثل لمتطلبات دولة العلم، فضلاً عن التأكد من تحديث تسجيل السفينة، والسجل الموجز المستمر، وغير ذلك من الشهادات المطلوبة. ويجوز التعامل مع السفن التي ترفع أعلاماً بشكل غير صحيح أو احتيالي على أنها بدون جنسية وتخضع لقوانين الدولة التي تُجري عملية التفتيش أو الصعود.

#### الأنشطة التي قد تؤدي إلى فرض عقوبات:

##### عمليات الإدراج لمكتب مراقبة الأصول الأجنبية بموجب القوانين والأوامر التنفيذية الأمريكية:

- يفرض القانون الأمريكي على حكومة الولايات المتحدة أن تقوم بفرض عقوبات على أي شخص تقرر أنه قام عمداً، بشكل مباشر أو غير مباشر، بالآتي:
- توفير كمية كبيرة من الوقود أو الامدادات، أو تزويد خدمات الوقود، أو تسهيل صفقة أو صفقات كبيرة لتشغيل أو صيانة سفينة أو طائرة مدرجة بموجب أمر تنفيذي أو قرار لمجلس الأمن الدولي متعلق بكوريا الشمالية، أو مملوكة أو يسيطر عليها شخص مدرج بموجب أمر تنفيذي أو قرار لمجلس الأمن الدولي متعلق بكوريا الشمالية؛ أو
  - تأمين، أو تسجيل، أو تسهيل تسجيل، أو الإبقاء على تأمين أو تسجيل سفينة تملكها حكومة كوريا الشمالية أو تسيطر عليها.

تستهدف حكومة الولايات المتحدة أيضاً بالإدراج، وبشدة، أي شخص، ضمن آخرين، يقوم بالآتي:

- الانخراط في عملية تصدير كبيرة إلى كوريا الشمالية أو عملية استيراد كبيرة منها؛ أو
- العمل في صناعة النقل في كوريا الشمالية.

إذا قرر وزير الخزانة، بالتشاور مع وزير الخارجية، أن مؤسسة مالية أجنبية أجرت أو سهّلت بشكل متعمد صفقة كبيرة تتعلق بالتجارة مع كوريا الشمالية، أو أجرت أو سهّلت بشكل متعمد صفقة كبيرة بالنيابة عن شخص محظور بموجب أوامر تنفيذية تتعلق بكوريا الشمالية، يجوز أن تفقد هذه المؤسسة، ضمن قيود محتملة أخرى، القدرة على الإبقاء على حساب مراسلة في الولايات المتحدة.

#### عمليات الإدراج الخاصة بالأمم المتحدة:

يجوز لمجلس الأمن أو لجنة العقوبات المنشأة بموجب قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1718 (لجنة 1718) أن تُدرج بغرض عقوبات محددة الأهداف (تجميد الأصول و، بالنسبة للأفراد، حظر السفر) أي شخص أو جهة منخرطة في برامج كوريا الشمالية المتعلقة بالأسلحة النووية، أو المتعلقة بغيرها من أسلحة الدمار الشامل أو القذائف الباليستية، أو تقدم الدعم لهذه البرامج، بما في ذلك من خلال وسائل أخرى غير مشروعة.

علاوة على ذلك، يجوز للجنة 1718 أن تقوم بإدراج سفن مع عواقب متنوعة تقوم كافة الدول الأعضاء في الأمم المتحدة برفضها. يمكن للجنة 1718 أن تُدرج سفينة لحظر دخولها إلى الموانئ على مستوى العالم لانخراطها في أنشطة محظورة بموجب قرارات مجلس الأمن الدولي المتعلقة بكوريا الشمالية أو لقيامها بنقل مواد محظورة من كوريا الشمالية، وذلك عملاً بسلطتها وفق الفقرة 6 من قرار مجلس الأمن الدولي رقم 2371 (2017). يمكن للجنة أيضاً، عملاً بسلطتها وفق الفقرة 12 من قرار مجلس الأمن الدولي رقم 2321 (2016)، إدراج السفن لـ (أ) نزع العلم، (ب) التوجيه لميناء محدد لتفتيشها واتخاذ إجراءات المتابعة، (ج) حظر دخولها إلى الموانئ على مستوى العالم، و/أو تجميد الأصول (حجزها).

