



財政部



國務院



美國海岸防衛隊

海運行業、能源和金屬領域以及相關社區的制裁通報

發佈日期： 2020年5月14日

標題： 處理非法運輸和制裁規避做法的指南

美國國務院、美國財政部外國資產控制辦公室（OFAC）和美國海岸防衛隊發布此通報，為從事或參與海運行業以及能源和金屬領域貿易的人士提供更多的資訊和工具，以打擊與非法運輸和逃避制裁有關的當前的和新興的趨勢。本通報反映了美國政府致力於與私營領域合作，以防止逃避制裁、走私、犯罪活動、為恐怖活動提供便利以及大規模毀滅性武器（WMD）的擴散，重點是伊朗、北韓和敘利亞。結合附件一和附件二，此通報對外國資產控制辦公室于2018年2月23日和2019年3月21日發布的與北韓有關的航運通報、于2019年9月4日發布的與伊朗有關的航運通報以及于2018年11月20日和2019年3月25日發布的與敘利亞有關的航運通報進行了更新和擴展。稍後，外國資產控制辦公室可能會對此通告發布進一步的更新，包括以前的航運通告中出現的船隻清單。

此通報討論了制裁風險，並包含有關常見欺騙性運輸方法的資訊以及有助於進一步制定盡職調查和制裁合規政策與程序的一般方法的資訊。其主要目的是為以下人員提供指導：船東、經理、運營商、經紀人、船商、船旗國、港口運營商、船務公司、貨運代理、分類服務提供商、商品貿易商、保險公司和金融機構^{1,2}。此通報既包括有關用於規避制裁的欺騙性做法的最新資訊，也包括在以上列舉的特定海事部門開展業務的實體可能希望考慮採取的政策和程序，這些政策和程序可成為其基於風險的制裁合規計劃的一部分。

至關重要的是，私營領域實體應適當評估其制裁風險，並在必要時實施合規控制措施，以解決其合規計劃中發現的任何漏洞。當在他們認為高風險的區域附近或區域中活動時，這尤其重要，其中可能包括經常用於可能受到制裁的運輸相關活動的區域。美國還鼓勵參與能源和金屬行業貿易（包括原油、精煉石油、石化產品、鋼、鐵、鋁、銅、沙和煤炭的貿易）供應鏈的實體和個人研究本通告，並在必要或適當時採取恰當的措施。

欺騙性的運輸做法

全球貿易中約有 90% 涉及海上運輸。惡性行動者不斷尋求新穎的方法來利用全球供應鏈以謀取利益。以下列表雖然不詳盡，但總結了用於協助與伊朗、北韓和敘利亞有關的可制裁或非法海上貿

¹ 儘管此通告主要針對制裁風險，但美國金融機構還應意識到，根據金融法規31 CFR Chapter X中的對可疑活動報告的規定，如果金融機構知道、懷疑或有理由懷疑交易沒有商業或明顯的合法目的，或者不是特定客戶通常會從事的交易，並且金融機構在檢查了包括交易的背景和可能目的在內的可用事實後，無法獲得對交易的合理解釋，金融機構即應該提交可疑活動報告（SAR）。參見金融法規31 CFR §§ 1020.320、1021.320、1022.320、1023.320、1024.320、1025.320、1026.320、1029.320和1030.320。

² 本文件中的指南無意，亦不應解釋為全面的、美國法律的強制規定，或解決適用法律或法規中的任何特定規定。

易的幾種策略。我們建議從事涉及海運部門的任何運輸或貿易的人員繼續保持警惕，以打擊以下行為，限制參與可制裁或非法活動的風險，並建議他們對通過其確定存在高風險地區的貨物進行盡職調查。

1) 關閉或操控船舶上的自動識別系統 (AIS)

自動識別系統 (AIS) 是一項國際強制性系統，通過高頻無線電波發送船舶的身份和導航位置數據信號。《國際海上生命安全公約》(SOLAS) 規定，某些類別的國際航行船舶在任何時候均應使用自動識別系統 (AIS)，只有少數例外。儘管安全問題有時可能會合理地造成自動識別系統 (AIS) 信號發送失靈，或者發生信號發送不暢，但是從事非法活動的船隻也可能有意關閉其自動識別系統 (AIS) 應答器或操控發送的數據以掩蓋其活動。操控自動識別系統 (AIS) 數據的做法 (被稱為「欺騙」) 使船舶可以發送出不同的船名、國際海事組織 (IMO) 編號 (獨特的七位數船舶識別碼)、海事移動服務身份 (MMSI) 或其他身份資訊。此策略還可以隱藏船舶的下一個停靠港口或其他有關其航行的資訊。

2) 物理更改船隻識別

淨重100噸及以上的客船和淨重300噸及以上的貨船，必須在船體或上層建築的可見位置顯示其船名和國際海事組織編號。不論船舶所有權或名稱發生變化，該船舶的國際海事組織編號都應是永久性的。參與非法活動的船隻經常在船名和國際海事組織編號上塗上油漆，以掩蓋其身份，並假裝成另一艘船。

3) 偽造貨物和船隻文件

完整而準確的運輸文件對於確保交易各方了解具體運輸所涉及的實體、收件方、貨物和船隻至關重要。提貨單、原產地證明、發票、裝箱單、保險證明和最後停靠港清單是運輸交易中通常隨附的文件示例。有關當局發現，逃避制裁的人偽造了與石化、石油、石油產品或金屬 (鋼、鐵) 或沙有關的運輸文件，以掩蓋其來源。在大多數國家/地區偽造某些文件 (包括海關和出口管制文件) 是非法的，違規行為可以成為在核實其內容之前扣押貨物的依據。此外，鼓勵從事海上運輸或貿易活動的人員在必要時對顯示或暗示貨物來自他們認為是逃避制裁高風險地區的文件進行盡職調查，儘管其聲稱來自任何低風險地區。

4) 船對船過駁 (STS)

儘管可以出於合法目的進行船對船過駁 (在海上船舶之間的貨物轉移)，但船對船過駁 (尤其是在夜間或在被確定為逃避制裁或其他非法活動的高風險地區) 經常被用來通過隱瞞秘密運送的石油、煤炭和其他材料的來源或目的地來逃避制裁。

5) 航行異常

惡意行為者可能試圖通過使用間接路線、臨時繞行或通過第三國運輸或轉運來掩飾貨物最終目的地或者貨物來源或者收貨方。儘管過境和轉運在全球貨物運輸中很普遍，但鼓勵私營領域實體，包括船旗註冊管理公司、港口運營商、航運業協會、船東、運營商和承租商、船長和船員公司在適當情況下仔細檢查偏離正常商業慣例的航線和目的地。

6) 偽造船旗和船旗變換

不良行為者可能會偽造其船旗以掩蓋非法貿易。它們還可以重複註冊新的船旗國（「船旗跳躍」）以避免被發現。我們建議私營領域注意並向主管當局報告在將船隻從註冊表中刪除（即「註銷」）後繼續使用該國國旗的任何船東或管理人的事件、船隻懸掛未經適當授權的國家國旗或船舶在短時間內與船旗跳躍的可疑方式相一致的頻繁更換船旗的情況。本通告附件一的行業指南中包括針對私營領域不同部分的具體措施，

7) 複雜的所有權或管理

全球運輸從本質上來說很複雜，涉及與政府和私營領域實體的多種互動。不良行為者試圖通過利用複雜的業務結構（包括涉及空殼公司和/或多層所有權和管理的業務結構）來掩蓋貨物或商品的最終實益擁有人，從而避免制裁或其他強制執行的行動。不良行為者也可能會改變公司的所有權或管理，或管理公司所使用的《國際安全管理規則》（ISM）。如果私營領域實體無法合理地確定交易中的真正當事方，則他們不妨考慮進行額外的盡職調查，以確保不是可以受到制裁或違法的交易。

有效識別逃避制裁的一般做法

當行業參與者根據他們的風險評估實施適當的盡職調查和合規計劃時，我們建議他們繼續採取措施處理可能顯示非法或可制裁行為的危險信號和其他異常情況。以下詳細介紹了可以幫助更有效地識別潛在的規避制裁行為的具體做法。但是，這些內容既無意也不應該被理解為是全面的、美國法律下強制執行的任何特定規定，或是關於其他適用法律或法規下的任何特定規定。

1) 將制裁合規計劃制度化

我們建議，私營領域實體應酌情評估其制裁風險、實施制裁合規和盡職調查計劃，並提供人員培訓和資源，以便最好地執行這些計劃。實體不妨考慮與對方、合作夥伴、子公司和關聯公司進行溝通，以符合當地適用規定的方式闡明其合規預期。

繼續鼓勵私營領域實體適當制定、實施和遵守書面的標準化運營合規政策、程序、行為標準和保障措施。這些合規計劃可以確定從事制裁行為會導致立即終止業務或僱用，或者可以確定已採取適當的控制措施來充分減輕與這種活動相關的潛在風險。此外，最佳合規行為規範是，應保護舉報非法行為的員工免受報復，並設有一個機密機制來舉報可疑或實際的非法或可制裁的活動。在適當的程度上，私營領域實體不妨請有資質的第三方對其制裁合規計劃進行例行審核，以作為持續改進的手段。

此外，制裁合規計劃可能包括與對等方進行溝通，包括但不限於船東、經理、承租商和經營商，期望他們有充足和適當的合規政策來回應其內部風險評估。除了自己這樣做，並在適當情況下，還鼓勵私營領域實體與對等方溝通，期望他們：1) 以符合美國和聯合國制裁（如適用）的方式開展活動；2) 擁有足夠的資源來確保其人員（例如直接僱用、承包商和員工）執行並遵守其制裁政策；3) 確保子公司和關聯公司遵守相關政策（如適用）；4) 有相關的監控自動識別系統（AIS）的控制措施；5) 有適當的控制措施來篩選和評估他們認為存在高風險的區域的裝船或卸船的貨物；6) 必要時有控制措施來評估提貨單的真實性；以及7) 具有符合本通報的控制措施。

