



DÉPARTEMENT D'ÉTAT
DES ÉTATS-UNIS



DÉPARTEMENT DU TRÉSOR DES
ÉTATS-UNIS



GARDE CÔTIÈRE DES ÉTATS-UNIS

Avis sur les sanctions frappant la Corée du Nord

Émis : Le 21 mars 2019

Titre : Directives actualisées sur les moyens de faire face aux pratiques illicites de transport maritime de la Corée du Nord

Le Bureau de contrôle des avoirs étrangers (OFAC) du département du Trésor des États-Unis, en association avec le département d'État des États-Unis et la Garde côtière des États-Unis, met à jour l'avis publié le 23 février 2018. Le présent avis fournit de nouvelles informations sur les pratiques trompeuses de la Corée du Nord en matière de transport maritime, des directives supplémentaires sur les moyens d'atténuer les risques d'implication dans ces pratiques, une nouvelle carte présentant certains ports d'escale et trois nouvelles annexes. Le gouvernement des États-Unis recommande à toutes les parties intervenant dans l'industrie du transport maritime et aux entités commerciales connexes – y compris les propriétaires, les gérants et les exploitants de navires, les courtiers, les registres de pavillon, les compagnies pétrolières, les opérateurs portuaires, les sociétés de transport maritime, les fournisseurs de services de classification, les compagnies d'assurance et les institutions financières – de conserver présentes à l'esprit les pratiques mentionnées dans le présent avis afin de mettre en œuvre des contrôles appropriés pour identifier les pratiques illicites de la Corée du Nord en matière de transport maritime.

En dépit de sanctions sévères imposées par les États-Unis et l'ONU à la Corée du Nord, celle-ci continue de contourner les sanctions, en particulier au moyen du transbordement illicite de charbon et de pétrole raffiné entre navires. En 2018, les ports nord-coréens ont reçu au moins 263 livraisons de navires transportant du pétrole raffiné obtenu grâce à des transbordements interdits par l'ONU. Si ces pétroliers étaient à pleine charge quand ils faisaient leur livraison, la Corée du Nord aurait importé 3,78 millions de barils, soit plus de sept fois et demi la quantité de pétrole raffiné (à savoir 500 000 barils par an) autorisée par la résolution 2397 du Conseil de sécurité de l'ONU.

En plus de continuer ses importations illicites de pétrole raffiné, la Corée du Nord a repris l'exportation du charbon dans le golfe du Tonkin. La résolution 2371 du Conseil de sécurité de l'ONU, adoptée en août 2017, interdit l'obtention de charbon d'origine nord-coréenne et la résolution 2397, adoptée en décembre 2017, reconnaît que les revenus tirés du commerce nord-coréen de produits sectoriels, notamment du charbon, contribuent aux programmes d'armes nucléaires et de missiles balistiques de ce régime. Les États-Unis continueront d'utiliser leurs pouvoirs en matière de sanctions pour cibler des personnes appartenant à diverses industries, y compris, mais sans s'y limiter, l'industrie du transport maritime, qui appuient les stratagèmes générateurs de revenus illicites de la Corée du Nord qui financent les programmes d'armes nucléaires et de missiles balistiques de ce régime.

Le présent avis contient maintenant cinq annexes, dont trois sont nouvelles. La première est un aperçu des sanctions des États-Unis et de l'ONU applicables à l'industrie du transport maritime, y compris une liste non exhaustive des raisons pour lesquelles des personnes pourraient être sanctionnées par l'OFAC. La deuxième fournit une liste mise à jour des 28 pétroliers nord-coréens dont on sait qu'ils peuvent effectuer le transbordement de produits pétroliers raffinés et d'autres produits interdits. La nouvelle annexe n° 3 fournit des directives spécifiques aux États membres de l'ONU et aux acteurs pertinents de ce secteur sur les meilleures pratiques à suivre pour éviter de se livrer à des activités illicites liées à la Corée du Nord. La nouvelle annexe n° 4 fournit la liste de 18 navires présumés avoir effectué des transbordements illicites de pétrole raffiné avec des pétroliers nord-coréens. La nouvelle annexe n° 5 fournit la liste de 49 navires présumés avoir exporté du charbon d'origine nord-coréenne.

À l'Organisation maritime internationale (OMI), les États-Unis, ainsi que l'Australie, le Canada, la France, l'Italie, le Japon et le Royaume-Uni, ont donné des précisions sur ces pratiques trompeuses afin d'attirer l'attention de tous les États membres de l'OMI sur ces pratiques trompeuses de transport maritime et de rappeler à tous les États membres les exigences et les directives contenues dans les instruments pertinents de l'OMI. Celle-ci a de ce fait publié la circulaire MSC.1/Circ.1602 le 5 mars 2019, afin d'attirer l'attention de tous les États membres et des autres parties prenantes de l'industrie maritime sur les pratiques trompeuses de la Corée du Nord. Les États-Unis demandent aux États membres de l'ONU, aux autorités de contrôle des États du port et aux registres de pavillon de communiquer le présent avis à toutes les personnes pertinentes relevant de leur juridiction.

Pratiques trompeuses de transport maritime employées par la Corée du Nord

La Corée du Nord et d'autres acteurs illicites utilisent les tactiques suivantes pour altérer l'identité des navires et des marchandises, y compris leur origine et leur destination :

