



Jabatan Perbendaharaan



Jabatan Negara



**Pasukan Pengawal Pantai
Amerika Syarikat**

**Makluman Sekatan bagi Industri Maritim, Sektor-Sektor Tenaga dan Logam,
serta Komuniti Berkaitan**

Diterbitkan: 14hb Mei, 2020

Tajuk: Panduan untuk Menangani Pengiriman Tanpa Izin dan Tindakan Mengelak Sekatan

Jabatan Negara A.S., Pejabat Kawalan Aset Luar Negeri Jabatan Perbendaharaan A.S. (OFAC), dan Pasukan Pengawal Pantai A.S. kini mengeluarkan makluman dan memberi maklumat dan kemudahan kepada sesiapa yang terlibat dalam perdagangan industri maritim, sektor-sektor tenaga dan logam dalam menangani trend masa kini dan masa depan berkaitan dengan pengiriman tanpa izin dan pengelakan sekatan.

Makluman ini menegaskan komitmen kerajaan A.S. untuk bekerjasama dengan sektor swasta bagi menghindari pengelakan sekatan, penyeludupan, aktiviti penjenayahan, pengendalian aktiviti keganasan, dan peningkatan senjata besar-besaran (WMD), dengan memberi fokus kepada negara-negara Iran, Korea Utara, dan Syria. Bersama dengan lampiran A dan B, makluman ini membaharui dan meliputi makluman OFAC mengenai pengiriman berkaitan dengan Korea Utara yang dikeluarkan pada Februari 23, 2018, dan Mac 21, 2019; makluman OFAC mengenai pengiriman berkaitan dengan Iran yang dikeluarkan pada September 4, 2019; makluman OFAC mengenai pengiriman berkaitan dengan Syria yang dikeluarkan pada November 20, 2018, dan Mac 25, 2019. Pada masa akan datang, OFAC akan mengeluarkan pembaharuan makluman, berkaitan dengan senarai kapal-kapal yang terdapat di dalam makluman perkapalan terdahulu.

Makluman ini membincangkan risiko daripada sekatan dan mengandungi maklumat mengenai amalan pengiriman yang berunsur penipuan serta pendekatan am bagi membantu mengemaskinikan dasar dan prosedur bagi mengikuti panduan berkaitan sekatan. Ini semata-mata untuk memberi panduan kepada berikut: pemilik kapal, pengurus, operator, broker, pengangkut kapal, pendaftar bendera, operator pelabuhan, syarikat-syarikat perkapalan, penghantar barangan, penyedia perkhidmatan klasifikasi, pedagang komoditi, syarikat-syarikat insurans, dan institusi-institusi kewangan.^{1,2} Makluman ini termasuk mengemas kini maklumat mengenai penipuan bagi mengelak sekatan dan dasar serta prosedur

¹ Sementara makluman ini memberi keutamaan kepada risiko sekatan, institusi-institusi kewangan AS harus sedar bahawa, selaras dengan keperluan untuk melaporkan aktiviti yang mencurigakan di bawah 31 CFR Bab X, bahawa sekiranya institusi-institusi kewangan AS mengesyaki, mempunyai sebab untuk mengesyaki yang transaksi tersebut tiada tujuan perniagaan atau tujuan yang sah atau tidak digunakan oleh pelanggan, dan institusi kewangan tiada penjelasan tentang transaksi tersebut selepas pemeriksaan fakta-fakta, termasuk latar belakang dan tujuan transaksi, institusi kewangan tersebut harus membuat Laporan Aktiviti yang Mencurigakan (Suspicious Activity Report atau SAR). Sila 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 bermaksud untuk, dan tidak boleh ditafsirkan sebagai menyeluruh atau mengenakan syarat berdasarkan undang-undang AS atau menanggapi syarat tertentu berdasarkan undang-undang atau peraturan.

di mana entiti yang disebut di atas yang beroperasi di sektor-sektor khusus maritim ingin terapkan dalam program yang mematuhi sekatan berisiko.

Adalah kritikal bahawa entiti sektor swasta menilai sekatan berisiko, dan melaksanakan kawalan pematuhan untuk menumpukan perhatian kepada jurang yang dikenalpasti di dalam program yang mereka ikuti. Ini khususnya penting ketika beroperasi dekat atau di kawasan yang mereka tentukan berisiko tinggi, yang termasuk kawasan yang sering kali digunakan untuk kegiatan berkaitan dengan pengangkutan yang mempunyai potensi dikenakan sekatan. Amerika Syarikat juga menganjurkan entiti dan individu yang terlibat dalam rantai pasukan perdagangan dalam sektor tenaga dan logam, termasuk perdagangan minyak mentah, petroleum halus, petrokimia, baja, besi, aluminium, tembaga, pasir dan batu arang untuk menyemak maklumat ini dan mengambil tindakan sebaiknya atau seperti yang disarankan.

Amalan Pengiriman Berunsur Penipuan

Sekitar 90 peratus daripada perdagangan global melibatkan pengangkutan maritim. Mereka yang berniat jahat sentiasa mencari cara baru untuk mengeksploitasi rantai pembekalan global demi keuntungan mereka. Senarai berikut ini, walaupun tidak lengkap, merangkum beberapa taktik yang digunakan untuk memfasilitasi perdagangan maritim yang boleh dikenakan sekatan atau perdagangan maritim yang berkaitan dengan Iran, Korea Utara dan Syria. Kami menyarankan agar mereka yang menjalankan usaha pengangkutan atau perdagangan yang melibatkan sektor maritim supaya terus berwaspada terhadap taktik-taktik berikut bagi membatasi risiko sekatan atau kegiatan terlarang, dan agar mereka meningkatkan ketekunan wajar (due diligence) berkaitan dengan pengiriman ketika melintasi kawasan berisiko tinggi.

1) Mematikan atau Memanipulasikan Sistem Pengenalan Otomatik (AIS) Kapal

AIS adalah sistem yang diwajibkan diperingkat antarabangsa dan menyiarkan pengenalan serta data lokasi navigasi kapal melalui gelombang radio frekuensi tinggi. Konvensyen Antarabangsa untuk Keselamatan Kehidupan di Laut (The International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS) memerlukan kapal kelas tertentu dalam pelayaran antarabangsa selalu menggunakan AIS dengan beberapa pengecualian. Walaupun masalah keselamatan kadangkala merupakan alasan yang sah untuk mematikan AIS, dan penyiaran buruk boleh terjadi, kapal-kapal yang terlibat dalam kegiatan terlarang kemungkinan sengaja mematikan transponder AIS mereka atau memanipulasikan data yang disiarkan untuk menutupi pergerakan mereka. Tindakan memanipulasikan data AIS, yang disebut sebagai "spoofing," memungkinkan kapal untuk menyiarkan nama, nombor Pertubuhan Maritim Antarabangsa (IMO) (kod pengenalan kapal dengan tujuh angka yang unik) yang berbeza, Identiti Perkhidmatan Bergerak Maritim (Maritime Mobile Service Identity - MMSI) yang berbeza atau maklumat pengenalan lainnya yang berbeza. Taktik ini juga dapat menyembunyikan pelabuhan berikut dari kapal itu atau maklumat lain mengenai pelayarannya.

2) Mengubah Pengenalan Kapal Secara Fisikal

Kapal penumpang 100 tan kasar (GT) ke atas dan kapal kargo 300 GT ke atas wajib memaparkan nama dan nombor IMO di tempat yang jelas kelihatan di lambung kapal atau struktur asas. Nombor IMO kapal dimaksudkan untuk kekal tanpa mengira perubahan hak milik atau nama kapal. Kapal-kapal yang terlibat dalam kegiatan haram sering menutup nama kapal dan nombor IMO dengan cat untuk menyembunyikan identiti mereka dan menyamar sebagai kapal lain.

3) Memalsukan Dokumen Kargo dan Kapal

Dokumentasi yang lengkap dan tepat adalah penting untuk memastikan bahawa semua pihak dalam urus niaga memahami mengenai entiti, penerima, barang dan kapal yang terlibat dalam pengiriman tertentu. Bil muatan, sijil asal, invois, senarai barangan, bukti insurans dan senarai pelabuhan yang disinggah adalah contoh dokumentasi yang biasanya termasuk dalam urus niaga pengiriman. Pihak berkuasa mendapati bahawa mereka yang cuba menghindari sekatan memalsukan dokumentasi pengiriman seperti petrokimia, minyak, produk minyak, atau logam (baja, besi) atau pasir untuk menyamarkan asalnya. Memalsukan dokumen-dokumen tertentu (termasuk dokumen kastan dan pengendalian kawalan eksport) diharamkan di kebanyakan negara, dan penyelewengan ini boleh dijadikan asas untuk menahan pengiriman sehingga kandungannya disahkan. Selain itu, orang yang terlibat dalam pengangkutan atau perdagangan dalam sektor maritim digalakkan untuk melakukan ketekunan wajar yang sepatutnya terhadap dokumen yang menunjukkan bahawa kargo berasal dari kawasan yang mereka tentukan sebagai berisiko tinggi untuk penghindaran sekatan, walaupun dinyatakan berasal dari tempat berisiko rendah.

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

Sekalipun pemindahan kapal-ke-kapal (STS atau pemindahan kargo antara kapal di laut) dapat dilakukan dengan maksud yang sah, pemindahan STS - terutama pada waktu malam atau di kawasan yang ditentukan sebagai berisiko tinggi untuk penghindaran sekatan atau kegiatan terlarang - sering digunakan untuk mengelakkan sekatan melalui penyembunyian tempat asal atau destinasi minyak, batu arang dan bahan lain yang dipindahkan secara senyap.

5) **Penyelewengan Pelayaran**

Mereka yang berniat jahat mungkin cuba berusaha menyembunyikan destinasi akhir atau asal usul kargo atau penerima secara tidak langsung, melakukan penyimpangan perjalanan yang tidak dijadualkan, atau transit atau memindahkan kargo melalui negara ketiga. Walaupun transit atau pemindahan kargo adalah sesuatu yang biasa dalam pergerakan barangan secara global, entiti swasta, termasuk perusahaan pengurusan pendaftaran bendera, operator pelabuhan, persatuan industri perkapalan, para pemilik kapal, operator dan pencarter, kapten kapal dan syarikat pengurusan anak kapal dianjurkan untuk memerhatikan perjalanan dan destinasi yang menyimpang daripada urusan perniagaan yang biasa dilakukan, jika sesuai.

6) **Bendera Palsu dan Bertukar-tukar Bendera**

Penjahat mungkin memalsukan bendera kapal untuk menyembunyikan perdagangan haram. Mereka juga mungkin berkali-kali mendaftar dengan bendera negara baru untuk menghindari daripada dikesan. Kami menyarankan agar sektor swasta berwaspada dan melaporkan kepada pihak berkuasa kejadian di mana pemilik kapal atau pengurus yang masih menggunakan bendera sebuah negara walaupun ia telah dikeluarkan dari pendaftaran, kejadian dimana sebuah kapal mengakui bendera sebuah negara tanpa izin, atau kejadian di mana kapal sering mengganti bendera dalam waktu yang singkat dan secara mencurigakan, bertukar ganti bendera. Langkah-langkah khusus untuk sektor swasta berbeza disertakan dalam laporan panduan industri ini sebagai Lampiran A.

7) **Pemilikan atau Pengurusan Kompleks**

Pengiriman antarabangsa secara semula jadi rumit dan mencakup berbagai interaksi dengan kerajaan dan pelbagai entiti sektor swasta. Penjahat selalu mengambil kesempatan untuk menggunakan struktur perniagaan yang kompleks, termasuk melibatkan perusahaan palsu dan/atau menjalankan pelbagai tahap pemilikan dan pengurusan, untuk menyembunyikan pemilik kargo atau komoditi untuk menghindari sekatan atau tindakan penguatkuasaan undang-undang. Para penjahat ini mungkin juga sering mengubah pemilikan atau pengurusan syarikat, atau mengubah Kod Pengurusan Keselamatan Antarabangsa (ISM) yang digunakan syarikat pengurusan. Jikalau entiti sektor swasta itu tidak mampu secara wajar mengenal pasti pihak-pihak berkepentingan dalam sebuah transaksi, kemungkinan mereka harus mempertimbangkan untuk melakukan ketekunan wajar tambahan bagi memastikan ini bukan sesuatu aktiviti menghindari sekatan atau haram.

Amalan Am untuk Mengenal Pasti Pengelakan Sekatan

Ketika pihak industri menerapkan ketekunan wajar dan program pematuhan berdasarkan hasil penilaian risiko mereka, kami mengesyorkan agar mereka terus menerapkan amalan perniagaan yang menangani tanda bahaya dan anomali yang menunjukkan perilaku terlarang atau yang boleh dikenakan sekatan. Berikut adalah amalan khusus yang boleh membantu dengan lebih efektif dalam mengenal pasti kegiatan pengelakan sekatan. Namun amalan-amalan ini tidak bermaksud atau harus ditafsirkan secara menyeluruh, atau dianggap mengenakan keperluan tertentu di bawah undang-undang A.S., atau menangani sebarang keperluan tertentu di bawah undang-undang atau peraturan yang ditetapkan.

1) Rasmikan Program Pematuhan Sekatan

Kami mengesyorkan dengan sewajarnya, agar entiti sektor swasta menilai risiko sekatan mereka, menjalankan program pematuhan sekatan dan ketekunan wajar, serta menyediakan latihan dan sumber daya bagi para petugas untuk menjalankan program-program itu dengan cara yang terbaik. Entiti ini digalakkan untuk menyampaikan harapan mereka kepada rakan perniagaan, anak-anak syarikat, dan sekutu untuk meneruskan pematuhan bersesuaian dengan peraturan tempatan.

Entiti sektor swasta harus terus digalakkan untuk menyusun, melaksana dan mengikuti dasar pematuhan operasi standard yang tertulis, prosedur, standard perilaku dan langkah keselamatan. Program-program pematuhan ini boleh menetapkan bahawa penglibatan dalam tindakan yang melanggar sekatan boleh mengakibatkan pemberhentian perniagaan atau pekerjaan dengan sertamerta, atau boleh menentukan bahwa kawalan yang memadai telah dijalankan untuk mengurangkan risiko berkaitan dengan kegiatan tersebut. Selanjutnya, adalah amalan pematuhan terbaik sekiranya petugas yang melaporkan perilaku terlarang itu dilindungi dari pembalasan dan sebuah mekanisme rahsia disediakan untuk melaporkan aktiviti yang disyaki atau yang terlarang, atau kegiatan yang boleh dikenakan sekatan. Sejauh mana yang boleh, entiti sektor swasta mungkin ingin program-program pematuhan sekatan mereka diaudit oleh pihak ketiga yang berkeelayakan sebagai cara untuk meningkatkan prestasi mereka.