2) 建立自動識別系統（AIS）最佳行為規範和合同規定

對自動識別系統（AIS）的操控和破壞可能顯示存在潛在的非法或可制裁活動。航海行業中的實體不妨根據他們分別的風險評估，考慮研究具體船舶的歷史以識別先前的自動識別系統（AIS）操控並在運輸途中監視自動識別系統（AIS）的操控和關閉情況。酌情鼓勵海運業參與者、船旗國和其他私營領域實體將與船東、租船人和管理人開展業務的保險公司和金融機構包括進來，以促進整個交易過程中自動識別系統（AIS）的連續信號發送，與《國際海上生命安全公約》（SOLAS）相一致，尤其是在那些被確定具有很高的逃避制裁風險的地區。

鼓勵私營行業，包括附件一中提到的行業，在簽訂涉及有問題船隻的新合同之前或從事持續業務之前，應調查自動識別系統（AIS）應答器操控的跡象和報告。金融機構可以繼續根據基於風險的方法評估此項活動，並在適當時為其海運行業客戶實施相關控制措施，特別是那些在確定為可能構成逃避制裁高風險的地區運營的船東、經營商和/或服務商等客戶。服務提供商不妨考慮修訂合同，將因非法原因關閉或操控自動識別系統（AIS）作為終止合同或進行調查的理由。如果發現非法或可制裁的活動，則可能導致服務或合同的終止。此外，當事方可以考慮採用合同語言，禁止將貨物轉載到未按照《國際海上生命安全公約》（SOLAS）協議發送自動識別系統（AIS）信號或有自動識別系統（AIS）歷史顯示曾出於非正當理由操控或關閉的客戶船舶。

此外，鼓勵港口國控制和船舶交通服務當局重申要求保持對到達和離開其管轄區的油輪和散裝集裝箱船隻的自動識別系統（AIS）信號發送。如果船隻無法解釋其遵守《國際海上生命安全公約》（SOLAS）的自動識別系統（AIS）歷史，則港口當局不妨考慮調查相關活動，以確保其不受制裁或沒有其他非法行為。如果確定為非法，港口當局不妨考慮禁止該船進入其港口或採取其他適當行動。

3) 在整個交易週期內監控船舶

鼓勵船東、經理和租船公司在適當時根據其風險評估，持續監視船舶，包括租賃給第三方的船舶。這可能包括對自動識別系統（AIS）進行遠程識別和跟蹤（LRIT）的補充，並在實體風險評估所告知的頻率上接收週期性遠程識別和跟蹤（LRIT）信號。與制裁規避相關的高風險地區的港口當局不妨考慮在其運營區域內使用遠程識別和跟蹤（LRIT）監控船舶，以此作為降低風險的策略。船東和管理者不妨考慮提高在確定為高風險地區進行船對船過駁的船舶經營者之間對常見欺騙行為的認識。在進行任何此類過駁之前，船舶經營者不妨考慮驗證另一艘船舶的船名、國際海事組織編號和船旗，並檢查其當前是否正在發送自動識別系統（AIS）信號。作為識別危險跡象的一部分，行業參與者還可以考慮注意以下情況：在同一實益擁有人控制的公司之間轉移船舶所有權，並且沒有明顯的合法轉移目的。

4) 了解您的客戶和對方

船旗註冊管理機構、保險公司、金融機構、管理人員和承租商應繼續進行適當的基於風險的盡職調查。盡職調查可能包括保存每個客戶的實益擁有人的姓名、護照號碼、地址、電話號碼、電子郵件地址以及帶有照片的身份證明副本。例如，如果法人實體尋求為船舶註冊船旗或為船舶尋求保險或融資，則這些當事方均可以在適當時基於風險要求提供有關船舶最終實益擁有人的文件，並通過上面的文檔進行驗證。

5) 對供應鏈進行盡職調查

在適當的情況下，鼓勵海上供應鏈中的出口商和實體進行適當的盡職調查，以確保交易的接收方和交易對方未發送或接收可能觸發制裁的商品，例如伊朗石油或北韓產煤炭。他們還可以考慮實施控制措施，以便對進行船對船過駁的船舶進行原產地驗證和收件方檢查，尤其是在高風險地區。必要時，他們應考慮索要出口許可證的副本（在適用的情況下）以及完整、準確的運輸文件，包括可識別貨物來源或目的地的提貨單。

在適當的情況下，鼓勵私營領域的海事實體審查涉及有關航行的詳細資訊，包括船隻、貨物、始發地、目的地和交易各方。特別是，根據其內部風險評估，鼓勵當事方審查有關文件，以證明有關貨物已交付到文件中所列的港口，而不被轉用於非法或逃避制裁的計劃。

6) 合同語言

鼓勵業界成員將這些最佳行為規範納入與其在海運行業中的商業貿易、金融和其他業務關係有關的合同中。

7) 行業資訊共享

成功的制裁合規計劃通常依賴於培養全行業對挑戰、威脅和風險減緩措施的認識。美國國務院、外國資產控制辦公室和美國海岸防衛隊建議行業組織鼓勵成員提供相關資訊，並根據適用的法律和法規與合作夥伴、其他成員和同事廣泛分享。例如，當保護與賠償（P&I）俱樂部保險公司意識到違法或可制裁的活動或規避制裁的新策略時，不妨考慮酌情通知其他 P&I 俱樂部，在必要時將不可與第三方分享的個人身份資訊刪除。同樣，鼓勵船東和俱樂部與金融業共享資訊，並可能在需要時通過主管當局工作，船旗國主管部門應例行地將資訊傳遞給國際海事組織和註冊管理機構和註冊資訊共享契約的各方。

其他資源

如需更多資源，鼓勵各方參考外國資產控制辦公室和聯合國以前關於這些主題的指南。³ 美國鼓勵所有有關方面在以下網站註冊，以獲得外國資產控制辦公室的最新制裁資訊 https://public.govdelivery.com/accounts/USTREAS/subscriber/new?topic_id=USTREAS_61。他們還可以在美國國務院反威脅融資與制裁司的網站註冊，獲得常規最新資訊 <https://www.state.gov/subscribe-to-sanctions-alerts/> 或者通過電子郵件與本辦公室聯繫 sanctions@state.gov。⁴

對於與外國資產控制辦公室制裁法規和規定有關的其他問題或疑慮，包括披露可能違反美國制裁的行為，請致電 1-800-540-6322 與外國資產控制辦公室的合規熱線聯繫，或通過如下網站聯繫 OFAC_Feedback@treasury.gov。各方還可以在如下網站上提交獲得特定外國資產控制辦公室許可證的請求：<https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>。

為了支持國際上為執行聯合國安理會對北韓的制裁而做出的努力，美國國務院司法獎賞計劃（RFJ）提供高達 500 萬美元的獎勵，以獎勵那些可導致摧毀某些人的財務機制的情報。那些人從事支持北韓及其逃避制裁的努力的活動，包括非法運輸活動、洗錢、網絡犯罪和大規模毀滅性武器的擴散。若需要了解更多資訊，或要提交線索，請訪問 https://rewardsforjustice.net/english/about-rfj/north_korea.html。

³ 聯合國安理會海事部門制裁合規，2015 年 1 月 <<https://undocs.org/S/2015/28>>。

⁴ 該司的網站如下：<<https://www.state.gov/economic-sanctions-policy-and-implementation/>>。

司法獎賞計劃還提供高達 1500 萬美元的獎勵，以獎勵可能導致伊朗伊斯蘭革命衛隊（IRGC）及其分支機構，包括 IRGC-Qods 部隊（IRGC-QF）的財務機制被摧毀的情報。IRGC 是一名特別認定的全球恐怖分子，於 2019 年 4 月被美國政府認定為外國恐怖主義組織，已為全球眾多恐怖襲擊和活動提供了資金。IRGC-QF 通過真主黨和哈馬斯等好戰組織支持在伊朗境外的恐怖主義行動。若需要了解更多有關資訊，或要提交線索，請訪問 <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>。

要驗證國際海事組織編號，可以在以下網站查詢國際海事組織的國際海事組織編號數據庫 <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>。要報告船舶註銷或其他行動，請直接與國際海事組織聯繫（或與由國際海事組織任命、負責按照國際海事組織的指示更新國際海事組織數據庫的私人方聯繫）。



財政部



國務院



美國海岸警衛隊

附件一：輔助海運行業制裁合規工作的其他指導和資訊

美國國務院、美國財政部外國資產控制辦公室（OFAC）和美國海岸防衛隊非常鼓勵受美國管轄的人員以及與美國或美國人員進行交易的外國人員採用基於風險的方法來遵守制裁規定。這種方法可能包括針對此類人員的特定業務模型的制裁合規計劃的開發、實施和例行更新。雖然每個基於風險的制裁合規計劃會根據多種因素而有所不同，包括公司的規模和複雜程度、產品和服務、客戶和交易方以及地理位置，但每個實施的計劃都應採用至少五個合規的關鍵組成部分：（1）管理承諾；（2）風險評估；（3）內部控制；（4）檢測與審核；（5）培訓。詳見 [外國資產控制辦公室合規承諾框架](#)。