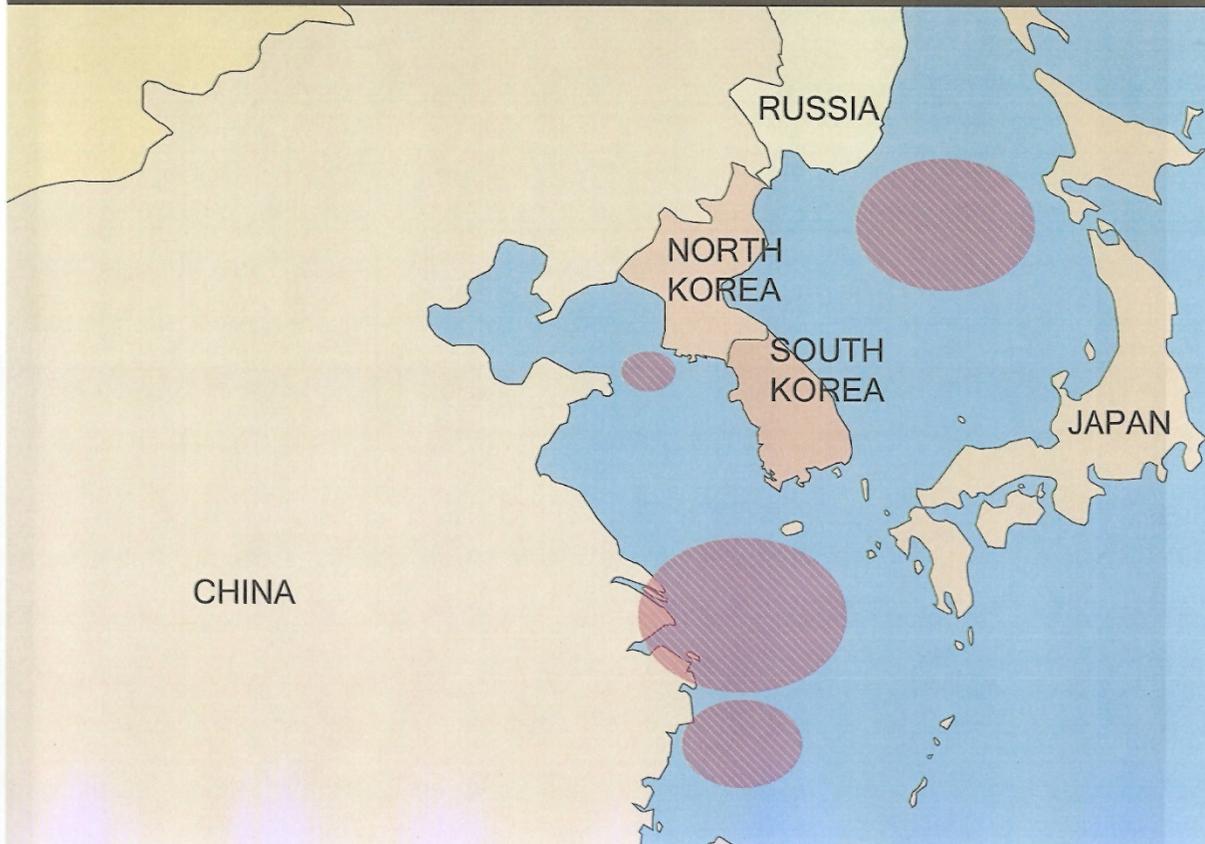
- **Désactiver le système d'identification automatique (AIS) :** L'AIS est un système lié à la navigation et de sécurité maritime accepté internationalement qui transmet, au minimum, l'identité d'un navire et certaines données sur la navigation et sa position au moyen d'ondes radio de très haute fréquence. La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer *exige* que certaines classes de navires effectuant des voyages internationaux maintiennent des transmissions automatiques. Les navires marchands battant pavillon nord-coréen désactivent souvent à dessein leurs transpondeurs AIS pour dissimuler leurs mouvements. De même, les navires avec lesquels la Corée du Nord effectue des transbordements ont l'habitude de désactiver l'AIS pour éviter d'être repérés afin de faciliter le commerce illicite. Cette tactique, qu'elle soit employée par des navires battant pavillon nord-coréen ou des navires de pays tiers impliqués dans le commerce avec la Corée du Nord, doit éveiller des soupçons sur des activités potentiellement illicites, car c'est une violation des règlements internationaux et elle sert souvent à dissimuler l'origine ou la destination de marchandises associées à la Corée du Nord. Le Groupe d'experts du Comité 1718 du Conseil de sécurité de l'ONU a publié son rapport le 5 mars 2019 et recommande que les compagnies d'assurance et de réassurance

spécialisées dans la protection et l'indemnisation maritimes ainsi que les sociétés se consacrant à la production, au raffinage et à la vente de produits pétroliers incorporent une « clause relative à la désactivation de l'AIS » et un contrôle de l'AIS dans les contrats pour les navires à risque opérant dans les régions concernées.¹

- **Modifier physiquement l'identification du navire :** Les navires atteignant une certaine jauge brute sont obligés de faire figurer leur nom et numéro OMI (un code d'identification unique du navire composé de sept chiffres) dans un endroit visible soit sur la coque soit sur la superstructure du navire. Le numéro OMI d'un navire est censé être invariant quels que soient les changements de propriétaire ou de nom du navire. Des navires battant pavillon nord-coréen ont illégitimement recouvert de peinture les noms et les numéros OMI de navires pour cacher leur identité et se faire passer pour des navires différents. Comme l'indique le rapport du 5 mars 2019 du Groupe d'experts du Conseil de sécurité de l'ONU, le *Yuk Tung* qui fait l'objet d'une désignation de l'ONU s'est présenté comme un autre navire en transmettant un faux AIS et il a utilisé le numéro OMI d'un navire différent.
- **Transbordements :** Un transbordement est le passage de marchandises d'un navire à un autre en mer, plutôt que dans un port. Les transbordements peuvent dissimuler l'origine ou la destination des marchandises transférées. La Corée du Nord a une flotte d'au moins 28 pétroliers capables d'effectuer des transbordements de produits pétroliers raffinés et au moins 33 navires capables de transporter du charbon. Les annexes 2, 4 et 5 contiennent les listes pertinentes des noms et des numéros OMI de ces navires, bien que les noms puissent changer et les numéros OMI puissent être altérés parce que la Corée du Nord cherche à dissimuler l'identité des navires faisant du commerce illicite. La carte ci-dessous indique la zone où ont couramment lieu des transbordements de pétrole raffiné :

¹ Vous pouvez consulter le rapport du Groupe d'experts du Conseil de sécurité de l'ONU publié le 5 mars 2019 à l'adresse suivante : https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718/panel_experts/reports.

