



Министерство финансов

Государственный департамент

Береговая охрана США

Информационный бюллетень по вопросам санкций для отрасли морского судоходства, топливно-энергетического и металлургического секторов, а также связанных с ними групп

Дата выпуска: 14 мая 2020 г.

Заголовок: Рекомендации по противодействию практике незаконных морских перевозок и уклонения от санкций

Государственный департамент США, Управление по контролю за иностранными активами (OFAC) Министерства финансов США и Береговая охрана США выпускают настоящий информационный бюллетень с целью предоставить лицам, занимающимся бизнесом или участвующим в коммерческих операциях, связанных с морским судоходством, а также топливно-энергетическим и металлургическим секторами, дополнительную информацию и средства для противодействия имеющимся и новым тенденциям в области незаконных перевозок и уклонения от санкций. Настоящий бюллетень отражает твердую решимость правительства США работать с частным сектором в рамках борьбы с уклонением от санкций, контрабандой, преступной деятельностью, содействием террористической деятельности, а также распространением оружия массового поражения (ОМП) с акцентом на Иран, Северную Корею и Сирию. Вкпне с Приложениями А и В в настоящем бюллетене обновляются и расширяются информационные бюллетени по морским перевозкам в связи с Северной Кореей, опубликованные OFAC 23 февраля 2018 г. и 21 марта 2019 г.; бюллетень OFAC по морским перевозкам в связи с Ираном от 4 сентября 2019 г.; и бюллетени по морским перевозкам в связи с Сирией от 20 ноября 2018 г. и 25 марта 2019 г. Позднее OFAC может опубликовать дополнительные дополнения к настоящему бюллетеню, в том числе касающиеся перечней судов, упоминания о которых встречались в разных бюллетенях по морским перевозкам.

В настоящем бюллетене рассматриваются риски применительно к санкциям, а также содержится информация о типичных методах обмана при морских перевозках и об общих подходах полезных при дальнейшей доработке политики и процедур в плане должной осмотрительности и соблюдения санкций. Его цель заключается главным образом в предоставлении рекомендаций следующим лицам: судовладельцам, судовым менеджерам, эксплуатантам, брокерам, снабженцам, национальным морским регистром, операторам портов, пароходствам, экспедиторам, поставщикам услуг по классификации судов, торговцам сырьевыми товарами, страховым компаниям и

финансовым учреждениям.^{1,2} Настоящий бюллетень включает как обновленную информацию о мошеннических приемах, которые используются для уклонения от санкций, так и о правилах и процедурах, вопрос о применении которых в рамках основанной на рисках программы соблюдения санкций следовало бы рассмотреть юридическим лицам, действующим в конкретных перечисленных выше секторах морских перевозок.

Крайне важно, чтобы организации частного сектора должным образом оценили свои риски, связанные с санкциями, и, при необходимости, внедрили меры контроля для их соблюдения с целью закрыть выявленные пробелы в своих программах соблюдения нормативных требований. Это особенно важно при осуществлении деятельности вблизи зон или в зонах, которые, как установлено ими, являются особо рискованными; сюда могут входить районы, часто используемые для связанной с транспортом деятельности, которая может потенциально подвергнуться санкциям. Соединенные Штаты также призывают юридических и физических лиц, участвующих в торговых цепочках поставок по линии топливно-энергетического и металлургического секторов, включая торговлю сырой нефтью, нефтепродуктами и продукцией нефтехимии, сталью, железом, алюминием, медью, песком и углем, изучить настоящий бюллетень и принять соответствующие меры, которые сочтены необходимыми или целесообразными.