下文列出了其他指導和資訊，旨在幫助與海運行業有關的組織制定和實施有效的制裁合規計劃，以符合這五個組成部分。具體而言，本附件為以下方面提供了此類指導和資訊：

- 海事保險公司 – 第 7 頁；
- 船旗註冊經理 – 第 9 頁；
- 港口國控制當局 – 第 11 頁；
- 航運業協會 – 第 12 頁；
- 區域和全球商品貿易商、供應商和經紀公司 – 第 13 頁；
- 金融機構 – 第 15 頁；
- 船東、經營商和承租商 – 第 16 頁；
- 船級社 – 第 18 頁；
- 船長 – 第 20 頁；
- 船員公司 – 第 21 頁。

每個組織應評估自己的風險，並在其認為適當的情況下採用本指南中包含的要素。⁵

對海事保險公司的指南

海事保險公司不妨考慮在評估和減輕制裁風險時酌情實施以下盡職做法。

⁵ 本指南無意，亦不應解釋為全面的或美國法律所強制的規定，或解決適用法律中的任何特定規定。其唯一目的是向海事行業公司提供信息，作為基於風險的合規計劃的一部分，他們不妨在評估其制裁風險時考慮這些信息。

- 監測自動識別系統（AIS）的發送並調查涉及承保船舶的以下事件：與《國際海上生命安全公約》（SOLAS）不一致的任何重要時間段的中止發送；導航路線中的可疑偏差（例如，似乎沒有合理的理由更改而偏離航線，例如沒有不安全的港口、惡劣天氣或緊急情況）；經常以與《國際海上生命安全公約》（SOLAS）不一致的方式關閉自動識別系統（AIS）；以及與未按照《國際海上生命安全公約》（SOLAS）發送自動識別系統（AIS）信號的船隻進行貿易。
- 包括在承保前和索賠陳述中，進行盡職調查程序，以評估從事潛在非法活動並在被確定為逃避制裁的高風險區域內作業的船舶的自動識別系統（AIS）歷史，這兩項都可能顯示可能參與從事非法活動，可能需要對船舶的航行、租賃、所有權和其他因素進行進一步調查。
- 確保為船東、供應商、買方、承租商和船舶管理人提供保險的保險公司可以研究所有在此類當事方擁有或控制下的船舶的自動識別系統（AIS）歷史。保險公司不妨考慮與客戶進一步溝通，以使任何與《國際海上生命安全公約》（SOLAS）不一致的自動識別系統（AIS）應答器操控跡像都可被視為危險信號，並應在與此類船隻簽訂合同、繼續為其提供服務或從事其他活動之前進行調查（包括從事與船舶活動有關的財務交易）。
- 納入合同語言並明確告知客戶，不符合《國際海上生命安全公約》（SOLAS）的自動識別系統（AIS）關閉或操控可能是保險公司對船舶活動進行調查的理由，並可能導致保險取消。
- 納入合同條款，禁止與其他未按照《國際海上生命安全公約》（SOLAS）進行自動識別系統（AIS）信號發送或有違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）而操控自動識別系統（AIS）信號發送應答器歷史記錄的客戶船隻之間的往來貨物轉移。
- 通知法律監管機構/主管當局、其他保險公司、商業數據庫、國際海事組織（IMO），並在相關情況下通知聯合國安全理事會 1718 專家組（聯合國朝鮮專家組）拒絕保險或取消對與非法活動有關的船隻服務的情況。
- 通知註冊人（包括船舶所有人），與美國或聯合國有關制裁規定不符的活動可能會導致立即終止業務，並且可能會由保險公司自行決定向有關的美國政府和/或聯合國機構發送披露有關所有權結構資訊的基本盡職調查和註冊文件。
- 在適用法律和法規允許的情況下，確保盡職調查文件（例如，船旗註冊處的註冊證書）包括護照的彩色複印件、姓名、營業地址和住所、電話號碼、船舶的所有個人擁有者的電子郵件以及該船東的船隊中所有在被判定為存在逃避制裁或違反制裁高風險的區域附近作業的船舶名稱和國際海事組織編號。必要時，在收集個人身份資訊（PII）的表格中聲明，如果船舶從事非法活動，則保險商和再保險商可以在適用法律和法規允許的情況下與主管當局共享個人身份資訊。
- 確保與國際合作夥伴的清晰溝通，因為航運業務安排可能會涉及受制於不同司法管轄區法律的各方。明確說明遵守美國和聯合國制裁制度的相關限制以及採取的必要步驟，並鼓勵涉及航運業的所有各方與其供應鏈中的其他各方共享此通告。

- 將諸如船舶的歷史位置、船舶登記資訊和船旗標記資訊之類的數據，以及美國財政部、聯合國和美國海岸防衛隊的可用資訊納入盡職調查工作。

船旗註冊經理指南⁶

船旗註冊經理不妨考慮實施他們認為適當和有助於評估和減輕制裁風險的盡職做法。

- 在通過國際海事組織的全球綜合運輸資訊系統（GISIS）船舶和公司詳細資訊模塊收到註冊申請時，驗證每艘船的國際海事組織編號。如果國際海事組織和船名不明確匹配，則可以在船舶註冊之前進行進一步的調查，並且經理應聯繫先前的船旗國，以確認該申請及其從先前的註冊處取消註冊的意圖。
- 將連續概要記錄的副本（按照《國際海上生命安全公約》（SOLAS）第 X1-1 / 5 條規定）發送給接收方船旗國主管部門，該記錄涵蓋了船舶在其管轄範圍內的時間，以及之前由其他國家向該船舶發布的任何連續概要記錄。
- 在完成註冊之前，請與當前的船旗國查看並確認連續概要記錄。
- 對運輸石油、精煉石油、石化產品、鋼、鋁、銅、其他金屬、沙和煤炭的船舶的自動識別系統（AIS）歷史進行研究，以確定此類船舶的自動識別系統（AIS）關閉或操控的模式是否不符合《國際海上生命安全公約》（SOLAS），這種模式可能顯示是否參與非法活動。與《國際海上生命安全公約》（SOLAS）不一致的任何自動識別系統（AIS）應答器關閉或操控的跡象均應視為危險信號，在與此類船隻進行其他活動之前應進行充分調查。
- 與其他船旗註冊管理機構、商業數據庫和國際海事組織共享與參與可制裁或非法運輸活動有關而被拒絕註冊或註銷的船隻的名稱和國際海事組織編號，以便使其他船旗註冊管理機構了解並採取與美國和聯合國相關制裁相一致的行動。如果因北韓相關原因拒絕註冊或取消註冊，請通知聯合國朝鮮專家小組。
- 注意刪除證書的船隻被取消註冊的原因，尤其是由於進行聯合國禁止的活動。
- 適當時獲得連續監視自動識別系統（AIS）信號發送是否存在自動識別系統（AIS）關閉或操控跡象的能力，並通過使用遠程識別和跟踪（LRIT）來補充自動識別系統（AIS）跟踪的能力。
- 與所有船舶和相關客戶進行溝通，說明不符合《國際海上生命安全公約》（SOLAS）的可疑自動識別系統（AIS）關閉和操控會受到調查，並可能成為其被註銷的理由。
- 評估註冊處船隻的自動識別系統（AIS）歷史，以便確定不符合《國際海上生命安全公約》（SOLAS）的自動識別系統（AIS）關閉或操控模式，然後停止或拒絕向這些船隻提供船旗註冊服務。
- 通過諒解備忘錄要求加入註冊資訊共享契約（當前由利比里亞、巴拿馬和馬紹爾群島牽頭）。
- 組織已被發現有可能協助可制裁或非法活動的船隻的船東和管理人參加培訓班和研討會，使其了解聯合國和美國制裁對他們的影響。

⁶ 本指南無意，亦不應解釋為全面的或美國法律所強制的規定，或解決適用法律中的任何特定規定。

- 考慮採用文件的 QR 碼或條形碼系統，以便使用手機應用程式或訪問前船旗國的網站便捷地檢查註冊文件的真實性、有效性或取消記錄。
- 對船舶公司進行週期性檢查，以確定這些公司是否仍在註冊。這可確保公司未解散。
- 與船級社合作，在不影響《國際海上生命安全公約》（SOLAS）規定的緊急狀況關閉操作的前提下，在自動識別系統（AIS）設備上提供軟鎖，以確保船舶識別和位置數據的完整性。軟鎖不允許在航行中進行手動更改，但出於安全原因或在緊急情況下允許關閉，同時允許船級社檢查更改日誌並在規定的年度設備檢查中報告對這些數據做出的任何操控。
- 利用有關機構向船旗國報告可能的非法活動，以幫助減輕風險。
- 建議船東在首次航行之前，對所有可能從事船對船過駁的船長進行培訓，以了解相關制裁計劃對海事的影響。
- 要求在遠程識別和跟踪（LRIT）關閉或以其他方式停用的 24 小時內發出通知，並且需要對此類事件進行調查。
- 通知船舶的註冊人和船東可制裁或非法的行為可能會導致立即吊銷船旗，並且可能按照適用的法律和法規由註冊管理機構決定將顯示所有權資訊的基本盡職調查和註冊文件發送給美國和相關聯合國機構。
- 確保揭露違法或可制裁行為的員工免受報復，並確保建立機密機制舉報可疑或實際違反法律或可制裁的行為。
- 將諸如船舶的歷史位置、船舶註冊資訊和船旗資訊之類的數據，以及美國財政部、聯合國和美國海岸防衛隊的可用資訊納入盡職調查工作。
- 規定自註冊之日起，不符合《國際海上生命安全公約》（SOLAS）的自動識別系統（AIS）關閉和操控以及違法行為是註銷和/或拒絕服務的理由，包括取消在船旗國港口停靠的資格。此外，註銷的其他理由可能包括將貨物運送給未按照《國際海上生命安全公約》（SOLAS）發送自動識別系統（AIS）信號，或具有顯示違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）而操控和關閉自動識別系統（AIS）的歷史的客戶。