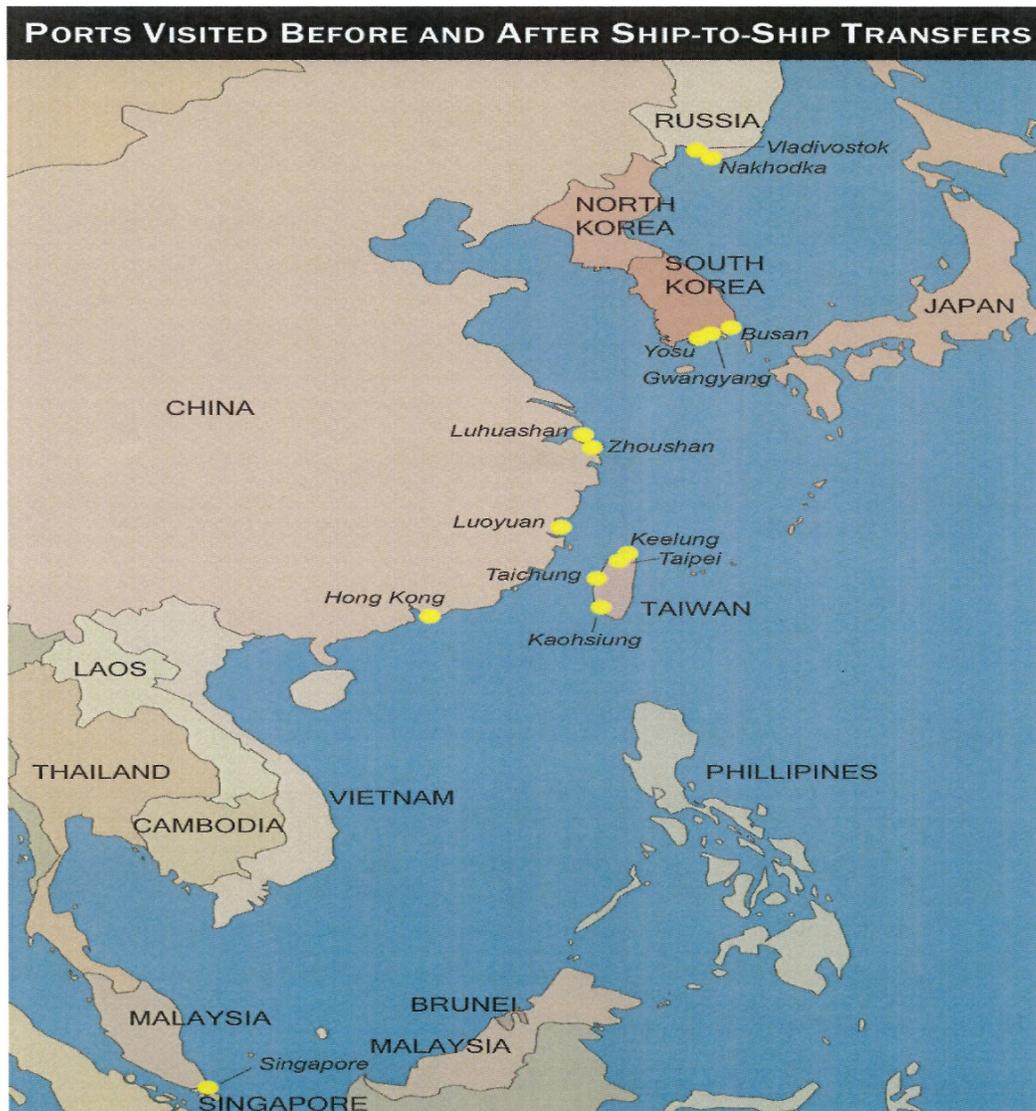
North Korea Ship-to-Ship Transfer Areas



- **Falsifier les documents concernant les marchandises et les navires :** Une documentation d'expédition complète et exacte est cruciale pour que toutes les parties à une opération comprennent les parties, les produits et les navires concernés par une cargaison donnée. Les connaissements maritimes, les certificats d'origine, les factures, les bordereaux d'expédition, les attestations d'assurance et les listes des derniers ports d'escale sont des exemples de documents qui accompagnent généralement une opération de transport maritime. La Corée du Nord falsifie couramment ces documents pour dissimuler l'origine ou la destination des marchandises.
- **Manipuler l'AIS :** Les navires battant pavillon nord-coréen manipulent parfois les données transmises par l'AIS. De telles manipulations pourraient inclure la modification du nom des navires, des numéros OMI, des codes d'identité du service mobile maritime (MMSI)² ou d'autres identifiants uniques. Cette tactique peut dissimuler le prochain port d'escale d'un navire ou d'autres informations sur son voyage.

² Les navires utilisent un MMSI, qui est une série de neuf chiffres transmise sous forme numérique sur un canal radioélectrique, afin d'identifier d'une manière unique les stations de navire, les stations terrestres de navire, les stations côtières et les stations terrestres côtières, et de participer à des appels de groupe.

La carte ci-dessous indique les ports d'escale avant et après des transbordements de pétrole raffiné :



Mesures d'atténuation des risques

Les pratiques trompeuses de la Corée du Nord visent à contourner les contrôles en vigueur pour vérifier le respect des sanctions qui sont utilisés par l'industrie du transport maritime et d'autres acteurs intervenant dans les opérations liées au transport maritime, comme les compagnies d'assurance et les institutions financières. Les mesures suivantes peuvent atténuer les risques posés par les pratiques trompeuses de la Corée du Nord en matière de transport maritime :

- **Examiner l'historique d'un navire pour identifier les manipulations régulières de l'AIS :** Au titre de la diligence raisonnable, les parties intervenant dans la chaîne

d'approvisionnement des transbordements de pétrole raffiné – les fournisseurs de pétrole, les capitaines de navire, l'équipage, les courtiers, les propriétaires de navires, les gérants, les exploitants et les assureurs – devraient examiner l'historique d'un navire en matière d'utilisation du système AIS pour aider à déterminer si ce navire peut être impliqué dans des activités illicites. Les parties intervenant dans l'importation du charbon dans le golfe du Tonkin devraient prendre des mesures similaires.

- **Vérifier s'il y a eu des cas de manipulation et de désactivation de l'AIS :** Les registres d'immatriculation des navires, les assureurs, les affréteurs, les propriétaires de navires, les fournisseurs de pétrole et les organes de contrôle des États du port devraient envisager d'enquêter sur les navires qui semblent avoir désactivé leur AIS pendant qu'ils se trouvaient dans la zone proche de la péninsule coréenne, dans la mer de Chine orientale ou dans le golfe du Tonkin. Toutes les autres indications de manipulation des transpondeurs AIS devraient également éveiller des soupçons et faire l'objet d'une enquête approfondie avant de passer des contrats avec ces navires, de continuer à leur fournir des services ou d'effectuer d'autres activités avec eux (y compris le traitement des opérations financières liées aux activités de ces navires). Les prestataires de services devraient vérifier les transmissions de l'AIS des navires capables de transporter du pétrole qui naviguent dans la mer de Chine orientale, ou du charbon dans le golfe du Tonkin, et dans d'autres zones où ont lieu des transbordements. Les prestataires de services devraient envisager de modifier les contrats pour indiquer que les manipulations ou la désactivation de l'AIS sont des motifs d'enquête, qui pourraient entraîner l'annulation des services ou des contrats si une activité illicite est constatée. Les États-Unis se félicitent des actions menées par les Clubs internationaux de protection et d'indemnisation qui ont publié des circulaires sur les dangers du transport maritime nord-coréen indiquant expressément que l'assurance sera retirée si les navires effectuent de telles activités, et ils encouragent toutes les entités commerciales concernées à en faire de même.
- **Promouvoir des transmissions continues de l'AIS :** Les autorités de contrôle des États du port en Asie de l'Est et Asie du Sud-Est, y compris dans le golfe du Tonkin, devraient rappeler aux pétroliers et aux navires transportant du charbon qui arrivent dans leur territoire ou le quitte l'obligation de maintenir les transmissions de l'AIS. Ceci favorise la conformité avec la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et les autorités portuaires dans ces lieux devraient rappeler aux navires que les manipulations et la désactivation de l'AIS doivent éveiller des soupçons sur la possibilité d'activités illicites. Les associations de l'industrie du transport maritime devraient communiquer le présent avis aux compagnies auxquelles elles ont affaire ou créer leur propre version et la communiquer à leurs membres.
- **Diligence raisonnable en ce qui concerne la chaîne d'approvisionnement pétrolière :** Encourager les compagnies pétrolières à obliger ceux qui appartiennent à la chaîne d'approvisionnement à faire des vérifications au titre de la diligence raisonnable pour s'assurer que chaque destinataire et contrepartie ne fournissent pas de pétrole à un pétrolier nord-coréen, et à les obliger à effectuer des contrôles de l'utilisation finale pour

les navires qui font des transbordements, en particulier dans la zone de transbordement indiquée dans la carte ci-dessus.

