



Departemen Keuangan



Departemen Luar Negeri



Penjaga Pantai Amerika Serikat

**Rekomendasi Sanksi untuk Sektor-Sektor Industri Kelautan, Energi dan Logam,
serta Komunitas-Komunitas Terkait**

Penerbitan: 14 Mei 2020

Judul: Panduan untuk Menghadapi Perkapalan Terlarang dan Praktik Penghindaran Sanksi

Departemen Luar Negeri A.S., Kantor Pengendalian Aset Asing (OFAC) Departemen Keuangan, dan Penjaga Pantai A.S., menerbitkan rekomendasi ini untuk menyediakan bagi pihak-pihak yang ambil bagian atau terlibat dalam sektor industri kelautan dan energi dan logam, informasi tambahan serta alat untuk menanggulangi tren yang ada sekarang dan yang muncul berkaitan dengan perkapalan terlarang dan penghindaran sanksi. Rekomendasi ini merupakan cerminan komitmen pemerintah A.S untuk bekerja sama dengan sektor swasta guna mencegah penghindaran sanksi, penyelundupan, kegiatan kriminal, pemfasilitasian kegiatan teroris, dan proliferasi senjata pemusnah masal (WMD) dengan fokus pada Iran, Korea Utara dan Suriah. Bersama dengan Lampiran-Lampiran A dan B, rekomendasi ini memperbarui dan memperluas rekomendasi perkapalan OFAC yang berkaitan dengan Korea Utara yang diterbitkan pada tanggal 23 Februari 2018 dan 21 Maret 2019; rekomendasi perkapalan OFAC yang berkaitan dengan Iran yang diterbitkan pada tanggal 4 September 2019; dan rekomendasi perkapalan OFAC yang berkaitan dengan Suriah yang diterbitkan pada tanggal 20 November 2018 dan 25 Maret 2019. Di kemudian hari OFAC mungkin akan menerbitkan pembaruan lebih lanjut untuk melengkapi rekomendasi ini, termasuk sehubungan daftar kapal yang telah muncul di dalam rekomendasi perkapalan terdahulu.

Rekomendasi ini membahas risiko-risiko sanksi dan memuat informasi mengenai praktik penipuan perkapalan yang umum serta pendekatan umum guna membantu penyesuaian uji tuntas dan kebijakan serta prosedur kepatuhan terhadap sanksi. Maksud utamanya adalah menyediakan panduan untuk: para pemilik kapal, manajer, operator, broker, pemasok kebutuhan kapal, registrar bendera, operator pelabuhan, perusahaan perkapalan, ekspedisi muatan, penyedia layanan klasifikasi, pedagang komoditas, perusahaan asuransi, dan lembaga keuangan.¹² Rekomendasi ini mencakup baik informasi yang diperbarui mengenai praktik penipuan yang digunakan untuk menghindari sanksi dan kebijakan serta

¹ Sekalipun rekomendasi ini terutama membicarakan risiko sanksi, lembaga keuangan A.S. harus menyadari pula bahwa, sesuai dengan persyaratan pelaporan kegiatan mencurigakan dalam 31 CFR Bab X, jikalau sebuah lembaga keuangan mengetahui, mencurigai, atau memiliki alasan untuk mencurigai bahwa transaksi itu tidak memiliki tujuan bisnis yang wajar atau sah atau bukan jenis bisnis yang biasanya klien ini melibatkan dirinya, dan lembaga keuangan tidak memiliki penjelasan yang beralasan untuk transaksi itu setelah mempelajari fakta-fakta yang ada, termasuk latar belakang dan tujuan transaksi yang mungkin, maka lembaga keuangan harus menyerahkan Laporan Kegiatan yang Mencurigakan (SAR). Lihat 31 CFR §§ 1020.320, 1021.320, 1022.320, 1023.320, 1024.320, 1025.320, 1026.320, 1029.320, dan 1030.320.

² Panduan dalam dokumen ini tidak dimaksudkan untuk, dan tidak boleh diinterpretasikan sebagai menyeluruh atau memberlakukan persyaratan berdasarkan hukum A.S., atau menanggapi persyaratan tertentu berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku.

prosedur dimana entitas yang beroperasi dalam sektor kelautan spesifik yang disebutkan di atas bisa mempertimbangkannya untuk digunakan sebagai bagian dari program kepatuhan sanksi berbasis risiko.

Adalah penting agar entitas swasta menilai risiko sanksi mereka secara tepat, dan sesuai kebutuhan, menerapkan kontrol kepatuhan untuk menanggapi senjang dalam program kepatuhan mereka. Ini khususnya penting ketika beroperasi di dekat atau di area yang mereka tentukan sebagai berisiko tinggi, yang kemungkinan termasuk area yang sering kali digunakan untuk kegiatan yang terkait pengangkutan berpotensi dikenakan sanksi. Amerika Serikat juga menganjurkan entitas dan individu yang terlibat dalam rantai pasokan perdagangan dalam sektor energi dan logam, termasuk perdagangan minyak mentah, minyak olahan, petrokimia, baja, besi, aluminium, tembaga, pasir dan batu bara untuk meninjau rekomendasi ini dan mengambil tindakan tepat dan perlu atau seperti yang disarankan.

Praktik-Praktik Perkapalan yang Menipu

Sekitar 90 persen dari perdagangan global melibatkan angkutan laut. Para aktor yang jahat senantiasa mencari cara baru untuk mengeksploitasi rantai pasokan global untuk keuntungan mereka. Daftar berikut ini, sekali pun tidak menyeluruh, merangkum beberapa taktik yang digunakan untuk memfasilitasi perdagangan laut yang dapat dikenakan sanksi atau terlarang yang berkaitan dengan Iran, Korea Utara dan Suriah. Kami merekomendasikan agar orang-orang yang melakukan transportasi atau perdagangan yang melibatkan sektor kelautan terus bersikap waspada terhadap taktik-taktik berikut ini dalam rangka membatasi risiko keterlibatan dengan kegiatan yang dapat dikenakan sanksi atau yang terlarang, dan agar mereka meningkatkan uji tuntas dalam kaitannya dengan pengiriman yang transit di area yang mereka anggap punya risiko tinggi.

1) Mematikan atau Memanipulir Sistem Identifikasi Otomatis (AIS) di atas Kapal

AIS adalah sistem yang diwajibkan secara internasional dan menyiarkan identifikasi serta data posisi navigasi kapal melalui gelombang radio berfrekuensi tinggi. The International Convention for the Safety of Life at Sea atau Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) mengharuskan kapal kelas tertentu dalam pelayaran internasional selalu mengoperasikan AIS dengan beberapa pengecualian. Sekalipun masalah keselamatan kadang-kadang merupakan alasan yang sah untuk mematikan transmisi AIS, dan transmisi buruk juga dapat terjadi, kapal-kapal yang terlibat dalam kegiatan terlarang kemungkinan sengaja mematikan transponder AIS mereka atau memanipulir data yang disiarkan untuk menyembunyikan gerakan mereka. Tindakan manipulasi data AIS, yang disebut “spoofing,” memungkinkan kapal untuk menyiarkan nama, nomor Organisasi Kelautan Internasional (IMO) (kode identifikasi kapal dengan tujuh angka yang tersendiri) yang berbeda, Identitas Layanan Bergerak Kelautan (MMSI) yang berbeda atau informasi pengenalan lainnya yang berbeda. Taktik ini juga bisa menyembunyikan pelabuhan berikutnya dari kapal itu atau informasi-informasi lain sehubungan dengan perjalanan kapal itu.

2) Secara Fisik Mengubah Identifikasi Kapal

Kapal penumpang bertonase kotor 100 GT ke atas dan kapal kargo dengan 300 GT ke atas wajib mencantumkan nama dan nomor IMO di lokasi yang terlihat di lambung kapal atau suprastruktur. Nomor IMO kapal bersifat permanen sekalipun kepemilikan atau nama kapal berubah. Kapal-kapal yang terlibat dalam kegiatan-kegiatan terlarang sering menutup nama kapal dan nomor IMO dengan cat untuk menyelubungi identitas mereka dan menyamar sebagai kapal lain.

3) Memalsukan Dokumen Kargo dan Kapal

Dokumentasi yang lengkap dan akurat adalah penting untuk memastikan bahwa semua pihak dalam transaksi mengerti entitas, penerima, barang dan kapal yang terlibat dalam pengiriman tertentu. Konosemen, sertifikat asal, faktur, daftar isi kemasan, bukti asuransi dan daftar pelabuhan yang pernah disinggahi adalah contoh dokumentasi yang biasanya termasuk dalam transaksi pengiriman. Pihak berwenang menemukan bahwa mereka yang berusaha menghindari sanksi memalsukan dokumentasi pengiriman yang berkaitan dengan petrokimia, minyak, produk minyak, atau logam (baja, besi) atau pasir untuk menyembunyikan asalnya. Pemalsuan dokumen-dokumen tertentu (termasuk dokumen pabean dan pengendalian ekspor) adalah hal yang ilegal di kebanyakan negara, dan ketidak-beresan ini bisa dijadikan alasan untuk menahan pengiriman sampai muatannya divalidasi. Selain itu, orang yang melakukan transportasi atau perdagangan melibatkan sektor kelautan dianjurkan untuk melakukan uji tuntas, sesuai kebutuhan, terhadap dokumen yang mengindikasikan atau memberi kesan barangnya berasal dari daerah yang mereka tentukan sebagai berisiko tinggi untuk penghindaran sanksi, sekalipun dinyatakan berasal dari tempat berisiko rendah.

4) **Pemindahan dari Kapal-ke-Kapal (STS)**

Sekalipun pemindahan kapal-ke-kapal (STS atau pemindahan kargo antar kapal di laut) dapat dilakukan dengan maksud yang sah, pemindahan STS - khususnya pada malam hari atau di daerah yang ditentukan sebagai berisiko tinggi untuk penghindaran sanksi atau kegiatan terlarang - sering digunakan untuk menghindari sanksi lewat penyembunyian asal atau tujuan minyak, batu bara dan bahan lain yang dipindahkan secara diam-diam.

5) **Ketidakwa-jaran Pelayaran**

Para aktor jahat dapat berusaha menyamarkan tujuan akhir atau asal usul kargo atau penerima dengan menggunakan rute tidak langsung, melakukan penyimpangan perjalanan secara tak terjadwal, atau transit atau memindahkan kargo melalui negara ketiga. Sekali pun transit atau pemindahan kargo adalah sesuatu yang umum dalam pergerakan barang secara global, entitas swasta, termasuk perusahaan pengelola registrasi bendera, operator pelabuhan, perhimpunan industri perkapalan, para pemilik kapal, operator dan perusahaan charter, para kapten kapal dan perusahaan ABK dianjurkan untuk mencermati rute dan tujuan yang menyimpang dari praktik bisnis yang lazim, sebagaimana perlu.

6) **Bendera Palsu dan *Flag Hopping***

- 7) Para aktor buruk mungkin memalsukan bendera kapal untuk menyembunyikan perdagangan terlarang. Mereka juga mungkin berulang kali mendaftar dengan bendera negara baru ("*flag hopping*") untuk menghindari deteksi. Kami merekomendasikan agar sektor swasta waspada dan melaporkan kepada pihak berwenang kejadian di mana pemilik kapal atau manajer yang masih menggunakan bendera sebuah negara sekali pun telah dikeluarkan dari pendaftaran (misalnya, "deregistrasi"), kejadian dimana sebuah kapal mengklaim bendera sebuah negara tanpa izin yang semestinya, atau kejadian di mana kapal sering mengganti bendera dalam kurun waktu yang singkat dan secara mencurigakan, sesuai dengan praktik *flag hopping*. Langkah-langkah khusus untuk bagian yang berbeda dari sektor swasta disertakan dalam laporan panduan industri ini ini sebagai Lampiran A.

8) **Kepemilikan atau Manajemen yang Rumit**

Perkapalan global secara inheren sudah rumit dan mencakup berbagai interaksi dengan pemerintah dan berbagai entitas sektor swasta. Para aktor buruk berusaha memanfaatkan kerumitan ini dengan

menggunakan struktur bisnis yang kompleks, termasuk melibatkan perusahaan bayangan dan/atau memberlakukan berbagai tingkat kepemilikan dan manajemen, untuk menyembunyikan pemilik kargo atau komoditas yang diuntungkan demi menghindari sanksi atau tindakan penegakan hukum lainnya. Para aktor buruk ini kemungkinan juga terlibat dalam pola yang berubah-ubah dari segi kepemilikan atau pengelolaan perusahaan atau Kode Manajemen Keselamatan Internasional (ISM) yang digunakan. Jikalau entitas sektor swasta itu tidak mampu secara wajar mengidentifikasi pihak-pihak berkepentingan yang sebenarnya dalam sebuah transaksi, kemungkinan mereka harus mempertimbangkan melakukan uji tuntas tambahan untuk memastikan itu bukan sesuatu yang harus dikenakan sanksi atau terlarang.

Praktik-Praktik Umum untuk Pengidentifikasian yang Efektif terhadap Penghindaran Sanksi

Ketika para aktor industri menerapkan uji tuntas dan program kepatuhan yang tepat berdasarkan hasil penilaian risiko mereka, kami merekomendasikan agar mereka terus menerus memberlakukan praktik bisnis yang menanggapi tanda bahaya/bendera merah dan anomali lain yang kemungkinan mengindikasikan perilaku terlarang atau yang dapat dikenakan sanksi. Berikut ini adalah rincian praktik-praktik khusus yang bisa membantu agar secara lebih efektif bisa mengidentifikasi penghindaran sanksi berpotensi. Namun praktik-praktik ini tidak dimaksudkan atau harus diinterpretasikan sebagai bersifat menyeluruh, atau dianggap sebagai memberlakukan persyaratan tertentu dari hukum A.S., atau menanggapi persyaratan tertentu dari hukum atau peraturan yang berlaku.

1) Lembaga Program Kepatuhan Sanksi

Kami merekomendasikan, dalam batas yang wajar, agar entitas sektor swasta menilai risiko sanksi mereka, menjalankan program kepatuhan sanksi dan uji tuntas, serta menyediakan pelatihan dan sumber daya bagi para personil agar dapat menjalankan program-program itu dengan cara yang terbaik. Entitas ini kemungkinan harus mempertimbangkan untuk berkomunikasi dengan para rekan setara, mitra, anak-anak perusahaan, dan afiliasi untuk mengartikulasikan harapan kepatuhan mereka dengan cara yang konsisten sesuai persyaratan setempat yang berlaku.

Sesuai dengan kebutuhan, entitas sektor swasta harus terus didorong untuk menyusun, melaksanakan dan mematuhi kebijakan-kebijakan kepatuhan standar operasi yang tertulis, prosedur, standar perilaku dan langkah pengamanan. Program-program kepatuhan ini dapat menetapkan bahwa keterlibatan dalam tindakan yang berpotensi sanksi dapat merupakan dasar bagi pemberhentian bisnis atau hubungan kerja dengan segera, atau dapat menentukan bahwa kontrol-kontrol yang memadai telah diberlakukan guna memitigasi risiko potensial terkait kegiatan. Selanjutnya, adalah praktik kepatuhan terbaik kalau pegawai yang melaporkan perilaku terlarang itu dilindungi dari pembalasan dan tersedia sebuah mekanisme rahasia untuk melaporkan sangkaan atau fakta perilaku terlarang, atau kegiatan yang dapat dikenakan sanksi. Sejauh itu pantas, entitas sektor swasta mungkin dapat melakukan secara rutin audit terhadap program-program kepatuhan sanksi mereka oleh pihak ketiga yang berkualifikasi sebagai cara untuk melakukan peningkatan secara terus menerus.