أخيراً، عندما يكون لدى الدول معلومات عن سفن في أعالي البحار وتشكل هذه المعلومات سبباً معقولاً للاعتقاد بأن شحنات هذه السفن تحتوي على مواد يُعتبر توريدها أو بيعها أو نقلها أو تصديرها محظوراً من قبل القرارات ذات الصلة الصادرة عن مجلس الأمن الدولي، وكانت السفن غير متعاونة، يجوز للجنة 1718 اتخاذ مجموعة متنوعة من الإجراءات. إذا لم توافق دولة العلم على تفتيش السفينة في أعالي البحار أو لم توجه السفينة للذهاب إلى ميناء مناسب وملائم لإجراء التفتيش المطلوب، أو إذا رفضت السفينة المعنية الامتثال لتوجيهات دولة العلم بالسماح بالتفتيش في أعالي البحار أو التوجه إلى الميناء المعين، تقوم لجنة 1718 بالنظر في إدراج السفينة لغرض تجميد الأصول وغير ذلك من التدابير التي تسمح بها الفقرة 12 من قرار مجلس الأمن الدولي رقم 2321 (2016). علاوة على ذلك، عندما تقوم لجنة العقوبات 1718 بالإدراج، يجب على دولة العلم المعنية أن تلغي تسجيل تلك السفينة فوراً. يتعين على أية دولة لم تحصل على تعاون من دولة العلم المعنية بسفينة يُشتبه في أنها تحمل بضائع غير مشروعة في أعالي البحار أن تقدم على الفور تقريراً إلى لجنة 1718 يحتوي على التفاصيل ذات الصلة المتعلقة بالحادثة، والسفينة ودولة العلم، وهي معلومات تنشرها لجنة 1718 على موقعها الإلكتروني بشكل منتظم.

## الملحق 2

سفن كوريا الشمالية القادرة على الانخراط في عمليات نقل البترول من سفينة لأخرى

**ملاحظة:** هذا الملحق ليس بمثابة قائمة عقوبات أو قائمة شاملة بالسفن التي قد يكون لأشخاص محظورين مصلحة بها. في حين أن بعض السفن المدرجة بهذه القائمة قد تكون أصولا يوجد لشخص محظور مصلحة بها، إلا أن تضمين سفينة ما في هذا الملحق لا يشكل قرارا لمكتب مراقبة الأصول الأجنبية بأن السفينة قد تم تحديدها باعتبارها أحد الأصول التي يوجد لشخص محظور مصلحة بها. يمكن الاطلاع على الأشخاص الخاضعين للعقوبات على قائمة مكتب مراقبة الأصول الأجنبية للمواطنين المدرجين على نحو خاص والأشخاص المحظورين (قائمة SDN) وغيرها من قوائم العقوبات التي يمكن البحث عنها [هنا](#).

رقم المنظمة البحرية الدولية	اسم السفينة
7303803	AN SAN 1 (أن سان 1)
8660313	CHON MA SAN (شون ما سان)
8712362	CHON MYONG 1 (شون ميونغ 1)
8665131	CHONG RIM 3 (شونغ ريم 3)
8898740	JI SONG 6 (جي سونغ 6)
8977900	KANG DONG (كانغ دونغ)
8983404	KU BONG RYONG (كو بونغ ريونغ)
8613578	KUM PIT 1 (كوم بت 1)
8720436	KUM UN SAN (كوم أون سان)
8021579	ما دو سان (MA DU SAN)
8610461	MU BONG 1 (مو بونغ 1)
8532413	MYONG RYU 1 (ميونغ ريو 1)
8122347	NAM SAN 8 (نام سان 8)
9066978	PAEK MA (بايك ما)
8848276	PO CHON (بو شون)
	PU RYONG (بو ريونغ)
8705539	كُعرف أيضا باسم كوم أون سان 3 (KUM UN SAN 3)
7389704	راي سونغ غانغ 1 (RYE SONG GANG 1)
	سابيول (SAEBYOL)
8916293	كُعرف أيضا باسم شونغ ريم 2 (CHONG RIM 2)
8405311	سام جونج 1 (SAM JONG 1)
7408873	سام جونج 2 (SAM JONG 2)
8106496	سام ما 2 (SAM MA 2)
8613360	سونغ وُن (SONG WON)
8151415	تونغ هونغ 5 (TONG HUNG 5)
8966535	أون فا 2 (UN PHA 2)