Обманные практики грузоперевозок

Морские перевозки задействованы примерно в 90 процентах мировой торговли. Злонамеренные стороны постоянно изыскивают новые способы, позволяющие использовать мировые цепочки поставок для собственной выгоды. В приведенном ниже перечне, хотя он и не является исчерпывающим, кратко описываются несколько тактических приемов, используемых для подпадающей под санкции или незаконной морской торговли, связанной с Ираном, Северной Кореей и Сирией. Мы рекомендуем лицам, осуществляющим транспортировку или торговлю, связанную с морскими перевозками, и далее проявлять бдительность на предмет описанных ниже тактических приемов, чтобы ограничить риск участия в подпадающей под санкции или незаконной деятельности, а также рекомендуем им проявлять повышенную осмотрительность в отношении грузов, которые проходят через определенные ими зоны повышенного риска.

1) Отключение системы автоматического опознавания (AIS) на судах или манипулирование таковой

AIS – предписанная международными нормами система, которая передает идентификационные данные судна, а также данные о его курсе и положении по высокочастотной радиосвязи. Согласно Международной конвенции по охране человеческой

¹ Хотя в настоящем бюллетене, главным образом, рассматриваются риски применительно к санкциям, финансовым учреждениям США также следует учитывать, что в соответствии с требованиями к подаче донесений о подозрительной деятельности, закрепленными в десятой главе 31-го тома Свода федеральных нормативных актов США (*31 CFR Chapter X*), если финансовое учреждение знает, подозревает или имеет основания подозревать, что конкретная сделка не имеет коммерческой или очевидной законной цели или не относится к категории сделок, которые, согласно обычным ожиданиям, осуществлялись бы конкретным клиентом, и финансовому учреждению не известны никакие разумные объяснения данной сделки по рассмотрении всех имеющихся фактов, включая предысторию и возможную цель сделки, то финансовое учреждение должно подать Донесение о подозрительной деятельности (SAR). См. 31 CFR §§ 1020.320, 1021.320, 1022.320, 1023.320, 1024.320, 1025.320, 1026.320, 1029.320, и 1030.320.

² Изложенные в настоящем документе рекомендации не претендуют на всеобъемлющий охват, на установление требований согласно законодательству США, а также на рассмотрение каких-либо конкретных требований в соответствии с применимыми законами или нормативными актами, и не должны трактоваться как таковые.

жизни на море (SOLAS) *требуется*, чтобы определенные классы судов, совершающих международные рейсы, за немногочисленными исключениями, имели постоянно включенную систему AIS. Хотя вопросы безопасности могут время от времени приводить к правомерному отключению передатчиков AIS, и неудовлетворительное качество передаваемого сигнала может быть вызвано иными причинами, осуществляющие незаконную деятельность суда могут преднамеренно отключать транспондеры AIS или манипулировать передаваемыми данными с целью замаскировать свои перемещения. Практика манипуляции данными AIS, которая называется «спуфинг», позволяет судам передавать иное наименование, номер Международной морской организации (ИМО) (уникальный код идентификации судна из семи цифр), Идентификационный номер морской подвижной службы (MMSI) или иную идентифицирующую информацию. За счет такой тактики можно также скрыть следующий порт захода судна или иную информацию о его рейсе.

2) **Физическое изменение идентификационных данных судна**

Пассажирские суда валовым тоннажем (GT) от 100 тонн и выше, а также грузовые суда от 300 GT и выше обязаны указывать на видном месте свое наименование и номер ИМО на корпусе или надстройке судна. Присвоенный судну номер ИМО должен быть постоянным вне зависимости от смены собственника или наименования судна. Суда, участвующие в незаконной деятельности, зачастую закрашивают название судна и номер ИМО с целью скрыть свою принадлежность и представить себя в качестве другого судна.