港口國控制當局指南⁷

港口國控制當局和有關海關當局不妨考慮實施以下他們認為適當和有助於評估和減輕制裁風險並符合當地法律和法規盡職調查做法。

- 要求到達港口的船舶按照《國際海上生命安全公約》（SOLAS）的規定保持自動識別系統（AIS）信號發送。
- 通知有關當事方，包括船長、管理人員和其他各方，違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）關閉或操控自動識別系統（AIS）是可能的非法活動的一種跡象，主管當局可以對其進行調查。
- 拒絕具有違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）而關閉或操控自動識別系統（AIS）歷史的船舶進入港口。
- 查看提貨單以確認貨物來源。應當對涉及來自逃避制裁的高風險地區的石油、石化產品、燃料和金屬的提貨單進行特別的盡職調查。
- 索取並審查完整、準確的運輸文件，包括提貨單，以識別個人和實體處理與進出伊朗、北韓和敘利亞的產品有關的交易。通常情況下，此類運輸文件應反映真實航行的詳細資訊，包括船隻、貨物、始發地、目的地和交易各方。無論是與這些區域還是其他區域有關的任何被篡改的運輸單據跡象，都可能是潛在的非法活動的危險信號，應在提供服務之前進行充分調查。
- 確保揭露違法或可制裁行為的港口國主管部門的僱員免受報復，並確保建立機密機制舉報可疑或實際違反法律或可制裁的行為。
- 將諸如船舶的歷史位置、船舶註冊資訊和船旗資訊之類的數據，以及美國財政部、聯合國和美國海岸防衛隊的可用資訊納入盡職調查工作。
- 散發有關通過「正義獎賞」（RFJ）計劃提供獎勵的資訊，該計劃提供高達500萬美元的獎勵，以獎勵那些可導致瓦解從事某些支持北韓活動的人的財務機制的情報（支持北韓的活動包括非法運輸活動、洗錢、逃避制裁、網絡犯罪或大規模毀滅性武器的擴散）。欲了解更多資訊或提交線索，請訪問 <http://www.rewardsforjustice.net> 或發送電子郵件至 northkorea@dosinfo.com。
- 散發有關「正義獎賞」計劃提供最高 1500 萬美元獎勵的資訊，該計劃獎勵可導致伊朗伊斯蘭革命衛隊（IRGC）及其分支機構，包括 IRGC-Qods 部隊（IRGC-QF）的財務機制中斷的情報。欲了解更多資訊或提交線索，請訪問 <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>。

⁷ 本指南無意，亦不應解釋為全面的或美國法律所強制的規定，或解決適用法律中的任何特定規定。

航運業協會指南⁸

航運業協會不妨考慮實施以下他們認為適當並有助於評估和減輕制裁風險的盡職調查做法。

- 傳播此通告，或者發出自己的針對這些問題的通告，並將其提供給成員，以提高對全球欺詐性運輸行為的認識，並確定降低成員涉及非法運輸活動風險的方法。
- 在全行業通報中提供有關非法活動的定期案例研究和更新，尤其是有關運輸石油和石油產品的違法行為。

⁸ 本指南無意，亦不應解釋為全面的或美國法律所強制的規定，或解決適用法律中的任何特定規定。

區域和全球商品貿易、供應商和經紀公司指南⁹

區域和全球商品貿易、供應商和經紀公司不妨考慮實施以下盡職調查做法，以評估和減輕制裁風險。

- 監視包租客戶的自動識別系統（AIS）信號發送，特別是在確定為通過船對船過駁逃避制裁的高風險地區的船舶。
- 識別在過去兩年中具有違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）關閉或操控自動識別系統（AIS）行為模式的船隻，並可能終止與繼續使用這些船隻的客戶的業務關係。
- 對包租客戶，在合同中使用包含「自動識別系統（AIS）關閉」條款的語言，如果客戶表現出多次違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）關閉或操控自動識別系統（AIS）的行為模式，則允許終止合同。
- 在合同中加入相關語言，禁止因不符合《國際海上生命安全公約》（SOLAS）的原因而將貨物過駁給未發送自動識別系統（AIS）信號的船舶。
- 採用一項合同規定，包含一種用來監督是否按照原始合同和該合同的任何附錄所述進行商品交易的機制。
- 確保在涉及船對船過駁的交易中，交易各方應努力記錄所有涉及的船舶的國際海事組織編號，並審查船舶記錄和貨物原產地證書，以建立所涉商品的相關監管鏈。
- 使客戶意識到與涉及伊朗，北韓或敘利亞港口的活動有關的潛在制裁風險。
- 在全行業通報中提供有關非法活動的定期案例研究和更新，尤其是有關運輸石油和石油產品的違法行為。其中應包括與北韓有關的聯合國安理會關於船對船過駁的具體決議規定（聯合國安理會第 2375 號決議，OP 11）以及聯合國安理會第 2397 號決議（OP 13），這些決議對與北韓有關的船隻有意無視規定，操控自動識別系統（AIS）以逃避聯合國安理會決議制裁監督的情況表示關注。
- 認識到以遠低於市場價的價格購買原油和精煉石油、石化產品和金屬可能是顯示違法行為的危險信號。
- 請求並審查完整而準確的運輸文件，包括提貨單，以識別個人和實體正在處理的與可能涉及往返伊朗、北韓或敘利亞的產品的運輸有關的交易貨物的來源。此類運輸文件應反映基礎航行的詳細資訊，包括船隻、貨物、始發地、目的地和交易各方。任何顯示有篡改運輸單據的跡象都是顯示潛在非法活動的危險信號，應在繼續進行交易之前進行充分調查。
- 確保揭露違法或可制裁行為的員工免受報復，並確保建立機密機制舉報可疑或實際違反法律或可制裁的行為。

⁹ 本指南無意，亦不應解釋為全面的或美國法律所強制的規定，或解決適用法律中的任何特定規定。

- 與國際合作夥伴進行溝通，因為航運業務安排可能涉及要遵守不同司法管轄區法律的各方。向參與交易的各方解釋美國和聯合國制裁制度下的相關限制，可以促進更有效地遵守這些限制。美國鼓勵與航運業有關各方與您的供應鏈中的各方分享此通告。
- 將數據整合到多個提供商業運輸數據的組織的盡職調查工作中，例如船舶位置、船舶註冊資訊和船旗資訊，以及來自美國財政部、聯合國和美國海岸防衛隊的可用資訊。
- 要求合同語言表明，自合同之日起違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）關閉和操控自動識別系統（AIS）以及可制裁的行為可作為終止合同以及取消和拒絕服務的潛在依據。此外，當事方可以採用合同語言，禁止將貨物運送給未按照《國際海上生命安全公約》（SOLAS）發送自動識別系統（AIS）信號或具有顯示違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）操控自動識別系統（AIS）歷史的客戶。

有助於金融機構評估其海運行業客戶風險的資訊¹⁰

與對任何客戶進行的客戶盡職調查方法類似，金融機構應依靠其對海運行業客戶的內部風險評估，採取與旨在打擊洗錢、恐怖主義和為大規模毀滅性武器擴散的籌資活動的美國現行適用法律法規相一致的適當風險減緩措施。¹¹這種合規方法可能包括法律和法規規定的適當的盡職調查政策和程序，例如，FinCEN的客戶盡職調查和實益擁有權要求（如適用）。¹²

金融機構不妨考慮如下風險因素作為該評估的一部分，包括但不限於：

- 確定易受轉運和船對船過駁影響的商品和貿易走廊，以及機構的海運行業客戶對商品和貿易走廊的使用程度。
- 對每個客戶的業務性質進行評估的結果，包括所提供服務的類型和地理分佈。
- 客戶的交易活動與客戶通常的業務行為不一致，包括客戶購買新船的時間。
- 客戶購置或出售船隻以確定該客戶的資產不包括被凍結的財產。

¹⁰ 本指南無意，亦不應解釋為全面的或美國法律所強制的規定，或解決適用法律中的任何特定規定。

¹¹ 參見聯邦法規 31 CFR 1010.210 建立的反洗錢計劃規定，適用於 31 CFR 1020.210（銀行）、1021.210（賭場）、1022.210（貨幣服務業務）、1023.210（證券）、1024.210（共同基金）、1025.210（保險）、1026.210（期貨）、1027.210（貴金屬）、1028.210（信用卡系統）、1029.210（貸款或金融）和 1030.210（住房政府贊助的實體）等法規中特定類型的金融機構。

¹² 參見如下法規中建立的客戶確認計劃規定：聯邦法規 31 CFR 1010.220，適用於聯邦法規 31 CFR 1020.220（銀行）、1023.220（證券）、1024.220（共同基金）和 1026.220（期貨）法規中的特定金融機構。亦見聯邦法規 31 CFR 1010.230 中確立的法人實體客戶的實益擁有權規定。