Selanjutnya, program-program kepatuhan sanksi mungkin juga mencakup komunikasi dengan para rekan setara, termasuk namun tidak terbatas pada para pemilik kapal, manajer, perusahaan charter, dan operator, harapannya mereka memiliki kebijakan kepatuhan yang memadai dan pantas serta tanggap terhadap penilaian risiko internal mereka. Selain melakukan itu untuk pihak mereka sendiri, kalau perlu, entitas sektor swasta dianjurkan untuk berkomunikasi dengan rekan setara, tentang harapan agar mereka: 1) menjalankan kegiatan-kegiatan dengan cara yang sesuai dengan sanksi-sanksi A.S. dan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang berlaku; 2) mempunyai sumber-sumber daya yang memadai guna memastikan pelaksanaan dan kepatuhan terhadap kebijakan-kebijakan sanksi mereka sendiri oleh personil mereka, misalnya melakukan perekrutan pegawai secara

langsung, kontraktor, dan staf; 3) memastikan bahwa anak perusahaan dan afiliasi mematuhi kebijakan-kebijakan relevan yang berlaku; 4) mempunyai kontrol-kontrol yang relevan untuk memantau AIS; 5) mempunyai kontrol-kontrol untuk memeriksa dan menilai proses muat dan bongkar kargo di tempat yang mereka tentukan sebagai berisiko tinggi; 6) mempunyai kontrol-kontrol untuk menilai keaslian konosemen, kalau perlu; dan 7) mempunyai kontrol-kontrol yang sesuai dengan rekomendasi ini.

2) **Menentukan Praktik-Praktik Terbaik untuk AIS dan Persyaratan Kontrak**

Manipulasi dan gangguan terhadap AIS kemungkinan mengindikasikan kegiatan terlarang atau yang dapat dikenakan sanksi. Entitas di dalam industri kelautan mungkin harus mempertimbangkan, berdasarkan penilaian risiko masing-masing, meneliti riwayat kapal untuk mengidentifikasi riwayat manipulasi AIS dan memantau manipulasi dan usaha mematikan AIS ketika kargo sedang transit. Kalau perlu, para peserta dalam industri kelautan, registrasi bendera, dan entitas sektor swasta lainnya, termasuk pihak asuransi dan lembaga keuangan yang berbisnis dengan pemilik kapal, perusahaan charter dan manajer disarankan untuk menggalakkan penyiaran AIS secara terus menerus selama transaksi berlangsung, sesuai dengan SOLAS, khususnya di tempat yang ditentukan sebagai berisiko tinggi untuk penghindaran sanksi.

Industri swasta, termasuk industri yang disebutkan dalam Lampiran A, didorong untuk menyelidiki tanda dan laporan mengenai manipulasi AIS sebelum menyepakati kontrak baru yang melibatkan kapal bermasalah atau ketika melakukan bisnis. Lembaga keuangan harus terus menilai kegiatan ini berdasarkan pendekatan berbasis-risiko dan – sewajarnya - menerapkan kendali yang relevan terhadap klien-klien industri kelautan mereka, khususnya yang memiliki, mengoperasikan, dan/atau menyediakan layanan untuk kapal yang beroperasi di tempat yang ditentukan berisiko tinggi bagi penghindaran sanksi. Penyedia layanan dapat mempertimbangkan untuk mengamandemen kontrak sehingga mematikan atau memanipulasi AIS untuk alasan-alasan yang tidak sah bisa menjadi dasar untuk pemberhentian kontrak atau penyidikan, dan mengarah pada pemberhentian layanan atau kontrak jikalau kegiatan terlarang atau yang dapat dikenakan sanksi berhasil diidentifikasi. Selain itu, para pihak harus mempertimbangkan untuk memasukkan bahasa kontrak yang melarang pemindahan kargo ke kapal klien yang tidak menyiarkan AIS sesuai dengan SOLAS, atau yang mempunyai riwayat AIS yang mengindikasikan manipulasi atau usaha mematikan berdasarkan alasan yang tidak sah.

Selain itu, pengendali pelabuhan dan otoritas layanan lalu lintas kapal dianjurkan untuk menekankan persyaratan penyiaran AIS secara terus menerus kepada kapal tanker dan bulk container yang masuk dan meninggalkan yurisdiksi mereka. Jikalau kapal itu tidak dapat mempertanggungjawabkan riwayat AIS-nya sesuai dengan SOLAS, otoritas pelabuhan perlu mempertimbangkan untuk melakukan penyidikan terhadap kegiatan yang mendasarinya guna memastikan bahwa itu bukan sesuatu yang dapat dikenakan sanksi atau yang terlarang. Jikalau ditentukan sebagai terlarang, otoritas pelabuhan dapat mempertimbangkan untuk melarang kapal itu masuk ke pelabuhan mereka atau mengambil tindakan lainnya yang perlu.

3) **Memantau Kapal Selama Seluruh Siklus Transaksi**

Sebagaimana perlu, konsisten dengan penilaian risiko mereka, para pemilik kapal, manajer dan perusahaan-perusahaan charter dianjurkan untuk terus menerus memantau kapal, termasuk yang disewakan kepada pihak ketiga. Ini termasuk melengkapi AIS dengan Pengidentifikasi dan Pelacakan Jarak Jauh (LRIT) dan secara berkala menerima sinyal LRIT pada frekuensi yang disampaikan oleh penilaian risiko entitas itu. Otoritas pelabuhan di daerah yang berisiko tinggi, dalam kaitannya dengan penghindaran sanksi, mungkin perlu mempertimbangkan untuk memantau kapal dengan menggunakan LRIT di dalam wilayah operasi mereka sebagai sebuah strategi mitigasi

risiko. Para pemilik dan manajer kapal dapat mempertimbangkan untuk meningkatkan kewaspadaan terhadap praktik-praktik penipuan yang umum di antara para operator kapal yang melakukan pemindahan STS di daerah yang ditentukan sebagai berisiko tinggi. Sebelum pemindahan semacam ini dilakukan, para operator kapal perlu mempertimbangkan untuk melakukan verifikasi terhadap nama kapal lain itu, nomor IMO-nya dan bendera kapal serta memastikan bahwa kapal itu menyiarkan AIS. Sebagai bagian dari mengenali tanda bahaya/bendera merah, para aktor industri juga perlu mempertimbangkan untuk mencermati situasi di mana kepemilikan kapal dialihkan di antara perusahaan-perusahaan yang dimiliki oleh pemilik yang sama dan tidak ada tujuan sah dari maksud pengalihan itu.

4) Kenali Klien dan Rekan Setara Anda

Pelaksana registrasi bendera, asuransi, lembaga keuangan, manajer dan perusahaan charter harus terus melakukan uji tuntas berdasarkan risiko sebagaimana mestinya. Uji tuntas ini harus mencakup menyimpan nama, nomor paspor, alamat, nomor telepon, alamat email, dan kopi dari identifikasi foto dari setiap klien pemilik. Misalnya, jikalau sebuah entitas hukum berusaha mendaftarkan sebuah kapal dengan sebuah bendera tertentu atau mencari asuransi atau pendanaan untuk sebuah kapal, masing-masing pihak ini dapat meminta dokumentasi mengenai pemilik akhir yang diuntungkan dari kapal itu, dan berusaha melakukan verifikasi menggunakan dokumentasi di atas, sebagaimana perlu dan berdasarkan risiko.

5) Melakukan Uji Tuntas Rantai Pasokan

Sebagaimana mestinya, para eksportir dan entitas dalam seluruh rantai pasokan kelautan dianjurkan untuk melakukan uji tuntas yang tepat guna memastikan bahwa para penerima dan rekan setara dalam transaksi tidak mengirim atau menerima komoditas yang kemungkinan bisa memicu sanksi, seperti misalnya minyak Iran atau batu bara Korea Utara. Mereka juga perlu mempertimbangkan kontrol-kontrol yang memungkinkan verifikasi-asal dan pengecekan penerima untuk kapal yang melakukan pemindahan STS, khususnya di daerah berisiko tinggi. Sesuai kebutuhan, mereka harus mempertimbangkan untuk meminta kopi lisensi ekspor (dimana ini berlaku) dan dokumentasi pengiriman yang lengkap dan akurat, termasuk konosemen yang mengidentifikasi asal dan tujuan kargo.

Sebagaimana mestinya, entitas swasta kelautan dianjurkan untuk menelaah rincian perjalanan, termasuk kapal, kargo, asal, tujuan dan para pihak dalam transaksi. Secara khusus, dan sejalan dengan penilaian risiko internal mereka, para pihak dianjurkan untuk menelaah dokumen-dokumen terkait untuk menunjukkan bahwa barang itu diserahkan ke pelabuhan yang dicantumkan dalam dokumentasi dan bukan dialihkan dalam suatu skema yang terlarang atau untuk menghindari sanksi.

6) Bahasa Kontrak

Para anggota industri dianjurkan untuk memadukan praktik-praktik terbaik ini dalam kontrak yang berkaitan dengan perdagangan komersial mereka, dengan keuangan, dan relasi bisnis lainnya dalam industri kelautan.

7) Berbagi Informasi dalam Industri

Program kepatuhan terhadap sanksi yang efektif sering mengandalkan pembinaan kesadaran dalam industri sehubungan tantangan, ancaman dan langkah mitigasi risiko. Departemen Luar Negeri, OFAC dan Penjaga Pantai A.S. merekomendasikan agar kelompok-kelompok industri mendorong para anggota untuk menyediakan informasi yang relevan dan membagikannya secara luas kepada

para mitra, para anggota lain, dan para kolega berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku. Misalnya, ketika kelab perusahaan asuransi perlindungan dan ganti rugi (P&I) menyadari adanya kegiatan terlarang atau yang dapat dikenakan sanksi atau taktik-taktik baru dalam penghindaran sanksi, mungkin perlu dipertimbangkan untuk memberitahu kelab-kelab P&I lainnya, secara wajar, dengan menutup informasi pribadi yang dapat dikenali dan tidak boleh diberikan kepada pihak ketiga. Demikian pula, para pemilik kapal dan kelab dianjurkan untuk berbagi informasi dengan industri keuangan, kalau bisa bekerja melalui para otoritas yang berkompetensi di mana perlu, dan administrasi bendera harus secara rutin meneruskan informasi kepada IMO dan para pihak dalam the Registry Information Sharing Compact atau Persetujuan Berbagi Informasi Registrasi.

Sumber-Sumber Daya Tambahan

Untuk sumber-sumber daya tambahan, para pihak dianjurkan untuk mempelajari panduan sebelumnya dari OFAC dan PBB tentang topik-topik ini.³ Amerika Serikat mendorong semua pihak yang berkepentingan untuk mendaftar guna memperoleh sanksi-sanksi OFAC yang diperbarui di https://public.govdelivery.com/accounts/USTREAS/subscriber/new?topic_id=USTREAS_61. Mereka juga dapat mendaftar untuk informasi pembaruan rutin dari Divisi Kontra-Ancaman Keuangan dan Sanksi dari Departemen Luar Negeri di <https://www.state.gov/subscribe-to-sanctions-alerts/> atau menghubungi kantor itu dengan email sanctions@state.gov⁴

Untuk pertanyaan atau keprihatinan lainnya yang berkaitan dengan peraturan dan persyaratan sanksi-sanksi OFAC, termasuk pengungkapan pelanggaran berpotensi dari sanksi-sanksi A.S., silakan hubungi Hotline Kepatuhan OFAC pada 1-800-540-6322 atau melalui OFAC_Feedback@treasury.gov. Para pihak juga dapat mengajukan permintaan untuk lisensi OFAC tertentu di situs web <https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>

Guna mendukung upaya internasional dalam menegakkan sanksi-sanksi Dewan Keamanan PBB terhadap Korea Utara, Program Rewards for Justice (RFJ) dari Departemen Luar Negeri A.S. menawarkan hadiah yang mencapai \$5 juta untuk informasi yang mengarah pada pembongkaran mekanisme keuangan dari orang-orang yang terlibat dalam kegiatan-kegiatan tertentu yang mendukung Korea Utara dan upaya-upayanya untuk menghindari sanksi, termasuk kegiatan-kegiatan perkapalan yang terlarang, pencucian uang, kejahatan siber, dan proliferasi WMD. Untuk informasi lebih lanjut atau mengirim petunjuk, kunjungi https://rewardsforjustice.net/english/about-rfj/north_korea.html

Program RFJ juga menawarkan hadiah yang mencapai \$15 juta untuk informasi yang mengarah pada pembongkaran mekanisme keuangan Korps Pengawal Revolusi Islam Iran (IRGC) dan cabang-cabangnya, termasuk Pasukan IRGC-Qods (IRGC-QF). IRGC yang ditetapkan sebagai *Specially Designated Global Terrorists* atau Teroris Global Berdasarkan Penetapan Khusus, dan ditetapkan sebagai Organisasi Teroris Asing oleh pemerintah A.S. pada bulan April 2019, telah mendanai sejumlah serangan dan kegiatan teroris secara global. IRGC-QF mendukung operasi teroris di luar Iran melalui kelompok militan, seperti Hizballah dan Hamas. Untuk informasi lebih lanjut atau mengirimkan petunjuk, kunjungi <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>

Untuk verifikasi nomor-nomor IMO, Anda dapat memeriksa database IMO mengenai nomor IMO di <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>. Untuk melaporkan deregistrasi kapal atau tindakan lainnya, harap langsung menghubungi IMO (atau para pihak yang ditunjuk oleh IMO untuk memperbarui database IMO sesuai dengan pengarahan IMO).

³ UNSC Sanctions Compliance for the Maritime Sector, Januari 2015 <<https://undocs.org/S/2015/28>>.

⁴Situs web divisi adalah: <<https://www.state.gov/economic-sanctions-policy-and-implementation/>>.



Departemen Keuangan



Departemen Luar Negeri



Penjaga Pantai Amerika Serikat

LAMPIRAN A: Panduan dan Informasi Tambahan untuk Membantu Upaya Kepatuhan Sanksi dalam Industri Kelautan

Departemen Luar Negeri, Kantor Pengendalian Aset Asing (OFAC) dari Departemen Keuangan A.S., dan Penjaga Pantai Amerika Serikat sangat menganjurkan orang-orang di dalam yurisdiksi A.S. dan orang-orang asing yang melakukan transaksi dengan, atau yang melibatkan Amerika Serikat atau warga A.S., untuk menggunakan pendekatan berbasis risiko terhadap kepatuhan sanksi. Pendekatan ini termasuk penyusunan, penerapan, dan pembaruan program kepatuhan sanksi secara rutin untuk model bisnis khusus dari orang-orang ini. Sekalipun masing-masing program kepatuhan berbasis risiko berbeda dan tergantung pada berbagai faktor - termasuk skala dan kecanggihan perusahaan, produk dan layanan, klien dan rekan setara serta lokasi geografis - setiap program yang dijalankan harus memadukan paling sedikit lima komponen penting dari kepatuhan dan didasarkan pada: (1) komitmen manajemen; (2) penilaian risiko; (3) kontrol internal; (4) pengujian dan audit; dan (5) pelatihan. Lihat [A Framework for OFAC Compliance Commitments](#) untuk rincian lebih lanjut.