- **Faire des recherches avant les transbordements :** Les exploitants de navires effectuant des transbordements dans la zone mise en évidence sur la carte de la page 3 devraient être conscients de la possibilité pour les navires nord-coréens d'utiliser des pratiques trompeuses pour cacher leur identité, y compris en utilisant de faux noms ou numéros OMI pour les navires. Les exploitants de navires devraient s'assurer qu'ils ont vérifié le nom du navire, le numéro OMI et le pavillon avant d'effectuer ce type de transfert, et s'assurer que le transbordement a un objectif commercial légitime.
- **Examiner toute la documentation d'expédition applicable :** Les personnes physiques et les entités chargées du traitement des opérations portant sur des cargaisons qui pourraient concerner des navires battant pavillon nord-coréen ou des cargaisons à destination ou en provenance de la Corée du Nord devraient demander et examiner une documentation d'expédition complète et exacte. Cette documentation devrait refléter les détails du voyage sous-jacent, y compris le navire, les marchandises, l'origine, la destination et les parties à l'opération. Toute indication de la manipulation de documents d'expédition doit éveiller des soupçons sur la possibilité d'activités illicites et devrait faire l'objet d'une enquête approfondie avant de poursuivre l'opération. De plus, les documents relatifs aux transbordements devraient prouver que les produits sous-jacents ont été livrés au port figurant dans la documentation.
- **Une communication claire avec les partenaires internationaux :** Les parties à une transaction de transport maritime peuvent ne pas toutes être soumises au même régime de sanctions, donc une communication claire est une composante essentielle des opérations internationales. Communiquer clairement les obligations découlant des sanctions des États-Unis et de l'ONU et les mesures requises pour garantir la conformité avec celles-ci aux parties intervenant dans une opération peut entraîner une conformité plus efficace avec les programmes de sanctions pertinents. Nous encourageons toutes les parties intervenant dans l'industrie du transport maritime à communiquer le présent avis aux acteurs de leur chaîne d'approvisionnement.
- **Tirer parti des ressources disponibles :** Il y a plusieurs organisations qui fournissent des données sur le transport maritime commercial, telles que la position des navires ainsi que des informations sur l'immatriculation des navires et sur le pavillon des navires. Ces données devraient être incorporées dans les pratiques relatives à la diligence raisonnable, ainsi que les informations disponibles provenant de l'OFAC, l'ONU et la Garde côtière, comme l'indique ci-dessous la section « Ressources concernant les sanctions frappant la Corée du Nord » du présent avis.

Peines pour les violations des régimes de sanctions des États-Unis et de l'ONU

Les personnes physiques et les entités se livrant à des opérations liées au transport maritime devraient être conscientes des conséquences potentielles de l'adoption d'une conduite prohibée ou punissable.

L'OFAC enquête sur les violations apparentes de ses règlements et exerce les pouvoirs de mise en application spécifiés dans ses Lignes directrices concernant l'application des sanctions économiques. Les personnes qui violent des sanctions imposées par les États-Unis à l'encontre de la Corée du Nord peuvent être passibles d'amendes au civil et de poursuites pénales. Chaque violation des sanctions imposées par les États-Unis concernant la Corée du Nord est passible d'une amende au civil dont le montant peut atteindre 295 141 dollars des États-Unis ou le double de la valeur de l'opération sous-jacente, le montant le plus élevé étant retenu.³ Veuillez consulter le [Centre de ressources de l'OFAC](#) pour obtenir des informations supplémentaires sur les pouvoirs de mise en application de l'OFAC, les Lignes directrices concernant l'application des sanctions économiques, les peines civiles imposées récemment et d'autres actions de mise en application.

Les résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU relatives à la Corée du Nord prévoient également divers mécanismes pour garantir la conformité avec les exigences de ces résolutions. Le Comité 1718 peut demander à un État membre de radier des registres d'immatriculation un navire désigné par l'ONU en raison du contournement de sanctions et peut également demander aux États membres d'interdire à ce navire l'entrée dans leurs ports. S'il y a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire transporte des marchandises interdites par l'ONU, un État membre de l'ONU peut inspecter ce navire en haute mer avec le consentement de l'État du pavillon. Ce dernier peut également ordonner à ce navire de se rendre dans un port précis pour l'inspection. Les navires dont l'immatriculation ne peut pas être confirmée ou qui ont été radiés des registres d'immatriculation par l'État du pavillon peuvent être traités comme des navires sans nationalité et être assujettis aux lois de l'État qui mène l'inspection.

Ressources concernant les sanctions frappant la Corée du Nord

Si vous avez des questions ou des préoccupations sur les sanctions, les règlements et les exigences de l'OFAC, y compris pour signaler une violation potentielle des règlements concernant les sanctions imposées par les États-Unis, veuillez vous adresser à l'OFAC par l'intermédiaire de sa ligne téléphonique directe sur la conformité au numéro 1-800-540-6322 ou par mail à OFAC_Feedback@treasury.gov. Pour soumettre une demande pour obtenir une licence spécifique de l'OFAC, voir <https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>.

IHS Maritime gère le système de numéros d'identification des navires de l'OMI. Si vous souhaitez vérifier les numéros OMI de navires particuliers, vous pouvez trouver les numéros OMI existants à <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>. Vous pouvez contacter IHS Maritime par mail à <mailto:ship.imp@ihs.com> ou à l'adresse suivante : IHS Maritime, Sentinel House, 163 Brighton Road, Surrey CR5 2YH, Royaume-Uni.

³ Conformément à la loi *Federal Civil Penalties Inflation Adjustment Act Improvements Act of 2015* (loi de 2015 portant amélioration de la loi sur l'ajustement pour inflation des peines civiles fédérales), Sec. 701 de la Public Law 114-74 (FCPIA), telle qu'amendée le 19 mars 2018, l'OFAC a ajusté les montants maximums des amendes au civil pouvant être imposées pour des violations de la loi *International Economic Emergency Powers Act* (loi sur les pouvoirs économiques en cas d'urgence internationale) à 295 141 dollars des États-Unis ou au double de la valeur des opérations sous-jacentes, et il ajustera ces montants chaque année.

La Garde côtière des États-Unis, en coordination avec le département d'État des États-Unis, maintient une liste des navires qui se verront refuser l'entrée dans tous les ports des États-Unis en application du Titre III de la loi *Countering America's Adversaries Through Sanctions Act* (Contre les adversaires de l'Amérique au moyen de sanctions). Cette liste est mise à jour périodiquement et peut être consultée à l'adresse : <http://www.nvmc.uscg.gov/CAATSA.aspx>. Il s'agit d'une liste différente de celle maintenue par l'OFAC ou décrite à l'annexe 2. Si vous avez des questions sur cette liste, veuillez téléphoner ou envoyer un mail à la Division du contrôle de l'État du port au quartier général de la Garde côtière des États-Unis à portstatecontrol@uscg.mil.

Pour signaler des violations potentielles des sanctions de l'ONU concernant le transport maritime lié à la Corée du Nord, y compris des transbordements soupçonnés avec des navires battant pavillon nord-coréen en violation des exigences de l'ONU, veuillez envoyer un mail à : DPRKcargo@state.gov.

ANNEXE 1

Aperçu des sanctions relatives à l'industrie du transport maritime

Les assureurs, les registres de pavillon, les sociétés de transport maritime, les institutions financières et d'autres entités intervenant dans des opérations liées au transport maritime peuvent faire l'objet d'une ou de plusieurs interdictions en vertu des sanctions frappant la Corée du Nord. Un aperçu général de ces interdictions figure dans la présente annexe, mais toutes les personnes physiques et les entités examinant cet avis sont encouragées à s'assurer qu'elles comprennent bien toutes les obligations découlant des sanctions relatives à leurs activités. Veuillez noter que cette section est valable à la date de la publication du présent avis – les informations les plus récentes sont disponibles sur les sites Web mentionnés dans les notes de bas de page ci-dessous.