Seterusnya, program pematuhan sekatan boleh termasuk berkomunikasi dengan rakan sejawat, termasuk tetapi tidak terhad kepada pemilik kapal, pengurus, pencarter, dan operator, syarat bahwa mereka mempunyai dasar pematuhan yang sesuai untuk menjalankan penilaian risiko dalaman. Selain daripada menjalankan tindakan itu, entiti sektor swasta digalakkan mensyaratkan rakan sejawat bahwa mereka: 1) menjalankan aktiviti sesuai dengan sekatan A.S. dan Petubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu (PBB), mengikut kesesuaian; 2) mempunyai sumber yang mencukupi bagi memastikan pelaksanaan dan pematuhan sekatan oleh petugas mereka, contohnya, petugas tetap, kontraktor, dan staf; 3) menentukan anak syarikat dan sekutu mematuhi dasar yang telah ditetapkan, mengikut kesesuaian; 4) mempunyai kawalan relevan bagi memantau AIS; 5) mempunyai kawalan bagi

menapis dan menilai pemuatan dan pemungghahan kargo di kawasan yang telah ditentukan mempunyai risiko tinggi; 6) mempunyai kawalan untuk menilai dan; 7) mempunyai kawalan sesuai dengan makluman ini.

2) **Wujudkan Amalan Terbaik dan Keperluan Kontrak AIS**

Manipulasi dan gangguan AIS mungkin menunjukkan adanya aktiviti haram atau yang boleh dikenakan sekatan. Entiti dalam industri maritim mungkin ingin mempertimbangkan, berdasarkan penilaian risiko masing-masing, meneliti sejarah kapal untuk mengenal pasti sama ada terjadi manipulasi AIS sebelumnya dan memantau sekiranya ada tindakan manipulasi dan mematikan AIS ketika kargo dalam perjalanan. Sekiranya sesuai, peserta industri maritim, pendaftar bendera, dan entiti sektor swasta termasuk syarikat insurans dan institusi kewangan yang menjalankan perniagaan dengan pemilik kapal, pencarter, dan pengurus adalah digalakkan untuk mempromosikan penyiaran AIS secara berterusan sepanjang masa transaksi, selaras dengan SOLAS, terutama di kawasan-kawasan yang dipastikan mempunyai risiko tinggi untuk mengelak sekatan.

Industri swasta, termasuk industri yang disebut dalam Lampiran A, digalakkan untuk menyelidiki sekiranya ada tanda dan laporan mengenai manipulasi transponder AIS sebelum membuat kontrak baru yang melibatkan kapal bermasalah atau ketika terlibat dalam perniagaan yang sedang berlangsung. Institusi kewangan boleh terus menilai aktiviti ini berdasarkan risiko dan — sebagaimana sesuai — melaksanakan kawalan yang relevan untuk pelanggan industri maritim mereka, terutama yang memiliki, mengoperasikan, dan / atau memberi perkhidmatan kepada kapal yang beroperasi di daerah berisiko tinggi untuk mengelak sekatan. Penyedia perkhidmatan mungkin ingin mempertimbangkan untuk mengubah kontrak terhadap mereka yang mematikan atau memanipulasikan AIS atas alasan tidak sah, alasan penamatan kontrak atau penyiasatan yang boleh mengakibatkan penutupan perkhidmatan atau kontrak jika kegiatan haram atau aktiviti yang membawa kepada sekatan dikenal pasti. Selain itu, pihak berkenaan boleh mempertimbangkan untuk memasukkan bahasa kontrak yang melarang pemindahan kargo ke kapal pelanggan yang tidak menyiarkan AIS sesuai dengan SOLAS atau mempunyai sejarah yang menunjukkan manipulasi atau mematikan AIS untuk menjalankan perbuatan haram.

Selain itu, pihak berkuasa perkhidmatan pelabuhan kawalan dan lalu lintas kapal digalakkan untuk mengulangi syarat untuk mengekalkan siaran AIS kepada kapal tangki dan kontena pukal yang tiba di dalam dan meninggalkan wilayah mereka. Sekiranya kapal tidak dapat menjelaskan sejarah AISnya yang sesuai dengan SOLAS, pihak berkuasa pelabuhan mungkin ingin mempertimbangkan untuk menyiasat aktiviti bagi memastikan bahawa kapal itu tidak boleh dibenarkan atau tidak sah. Sekiranya ditentukan sebagai haram, pihak berkuasa pelabuhan mungkin ingin mempertimbangkan untuk melarang kapal itu memasuki pelabuhan mereka atau mengambil tindakan lain yang sesuai.

3) **Pantau Kapal Sepanjang Sepanjang Masa Transaksi**

Sesuai dengan penilaian risiko mereka, pemilik kapal, pengurus, dan syarikat piagam digalakkan terus memantau kapal, termasuk yang disewakan kepada pihak ketiga. Ini termasuk melengkapkan AIS dengan Pengenalpastian dan Pengesanan Jarak Jauh (Long Range Identification and Tracking - LRIT) dan menerima isyarat LRIT berkala pada frekuensi yang ditentukan oleh penilaian risiko entiti. Pihak berkuasa pelabuhan di daerah yang memiliki risiko tinggi terkait dengan penghindaran sekatan mungkin ingin mempertimbangkan untuk memantau kapal yang menggunakan LRIT di kawasan operasi mereka sebagai strategi mengurangkan risiko. Pemilik kapal dan pengurus mungkin ingin mempertimbangkan untuk meningkatkan kesedaran mengenai amalan menipu umum di antara pengendali kapal yang melakukan pemindahan STS di kawasan yang berisiko tinggi. Sebelum melakukan pemindahan tersebut, operator kapal mungkin ingin mempertimbangkan untuk

mengesahkan nama kapal, nombor IMO, dan bendera, dan memeriksa sama ada kapal itu sedang menyiarkan AIS. Sebagai sebahagian daripada usaha mengenal pasti penyelewengan, pelaku industri juga perlu mempertimbangkan ke mana pemilikan kapal dipindahkan antara syarikat yang dikendalikan oleh pemilik yang sama, dan sama ada tujuan sah wujud untuk pemindahan tersebut.

4) **Kenali Pelanggan Anda dan Rakan Sejawat**

Pentadbiran pendaftaran bendera, syarikat insurans, institusi kewangan, pengurus, dan penyewa harus terus menjalankan ketekunan wajar berdasarkan risiko yang sesuai. Ketekunan wajar ini mungkin merangkumi mengekalkan nama, nombor pasport, alamat, nombor telefon, alamat e-mel, dan salinan kad pengenalan dengan gambar setiap pemilik bagi manfaat pelanggan. Sebagai contoh, jika entiti yang ingin mendaftar sebuah kapal dengan bendera atau ingin mendapatkan insurans atau pinjaman untuk kapalnya, setiap pihak harus meminta dokumentasi mengenai pemilik kapal, dan berusaha untuk mengesahkannya dengan dokumentasi di atas, secara sesuai dan berdasarkan risiko.

5) **Pratikkan Rantainya Bekalan dengan Ketekunan Wajar**

Sekiranya sesuai, pengeksport dan entiti di sepanjang rantaian bekalan maritim digalakkan untuk melakukan ketekunan wajar yang sesuai untuk memastikan bahawa penerima dan rakan niaga untuk transaksi tidak menghantar atau menerima komoditi yang boleh mencetuskan sekatan, seperti petroleum dari Iran atau batu arang yang berasal dari Korea Utara. Mereka juga perlu mempertimbangkan untuk melaksanakan kawalan untuk mengesahkan tempat asal dan memeriksa kapal yang melakukan pemindahan STS, terutama di kawasan berisiko tinggi. Sekiranya perlu, mereka harus meminta salinan lesen eksport (jika ada) dan dokumentasi pengiriman yang lengkap dan tepat, termasuk bil muatan yang mengenal pasti asal atau tujuan kargo.

Sekiranya sesuai, entiti maritim dalam sektor swasta digalakkan untuk mengkaji perjalanan kapal secara terperinci, termasuk kapal, kargo, asal, tujuan, dan pihak-pihak yang terlibat dalam transaksi tersebut. Khususnya, dan sesuai dengan penilaian risiko dalaman mereka, pihak-pihak yang berkaitan dianjurkan untuk memeriksa dokumen-dokumen yang relevan untuk menunjukkan bahawa barang-barang yang dikirimkan ke pelabuhan disenaraikan dalam dokumentasi dan tidak dialihkan dalam tindakan untuk melanggar undang-undang atau menghindari sekatan.

6) **Bahasa Kontrak**

Anggota industri digalakkan untuk menjalankan amalan terbaik ini dalam kontrak yang berkaitan dengan perdagangan komersil, kewangan, dan hubungan perniagaan dalam industri maritim.

7) **Berkongsi Maklumat Industri**

Program pematuhan sekatan yang berjaya sering kali bergantung pada usaha memupuk kesedaran industri mengenai cabaran, ancaman, dan langkah-langkah pengurangan risiko. Jabatan Negara, OFAC, dan Pasukan Pengawal Pantai A.S. mengesyorkan agar kumpulan industri menggalakkan ahli mereka untuk memberikan maklumat yang relevan dan mengongsikannya secara meluas dengan rakan kongsi, ahli lain, dan rakan sekerja yang sesuai dengan undang-undang dan peraturan setempat. Sebagai contoh, apabila syarikat insurans kelab perlindungan dan ganti rugi (P&I) menyedari aktiviti haram atau yang boleh disekat atau terdapat taktik baru untuk mengelak sekatan, mungkin mereka perlu mempertimbangkan untuk memberitahu kelab P&I lain, jika sesuai, menyusun semula maklumat pengenalan diri yang tidak boleh dikongsi dengan pihak ketiga. Begitu juga, pemilik kapal dan kelab digalakkan untuk berkongsi maklumat dengan industri kewangan, dengan kemungkinan untuk bekerjasama dengan pihak berkuasa yang berwajib sekiranya diperlukan, dan pentadbiran

bendera harus secara rutin menyampaikan maklumat kepada IMO dan pihak-pihak yang ada kaitan dengan 'Registry Sharing Compact' (Kompak Pendaftaran Berkongsi).

Rujukan Tambahan

Untuk rujukan tambahan, pihak tertentu digalakkan untuk merujuk kepada panduan terdahulu dari OFAC dan PBB mengenai topik-topik ini.³ Amerika Syarikat mengalakkan semua pihak yang berkenaan supaya mendaftar dengan OFAC untuk mendapatkan makluman terkini mengenai sekatan di pautan https://public.govdelivery.com/accounts/USTREAS/subscriber/new?topic_id=USTREAS_61. Mereka juga boleh mendaftar untuk makluman rutin dengan 'Counter Threat Finance and Sanctions Division' (Bahagian Melawan Ancaman Kewangan dan Sekatan) di Jabatan Negara A.S. di pautan <https://www.state.gov/subscribe-to-sanctions-alerts/> atau hubungi pejabat tersebut melalui emel di sanctions@state.gov.⁴

Untuk pertanyaan atau bimbangan tambahan yang berkaitan dengan peraturan dan keperluan sekatan OFAC, termasuk untuk mendedahkan kemungkinan terdapat pelanggaran sekatan A.S., sila hubungi Hotline Pematuhan OFAC di nombor telefon 1-800-540-6322 atau melalui OFAC_Feedback@treasury.gov. Pihak berkaitan juga boleh mengemukakan permintaan untuk lesen OFAC tertentu di laman webnya di <https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>.

Untuk menyokong usaha antarabangsa untuk menguatkuasakan sekatan Majlis Keselamatan PBB ke atas Korea Utara, Program Ganjaran Keadilan (RFJ) Jabatan Negara A.S. menawarkan ganjaran sehingga \$5 juta untuk maklumat yang boleh mematahkan mekanisme kewangan pihak yang terlibat dalam aktiviti untuk menyokong Korea Utara dan usahanya untuk mengelakkan sekatan, termasuk aktiviti pengiriman haram, pengubahan wang haram, jenayah siber, dan percambahan WMD. Untuk maklumat lebih lanjut, atau untuk menghantar tip, lawati https://rewardsforjustice.net/english/about-rfj/north_korea.html.

Program RFJ juga menawarkan ganjaran sehingga \$15 juta untuk maklumat yang mematahkan mekanisme kewangan Kor Pengawal Revolusi Islam Iran (IRGC) dan cawangannya, termasuk Pasukan IRGC-Qods (IRGC-QF). IRGC, yang merupakan Penganas Global yang Ditetapkan Khas dan ditetapkan sebagai Organisasi Penganas Asing oleh kerajaan A.S. pada bulan April 2019, telah membiayai banyak serangan dan kegiatan penganas di seluruh dunia. IRGC-QF menyokong operasi penganas di luar Iran melalui kumpulan militan, seperti Hizballah dan Hamas. Untuk maklumat lebih lanjut, atau untuk menghantar tip, lawati <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

Untuk pengesahan nombor IMO, anda boleh merujuk pangkalan data nombor IMO di <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>. Untuk melaporkan pembatalan pendaftaran kapal atau tindakan lain, hubungi terus IMO (atau pihak swasta yang dicalonkan oleh IMO untuk mengemas kini pangkalan data IMO atas arahan IMO).

³ Pematuhan Sekatan UNSC untuk Sektor Maritim, Januari 2015 <<https://undocs.org/S/2015/28>>.

⁴ Laman web bahagian di sini: <<https://www.state.gov/economic-sanctions-policy-and-implementation/>>.



Jabatan Perbendaharaan



Jabatan Negara



Pasukan Pengawal Pantai Amerika Syarikat

LAMPIRAN A: Panduan dan Maklumat Tambahan untuk Membantu Usaha Pematuhan Sekatan dalam Industri Maritim

Jabatan Negara A.S., Pejabat Kawalan Aset Luar Negeri (OFAC), dan Pasukan Pengawal Pantai Amerika Syarikat sangat menggalakkan orang yang berada di bawah bidang kuasa A.S., serta orang asing yang melakukan transaksi dengan atau melibatkan Amerika Syarikat atau Orang A.S., untuk mematuhi sekatan berdasarkan risiko. Pendekatan ini mungkin termasuk pengembangan, pelaksanaan, dan pengemaskinian secara rutin program pematuhan sekatan untuk model perniagaan tertentu. Walaupun setiap program pematuhan sekatan berdasarkan risiko akan berbeza bergantung kepada berbagai faktor - termasuk ukuran dan kecanggihan syarikat, produk dan perkhidmatan, pelanggan dan rakan niaga, dan lokasi geografi - setiap program yang dilaksanakan harus berdasarkan kepada dan menggabungkan sekurang-kurangnya lima komponen pematuhan penting: (1) komitmen pengurusan; (2) penilaian risiko; (3) kawalan dalaman; (4) ujian dan pengauditan; dan (5) latihan. Sila lihat [A Framework for OFAC Compliance Commitments](#) untuk maklumat lanjut.