Berikut ini adalah panduan dan informasi lebih lanjut yang dimaksudkan untuk membantu organisasi yang terlibat dalam industri kelautan dalam mengembangkan dan menerapkan program kepatuhan sanksi yang efektif, yang sejalan dengan lima komponen ini. Khususnya lampiran ini menyediakan panduan dan informasi untuk:

- perusahaan asuransi kelautan - halaman 11;
- manajer registrasi bendera - halaman 13;
- otoritas pemeriksa kelaiklautan - halaman 16;
- perhimpunan industri perkapalan - halaman 18;
- perusahaan perdagangan, pemasok, dan broker komoditas baik regional maupun global - halaman 19;
- lembaga keuangan - halaman 21;
- pemilik, operator dan perusahaan charter kapal - halaman 22;
- masyarakat pengklasifikasian - halaman 24;
- kapten kapal - halaman 26; dan
- perusahaan awak kapal - halaman 27.

Setiap organisasi harus menilai sendiri risikonya dan mengadopsi unsur-unsur yang ada dalam panduan ini sesuai kebutuhannya.⁵

⁵ Panduan dalam dokumen ini tidak dimaksudkan untuk, dan tidak boleh diinterpretasikan sebagai menyeluruh atau memberlakukan persyaratan berdasarkan hukum A.S. atau menanggapi persyaratan tertentu berdasarkan hukum

dan peraturan yang berlaku. Tujuan tunggalnya adalah guna menyediakan informasi kepada perusahaan yang beroperasi dalam industri kelautan agar mereka dapat mempertimbangkan ketika menilai paparan sanksi mereka sebagai bagian dari program kepatuhan berbasis risiko.

Panduan untuk Perusahaan Asuransi Kelautan

Perusahaan asuransi kelautan perlu mempertimbangkan untuk menerapkan praktik-praktik kelaikan berikut ini sebagai mana perlu dalam menilai dan memitigasi risiko-risiko sanksi.

- Memantau transmisi Sistem Identifikasi Otomatis (AIS) dan melakukan penyidikan hal-hal berikut ketika melibatkan kapal yang diasuransikan: kurun waktu tanpa transmisi yang bertentangan dengan *the International Convention for the Safety of Life at Sea* atau Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS); navigasi dengan penyimpangan yang mencurigakan dari segi rutenya (misalnya perubahan tanpa disertai alasan sah untuk menyimpang, seperti ketidak-amanan di pelabuhan, cuaca yang ekstrim, atau keadaan darurat); adanya pola mematikan AIS dengan cara yang tidak sesuai dengan SOLAS, dan terlibat dalam perdagangan ke dan dari kapal-kapal yang tidak menyiarkan AIS sesuai dengan SOLAS.
- Termasuk dalam pra-liputan tanggungan dan pengajuan klaim adalah prosedur uji tuntas yang menilai riwayat AIS kapal yang terlibat dalam kegiatan berpotensi mencurigakan dan beroperasi di daerah yang ditentukan sebagai daerah berisiko tinggi untuk penghindaran sanksi, keduanya bisa menjadi petunjuk kemungkinan keterlibatan dalam kegiatan terlarang dan mungkin memerlukan penyidikan lebih lanjut terhadap pelayaran, charter, kepemilikan kapal dan faktor-faktor lainnya.
- Memastikan bahwa asuransi yang menanggung pemilik kapal, pemasok, pembeli, pihak yang mencharter, dan para manajer kapal melakukan penelitian terhadap riwayat AIS untuk semua kapal yang dimiliki atau dikendalikan oleh pihak-pihak seperti itu. Penanggung asuransi perlu memastikan untuk mengkomunikasikan lebih lanjut kepada klien bahwa semua tanda manipulasi AIS yang bertentangan dengan SOLAS akan dipertimbangkan sebagai tanda bahaya/bendera merah dan disidik sebelum menandatangani kontrak, melanjutkan penyediaan layanan, atau terlibat dalam kegiatan lain dengan kapal seperti itu (termasuk terlibat dalam transaksi keuangan yang berkaitan dengan kegiatan kapal).
- Memasukkan bahasa kontrak dan secara eksplisit memberitahu klien bahwa mematikan atau memanipulasi AIS secara bertentangan dengan SOLAS kemungkinan menjadi alasan untuk penyidikan oleh asuransi terhadap kegiatan kapal dan dapat mengakibatkan pembatalan asuransi.
- Memasukkan peraturan kontrak yang melarang pemindahan kargo ke dan dari klien dengan kapal-kapal lain yang tidak menyiarkan AIS selaras dengan SOLAS, atau yang mempunyai riwayat manipulasi AIS yang bertentangan dengan SOLAS.
- Memberitahukan para regulator/otoritas yang berwenang, para penanggung asuransi lainnya, database komersial, Organisasi Kelautan Internasional (IMO) dan kalau relevan, Komisi Panel Pakar 1718 Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) (Panel Pakar DPRK PBB) kalau terjadi penolakan asuransi atau pembatalan layanan untuk kapal dalam kaitannya dengan kegiatan terlarang.
- Memberitahukan pendaftar (termasuk pemilik kapal) bahwa kegiatan yang tidak konsisten dengan sanksi-sanksi A.S. atau PBB dapat menjadi alasan bagi penghentian bisnis segera dan bahwa uji tuntas yang mendasari dan dokumen pendaftaran yang mengungkapkan informasi struktur kepemilikan kemungkinan akan dikirimkan kepada badan pemerintah A.S. dan/atau badan PBB yang relevan sesuai dengan kebijaksanaan penanggung asuransi.

- Memastikan, dalam batas yang wajar dan sebagaimana yang diperbolehkan oleh hukum dan peraturan yang berlaku, dokumen uji tuntas (misalnya dokumen registrasi untuk pendaftaran bendera) termasuk fotokopi berwarna dari paspor, nama, alamat bisnis dan tempat tinggal, nomor telepon, email dari semua pemilik kapal **perorangan**, dan nama serta nomor IMO dari semua kapal dalam armada pemilik kapal, untuk kapal yang beroperasi di dekat daerah yang ditentukan sebagai berisiko tinggi untuk penghindaran atau pelanggaran sanksi. Kalau perlu, ikut sertakan di dalam formulir pengumpulan informasi data pribadi (PII) bahwa asuransi dan reasuradur dapat berbagi PII dengan otoritas-otoritas yang berwenang jikalau kapal melakukan kegiatan yang melanggar hukum, sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku.
- Memastikan adanya komunikasi yang jelas dengan para mitra internasional, karena pengaturan bisnis perkapalan dapat melibatkan para pihak yang berada di bawah hukum dengan yurisdiksi yang berbeda. Dengan jelas menguraikan larangan-larangan yang relevan dan langkah-langkah yang perlu ditempuh untuk mematuhi rezim sanksi A.S. dan PBB serta mendorong semua pihak yang terlibat dalam industri perkapalan untuk berbagi rekomendasi ini dengan pihak-pihak lain dalam rantai pasokan mereka.
- Memasukkan data-data seperti riwayat lokasi kapal, informasi registrasi kapal dan informasi bendera kapal, bersama dengan informasi yang tersedia dari Departemen Keuangan A.S., PBB, dan Penjaga Pantai A.S. ke dalam praktik-praktik uji tuntas.

Panduan untuk Para Manajer Registrasi Bendera⁶

Manajer registrasi bendera perlu mempertimbangkan untuk menerapkan praktik-praktik uji tuntas berikut ini sejauh praktik seperti itu dipandang sesuai dan membantu dalam menilai dan memitigasi risiko-risiko sanksi.

- Melakukan verifikasi nomor IMO setiap kapal ketika menerima pendaftaran untuk registrasi melalui modul Global Integrated Shipping Information System (GISIS) Ship and Company Particulars dari IMO. Jikalau IMO dan nama kapal tidak cocok, penyidikan tambahan dapat dilakukan sebelum pendaftaran kapal, dan manajer harus menghubungi Negara Bendera sebelumnya untuk mengkonfirmasi pendaftaran dan maksud pencopotan dari registrasi sebelumnya.
- Mengirimkan kepada administrasi Negara Bendera salinan Dokumen Riwayat Kapal, berdasarkan aturan X1-1/5 dari SOLAS yang mencakup kurun waktu ketika kapal berada di bawah yurisdiksi mereka, bersama dengan semua Dokumen Riwayat Kapal yang diterbitkan sebelumnya untuk kapal itu oleh negara-negara lain.
- Menelaah dan mengkonfirmasi Dokumen Riwayat Kapal dengan Negara Bendera saat ini sebelum menyelesaikan pendaftaran.
- Melakukan penelitian terhadap riwayat AIS dari kapal yang mengangkut minyak, minyak olahan, petrokimia, baja, aluminium, tembaga, logam lainnya, pasir, dan batu bara untuk menentukan apakah kapal itu menunjukkan pola mematikan atau memanipulasi AIS yang bertentangan dengan SOLAS, dan mengindikasikan keterlibatan dalam kegiatan-kegiatan yang terlarang. Semua tanda-tanda yang menunjukkan dimatikannya atau adanya manipulasi transponder AIS yang bertentangan dengan SOLAS harus dipandang sebagai tanda bahaya/bendera merah dan disidik secara tuntas sebelum melanjutkan keterlibatan dalam kegiatan dengan kapal seperti itu.
- Berbagi dengan registrasi bendera lainnya, dengan database komersial, dan dengan IMO nama dan nomor IMO dari kapal-kapal yang pendaftarannya ditolak atau dikenakan deregistrasi sehubungan keterlibatannya dalam perkapalan yang dapat dikenakan sanksi atau yang terlarang, sehingga registrasi bendera lainnya mengetahui dan bertindak secara konsisten dengan sanksi-sanksi A.S dan PBB yang relevan. Memberitahukan kepada Panel Pakar DPRK PBB kalau terjadi penolakan atau deregistrasi karena alasan-alasan yang terkait dengan Korea Utara.
- Mencantumkan alasan deregistrasi kapal itu di sertifikat penghapusan, khususnya dalam kasus terkait kegiatan yang dilarang oleh PBB.
- Mengusahakan, sebagaimana mestinya, kemampuan untuk memantau transmisi-transmisi AIS secara terus menerus untuk menangkap petunjuk dimatikannya atau adanya manipulasi AIS dan melengkapi pelacakan AIS dengan menggunakan Pelacakan dan Identifikasi Jarak Jauh (LRIT).
- Mengkomunikasikan kepada semua kapal dan klien-klien terkait bahwa AIS yang dimatikan dan dimanipulasi secara mencurigakan dan bertentangan dengan SOLAS dapat ditindak-lanjuti dengan penyidikan dan menjadi dasar bagi kemungkinan deregistrasi.

⁶ Panduan dalam dokumen ini tidak dimaksudkan untuk, dan tidak boleh diinterpretasikan sebagai menyeluruh atau memberlakukan persyaratan berdasarkan hukum A.S. atau menanggapi persyaratan tertentu berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku.

- Menilai riwayat AIS dari kapal-kapal dalam registrasi guna mengidentifikasi pola mematikan dan manipulasi AIS yang tidak sesuai dengan SOLAS dan kemudian menghentikan atau menolak layanan pendaftaran bendera untuk kapal itu.
- Meminta untuk bergabung dengan Registry Information Sharing Compact atau Persetujuan Berbagi Informasi Registrasi (saat ini dipimpin oleh Liberia, Panama, dan Kepulauan Marshall) melalui sebuah nota kesepakatan.
- Mengadakan pelatihan dan seminar mengenai implikasi sanksi-sanksi PBB dan A.S. untuk pemilik dan manajer kapal yang sudah mereka tandai sebagai berpotensi memfasilitasi kegiatan yang dapat dikenakan sanksi atau yang terlarang.
- Mempertimbangkan pengadopsian sistem kode QR atau kode batang untuk dokumen agar memudahkan pengecekan otentisitas, validitas, atau pembatalan dokumen dengan menggunakan app ponsel atau dengan mengakses situs web Negara Bendera sebelumnya.
- Melakukan pengecekan berulang terhadap perusahaan kapal untuk menentukan apakah perusahaan itu masih terdaftar. Hal ini dilakukan untuk memastikan bahwa perusahaan itu belum dibubarkan.
- Bekerja sama dengan masyarakat klasifikasi untuk menyediakan penguncian lunak pada perlengkapan AIS yang tidak mengganggu persyaratan SOLAS serta mengizinkan tindak mematikan dalam situasi darurat, untuk memastikan integritas identifikasi kapal dan data posisi. Penguncian lunak tidak memperbolehkan perubahan secara manual selama pelayaran namun mengizinkan tindak mematikan ketika diperlukan demi keselamatan atau ketika dalam keadaan darurat, sementara memungkinkan masyarakat klasifikasi untuk mengecek perubahan log dan melaporkan jikalau ada manipulasi terhadap data-data ini saat dilakukan pengecekan perlengkapan tahunan yang wajib.
- Menggunakan badan-badan yang relevan untuk melaporkan kemungkinan kegiatan terlarang kepada Negara Bendera untuk membantu mitigasi risiko.
- Menyarankan para pemilik untuk melatih semua nakhkoda kapal yang kemungkinan terlibat dalam pemindahan dari kapal-ke-kapal mengenai implikasi kelautan dari program-program sanksi yang relevan sebelum pelayaran pertama mereka.
- Mewajibkan pemberitahuan dalam waktu 24 jam dari saat LRIT dimatikan atau dilumpuhkan dan mengharuskan insiden seperti itu disidik.
- Memberitahukan pendaftar dan pemilik kapal bahwa perilaku yang dapat dikenakan sanksi atau yang terlarang akan mengakibatkan pencopotan segera bendera serta semua informasi uji tuntas dan dokumen pendaftaran yang memuat informasi kepemilikan dapat dikirim ke Amerika Serikat dan badan PBB yang relevan sesuai dengan kebijaksanaan dari badan registrasi dan sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku.
- Memastikan para pegawai yang mengungkapkan perilaku ilegal atau yang dapat dikenakan sanksi terlindung dari pembalasan, dan memastikan bahwa ada mekanisme rahasia untuk melaporkan pelanggaran baik yang dicurigai maupun nyata terhadap hukum atau perilaku yang dapat dikenakan sanksi.

- Memasukkan data-data seperti riwayat lokasi kapal, informasi registrasi kapal dan informasi bendera kapal, bersama dengan informasi dari Departemen Keuangan A.S., PBB dan Penjaga Pantai A.S. ke dalam praktik-praktik uji tuntas.