Les États-Unis interdisent notamment :⁴

- Toutes les opérations ou activités impliquant des biens ou des intérêts dans des biens du gouvernement de la Corée du Nord ou du Parti du travail de Corée ;
- Les exportations et les importations directes ou indirectes à destination ou en provenance de la Corée du Nord de presque tous les produits, tous les services et toutes les technologies ;
- Aux navires qui ont fait escale dans un port de la Corée du Nord au cours des 180 jours antérieurs et aux navires qui ont effectué un transbordement avec un tel navire au cours des 180 jours antérieurs de faire escale dans un port des États-Unis ; et
- L'immatriculation d'un navire en Corée du Nord, l'obtention d'une autorisation permettant à un navire de battre le pavillon de la Corée du Nord et le fait de posséder, louer, exploiter et assurer tout navire battant pavillon nord-coréen.

L'ONU exige des États membres qu'ils interdisent notamment :⁵

- Le fait de posséder, louer, exploiter ou affréter tout navire battant pavillon nord-coréen, appartenant à la Corée du Nord ou étant contrôlé ou exploité par elle, ou le fait de lui octroyer toute classification ou certification ou de lui fournir tout service connexe et de l'assurer ou le réassurer ;
- De fournir des services d'assurance ou de réassurance à des navires dont les États membres ont des motifs raisonnables de penser qu'ils ont été utilisés pour des activités ou le transport d'articles interdits par les résolutions pertinentes ;
- De ravitailler en combustible ou d'entretenir les navires nord-coréens soupçonnés de transporter des articles interdits ;

⁴ Ces interdictions concernent les opérations par une personne des États-Unis ou se trouvant aux États-Unis, y compris celles qui transitent par le système financier des États-Unis. En outre, ce document donne uniquement des éclaircissements et il n'a pas force de loi. Ce document ne complète ni ne modifie les instruments juridiques, les décrets-lois ou les règlements. Pour plus de détails sur les interdictions de l'OFAC portant sur la Corée du Nord, voir www.treasury.gov/ofac

⁵ Tous les États membres de l'ONU sont juridiquement tenus de mettre en œuvre les mesures punitives exigées par les résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU. Les résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU relatives à la Corée du Nord se trouvent sur le site Web du Comité 1718 à l'adresse <https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>.

- Les transbordements à destination ou en provenance de navires battant pavillon nord-coréen de tous les produits ou articles qui sont fournis, vendus ou transférés à destination ou en provenance de la Corée du Nord ; et
- L'entrée dans leurs ports de navires si ceux-ci sont désignés par le Conseil de sécurité des Nations Unies ou si un État dispose d'informations donnant des motifs raisonnables de penser qu'un navire est possédé, contrôlé ou exploité par des personnes ou des entités désignées par le Conseil de sécurité de l'ONU.

Même si le gouvernement des États-Unis interdit globalement l'importation de produits en provenance de la Corée du Nord, l'ONU exige des États membres qu'ils interdisent l'importation de la Corée du Nord des éléments suivants :

- | | | |
|-----------------------------|--------------------------------------|--|
| • Charbon | • Or | • Machines |
| • Textiles | • Argent | • Matériel électrique |
| • Produits de la mer | • Minerai de titane | • Terre et roche, notamment de la magnésite et de la magnésite |
| • Fer et minerai de fer | • Métaux des terres rares | • Bois |
| • Plomb et minerai de plomb | • Minerai de vanadium | • Navires |
| • Cuivre | • Statues et monuments | • Droits de pêche |
| • Nickel | • Armes classiques | |
| • Zinc | • Produits alimentaires et agricoles | |

Par ailleurs, même si le gouvernement des États-Unis interdit globalement l'exportation vers la Corée du Nord de produits en provenance des États-Unis ou par des personnes des États-Unis, l'ONU exige des États membres qu'ils interdisent l'exportation vers la Corée du Nord des produits suivants :

- | | | |
|--|---|--|
| • Pétrole raffiné* (au-delà de 500 000 barils par an) | retourner en Corée du Nord) | les trains, les navires, les avions, les hélicoptères) |
| • Pétrole brut* (au-delà de 4 000 000 de barils par an) | • Carburant pour fusées | • Fer, acier et autres métaux |
| • Carburant avion (à l'exception du carburant nécessaire à un avion pour | • Condensats et liquides de gaz naturel | • Armes classiques |
| | • Machines industrielles | • Missiles balistiques |
| | • Tous les véhicules de transport (notamment les véhicules à moteur, les camions, | • Armes de destruction massive et composantes |
| | | • Produits de luxe |

**Tout transfert n'atteignant pas le plafond annuel établi par le Conseil de sécurité de l'ONU (a) doit faire l'objet d'un rapport complet soumis au Comité 1718 dans un délai de 30 jours, (b) ne doit pas impliquer des personnes physiques ou des entités associées aux programmes de missiles nucléaires ou balistiques de la République populaire démocratique de Corée ou aux autres activités interdites par le Conseil de sécurité de l'ONU et (c) doit être effectué exclusivement à des fins de subsistance de ressortissants de la République populaire démocratique de Corée et ne pas avoir pour objet la génération de revenus pour les*

programmes de missiles nucléaires ou balistiques de la République populaire démocratique de Corée ou d'autres activités interdites par le Conseil de sécurité de l'ONU. Si l'une quelconque de ces trois conditions n'est pas remplie, même des opérations qui n'atteignent pas le plafond annuel autorisé constituent une violation de la résolution 2397 du Conseil de sécurité de l'ONU.

Mesures adoptées par le Conseil de sécurité de l'ONU (dont la mise en œuvre incombe aux États membres de l'ONU) :

Actions en haute mer :

- Inspection des navires avec le consentement de l'État du pavillon, en haute mer, si l'État effectuant l'inspection dispose d'informations lui donnant des motifs raisonnables de penser que le navire transporte des marchandises interdites (**mesure discrétionnaire**) ;
- Coopération de l'État du pavillon à ces inspections (**mesure discrétionnaire**) ; et
- Instruction donnée par l'État du pavillon aux navires concernés de se rendre dans un port approprié et commode pour que les autorités locales effectuent l'inspection requise si l'État du pavillon refuse d'autoriser l'inspection en haute mer (**mesure obligatoire**).

Actions dans la mer territoriale ou les ports :

- Saisie, inspection et gel (confiscation) de tout navire dans ses ports lorsqu'il y a des motifs raisonnables de penser qu'un navire transporte des articles interdits ou a été utilisé pour des activités interdites impliquant la Corée du Nord (**mesure obligatoire**) ;
- Saisie, inspection et gel (confiscation) de tout navire soumis à sa compétence dans ses eaux territoriales s'il y a des motifs raisonnables de penser que ce navire a transporté des articles interdits ou a été utilisé pour des activités interdites impliquant la Corée du Nord (**mesure discrétionnaire**) ; et
- Inspection des marchandises à destination ou en provenance de la Corée du Nord transportées par voie maritime, aérienne, ferroviaire ou terrestre (**mesure obligatoire**).

Actions en haute mer ou dans les eaux territoriales/les ports :

- Saisie et neutralisation de tous les articles trouvés lors des inspections et dont le transport est interdit par une résolution du Conseil de sécurité de l'ONU (**mesure obligatoire**).