Berikut adalah panduan dan maklumat tambahan yang bertujuan untuk membantu organisasi yang terlibat dalam industri maritim dalam mengembangkan dan melaksanakan program pematuhan sekatan yang efektif, sesuai dengan lima komponen ini. Secara khusus, lampiran ini memberikan panduan dan maklumat seperti untuk:

- syarikat insurans maritim – muka surat 9;
- pengurus pendaftaran bendera – muka surat 11;
- pihak berkuasa pelabuhan tempatan – muka surat 13;
- persatuan industri perkapalan – muka surat 14;
- perdagangan serantau dan global, pembekal, dan syarikat broker – muka surat 15;
- institusi kewangan – muka surat 17;
- pemilik kapal, operator, dan pencarter – muka surat 18;
- persatuan mengklasifikasi – muka surat 20;
- kapten kapal – muka surat 22; dan
- syarikat pengurusan kru – muka surat 23.

Setiap organisasi harus menilai risiko sendiri dan menerapkan unsur-unsur yang terdapat dalam panduan ini sebagaimana yang bersesuaian.⁵

⁵ Panduan ini tidak bermaksud, juga tidak boleh ditafsirkan sebagai menyeluruh atau sebagai syarat yang membebaskan di bawah undang-undang A.S. atau sebaliknya yang memenuhi keperluan tertentu di bawah undang-undang. Tujuan utamanya adalah untuk memberikan maklumat kepada syarikat-syarikat yang beroperasi di dalam industri maritim dalam usaha untuk menilai pendedahan mereka kepada sekatan sebagai sebahagian daripada program pematuhan berisiko.

Panduan untuk Syarikat Insurans Maritim

Syarikat insurans maritim mungkin ingin mempertimbangkan untuk melaksanakan amalan ketekunan wajar berikut yang sesuai untuk menilai dan mengurangkan risiko sekatan.

- Memantau penyiaran Sistem Pengenal Automatik (AIS) dan menyiasat kejadian berikut melibatkan kapal yang diinsuranskan: tempoh masa signifikan ketika tiada penyiaran yang tidak selari dengan Konvensyen Antarabangsa untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS); navigasi yang menyimpang dan mencurigakan dalam laluan (contohnya, membuat perubahan untuk menyimpang dari laluan tanpa alasan yang sah, contohnya seperti pelabuhan yang tidak selamat, cuaca buruk, atau keadaan darurat); sering mematikan AIS dengan cara yang tidak selaras dengan SOLAS; dan terlibat dalam perdagangan ke atau dari kapal yang tidak menyiarkan AIS selaras dengan SOLAS.
- Termasuk di dalam pra-liputan dan penyampaian tuntutan ialah prosedur ketekunan wajar yang menilai penggunaan AIS kapal yang terlibat dalam kegiatan yang berpotensi menyalahi undang-undang dan beroperasi di kawasan berisiko tinggi untuk mengelakkan diri dari sekatan, yang kedua-duanya mungkin menunjukkan penglibatan dalam aktiviti haram dan memerlukan siasatan lebih lanjut mengenai pelayaran kapal, piagam, pemilikan, dan faktor lain.
- Memastikan syarikat insurans yang memberikan liputan kepada pemilik kapal, pembekal, pembeli, penyewa barang, dan pengurus kapal yang meneliti pergerakan AIS bagi semua kapal yang dimiliki pihak-pihak tersebut. Pihak insurans mungkin ingin mempertimbangkan untuk memberitahu pelanggan bahawa sebarang tanda manipulasi transponder AIS yang tidak selari dengan SOLAS boleh dianggap sebagai penyelewengan dan akan disiasat sebelum menjalin kontrak, memberikan perkhidmatan, atau terlibat dalam kegiatan lain berkaitan dengan kapal tersebut (termasuk terlibat dalam transaksi kewangan berkaitan dengan aktiviti kapal).
- Menggunakan bahasa kontrak dan secara khusus memberitahu pelanggan bahawa mematikan atau memanipulasikan AIS tidak selari dengan SOLAS adalah alasan yang boleh membawa kepada penyiasatan oleh syarikat insurans terhadap aktiviti kapal dan boleh mengakibatkan pembatalan insurans.
- Memasukkan peruntukan kontrak yang melarang pemindahan kargo ke atau dari pelanggan kapal lain yang tidak menyiarkan AIS yang selari dengan SOLAS atau mempunyai sejarah memanipulasikan transponder AIS yang tidak konsisten dengan SOLAS.
- Memberitahu pengawal selia / pihak berkuasa yang berwibawa, penanggung insurans lain, pangkalan data komersil, Pertubuhan Maritim Antarabangsa (IMO), dan bila perlu, Panel Pakar Jawatankuasa Keselamatan Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu (PBB) 1718 (Panel Pakar DPRK PBB) sekiranya berlaku penolakan insurans atau pembatalan perkhidmatan kapal yang berkaitan dengan aktiviti haram.
- Memberitahu pendaftar (termasuk pemilik kapal) bahawa aktiviti yang melanggar sekatan AS atau PBB boleh menyebabkan penamatan perniagaan serta-merta, dan amalan ketekunan wajar serta dokumen pendaftaran yang mendedahkan maklumat mengenai struktur pemilikan boleh dikirimkan kepada kerajaan AS dan / atau PBB mengikut budi bicara syarikat insurans.
- Memastikan, dan seperti dibenarkan di bawah undang-undang dan peraturan setempat, bahawa dokumen ketekunan wajar (misalnya, dokumen pendaftaran untuk mendaftar bendera) termasuk membuat salinan berwarna passport, nama, alamat perniagaan dan kediaman, nombor telefon, e-

mel semua pemilik individu kapal, dan nama dan nombor IMO semua kapal yang dimiliki oleh pemilik individu, kapal yang beroperasi di kawasan berisiko tinggi untuk mengelak atau melanggar sekatan. Sekiranya perlu, sertakan informasi pribadi (PII) menunjukkan penanggung insurans dan penanggung insurans berikutnya berkongsi PII dengan pihak berkuasa jika kapal melakukan kegiatan yang tidak sah mengikut undang-undang dan peraturan setempat.

- Memastikan komunikasi yang jelas dengan rakan antarabangsa, karena pengurusan perniagaan pengiriman mungkin melibatkan pihak-pihak yang mematuhi undang-undang dari berbagai bidang kuasa. Menerangkan dengan jelas sekatan yang relevan dan langkah-langkah yang diperlukan untuk mematuhi peraturan sekatan A.S. dan PBB serta menggalakkan semua pihak yang terlibat dalam industri perkapalan untuk berkongsi panduan ini dengan pihak dalam rangkaian bekalan mereka.
- Menggabungkan data seperti lokasi dan pergerakan biasa kapal, maklumat pendaftaran kapal, dan maklumat penandaan kapal, bersama dengan maklumat yang tersedia dari Jabatan Perbendaharaan A.S., PBB, dan Pasukan Pengawal Pantai A.S. ke dalam amalan praktik ketekunan wajar.

Panduan utuk Pengurus Pendaftaran Bendera⁶

Pengurus pendaftaran bendera mungkin ingin mempertimbangkan untuk melaksanakan amalan ketekunan wajar berikut sejauh yang dianggap praktik, sesuai dan bermanfaat untuk menilai dan mengurangkan risiko sekatan.

- Mengesahkan nombor IMO setiap kapal ketika menerima permohonan pendaftaran melalui Sistem Maklumat Perkapalan Bersepadu Global (GISIS) IMO dan modul Maklumat Kapal dan Syarikat. Sekiranya IMO dan nama kapal tidak sama, kajian tambahan boleh dilakukan sebelum pendaftaran kapal, dan pengurus harus menghubungi negara bendera (negara di mana kapal didaftarkan) terdahulu untuk mengesahkan permohonan dan pelepasan dari pendaftaran sebelumnya.
- Mengirimkan salinan Rekod Sinopsis Berterusan kepada pihak pentadbiran negara bendera yang menerima, sesuai dengan peraturan SOLAS X1-1 / 5, yang meliputi tempoh di mana kapal berada di bawah bidang kuasa mereka, bersama-sama dengan Rekod Sinopsis Berterusan yang sebelumnya dikeluarkan kepada kapal negeri lain.
- Menyemak dan mengesahkan Rekod Sinopsis Berterusan dengan status bendera semasa sebelum menyelesaikan pendaftaran.
- Mengkaji sejarah AIS kapal yang mengangkut minyak, petroleum bertapis, petrokimia, keluli, aluminium, tembaga, logam lain, pasir, dan batu arang untuk menentukan sama ada kapal tersebut mempunyai kebiasaan untuk mematikan atau memanipulasikan AIS, perbuatan yang tidak selari dengan SOLAS, serta menunjukkan penglibatan dalam aktiviti haram. Sebarang tanda-tanda kecacatan transponder AIS atau manipulasi yang tidak selaras dengan SOLAS harus dianggap sebagai penyelewengan dan disiasat sepenuhnya sebelum berurusan dengan kapal-kapal tersebut.
- Berkongsi dengan pendaftar bendera lain, pangkalan data komersial, dan nama IMO, dan jumlah kapal IMO yang telah ditolak pendaftarannya, atau dibatalkan pendaftarannya akibat penglibatan dalam sekatan atau aktiviti yang diharamkan, supaya pihak pendaftar bendera lain boleh diberitahu dan bertindak selaras dengan sekatan yang dikenakan oleh AS dan PBB. Maklumkan kepada Panel Pakar DPRK PBB sekiranya terdapat penolakan pendaftaran atau pembatalan pendaftaran yang berkaitan dengan Korea Utara.
- Catatkan sebab pembatalan pendaftaran kapal pada sijil penghapusan, terutama dalam kes aktiviti yang dilarang PBB.
- Perolehi, dengan sewajarnya, kemampuan untuk memantau transmisi AIS secara berterusan untuk mengenal pasti tanda-tanda mematikan atau memanipulasikan AIS dan melengkapkan penjejakan AIS dengan menggunakan Pengenalan dan Penjejakan Jarak Jauh (LRIT).
- Maklumkan kepada semua kapal dan pelanggan yang berkaitan bahawa tanda-tanda mencurigakan seperti AIS telah dimatikan atau dimanipulasikan dan tidak selari dengan SOLAS, boleh disiasat, dengan kemungkinan pendaftaran boleh dibatalkan.

⁶ Panduan ini tidak bermaksud untuk menjadi, juga tidak boleh ditafsirkan sebagai, komprehensif atau sebagai syarat yang membebaskan di bawah undang-undang A.S. ataupun untuk menangani keperluan tertentu di bawah undang-undang setempat.

- Menilai sejarah kapal AIS yang terdapat dalam senarai pendaftaran untuk mengenal pasti sama ada kapal tersebut biasa mematikan atau memanipulasikan AIS yang tidak selari dengan SOLAS, kemudian mengambil tindakan untuk menghentikan atau menolak perkhidmatan pendaftaran bendera bagi kapal-kapal tersebut.
- Memohon untuk bergabung dengan Kompak Perkongsian Pendaftaran atau ‘Registry Sharing Compact’ (yang kini dipimpin oleh Liberia, Panama, dan Kepulauan Marshall) melalui memorandum persefahaman.
- Mengadakan latihan dan seminar mengenai implikasi sekatan PBB dan A.S. untuk pemilik dan pengurus kapal yang telah disenarai hitam dan berpotensi mengendali aktiviti yang melanggar sekatan atau yang telah diharamkan.
- Mempertimbangkan penggunaan sistem kod QR atau pengekodan dokumen untuk memeriksa kesahihan, atau pembatalan dokumen pendaftaran dengan mudah menggunakan aplikasi telefon bimbit atau dengan mengakses laman web negara bendera sebelumnya.
- Melakukan pemeriksaan secara kitaran terhadap syarikat kapal untuk menentukan sama ada syarikat tersebut masih berdaftar. Ini akan memastikan bahawa syarikat-syarikat tersebut tidak dibubarkan.
- Bekerjasama dengan persatuan klasifikasi untuk memberikan “kunci lembut” bagi peralatan AIS yang selari dengan SOLAS untuk mematikan peralatan AIS ketika dalam kecemasan, untuk memastikan integriti pengenalan kapal dan data kedudukan kapal. “Kunci lembut” tersebut tidak akan membenarkan perubahan manual semasa pelayaran tetapi akan membenarkan petugas untuk mematikan sistem mematikan sistem bila perlu untuk keselamatan atau sekiranya berlaku kecemasan, sementara membenarkan persatuan klasifikasi memeriksa log perubahan dan melaporkan sebarang manipulasi data semasa pemeriksaan peralatan tahunan yang diamanatkan.
- Menggunakan badan-badan yang relevan untuk melaporkan kemungkinan terdapat kegiatan haram kepada negara bendera bagi membantu mengurangkan risiko.
- Mencadangkan pemilik melatih semua ketua kapal yang mungkin berpindah kapal mengenai implikasi maritim terhadap program sekatan sebelum pelayaran pertama mereka.
- Memerlukan pemberitahuan dalam waktu 24 jam sebelum LRIT dimatikan dan memerlukan penyiasatan sekiranya insiden tersebut berlaku.
- Memberitahu pendaftar dan pemilik kapal bahawa tindakan yang melanggar sekatan atau tidak sah akan menyebabkan bendera dirampas dan ketekunan wajar dan dokumen pendaftaran yang mendedahkan maklumat relevan pemilik boleh dihantar ke Amerika Syarikat dan PBB mengikut budi bicara pihak pendaftaran selaras dengan undang-undang dan peraturan setempat.
- Memastikan pekerja yang mendedahkan perilaku tidak sah, boleh dilindungi dari pembalasan, dan memastikan ada mekanisme rahsia untuk melaporkan sesuatu yang disyaki, pelanggaran undang-undang atau tingkah laku yang melanggar sekatan.
- Menggabungkan data seperti lokasi kapal yang lalu, maklumat pendaftaran kapal, dan maklumat penandaan kapal, bersama dengan maklumat yang tersedia dari Jabatan Perbendaharaan A.S.,

PBB, dan Pasukan Pengawal Pantai A.S., ke dalam amalan ketekunan wajar.