3) **Фальсификация документов о грузе и судне**

Полная и точная отгрузочная документация имеет критически важное значение в обеспечении того, чтобы все стороны сделки понимали, какие юридические лица, получатели, товары и суда задействованы в конкретной отгрузке. Коносаменты, сертификаты происхождения, счета-фактуры, упаковочные ведомости, страховые документы и перечни последних портов захода представляют собой примеры документации, которая, как правило, сопровождает операцию морской перевозки. Власти установили, что уклоняющиеся от санкций лица фальсифицируют отгрузочную документацию в отношении продуктов нефтехимии, нефти и нефтепродуктов, а также металлов (стали и железа) или песка с целью скрыть их происхождение. Фальсификация некоторых документов (включая документы таможенного и экспортного контроля) незаконна в большинстве стран, а нарушения могут стать основаниями для задержания груза, пока его содержание не будет подтверждено. Кроме того, лицам, осуществляющим перевозку или торговлю с использованием сектора морских перевозок, рекомендуется при необходимости проводить комплексную проверку документов, указывающих или позволяющих предполагать, что груз происходит из установленной зоны повышенного риска в плане уклонения от санкций, несмотря на заявленное место происхождения с низким уровнем риска.

4) **Перегрузка с судна на судно (перевалка STS)**

Хотя перегрузка с судна на судно (перевалка груза между судами в море) может преследовать законные цели, перевалка STS, особенно ночью либо в установленных зонах повышенного риска в плане уклонения от санкций или иной незаконной деятельности, зачастую используется для уклонения от санкций за счет сокрытия происхождения или пункта назначения скрытно перегружаемой нефти, угля или иных материалов.

5) **Необычные маршруты**

Злонамеренные стороны могут попытаться скрыть конечный пункт назначения или происхождения груза либо личность его получателя, используя не прямые маршруты, внеплановые обходы либо транзит или же перевалку груза через третьи страны. Хотя транзит и перевалка широко распространены в глобальных перевозках товаров, организациям частного сектора, в том числе компаниям по управлению национальными морскими регистрами, операторам портов, ассоциациям морских перевозок, судовладельцам, а также фрахтователям, капитанам судов и компаниям по набору экипажа рекомендуется в соответствующих случаях тщательно изучать маршруты и пункты назначения, отличающиеся от обычной практики бизнеса.

6) Хождение под чужими флагами и частая смена флагов

Злонамеренные стороны могут фальсифицировать флаг своих судов, чтобы замаскировать незаконную торговлю. Они могут также неоднократно регистрировать судно в новых государствах флага (смена флага), чтобы избежать обнаружения. Рекомендуем частному сектору иметь в виду и докладывать в компетентные органы обо всех случаях, когда судовладелец или управляющий продолжает использовать флаг какой-либо страны после вывода судна из регистра (т.е. после «снятия с регистрации»), о случаях, когда судно претендует на флаг конкретной страны в отсутствие надлежащего разрешения, а также о ситуациях, когда судно за короткий период времени неоднократно меняет флаги подозрительным образом, что соответствует частой смене флагов. Конкретные меры для различных сегментов частного сектора приведены в отраслевых рекомендациях и в Приложении А к настоящему бюллетеню.

7) Сложная структура собственности или управления

Глобальные морские перевозки сложны по своей сути и сопряжены со множеством актов взаимодействия с организациями как государственного, так и частного сектора. Злонамеренные стороны пытаются воспользоваться этой сложностью, применяя сложные структуры бизнеса, в том числе структуры с использованием компаний-пустышек и/или нескольких уровней собственности и управления, для сокрытия конечного бенефициарного собственника груза или сырьевых товаров, с целью избежать санкций или иных правоприменительных действий, а также по иным причинам. Злонамеренные стороны также могут прибегнуть к схеме смены собственников или руководства компании, или к смене управленческих компаний, используемых в силу Международного кодекса по управлению безопасностью (ISM Code). Если организации частного сектора неспособны обоснованным образом выявить подлинные стороны, заинтересованные в конкретной сделке, им рекомендуется рассмотреть вопрос о проведении дополнительной проверки в порядке надлежащей осмотрительности с целью обеспечить, что сделка не подпадает под санкции и не является незаконной.