Immatriculation et autres responsabilités de l'État du pavillon :

- Radiation immédiate d'un navire des registres d'immatriculation si le Comité 1718 désigne un navire parce qu'il a refusé d'obtempérer à l'instruction de l'État du pavillon de permettre l'inspection en haute mer ou de se rendre dans un port pour l'inspection (**mesure obligatoire**) ;
- Radiation des registres d'immatriculation de tout navire au sujet duquel l'État a des motifs raisonnables de penser qu'il a été utilisé pour des activités, ou a transporté des articles, interdits par des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU, et cessation de la fourniture des services de classification audit navire, et radiation des registres d'immatriculation de tout navire qui est possédé, exploité ou contrôlé par la République populaire démocratique de Corée et refus également d'immatriculer les navires qui ont été radiés des registres d'immatriculation par d'autres États membres ou des registres de pavillon parce qu'ils ont violé des sanctions (**mesure obligatoire**) ;

- Radiation immédiate des registres d'immatriculation de tout navire désigné par le Comité 1718 (**mesure obligatoire**) ; et
- Lors de la radiation des registres d'immatriculation de navires impliqués dans des violations des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU, le registre devrait préciser la raison de la radiation par la mention « violation des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU relatives à la République populaire démocratique de Corée » sur le certificat de radiation des registres d'immatriculation (**mesure discrétionnaire**).

Risques pour les capitaines et les équipages

- Les navires ne peuvent battre le pavillon que d'un État du pavillon à la fois et ils ne sont pas autorisés à changer de pavillon pendant un voyage ou quand ils sont dans un port d'escale sauf lorsqu'il s'agit d'un réel transfert de propriété ou changement d'immatriculation. Il doit y avoir un lien véritable entre l'État du pavillon et le navire pour que l'immatriculation soit valide. Un navire qui navigue sous les pavillons de plusieurs États selon sa convenance n'a pas droit à la protection d'un État de pavillon quelconque et peut être traité comme un navire sans nationalité et assujéti à la juridiction de l'État qui effectue une inspection ou un arraisonnement en mer ou dans un port. De même, un navire se prévalant d'une immatriculation qui ne peut pas être confirmée peut aussi être traité comme un navire sans nationalité et assujéti aux lois de l'État qui mène l'inspection.
- Les capitaines et les équipages doivent avoir pleinement confiance dans les propriétaires, les gérants et les exploitants pour ce qui est du pavillon et de l'entretien adéquats des navires. Lorsque les certificats requis en matière d'immatriculation, de sécurité, de prévention de la pollution et de recrutement des équipages ne sont pas conformes ou que la Fiche synoptique continue requise n'est pas bien maintenue, cela pourrait indiquer au capitaine et à l'équipage que l'immatriculation du navire pourrait être problématique.
- Les capitaines et les équipages qui font sciemment des déclarations fallacieuses d'immatriculation sont responsables de leurs actions, et peuvent notamment faire l'objet de poursuites judiciaires ou de mesures visant leurs titres de compétence.

Risques pour les propriétaires et les gérants

- Les propriétaires et les gérants des navires devraient avoir les documents appropriés de vérification des clients pour leurs exploitants et leurs affréteurs étant donné que les propriétaires et les gérants sont responsables en définitive de toutes les actions entreprises par le navire.
- Les propriétaires, les exploitants et les gérants sont responsables de veiller à ce que leurs navires battent un pavillon correct et respectent les exigences de l'État du pavillon et à ce que l'immatriculation, la Fiche synoptique continue et les autres certificats requis pour lesdits navires soient à jour. Les navires dont le pavillon est incorrect ou frauduleux peuvent être traités comme des navires sans nationalité et assujéti aux lois d'un État qui effectue une inspection ou un arraisonnement.

Activités qui pourraient entraîner l'imposition de sanctions :

Désignations de l'OFAC en vertu des lois et des décrets-lois des États-Unis :

La législation des États-Unis exige du gouvernement des États-Unis qu'il impose des sanctions à l'encontre de toute personne dont il a été établi que, sciemment, de façon directe ou indirecte, elle :

- Fournit des quantités importantes de carburant ou de fournitures, fournit des services de ravitaillement en combustible ou facilite une opération ou des opérations importantes pour exploiter ou entretenir un navire ou un aéronef qui est désigné en vertu d'un décret-loi ou d'une résolution du Conseil de sécurité de l'ONU portant sur la Corée du Nord, ou qui est possédé ou contrôlé par une personne désignée en vertu d'un décret-loi ou d'une résolution du Conseil de sécurité de l'ONU portant sur la Corée du Nord ; ou
- Assure, immatricule, facilite l'immatriculation, ou maintient une assurance ou l'immatriculation pour un navire appartenant au gouvernement de la Corée du Nord ou contrôlé par celui-ci.

Par ailleurs, le gouvernement des États-Unis vise résolument pour qu'elle fasse l'objet d'une désignation toute personne, entre autres, qui :

- Se livre à d'importantes activités d'exportation à destination de la Corée du Nord ou d'importation en provenance de ce pays ; ou
- A des activités dans l'industrie des transports de la Corée du Nord.

Si le secrétaire au Trésor, en consultation avec le secrétaire d'État, conclut qu'une institution financière étrangère a sciemment mené ou facilité une importante opération dans le cadre d'échanges commerciaux avec la Corée du Nord, ou a sciemment mené ou facilité une importante opération au nom d'une personne dont les avoirs sont bloqués en vertu de décrets-lois portant sur la Corée du Nord, ladite institution peut, entre autres restrictions potentielles, perdre la capacité de conserver un compte correspondant aux États-Unis.

Désignations de l'ONU :

Le Conseil de sécurité ou le Comité des sanctions mis en place par la résolution 1718 du Conseil de sécurité de l'ONU (le Comité 1718) peut désigner pour les soumettre à des sanctions ciblées (gel des avoirs et, pour les personnes physiques, interdiction de voyager) toutes les personnes physiques ou les entités participant ou accordant leur soutien, y compris par d'autres moyens illicites, aux programmes de la Corée du Nord portant sur les armes nucléaires, d'autres armes de destruction massive et les missiles balistiques.

De plus, le Comité 1718 peut placer des navires sur la liste, entraînant ainsi des conséquences variées qui seront imposées par tous les États membres de l'ONU. Le Comité 1718 pourrait demander à tous les États membres d'interdire l'entrée dans leurs ports d'un navire parce qu'il est utilisé pour des activités interdites par des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU relatives à la Corée du Nord ou parce qu'il transporte des articles interdits en provenance de la Corée du Nord, comme l'autorise le paragraphe 6 de la résolution 2371 (2017) du Conseil de sécurité de l'ONU. Le paragraphe 12 de la résolution 2321 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU autorise également le Comité à désigner des navires pour que (a) l'État du pavillon leur retire le pavillon, (b) l'État du pavillon leur donne pour instruction de se diriger vers un port déterminé à des fins d'inspection et d'actions de suivi, (c) tous les États membres leur interdisent d'entrer dans leurs ports, et/ou (d) ceux-ci fassent l'objet d'un gel des avoirs (confiscation).