- Dengan syarat yang tindakan untuk mematikan dan memanipulasikan AIS tidak sesuai dengan SOLAS, perlakuan haram pada tarikh pendaftaran boleh dijadikan alasan untuk pembatalan pendaftaran dan / atau penolakan perkhidmatan, termasuk izin untuk berlabuh di pelabuhan negara bendera. Selain itu, alasan lain untuk pembatalan pendaftaran termasuk insiden pemindahan kargo kepada pelanggan yang tidak menyiarkan AIS selari dengan SOLAS atau mempunyai tanda yang menunjukkan AIS sering dimanipulasi dan dimatikan, iaitu tindakan yang tidak selari dengan SOLAS.

Panduan untuk Pihak Berkuasa Kawalan Pelabuhan Negara⁷

Pihak berkuasa yang mengendalikan pelabuhan negara dan pihak berwajib yang terkait mungkin ingin mempertimbangkan untuk menerapkan ketekunan wajar yang praktikal berikut sejauh yang mereka anggap amalan tersebut sesuai dan bermanfaat dalam menilai dan mengurangi risiko dari sekatan dan sesuai dengan undang-undang dan peraturan setempat.

- Memerlukan kapal yang tiba di pelabuhan untuk mengekalkan penyiaran AIS, seperti yang ditetapkan oleh SOLAS.
- Memberitahu pihak-pihak yang relevan, termasuk kapten kapal, pengurus, dan lain-lain, bahawa mematikan atau memanipulasikan AIS yang tidak selari dengan SOLAS menunjukkan kemungkinan aktiviti haram sedang berlaku dan boleh disiasat oleh pihak berkuasa yang berwibawa.
- Tidak membenarkan kemasukan ke pelabuhan kapal yang pernah mematikan atau memanipulasikan AIS, tindakan yang tidak selari dengan SOLAS.
- Mengkaji bil muatan untuk mengesahkan tempat asal muatan. Rang undang-undang yang mendakwa bahawa minyak, petrokimia, bahan bakar, dan logam dari kawasan yang mempunyai risiko tinggi untuk mengelak sekatan harus dikaji semula mengikut ketekunan wajar.
- Meminta dan menyemak dokumentasi pengiriman yang lengkap dan tepat, termasuk bil muatan bagi mengenal pasti asal muatan bagi individu dan entiti yang memproses transaksi yang berkaitan dengan pengiriman produk yang menuju ke atau dari Iran, Korea Utara, dan Syria. Pada umumnya, dokumentasi pengiriman tersebut harus meneliti perjalanan, termasuk kapal, kargo, asal, tujuan, dan pihak-pihak yang terlibat dalam transaksi. Sebarang dokumentasi penghantaran yang telah dimanipulasikan, sama ada berkaitan dengan hal ini atau yang lain, mungkin merupakan penyelewengan, dengan adanya kemungkinan kegiatan haram, yang harus disiasat sepenuhnya sebelum memberikan perkhidmatan.
- Memastikan pekerja pelabuhan negara yang mendedahkan perbuatan haram atau berkaitan dengan sekatan dilindungi dari pembalasan, dan memastikan ada mekanisme rahsia untuk melaporkan sesuatu yang disyaki atau pelanggaran undang-undang atau tingkah laku yang boleh dikenakan sekatan.
- Menggabungkan data seperti sejarah lokasi kapal, maklumat pendaftaran kapal, dan maklumat penandaan kapal, bersama dengan maklumat yang tersedia dari Jabatan Perbendaharaan A.S., PBB, dan Pasukan Pengawal Pantai A.S., ke dalam amalan ketekunan wajar.
- Menyebarkan maklumat mengenai hadiah yang ditawarkan melalui program Rewards for Justice (RFJ) yang menawarkan ganjaran sehingga \$5 juta bagi maklumat yang boleh melumpuhkan mekanisme kewangan mereka yang terlibat dalam aktiviti yang menyokong Korea Utara, termasuk aktiviti pengiriman haram, pengubahan wang haram, pengelakan sekatan, jenayah siber, atau penyebaran senjata pemusnah besar-besaran (WMD). Untuk maklumat lebih lanjut, atau untuk menghantar tip, kunjungi www.rewardsforjustice.net atau e-mel northkorea@dosinfo.com.

⁷ Panduan ini tidak bermaksud untuk menjadi, juga tidak boleh ditafsirkan sebagai, menyeluruh atau sebagai syarat yang membebaskan di bawah undang-undang A.S. atau sebaliknya bagi memenuhi keperluan tertentu di bawah undang-undang setempat.

- Mengedarkan maklumat mengenai hadiah yang ditawarkan oleh Program RFJ berjumlah sehingga \$15 juta untuk maklumat yang boleh melumpuhkan mekanisme kewangan Kor Pengawal Revolusi Islam Iran (IRGC) dan cawangannya, termasuk Pasukan IRGC-Qods (IRGC-QF) . Untuk maklumat lebih lanjut, atau untuk menghantar tip, lawati <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

Panduan untuk Persatuan Industri Perkapalan⁸

Persatuan industri perkapalan mungkin ingin mempertimbangkan untuk menerapkan amalan ketekunan wajar berikut sekiranya mereka menganggap amalan ini sesuai dan boleh menentukan dan mengurangkan risiko sekatan.

- Menyebarkan khidmat nasihat ini, atau membuat khidmat nasihat mereka sendiri untuk menangani isu-isu ini, dan memberikannya kepada para ahli untuk meningkatkan kesedaran mengenai amalan pengiriman global yang menipu dan mengenal pasti cara-cara yang boleh dilakukan oleh ahli-ahli persatuan untuk mengurangkan risiko terlibat dalam kegiatan pengiriman haram.
- Menyediakan kajian kes dan mengemas kini data mengenai kegiatan haram dalam pekeliling industri, terutama yang berkaitan dengan pengiriman minyak dan produk petroleum.

⁸ Panduan ini tidak bermaksud untuk menjadi, juga tidak boleh ditafsirkan sebagai, menyeluruh atau sebagai syarat yang membebaskan di bawah undang-undang A.S. atau sebaliknya bagi memenuhi keperluan tertentu di bawah undang-undang setempat.

Panduan untuk Perdagangan, Pembekal dan Syarikat Broker Serantau dan Global⁹

Syarikat perdagangan, pembekal, dan broker komoditi serantau dan global mungkin ingin mempertimbangkan untuk penerapan amalan ketekunan wajar berikut, untuk menilai dan mengurangi risiko sekatan.

- Memantau pengiriman AIS yang disewa kepada pelanggan, terutama dalam kes kapal di kawasan yang berisiko tinggi untuk menghindari pengelakan sekatan melalui pemindahan kapal-ke-kapal.
- Mengenal kapal-kapal yang, dalam dua tahun terakhir, sering mematikan atau memanipulasikan AIS yang tidak selari dengan SOLAS, dan mungkin menghentikan hubungan perniagaan dengan pelanggan yang terus menggunakan kapal tersebut.
- Menggunakan bahasa kontrak dengan pelanggan yang menyewa yang memasukkan fasal "AIS switch-off" (mematikan AIS), bagi membolehkan penamatan kontrak jika pelanggan yang menyewa menunjukkan mengambil tindakan untuk mematikan atau memanipulasikan AIS yang tidak selari dengan SOLAS.
- Memasukkan bahasa kontrak yang melarang pemindahan kargo ke kapal yang tidak menyiarkan AIS atas sebab yang tidak selari dengan SOLAS.
- Menggunakan peruntukan kontrak yang menggabungkan mekanisme untuk memantau sama ada urusan niaga komoditi seperti yang digariskan di bawah kontrak asal atau sebarang tambahan dalam kontrak.
- Memastikan bahawa, dalam urusan niaga yang melibatkan pemindahan kapal ke kapal, pihak yang bertransaksi harus berusaha untuk mencatat semua nombor IMO kapal yang terlibat dan melakukan kajian semula log kapal dan sijil asal muatan untuk mewujudkan rantaian hak penjagaan bagi komoditi tersebut.
- Memberi kesedaran tentang risiko sekatan berkaitan aktiviti yang melibatkan pelabuhan Iran, Korea Utara, atau Syria.
- Menyediakan kajian kes dan sering mengemas kini maklumat mengenai kegiatan haram dalam pekeliling industri, terutama yang berkaitan dengan pengiriman minyak dan produk petroleum. Ini harus merangkumi ketetapan resolusi Majlis Keselamatan PBB yang berkaitan dengan Korea Utara mengenai pemindahan kapal-ke-kapal (UNSCR 2375, OP 11), dan juga UNSCR 2397 (OP 13), yang menyatakan keprihatinan bahawa kapal-kapal yang berkaitan dengan Korea Utara sengaja tidak mengendahkan keperluan untuk mengendalikannya AIS dengan tujuan untuk mengelakkan pemantauan sekatan UNSCR.
- Menyedari bahawa pembelian minyak mentah dan petroleum, petrokimia, dan logam dengan harga yang jauh di bawah harga pasaran mungkin merupakan penyelewengan yang menunjukkan tingkah laku yang diharamkan.
- Meminta dan menyemak dokumentasi penghantaran yang lengkap dan tepat, termasuk bil muatan yang mengenal pasti asal muatan di mana individu dan entiti memproses transaksi berkaitan dengan

⁹ Panduan ini tidak bermaksud untuk menjadi, juga tidak boleh ditafsirkan sebagai, menyeluruh atau sebagai syarat yang membebaskan di bawah undang-undang A.S. atau sebaliknya bagi memenuhi keperluan tertentu di bawah undang-undang setempat.

penghantaran yang berpotensi melibatkan produk ke atau dari Iran, Korea Utara, atau Syria. Dokumentasi penghantaran sedemikian harus mencerminkan penelitian pelayaran, termasuk kapal, kargo, asal, tujuan, dan pihak yang melakukan transaksi. Sebarang dokumentasi penghantaran yang dimanipulasikan merupakan penyelewengan untuk kemungkinan berlaku kegiatan haram dan harus disiasat sepenuhnya sebelum meneruskan transaksi.

- Memastikan pekerja yang mendedahkan perilaku tidak sah atau yang boleh dikenakan sekatan, dilindungi dari pembalasan, dan memastikan ada mekanisme rahsia untuk melaporkan sesuatu yang disyaki atau pelanggaran undang-undang atau tingkah laku yang boleh dikenakan sekatan.
- Berkomunikasi dengan rakan kongsi antarabangsa, kerana pengurusan perniagaan pengiriman mungkin melibatkan pihak yang tertakluk pada undang-undang setempat. Menjelaskan sekatan yang relevan di bawah rejim sekatan A.S. dan PBB kepada pihak yang terlibat dalam urusan niaga akan memudahkan pematuhan yang lebih berkesan. Amerika Syarikat menggalakkan semua pihak yang terlibat dalam industri perkapalan untuk berkongsi nasihat ini dengan pihak yang berada dalam rangkaian bekalan anda.
- Menggabungkan data ke dalam amalan ketekunan wajar organisasi yang menyediakan data perkapalan komersil, seperti lokasi kapal, maklumat pendaftaran kapal, dan informasi pelayaran kapal, bersama dengan informasi yang tersedia dari Jabatan Perbendaharaan A.S., PBB, dan Pasukan Pengawal Pantai A.S.
- Memerlukan bahasa kontrak yang menunjukkan bahawa tindakan mematikan dan memanipulasikan AIS yang tidak selaras dengan SOLAS dan kelakuan yang boleh dikenakan sekatan pada tarikh kontrak boleh dijadikan alasan untuk menamatkan kontrak dan perkhidmatan. Selain itu, pihak yang berkenaan boleh memasukkan bahasa kontrak yang melarang pemindahan kargo kepada pelanggan yang tidak menyiarkan AIS selari dengan SOLAS atau mempunyai sejarah AIS yang menunjukkan perbuatan memanipulasikan, yang tidak selaras dengan SOLAS.

Maklumat Berguna untuk Institusi Kewangan Bagi Menilai Risiko Pelanggan Industri Maritim¹⁰

Sama dengan pendekatan ketekunan wajar pelanggan yang dilakukan untuk setiap pelanggan, institusi kewangan harus bergantung kepada penilaian risiko dalaman mereka untuk pelanggan dalam industri maritim, bagi menerapkan langkah pengurangan risiko yang sesuai dengan undang-undang dan peraturan A.S. untuk memerangi pengubahan wang dan pembiayaan penganas dan pemeridian (proliferation) kewangan.¹¹ Pendekatan menggalakkan pematuhan ini meliputi dasar dan amalan ketekunan wajar yang sesuai seperti yang disyaratkan oleh undang-undang dan peraturan, seperti, jika ada, ketekunan wajar pelanggan FinCEN dan syarat pemilikan yang mendatangkan faedah.¹²

Faktor risiko yang mungkin ingin dipertimbangkan oleh institusi kewangan sebagai sebahagian daripada penilaian tersebut, tetapi tidak terhad kepada:

- Mengenal pasti komoditi dan koridor perdagangan yang menghadapi risiko pengiriman dan pemindahan kapal-ke-kapal dan sejauh mana penggunaannya oleh pelanggan industri maritim institusi.
- Hasil penilaian ciri-ciri perniagaan setiap pelanggan, termasuk jenis perkhidmatan yang ditawarkan serta kehadiran mereka di kawasan setempat.
- Kegiatan pelanggan dalam transaksi yang tidak selaras dengan amalan perniagaan pelanggan, termasuk pemerolehan kapal baru oleh pelanggan.
- Pemerolehan atau penjualan kapal oleh pelanggan bagi menentukan bahawa aset pelanggan tidak termasuk harta benda yang disekat.

¹⁰ Maklumat tidak dimaksudkan sebagai, dan juga tidak boleh ditafsirkan sebagai, komprehensif atau sebagai syarat yang membebaskan di bawah undang-undang A.S. atau sebaliknya menangani keperluan tertentu di bawah undang-undang setempat

¹¹ Lihat syarat program anti-pengubahan wang yang ditetapkan dalam 31 CFR 1010.210 yang berlaku untuk institusi kewangan tertentu di 31 CFR 1020.210 (bank), 1021.210 (kasino), 1022.210 (perniagaan perkhidmatan wang), 1023.210 (sekuriti), 1024.210 (dana bersama), 1025.210 (insurans), 1026.210 (futures), 1027.210 (logam berharga), 1028.210 (sistem kad kredit), 1029.210 (pinjaman atau kewangan), dan 1030.210 (entiti perumahan tajaan kerajaan),

¹² Sila lihat keperluan program pengenalan pelanggan yang ditetapkan dalam 31 CFR 1010.220 yang berlaku untuk jenis institusi kewangan tertentu di 31 CFR 1020.220 (bank), 1023.220 (sekuriti), 1024.220 (dana bersama), dan 1026.220 (niaga hadapan). Lihat juga syarat pemilikan bermanfaat bagi pelanggan dengan entiti undang-undang yang ditubuhkan pada 31 CFR 1010.230.