- Menyatakan bahwa mematikan dan manipulasi AIS yang bertentangan dengan SOLAS dan perilaku yang ilegal sejak tanggal pendaftaran adalah dasar untuk deregistrasi dan/atau penolakan layanan, termasuk ijin untuk berlabuh di pelabuhan negara bendera. Selain itu, alasan lain untuk deregistrasi dapat mencakup pemindahan kargo kepada klien yang tidak menyiarkan AIS sesuai dengan SOLAS atau yang mempunyai riwayat AIS yang mengindikasikan manipulasi dan mematikan secara bertentangan dengan SOLAS.

Panduan untuk Otoritas Pemeriksa Kelaiklautan⁷

Otoritas pemeriksa kelaiklautan dan otoritas pabean yang relevan mungkin perlu mempertimbangkan praktik-praktik uji tuntas berikut ini sejauh mereka menilai bahwa praktik ini adalah pantas dan berguna dalam mengkaji dan memitigasi risiko sanksi serta konsisten dengan hukum dan peraturan setempat.

- Mewajibkan semua kapal yang masuk ke pelabuhan untuk tetap menyiarkan AIS sesuai dengan SOLAS.
- Memberitahukan para pihak yang relevan, termasuk para kapten kapal, manajer, dan lain-lainnya, bahwa mematikan atau manipulasi AIS yang bertentangan dengan SOLAS adalah petunjuk kemungkinan adanya kegiatan terlarang dan akan disidik oleh otoritas yang berwenang.
- Menolak ijin masuk ke pelabuhan untuk kapal-kapal yang mempunyai riwayat mematikan atau manipulasi AIS secara bertentangan dengan SOLAS.
- Menelaah konosemen untuk mengkonfirmasi asal kargo. Konosemen yang menunjukkan bahwa minyak, petrokimia, bahan bakar, dan logam yang berasal dari daerah yang ditentukan sebagai berisiko tinggi untuk penghindaran sanksi harus ditelaah dengan uji tuntas khusus.
- Meminta dan menelaah dokumentasi perkapalan yang lengkap dan akurat, termasuk konosemen yang menunjukkan asal kargo untuk orang dan entitas yang memroses transaksi terkait pengiriman mencakup produk yang di kirim ke atau dari Iran, Korea Utara dan Suriah. Sebagaimana umumnya berlaku, dokumentasi perkapalan seperti itu harus memuat rincian perjalanan, termasuk kapal, kargo, asal, tujuan dan para pihak dalam transaksi. Adanya indikasi bahwa dokumentasi perkapalan dimanipulasi, baik dalam kaitan dengan daerah ini atau daerah lain mungkin merupakan tanda bahaya/bendera merah dari potensi kegiatan terlarang dan harus disidik secara tuntas sebelum menyediakan layanan.
- Memastikan bahwa para pegawai yang mengungkapkan perilaku ilegal atau yang dapat dikenakan sanksi terlindung dari pembalasan, dan memastikan bahwa ada mekanisme rahasia untuk melaporkan pelanggaran baik dicurigai maupun sebenarnya terhadap hukum atau perilaku yang dapat dikenakan sanksi.
- Memasukkan data-data seperti riwayat lokasi kapal, informasi registrasi kapal dan informasi bendera kapal, bersama dengan informasi yang tersedia dari Departemen Keuangan A.S., PBB, dan Penjaga Pantai A.S. ke dalam praktik-praktik uji tuntas.
- Mengedarkan informasi mengenai hadiah yang ditawarkan melalui program Rewards for Justice (RFJ) yang menawarkan hadiah mencapai \$5 juta untuk informasi yang mengarah pada pembongkaran mekanisme keuangan dari orang yang terlibat dalam kegiatan tertentu yang mendukung Korea Utara, termasuk kegiatan perkapalan yang terlarang, pencucian uang, penghindaran sanksi, kejahatan siber, atau proliferasi senjata pemusnah massal (WMD). Untuk informasi lebih lanjut, atau untuk mengirim petunjuk, kunjungi www.rewardsforjustice.net atau email ke northkorea@dosinfo.com

⁷ Panduan dalam dokumen ini tidak dimaksudkan untuk, dan tidak boleh diinterpretasikan sebagai menyeluruh atau memberlakukan persyaratan berdasarkan hukum A.S. atau menanggapi persyaratan tertentu berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku.

- Mengedarkan informasi mengenai hadiah yang ditawarkan program RFJ yang mencapai \$15 juta untuk informasi yang mengarah pada terbongkarnya mekanisme keuangan Korps Pengawal Revolusi Islam Iran (IRGC) dan cabang-cabangnya, termasuk Pasukan IRGC-Qods (IRGC-QF). Untuk informasi lebih lanjut atau mengirim petunjuk, kunjungi <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>

Panduan untuk Asosiasi Industri Perkapalan⁸

Manajer registrasi bendera perlu mempertimbangkan untuk menerapkan praktik-praktik uji tuntas berikut ini sejauh praktik seperti itu dipandang wajar dan membantu dalam menilai dan memitigasi risiko-risiko sanksi.

- Menyebarkan rekomendasi ini, atau menyusun rekomendasi mereka sendiri yang menanggapi isu ini, dan memberikannya kepada para anggota untuk meningkatkan kesadaran akan praktik perkapalan global yang menipu serta mengidentifikasi cara-cara untuk para anggota agar dapat memitigasi risiko keterlibatan dalam kegiatan perkapalan yang terlarang.
- Menyediakan studi kasus dan update secara teratur mengenai kegiatan terlarang dalam surat edaran untuk seluruh industri, khususnya dalam kaitan dengan pengiriman minyak dan produk-produk minyak.

⁸ Panduan dalam dokumen ini tidak dimaksudkan untuk, dan tidak boleh diinterpretasikan sebagai menyeluruh atau memberlakukan persyaratan berdasarkan hukum A.S. atau menanggapi persyaratan tertentu berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku.

Panduan untuk Perusahaan Perdagangan Komoditas, Pemasok dan Broker Regional dan Global⁹

Perusahaan-perusahaan perdagangan komoditas, pemasok dan broker regional dan global perlu mempertimbangkan untuk menerapkan praktik-praktik uji tuntas berikut ini sebagaimana perlu dalam menilai dan memitigasi risiko-risiko sanksi.

- Memantau siaran AIS dari klien charter, khususnya dalam hal di mana kapal berada di daerah yang ditentukan sebagai berisiko tinggi untuk penghindaran sanksi melalui pemindahan dari kapal-ke-kapal.
- Mengidentifikasi kapal-kapal, yang dalam dua tahun terakhir, mempunyai riwayat mematikan atau manipulasi AIS secara bertentangan dengan SOLAS dan mempertimbangkan kemungkinan untuk menghentikan hubungan bisnis dengan para klien yang terus menggunakan kapal seperti itu.
- Menggunakan bahasa kontrak dengan para klien charter yang mengikutsertakan klausa “mematikan AIS,” yang memungkinkan pemberhentian kontrak jikalau klien charter menunjukkan pola berulang-kali mematikan atau manipulasi AIS yang bertentangan dengan SOLAS.
- Menggunakan bahasa kontrak yang melarang pemindahan kargo ke kapal-kapal yang tidak menyiarkan AIS dengan alasan-alasan yang bertentangan dengan SOLAS.
- Memberlakukan peraturan kontrak yang mengikutsertakan mekanisme untuk memantau apakah transaksi komoditas terjadi sebagaimana yang digariskan dalam kontrak asli atau tambahan pada kontrak.
- Memastikan bahwa, dalam transaksi yang melibatkan pemindahan dari kapal-ke-kapal, para pihak dalam transaksi harus berusaha untuk memperhatikan nomor-nomor IMO dari semua kapal yang terlibat dan melakukan penelaahan terhadap log kapal dan sertifikat asal kargo sehingga bisa ditetapkan sebuah rantai serah terima (chain of custody) yang relevan untuk komoditas tsb.
- Membuat klien peka terhadap potensi risiko sanksi yang berkaitan dengan kegiatan yang melibatkan pelabuhan-pelabuhan di Iran, Korea Utara dan Suriah.
- Menyediakan studi kasus dan update secara teratur mengenai kegiatan terlarang dalam surat edaran untuk industri, khususnya dalam kaitan dengan pengiriman minyak dan produk-produk minyak. Hal ini harus mencakup ketetapan spesifik resolusi-resolusi Dewan Keamanan PBB yang berkaitan dengan pemindahan dari kapal-ke-kapal (UNSCR 2375, OP 11) dan juga UNSCR 2397 (OP 13), yang mengungkapkan keprihatinan bahwa kapal-kapal yang terkait dengan Korea Utara secara sengaja tidak mempedulikan persyaratan-persyaratan untuk mengoperasikan AIS dalam rangka menghindari pemantauan sanksi UNSCR.
- Menyadari bahwa pembelian minyak mentah dan olahan, petrokimia dan logam pada tingkat yang sangat jauh di bawah harga pasar kemungkinan merupakan tanda bahaya/bendera merah yang mengindikasikan perilaku terlarang.

⁹ Panduan dalam dokumen ini tidak dimaksudkan untuk, dan tidak boleh diinterpretasikan sebagai menyeluruh atau memberlakukan persyaratan berdasarkan hukum A.S. atau menanggapi persyaratan tertentu berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku.

- Meminta dan menelaah dokumentasi perkapalan yang lengkap dan akurat, termasuk konosemen yang menunjukkan asal kargo untuk orang dan entitas yang memroses transaksi berkaitan dengan pengiriman yang mencakup produk-produk yang di kirim ke atau dari Iran, Korea Utara dan Suriah. Dokumentasi perkapalan seperti itu harus berisi rincian perjalanan, termasuk kapal, kargo, asal, tujuan dan para pihak dalam transaksi. Indikasi apa pun yang menunjukkan bahwa dokumen perkapalan dimanipulasi adalah tanda bahaya/bendera merah bagi potensi kegiatan terlarang dan harus disidik secara tuntas sebelum melanjutkan transaksi.
- Memastikan para pegawai yang mengungkapkan perilaku ilegal atau dapat dikenakan sanksi terlindung dari pembalasan, dan memastikan bahwa ada mekanisme rahasia untuk melaporkan pelanggaran baik yang dicurigai maupun sebenarnya terhadap hukum atau perilaku yang dapat dikenakan sanksi.
- Komunikasi dengan para mitra internasional, karena pengaturan bisnis perkapalan dapat melibatkan para pihak yang berada di bawah hukum dengan yurisdiksi yang berbeda. Menjelaskan larangan-larangan yang relevan berdasarkan rezim sanksi A.S dan PBB kepada para pihak yang terlibat dalam transaksi agar dapat memfasilitasi kepatuhan yang lebih efektif. Amerika Serikat mendorong semua pihak yang terlibat dalam industri perkapalan untuk berbagi rekomendasi ini dengan pihak-pihak yang ada dalam rantai pasokan Anda.
- Memasukkan data ke dalam praktik uji tuntas dari beberapa organisasi yang menyediakan data perkapalan komersial seperti riwayat lokasi kapal, informasi registrasi kapal, dan informasi bendera kapal, bersama dengan informasi yang tersedia dari Departemen Keuangan A.S., PBB dan Penjaga Pantai A.S.
- Memasukkan bahasa kontrak yang menguraikan bahwa upaya mematikan dan manipulasi AIS yang bertentangan dengan SOLAS dan perilaku yang dapat dikenakan sanksi mulai pada tanggal berlakunya kontrak merupakan alasan pemberhentian kontrak dan penghapusan serta penolakan layanan. Selain itu, para pihak dapat memasukkan bahasa kontrak yang melarang pemindahan kargo ke klien yang tidak menyiarkan AIS sesuai dengan SOLAS, atau yang mempunyai riwayat AIS yang mengindikasikan manipulasi yang bertentangan dengan SOLAS.

Informasi yang Membantu Lembaga Keuangan Menilai Risiko Klien Industri Kelautan Mereka¹⁰

Sama halnya dengan pendekatan uji tuntas klien yang dilakukan untuk semua klien, lembaga keuangan harus mengandalkan penilaian risiko internal mereka terhadap klien dalam industri maritim, agar dapat menggunakan langkah-langkah mitigasi risiko yang tepat sesuai dengan hukum dan peraturan A.S. yang berlaku serta dirancang untuk memerangi pencucian uang, teroris, dan pendanaan proliferasi.¹¹ Pendekatan kepatuhan semacam ini dapat mencakup kebijakan dan prosedur uji tuntas sebagaimana yang disyaratkan oleh hukum dan peraturan, seperti, uji tuntas klien FinCEN, dan persyaratan kepemilikan yang menguntungkan.¹²

Berbagai faktor risiko yang perlu dipertimbangkan oleh lembaga keuangan sebagai bagian dari penilaian itu antara lain adalah:

- Mengidentifikasi komoditas dan koridor perdagangan yang rentan terhadap alih muatan dan pemindahan dari kapal-ke-kapal serta sejauh mana penggunaannya oleh klien industri kelautan.
- Hasil-hasil penilaian mengenai ciri bisnis masing-masing klien, termasuk layanan yang ditawarkan dan kehadiran geografis.
- Kegiatan klien untuk transaksi yang tidak konsisten dengan praktik bisnis yang umum, termasuk ketika klien membeli kapal-kapal baru.
- Akuisisi klien atau penjualan kapal untuk menentukan bahwa aset klien tidak mencakup properti yang diblokir.

¹⁰ Panduan dalam dokumen ini tidak dimaksudkan untuk, dan tidak boleh diinterpretasikan sebagai menyeluruh atau memberlakukan persyaratan berdasarkan hukum A.S. atau menanggapi persyaratan tertentu berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku.

¹¹Lihat persyaratan program anti pencucian uang yang ditetapkan dalam 31CFR 10101.210 yang berlaku untuk jenis lembaga keuangan tertentu dalam 31.CFR 1020.210 (bank), 1021.210 (kasino), 1022.210 (bisnis layanan keuangan), 1023.210 (sekuritas), 1024.210 (reksa dana), 1025.210 (asuransi), 1026.210 (futures), 1027.210 (logam berharga), 1028.210 (kartu kredit), 1029.210 (pinjaman atau pendanaan), dan 1030.210 (perkreditan perumahan rakyat),

¹²Lihat persyaratan program identifikasi klien yang ditetapkan dalam 31 CFR 1010.220 yang berlaku untuk jenis lembaga keuangan tertentu dalam 31 CFR 1020.220 (bank), 1023.220 (sekuritas), 1024.220 (reksa dana), dan 1026.220 (futures). Lihat juga persyaratan kepemilikan manfaat untuk klien entitas hukum yang ditentukan dalam 31 CFR 1010.230.

Panduan untuk Para Pemilik Kapal, Operator dan Perusahaan Charter¹³

Para pemilik kapal, operator dan perusahaan charter perlu mempertimbangkan untuk menerapkan praktik-praktik uji tuntas berikut ini sejauh praktik sedemikian dipandang sesuai dan membantu dalam menilai dan memitigasi risiko-risiko sanksi.