船東、經營商和承租商指南¹³

船東、經營商和承租商不妨考慮實施以下他們認為適當和有助於評估和減輕制裁風險的盡職調查做法。

- 在適當的情況下，持續監測船舶，包括租借給第三方的船舶，並確保自動識別系統（AIS）的運行符合《國際海上生命安全公約》（SOLAS）而且未被操控。各方還可以考慮在自動識別系統（AIS）之外使用遠程識別和跟踪（LRIT），並且每3小時接收一次遠程識別和跟踪（LRIT）信號。
- 監測船舶的自動識別系統（AIS）信號發送，尤其是在船舶有能力運輸貨物並且易於進行規避制裁的船對船過駁的情況下（例如煤炭、石油和石油產品，以及石化產品）。
- 向客戶強調將對所有船舶進行自動識別系統（AIS）操控的監視，並將調查和報告不符合《國際海上生命安全公約》（SOLAS）的自動識別系統（AIS）關閉實例。
- 確定在過去兩年中有違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）操控自動識別系統（AIS）的行為模式的船舶，並終止與繼續使用這些船舶的客戶的業務關係。
- 評估所有新客戶的自動識別系統（AIS）歷史，並拒絕與具有不符合《國際海上生命安全公約》（SOLAS）的自動識別系統（AIS）歷史的船舶開展業務。
- 對客戶合同加入包括一項「自動識別系統（AIS）關閉」條款的合同語言，允許船東、承租商和經營商終止與任何顯示多次違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）操控自動識別系統（AIS）的客戶合作。
- 保留和分析記錄，並在可能的情況下包括交付和接收方船隻和/或位於港口的接收方的記錄，包括照片，以增強最終用途驗證。
- 在全行業通報中提供有關非法活動的定期案例研究和更新，尤其是有關運輸石油和石油產品的違法行為。其中應包括與北韓有關的聯合國安理會關於船對船過駁的具體決議規定（聯合國安理會第 2375 號決議，OP 11）以及聯合國安理會第 2397 號決議（OP 13），這些決議對與北韓有關的船隻有意無視規定，操控自動識別系統（AIS）以逃避聯合國安理會決議制裁監督的情況表示關注。
- 在必要和適當的情況下與對方（例如，船東、經理、承租商、經營人）進行溝通，以期望他們有充分和適當的合規政策，其中包括：1）以符合適用的美國和聯合國制裁的方式開展活動；2）有足夠的資源來確保其人員（例如，直接僱用、承包商和員工）執行並遵守其制裁政策；3）在適用範圍內，確保子公司和分支機構遵守相關政策；4）有相關的監控自動識別系統（AIS）的措施；5）有適當的控制措施來篩選和評估他們認為存在高風險的區域的貨物裝卸；6）必要時有控制措施以評估提貨單的真實性；以及7）具有符合本指南的控制措施。

¹³ 本指南無意，亦不應解釋為全面的或美國法律所強制的規定，或解決適用法律中的任何特定規定。

- 確保揭露違法或可制裁行為的員工免受報復，並確保建立機密機制舉報可疑或實際可制裁行為。
- 由於航運業務安排可能涉及受不同司法管轄區法律約束的當事方，因此將美國和聯合國制裁制度下的相關限制傳達給交易的當事方可以促進更有效的合規。美國鼓勵與航運業有關的各方與您的供應鏈中的各方分享此通告。
- 將數據整合到多個提供商業運輸數據的組織的盡職調查工作中，例如船舶位置、船舶註冊資訊和船旗資訊，以及來自美國財政部、聯合國和美國海岸防衛隊的可用資訊。
- 要求合同語言表明，自合同之日起違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）關閉和操控自動識別系統（AIS）以及可制裁的行為可作為終止合同以及取消和拒絕服務的依據。此外，當事方可以採用合同語言，禁止將貨物運送給未按照《國際海上生命安全公約》（SOLAS）發送自動識別系統（AIS）信號或具有顯示違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）操控自動識別系統（AIS）歷史的客戶。
- 散發有關通過「正義獎賞」（RFJ）計劃提供獎勵的資訊，該計劃提供高達500萬美元的獎勵，以獎勵那些可導致瓦解從事某些支持北韓活動的人的財務機制的情報（支持北韓的活動包括非法運輸活動、洗錢、逃避制裁、網絡犯罪或大規模毀滅性武器的擴散）。欲了解更多資訊或提交線索，請訪問 <http://www.rewardsforjustice.net> 或發送電子郵件至 northkorea@dosinfo.com。
- 散發有關「正義獎賞」計劃提供最高 1500 萬美元獎勵的資訊，該計劃獎勵可導致伊朗伊斯蘭革命衛隊（IRGC）及其分支機構，包括 IRGC-Qods 部隊（IRGC-QF）的財務機制中斷的情報。欲了解更多資訊或提交線索，請訪問 <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>。

船級社指南¹⁴

船級社不妨考慮實施以下他們認為適當和有助於評估和減輕制裁風險的盡職調查做法。

- 保留記錄，並在可能的情況下包括交付和接收方船隻和/或位於港口的接收方的記錄，包括照片，以增強最終用途驗證。
- 在適當的範圍內採取了解您的客戶（KYC）盡職調查措施。
- 使客戶意識到與涉及伊朗、北韓或敘利亞港口的活動有關的潛在制裁風險。
- 在整個行業的通報中提供定期案例研究和有關非法活動的最新資訊。這應包括聯合國安理會針對與懸掛北韓國旗的船進行船對船過駁，以及違反在公司網站上的「條款和條件」中《國際海上生命安全公約》（SOLAS）的規定關閉或操控自動識別系統（AIS）的具體制裁措施，尤其是與運輸和包運石油和石油產品有關的制裁。
- 通知船舶的註冊人和船東，可制裁的行為可能會導致立即終止業務，並且透露船東資訊的基本盡職調查/註冊文件可能會由船級社根據適用的法律和法規酌情發送給美國和任何相關的聯合國機構。
- 在必要和適當的情況下與對方（例如，船東、經理、承租商、經營商）進行溝通，期望他們有充分和適當的合規政策，其中包括：1）以符合適用的美國和聯合國制裁的方式開展活動；2）有足夠的資源來確保其人員（例如，直接僱用、承包商和員工）執行並遵守其制裁政策；3）在適用範圍內，確保子公司和分支機構遵守相關政策；4）有相關的監控自動識別系統（AIS）的控制措施；5）有適當的控制措施來篩選和評估他們認為存在高風險的區域的貨物裝卸；6）必要時有控制措施以評估提貨單的真實性；以及7）具有符合本指南的控制措施。
- 確保盡職調查文件（例如，船旗國註冊文件）包括護照的彩色複印件、姓名、營業地址和住所地址、護照號碼和簽發國家、電話號碼以及船舶的全部個人船東的電子郵件），以及該船東的船隊中所有船隻的名稱和國際海事組織（如適用）。
- 確保揭露違法或可制裁行為的員工免受報復，並確保建立機密機制舉報可疑或實際違反法律或可制裁的行為。
- 由於航運業務安排可能涉及受不同司法管轄區法律約束的當事方，因此將美國和聯合國制裁制度下的相關限制傳達給交易的當事方可以促進更有效的合規。美國鼓勵與航運業有關的各方與您的供應鏈中的各方分享此通告。
- 將數據整合到多個提供商業運輸數據的組織的盡職調查工作中，例如船舶位置、船舶註冊資訊和船旗資訊，以及來自美國財政部、聯合國和美國海岸防衛隊的可用資訊。
- 要求合同語言表明，自合同之日起違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）關閉和操控自動識別系統（AIS）以及可制裁的行為可作為終止合同以及取消和拒絕服務的依據。此

¹⁴ 本指南無意，亦不應解釋為全面的或美國法律所強制的規定，或解決適用法律中的任何特定規定。

外，當事方可以採用合同語言，禁止將貨物運送給未按照《國際海上生命安全公約》（SOLAS）發送自動識別系統（AIS）信號或具有顯示違反《國際海上生命安全公約》（SOLAS）操控自動識別系統（AIS）歷史的客戶。

船長指南¹⁵

船長不妨考慮實施以下他們認為適當和有助於評估和減輕制裁風險的盡職調查做法。

- 了解並確保您的甲板人員知道國際海事組織要求的自動識別系統（AIS）規定，其中包括按照《國際海上生命安全公約》（SOLAS）持續發送自動識別系統（AIS）信號資訊。
- 提高對國際海事組織散發的有關非法運輸的指南的意識。
- 向船東和承租商傳達，您正在操作/航行的船舶將受到自動識別系統（AIS）關閉的監控，關閉自動識別系統（AIS）的情況將被調查。
- 研究您的船隻的自動識別系統（AIS）歷史記錄，以幫助確定該船是否可能參與了非法活動。
- 確保在逃避制裁高風險地區進行船對船過駁的船長瞭解可能被凍結的船舶或裝載著美國和聯合國制裁禁止運輸的貨物的船舶使用欺騙手段隱藏其身份的可能性，包括使用虛假的船名或國際海事組織編號。船長應在適當的範圍內確保在進行此類過駁之前已經驗證了船名、國際海事組織編號和船旗，並確保船對船過駁具有合法的商業目的。
- 散發有關通過「正義獎賞」（RFJ）計劃提供獎勵的資訊，該計劃提供高達500萬美元的獎勵，以獎勵那些可導致瓦解從事某些支持北韓活動的人的財務機制的情報（支持北韓的活動包括非法運輸活動、洗錢、逃避制裁、網絡犯罪或大規模毀滅性武器的擴散）。欲了解更多資訊或提交線索，請訪問 <http://www.rewardsforjustice.net> 或發送電子郵件至 northkorea@dosinfo.com。
- 散發有關「正義獎賞」計劃提供最高 1500 萬美元獎勵的資訊，該計劃懸賞可導致伊朗伊斯蘭革命衛隊（IRGC）及其分支機構，包括 IRGC-Qods 部隊（IRGC-QF）的財務機制中斷的情報。欲了解更多資訊或提交線索，請訪問 <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>。