Практические меры общего характера для эффективного выявления уклонения от санкций

По мере того, как участники отрасли внедряют надлежащие программы должной осмотрительности и соблюдения нормативных требований исходя из проведенной ими оценки рисков, мы рекомендуем им постоянно внедрять практические приемы бизнеса с целью реагирования на тревожные сигналы и иные аномалии, которые могут указывать на незаконное или подпадающее под санкции поведение. Ниже описаны конкретные практические меры, которые могут оказаться полезными при более эффективном выявлении потенциального уклонения от санкций. Однако они не претендуют на всеобъемлющий характер, на установление конкретных требований согласно законодательству США, или на иное рассмотрение каких-либо

конкретных требований в соответствии с применимыми законами или нормативными актами, и не должны трактоваться как таковые.

1) Институциональное закрепление программ по соблюдению санкций

Рекомендуем организациям частного сектора в соответствующих случаях оценивать свои риски в плане санкций, внедрять программы соблюдения санкций и надлежащей осмотрительности, а также проводить обучение персонала и предоставлять работникам ресурсы для наилучшей реализации этих программ. Юридическим лицам следует рассмотреть вопрос о взаимодействии со своими контрагентами, партнерами, дочерними предприятиями и аффилированными лицами, чтобы изложить свои ожидания по соблюдению правовых норм сообразно применимым местным требованиям.

В соответствующих случаях к организациям частного сектора по-прежнему обращен призыв по развитию, внедрению и соблюдению стандартных письменных правил соблюдения требований в производственной деятельности, а также процедур, стандартов поведения и защитных мероприятий. Этими программами может устанавливаться, что участие в подпадающих под санкции действиях является основанием для немедленного прекращения коммерческих или трудовых отношений, или же там может содержаться определение о внедрении соответствующих мер контроля, адекватным образом снижающих потенциальные риски в связи с этой деятельностью. Более того, согласно оптимальной практике соблюдения правовых норм, работников, раскрывающих факты незаконного поведения, защищают от возмездия, при этом существует механизм конфиденциального информирования о подозреваемой или фактической незаконной или подпадающей под санкции деятельности. В соответствующих случаях организациям частного сектора стоит обеспечить регулярную проверку своих программ соблюдения санкций силами квалифицированных третьих лиц в порядке непрерывного усовершенствования.

Кроме того, программами соблюдения санкций может предусматриваться взаимодействие с контрагентами, включая, помимо прочего, судовладельцев, управляющих, фрахтователей и эксплуатантов судов, с расчетом на наличие у них адекватных и надлежащих правил соблюдения правовых норм в ответ на проведенную ими внутреннюю оценку рисков. В дополнение к самостоятельному выполнению такой работы и в соответствующих случаях организациям частного сектора рекомендуется донести до своих контрагентов ожидания, согласно которым они будут: 1) вести свою деятельность в порядке, не нарушающем санкций США и, сообразно обстоятельствам, санкций Организации Объединенных Наций (ООН); 2) иметь достаточно ресурсов, чтобы обеспечить исполнение и соблюдение собственной политики по вопросам санкций собственным персоналом, например, напрямую нанятыми работниками, подрядчиками и штатными сотрудниками; 3) обеспечивать соблюдение соответствующих правил дочерними предприятиями и, сообразно обстоятельствам, аффилированными лицами; 4) иметь надлежащие механизмы контроля для мониторинга AIS; 5) иметь механизмы контроля для проверки, оценки, погрузки и разгрузки грузов в установленных ими зонах повышенного риска; 6) иметь механизмы контроля для оценки, при необходимости, коносаментов на предмет подлинности; и 7) иметь механизмы контроля в соответствии с настоящим информационным бюллетенем.

2) Внедрение передовых практических методов и договорных требований в связи с AIS

Манипуляция и нарушение работы этой системы могут указывать на возможно незаконную или подпадающую под санкции деятельность. Организациям отрасли морского транспорта следовало бы, исходя из проведенной ими оценки рисков, рассмотреть вопрос об изучении

истории конкретного судна с целью выявить предшествующие случаи манипуляций системой AIS, а также отслеживать манипуляции с системой AIS и ее отключение в период нахождения груза в рейсе. В соответствующих случаях участникам отрасли морских перевозок, национальным морским регистрам, а также другим организациям частного сектора, включая страховые компании и финансовые учреждения, ведущие бизнес с судовладельцами, фрахтователями и управляющими судами, рекомендуется обеспечивать постоянную передачу сигнала AIS на протяжении всего срока осуществления сделки в соответствии с SOLAS, особенно в установленных зонах повышенного риска уклонения от санкций.