- Sebagaimana mestinya, pemantauan secara terus menerus terhadap kapal-kapal, termasuk kapal yang disewakan kepada pihak ketiga, dan memastikan bahwa AIS terus dioperasikan sesuai dengan SOLAS dan tidak dimanipulasi. Para pihak juga perlu mempertimbangkan penggunaan LRIT selain dari AIS dan menerima sinyal LRIT setiap 3 jam.
- Memantau transmisi AIS dari kapal, khususnya untuk kapal-kapal yang mengangkut kargo dan rentan terhadap pemindahan dari kapal-ke-kapal yang diketahui digunakan dalam penghindaran sanksi (misalnya, batu bara, minyak, dan produk minyak, serta produk petrokimia).
- Menekankan kepada para klien bahwa semua kapal akan dipantau sehubungan manipulasi AIS dan kejadian-kejadian di mana AIS dimatikan secara bertentangan dengan SOLAS akan disidik dan dilaporkan.
- Mengidentifikasi kapal-kapal, yang dalam dua tahun terakhir, mempunyai riwayat manipulasi AIS yang bertentangan dengan SOLAS, dan menghentikan hubungan bisnis dengan para klien yang terus menggunakan kapal-kapal itu.
- Menilai riwayat AIS dari para klien baru dan menolak berbisnis dengan kapal-kapal yang mempunyai riwayat manipulasi AIS secara bertentangan dengan SOLAS.
- Memasukkan ke dalam bahasa kontrak dengan klien, dalam bentuk klausa “mematikan AIS”, yang memungkinkan para pemilik kapal, perusahaan charter dan operator untuk berhenti bekerja dengan para klien yang menunjukkan pola manipulasi AIS secara berulang kali yang bertentangan dengan SOLAS.
- Menyimpan dan menganalisis catatan, termasuk, kalau memungkinkan, foto-foto dari kapal pengantar dan penerima dan/atau para penerima di pelabuhan, untuk meningkatkan verifikasi penggunaan akhir.
- Menyediakan studi kasus dan update secara teratur mengenai kegiatan terlarang dalam surat edaran untuk industri, khususnya dalam kaitan dengan pengiriman minyak dan produk-produk minyak. Hal ini harus mencakup ketetapan spesifik resolusi-resolusi Dewan Keamanan PBB yang berkaitan dengan pemindahan dari kapal-ke-kapal (UNSCR 2375, OP 11) dan juga UNSCR 2397 (OP 13), yang mengungkapkan keprihatinan bahwa kapal-kapal yang terkait dengan Korea Utara secara sengaja tidak mempedulikan persyaratan-persyaratan untuk mengoperasikan AIS guna menghindari pemantauan sanksi UNSCR.
- Mengkomunikasikan kepada rekan setara, seperlunya dan sewajarnya (mis. pemilik kapal, manajer, perusahaan charter dan operator) harapan bahwa mereka memiliki kebijakan-kebijakan yang memadai dan pantas, yang antara lain adalah: 1) menjalankan kegiatan mereka dengan cara yang

¹³ Panduan dalam dokumen ini tidak dimaksudkan untuk, dan tidak boleh diinterpretasikan sebagai menyeluruh atau memberlakukan persyaratan berdasarkan hukum A.S. atau menanggapi persyaratan tertentu berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku.

sesuai dengan sanksi-sanksi A.S. dan PBB yang berlaku; 2) mempunyai sumber daya yang memadai guna memastikan pelaksanaan dan kepatuhan terhadap kebijakan-kebijakan sanksi mereka sendiri oleh personil mereka, misalnya pegawai yang direkrut sendiri, kontraktor, dan staf; 3) kalau memungkinkan, memastikan bahwa anak perusahaan dan afiliasi mematuhi kebijakan-kebijakan terkait yang berlaku; 4) mempunyai kontrol-kontrol yang relevan untuk memantau AIS; 5) mempunyai kontrol-kontrol untuk memeriksa dan menilai proses muat dan bongkar kargo di tempat yang mereka tentukan sebagai berisiko tinggi; 6) mempunyai kontrol-kontrol untuk menilai otentisitas konosemen, seperlunya; dan 7) mempunyai kontrol-kontrol yang sesuai dengan panduan ini.

- Memastikan para pegawai yang mengungkapkan perilaku ilegal atau yang dapat dikenakan sanksi terlindung dari pembalasan, dan memastikan bahwa ada mekanisme rahasia untuk melaporkan pelanggaran baik yang dicurigai maupun yang sebenarnya.
- Karena pengaturan bisnis perkapalan dapat melibatkan para pihak yang ada di bawah hukum dari yurisdiksi yang berbeda, mengkomunikasikan larangan-larangan yang relevan berdasarkan rejim sanksi A.S. dan PBB kepada para pihak dalam transaksi dapat memfasilitasi kepatuhan yang lebih efektif. Amerika Serikat mendorong semua pihak yang terlibat dalam industri perkapalan untuk membagikan rekomendasi ini dengan mereka-mereka yang ada dalam rantai pasokan Anda.
- Memasukkan data-data ke dalam praktik uji tuntas dari beberapa organisasi yang menyediakan data perkapalan komersial seperti riwayat lokasi kapal, informasi registrasi kapal dan informasi bendera kapal, bersama dengan informasi yang tersedia dari Departemen Keuangan A.S., PBB, dan Penjaga Pantai A.S.
- Mensyaratkan bahasa kontrak eksplisit yang menguraikan tindak mematickan dan manipulasi AIS yang bertentangan dengan SOLAS dan perilaku yang dapat dikenakan sanksi yang berlaku sejak dari tanggal kontrak sebagai alasan untuk pemberhentian kontrak dan penghapusan serta penolakan layanan. Selain itu, para pihak harus mempertimbangkan untuk memasukkan bahasa kontrak yang melarang pemindahan kargo ke klien yang tidak menyiarkan AIS atau yang mempunyai riwayat AIS yang mengindikasikan manipulasi yang bertentangan dengan SOLAS.
- Mengedarkan informasi mengenai hadiah yang ditawarkan melalui program Rewards for Justice (RFJ) yang menawarkan hadiah mencapai \$5 juta untuk informasi yang mengarah pada pembongkaran mekanisme keuangan dari orang-orang yang terlibat dalam kegiatan-kegiatan tertentu yang mendukung Korea Utara, termasuk kegiatan-kegiatan perkapalan yang terlarang, pencucian uang, penghindaran sanksi, kejahatan siber, atau proliferasi senjata pemusnah masal (WMD). Untuk informasi lebih lanjut, atau untuk mengirim petunjuk, kunjungi www.rewardsforjustice.net atau email ke northkorea@dosinfo.com
- Mengedarkan informasi mengenai hadiah yang ditawarkan oleh program RFJ yang mencapai \$15 juta untuk informasi yang mengarah pada terbongkarnya mekanisme keuangan Korps Pengawal Revolusi Islam Iran (IRGC) dan cabang-cabangnya, termasuk Pasukan IRGC-Qods (IRGC-QF). Untuk informasi lebih lanjut atau mengirim petunjuk, kunjungi <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>

Panduan untuk Masyarakat Klasifikasi¹⁴

Masyarakat klasifikasi perlu mempertimbangkan untuk menerapkan praktik-praktik uji tuntas berikut ini sejauh praktik sedemikian dipandang sesuai dan membantu dalam menilai dan memitigasi risiko-risiko sanksi.

- Menyimpan catatan, termasuk foto-foto, kapal pengantar dan penerima dan/atau para penerima di pelabuhan kalau mungkin, untuk meningkatkan verifikasi penggunaan akhir.
- Melakukan langkah-langkah uji tuntas yang tercakup dalam Kenali Klien Anda (Know Your Customer - KYC) sejauh itu wajar dilakukan.
- Membuat klien peka terhadap potensi risiko sanksi berkaitan dengan kegiatan-kegiatan yang melibatkan pelabuhan-pelabuhan Iran, Korea Utara dan Suriah.
- Menyediakan studi kasus dan pembaruan secara teratur mengenai kegiatan terlarang dalam surat edaran untuk industri. Termasuk disini sanksi-sanksi spesifik Dewan Keamanan PBB mengenai pemindahan dari kapal-ke-kapal dengan kapal berbendera Korea Utara dan mematikan atau manipulasi AIS yang bertentangan dengan SOLAS di dalam bagian “Syarat dan Ketentuan” dari situs web perusahaan, khususnya dalam kaitan dengan perkapalan dan charter minyak dan produk-produk minyak.
- Memberitahukan pendaftar dan pemilik kapal bahwa perilaku yang dapat dikenakan sanksi akan mengakibatkan pemutusan hubungan bisnis dan semua informasi uji tuntas/dokumen pendaftaran yang membeberkan informasi tentang kepemilikan dapat dikirim ke Amerika Serikat dan badan PBB yang relevan sesuai dengan kebijaksanaan dari badan registrasi dan sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku.
- Mengkomunikasikan kepada rekan setara, sebagaimana perlu dan sebagaimana mestinya (mis. pemilik kapal, manajer, perusahaan charter dan operator) harapan bahwa mereka memiliki kebijakan-kebijakan yang memadai dan pantas, antara lain: 1) menjalankan kegiatan-kegiatan dengan cara yang sesuai dengan sanksi-sanksi A.S. dan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang berlaku; 2) mempunyai sumber daya yang memadai guna memastikan pelaksanaan dan kepatuhan terhadap kebijakan-kebijakan sanksi mereka sendiri oleh personil mereka, misalnya pegawai yang direkrut sendiri, kontraktor, dan staf; 3) kalau memungkinkan, memastikan bahwa anak perusahaan dan afiliasi mematuhi kebijakan-kebijakan terkait yang berlaku; 4) mempunyai kontrol-kontrol yang relevan untuk memantau AIS; 5) mempunyai kontrol-kontrol untuk memeriksa dan menilai proses muat dan bongkar kargo di tempat yang mereka tentukan sebagai berisiko tinggi; 6) mempunyai kontrol-kontrol untuk menilai otentisitas konosemen, kalau perlu; dan 7) mempunyai kontrol-kontrol yang sesuai dengan rekomendasi ini.
- Memastikan bahwa dokumen-dokumen uji tuntas (mis. dokumen-dokumen pendaftaran untuk registrasi bendera, termasuk fotokopi berwarna dari paspor, nama, alamat bisnis dan tempat tinggal, nomor paspor dan negara penerbit, nomor telepon, dan alamat email semua pemilik kapal *perorangan* dan semua nama dan IMO dari semua kapal dalam armada dari pemilik kapal itu, kalau perlu.

¹⁴ Panduan dalam dokumen ini tidak dimaksudkan untuk, dan tidak boleh diinterpretasikan sebagai menyeluruh atau memberlakukan persyaratan berdasarkan hukum A.S. atau menanggapi persyaratan tertentu berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku.

- Memastikan para pegawai yang mengungkapkan perilaku ilegal atau yang dapat dikenakan sanksi terlindung dari pembalasan, dan memastikan bahwa ada mekanisme rahasia untuk melaporkan pelanggaran baik yang dicurigai maupun yang sebenarnya terhadap hukum atau perilaku yang dapat dikenakan sanksi.
- Karena pengaturan bisnis perkapalan dapat melibatkan para pihak yang ada di bawah hukumun dari yurisdiksi yang berbeda, mengkomunikasikan larangan-larangan yang relevan berdasarkan rejim sanksi A.S, dan PBB kepada para pihak dalam transaksi dapat memfasilitasi kepatuhan yang lebih efektif. Amerika Serikat mendorong semua pihak yang terlibat dalam industri perkapalan untuk membagikan rekomendasi ini dengan mereka-mereka yang ada dalam rantai pasokan Anda.
- Memasukkan data ke dalam praktik uji tuntas dari beberapa organisasi yang menyediakan data perkapalan komersial seperti riwayat lokasi kapal, informasi registrasi kapal dan informasi bendera kapal, bersama dengan informasi-informasi yang tersedia dari Departemen Keuangan A.S., PBB dan Penjaga Pantai A.S.
- Mensyaratkan bahasa kontrak yang menguraikan tindak mematikan dan manipulasi AIS yang bertentangan dengan SOLAS dan kegiatan yang dilarang oleh sanksi yang berlaku mulai dari tanggal kontrak sebagai alasan bagi pemberhentian kontrak dan penghapusan serta penolakan layanan. Selain itu, para pihak harus mempertimbangkan untuk memasukkan bahasa kontrak yang melarang pemindahan kargo ke klien yang tidak menyiarkan AIS atau yang mempunyai riwayat AIS yang mengindikasikan manipulasi yang bertentangan dengan SOLAS.

Panduan untuk Para Kapten Kapal¹⁵

Para pelaut perlu mempertimbangkan untuk menerapkan praktik-praktik uji tuntas berikut ini sejauh praktik sedemikian dipandang sesuai dan membantu dalam menilai dan memitigasi risiko-risiko sanksi.

- Memahami dan memastikan bahwa para perwira dek Anda mengetahui peraturan-peraturan AIS yang diwajibkan oleh IMO, termasuk secara terus menerus menyiarkan AIS sesuai dengan SOLAS.
- mempraktikkan pengetahuan tentang panduan edaran IMO yang berkaitan dengan perkapalan terlarang.
- Mengkomunikasikan kepada para pemilik kapal dan perusahaan charter bahwa kapal yang Anda operasikan/miliki akan dipantau sehubungan dimatikannya AIS dan kalau AIS dimatikan hal itu akan disidik.
- Meneliti riwayat AIS kapal Anda untuk membantu menentukan apakah kapal itu pernah terlibat dalam kegiatan-kegiatan terlarang.
- Memastikan bahwa kapten kapal yang melakukan pemindahan dari kapal-ke-kapal di daerah yang berisiko tinggi penghindaran sanksi menyadari potensi adanya kapal yang diblokir atau kapal yang membawa kargo yang pengangkutannya dilarang oleh sanksi-sanksi AS dan PBB yang menggunakan praktik penipuan untuk menyembunyikan identitas mereka, termasuk menggunakan nama palsu atau nomor IMO palsu untuk kapal. Se jauh diperlukan, kapten kapal harus memastikan bahwa mereka menverifikasikan nama kapal, nomor IMO, dan bendera sebelum melakukan pemindahan seperti itu dan memastikan bahwa ada alasan bisnis yang sah untuk pemindahan dari kapal-ke-kapal.
- Mengedarkan informasi mengenai hadiah yang ditawarkan melalui program Rewards for Justice (RFJ) yang menawarkan hadiah mencapai \$5 juta untuk informasi yang mengarah pada pembongkaran mekanisme keuangan dari orang-orang yang terlibat dalam kegiatan-kegiatan tertentu yang mendukung Korea Utara, termasuk kegiatan-kegiatan perkapalan yang terlarang, pencucian uang, penghindaran sanksi, kejahatan siber, atau proliferasi senjata-senjata pemusnah massal (WMD). Untuk informasi lebih lanjut, atau untuk mengirim petunjuk, kunjungi www.rewardsforjustice.net atau email ke northkorea@dosinfo.com
- Mengedarkan informasi mengenai hadiah yang ditawarkan oleh program RFJ yang mencapai hingga \$15 juta untuk informasi yang menghasilkan terbongkarnya mekanisme keuangan Korps Pengawal Revolusi Islam Iran (IRGC) dan cabang-cabangnya, termasuk Pasukan IRGC-Qods (IRGC-QF). Untuk informasi lebih lanjut atau mengirim petunjuk, kunjungi <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>

¹⁵ Panduan dalam dokumen ini tidak dimaksudkan untuk, dan tidak boleh diinterpretasikan sebagai menyeluruh atau memberlakukan persyaratan berdasarkan hukum A.S. atau menanggapi persyaratan tertentu berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku.