Enfin, lorsque les États disposent d'informations sur des navires se trouvant en haute mer leur donnant des motifs raisonnables de penser que les marchandises de ces navires incluent des articles dont la fourniture, la vente, le transfert ou l'exportation sont interdits par des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU, et que les navires ne coopèrent pas, le Comité 1718 peut prendre diverses mesures. Si l'État du pavillon du navire ne consent pas à l'inspection en haute mer ni n'ordonne au navire de se rendre dans un port approprié et commode pour l'inspection requise, ou si le navire en question refuse d'obtempérer à l'instruction de l'État du pavillon d'autoriser l'inspection en haute mer ou de se rendre dans un tel port, le Comité 1718 envisage de soumettre le navire à un gel des avoirs et à d'autres mesures autorisées au paragraphe 12 de la résolution 2321 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU. De plus, lorsque le Comité 1718 procède à la désignation, l'État du pavillon pertinent doit immédiatement radier ce navire des registres d'immatriculation. Tout État qui n'obtient pas la coopération d'un État du pavillon d'un navire soupçonné de transporter des marchandises illicites en haute mer doit présenter rapidement au Comité 1718 un rapport contenant des informations détaillées pertinentes au sujet de l'incident, du navire et de l'État du pavillon, que le Comité 1718 publiera régulièrement sur son site Web.

ANNEXE 2

Navires nord-coréens capables d'effectuer des transbordements de pétrole

NOTE : La présente annexe n'est pas une liste de sanctions ou une liste exhaustive des navires dans lesquels des personnes dont les avoirs sont bloqués pourraient avoir un intérêt. Même si certains navires figurant sur cette liste peuvent être un bien dans lequel une personne dont les avoirs sont bloqués a un intérêt, l'inclusion d'un navire dans cette annexe ne constitue pas une détermination par l'OFAC que ledit navire a été identifié comme étant un bien dans lequel une personne dont les avoirs sont bloqués a un intérêt. Les personnes visées par des sanctions figurent sur la *List of Specially Designated Nationals and Blocked Persons* (Liste des ressortissants spécialement désignés et des personnes dont les avoirs sont bloqués ou Liste SDN) de l'OFAC et d'autres listes de sanctions, que vous pouvez consulter [ici](#).

<u>Nom du navire</u>	<u>Numéro OMI</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 PIT 1	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
PU RYONG (ou KUM UN SAN 3)	8705539
RYE SONG GANG 1	7389704
SAEBYOL (ou 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 (ou KUM JIN GANG 3)	8791667

<i>YU JONG 2</i>	8604917
<i>YU PHYONG 5</i>	8605026
<i>YU SON (ou Y CHUN)</i>	8691702

ANNEXE 3

Directives à l'intention des États membres et de l'industrie pour éviter tout commerce maritime illicite avec la Corée du Nord

États membres de l'ONU

- Inclure dans les rapports nationaux de mise en application, comme l'exigent les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU, des informations sur les mesures prises par les États membres pour appliquer l'interdiction d'entrée dans leurs ports, retirer le pavillon d'un navire et satisfaire aux obligations de gel des avoirs, comme il convient.
- Encourager les associations de l'industrie du transport maritime à communiquer le présent avis à leurs membres, ou rédiger un avis similaire et le communiquer à leurs membres.
- Encourager les agences de recrutement des équipages à afficher le présent avis de façon bien visible dans leurs locaux pour qu'il puisse être examiné par les éventuels membres d'équipage.

Compagnies pétrolières et raffineries de pétrole

- Les négociants en matières premières au niveau mondial et les compagnies se trouvant dans la chaîne d'approvisionnement qui fournissent du pétrole aux pétroliers naviguant dans la mer de Chine orientale devraient examiner l'historique en matière d'utilisation du système AIS des navires qui transporteront leur produit pour déterminer si un navire a l'habitude de désactiver ou de manipuler l'AIS, ce qui pourrait indiquer sa participation à des activités illicites.
- Les négociants en matières premières au niveau mondial et les compagnies se trouvant dans la chaîne d'approvisionnement qui fournissent du pétrole aux pétroliers naviguant dans la mer de Chine orientale devraient exiger de connaître l'utilisateur final réel de leurs produits.
- Les sociétés se consacrant à la production, au raffinage et à la vente de produits pétroliers devraient incorporer une « clause relative à la désactivation de l'AIS » et un contrôle de l'AIS dans les contrats pour les navires à risques opérant dans les régions concernées.

Compagnies d'assurance maritime

- Les compagnies d'assurance devraient, dans le cadre du processus de diligence raisonnable avant d'offrir une couverture d'assurance et à la présentation d'une demande d'indemnisation adressée par un navire assuré, examiner l'historique en matière d'utilisation du système AIS des navires qui transportent du pétrole et qui naviguent dans la mer de Chine orientale pour déterminer si un navire a l'habitude de désactiver ou de manipuler l'AIS, ce qui pourrait indiquer sa participation à des activités illicites.

- Les compagnies d'assurance devraient envisager d'insérer une disposition contractuelle qui spécifie que le fait de manipuler ou de désactiver l'AIS est une indication d'éventuelles activités interdites et constitue un motif d'enquête, qui pourrait entraîner l'annulation des services si une activité illicite était constatée.
- Les compagnies d'assurance et de réassurance spécialisées dans la protection et l'indemnisation maritimes devraient incorporer une « clause relative à la désactivation de l'AIS » et un contrôle de l'AIS dans les contrats pour les navires à risque opérant dans les régions concernées.

Autorités de contrôle des États du port (en Asie du Sud-Est et en Asie de l'Est)

- Dans le cadre des communications normales des autorités de contrôle des États du port, rappeler aux pétroliers qui arrivent dans leur territoire ou le quittent l'obligation de maintenir les transmissions de l'AIS, conformément à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et rappeler aux navires que les manipulations et la désactivation de l'AIS doivent éveiller des soupçons sur la possibilité d'activités illicites.

Associations de l'industrie du transport maritime

- Communiquer cet avis à leurs membres ou créer un avis similaire et le communiquer à leurs membres pour attirer l'attention sur les pratiques trompeuses de la Corée du Nord et les moyens d'atténuer les risques d'implication dans des activités illicites de transport maritime.

Registres de pavillon

- L'utilisation d'identités de navire frauduleuses compromet la mise en œuvre efficace des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU et peut compromettre le registre d'un État du pavillon s'il ne vérifie pas correctement l'identité d'un navire qui souhaite désormais s'immatriculer sous son pavillon.
- Les registres de pavillon devraient vérifier les numéros OMI des navires lorsqu'ils reçoivent une demande d'immatriculation. Les numéros OMI peuvent être vérifiés au moyen du module sur les caractéristiques des navires et des compagnies du GISIS. Si le nom et le numéro OMI du navire ne correspondent manifestement pas, il faut mener une enquête supplémentaire avant d'immatriculer le navire. En particulier, l'État du pavillon recevant la demande devrait contacter l'État du pavillon précédent pour confirmer les informations contenues dans la demande et son intention de le retirer de son registre.
- Il est recommandé à l'État du pavillon recevant la demande d'examiner et de confirmer la Fiche synoptique continue auprès de l'actuel État du pavillon avant de compléter l'immatriculation. De même, nous rappelons aux États du pavillon actuels leur devoir, en vertu de la règle 5.8 du chapitre XI-1 de la Convention internationale pour la sauvegarde

de la vie humaine en mer, de transmettre à l'administration de l'État du pavillon recevant la demande un exemplaire de la Fiche synoptique continue couvrant la période pendant laquelle le navire relevait de leur juridiction, ainsi que toute Fiche synoptique continue délivrée auparavant au navire par d'autres États.