8791667	WAN HENG 11 (وان هينغ 11) كُتُعرف أَيْضاً بِاسْمِ كُومِ جِينِ غَانِغِ 3 (تُعرف أيضا باسم كوم جين غانغ 3)
8604917	YU JONG 2 (يو جونج 2)
8605026	YU PHYONG 5 (يو فيونغ 5)
8691702	YU SON (يو سون) كُتُعرف أَيْضاً بِاسْمِ يِي شُونِ (تُعرف أيضا باسم يي شون) Y CHUN



### الملحق 3

#### إرشادات للدول الأعضاء والصناعة لتجنب التجارة البحرية غير المشروعة لكوريا الشمالية

#### الدول الأعضاء بالأمم المتحدة

- تضمين تقارير التنفيذ الوطنية، كما هو مطلوب بموجب قرارات مجلس الأمن ذات الصلة، معلومات حول كيفية تنفيذ الدول الأعضاء لالتزاماتها المتعلقة بحظر دخول الموانئ، ونزع العلم، وتجميد الأصول، حسب الاقتضاء.
- تشجيع جمعيات صناعة النقل البحري على توزيع هذه المذكرة الإرشادية على الأعضاء، أو صياغة تقرير مشابه وتوزيعه على الأعضاء.
- تشجيع وكالات التشغيل على عرض هذه المذكرة الإرشادية بشكل واضح في مكاتبها لكي يطلع عليها أفراد الطاقم المحتملين.

#### شركات النفط والمصافي

- يجب على تجار السلع الدولية والشركات العاملة في سلسلة الإمداد التي توفر النفط إلى الناقلات العاملة في بحر الصين الشرقي أن يبحثوا في تاريخ النظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS) الموجود على متن السفن التي ستحمل منتجاتهم لتحديد ما إذا كان للسفينة نمط لتعطيل النظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS) أو التلاعب به، الأمر الذي قد يشير إلى المشاركة في أنشطة غير مشروعة.
- يجب على تجار السلع الدولية والشركات العاملة في سلسلة الإمداد التي توفر النفط إلى الناقلات العاملة في بحر الصين الشرقي أن يطالبوا بمعرفة المستخدم النهائي لمنتجاتهم.
- يجب على شركات التجارة في منتجات النفط وإعادة تكريره ونتاجه أن تُدرج " بنداً يخص إيقاف تشغيل النظام الآلي لتحديد الهوية" وأجراء فحص للنظام الآلي لتحديد الهوية وذلك في العقود الخاصة بالسفن المعرضة للخطر العاملة في المناطق المعنية.

#### شركات التأمين البحري

- يجب على شركات التأمين، كجزء من إجراءات العناية الواجبة قبل تقديم خدمات التأمين وعند إبراز مطالبة من قبل السفينة المؤمن عليها، أن تبحث في تاريخ النظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS) الموجود على متن السفن الناقلة للنفط والتي تعمل في بحر الصين الشرقي لتحديد ما إذا كان للسفينة

نمط لتعطيل النظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS) أو التلاعب به، الأمر الذي قد يشير إلى المشاركة في أنشطة غير مشروعة.

- يجب على شركات التأمين النظر في إدراج نص تعاقدي يبين أن تعطيل النظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS) أو التلاعب به يُعتبر مؤشراً لنشاط غير مشروع محتمل ويشكل أساساً للتحقيق، الأمر الذي قد يؤدي إلى إلغاء الخدمات إذا تم اكتشاف نشاط غير مشروع.
- يجب على شركات التأمين وإعادة التأمين المعنية بالحماية والتعويض أن تُدرج " بنداً يخص إيقاف تشغيل النظام الآلي لتحديد الهوية" وأجراء فحص للنظام الآلي لتحديد الهوية وذلك في العقود الخاصة بالسفن المعرضة للخطر العاملة في المناطق المعنية.