Panduan untuk Perusahaan Awak Kapal¹⁶

Masyarakat klasifikasi perlu mempertimbangkan untuk menerapkan praktik-praktik uji tuntas berikut ini sejauh praktik-praktik sedemikian dipandang sesuai dan membantu dalam menilai dan memitigasi risiko-risiko sanksi.

- Menguasai dan memastikan bahwa para awak kapal Anda menguasai panduan edaran IMO yang berkaitan dengan perkapalan terlarang dan mengapa praktik-praktik seperti itu berbahaya.
- Mengkomunikasikan kepada para klien bahwa kapal-kapal yang akan dioperasikan oleh awak-awak kapal Anda akan dipantau sehubungan dimatikannya dan manipulasi AIS, dan insiden seperti itu akan disidik.
- Meneliti riwayat AIS calon kapal Anda untuk membantu menentukan apakah kapal itu pernah terlibat dalam kegiatan terlarang.
- Memastikan para pegawai yang mengungkapkan perilaku ilegal atau yang dapat dikenakan sanksi terlindung dari pembalasan, dan memastikan bahwa ada mekanisme rahasia untuk melaporkan pelanggaran baik yang dicurigai maupun yang sebenarnya terhadap hukum atau perilaku yang dapat dikenakan sanksi.
- Mengedarkan informasi mengenai hadiah yang ditawarkan melalui program Rewards for Justice (RFJ) yang menawarkan hadiah mencapai \$5 juta untuk informasi yang mengarah pada pembongkaran mekanisme keuangan dari orang-orang yang terlibat dalam kegiatan-kegiatan tertentu yang mendukung Korea Utara, termasuk kegiatan-kegiatan perkapalan yang terlarang, pencucian uang, penghindaran sanksi, kejahatan siber, atau proliferasi senjata-senjata pemusnah masal (WMD). Untuk informasi lebih lanjut, atau untuk mengirim petunjuk, kunjungi www.rewardsforjustice.net atau email ke northkorea@dosinfo.com
- Mengedarkan informasi mengenai hadiah yang ditawarkan oleh program RFJ mencapai \$15 juta untuk informasi yang mengarah pada terbongkarnya mekanisme keuangan Korps Pengawal Revolusi Islam Iran (IRGC) dan cabang-cabangnya, termasuk Pasukan IRGC-Qods (IRGC-QF). Untuk informasi lebih lanjut atau mengirim petunjuk, kunjungi <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>

¹⁶ Panduan dalam dokumen ini tidak dimaksudkan untuk, dan tidak boleh diinterpretasikan sebagai menyeluruh atau memberlakukan persyaratan berdasarkan hukum A.S. atau menanggapi persyaratan tertentu berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku.



Departemen Keuangan



Departemen Luar Negeri



Penjaga Pantai Amerika Serikat

LAMPIRAN B: Informasi mengenai Sanksi Korea Utara, Iran dan Suriah yang Relevan untuk Industri Kelautan¹⁷

KOREA UTARA

Bagian ini memberikan informasi mengenai sanksi-sanksi A.S dan PBB yang berkaitan dengan Korea Utara yang relevan untuk industri kelautan, termasuk daftar alasan di mana seseorang dapat dikenakan sanksi oleh pemerintah A.S. Bagian ini juga menyediakan informasi pelengkap mengenai praktik-praktik perkapalan yang menipu dari Korea Utara. Bersama dengan dokumen lainnya dalam rekomendasi kelautan global ini, lampiran ini memperbarui dan memperluas rekomendasi perkapalan yang berkaitan dengan Korea Utara yang diterbitkan oleh Kantor Pengendalian Aset Asing (OFAC) Departemen Keuangan A.S. pada tanggal 23 Februari 2018 dan 21 Maret 2019. Informasi ini sesuai dengan keadaan pada tanggal rekomendasi ini, namun para pihak harus secara teratur mengecek situs web OFAC untuk informasi komprehensif dari program-program sanksi yang berkaitan dengan Korea Utara.¹⁸ Di kemudian hari OFAC mungkin akan menerbitkan pembaruan lebih lanjut terhadap rekomendasi ini, termasuk dalam kaitannya dengan daftar kapal yang telah ada dalam rekomendasi perkapalan terdahulu. OFAC menyimpan daftar komprehensif yang terkonsolidasi dan dapat dicari yang memuat orang-orang yang terkena sanksi, demikian pula kapal-kapal yang diidentifikasi sebagai properti yang diblokir, dalam List of Specially Designated Nationals and Persons atau Daftar Kebangsaan dan Orang yang Ditentukan Secara Khusus (Daftar SDN).¹⁹

Larangan-Larangan Pemerintah A.S. dan PBB terhadap Perilaku Terkait Korea Utara

Secara umum Amerika Serikat melarang²⁰ semua transaksi atau bisnis yang melibatkan properti atau kepentingan dari properti Pemerintah Korea Utara atau Partai Pekerja Korea dan ekspor impor langsung atau tidak langsung dari dan ke Korea Utara untuk hampir semua barang, jasa

¹⁷Dokumen ini hanya merupakan penjelasan dan tidak memiliki kekuatan hukum. Dokumen ini tidak menambah atau mengubah wewenang hukum, perintah eksekutif atau peraturan.

¹⁸ OFAC, "North Korea Sanctions," <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/pages/nkorea.aspx>.

¹⁹ OFAC, "List of Specially Designated Nationals and Blocked Persons (SDN List)," <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx>.

²⁰Larangan-larangan ini berlaku untuk semua transaksi oleh warga A.S. atau di dalam Amerika Serikat, termasuk yang diproses melalui atau menggunakan sistem keuangan A.S. Untuk rincian lebih lanjut mengenai larangan-larangan OFAC yang berkaitan dengan Korea Utara, lihat www.treasury.gov/ofac

dan teknologi. Kapal-kapal di mana orang asing punya kepentingan dan pernah berkunjung ke pelabuhan di Korea Utara dalam kurun 180 hari sebelumnya, dan kapal-kapal dimana orang asing yang punya kepentingan terlibat dalam pemindahan kapal-ke-kapal dalam kurun 180 sebelumnya, dilarang untuk berlabuh di pelabuhan di Amerika Serikat. Orang A.S. juga dilarang mendaftarkan kapal di Korea Utara, mendapatkan otorisasi untuk kapal yang mengibarkan bendera Korea Utara, dan memiliki, menyewa, mengoperasikan, dan mengasuransikan kapal apapun yang mengibarkan bendera Korea Utara.

Resolusi-resolusi Dewan Keamanan PBB (UNSCR) yang relevan mewajibkan para Negara Anggota untuk melarang, antara lain, pemilikan, penyewaan, pengoperasian, atau penyediaan klasifikasi kapal, sertifikasi atau layanan terkait lainnya dan asuransi kepada kapal yang berbendera Korea Utara; menyediakan layanan klasifikasi kepada setiap kapal yang oleh para Negara Anggota diduga, dan ada alasan yang mendasarinya, terlibat dalam kegiatan yang dilarang oleh UNSCR; dan menyediakan asuransi atau re-asuransi untuk kapal-kapal yang dimiliki, dikendalikan atau dioperasikan oleh Korea Utara atau kapal-kapal yang oleh para Negara Anggota diduga dan ada alasan yang mendasarinya, terlibat dalam kegiatan-kegiatan atau pengangkutan barang-barang yang dilarang oleh UNSCR.²¹ Selain itu, para Negara Anggota diwajibkan untuk melarang bunkering atau layanan lainnya kepada kapal-kapal Korea Utara jikalau mereka mempunyai informasi dan alasan untuk meyakini bahwa kapal-kapal seperti itu membawa barang-barang terlarang. UNSCR juga membatasi masuk pelabuhan semua kapal yang terkena larangan masuk pelabuhan oleh Dewan Keamanan PBB (DKPBB) atau jikalau Negara itu memiliki informasi yang memberikan alasan untuk meyakini bahwa kapal itu dimiliki, dikendalikan, atau dioperasikan oleh orang atau entitas yang telah ditetapkan oleh DKPBB, dengan pengecualian yang terbatas.

Pemerintah A.S. melarang importasi barang-barang dari Korea Utara ke Amerika Serikat kalau tidak ada pengecualian atau otorisasi. Sementara itu, UNSCR mewajibkan para Negara Anggota untuk melarang **importasi** berbagai jenis barang dari Korea Utara, termasuk:

- | | | |
|--|---|---|
| • Batu Bara | • Perak | • Mesin |
| • Tekstil | • Bijih titanium | • Peralatan listrik |
| • Produk kelautan,
termasuk hak menangkap
ikan | • Logam tanah jarang | • Tanah dan batu, termasuk
magnesia dan magnetit |
| • Besi dan bijih besi | • Bijih vanadium | • Kayu |
| • Timbal dan bijih timbal | • Patung dan monumen | • Senjata konvensional |
| • Tembaga | • Makanan dan produk-
produk pertanian | • Kapal |
| • Nikel | • Seng | |
| | • Emas | |

Kalau tidak ada pengecualian atau otorisasi yang diberlakukan, pemerintah A.S. melarang eksportasi atau re-eksportasi barang-barang ke Korea Utara dari Amerika Serikat atau oleh warga A.S. di manapun berada. UNSCR yang relevan mewajibkan para Negara Anggota untuk melarang **eksportasi** ke Korea Utara untuk berbagai jenis barang, termasuk berikut ini:

²¹Semua Negara Anggota PBB memiliki kewajiban untuk menerapkan langkah-langkah sanksi mengikat yang termuat dalam UNSCR. UNSCR terkait dengan Korea Utara dapat ditemukan di situs web Komisi Sanksi 1718 di <https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>

- Minyak bumi olahan * (melampaui 300.000 barel/tahun)
- Minyak kelapa sawit* (melampaui 4.000.000 barel/tahun)
- Avtur (kecuali yang diperlukan untuk pesawat penumpang sipil yang terbang ke dan kembali dari Korea Utara)
- Bahan bakar roket
- Kondensat dan cairan gas alam
- Mesin industri
- Semua kendaraan angkut (termasuk kendaraan bermotor, truk, kereta, kapal, pesawat dan helikopter)
- Kapal
- Besi, baja, dan logam lainnya
- Senjata konvensional
- Misil balistik
- Senjata pemusnah massal dan komponen
- Barang mewah

**Pemindahan di bawah batas tahunan yang ditetapkan oleh DKPBB diperbolehkan namun harus: (a) dilaporkan kepada Komisi Sanksi yang dibentuk berdasarkan UNSCR 1718 (Komisi 1718) dalam waktu 30 hari; (b) tidak melibatkan orang atau entitas yang terkait dengan program nuklir atau misil balistik atau kegiatan-kegiatan lain yang dilarang oleh DKPBB; dan (c) semata-mata untuk kepentingan hidup warga Korea Utara dan tidak terkait dengan menghasilkan pendapatan untuk program nuklir atau balistik Korea Utara atau kegiatan-kegiatan lain yang dilarang oleh DKPBB. Jikalau salah satu dari tiga syarat ini tidak dipenuhi, maka transaksi-transaksi di bawah batas tahunan yang diizinkan merupakan pelanggaran terhadap UNSCR 2397.*

Langkah-langkah DKPBB yang harus diterapkan oleh para Negara Anggota PBB:

Tindakan di laut lepas:

- Negara Anggota menginspeksi kapal-kapal dengan persetujuan Negara Bendera jikalau Negara Anggota mempunyai informasi yang memberi dasar beralasan untuk meyakini bahwa kapal itu membawa kargo tertentu yang dilarang (**diskresi**).
- Negara Bendera bekerja sama untuk inspeksi itu (**diskresi**).
- Negara Bendera memerintahkan kapal-kapal yang dicurigai untuk menuju ke pelabuhan yang sesuai dan terdekat untuk keperluan inspeksi oleh otoritas setempat jikalau Negara Bendera menolak mengizinkan inspeksi di laut lepas (**wajib**).

Tindakan-tindakan di laut teritorial atau dalam pelabuhan:

- Negara Anggota menangkap, menginspeksi dan membekukan (menahan) kapal di pelabuhan Negara Anggota kalau ada dasar beralasan untuk meyakini bahwa kapal itu mengangkut barang-barang yang dilarang atau terlibat dalam kegiatan terlarang yang melibatkan Korea Utara (**diskresi**).
- Negara Anggota menangkap, menginspeksi dan membekukan (menahan) kapal dalam yurisdiksi Negara Anggota di perairan teritorial kalau ada dasar yang beralasan untuk meyakini bahwa kapal itu mengangkut barang-barang yang dilarang atau terlibat dalam kegiatan terlarang yang melibatkan Korea Utara (**diskresi**).
- Negara Anggota memeriksa kargo yang dikirim ke atau dari Korea Utara yang diperantarai atau difasilitasi oleh Korea Utara atau oleh orang atau badan yang ditunjuk, atau diangkut di atas kapal-kapal berbendera Korea Utara (**wajib**).

Tindakan di laut lepas atau di perairan/pelabuhan teritorial

- Negara Anggota menyita dan membuang semua barang yang pasokannya, penjualannya, pemindahannya atau eksportnya dilarang oleh UNSCR dan ditemukan ketika inspeksi berlangsung (**wajib**).

Registrasi dan tanggung jawab lainnya dari Negara Bendera:

- Negara Bendera membatalkan registrasi dan melarang layanan klasifikasi untuk kapal yang oleh Negara Bendera diduga dan ada alasan mendasar untuk meyakini terlibat dalam kegiatan atau mengangkut barang-barang yang dilarang oleh UNSCR, dan membatalkan pendaftaran untuk kapal yang dimiliki, dioperasikan, atau dikendalikan oleh Korea Utara serta menolak pendaftaran kapal-kapal yang pendaftarannya telah dibatalkan oleh Negara-Negara Anggota lainnya atau oleh registrasi bendera berdasarkan UNSCR yang berkaitan dengan Korea Utara (**wajib**).
- Negara Bendera dengan segera membatalkan pendaftaran setiap kapal yang ditentukan untuk pembatalan pendaftaran oleh Komisi 1718 (**wajib**).

Otoritas Sanksi Pemerintah A.S.