¹⁵ 本指南無意，亦不應解釋為全面的或美國法律所強制的規定，或解決適用法律中的任何特定規定。

船員公司指南¹⁶

船員公司不妨考慮實施以下他們認為適當並有助於評估和減輕制裁風險的盡職調查做法。

- 了解並確保您的船員了解國際海事組織散發的有關非法運輸的指南以及這些做法為何不安全。
- 與客戶溝通，告知客戶您的船員將要操作的船舶要被監視是否關閉和操控自動識別系統（AIS），而且此類情況將被調查。
- 研究您預期使用的船隻的自動識別系統（AIS）歷史記錄，以幫助確定該船是否可能參與了非法活動。
- 確保揭露違法或可制裁行為的員工免受報復，並確保建立機密機制舉報可疑或實際違反法律或可制裁的行為。
- 散發有關通過「正義獎賞」（RFJ）計劃提供獎勵的資訊，該計劃提供高達500萬美元的獎勵，以獎勵那些可導致瓦解從事某些支持北韓活動的人的財務機制的情報（支持北韓的活動包括非法運輸活動、洗錢、逃避制裁、網絡犯罪或大規模毀滅性武器的擴散）。欲了解更多資訊或提交線索，請訪問 <http://www.rewardsforjustice.net> 或發送電子郵件至 northkorea@dosinfo.com。
- 散發有關「正義獎賞」計劃提供最高 1500 萬美元獎勵的資訊，該計劃懸賞可導致伊朗伊斯蘭革命衛隊（IRGC）及其分支機構，包括 IRGC-Qods 部隊（IRGC-QF）的財務機制中斷的情報。欲了解更多資訊或提交線索，請訪問 <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>。

¹⁶ 本指南無意於，亦不應解釋為全面的或美國法律所強制的要求，或解決適用法律中的任何特定要求。



財政部



國務院



美國海岸警衛隊

附件二：涉及北韓、伊朗和叙利亚海运行业的相关制裁資訊¹⁷

北韓

這部分内容提供的是涉及北韓海運行業的美國和聯合國的相關制裁資訊，包括并非詳盡的美國政府可能會因為這些事項而對人實施制裁的清單。它還提供了有關北韓欺騙性運輸行為的補充資訊。結合這份全球海事通告中的其他文件，本附件更新和擴展了美國財政部外國資產控制辦公室于2018年2月23日和2019年3月21日發布的與北韓有關的海運通告。本文中的資訊是截至本通告發布之日的最新資訊，但各方應經常到訪外國資產控制辦公室的網站以獲取涉及對北韓制裁計劃的全面資訊。¹⁸外國資產控制辦公室稍後可能還會進一步更新此通告，包括在先前的運輸通告中已出現的船隻清單資訊。外國資產控制辦公室匯編了一份「特別認定的國民和被禁止人員名單」(SDN名單)，是一份全面、綜合和可搜索的受制裁者以及被認定為被凍結資產的船隻名單。¹⁹

美國政府和聯合國對北韓相關行為的禁令

美國通常禁止²⁰任何涉及北韓政府或朝鮮勞動黨的財產或財產利益進行的交易，並禁止向北韓直接或間接出口和進口幾乎所有的商品、服務以及技術。任何外國人的船隻在過去180天內停靠過北韓港口，或任何外國人的船隻在過去180天內參與了與前述船隻的船對船過駁活動，都不得停靠美國港口。還禁止美國人在北韓註冊船隻，為船隻獲得懸掛北韓國旗的授權，以及擁有、租賃、經營懸掛北韓國旗的任何船隻，或為其提供保險。

美國通常禁止對任何涉及北韓政府或朝鮮勞動黨的財產或財產利益進行交易，並禁止向北韓直接或間接出口和進口幾乎所有的商品、服務以及技術。任何外國人的船隻在過去的180天內停靠過北韓港口，或任何外國人的船隻在過去180天內參與了與前述船隻的船對船

¹⁷ 本文件只具有解釋性，沒有法律效力。本文件不補充或修改法律權限、行政命令或法規。

¹⁸ 外國資產控制辦公室，《北韓制裁》，<https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/pages/nkorea.aspx>。

¹⁹ 外國資產控制辦公室，「特別指定的國民和人員名單 (SDN List)」，<https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx>。

²⁰ 這些禁令適用於美國人或在美國境內進行的交易，包括通過美國金融系統處理或有美國金融系統參與的交易。要獲取涉及北韓的外國資產控制辦公室相關禁令的更多細節，請參閱 www.treasury.gov/ofac。

過駁活動，都不得停靠美國港口。美國人也禁止在北韓注冊船隻，為船隻獲得懸掛北韓國旗的授權，以及擁有、租賃、經營懸掛北韓國旗的任何船隻，或為其提供保險。

聯合國安理會相關決議要求會員國採取一系列措施，包括禁止擁有、租賃、經營任何懸掛北韓國旗的船隻，或為其提供船級、證書或相關服務和保險；禁止會員國在有合理理由認為某船隻參與了違反聯合國安理會有關決議的活動的情況下向該船隻提供歸級服務；並向北韓擁有、控制或運營的船隻或者會員國有合理理由認為參與了違反聯合國安理會有關決議的活動或貨運的船隻提供保險或再保險服務。²¹此外，還要求會員國禁止向北韓船隻提供加油或其他服務，前提是該會員國有足夠的理由相信這些船隻載有違禁物品。聯合國安理會決議還會限制被聯合國安理會認定禁止進入港口的任何船隻入港或者，除少數例外，當某國擁有的資訊提供了合理的理由認為該船隻是由被聯合國安理會特別認定的人或實體所擁有時，該船隻也被禁止入港。

美國政府禁止在未經豁免或授權的情況下從北韓進口商品。同時，聯合國安理會決議要求會員國禁止從北韓進口範圍廣泛的商品，包括：

- 煤炭
- 紡織品
- 海鮮，包括捕魚權
- 鐵與鐵礦石
- 鉛與鉛礦石
- 銅
- 鎳
- 銀
- 鈦礦石
- 稀土金屬
- 鈳礦
- 雕像和紀念碑
- 食品和農產品
- 鋅
- 金
- 機械
- 電子設備
- 土壤與石頭，包括氧化鎂和菱鎂礦
- 木材
- 常規武器
- 船隻

在未經適用的豁免或授權情況下，美國政府禁止從美國或位于任何地方的美國人向北韓出口或再出口貨物。有關的聯合國安理會決議要求會員國禁止向北韓出口一系列商品，包括：

- 精煉石油*（每年超過50萬桶）
- 原油*（每年超過400萬桶）
- 火箭燃料
- 冷凝液和天然氣液體
- 工業機械
- 鐵、鋼及其它金屬
- 常規武器
- 彈道導彈

²¹ 聯合國的所有會員國都有義務執行聯合國安理會決議中具有約束力的制裁措施。可以在 1718 制裁委員會的網站獲取與北韓有關的安理會決議：<https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>。

- 航空燃料（民航客機往返北韓所需的燃料除外）
- 所有的運輸工具（包括機動車輛、卡車、火車、船隻、飛機、直升機）
- 船隻
- 大規模毀滅性武器及其部件
- 奢侈品

*允許低於聯合國安理會確定的年度上限的運送，但必須：（a）在30天內報告給根據聯合國安理會第1718號決議設立的制裁委員會（1718委員會）；（b）不涉及與北韓的核計劃或彈道導彈計劃或其它受到聯合國安理會禁止的活動有關的任何個人或實體；（c）專用於北韓的民生目的，與為北韓的核計劃或彈道導彈計劃或被聯合國安理會禁止的其它活動創收無關。如果不滿足這三個條件中的任何一個，則低於授權年度上限的交易就是違反聯合國安理會第2397號決議。

聯合國會員國應實施的聯合國安理會措施

公海上採取的行動：

- 如果成員國有提供合理理由的資訊認為某船隻載有違禁貨物，在獲得該船旗國同意後可對該船隻進行檢查。（自由裁量）
- 船旗國配合此類檢查。（自由裁量）
- 如果船旗國拒絕允許在公海進行檢查，則船旗國指示可疑船隻進入適當而便捷的港口，由地方當局進行必要的檢查。（強制執行）

在領海或港口內採取的行動：

- 在成員國有合理理由認為某船隻正在運輸違禁物品或參與了涉及北韓的違禁活動時，必須扣押、檢查和凍結（扣留）該成員國港口內的任何船隻（強制執行）。
- 如果成員國有合理的理由認為某船隻運輸了違禁物品或參與了涉及北韓的違禁活動，則該成員國應在其領海中扣押、檢查和凍結（扣留）屬於該成員國管轄範圍內的任何船隻。（自由裁量）
- 成員國檢查由北韓或由安理會特別認定的個人或實體作為代理或協助的往來于北韓的船隻或者懸挂北韓船旗的船隻運送的貨物（強制執行）。

在公海上或領海上/港口採取的行動：

- 一旦成員國在檢查中發現了任何被聯合國安理會決議禁止其供應、銷售、轉運或出口的任何物品，應對其實施扣押和處置。（強制執行）

注冊以及船旗國的其它職責：

- 如果船旗國有合理的理由認為某船隻參與了違反安理會有關決議的活動或運送了違禁物品，則該船旗國應取消對該船隻的注冊並禁止提供歸級服務；注銷北韓擁有、經營或控制的任何船隻的注冊；同時對根據聯合國安理會有關北韓的決議被其它成員國取消注冊的船隻拒絕進行船旗注冊。（強制執行）
- 船旗國要對被1718委員會認定注銷的任何船隻立即取消注冊。（強制執行）

美國政府制裁授權

與此通告的目的有關，美國法律規定美國政府對被認定的任何直接或間接地有意進行如下行為的人實施制裁：

- 向被與北韓相關的行政命令（E.O.）²²認定、被聯合國安理會決議²³認定、或由被與北韓相關的行政命令或聯合國安理會決議認定的人員所擁有或控制的船隻、飛機提供大量燃料或補給品、提供加油服務，或協助進行重大交易用來操作或維護該船隻或飛機。
- 為北韓政府擁有或控制的船隻提供保險、注冊，幫助其注冊或維持保險或注冊。
- 未經聯合國安理會特別批准，向北韓出售大量船隻。
- 對北韓人擁有、控制、指揮或充當船員的船隻從事租賃、保險、注冊、協助其注冊或維持其保險或注冊。
- 參與從北韓進口或者向北韓出口超過得到美國認定的聯合國安理會規定限額的大量煤炭、紡織品、海鮮、鐵、鐵礦石或精煉石油產品或原油。
- 參與向北韓進口或者從北韓出口或者再出口奢侈品。