Частным отраслям, включая перечисленные в Приложении А, рекомендуется перед заключением новых контрактов с привлечением проблемных судов или при ведении текущего бизнеса изучать признаки и сообщения о манипулировании транспондерами AIS. Финансовые учреждения могут и далее оценивать эту деятельность в рамках основанного на рисках подхода и, в соответствующих случаях, внедрять соответствующие меры контроля за своими клиентами из отрасли морских перевозок, особенно за клиентами, которые имеют в собственности, эксплуатируют и/или обслуживают суда, работающие в установленных зонах повышенного риска уклонения от санкций. Поставщикам услуг рекомендуется рассмотреть внесение в контракты изменений, сделав отключение AIS или манипуляцию этой системой по неправомерным причинам основанием для расторжения контрактов или для проведения расследования, способного привести к прекращению оказания услуг или к расторжению контрактов при выявлении незаконной или подпадающей под санкции деятельности. Кроме того, сторонам можно было бы рассмотреть вопрос о внесении в договоры формулировок, запрещающих перевалку груза на клиентские суда, которые не передают сигналов AIS в соответствии с SOLAS или имеют историю применения AIS, указывающую на манипуляцию этой системой или прекращение передачи сигнала по неправомерным причинам.

Кроме того, контрольным органам из государства расположения порта и службам управления движением судов рекомендуется подтвердить требования о постоянной передаче данных AIS для танкеров и контейнерных сухогрузов, пребывающих в их юрисдикции и отходящих отсюда. Если судно не может отчитаться об истории применения AIS в соответствии с SOLAS, то портовым властям рекомендуется рассмотреть вопрос об изучении исходной деятельности с целью убедиться, что она не подпадает под санкции и не является неправомерной на иных основаниях. При установлении неправомерной деятельности портовым властям рекомендуется рассмотреть вопрос о наложении на такое судно запрета на заход в свои порты или же принять иные надлежащие меры.

3) Отслеживание судов на всем протяжении транзакции

В соответствующих случаях, сообразно проведенной ими оценке рисков, судовладельцам, управляющим судами и чартерным компаниям рекомендуется постоянно контролировать суда, включая переданные в лизинг третьим лицам. Сюда может входить дополнение системы AIS Системой дальнейшей идентификации и контроля за местоположением судов (LRIT), а также получение периодических сигналов LRIT на частоте, которая определяется согласно выполненной этой организацией оценке рисков. Портовым властям из зон, представляющих повышенный риск нарушения санкций, имеет смысл рассмотреть вопрос о мониторинге судов в зонах их эксплуатации с использованием LRIT в качестве стратегии снижения риска. Судовладельцам и управляющим судами имеет смысл задуматься о повышении осведомленности о типичных обманных приемах со стороны эксплуатантов судов, осуществляющих перегрузку товара в порядке STS в установленных зонах повышенного риска. Перед любой такой перевалкой эксплуатантам судов следовало бы рассмотреть вопрос о подтверждении наименования, номера IMO и флага другого судна, а также убедиться, что

оно на тот момент передает данные AIS. В рамках работы по выявлению тревожных сигналов представители отрасли могли бы также задуматься о выявлении ситуаций, при которых право собственности на судно передается между компаниями, которые контролируются тем же бенефициарным собственником, в отсутствие четко выраженной обоснованной цели такого переоформления.