Terkait dengan tujuan rekomendasi ini, hukum A.S. mewajibkan pemerintah A.S. untuk memberlakukan sanksi kepada setiap orang yang ditetapkan secara sengaja, langsung atau tidak langsung:

- Menyediakan BBM atau pasokan dalam jumlah besar, menyediakan jasa bunkering, atau memfasilitasi transaksi dalam jumlah besar untuk mengoperasikan atau merawat kapal atau pesawat yang ditentukan berdasarkan Perintah Eksekutif (E.O.) terkait Korea Utara²² atau UNSCR²³, atau yang dimiliki atau dikendalikan oleh orang yang ditentukan berdasarkan E.O. terkait Korea Utara atau UNSCR.
- Mengasuransikan, mendaftarkan, memfasilitasikan pendaftaran atau mempertahankan asuransi atau pendaftaran untuk kapal yang dimiliki atau dikendalikan oleh Pemerintah Korea Utara.
- Menjual atau mengalihkan sejumlah besar kapal kepada Korea Utara, kecuali yang khusus sudah disetujui oleh DKPBB.
- Terlibat dalam kegiatan yang signifikan untuk mencharter, mengasuransikan, mendaftarkan, memfasilitasikan pendaftaran, atau mempertahankan pendaftaran untuk kapal yang dimiliki, dikendalikan, dikomando, atau diawaki oleh warga Korea Utara.
- Terlibat dalam importasi dari atau eksportasi ke Korea Utara dalam jumlah besar batu bara, tekstil, produk-produk kelautan, besi, bijih besi, atau produk minyak olahan atau minyak mentah melampaui batas yang ditentukan oleh DKPBB dan yang disetujui oleh Amerika Serikat.
- Terlibat dalam importasi dari, atau eksportasi atau re-eksportasi ke Korea Utara barang mewah.

²²E.O untuk sanksi yang terkait dengan Korea Utara antara lain adalah 13382, 13466, 13551, 13570, 13687, 13722 dan 13810.

²³UNSCR lain yang relevan adalah 1695 (2006), 1718 (2006), 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016), 2356 (2017), 2375 (2017), dan 2397 (2017)

Hukum A.S. juga mewajibkan pemerintah A.S. menjatuhkan sanksi terhadap semua lembaga keuangan asing yang ditentukan oleh Menteri Keuangan, setelah berkonsultasi dengan Menteri Luar Negeri, yang secara sengaja pada atau sesudah tanggal 18 April 2020 memberikan layanan keuangan secara signifikan kepada siapapun yang ditentukan untuk penjatuhan sanksi dalam kaitan dengan Korea Utara berdasarkan E.O yang berkaitan dengan Korea Utara, UNSCR atau Undang-Undang Peningkatan Sanksi dan Kebijakan Korea Utara, sebagaimana yang diamandemen. Sanksi-sanksi ini dapat mencakup pemblokiran aset atau larangan terhadap akun yang terkait atau akun yang digunakan untuk melakukan pembayaran.

Antara lain, Amerika Serikat juga secara agresif menarget untuk penentuan siapa pun yang terlibat dalam paling sedikit satu eksportasi yang signifikan ke atau importasi dari Korea Utara untuk barang, jasa atau teknologi, serta siapa pun yang beroperasi dalam industri Korea Utara tertentu, termasuk transportasi, pertambangan, energi dan layanan keuangan.

Otoritas Sanksi PBB

DKPBB atau Komisi 1718 dapat menentukan untuk sasaran sanksi (pembekuan aset dan, untuk individu, larangan perjalanan) individu atau entitas mana pun yang terlibat dalam atau menyediakan dukungan untuk, termasuk dengan cara-cara terlarang, program-program Korea Utara yang terkait dengan nuklir, senjata pemusnah masal lain, dan program yang terkait dengan misil balistik, atau terlibat dalam kegiatan lain yang dilarang oleh DKPBB.

Komisi 1718 juga dapat menentukan kapal yang ada informasi mengindikasikan bahwa kapal itu sedang, atau telah, terlibat dalam kegiatan-kegiatan yang dilarang oleh UNSCR yang relevan. Misalnya, Komisi 1718, berdasarkan ayat 12 dari UNSCR 2321 (2016) dapat menentukan kapal-kapal yang telah terlibat dalam kegiatan terlarang tertentu, mengharuskan Negara-Negara Anggota untuk mengambil salah satu atau semua tindakan berikut: (a) pembatalan bendera/de-flagging, (b) memerintahkan ke pelabuhan yang ditentukan untuk inspeksi dan tindakan lebih lanjut, (c) larangan masuk pelabuhan global, dan/atau (d) pembekuan aset.

Selain itu, kalau Negara-Negara Anggota mempunyai informasi mengenai kapal di laut lepas yang diduga dan ada alasan mendasar untuk meyakini bahwa kargo-kargo yang di kapal itu mencakup barang yang pasokan, penjualan, pemindahan, atau ekspornya dilarang oleh UNSCR yang relevan, dan kapal atau Negara Bendera itu tidak bekerja sama, Komisi 1718 dapat mengambil berbagai tindakan. Jikalau Negara Bendera kapal itu tidak menyetujui inspeksi di laut lepas atau memerintahkan kapal itu untuk menuju ke pelabuhan yang sesuai dan terdekat untuk inspeksi lebih lanjut, atau jikalau kapal itu menolak mematuhi perintah dari Negara Bendera untuk mengizinkan inspeksi di laut lepas atau untuk menuju ke pelabuhan seperti itu, maka Komisi 1718 dapat memutuskan kapal itu untuk diberlakukan pembekuan aset dan langkah-langkah lainnya yang diperbolehkan dalam ayat 12 dari UNSCR 2321. Selanjutnya, ketika Komisi 1718 melakukan penetapan, Negara Bendera yang relevan harus segera membatalkan registrasi kapal itu. Negara mana pun yang tidak mendapatkan kerja sama dari Negara Bendera sehubungan kapal yang dicurigai mengangkut kargo terlarang di laut lepas harus segera memasukkan laporan kepada Komisi 1718 mengenai semua rincian yang relevan mengenai kejadian itu, kapal, dan Negara Bendera, yang oleh Komisi 1718 akan diterbitkan di situs webnya secara berkala.

Praktik-Praktik Menipu

Ekspor Batu Bara dan Pasir:

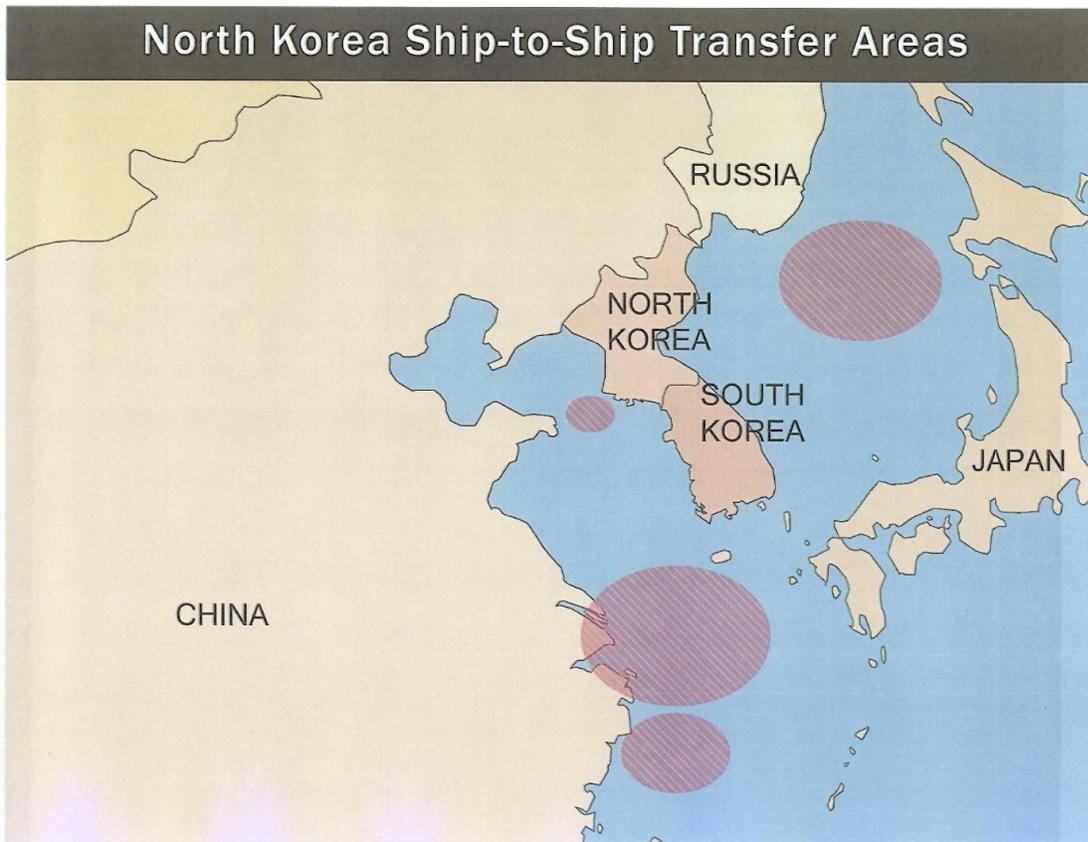
Batu Bara: Menurut Laporan Akhir Panel Pakar DPRK PBB 2020 (Laporan PoE), Korea Utara mengekspor 3,7 metrik ton batu bara dari bulan Januari hingga Agustus 2019, khususnya di dan sekitar daerah Pelabuhan Ningbo-Zhoushan. Kebanyakan dari ekspor ini terjadi melalui pemindahan STS dari kapal-kapal berbendera Korea Utara ke kapal-kapal tongkang di laut teritorial Tiongkok. Tongkang-tongkang bermesin, kemungkinan besar mengangkutnya ke Tiongkok, merupakan metode kedua terbesar dari ekspor batu bara Korea Utara. Termasuk di dalamnya adalah pengiriman langsung dari Korea Utara ke tiga pelabuhan di Teluk Hangzhou, Tiongkok.

Pasir: Sejak paling tidak bulan April 2019, tongkang-tongkang bermesin bukan-Korea Utara dan kapal-kapal kargo lainnya dengan bendera bukan-Korea Utara telah memuat pasir di dan dekat Haeju (Provinsi Hwanghae) dan Sinchang (Provinsi Hamgyong Selatan), untuk diekspor ke Tiongkok.

Impor Minyak Olahan:

UNSCR 2397 membatasi impor minyak olahan Korea Utara hingga maksimum 500.000 barel per tahun kalendar. Sejak bulan Januari 2019 hingga Oktober 2019, pelabuhan-pelabuhan Korea Utara menerima penyerahan minyak olahan paling sedikit 221 tanker, termasuk paling sedikit 157 penyerahan yang diperoleh dari pemindahan STS terlarang melibatkan kapal-kapal Korea Utara. Jikalau tanker-tanker ini terisi penuh ketika melakukan pengiriman, Korea Utara sudah mengimpor 3.89 juta barel hanya dari transaksi ini saja, atau lebih dari tujuh setengah kali jumlah yang diperbolehkan untuk minyak olahan berdasarkan UNSCR 2397.

Daerah-Daerah Pemindahan Kapal-ke-Kapal Korea Utara:



Akuisisi Kapal-Kapal Tua:

Menurut Laporan Akhir Panel Pakar DPRK PBB tahun 2020, Korea Utara membeli kapal-kapal tua yang seharusnya dijadikan besi tua dan menggunakannya sebagai armada kapal yang mengangkut batu bara dan barang-barang lainnya.

Penggunaan Tongkang-Tongkang Bukan Samudra

Menurut Laporan Akhir Panel Pakar DPRK PBB tahun 2020, Korea Utara kadang-kadang menggunakan tongkang-tongkang bukan samudra yang tidak menyiarkan sinyal AIS untuk secara terlarang mengangkut barang dari Korea Utara ke Tiongkok. Tongkang-tongkang ini mungkin tidak aman untuk dioperasikan di laut lepas.

Untuk rincian dan uraian lebih lanjut mengenai teknik-teknik penghindaran sanksi yang diketahui, harap lihat di teks utama "Rekomendasi Sanksi untuk Sektor-Sektor Industri Kelautan, Energi dan Logam, serta Komunitas-Komunitas terkait," ke "Lampiran A: Panduan dan Informasi Tambahan untuk Membantu Upaya-Upaya Kepatuhan Sanksi dalam Industri Kelautan" untuk praktik-praktik uji tuntas yang baik guna menanggulangi penghindaran sanksi dalam industri kelautan, dan "[Kerangka Kerja Komitmen Kepatuhan OFAC](#)", sebuah dokumen yang disediakan oleh OFAC yang memberi industri praktik-praktik baik secara umum mengenai kepatuhan sanksi.

IRAN

Bagian ini memberikan informasi mengenai sanksi-sanksi A.S dan PBB yang berkaitan dengan Iran yang relevan untuk industri kelautan, termasuk daftar alasan di mana seseorang dapat dikenakan sanksi oleh pemerintah A.S. Bersama dengan dokumen-dokumen lainnya dalam rekomendasi kelautan global ini, lampiran ini memperbarui dan memperluas rekomendasi perkapalan yang berkaitan dengan Iran yang diterbitkan oleh Kantor Pengendalian Aset Asing (OFAC) Departemen Keuangan A.S. pada tanggal 4 September 2019. Informasi ini sesuai dengan keadaan pada tanggal rekomendasi ini, namun para pihak harus secara teratur mengecek situs web OFAC untuk informasi komprehensif program sanksi yang berkaitan dengan Iran.²⁴ Di kemudian hari OFAC mungkin akan menerbitkan pembaruan lebih lanjut terhadap rekomendasi ini, termasuk dalam kaitan dengan daftar kapal yang telah ada dalam rekomendasi perkapalan terdahulu. OFAC menyimpan daftar komprehensif yang terkonsolidasi dan dapat dicari yang berisi orang-orang yang terkena sanksi, demikian pula kapal-kapal yang diidentifikasi sebagai properti yang diblokir, dalam List of Specially Designated Nationals or Blocked Persons atau Daftar Kebangsaan dan Orang-Orang Diblokir yang Ditentukan Secara Khusus (Daftar SDN).²⁵

Larangan-Larangan A.S terhadap Kegiatan-Kegiatan Terkait dengan Iran

OFAC mengelola dan menegakkan sanksi-sanksi komprehensif dan sebuah program pemblokiran pemerintah terhadap Iran sebagaimana yang ditentukan dalam Peraturan Transaksi dan Sanksi Iran, 31 C.F.R bagian 560 (ITSR). ITSR melarang kebanyakan transaksi langsung dan tidak langsung yang melibatkan Iran atau Pemerintah Iran oleh warga A.S. atau entitas asing yang dimiliki atau dikendalikan oleh A.S. atau di dalam wilayah Amerika Serikat, kecuali jikalau diperbolehkan oleh OFAC atau dikecualikan oleh hukum. Selain itu, ITSR memblokir properti dan kepentingan terhadap properti yang ada di Amerika Serikat, yang kemudian datang ke Amerika Serikat, atau yang sedang atau sesudahnya masuk dalam kepemilikan atau kendali dari warga Amerika Serikat manapun, dari Pemerintah Iran, sebagaimana yang didefinisikan dalam Pasal 560.304 ITSR, termasuk semua badan yang dimiliki atau dikendalikan oleh pemerintah Iran. Selanjutnya, kecuali ada pengecualian atau otorisasi yang berlaku, orang asing, termasuk lembaga keuangan asing, dilarang untuk memproses transaksi ke atau melalui Amerika Serikat yang melanggar larangan-larangan ini, termasuk transaksi melalui rekening koresponden A.S. untuk atau atas nama lembaga keuangan Iran, atau orang lain yang berada di Iran, atau ketika manfaat dari layanan itu diterima di Iran.