### سلطات المراقبة من قبل دولة الميناء (في جنوب شرق آسيا وشرق آسيا)

- كجزء من اتصالاتها العادية، على سلطات المراقبة من قبل دولة الميناء أن تذكر ناقلات النفط التي تصل إلى نطاق اختصاصها وتغادر منه بالشروط المتعلقة بالإبقاء على البث من النظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS) امتثالاً للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، وأن تذكر السفن بأن التلاعب في النظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS) أو تعطيله يُعتبر إنذاراً يشير إلى نشاط غير مشروع.

### جمعيات صناعة النقل البحري

- توزيع هذه المذكرة الإرشادية على الأعضاء أو وضع مذكرة مشابهة وتوزيعها على الأعضاء لرفع الوعي بممارسات كوريا الشمالية المخادعة وطرق تقليص التعرض لمخاطر المشاركة في أنشطة شحن غير مشروعة.

### الجهات المعنية بتسجيل جنسية السفن

- يُفوّض استخدام الهويات المزيفة للسفينة من التطبيق الفعال لقرارات مجلس الأمن الدولي، ويُحتمل أن يفوّض من تسجيل دولة العلم إذا لم تكن قادرة على التحقق بشكل دقيق من هوية سفينة ما تسعى لأن تعيد التسجيل تحت علم مغاير.
- يجب على الجهات المعنية بتسجيل جنسية السفينة التحقق من أرقام المنظمة البحرية الدولية للسفن عند تلقي طلب التسجيل. ويمكن التحقق من أرقام المنظمة البحرية الدولية من خلال وحدة "تفاصيل السفينة والشركة" بنظام معلومات النقل البحري المتكامل العالمي. وإذا لم يكن هناك تطابق واضح بين رقم المنظمة البحرية الدولية واسم السفينة، يجب إجراء المزيد من التحريات قبل تسجيل السفينة. ويجب، بصفة خاصة، على دولة العلم المُتلقية الاتصال بدولة العلم السابقة للتأكد من معلومات الطلب والخروج المقصود من تسجيلها.
- يُوصى بأن تقوم دولة العلم المُتلقية بمراجعة السجل الموجز المستمر للسفينة والتأكد منه مع دولة العلم الحالية قبل استكمال التسجيل. وفي نفس السياق، يتم تذكير دول العلم الحالية بواجبها، بموجب اللائحة رقم 5.8 بالفصل 11-1 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، وهو إرسال نسخة

من السجل الموجز المستمر للسفينة إلى إدارة دولة العلم المتلقية يُغطي الفترة التي كانت السفينة فيها تحت ولايتها القضائية، جنبا إلى جنب مع أي من السجلات الموجزة المستمرة للسفينة التي تم إصدارها في السابق من قبل دول أخرى.

- يجب على دول العلم المرتقبة أيضا مراجعة قائمة عقوبات مجلس الأمن الدولي التي يمكن البحث فيها على الموقع: <https://scsanctions.un.org/search/>.
- يجب على الجهات المعنية بتسجيل جنسية السفن، كجزء من إجراءات العناية الواجبة بشأن طلبات التسجيل الجديدة وبشأن السفن المسجلة بالفعل، أن تبحث في تاريخ النظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS) الموجود على متن السفن الناقلة للنفط والتي تعمل في بحر الصين الشرقي لتحديد ما إذا كان للسفينة نمط لتعطيل النظام الآلي لتحديد هوية السفينة (AIS) أو التلاعب به، الأمر الذي قد يشير إلى المشاركة في أنشطة غير مشروعة.
- نشر أسماء وأرقام المنظمة البحرية الدولية للسفن التي تم رفض تسجيلها أو تم إلغاء تسجيلها بسبب ارتباطها بأنشطة شحن غير مشروعة لكوريا الشمالية وذلك لكي تكون الجهات الأخرى المعنية بتسجيل جنسية السفن على علم بذلك.
- نشر وتوزيع أسماء وأرقام المنظمة البحرية الدولية للسفن التي تم إلغاء تسجيلها أو التي تم رفض تسجيلها من قبل أية جهة معنية بتسجيل جنسية السفن وذلك لكي تكون الجهات الأخرى المعنية بتسجيل جنسية السفن على علم بذلك.
- عند إلغاء تسجيل السفن التي شاركت في انتهاكات لقرارات مجلس الأمن الدولي، يجب أن تذكر الجهات المعنية بالتسجيل أن سبب إلغاء التسجيل هو "انتهاك قرارات مجلس الأمن الدولي ضد جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية" وذلك في شهادة إلغاء التسجيل.