4) Знай своего клиента и контрагента

Администрациям национальных морских регистров, страховым компаниям, финансовым учреждениям, управляющим и фрахтователям следует и далее, сообразно обстоятельствам, проявлять должную осмотрительность с учетом рисков. Такая должная осмотрительность может включать учет имен, номеров паспортов и удостоверений личности, адресов, телефонных номеров, адресов электронной почты и копий удостоверений личности с фотографией бенефициарного собственника или собственников каждого клиента. Например, если юридическое лицо желает зарегистрировать судно под конкретным флагом или оформить страховку либо профинансировать судно, то каждая из этих сторон могла бы запросить документацию о конечном бенефициарном собственнике или собственниках судна и, сообразно обстоятельствам, и с учетом рисков, постараться сверить ее с указанной выше документацией.

5) Осуществление должной осмотрительности в отношении цепочки снабжения

В соответствующих случаях экспортерам и организациям из цепочки снабжения на морском транспорте рекомендуется проводить в порядке надлежащей осмотрительности адекватные проверки с целью убедиться в том, что получатели и контрагенты сделки не отгружали и не получали сырьевые товары, которые могут привести к введению санкций, включая иранскую нефть или уголь из Северной Кореи. Им также стоит подумать о мерах контроля, позволяющих проверить происхождение и получателя применительно к судам, осуществляющим перевалку типа STS, особенно в зонах повышенного риска. При необходимости им следует рассмотреть вопрос о том, чтобы (если это применимо) запрашивать копии экспортных лицензий, а также полную и точную отгрузочную документацию, включая коносаменты с указанием происхождения или пункта назначения груза.

В соответствующих случаях морским организациям из частного сектора рекомендуется изучать реквизиты соответствующего рейса, включая судно, груз, происхождение, пункт назначения и стороны сделки. В частности, а также в соответствии с проводимой ими внутренней оценкой рисков, сторонам рекомендуется изучить соответствующие документы с целью продемонстрировать, что соответствующие товары были доставлены в указанный в документации порт, а не уведены на сторону в рамках противозаконной схемы или уклонения от санкций.

6) Формулировки договоров

Участникам отрасли рекомендуется учитывать этот передовой опыт при составлении контрактов, относящихся к коммерческой торговле, финансовым и иным деловыми отношениям в отрасли морских перевозок.

7) Обмен информацией в рамках отрасли

Успешные программы по соблюдению санкций часто полагаются на повышение осведомленности о вызовах, угрозах и мерах по снижению рисков в масштабах всей отрасли. Государственный департамент, OFAC и Береговая охрана США рекомендуют отраслевым группам призвать своих членов к предоставлению соответствующей информации и к широкому обмену таковой с партнерами, другими членами и коллегами при соблюдении применимых законов и нормативных актов. Например, когда клубная компания по защите интересов и взаимному страхованию судовладельцев (P&I) получает сведения о противозаконной или подпадающей под санкции деятельности либо о новых тактических приемах при уклонении от санкций, она могла бы задуматься об уведомлении, с учетом обстоятельств, других клубов P&I, при необходимости удалив персонально идентифицируемую информацию, обмен которой с третьими лицами не допускается. Аналогичным образом, судовладельцам и клубам рекомендуется обмениваться информацией с финансовой отраслью, при возможности работы, в требуемых случаях, через компетентные органы, а административным органам государства флага следует регулярно передавать информацию в ИМО, а также сторонам Пакта об обмене регистровой информацией.

Дополнительные ресурсы

Что касается дополнительных ресурсов, сторонам рекомендуется изучить ранее выпущенные руководства OFAC и ООН по данной тематике.³ Для получения новых данных OFAC о санкциях Соединенные Штаты призывают все заинтересованные стороны зарегистрироваться по адресу: https://public.govdelivery.com/accounts/USTREAS/subscriber/new?topic_id=USTREAS_61. Они могут также зарегистрироваться для получения регулярных обновлений от Управления по противодействию угрозам посредством финансов и санкций при Государственном департаменте по адресу: <https://www.state.gov/subscribe-to-sanctions-alerts/> или связаться с этим учреждением по адресу электронной почты: sanctions@state.gov.⁴

При возникновении дополнительных вопросов или опасений, связанных с нормативными актами и требованиями OFAC касательно санкций, в том числе для раскрытия информации о возможном нарушении санкций США, просим воспользоваться горячей линией OFAC по соблюдению правовых норм по телефону 1-800-540-6322 или электронной почте: OFAC_Feedback@treasury.gov. Стороны также могут подать запрос о получении конкретной лицензии OFAC на сайте этой организации по адресу: <https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>.