Otoritas Sanksi Pemerintah A.S.

Selain itu, bukan warga AS - termasuk lembaga-lembaga keuangan asing - berisiko untuk terpapar pada sanksi-sanksi A.S. ketika dengan sengaja memfasilitasi secara signifikan transaksi untuk atau menyediakan dukungan materi tertentu kepada warga Iran dalam daftar SDN, seperti Perusahaan Minyak Nasional Iran (NIOC), Perusahaan Tanker Nasional Iran (NITC) dan

²⁴ OFAC, "Iran Sanctions," <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/programs/pages/iran.aspx>.

²⁵ OFAC, "List of Specially Designated Nationals and Blocked Persons (SDN List)," <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx>.

Perusahaan Kapal Republik Islam Iran (IRISL), kecuali lembaga penyimpanan Iran yang tidak ditentukan demikian.²⁶ Otoritas ini umumnya dapat memperoleh pengecualian tertentu, termasuk (i) pengecualian untuk ekspor ke Iran untuk makanan, obat-obatan, peralatan medis, dan produk-produk pertanian, dan (ii) pengecualian untuk bantuan rekonstruksi dan pembangunan ekonomi Afganistan. Sekali pun pengecualian ini berlaku, transaksi tertentu yang melibatkan Korps Pengawal Revolusi Islam Iran (IRGC) atau orang lain yang ditentukan terkait dengan dukungan Iran terhadap terorisme internasional atau proliferasi senjata pemusnah massal atau yang cara pengirimannya kemungkinan terpapar pada sanksi-sanksi A.S.

Minyak, Produk-Produk Minyak dan Produk-Produk Petrokimia:

Pada atau setelah tanggal 5 November 2018, orang-orang yang secara sengaja terlibat dalam transaksi yang signifikan untuk pembelian akuisisi, penjualan, pengangkutan atau pemasaran minyak, produk-produk minyak (mis. avtur, bensin, BBM distilasi) atau produk-produk petrokimia dari Iran, dan orang-orang tertentu yang berafiliasi dengan kapal yang mengangkut minyak Iran, berisiko untuk terkena sanksi berdasarkan otoritas sanksi A.S. yang berkaitan dengan Iran, kecuali jikalau ada pengecualian yang berlaku.²⁷ Untuk informasi lebih lanjut mengenai definisi minyak, produk-produk minyak dan produk-produk petrokimia, harap lihat Pasal 16 dari E.O 13846.

Logam dan Sektor Tambahan yang Diidentifikasi dari Ekonomi Iran:

Orang-orang yang beroperasi dalam sektor besi, baja, aluminium, atau tembaga Iran, atau yang dengan sengaja terlibat dalam transaksi yang signifikan untuk penjualan, pasokan, atau transfer ke Iran barang atau jasa dalam jumlah besar yang digunakan dalam kaitan dengan sektor-sektor tersebut, atau untuk pembelian, akuisisi, penjualan atau pengangkutan, atau pemasaran besi, baja, aluminium, atau tembaga dari Iran, berisiko untuk dikenakan sanksi berdasarkan E.O. 13871 kecuali jikalau ada pengecualian yang berlaku. Demikian pula, orang-orang yang dengan sengaja menjual, memasok, atau memindahkan, secara langsung atau tidak langsung, ke atau dari Iran, logam-logam berharga atau materi-materi tertentu, termasuk batu bara, grafit, atau logam mentah atau semi-selesai tertentu seperti aluminium dan baja, berisiko untuk terkena sanksi jikalau logam atau materi itu disediakan untuk penggunaan akhir atau pengguna akhir tertentu.²⁸ Selain itu, orang-orang yang mengoperasikan konstruksi, pertambangan, manufaktur dan sektor tekstil dari ekonomi Iran, atau yang dengan sengaja terlibat dalam transaksi yang signifikan untuk penjualan, pasokan atau pemindahan ke atau dari Iran untuk barang atau jasa secara signifikan yang digunakan dalam kaitan dengan sektor-sektor itu, berisiko untuk dikenakan sanksi berdasarkan E.O. 13902 kecuali jikalau ada pengecualian yang berlaku.

Industri kelautan disarankan untuk mempelajari Peraturan Sanksi Sektor dan Pelanggaran HAM Iran, 31 D.F.R. bagian 562, dan juga panduan di situs OFAC mengenai sektor-sektor besi, baja, aluminium, tembaga, konstruksi, pertambangan, manufaktur, dan tekstil Iran untuk panduan tambahan dari lingkup otoritas baru ini. Perlu dicatat, kurun waktu pengakhiran secara bertahap

²⁶Lihat Iran Freedom and Counter-Proliferation Act (IFCA), §§ 1244(c) and 1247(a); Comprehensive Iran Sanctions, Accountability, and Divestment Act (CISADA), § 104; E.O. 13846, §§ 1 and 2.

²⁷ Lihat E.O. 13846, §§ 2 dan 3; Iran Sanctions Act (ISA), § 5(a)(7) dan (7) .

²⁸ Lihat *mis.*, IFCA § 1245.

dari kegiatan yang diuraikan di dalam E.O. 13871 berakhir pada tanggal 6 Agustus 2019; kurun waktu pengakhiran secara bertahap kegiatan yang diuraikan di dalam E.O. 13902 berakhir pada tanggal 9 April 2020. Kegagalan untuk mengakhiri, dalam kurun waktu pengakhiran spesifik ini, dari transaksi yang dapat dikenakan sanksi terkait dengan sektor-sektor ini dapat mengakibatkan paparan sanksi kecuali kalau diliput dalam sebuah pengecualian yang berlaku.

Layanan pada Kapal-Kapal:

Orang berisiko untuk terpapar pada sanksi jikalau mereka dengan sengaja menyediakan layanan bunkering tertentu kepada kapal Iran atau kapal bukan Iran yang mengangkut kargo, termasuk minyak atau produk minyak dari Iran, untuk orang Iran dalam daftar SDN, kecuali ada pengecualian yang diberlakukan. Selain itu, orang berisiko terpapar sanksi jikalau mereka dengan sengaja menyediakan layanan tanggungan atau asuransi atau re-asuransi pada atau untuk orang-orang Iran dalam Daftar SDN, termasuk IRISL, NIOC, NITC atau pada atau untuk siapa saja sehubungan dengan atau untuk kegiatan apa pun dalam sektor energi, perkapalan atau pembangunan kapal Iran, untuk mana sanksi A.S. tertentu terhadap Iran telah dikenakan, kecuali kalau ada pengecualian yang diberlakukan.²⁹ Untuk panduan selanjutnya, harap telaah Pertanyaan-Pertanyaan yang Sering Ditanyakan (Frequently Asked Questions) di situs OFAC.

Praktik-Praktik Perkapalan yang Menipu

Ketika masyarakat global meningkatkan tekanan terhadap rezim Iran, beberapa orang yang terkait dengan industri pengiriman minyak bumi terus menggunakan praktik-praktik yang menipu untuk memfasilitasi transaksi Iran. Sebagaimana yang ditunjukkan oleh penetapan Departemen Keuangan dan tindakan-tindakan yang diambil oleh para mitra di seluruh dunia, para aktor seperti IRGC-QF Iran, berupaya untuk menghindari sanksi-sanksi A.S. dengan mengaburkan asal, tujuan dan penerima pengiriman minyak. Perhatikan bahwa penggunaan taktik-taktik yang menipu seperti ini tidak terbatas hanya dilakukan oleh Iran atau industri minyak Iran.

Harap mengacu ke teks utama dari “Rekomendasi Sanksi untuk Sektor Industri Kelautan, Energi dan Logam, serta Komunitas Terkait,” untuk uraian dari teknik-teknik penghindaran sanksi yang diketahui, ke “Lampiran A: Panduan dan Informasi Tambahan untuk Membantu Upaya-Upaya Kepatuhan Sanksi dalam Industri Kelautan” untuk praktik-praktik uji tuntas berpotensi untuk menanggulangi penghindaran sanksi dalam industri kelautan, dan “[Kerangka Kerja Komitmen Kepatuhan OFAC](#)”, sebuah dokumen yang disediakan oleh OFAC yang menyediakan industri dengan praktik-praktik yang baik mengenai kepatuhan sanksi.

²⁹ Lihat *mis.*, IFCA § 1246.

SURIAH

Bagian ini memberikan informasi mengenai sanksi-sanksi A.S. berkaitan dengan Suriah yang relevan untuk industri kelautan, termasuk daftar alasan bagaimana seseorang dapat dikenakan sanksi oleh pemerintah A.S. Bersama dengan dokumen-dokumen lainnya dalam rekomendasi kelautan global ini, lampiran ini memperbarui dan memperluas rekomendasi perkapalan yang berkaitan dengan Suriah yang diterbitkan oleh Kantor Pengendalian Aset Asing (OFAC) Departemen Keuangan A.S. pada tanggal 20 November 2018 dan 25 Maret 2019. Informasi ini sesuai dengan keadaan pada tanggal rekomendasi ini, namun para pihak harus secara teratur mengecek situs web OFAC untuk informasi komprehensif program-program sanksi yang berkaitan dengan Suriah. Di kemudian hari OFAC mungkin akan menerbitkan pembaruan lebih lanjut terhadap rekomendasi ini, termasuk dalam kaitannya dengan daftar kapal yang telah ada dalam rekomendasi perkapalan terdahulu. OFAC menyimpan daftar komprehensif yang terkonsolidasi dan dapat dicari berisi orang yang terkena sanksi, demikian pula kapal yang diidentifikasi sebagai properti yang diblokir, dalam List of Specially Designated Nationals and Blocked Persons atau Daftar Kebangsaan dan Orang-Orang yang Diblokir yang Ditentukan Secara Khusus (Daftar SDN).

Perilaku yang Dilarang oleh Pemerintah A.S. dalam Kaitan dengan Suriah.

Secara umum Amerika Serikat melarang transaksi oleh warga negara A.S. atau di dalam Amerika Serikat baik secara langsung maupun tidak langsung, melibatkan Pemerintah Suriah, atau badan-badan lain yang dikenakan sanksi berdasarkan Peraturan Sanksi Suriah, 31 C.F.R. part 542. Syarat untuk Pemerintah Suriah mencakup: (a) negara dan Pemerintah Republik Arab Suriah, serta semua sub-divisi politik, instansi, atau perantaraannya, termasuk Bank Sentral Suriah; (b) entitas apa pun yang dimiliki atau dikendalikan, secara langsung atau secara tidak langsung, oleh yang disebutkan terdahulu, termasuk perusahaan, kemitraan, perhimpunan atau badan apa pun yang dimiliki atau dikendalikan, baik langsung maupun tidak langsung, oleh yang disebut sebelumnya, termasuk perusahaan, kemitraan, asosiasi, atau entitas lain di mana pemerintah Suriah memiliki sebuah penyertaan 50 persen atau lebih atau penyertaan kendali, dan setiap entitas yang dikendalikan oleh pemerintah itu; (c) setiap orang yang, atau telah bertindak atau mengaku bertindak, secara langsung maupun tidak langsung, untuk atau atas nama yang disebut sebelumnya; dan (d) semua orang yang ditentukan oleh OFAC sebagai termasuk dalam (a) hingga (c).

Amerika Serikat juga melarang importasi minyak atau produk minyak yang berasal dari Suriah ke dalam Amerika Serikat dan setiap transaksi bisnis, atau terkait dengan, minyak atau produk minyak yang berasal dari Suriah oleh warga Amerika Serikat atau pemfasilitasian olehnya, berdasarkan E.O. 13582.

Selain itu, Amerika Serikat mengerti bahwa akibat lingkungan yang kompleks dan berubah-ubah di Suriah, aktor terlarang lainnya beroperasi di dalam sektor kelautan, termasuk orang-orang yang terkait dengan terorisme dan kegiatan terlarang terkait Iran atau Rusia.³⁰

³⁰Untuk rincian lebih lanjut mengenai larangan OFAC yang berkaitan dengan kontra-terorisme, Iran atau Rusia, lihat <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Pages/default.aspx>

Risiko Sanksi dan Otoritas Sanksi Pemerintah A.S yang Terkait dengan Suriah.

Hukum A.S menyediakan sanksi wajib bagi orang asing yang ditentukan dengan sengaja menyediakan dukungan keuangan, materi atau teknologi yang signifikan kepada, atau dengan sengaja terlibat dalam transaksi yang signifikan dengan Pemerintah Suriah; atau yang dengan sengaja menjual atau menyediakan secara signifikan barang, layanan, teknologi, informasi, atau dukungan lain yang secara signifikan memfasilitasi pemeliharaan atau perluasan produksi domestik Pemerintah Suriah dalam hal gas alam, minyak atau produk minyak. Ini bisa termasuk entitas atau individu yang mengirim atau mendanai pengiriman minyak kepada Pemerintah Suriah atau badan-badan milik pemerintah, seperti Syrian Company for Oil Transport atau Banias Refinery Company, yang ditentukan oleh Amerika Serikat

Praktik-Praktik Perkapalan yang Menipu

Amerika Serikat berkomitmen untuk meminta pertanggungjawaban dari Pemerintah Suriah, rezim Bashar al-Assad, dan orang-orang yang terus mendukung mereka atas kebrutalan dan pembunuhan terhadap warga sipil Suriah. Untuk itu, rantai pasokan dan pengiriman yang terkait dengan minyak menciptakan risiko besar untuk dikenakan sanksi bagi mereka yang ada dalam industri kelautan. Negara-negara seperti Iran dan Rusia telah terlibat dalam menyediakan minyak bumi dan barang-barang lain kepada Pemerintah Suriah. Dalam kaitan dengan kegiatan ini, pada bulan September 2019, OFAC mengenakan sanksi terhadap Maritime Assistance LLC dan tiga individu karena memfasilitasi penjualan dan pengiriman bahan bakar jet kepada pasukan militer Rusia yang beroperasi di Banias, Suriah. Secara terpisah, pada bulan November 2018, OFAC menjatuhkan sanksi pada entitas swasta dan publik Iran dan Rusia yang terlibat dalam skema untuk mendapatkan minyak Iran untuk Suriah. Skema ini menggunakan pengaturan pembayaran offset di mana penjualan dan pengiriman minyak Iran ke Suriah menghasilkan ratusan juta dolar untuk kelompok proksi teror Iran, termasuk Hizballah, HAMAS dan IRGC-QF.

Untuk rincian dan uraian lebih lanjut mengenai teknik teknik penghindaran sanksi yang diketahui, harap lihat di teks utama “Rekomendasi Sanksi untuk Sektor-Sektor Industri Kelautan, Energi dan Logam, serta Komunitas-Komunitas terkait,” ke “Lampiran A”: Panduan dan Informasi Tambahan untuk Membantu Upaya-Upaya Kepatuhan Sanksi dalam Industri Kelautan” untuk praktik-praktik uji tuntas yang baik guna menanggulangi penghindaran sanksi dalam industri perkapalan, dan “[Kerangka Kerja Komitmen Kepatuhan OFAC](#)”, sebuah dokumen yang disediakan oleh OFAC yang menyediakan praktik-praktik baik mengenai kepatuhan sanksi untuk industri.