#### الملحق 4

السفن التي يُعتقد أنها انخرطت في عمليات نقل من سفينة لأخرى مع ناقلات كورية شمالية

**ملاحظة:** هذا الملحق ليس بمثابة قائمة عقوبات أو قائمة شاملة بالسفن التي قد يكون لأشخاص محظورين مصلحة بها. في حين أن بعض السفن المدرجة بهذه القائمة قد تكون أصولا يوجد لشخص محظور مصلحة بها، إلا أن تضمين سفينة ما في هذا الملحق لا يشكل قرارا لمكتب مراقبة الأصول الأجنبية بأن السفينة قد تم تحديدها باعتبارها أحد الأصول التي يوجد لشخص محظور مصلحة بها. يمكن الاطلاع على الأشخاص الخاضعين للعقوبات على قائمة مكتب مراقبة الأصول الأجنبية للمواطنين المدرجين على نحو خاص والأشخاص المحظورين (قائمة SDN) وغيرها من قوائم العقوبات التي يمكن البحث عنها [هنا](#).

دولة العلم	رقم المنظمة البحرية الدولية	اسم السفينة
غير معروفة	7706615	BINTANG (بننانغ)
توغو	7350260	CHAN FONG (شان فونغ)
سيراليون	8518572	JIN HYE (جين هاي) تُعرف أيضا بـ (بيرل 1) PEARL 1
بنما	8712790	KATRIN (كاترين) (سابقا: دي 1325؛ D1325; GOLDEN جولدن)
غير معروفة	9191773	KINGSWAY (كينغز واي) (سابقا: بيليونز رقم 18) BILLIONS NO 18
بنما / توغو	9417115	KOTI (كوتي)
جمهورية كوريا	9200859	LUNIS (لونيس)
غير معروفة	غير معروف	من نينغ دي يو 078 (MIN NING DE ) (YOU 078)
بنما	8312497	NEW REGENT (نيو ريجينت)
غير معروفة	9078191	NYMEX STAR (نايمكس ستار)
غير معروفة	9396878	OU YANG JI (وو يانغ جي شيانغ) XIANG (سابقا: هاتش؛ كويا) HATCH; KOYA
سنغافورة	9664483	SEA TANKER II (سي تانكر II)
غير معروفة	8126070	SHANG YUAN BAO (شانغ يوان باو)
توغو	8126082	SUBBLIC (سوبلك) XIN YUAN 18 (سابقا: شين يوان 18)
روسيا	8907670	TANTAL (تانتال)
سيراليون	8817007	TIANYOU (تيان يو)
روسيا	8125703	VITYAZ (فيتياز)
غير معروفة	9030591	YUK TUNG (يوك تونغ)

## الملحق 5

### السفن التي يُعتقد أنها صدرت فحم كوريا الشمالية منذ 5 أغسطس/آب 2017

**ملاحظة:** هذا الملحق ليس بمثابة قائمة عقوبات أو قائمة شاملة بالسفن التي قد يكون لأشخاص محظورين مصلحة بها. في حين أن بعض السفن المدرجة بهذه القائمة قد تكون أصولا يوجد لشخص محظور مصلحة بها، إلا أن تضمين سفينة ما في هذا الملحق لا يشكل قرارا لمكتب مراقبة الأصول الأجنبية بأن السفينة قد تم تحديدها باعتبارها أحد الأصول التي يوجد لشخص محظور مصلحة بها. يمكن الاطلاع على الأشخاص الخاضعين للعقوبات على قائمة مكتب مراقبة الأصول الأجنبية للمواطنين المدرجين على نحو خاص والأشخاص المحظورين (قائمة SDN) وغيرها من قوائم العقوبات التي يمكن البحث عنها [هنا](#).