Panduan untuk Pemilik Kapal, Operator dan Pencarter¹³

Pemilik kapal, operator dan pencarter mungkin ingin mempertimbangkan untuk melaksanakan amalan ketekunan wajar berikut sejauh yang mereka anggap sesuai dan bermanfaat untuk menilai dan mengurangkan risiko sekatan.

- Sewajarnya, memantau kapal secara berterusan, termasuk kapal yang disewakan kepada pihak ketiga, dan memastikan bahawa AIS terus dikendalikan selaras dengan SOLAS dan tidak dimanipulasi. Pihak berkenaan juga boleh mempertimbangkan untuk menggunakan LRIT sebagai tambahan kepada AIS dan menerima isyarat LRIT setiap 3 jam.
- Memantau pengiriman AIS dari kapal, terutama dalam kes kapal yang mampu mengangkut kargo dan mungkin mengalami pemindahan kapal-ke-kapal yang diketahui digunakan dalam penghindaran sekatan (misalnya, batu arang, petroleum dan produk petroleum, dan produk petrokimia).
- Menekankan kepada pelanggan bahawa semua kapal akan dipantau dari segi memanipulasi AIS, dan kejadian mematikan AIS yang tidak selari dengan SOLAS, akan disiasat dan dilaporkan.
- Mengenal pasti kapal yang, dalam dua tahun terakhir, mengambil tindakan memanipulasi AIS yang tidak selari dengan SOLAS, dan menghentikan hubungan perniagaan dengan pelanggan yang terus menggunakan kapal tersebut.
- Menjejak penggunaan AIS semua pelanggan baru menghentikan perniagaan dengan kapal yang mempunyai sejarah memanipulasi AIS yang tidak selaras dengan SOLAS.
- Menerapkan bahasa kontrak dengan pelanggan, dalam bentuk fasal “AIS switch-off” (mematikan AIS), yang membolehkan pemilik kapal, pencarter dan operator menghentikan kerja dengan mana-mana pelanggan yang menunjukkan perbuatan memanipulasikan AIS yang tidak selaras dengan SOLAS.
- Menyimpan dan menganalisa rekod, termasuk, jika mungkin, gambar, kapal yang mengirim dan menerima dan / atau penerima yang berada di pelabuhan bila mungkin, untuk meningkatkan pengesahan penggunaan terakhir.
- Menyediakan kajian kes dan mengemas kini maklumat mengenai kegiatan haram di sekeliling industri, terutama yang berkaitan dengan pengiriman dan penyewaan minyak dan produk petroleum. Ini harus merangkumi ketetapan resolusi Majlis Keselamatan PBB yang berkaitan dengan Korea Utara mengenai pemindahan kapal-ke-kapal (UNSCR 2375, OP 11), dan juga UNSCR 2397 (OP 13), mengenai kapal-kapal yang berkaitan dengan Korea Utara yang sengaja tidak mengendahkan keperluan untuk mengendalikan AIS bagi mengelakkan pemantauan sekatan UNSCR.
- Berkomunikasi dengan rakan sejawat jika perlu (misalnya, pemilik kapal, pengurus, pencarter, operator) bahawa mereka mempunyai dasar pematuhan yang mencukupi, termasuk: 1) menjalankan kegiatan mereka dengan cara yang sesuai dengan sekatan AS dan PBB, mengikut kesesuaian;

¹³ Panduan tidak dimaksudkan, juga tidak boleh ditafsirkan sebagai, komprehensif atau sebagai syarat yang membebaskan di bawah undang-undang A.S. atau sebaliknya menangani keperluan tertentu di bawah undang-undang setempat.

2) mempunyai sumber daya yang mencukupi untuk memastikan pelaksanaan dan pematuhan dasar sekatan mereka sendiri oleh kakitangan mereka, misalnya, pengambilan pekerja langsung, kontraktor, dan kakitangan; 3) sejauh yang mampu, memastikan anak syarikat dan sekutu mematuhi dasar yang berkaitan; 4) mempunyai kawalan yang relevan untuk memantau AIS; 5) mempunyai kawalan yang ada untuk menyaring dan menilai kargo yang dibawa masuk atau yang dibawa keluar di kawasan yang mereka anggap berisiko tinggi; 6) mempunyai kawalan untuk menilai kesahihan bil muatan, jika perlu; dan 7) mempunyai kawalan yang sesuai dengan panduan ini.

- Memastikan pekerja yang mendedahkan tingkah laku yang diharamkan atau yang dikenakan sekatan boleh dilindungi dari tindakan balas dendam, dan memastikan ada mekanisme rahsia untuk melaporkan tindakan yang disyaki atau tindakan yang boleh dikenakan sekatan.
- Oleh kerana urusan perniagaan pengiriman mungkin melibatkan pihak yang tertakluk kepada undang-undang di bawah bidang kuasa yang berlainan, menyampaikan maklumat mengenai sekatan di bawah peraturan sekatan A.S. dan PBB kepada pihak yang terlibat boleh membawa kepada pematuhan yang lebih berkesan. Amerika Syarikat menggalakkan semua pihak yang terlibat dalam industri pengiriman untuk berkongsi nasihat ini dengan pihak yang berada dalam rantai bekalan anda.
- Menggabungkan data ke dalam amalan ketekunan wajar dari beberapa organisasi yang menyediakan data penghantaran komersil, seperti lokasi kapal, maklumat pendaftaran kapal, dan maklumat pelayaran kapal, bersama dengan maklumat yang tersedia dari Jabatan Perbendaharaan A.S., PBB, dan Pasukan Pengawal Pantai A.S.
- Memerlukan bahasa kontrak jelas yang menerangkan perbuatan membatalkan dan memanipulasikan AIS tidak selari dengan SOLAS dan aktiviti yang melanggar sekatan pada tarikh kontrak boleh mengakibatkan penamatan kontrak perkhidmatan. Selain itu, pihak berkenaan juga boleh memasukkan bahasa kontrak yang melarang pemindahan kargo kepada pelanggan yang tidak menyiarkan AIS atau mempunyai sejarah yang menunjukkan perbuatan memanipulasikan, yang tidak selaras dengan SOLAS.
- Mengedarkan maklumat mengenai hadiah yang ditawarkan melalui program Rewards for Justice (RFJ) yang menawarkan ganjaran sehingga \$5 juta bagi maklumat yang boleh melumpuhkan mekanisme kewangan mereka yang terlibat dalam aktiviti yang menyokong Korea Utara, termasuk aktiviti pengiriman haram, pengubahan wang haram, pengelakan sekatan, jenayah siber, atau penyebaran senjata pemusnah besar-besaran (WMD). Untuk maklumat lebih lanjut, atau untuk menghantar tip, kunjungi www.rewardsforjustice.net atau e-mel northkorea@dosinfo.com.
- Mengedarkan maklumat mengenai hadiah yang ditawarkan oleh Program RFJ dengan jumlah sehingga \$15 juta untuk maklumat yang boleh melumpuhkan mekanisme kewangan Kor Pengawal Revolusi Islam Iran (IRGC) dan cawangannya, termasuk Pasukan IRGC-Qods (IRGC-QF). Untuk maklumat lebih lanjut, atau untuk menghantar tip, lawati <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

Panduan untuk Persatuan Klasifikasi¹⁴

Persatuan-Persatuan klasifikasi mungkin ingin mempertimbangkan untuk melaksanakan amalan ketekunan wajar berikut sehingga mereka menganggap amalan tersebut sesuai dan bermanfaat untuk menilai dan mengurangkan risiko sekatan.

- Menyimpan rekod, termasuk gambar, kapal penerima dan / atau penerima yang berada di pelabuhan apabila mungkin, untuk memantapkan pengesahan penggunaan akhir.
- Mengamalkan langkah ketekunan wajar dalam Mengenali Pelanggan Anda (KYC), dengan sewajarnya.
- Meningkatkan kepekaan pelanggan terhadap aktiviti yang boleh membawa risiko sekatan melibatkan pelabuhan di Iran, Korea Utara, atau Syria.
- Menyediakan kajian kes dan mengemas kinikan maklumat mengenai aktiviti haram dalam pekeliling industri. Ini harus merangkumi sekatan khusus Majlis Keselamatan PBB terhadap pemindahan kapal-ke-kapal dengan kapal berbendera Korea Utara dan mematikan atau memanipulasikan AIS yang tidak selaras dengan SOLAS di bawah "Terma dan Syarat" di laman web syarikat, terutama yang berkaitan dengan pengiriman dan penyewaan minyak dan produk petroleum .
- Memberitahu pendaftar dan pemilik kapal bahawa tingkah laku yang melanggar sekatan boleh menyebabkan penamatan perniagaan dengan segera dan bahawa amalan ketekunan wajar / dokumen pendaftaran yang mendedahkan maklumat pemilik boleh dihantar ke AS dan mana-mana badan PBB yang relevan mengikut budi bicara persatuan klasifikasi, selaras dengan undang-undang dan peraturan setempat.
- Berbincang dengan rakan sejawat jika perlu, dan sewajarnya, (misalnya, pemilik kapal, pengurus, pencarter, operator) bahawa mereka mempunyai dasar pematuhan yang mencukupi dan sesuai, yang boleh meliputi: 1) menjalankan kegiatan mereka bagi mengelak sekatan AS dan PBB, mengikut kesesuaian; 2) mempunyai sumber daya yang mencukupi untuk memastikan pelaksanaan dan pematuhan dasar sekatan di kalangan kakitangan mereka, misalnya, pengambilan pekerja langsung, kontraktor, dan kakitangan; 3) sejauh yang boleh, memastikan anak syarikat dan sekutu mematuhi dasar berkaitan; 4) mempunyai kawalan yang relevan untuk memantau AIS; 5) mempunyai kawalan untuk menyaring dan menilai kargo yang dibawa masuk atau dibawa keluar di kawasan yang mereka anggap berisiko tinggi; 6) mempunyai kawalan untuk menilai kesahihan bil muatan, jika perlu; dan 7) mempunyai kawalan yang selaras dengan panduan ini.
- Memastikan ketekunan wajar dalam dokumen asli (contohnya, dokumen pendaftaran untuk daftar bendera) termasuk fotokopi berwarna untuk pasport, nama, alamat perniagaan dan kediaman, nombor pasport dan negara pasport dikeluarkan, nombor telefon, dan e-mel semua pemilik kapal.) dan nama serta IMO semua kapal yang dimiliki pemilik kapal tersebut, dengan sewajarnya.

¹⁴ Panduan tidak dimaksudkan, juga tidak boleh ditafsirkan sebagai, komprehensif atau sebagai syarat yang membebaskan di bawah undang-undang A.S. atau sebaliknya menangani keperluan tertentu di bawah undang-undang setempat.

- Memastikan pekerja yang mendedahkan perilaku tidak sah atau yang melanggar sekatan dilindungi dari pembalasan, dan memastikan ada mekanisme rahsia untuk melaporkan perbuatan yang disyaki atau pelanggaran undang-undang yang berkaitan dengan sekatan.
- Oleh kerana urusan perniagaan pengiriman mungkin melibatkan pihak berkenaan yang tertakluk kepada undang-undang di bawah bidang kuasa luar, pemberitahuan peraturan sekatan A.S. dan PBB, kepada pihak yang terlibat dalam transaksi boleh menggalakkan pematuhan yang lebih berkesan. Amerika Syarikat menggalakkan semua pihak yang terlibat dalam industri pengiriman supaya berkongsi nasihat ini dengan mereka yang berada dalam rangkaian bekalan anda.
- Menggabungkan data ke dalam amalan ketekunan wajar dari beberapa organisasi yang menyediakan data penghantaran komersil, seperti lokasi kapal, maklumat pendaftaran kapal, dan maklumat pelayaran kapal, bersama dengan maklumat yang tersedia dari Jabatan Perbendaharaan A.S., PBB, dan Pasukan Pengawal Pantai A.S.
- Memerlukan bahasa kontrak jelas yang menerangkan perbuatan mematikan dan memanipulasikan AIS yang tidak selari dengan SOLAS dan aktiviti yang melanggar sekatan pada tarikh kontrak boleh dijadikan alasan untuk menamatkan kontrak perkhidmatan. Selain itu, pihak berkenaan juga boleh memasukkan bahasa kontrak yang melarang pemindahan kargo kepada pelanggan yang tidak menyiarkan AIS atau mempunyai sejarah memanipulasikan AIS, yang tidak selaras dengan SOLAS.

Panduan untuk Kapten Kapal¹⁵

Pelaut mungkin ingin mempertimbangkan untuk menerapkan amalan ketekunan wajar berikut sejauh yang mereka anggap praktik, dan bermanfaat untuk menilai dan mengurangkan risiko sekatan.

- Memahami, dan memastikan pegawai dek anda mengetahui peraturan AIS yang dikehendaki oleh IMO, merangkumi penyiaran AIS konsisten dengan SOLAS.
- mempraktikkan kesedaran mengenai panduan yang diedarkan oleh IMO berkaitan dengan penghantaran haram.
- Memberitahu pemilik kapal dan pencarter bahawa kapal yang dikendalikan / kru akan dipantau untuk menentukan sama ada AIS telah dimatikan, dan insiden di mana AIS dimatikan akan disiasati.
- Mengkaji penggunaan AIS kapal anda di masa lalu untuk menentukan sama ada kapal itu terlibat dalam atau tidak dalam aktiviti haram.
- Memastikan bahawa kapten kapal yang melakukan pemindahan kapal-ke-kapal di kawasan mempunyai risiko tinggi untuk pengelakan sekatan, dan menyedari kemungkinan kapal yang disekat atau kapal yang membawa muatan yang pengangkutannya dilarang oleh sekatan AS dan PBB untuk menggunakan amalan menipu untuk menyembunyikan identiti mereka, termasuk menggunakan nama kapal palsu atau nombor IMO. Se jauh yang patut, kapten kapal harus memastikan mereka telah mengesahkan nama kapal, nombor IMO, dan bendera sebelum melakukan pemindahan tersebut dan memastikan ada tujuan urusan yang sah untuk pemindahan kapal-ke-kapal.
- Mengedarkan maklumat mengenai hadiah yang ditawarkan melalui program Rewards for Justice (RFJ) yang menawarkan ganjaran sehingga \$5 juta untuk maklumat yang boleh melumpuhkan mekanisme kewangan mereka yang terlibat dalam aktiviti yang menyokong Korea Utara, termasuk aktiviti pengiriman haram, pengubahan wang haram, pengelakan sekatan, jenayah siber, atau penyebaran senjata pemusnah besar-besaran (WMD). Untuk maklumat lebih lanjut, atau untuk menghantar tip, kunjungi www.rewardsforjustice.net atau e-mel northkorea@dosinfo.com.
- Mengedarkan maklumat mengenai hadiah yang ditawarkan oleh Program RFJ dengan jumlah sehingga \$15 juta untuk maklumat yang boleh melumpuhkan mekanisme kewangan Kor Pengawal Revolusi Islam Iran (IRGC) dan cawangannya, termasuk Pasukan IRGC-Qods (IRGC-QF) . Untuk maklumat lebih lanjut, atau untuk menghantar tip, lawati <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

¹⁵ Panduan tidak dimaksudkan, juga tidak boleh ditafsirkan sebagai, komprehensif atau sebagai syarat yang membebaskan di bawah undang-undang A.S. atau sebaliknya menangani keperluan tertentu di bawah undang-undang setempat.