美國法律還規定美國政府對任何由財政部長和國務卿協商確定的外國金融機構實施制裁，這些金融機構在 2020 年 4 月 18 日及以後向與北韓有關的行政命令、聯合國安理會決議、或修訂過的《北韓制裁和政策增強法》認定實施制裁的任何北韓人提供過重大金融服務。這些制裁可以包括凍結資產或限制代理賬戶或付款賬戶。

除此之外，美國政府還在強力地有針對性地指認任何參與了至少一種重大的從北韓進出口任何貨物、服務或技術等活動的人員，以及任何在北韓從事包括運輸、採礦、能源和金融服務等行業的人員。

聯合國制裁授權

聯合國安理會或1718委員會可以指定有針對性的制裁（凍結資產以及針對個人的旅行禁令），對參與或支持與北韓核武器、其他大規模毀滅性武器和彈道導彈有關的項目、或者參與其它一些受到聯合國安理會禁止的活動的任何個人或實體實施制裁。

1718委員會還可以在獲悉一些船隻正在或曾經參與違反聯合國安理會決議相關禁令之後，對其做出認定。例如，經聯合國安理會第2321號決議（2016）第12段授權的1718委員會可認定從事某些違禁活動的船隻，要求會員國採取以下所列任何或所有行動：(a) 撤銷船旗；(b) 指示前往指定港口接受檢查並採取後續行動；(c) 全球入港禁令，以及/或者(d) 凍結資產。

²² 与制裁北韓有关的行政命令包括行政命令 E.O.s 13382、13466、13551、13570、13687、13722，以及 13810。

²³ 相關的聯合國安理會決議包括第 1695 號 (2006)、第 1718 號 (2006)、第 1874 號 (2009)、第 2087 號 (2013)、第 2094 號 (2013)、第 2270 號 (2016)、第 2321 號 (2016)、第 2356 號 (2017)、第 2375 號 (2017)，以及第 2397 號 (2017)。

此外，當會員國獲得有關公海上船隻的資訊，有合理的理由認為此類船隻的貨物中有被聯合國安理會決議禁止供應、銷售、轉送或出口的物品，而該船隻或船旗國不合作時，1718 委員會可能會採取多種行動。如果該船隻的船旗國不允許在公海進行檢查，也不指示該船隻前往適當而方便的港口進行必要的檢查，或者該船拒絕服從船旗國的指示允許在公海上檢查或前往適當而方便的港口，則 1718 委員會可以認定對該船隻實施資產凍結，並採取聯合國安理會第 2321 號決議第 12 段授權的其他措施。而且，一旦 1718 委員會做出認定，相關船旗國必須立即注銷該船的注冊。任何國家，如果不能取得疑似在公海上載運違法貨物船隻的船旗國的合作，必須盡快向 1718 委員會提交與事件、船隻和船旗國相關的詳細報告，1718 委員會將定期在其網站上公佈。

欺騙行爲

出口煤炭和沙土:

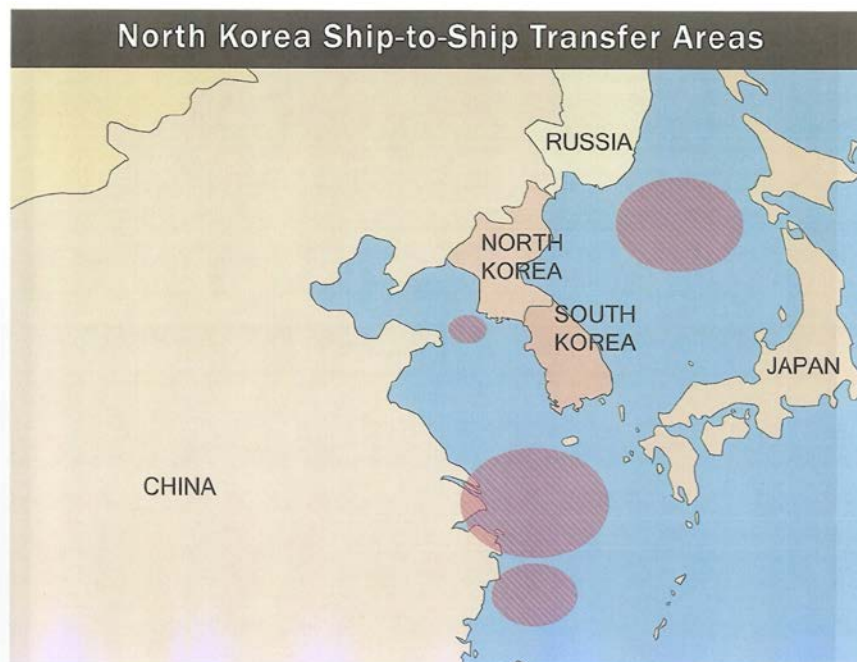
煤炭: 根據 2020 年聯合國朝鮮專家小組最終報告（PoE 報告），2019 年 1 月至 8 月之間北韓出口了 370 萬噸煤炭，主要在甯波-舟山港區及其周邊地區出口。其中大部分是通過從懸掛北韓旗的船隻向中國領海的當地駁船進行的船對船過駁實現的。自帶動力的駁船構成了北韓煤炭出口的第二大方法，很可能是運往中國。這包括從北韓出發直接運送到中國杭州灣的三個港口。

沙土: 至少自 2019 年 4 月起，非北韓自帶動力駁船和其他懸掛非北韓船旗的貨船一直在海州（黃海省）和新昌（鹹鏡南道省）或附近裝載沙土，以供出口到中國。

精煉石油進口:

聯合國安理會第 2397 號決議將北韓的精煉石油進口量限制在每個日曆年最多 50 萬桶。從 2019 年 1 月到 2019 年 10 月，北韓港口至少接收了 221 艘油輪運來的精煉石油，包括至少 157 艘涉及北韓船隻通過非法船對船過駁完成的交付。如果這些油輪在交付時為滿載，那麼僅這些交易，北韓就進口了 389 萬桶，即為聯合國安理會第 2397 號決議所允許的精煉石油進口量的七倍半。

北韓船對船過駁區域：



收購舊船：

根據聯合國朝鮮專家小組 2020 年的最終報告，北韓正在購買即將報廢的舊船，並將其納入運輸煤炭和其他貨物的船隊。

非遠洋駁船的使用：

根據聯合國朝鮮專家小組 2020 年的最終報告，北韓有時啓用不會發送自動識別系統（AIS）信號的非遠洋航行的駁船，將源自北韓的貨物非法運到中國。這些駁船在公海運行可能不安全。

欲獲取有關已知的規避制裁手段的其他詳細資訊和描述，請參閱「海運行業、能源和金屬行業及相關社區的制裁通告」的正文、「附件一：協助海運行業制裁合規工作的其他指南和資訊」，以獲取為打擊海運行業中規避制裁的行為而採用的良好盡職調查的資訊，以及[外國資產控制辦公室合規承諾框架](#)，該文件由外國資產控制辦公室提供，為業界提供了有關制裁合規的良好的總體做法。

伊朗

這部分内容提供了美國的與伊朗海運行業有關的制裁資訊，包括并非詳盡的美國政府可能會因為這些事項而對人實施制裁的清單。結合這份全球海事通告中的其他文件，本附件更新和擴展了美國財政部外國資產控制辦公室于2019年9月4日發布的與伊朗有關的海運通告。本文中的資訊是截至本通告發布之日的最新資訊，但各方應經常到訪外國資產控制辦公室的網站以獲取涉及對伊朗制裁計劃的全面資訊。²⁴外國資產控制辦公室稍後可能會進一步更新此通告，包括在先前運輸通告中出現的船隻清單資訊。外國資產控制辦公室匯編了一份「特別認定的國民和被禁止人員名單」(SDN名單)，是一份全面、綜合和可搜索的受制裁者以及被認定為被凍結資產的船隻名單。²⁵

美國禁止的與伊朗有關的活動

外國資產控制辦公室按照聯邦法規 C.F.R. 31 part 560《伊朗交易與制裁條例》(ITSR)中的規定，對伊朗執行和實施全面制裁以及針對伊朗政府的凍結計劃。除非獲得外國資產控制辦公室的授權或法令豁免，《伊朗交易與制裁條例》禁止美國人員、美國擁有或控制的外國實體，或在美國境內從事涉及伊朗或伊朗政府的大多數直接和間接的交易。此外，《伊朗交易與制裁條例》凍結《伊朗交易與制裁條例》第560.304條定義的在美國境內、隨後進入美國境內、屬於或以後屬於任何美國人或者由美國人擁有的伊朗政府的財產和財產權益，包括由伊朗政府擁有或控制的任何實體。還有，在沒有適用的豁免或外國資產控制辦公室授權的情況下，禁止外國人，包括外國金融機構，向美國或通過美國從事違反這些禁令的交易，這包括通過美國的代理賬號為伊朗金融機構、其它位於伊朗的人員或者代表其從事交易，或者使這些服務的利益在伊朗境內獲得。