اسم السفينة	رقم المنظمة البحرية الدولية	دولة العلم
ANSHUN (أنشون)	9634359	غير معروفة
ASIA BRIDGE (إيشيا بريدج)	8916580	توغو
ASIA HONOR (إيشيا أونر)	8405220	غير معروفة
CHONG BONG (شونغ بونغ)	8909575	كوريا الشمالية
DAE BONG 1 (داي بونغ 1)	8408193	كوريا الشمالية
DONG FENG 6 (دونغ فينغ 6)	9008201	غير معروفة
FENG SHUN (فينغ شون)	9097032	غير معروفة
FLOURISHING (فلوريشنج)	8421315	غير معروفة
FOREVER LUCKY (فوريفر لوكي)	9003653	غير معروفة
GOO RYONG (جوو ريونغ)	8201870	كوريا الشمالية
HAE SONG 1 (هاي سونغ 1)	8995990	كوريا الشمالية
HO CHON GANG (هو شون غانغ)	8415287	كوريا الشمالية
HUA FU (هوا فو)	9020003	غير معروفة
HUNG BONG 3 (هونغ بونغ 3)	8603286	كوريا الشمالية
JA RYOK (جا ريوك)	9826952	كوريا الشمالية
JANG UN (جانغ أون)	8822260	كوريا الشمالية
JI NAM SAN (جي نام سان)	9114555	كوريا الشمالية
JI SONG 15 (جي سونغ 15)	9004671	كوريا الشمالية
JIA FENG (جيا فينغ)	9136541	توغو
JON SUNG 7 (جون سونغ 7)	8511251	كوريا الشمالية
K. MORNING (كيه. مورننج)	9021576	كوريا الشمالية
KA RIM CHON (كا ريم شون)	8314811	كوريا الشمالية
KAL MA (كال ما)	8503228	كوريا الشمالية

كوريا الشمالية	9110236	KO SAN (كو سان)
كوريا الشمالية	9020223	KUM DAE (كوم داي)
كوريا الشمالية	8810384	KUM SAN BONG (كوم سان بونغ)
توغو	9015278	LUCKY STAR (لاكي ستار)
كوريا الشمالية	8406858	MAN CHUNG 1 (مان شونغ 1)
كوريا الشمالية	9045182	MYONG SIN (ميونغ سين)
كوريا الشمالية	9138680	NAM DAE CHON (نام دو شون)
كوريا الشمالية	9061227	NORTHERN LUCK (نورثرن لوك)
غير معروفة	8671611	ORIENT SHENYU (أورينت شينيو)
غير معروفة	9115028	ORIENTAL TREASURE (أورينتال تريجر)
كوريا الشمالية	9020534	PAEK YANG SAN (بيك يانغ سان)
غير معروفة	9562233	PETREL 8 (بيتريل 8)
كوريا الشمالية	8417962	PHO PHYONG (فو فيونغ)
سيراليون	8649905	RICH GLORY (رتش جلوري)
كوريا الشمالية	8415433	RYON HWA 2 (ريون هوا 2)
كوريا الشمالية	8312227	RYON HWA 3 (ريون هوا 3)
كوريا الشمالية	8319005	SEA STAR 3 (سي ستار 3)
كوريا الشمالية	8658267	SO BAEK SAN (سو بيك سان)
كوريا الشمالية	9024889	SU SONG (سو سونغ)
كوريا الشمالية	8306929	TAE YANG (تاي يانغ)
غير معروفة	9485617	TALENT ACE (تالنت أيس)
كوريا الشمالية	9009085	THAE PHYONG SAN (ثاي فيونغ سان)
كوريا الشمالية	8748713	THAE SONG (ثاي سونغ)
كوريا الشمالية	8937675	TONG SAN 2 (تونغ سان 2)
كوريا الشمالية	8913186	UN BONG 2 (أون بونغ 2)
غير معروفة	9004700	XIN GUANG HAI (شين غوانغ هاي)