Panduan untuk Syarikat Pengurusan Anak Kapal¹⁶

Syarikat pengurusan anak kapal mungkin ingin mempertimbangkan untuk mengamalkan ketekunan wajar berikut, sejauh yang praktik dan bermanfaat untuk menilai dan mengurangi risiko sekatan.

- Menyedari, dan memastikan anak kapal mengetahui, tentang panduan IMO berkaitan dengan pengiriman haram dan mengapa amalan ini tidak selamat.
- Memberitahu pelanggan bahawa kapal yang kendalikan anak kapal anda akan dipantau sama ada AIS telah dimatikan dan dimanipulasikan, dan insiden tersebut akan disiasati.
- Mengkaji penggunaan AIS kapal bakal dibeli, bagi menentukan sama ada kapal itu pernah terlibat dalam aktiviti haram.
- Memastikan pekerja yang mendedahkan perilaku tidak sah atau yang melanggar sekatan dilindungi dari pembalasan, dan memastikan ada mekanisme rahsia untuk melaporkan perbuatan yang disyaki atau pelanggaran undang-undang yang berkaitan dengan sekatan.
- Mengedarkan maklumat mengenai hadiah yang ditawarkan melalui program Rewards for Justice (RFJ) yang menawarkan ganjaran sehingga \$5 juta untuk maklumat yang boleh melumpuhkan mekanisme kewangan mereka yang terlibat dalam aktiviti yang menyokong Korea Utara, termasuk aktiviti pengiriman haram, pengubahan wang haram, pengelakan sekatan, jenayah siber, atau penyebaran senjata pemusnah besar-besaran (WMD). Untuk maklumat lebih lanjut, atau untuk menghantar tip, kunjungi www.rewardsforjustice.net atau e-mel northkorea@dosinfo.com.
- Mengedarkan maklumat mengenai hadiah yang ditawarkan oleh Program RFJ dengan jumlah sehingga \$15 juta untuk maklumat yang boleh melumpuhkan mekanisme kewangan Kor Pengawal Revolusi Islam Iran (IRGC) dan cawangannya, termasuk Pasukan IRGC-Qods (IRGC-QF) . Untuk maklumat lebih lanjut, atau untuk menghantar tip, lawati <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

¹⁶ Panduan tidak dimaksudkan, juga tidak boleh ditafsirkan sebagai, komprehensif atau sebagai syarat yang membebaskan di bawah undang-undang A.S. atau sebaliknya menangani keperluan tertentu di bawah undang-undang setempat.



Jabatan Perbendaharaan



Jabatan Negara



Pasukan Pengawal Pantai Amerika Syarikat

LAMPIRAN B: Maklumat mengenai Korea Utara, Iran, dan Syria berkaitan Sekatan Relevan kepada Industri Maritim¹⁷

KOREA UTARA

Bahagian ini memberikan maklumat mengenai sekatan A.S. dan PBB ke atas Korea Utara yang berkaitan dengan industri maritim, termasuk senarai orang yang boleh dikenakan sekatan oleh pemerintah A.S. Ia juga memberikan maklumat tambahan mengenai amalan pengiriman Korea Utara yang melibatkan penipuan. Digabungkan dengan dokumen lain dalam penasihat maritim global ini, lampiran ini mengemas kini dan memperluaskan panduan pengiriman Korea Utara yang dikeluarkan oleh Pejabat Kawalan Aset Asing (OFAC) Jabatan Perbendaharaan A.S. pada 23 Februari 2018, dan 21 Mac, 2019. Ini merupakan maklumat terkini pada tarikh penasihat ini, tetapi pihak berkenaan harus kerap memeriksa laman web OFAC untuk mendapatkan maklumat komprehensif tentang program sekatan terhadap Korea Utara.¹⁸ Pada masa akan datang, OFAC dijangka akan mengeluarkan maklumat lanjut dalam panduan ini, termasuk berkenaan senarai kapal yang muncul dalam kenyataan mengenai pengiriman sebelum ini. OFAC menyimpan senarai orang yang dikenakan sekatan yang komprehensif, serta kapal yang dikenal pasti sebagai harta yang disekat, dalam Senarai Khas Warga Negara dan Orang (Senarai SDN).¹⁹

Larangan Kerajaan A.S. dan PBB terhadap Tingkah Laku berkaitan dengan Korea Utara

Amerika Syarikat secara amnya melarang²⁰ sebarang urusan niaga yang melibatkan harta atau kepentingan kerajaan Korea Utara atau Parti Pekerja Korea, serta eksport langsung dan tidak langsung ke dan import hampir semua barang, perkhidmatan, dan teknologi dari Korea Utara. Kapal di mana orang asing mempunyai kepentingan yang telah singgah ke pelabuhan Korea Utara dalam 180 hari sebelumnya, dan kapal di mana orang asing mempunyai kepentingan untuk

¹⁷ Dokumen ini hanya bersifat penjelasan dan tidak mempunyai kuasa undang-undang. Dokumen ini tidak melengkapkan atau mengubah kuasa berkanun, 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>.

²⁰ Larangan ini berlaku untuk transaksi oleh rakyat A.S. atau orang yang berada di Amerika Syarikat, termasuk yang diproses melalui atau melibatkan sistem kewangan A.S. Untuk maklumat tambahan mengenai larangan OFAC yang berkaitan dengan Korea Utara, sila lihat www.treasury.gov/ofac.

melakukan pemindahan kapal-ke-kapal (STS) pada 180 hari sebelumnya, dilarang singgah di pelabuhan di Amerika Syarikat. Rakyat A.S. juga dilarang mendaftarkan kapal di Korea Utara, mengibarkan bendera Korea Utara di atas kapal mereka, atau memiliki, menyewa, mengoperasi, dan menginsuranskan kapal yang ditandai oleh Korea Utara.

Resolusi Majlis Keselamatan PBB yang relevan (UNSCR) mewajibkan Negara Anggota (Member States) melarang memiliki, menyewa, mengoperasi, atau memberikan klasifikasi kapal, perakuan atau perkhidmatan dan insurans yang berkaitan dengan kapal yang berbendera Korea Utara; melarang memberikan perkhidmatan klasifikasi kepada kapal mana pun yang Negara-negara Anggota mempunyai alasan yang munasabah untuk dipercayai terlibat dalam aktiviti berkaitan yang dilarang oleh UNSCR; dan melarang menyediakan perkhidmatan insurans atau insurans semula kepada kapal-kapal yang dimiliki, atau dikendalikan oleh Korea Utara atau kapal-kapal yang Negara-negara Anggota mempunyai alasan munasabah kerana dipercayai terlibat dalam aktiviti atau pengangkutan barang-barang berkaitan yang dilarang oleh UNSCR²¹. Selain itu, Negara Anggota diminta untuk melarang penyediaan kapal atau perkhidmatan lain kepada kapal Korea Utara jika mereka mempunyai maklumat yang memberikan alasan yang munasabah untuk dipercayai bahawa kapal tersebut membawa barang terlarang. UNSCR juga mengehadkan kemasukan pelabuhan mana-mana kapal yang ditetapkan untuk larangan masuk pelabuhan oleh Majlis Keselamatan PBB (UNSC) atau jika sebuah negara mempunyai maklumat yang memberikan alasan yang munasabah kerana dipercayai bahawa kapal dimiliki, atau dikendalikan oleh orang atau entiti yang ditetapkan oleh UNSC, tertakluk kepada pengecualian terhad.

Kerajaan A.S. melarang pengimportan barang dari Korea Utara ke Amerika Syarikat tanpa pengecualian atau kebenaran. Sementara itu, UNSCR mengharuskan Negara Anggota melarang **pengimportan** berbagai barang dari Korea Utara, termasuk yang berikut:

- | | | |
|---|-----------------------------------|---|
| • Batu arang | • Perak | • Mesin |
| • Tekstil | • Bijih titanium | • Peralatan elektrik |
| • Makanan laut, termasuk hak menangkap ikan | • Logam bumi yang jarang dijumpai | • Bumi dan batu, termasuk magnesia dan magnetit |
| • Besi dan bijih besi | • Bijih vanadium | • Kayu |
| • Bijih timah dan plumbum | • Patung dan monumen | • Senjata konvensional |
| • Tembaga | • Makanan dan produk pertanian | • Kapal |
| • Nikel | • Zink | |
| | • Emas | |

Tanpa pengecualian atau kebenaran, kerajaan A.S. melarang eksport atau eksport semula barang ke Korea Utara dari Amerika Syarikat atau oleh rakyat A.S., di mana sahaja mereka berada. UNSCR yang berkenaan mewajibkan Negara Anggota melarang pengeksporan ke Korea Utara sejumlah barang, termasuk yang berikut:

²¹ Semua Negara Anggota PBB wajib menerapkan tindakan sekatan yang terkandung dalam UNSCR. UNSCR yang berkaitan dengan Korea Utara boleh didapati di laman web Jawatankuasa Sekatan 1718 di <https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>.

- Petroleum bertapis * (melebihi 500,000 tong / tahun)
- Minyak mentah* (melebihi 4,000,000 tong / tahun)
- Bahan bakar penerbangan (kecuali bahan bakar yang diperlukan untuk pesawat penumpang awam untuk terbang ke dan kembali dari Korea Utara)
- Bahan api roket
- Kondensasi dan cecair gas asli
- Mesin perindustrian
- Semua kenderaan pengangkutan (termasuk kenderaan bermotor, trak, kereta api, kapal, pesawat terbang, helikopter)
- Kapal
- Besi, keluli, dan logam lain
- Senjata konvensional
- Peluru berpandu balistik
- Senjata pemusnah besar-besaran dan komponen
- Barang mewah

**Pemindahan tahunan di bawah had yang ditetapkan oleh UNSC adalah dibenarkan tetapi mesti: (a) dilaporkan kepada Jawatankuasa Sekatan yang ditubuhkan menurut UNSCR 1718 (Jawatankuasa 1718) dalam masa 30 hari; (b) tidak melibatkan individu atau entiti yang berkaitan dengan program peluru berpandu nuklear atau balistik Korea Utara atau aktiviti lain yang dilarang oleh UNSC; dan (c) secara eksklusif untuk tujuan sara hidup warga Korea Utara dan tidak menjana pendapatan daripada program peluru berpandu nuklear atau balistik Korea Utara atau kegiatan lain yang dilarang oleh UNSC. Sekiranya salah satu daripada tiga syarat ini tidak dipenuhi, maka urusan di bawah had tahunan yang dibenarkan melanggar UNSCR 2397.*

Langkah-langkah UNSC yang akan dilaksanakan oleh Anggota Negara PBB:

Tindakan di lautan dalam:

- Negara anggota akan memeriksa kapal dengan persetujuan Negara Bendera (negara di mana kapal didaftar atau diberi lesen) jika Negara Anggota yang memeriksa mempunyai maklumat dan mempercayai bahawa kapal tersebut membawa muatan tertentu yang dilarang (**ikut budi bicara**).
- Negara Bendera akan bekerjasama waktu pemeriksaan tersebut (**ikut budi bicara**).
- Negara Bendera akan mengarahkan kapal yang disyaki menuju ke pelabuhan yang sesuai untuk pemeriksaan yang diperlukan oleh pihak berkuasa jika Negara Bendera tidak mengizinkan pemeriksaan di lautan. (**wajib**).

Tindakan di laut wilayah atau di dalam pelabuhan:

- Negara Anggota akan merampas, memeriksa, dan membekukan (mengimpaun) mana-mana kapal di pelabuhan Negara Anggota apabila ada alasan yang munasabah untuk mempercayai bahawa kapal berkenaan membawa barang terlarang atau terlibat dalam aktiviti terlarang yang melibatkan Korea Utara (**wajib**).
- Negara Anggota akan merampas, memeriksa, dan membekukan (mengimpaun) kapal di kawasan perairannya tertakluk kepada bidang kuasa Negara Anggota jika ada alasan

yang munasabah untuk dipercayai bahawa kapal itu mengangkut barang terlarang atau terlibat dalam aktiviti terlarang yang melibatkan Korea Utara (**ikut budi bicara**)

- Negara Anggota akan memeriksa kargo yang akan atau datang dari Korea Utara yang telah dibroker atau dikendali oleh Korea Utara atau oleh individu atau entiti yang dilantik, atau yang sedang diangkut dengan kapal berbendera Korea Utara (**wajib**).

Tindakan di lautan dalam atau di perairan wilayah/ pelabuhan:

- Negara Anggota akan merampas dan membuang barang-barang bekalan yang dijumpai ketika pemeriksaan, dan penjualan, pemindahan, atau eksportnya dilarang oleh UNSCR, dan (**wajib**).

Pendaftaran dan tanggungjawab Negara Bendera yang lain:

- Negara Bendera akan membatalkan pendaftaran dan melarang perkhidmatan klasifikasi untuk kapal Negara Bendera dengan alasan yang munasabah, dipercayai terlibat dalam aktiviti atau mengangkut barang yang dilarang oleh UNSCR, dan untuk membatalkan pendaftaran kapal yang dimiliki atau dikendalikan oleh Korea Utara serta menolak pendaftaran kapal yang didaftarkan oleh Negara Anggota lain atau pendaftar bendera menurut UNSCR yang berkaitan dengan Korea Utara (**wajib**).
- Negara Bendera akan segera membatalkan pendaftaran kapal yang ditetapkan untuk pembatalan pendaftaran oleh Jawatankuasa 1718 (**wajib**).