美國政府制裁授權

此外，非美國人（包括外國金融機構）如果蓄意協助伊朗SDN名單上的伊朗人進行大筆交易或向其提供某些物質支持，就會有被美國制裁的風險。被列入名單的有諸如伊朗國家石油公司(NIOC)、伊朗油輪公司(NITC)和伊朗伊斯蘭共和國航運公司(IRISL)，但未被認定的伊朗存管機構除外。²⁶此類授權通常會受到某些豁免和例外的約束，包括(i)向伊朗出口食品、藥品、醫療器械以及農產品屬於例外；(ii)阿富汗的重建援助和經濟發展屬於例外。但即使有例外或豁免，某些涉及伊朗伊斯蘭革命衛隊(IRGC)的或者與受到認定的，與支持國際恐怖主義或擴散大規模毀滅性武器或其運輸工具有關的伊朗人進行交易也會受到美國的制裁。

²⁴外國資產控制辦公室，《伊朗制裁》<https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/programs/pages/iran.aspx>。

²⁵外國資產控制辦公室，「特別指定的國民和人員名單(SDN List)」，<https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx>。

²⁶ 見《伊朗自由與反擴散法》(IFCA), §§ 1244(c) and 1247(a); 《全面的伊朗制裁、問責及撤資法》(CISADA), § 104; E.O. 13846, §§ 1 and 2。

石油、石油產品和石化產品：

自 2018 年 11 月 5 日起，除非取得豁免或例外，蓄意與伊朗進行包括購買、獲得、銷售、運輸或營銷石油、石油產品（例如航空燃油、車用燃油、餾分燃料油）或石油化工產品等重大交易的人都有受到美國授權的與伊朗有關的制裁風險；某些與運輸伊朗原油的船隻有關的人員也有受到制裁的風險。²⁷有關石油、石油產品和石化產品定義的更多資訊，請參見行政命令 E.O. 13846，第 16 條。

金屬以及伊朗經濟中其他被認定的行業：

除非取得豁免或例外，在伊朗從事鋼鐵、鋁或銅業的人員；或者蓄意參與向伊朗銷售、供應或轉手與那些行業有關的重要貨物或服務的重大交易的人員；或者為從伊朗購買、獲取、銷售、轉運或出售鐵、鋼、鋁或銅進行重大交易的人員，都可能會受到行政命令 E.O. 13871 的制裁。同樣，蓄意直接或間接向伊朗或從伊朗進行出售、供應或轉讓貴重金屬或某些材料（包括煤炭、石墨或某些金屬原料或半成品，例如鋁和鋼），而這些金屬或材料是為某些最終用途或最終用戶提供的，相關人員可能會受到制裁。²⁸此外，除非取得豁免或例外，在伊朗經濟中經營建築、採礦、製造和紡織業的人員，或蓄意參與和上述行業有關的向伊朗或從伊朗銷售、供應或轉運重要貨物或服務的重大交易，都有可能受到行政命令 E.O. 13902 的制裁。

海運行業應重溫美國聯邦法規 C.F.R. 31, part 562 的《伊朗行業與侵犯人權行為制裁條例》以及外國資產控制辦公室網頁上關於伊朗鋼鐵、鋁、銅、建築、採礦、製造和紡織業的相關指南，以進一步獲取與這些新的授權範圍有關的指導。值得注意的是，行政命令 E.O.13871 中所列活動的緩衝期已于 2019 年 8 月 6 日到期；行政命令 E.O.13902 中所列活動的緩衝期已于 2020 年 4 月 9 日到期。除非有適用的豁免或例外，未能在特定的緩衝期內結束與這些行業相關的可制裁交易者可能會受到制裁。

船隻服務：

除非有適用的豁免或例外，故意為伊朗船隻或為 SDN 名單上的人從伊朗轉運包括石油或石油產品的非伊朗船隻提供加油服務的人，都可能受到制裁。此外，除非有適用的豁免或例外，故意向 SDN 名單上的伊朗人（包括伊朗伊斯蘭共和國航運公司，伊朗國家石油公司和伊朗油輪公司），或為已經被美國宣布制裁的伊朗的能源、航運或造船業的任何人或任何人的利益提供承保服務、保險或再保險的人員，都可能面臨受到制裁的風險。²⁹如果想瞭解更多指導，請見外國資產控制辦公室網站上的外國資產控制辦公室常見問題解答。

欺騙性運輸做法

²⁷ 見行政命令 E.O. 13846, §§ 2 和 3；《伊朗制裁法》(ISA), § 5(a)(7) 和 (7)。

²⁸ 見，例如，《伊朗自由與反擴散法》§ 1245。

²⁹ 見，例如，《伊朗自由與反擴散法》§ 1246。

儘管國際社會對伊朗政權增加了壓力，一些與石油運輸業有關的人仍繼續采用欺騙的手段來幫助伊朗交易。正如美國財政部的認定和全球合作夥伴所採取的行動所證明，諸如伊朗伊斯兰革命卫队-圣城军之類的組織企圖通過混淆石油運輸的始發地、目的地和接收方來逃避美國的制裁。請注意，對於伊朗和伊朗的石油行業來說，這種欺騙手段的使用並不陌生。

請參閱「海運行業、能源和金屬行業及相關社區的制裁通告」的正文以獲取已知的制裁規避技巧方面的資訊；參閱「附件一：協助海運行業制裁合規努力的其他指南和資訊」，瞭解為打擊海運行業中規避制裁行為的潛在的盡職調查工作的資訊；參閱[外國資產控制辦公室合規承諾框架](#)，該文件由外國資產控制辦公室提供，為業界提供了有關制裁合規的良好總體做法。

敘利亞

這部分內容提供了美國的與敘利亞海運行業有關的制裁資訊，包括一份并非詳盡的美國政府可能會因為這些事項而對人實施制裁的清單。結合這份全球海事通告中的其他文件，本附件更新和擴展了美國財政部外國資產控制辦公室于2018年11月20日以及2019年3月25日發布的與敘利亞有關的海運通告。本文中的資訊是截至本通告發布之日的最新資訊，但各方應經常到訪外國資產控制辦公室的網站以獲取涉及對敘利亞制裁計劃的全面資訊。外國資產控制辦公室稍後可能會進一步更新此通告，包括在先前運輸通告中出現的船隻清單的資訊。外國資產控制辦公室匯編了一份「特別認定的國民和被禁止人員名單」（SDN名單），是一份全面、綜合和可搜索的受制裁者以及被認定為被凍結資產的船隻名單。

美國政府的與敘利亞有關的活動禁令

美國政府一般禁止美國人或在美國境內和敘利亞政府參與的或其它受到《敘利亞制裁條例》（聯邦法規 C.F.R. 31, Part 542）管制的實體進行直接或間接交易。「敘利亞政府」一詞包括：（a）阿拉伯敘利亞共和國國家和政府及其任何政治分支、機構或工具，包括敘利亞中央銀行；（b）由前述機構直接或間接擁有或控制的任何實體，包括敘利亞政府在其中擁有50%或更多權益或控制權的任何公司、合夥企業、協會或其他實體，以及由該政府控制的其它任何實體；（c）任何正在或曾經直接或間接地為了或有意為前述任何一個機構或者代表該機構採取行動的人員；（d）外國資產控制辦公室確定將其包括在（a）至（c）中的任何其他人士。

根據行政命令 E.O.13582，美國還禁止將源自敘利亞的石油或石油產品進口到美國，並禁止任何美國人從事與敘利亞來源的石油或石油產品相關的任何交易或協助這種交易。

此外，美國了解到，由于敘利亞複雜多變的環境，其他非法行為者在海運行業活動，其中包括與恐怖主義有關的人員以及與伊朗或俄羅斯有關的非法活動。³⁰

制裁風險和美國政府與敘利亞有關的制裁授權

美國法律規定對一些外國人實施強制制裁，這包括被確定的蓄意向敘利亞政府提供重大財務、物質或技術支持的人，蓄意與敘利亞政府進行重大交易的人、蓄意出售或提供了重要的商品、服務、技術、資訊或其他支持以大大促進敘利亞政府維持和擴大國內天然氣、石油或石油產品生產的人。這可以包括向敘利亞政府或該政府擁有的實體交付石油或為石油運輸提供資金的實體或個人，例如已被美國認定的敘利亞石油運輸公司或巴尼亞斯煉油廠。

欺騙性運輸做法

³⁰ 與反恐、伊朗或俄羅斯有關的外國資產控制辦公室禁令的其他詳細信息，請見 <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Pages/default.aspx>。

美國致力於讓敘利亞政府，巴沙爾·阿薩德政權以及繼續支持他們的人為他們的野蠻行徑和對敘利亞平民的殺害負責。為此，供應鏈和與石油有關的運輸對海運業者構成重大制裁風險。伊朗和俄羅斯等國家已參與向敘利亞政府提供石油和其他物品。針對這些活動，2019年9月，外國資產控制辦公室制裁了海上援助有限責任公司（Maritime Assistance LLC）和三名人員，原因是向在敘利亞巴尼亞斯行動的俄羅斯軍隊出售和運送噴氣式飛機燃料。另外，2018年11月，外國資產控制辦公室制裁了密謀參與為敘利亞採購伊朗石油的計劃的伊朗和俄羅斯私營和公共部門實體。該計劃采用支付抵消方式，使向敘利亞出售和運送的伊朗石油為包括真主黨、哈馬斯和伊斯蘭革命衛隊-聖城軍在內的伊朗恐怖主義代理組織提供了數億美元。

欲獲取有關已知的規避制裁手段的其他詳細資訊和描述，請參閱「海運行業、能源和金屬行業及相關社區的制裁通告」的正文；請參閱「海運行業、能源和金屬行業及相關社區的制裁通告」的正文以獲取已知的制裁規避技巧方面的資訊；參閱「附件一：協助海運行業制裁合規努力的其他指南和資訊」，瞭解為打擊海運行業中規避制裁行為的潛在的盡職調查工作的資訊；參閱[外國資產控制辦公室合規承諾框架](#)，該文件由外國資產控制辦公室提供，為業界提供了有關制裁合規的良好的總體做法。