- Les États du pavillon potentiels devraient également consulter la page Web de recherche portant sur la liste des sanctions du Conseil de sécurité de l'ONU à l'adresse <https://scsanctions.un.org/search/>.
- Les registres de pavillon devraient, dans le cadre du processus de diligence raisonnable concernant les nouvelles demandes d'immatriculation et pour les navires déjà immatriculés, examiner l'historique en matière d'utilisation du système AIS des navires qui transportent du pétrole et qui naviguent dans la mer de Chine orientale, pour déterminer si un navire a l'habitude de désactiver ou de manipuler l'AIS, ce qui pourrait indiquer sa participation à des activités illicites.
- Publier les noms et les numéros OMI des navires dont l'immatriculation a été refusée ou qui ont été radiés des registres d'immatriculation en raison de leurs liens avec des activités illicites nord-coréennes de transport maritime, de façon à ce que les autres registres de pavillon puissent être informés.
- Publier et communiquer les noms et les numéros OMI des navires qui ont été radiés des registres d'immatriculation ou dont l'immatriculation a été refusée par un registre d'immatriculation, de façon à ce que les autres registres de pavillon puissent être informés.
- Lors de la radiation des registres d'immatriculation de navires impliqués dans des violations des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU, le registre devrait préciser la raison de la radiation par la mention « violation des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU relatives à la République populaire démocratique de Corée » sur le certificat de radiation des registres d'immatriculation.

ANNEXE 4

Navires qui sont présumés avoir effectué des transbordements avec des pétroliers nord-coréens

NOTE : La présente annexe n'est pas une liste de sanctions ou une liste exhaustive des navires dans lesquels des personnes dont les avoirs sont bloqués pourraient avoir un intérêt. Même si certains navires figurant sur cette liste peuvent être un bien dans lequel une personne dont les avoirs sont bloqués a un intérêt, l'inclusion d'un navire dans cette annexe ne constitue pas une détermination par l'OFAC que ledit navire a été identifié comme étant un bien dans lequel une personne dont les avoirs sont bloqués a un intérêt. Les personnes visées par des sanctions figurent sur la *List of Specially Designated Nationals and Blocked Persons* (Liste des ressortissants spécialement désignés et des personnes dont les avoirs sont bloqués ou Liste SDN) de l'OFAC et d'autres listes de sanctions, que vous pouvez consulter [ici](#).

<u>Nom du navire</u>	<u>Numéro OMI</u>	<u>État du pavillon</u>
BINTANG	7706615	Inconnu
CHAN FONG	7350260	Togo
JIN HYE ou PEARL 1	8518572	Sierra Leone
KATRIN (auparavant : D1325 ; GOLDEN)	8712790	Panama
KINGSWAY (auparavant : BILLIONS NO 18)	9191773	Inconnu
KOTI	9417115	Panama / Togo
LUNIS	9200859	République de Corée
MIN NING DE YOU 078	Inconnu	Inconnu
NEW REGENT	8312497	Panama
NYMEX STAR	9078191	Inconnu
OU YANG JI XIANG (auparavant : HATCH ; KOYA)	9396878	Inconnu
SEA TANKER II	9664483	Singapour
SHANG YUAN BAO	8126070	Inconnu
SUBBLIC (auparavant : XIN YUAN 18)	8126082	Togo
TANTAL	8907670	Russie
TIANYOU	8817007	Sierra Leone
VITYAZ	8125703	Russie
YUK TUNG	9030591	Inconnu

ANNEXE 5

Navires qui sont présumés avoir exporté du charbon nord-coréen depuis le 5 août 2017

NOTE : La présente annexe n'est pas une liste de sanctions ou une liste exhaustive des navires dans lesquels des personnes dont les avoirs sont bloqués pourraient avoir un intérêt. Même si certains navires figurant sur cette liste peuvent être un bien dans lequel une personne dont les avoirs sont bloqués a un intérêt, l'inclusion d'un navire dans cette annexe ne constitue pas une détermination par l'OFAC que ledit navire a été identifié comme étant un bien dans lequel une personne dont les avoirs sont bloqués a un intérêt. Les personnes visées par des sanctions figurent sur la *List of Specially Designated Nationals and Blocked Persons* (Liste des ressortissants spécialement désignés et des personnes dont les avoirs sont bloqués ou Liste SDN) de l'OFAC et d'autres listes de sanctions, que vous pouvez consulter [ici](#).

<u>Nom du navire</u>	<u>Numéro OMI</u>	<u>État du pavillon</u>
ANSHUN	9634359	Inconnu
ASIA BRIDGE	8916580	Togo
ASIA HONOR	8405220	Inconnu
CHONG BONG	8909575	Corée du Nord
DAE BONG 1	8408193	Corée du Nord
DONG FENG 6	9008201	Inconnu
FENG SHUN	9097032	Inconnu
FLOURISHING	8421315	Inconnu
FOREVER LUCKY	9003653	Inconnu
GOO RYONG	8201870	Corée du Nord
HAE SONG 1	8995990	Corée du Nord
HO CHON GANG	8415287	Corée du Nord
HUA FU	9020003	Inconnu
HUNG BONG 3	8603286	Corée du Nord
JA RYOK	9826952	Corée du Nord
JANG UN	8822260	Corée du Nord
JI NAM SAN	9114555	Corée du Nord
JI SONG 15	9004671	Corée du Nord
JIA FENG	9136541	Togo
JON SUNG 7	8511251	Corée du Nord
K. MORNING	9021576	Corée du Nord
KA RIM CHON	8314811	Corée du Nord
KAL MA	8503228	Corée du Nord
KO SAN	9110236	Corée du Nord

KUM DAE	9020223	Corée du Nord
KUM SAN BONG	8810384	Corée du Nord
LUCKY STAR	9015278	Togo
MAN CHUNG 1	8406858	Corée du Nord
MYONG SIN	9045182	Corée du Nord
NAM DAE CHON	9138680	Corée du Nord
NORTHERN LUCK	9061227	Corée du Nord
ORIENT SHENYU	8671611	Inconnu
ORIENTAL TREASURE	9115028	Inconnu
PAEK YANG SAN	9020534	Corée du Nord
PETREL 8	9562233	Inconnu
PHO PHYONG	8417962	Corée du Nord
RICH GLORY	8649905	Sierra Leone
RYON HWA 2	8415433	Corée du Nord
RYON HWA 3	8312227	Corée du Nord
SEA STAR 3	8319005	Corée du Nord
SO BAEK SAN	8658267	Corée du Nord
SU SONG	9024889	Corée du Nord
TAE YANG	8306929	Corée du Nord
TALENT ACE	9485617	Inconnu
THAE PHYONG SAN	9009085	Corée du Nord
THAE SONG	8748713	Corée du Nord
TONG SAN 2	8937675	Corée du Nord
UN BONG 2	8913186	Corée du Nord
XIN GUANG HAI	9004700	Inconnu