Pihak Berkuasa Kerajaan A.S. Mengenai Sekatan

Sesuai dengan tujuan panduan ini, undang-undang A.S. menghendaki pemerintah A.S. untuk menjatuhkan sekatan kepada mana-mana orang yang dikenal pasti mengetahui, secara langsung atau tidak langsung:

- Menyediakan sejumlah besar bahan bakar atau bekalan, menyediakan tempat berlindung, atau memudahkan transaksi atau transaksi yang signifikan untuk mengoperasi atau menyelenggara kapal atau pesawat berdasarkan Perintah Eksekutif (E.O.)²² atau UNSCR²³, yang berkaitan dengan Korea Utara, atau yang dimiliki atau dikendalikan oleh orang yang dilantik di bawah EO yang berkaitan dengan Korea Utara atau UNSCR.
- Menginsuranskan, mendaftar, mempermudah pendaftaran, atau mengekalkan insurans atau pendaftaran, kapal yang dimiliki atau dikendali oleh Pemerintah Korea Utara.
- Menjual atau memindahkan sejumlah besar kapal ke Korea Utara, kecuali yang diluluskan secara khusus oleh UNSC.
- Terlibat dalam kegiatan signifikan untuk menyewa, mengasuranskan, mendaftar, mempermudah pendaftaran, atau menyelenggarakan insurans atau pendaftaran untuk, kapal yang dimiliki, dikendali, diperintah, atau dikendali oleh rakyat Korea Utara.
- Terlibat dalam pengimportan dari atau eksport ke Korea Utara sejumlah besar batu arang, tekstil, makanan laut, besi, bijih besi, atau produk petroleum bertapis atau minyak mentah melebihi had yang ditetapkan oleh UNSC, dan yang dipersetujui oleh Amerika Syarikat.

²² Sekatan Korea Utara E.O.s termasuk E.O.s 13382, 13466, 13551, 13570, 13687, 13722, dan 13810.

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

- Terlibat dalam pengimportan dari, atau eksport atau eksport semula, barang-barang mewah Korea Utara.

Undang-undang AS juga menghendaki kerajaan AS menjatuhkan sekatan ke atas mana-mana institusi kewangan asing yang ditentukan oleh Setiausaha Perbendaharaan, setelah berunding dengan Setiausaha Negara, untuk mengetahui, pada atau setelah 18 April 2020, memberikan perkhidmatan kewangan yang signifikan kepada mana-mana orang yang ditetapkan untuk pengenaan sekatan berkaitan Korea Utara di bawah EO, UNSCR, atau Undang-Undang Peningkatan Sekatan dan Dasar Korea Utara, seperti yang dipinda. Sekatan ini boleh merangkumi sekatan aset atau sekatan ke atas koresponden atau akaun yang perlu dibayar.

Antara lain, pemerintah AS juga secara tegas menyasarkan mana-mana orang untuk dikenal pasti kerana melakukan sekurang-kurangnya satu pengeksportan penting ke atau pengimportan dari Korea Utara apa-apa barang, perkhidmatan atau teknologi, serta setiap orang yang beroperasi di industri Korea Utara tertentu, termasuk pengangkutan, perlombongan, tenaga, dan perkhidmatan kewangan.

Pihak Berkuasa PBB Mengenai Sekatan

UNSC atau Jawatankuasa 1718 boleh menetapkan untuk sasaran sekatan (pembekuan aset dan, bagi individu, larangan perjalanan) mana-mana individu atau entiti yang terlibat atau memberikan sokongan, termasuk melalui cara yang tidak sah, senjata pemusnah besar-besaran yang berkaitan dengan nuklear Korea Utara, dan program berkaitan peluru berpandu balistik, atau terlibat dalam aktiviti terlarang UNSCR.

Jawatankuasa 1718 juga boleh menetapkan kapal yang mempunyai maklumat yang menunjukkan bahawa mereka, kini atau telah, terlibat dalam kegiatan yang dilarang oleh UNSCR. Sebagai contoh, Jawatankuasa 1718, seperti yang ditetapkan oleh perenggan 12 UNSCR 2321 (2016), menunjuk kapal yang telah melakukan kegiatan terlarang, mengharuskan Negara Anggota untuk mengambil salah satu atau semua tindakan berikut: (a) bendera dirampas, (b) diarahkan ke pelabuhan yang ditentukan untuk pemeriksaan dan tindakan susulan, (c) larangan masuk pelabuhan global, dan / atau (d) pembekuan aset.

Di samping itu, apabila Negara Anggota mempunyai maklumat mengenai kapal di lautan dalam yang mempunyai alasan yang musabab untuk mempercayai bahawa kargo kapal tersebut mengandungi pembekalan, penjualan, pemindahan, atau eksport yang dilarang oleh UNSCR, dan kapal atau Negara Bendera pula tidak bekerjasama, Jawatankuasa 1718 boleh mengambil pelbagai tindakan. Sekiranya Negara Bendera kapal tidak setuju dengan pemeriksaan di lautan dalam atau tidak mengarahkan kapal untuk menuju ke pelabuhan yang sesuai untuk pemeriksaan, atau jika kapal yang bersangkutan enggan mematuhi arahan Negara Bendera untuk mengizinkan pemeriksaan di lautan dalam atau menuju ke pelabuhan seperti itu, maka Jawatankuasa 1718 boleh mengenal pasti kapal tersebut untuk pembekuan aset dan mengambil langkah-langkah lain yang dibenarkan dalam perenggan 12 UNSCR 2321. Selanjutnya, ketika Jawatankuasa 1718 mengenal pasti kapal tersebut, Negara Bendera yang bersangkutan harus segera membatalkan pendaftaran kapal itu. Mana-mana Negara yang tidak mendapat kerjasama kapal yang disyaki membawa muatan haram di lautan dalam harus segera melaporkan kepada Jawatankuasa 1718

yang berisi perincian yang relevan mengenai kejadian itu, kapal, dan Negara Bendera, yang Jawatankuasa 1718 akan terbitkan di laman webnya secara berkala.

Amalan Penipuan

Pengeksportan Batu Arang dan Pasir:

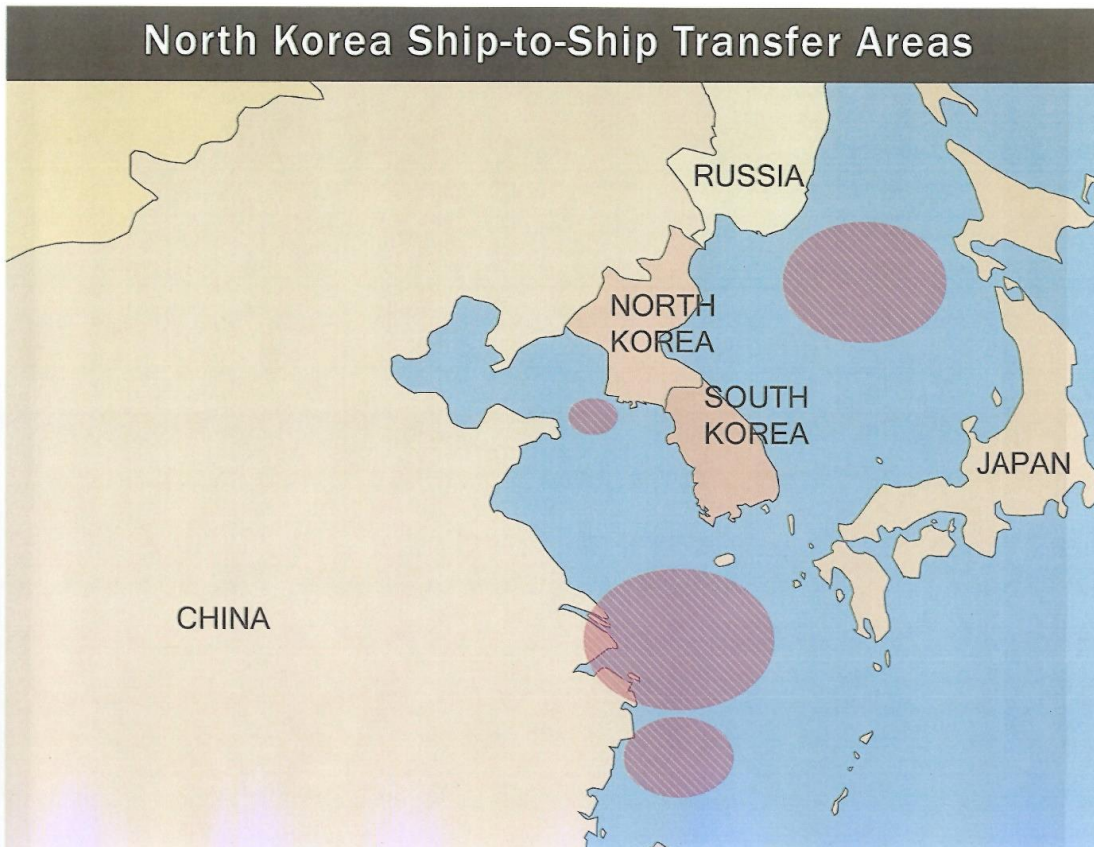
Batu Arang: Menurut Laporan Akhir Panel Pakar DPRK PBB 2020 (Laporan PoE atau Panel of Experts), Korea Utara mengeksport 3.7 juta metrik tan batu arang antara Januari dan Ogos 2019, terutama di dan sekitar wilayah Pelabuhan Ningbo-Zhoushan. Sebahagian besar eksport ini berlaku melalui pemindahan STS dari kapal yang berbendera Korea Utara ke tongkang tempatan di laut wilayah China. Tongkang bergerak sendiri, yang kemungkinan dihantar ke China, merupakan kaedah eksport batu arang Korea Utara yang kedua terbesar. Ini termasuk penghantaran langsung yang berasal dari Korea Utara ke tiga pelabuhan di Teluk Hangzhou, China.

Pasir: Sejak seawal-awalnya pada April 2019, tongkang yang bergerak sendiri yang bukan dimiliki oleh Korea Utara dan kapal kargo berbendera bukan Korea Utara telah memuatkan pasir di atau dekat Haeju (Provinsi Hwanghae), dan Sinchang (Provinsi Hamgyong Selatan), untuk dieksport ke China .

Pengimportan Petroleum Bertapis:

UNSCR 2397 mengehadkan import petroleum ke Korea Utara sehingga jumlah maksimum 500,000 tong setiap tahun. Dari Januari 2019 hingga Oktober 2019, pelabuhan Korea Utara menerima penghantaran sekurang-kurangnya 221 tangki petroleum bertapis, termasuk sekurang-kurangnya 157 penghantaran yang diperoleh dari pemindahan STS haram yang melibatkan kapal Korea Utara. Sekiranya kapal tangki ini dimuatkan sepenuhnya ketika membuat pengiriman, Korea Utara boleh mengimport 3.89 juta tong dari transaksi ini sahaja, atau lebih dari tujuh setengah kali jumlah petroleum bertapis yang dibenarkan di bawah UNSCR 2397.

Kawasan Pemindahan Kapal-ke-Kapal Korea Utara:



Pemerolehan Kapal-kapal Lama:

Menurut Laporan Terakhir Pakar Panel DPRK PBB 2020, Korea Utara memperoleh kapal-kapal lama yang diperuntukkan untuk dimusnahkan dan memasukkannya ke dalam armada kapal yang mengangkut batu arang dan barang-barang lain.

Penggunaan Tongkang Bukan untuk Kegunaan Lautan:

Menurut Laporan Akhir Panel Pakar DPRK PBB 2020, Korea Utara kadang-kadang menggunakan tongkang bukan untuk ke laut yang tidak menggunakan atau menghantar isyarat AIS untuk mengangkut barang asal Korea Utara ke China secara haram. Tongkang ini mungkin tidak selamat untuk dikendalikan di lautan.

Untuk maklumat lanjut dan keterangan tambahan mengenai teknik pengelakan sekatan yang diketahui, lihat teks utama dari "Penasihat Sekatan untuk Industri Maritim, Sektor Tenaga dan Logam, dan Komuniti yang Berkaitan", hingga "Lampiran A: Panduan dan Maklumat Tambahan untuk Membantu Usaha Pematuhan Sekatan dalam Industri Maritim" untuk amalan ketekunan wajar bagi mengatasi penyelewengan sekatan dalam industri maritim, dan untuk "[A Framework for OFAC Compliance Commitments](#)," dokumen OFAC yang menyediakan industri dengan amalan keseluruhan yang baik mengenai pematuhan sekatan.

IRAN

Bahagian ini memberikan maklumat mengenai sekatan A.S. terhadap Iran berkaitan dengan industri maritim, termasuk senarai pangkalan yang tidak menyeluruh, yang boleh dikenakan sekatan oleh kerajaan A.S. Bersama dengan dokumen lain dalam penasihat maritim global ini, lampiran ini mengemas kini dan memperluaskan panduan perkapalan berkaitan Iran yang dikeluarkan oleh Jabatan Kawalan Aset Asing Luar Negeri (OFAC) Jabatan Perbendaharaan A.S. pada 4 September 2019. Maklumat ini terkini mulai dari tarikh panduan ini, tetapi pihak berkenaan harus kerap memeriksa laman web OFAC untuk mendapatkan maklumat komprehensif mengenai program sekatan berkaitan Iran.²⁴ Dalam masa terdekat, OFAC akan mengeluarkan maklumat lebih lanjut mengenai panduan ini, termasuk berkenaan dengan senarai kapal yang dikeluarkan dalam panduan sebelum ini. OFAC menyimpan senarai orang yang dikenakan sekatan secara komprehensif, disatukan, dan boleh dicari, serta kapal yang dikenal pasti sebagai harta yang disekat, dalam Senarai Warga Negara dan Orang yang Disekat Khas (Senarai SDN).²⁵

Larangan A.S. Terhadap Aktiviti Berkaitan Iran

OFAC mentadbir dan menguatkuasakan sekatan menyeluruh dan program kerajaan untuk menyekat Iran, seperti yang dinyatakan dalam Peraturan Transaksi dan Sekatan Iran, 31 C.F.R. bahagian 560 (ITSR). ITSR melarang secara langsung dan tidak langsung kebanyakan transaksi yang melibatkan Iran atau Kerajaan Iran oleh orang A.S. atau entiti asing yang dimiliki atau dikawal oleh A.S. atau di dalam Amerika Syarikat, kecuali dibenarkan oleh OFAC atau dikecualikan daripada undang-undang. Di samping itu, ITSR menyekat harta dan kepentingan harta tanah yang ada di Amerika Syarikat, yang selepas ini diambil dari Kerajaan Iran dan diletakkan di bawah kawalan Amerika Syarikat, atau selepas ini berada dalam pemilikan atau kawalan mana-mana rakyat Amerika Syarikat, seperti yang didefinisikan dalam seksyen 560.304 ITSR, termasuk setiap entiti yang dimiliki atau dikendalikan oleh kerajaan Iran. Selanjutnya, jika tiada pengecualian yang berlaku atau mendapat izin OFAC, orang asing, termasuk institusi kewangan asing, dilarang memproses transaksi ke atau melalui Amerika Syarikat yang melanggar larangan ini, termasuk transaksi melalui akaun yang sepadan dengan A.S. untuk atau atas nama institusi kewangan Iran, orang lain yang berada di Iran, atau di mana faedah dari perkhidmatan diterima di Iran.

Pihak Berkuasa Sekatan Kerajaan A.S.

Sebagai tambahan, orang bukan A.S. - termasuk institusi kewangan asing - berisiko terdedah kepada sekatan A.S. kerana dengan sengaja memudahkan transaksi penting untuk atau memberikan sokongan material tertentu kepada rakyat Iran dalam Senarai SDN, seperti Syarikat Minyak Iran Nasional (NIOC), Syarikat Tanker Iran Nasional (NITC), dan Perkapalan Republik Islam Iran (IRISL), kecuali institusi simpanan Iran yang tidak dikenal pasti.²⁶ Pihak berkuasa ini secara amnya dikenakan pengecualian dan pengecualian tertentu, termasuk (i) pengecualian

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>.

²⁶ Lihat 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.

untuk eksport makanan, perubatan, alat perubatan, dan produk pertanian ke Iran, dan (ii) pengecualian untuk bantuan pembinaan semula dan pembangunan ekonomi untuk Afghanistan. Walaupun pengecualian atau pengabaian berlaku, transaksi tertentu yang melibatkan Kor Pengawal Revolusi Islam Iran (IRGC) atau orang lain yang dikenal pasti ada kaitan dengan sokongan Iran terhadap keganasan antarabangsa atau pemeridian senjata pemusnah besar-besaran serta alat penyampaian (untuk senjata tersebut), mereka mungkin terdedah kepada sekatan A.S.

Petroleum, Bahan Petroleum, dan Bahan Petrokimia:

Pada atau selepas 5 November 2018, orang yang dengan sengaja melakukan transaksi penting untuk pembelian, pemerolehan, penjualan, pengangkutan, atau pemasaran petroleum, produk petroleum (misalnya, petrol penerbangan, petrol motor, minyak bahan bakar sulingan), atau produk petrokimia dari Iran, dan orang-orang tertentu yang berafiliasi dengan kapal yang mengangkut minyak mentah Iran, berisiko dikenakan sekatan di bawah pihak berkuasa sekatan AS terhadap Iran, kecuali diberi pengecualian.²⁷ Untuk maklumat lebih lanjut mengenai definisi petroleum, produk petroleum, dan produk petrokimia, sila lihat Bahagian 16 E.O. 13846.

Logam dan Sektor Tambahan yang dikenal pasti dalam Ekonomi Iran:

Orang yang beroperasi di sektor besi, keluli, aluminium, atau tembaga di Iran, atau yang dengan sengaja melakukan transaksi penting untuk penjualan, pembekalan, atau pemindahan ke Iran barang atau perkhidmatan penting yang digunakan berkaitan dengan sektor tersebut atau untuk pembelian, pemerolehan, penjualan, atau pengangkutan, atau pemasaran besi, keluli, aluminium, atau tembaga dari Iran, berisiko dikenakan sekatan menurut EO 13871, kecuali mendapat pengecualian. Begitu juga, orang yang dengan sengaja menjual, membekalkan, atau memindahkan, secara langsung atau tidak langsung, ke atau dari Iran, logam berharga atau bahan tertentu, termasuk arang batu, grafit, atau logam mentah atau bahan separuh siap seperti aluminium dan keluli, berisiko dikenakan sekatan jika logam atau bahan tersebut disediakan untuk kegunaan bahagian akhir atau pengguna tertentu.²⁸ Selain itu, orang yang beroperasi dalam ekonomi Iran di sektor pembinaan, perlombongan, pembuatan, dan tekstil, atau yang dengan sengaja melakukan transaksi yang signifikan untuk penjualan, pembekalan, atau pemindahan barang atau perkhidmatan penting ke atau dari Iran yang digunakan berkaitan dengan sektor-sektor tersebut, berisiko dikenakan sekatan menurut EO 13902, kecuali mendapat pengecualian.

Industri maritim disarankan untuk mengkaji Peraturan Sekatan Iran dan Sekatan Hak Asasi Manusia, 31 C.F.R. bahagian 562, serta panduan di laman web OFAC untuk panduan tambahan mengenai ruang lingkup pihak berkuasa baru ini berkaitan dengan sektor besi, keluli, aluminium, tembaga, pembinaan, perlombongan, pembuatan, dan tekstil Iran. Yang perlu diperhatikan, tempoh penutupan aktiviti yang dijelaskan dalam E.O. 13871 tamat pada 6 Ogos 2019; tempoh untuk menyelesaikan aktiviti yang dinyatakan dalam E.O. 13902 berakhir pada 9 April 2020. Kegagalan untuk menyelesaikan, dalam jangka masa penutupan tertentu sebarang transaksi yang boleh dikenakan sekatan boleh mengakibatkan tindakan sekatan kecuali dilindungi oleh pengecualian atau mendapat pengecualian.

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

²⁸ Lihat, e.g., IFCA § 1245.

Perkhidmatan Kapal:

Orang berisiko terdedah kepada sekatan jika mereka dengan sengaja memberikan perlindungan tertentu kepada kapal Iran atau bukan kapal Iran yang mengangkut kargo, termasuk petroleum atau produk petroleum dari Iran, untuk orang Iran dalam Senarai SDN, kecuali mendapat pengecualian. Di samping itu, orang berisiko terdedah kepada sekatan jika mereka dengan sengaja memberikan perkhidmatan insurans atau mengeluarkan insurans semula kepada atau untuk orang Iran dalam Senarai SDN, termasuk IRISL, NIOC, NITC, atau kepada atau untuk mana-mana orang berkenaan dengan atau untuk kepentingan mana-mana aktiviti di sektor tenaga, perkapalan, atau pembuatan kapal Iran, yang mana sekatan AS tertentu terhadap Iran telah dikenakan, kecuali mendapat pengecualian.²⁹ Untuk panduan tambahan, sila semak Soalan Lazim OFAC di laman web OFAC.

Amalan Penipuan dalam Pengiriman

Ketika masyarakat global meningkatkan tekanannya terhadap rejim Iran, beberapa orang yang berkaitan dengan industri perkapalan petroleum terus menerapkan praktik menipu untuk memudahkan transaksi Iran. Seperti yang dibuktikan dan dikenal pasti oleh Perbendaharaan A.S. dan tindakan yang diambil oleh rakan kongsi di seluruh dunia, pelaku, seperti IRGC-QF Iran, cuba menghindari sekatan A.S. dengan menyembunyikan asal, tujuan, dan penerima penghantaran minyak. Perhatikan bahawa penggunaan taktik menipu tersebut tidaklah unik bagi Iran dan juga industri petroleum Iran.

Lihat teks utama "Panduan Sekatan untuk Industri Maritim, Sektor Tenaga dan Logam, dan Komuniti Berkaitan" untuk keterangan teknik pengelakan sekatan yang diketahui, ke "Lampiran A: Panduan dan Informasi Tambahan untuk Membantu Usaha Pematuhan Sekatan dalam Industri Maritim "Untuk amalan ketekunan wajar yang sesuai bagi melawan penghindaran sekatan dalam industri perkapalan, dan untuk "[A Framework for OFAC Compliance Commitments](#)," dokumen yang disediakan oleh OFAC yang memberi panduan kepada industri mengenai amalan yang baik mengenai pematuhan sekatan.

²⁹ Lihat, e.g., IFCA § 1246.

SYRIA

Bahagian ini memberikan maklumat mengenai sekatan A.S. yang berkaitan dengan Syria mengenai industri maritim, termasuk senarai pangkalan yang tidak menyeluruh, yang boleh dikenakan sekatan oleh kerajaan A.S. Bersama dengan dokumen lain dalam panduan maritim global ini, lampiran ini dikemas kini dan diperluas, termasuk panduan perkapalan berkaitan Syria yang dikeluarkan oleh Jabatan Kawalan Aset Asing (OFAC) Jabatan Perbendaharaan A.S. pada 20 November 2018 dan 25 Mac 2019. Maklumat ini terkini pada tarikh panduan ini, tetapi pihak berkenaan harus kerap memeriksa laman web OFAC untuk mendapatkan maklumat yang komprehensif mengenai program sekatan berkaitan Syria. Dalam masa terdekat, OFAC akan mengeluarkan maklumat lebih lanjut mengenai panduan ini, termasuk berkenaan dengan senarai kapal yang dikeluarkan dalam panduan sebelum ini. OFAC menyimpan, menggabungkan senarai orang yang dikenakan sekatan yang boleh dicari, serta kapal yang dikenal pasti sebagai harta yang disekat, dalam Senarai Warga Negara dan Orang yang Disekat (Senarai SDN).

Kelakuan Dilarang oleh Kerajaan A.S. berkaitan dengan Syria

Amerika Syarikat secara amnya melarang transaksi oleh rakyat A.S. atau di dalam Amerika Syarikat yang, secara langsung atau tidak langsung, melibatkan Kerajaan Syria, atau entiti lain yang dikenakan sekatan di bawah Peraturan-Peraturan Sekatan Syria, 31 C.F.R. Bahagian 542. Istilah Pemerintahan Syria meliputi: (a) negara dan Pemerintah Republik Arab Syria, serta setiap bahagian politik, agensi, atau instrumennya, termasuk Bank Pusat Syria; (b) mana-mana entiti yang dimiliki atau dikendalikan, secara langsung atau tidak langsung, di atas, termasuk mana-mana syarikat, perkongsian, persatuan, atau entiti lain di mana Pemerintah Syria memiliki kepentingan 50 persen atau lebih atau kepentingan pengendali, dan mana-mana entiti yang sebaliknya dikendalikan oleh pemerintah itu; (c) mana-mana orang yang, atau telah, bertindak atau mengaku bertindak, secara langsung atau tidak langsung, untuk atau bagi pihak mana-mana perkara di atas; dan (d) mana-mana orang lain yang ditentukan oleh OFAC untuk dimasukkan dalam (a) hingga (c).

Amerika Syarikat juga melarang pengimportan petroleum atau produk petroleum asal Syria ke Amerika Syarikat dan sebarang urusan niaga, atau berkaitan dengan, petroleum atau produk petroleum yang berasal dari Syria oleh rakyat Amerika Syarikat atau pengelolaan berikutnya, menurut E.O. 13582.

Selain itu, Amerika Syarikat memahami bahawa kerana persekitaran yang kompleks dan keadaan yang sentiasa berubah di Syria, pelaku haram lain masih beroperasi di sektor maritim, termasuk orang yang berkaitan dengan keganasan dan aktiviti yang berkaitan dengan Iran atau Rusia.³⁰

³⁰ Untuk maklumat tambahan mengenai larangan OFAC melawan keganasan, Iran, atau Rusia sila lihat <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Pages/default.aspx>

Risiko Sekatan dan Pihak Berkuasa A.S. Berkaitan Sekatan Terhadap Syria

Undang-undang A.S. memperuntukkan sekatan mandatori terhadap orang asing yang dikenal pasti dengan secara sengaja memberikan sokongan kewangan, material, atau teknologi kepada, atau dengan sengaja melakukan transaksi yang signifikan dengan kerajaan Syria; atau dengan sengaja menjual atau memberikan barang, perkhidmatan, teknologi, maklumat, atau sokongan lain yang penting yang secara menyerlah memudahkan pengedaran atau perkembangan pengeluaran domestik gas asli, minyak, atau produk petroleum kerajaan Syria. Ini termasuk entiti atau individu yang menghantar atau membiayai penghantaran petroleum kepada kerajaan Syria atau entiti milik kerajaan, seperti Syarikat Syria untuk Pengangkutan Minyak atau Syarikat Penapisan Banias yang ditetapkan oleh kerajaan A.S.

Penipuan dalam Pengiriman

Amerika Syarikat komited untuk mempertanggungjawabkan kerajaan Syria, di bawah rejim Bashar al-Assad, dan mereka yang terus menyokong mereka, atas kekejaman dan pembunuhan orang awam Syria. Untuk tujuan ini, rangkaian bekalan dan pengiriman yang berkaitan dengan petroleum menimbulkan risiko sekatan yang besar bagi mereka dalam industri maritim. Negara-negara seperti Iran dan Rusia telah terlibat dalam usaha memberikan petroleum dan barang-barang lain kepada Kerajaan Syria. Sehubungan dengan aktiviti ini, pada bulan September 2019, OFAC mengenakan sekatan ke atas Maritime Assistance LLC dan tiga individu kerana mengendali penjualan dan penghantaran bahan bakar jet kepada pasukan tentera Rusia yang beroperasi di Banias, Syria. Secara berasingan, pada bulan November 2018, OFAC melarang entiti sektor swasta dan awam Iran dan Rusia yang terlibat dalam rancangan untuk mendapatkan minyak Iran untuk kegunaan Syria. Skim ini menggunakan pembayaran secara 'off-set' di mana penjualan dan penghantaran minyak Iran ke Syria meraih ratusan juta dolar bagi kumpulan proksi keganasan Iran, termasuk Hizballah, HAMAS, dan IRGC-QF.

Untuk perincian dan keterangan tambahan mengenai teknik pengelakan sekatan yang diketahui, lihat teks utama dari "Panduan Sekatan untuk Industri Maritim, Sektor Tenaga dan Logam, dan Komuniti yang Berkaitan", hingga "Lampiran A: Panduan dan Maklumat Tambahan untuk Membantu Usaha Pematuhan Sekatan dalam Industri Maritim "untuk amalan ketekunan wajar yang baik bagi menangani penghindaran sekatan dalam industri perkapalan, dan untuk "[A Framework for OFAC Compliance Commitments](#)," dokumen yang disediakan oleh OFAC yang menyediakan industri dengan amalan keseluruhan yang baik mengenai pematuhan sekatan.