С целью поддержать международные усилия по осуществлению санкций СБ ООН в отношении Северной Кореи, реализуемая Государственным департаментом США Программа «Вознаграждения за правосудие» (RFJ) предлагает вознаграждение в размере до 5 миллионов долларов за информацию, приведшую к ликвидации финансовых механизмов лиц, осуществляющих некоторые виды деятельности в поддержку Северной Кореи и ее попыток ухода из-под санкций, включая незаконную деятельность в сфере морских перевозок, легализацию денежных средств, кибер-преступления и распространение ОМУ. За дополнительной информацией или для передачи сведений обращайтесь на сайт https://rewardsforjustice.net/english/about-rfj/north_korea.html.

Программа RFJ также предлагает вознаграждение в размере до 15 миллионов долларов за информацию, приведшую к нарушению финансовых механизмов иранского Корпуса стражей

³ Соблюдение санкций СБ ООН в секторе морских перевозок, январь 2015 г. <<https://undocs.org/S/2015/28>>.

⁴ Интернет-сайт данного Управления располагается по адресу: <<https://www.state.gov/economic-sanctions-policy-and-implementation/>>.

исламской революции (КСИР) и его филиалов, включая подразделение «Аль-Кудс» в составе КСИР (КСИР-АК). КСИР, который внесен в особый список всемирных террористических организаций и в апреле 2019 г. был признан правительством США зарубежной террористической организацией, финансировал множество терактов и террористическую деятельность во всем мире. КСИР-АК поддерживает террористические операции за пределами Ирана, действуя через группы боевиков, включая «Хезболлу» и «Хамас». За дополнительной информацией или для передачи сведений обращайтесь на сайт <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

Для проверки номеров ИМО вы можете обратиться к базе данных номеров ИМО, которую эта организация ведет по адресу: <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>. С сообщениями о снятии судна с регистрации или об иных действиях просим напрямую обращаться в ИМО (или к частным структурам, назначенным решением ИМО для обновления базы данных ИМО по указанию ИМО).



Министерство финансов

Государственный департамент

Береговая охрана США

ПРИЛОЖЕНИЕ А: Дополнительные руководства и информация в содействие усилиям по соблюдению санкций на морском транспорте

Государственный департамент США, Управление по контролю за иностранными активами (OFAC) Министерства финансов США и Береговая охрана США настоятельно призывают лиц, на которых распространяется юрисдикция США, а также иностранных лиц, осуществляющих сделки с Соединенными Штатами, с американскими лицами, или при участии таковых, применять основанный на рисках подход к соблюдению санкций. Данный подход может включать разработку, внедрение и регулярное обновление программы соблюдения санкций применительно к конкретным бизнес-моделям таких лиц. Хотя программа соблюдения санкций на основе рисков будет зависеть от различных факторов – в том числе от масштаба и сложности структуры компании, продуктов и услуг, клиентов и контрагентов, а также от географического расположения – каждая реализуемая программа должна основываться по крайней мере на пяти важнейших компонентах соблюдения правовых норм (комплаенса) и включать эти компоненты:

(1) приверженность руководства; (2) оценка рисков; (3) меры внутреннего контроля; (4) проверки и аудит; а также (5) обучение персонала. Подробнее см. в документе [Основы обязательств по соблюдению нормативных требований OFAC.](#)

Ниже приводятся дополнительные руководства и информация, предназначенные в помощь организациям, связанным с индустрией морских перевозок, при разработке и внедрении действенной программы соблюдения санкций с учетом пяти этих элементов. В частности, в настоящем приложении приводятся подробные руководства и информация в интересах:

- компаний морского страхования – страница 12;
- управляющих национальными морскими регистрами – страница 14;
- контрольных органов государства расположения порта – страница 17;
- ассоциаций отрасли морского транспорта – страница 19;
- региональных и глобальных компаний по торговле сырьевыми товарами, снабженческих и брокерских компаний – страница 20
- финансовых учреждений – страница 22;
- судовладельцев, эксплуатантов и фрахтователей судов – страница 23;
- классификационных обществ – страница 26;
- капитанов судов – страница 28; и
- круинговых компаний – страница 29.

Каждой организации следует оценить собственные риски и внедрить указанные в настоящем наставлении элементы как она сочтет уместным.⁵

⁵ Настоящее руководство не претендует на и не должно толковаться как имеющее всеобъемлющий охват или устанавливающее требования в соответствии с законодательством США либо на иных основаниях описывающее какие-либо конкретные требования согласно применимому праву. Его единственная цель заключается в предоставлении действующим компаниям из отрасли морских перевозок информации, которую им следовало бы учитывать при оценке своей потенциальной подверженности санкциям в рамках основанной на рисках программы соблюдения правовых норм (комплаенса).

Руководство для компаний морского страхования

Компаниям морского страхования имеет смысл рассмотреть вопрос о внедрении, сообразно обстоятельствам, следующих методов предосторожности при оценке и снижении санкционных рисков.

- Мониторинг данных, передаваемых Системой автоматического опознавания (AIS), и расследование следующих случаев с участием застрахованного судна: любые значительные периоды времени без передачи данных, которые противоречат Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS); проход судна с подозрительными отступлениями от маршрута (т.е., с изменениями маршрута, которые, по всей видимости, не обоснованы законными причинами, т.е. опасными портами, экстремальными погодными условиями или чрезвычайными обстоятельствами); картина отключения системы AIS в нарушение требований SOLAS; а также участие в перегрузке на суда или с судов, которые не передают данные AIS в соответствии с SOLAS.
- Внедрение в работу перед принятием страхового покрытия и в работу по выставлению страховых требований процедур надлежащей осмотрительности с оценкой истории использования системы AIS судами, занятыми потенциально противозаконной деятельностью и эксплуатируемыми в установленных зонах с повышенным риском уклонения от санкций, причем оба эти признака могут указывать на возможное участие в незаконной деятельности и могут потребовать дальнейшего расследования рейса, фрахта и собственников такого судна, а также иных факторов.
- Обеспечение того, чтобы страховые компании, предоставляющие страховое покрытие судовладельцам, поставщикам, покупателям, фрахтователям и управляющим судами, могли изучить историю использования системы AIS в отношении всех судов, находящихся в собственности таких сторон или под их контролем. Страховщикам имеет смысл задуматься о дополнительном доведении до клиентов информации, что любые признаки манипуляций с транспондером AIS в нарушение требований SOLAS могут считаться тревожным сигналом и будут расследоваться перед заключением контрактов с такими судами, перед дальнейшим оказанием им услуг или перед осуществлением любой иной деятельности с участием таких судов (включая осуществление финансовых операций в связи с деятельностью судна).
- Включение договорных формулировок и уведомление клиентов в прямой форме о том, что отключение системы AIS или манипуляции с ней в нарушение требований SOLAS могут послужить основанием для расследования деятельности судна страховой компанией и привести к отмене страховки.
- Включение договорного положения о запрете перевалки грузов на судно клиента или с этого судна с участием других судов, которые не передают данных AIS в соответствии с SOLAS или имеют историю манипулирования транспондером AIS в нарушение требований SOLAS.
- Направление донесений в законные регулирующие/компетентные органы, другим страховым компаниям, коммерческим базам данных, Международной морской организации (ИМО) и, в соответствующих случаях, Группе экспертов при Комитете 1718 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (ООН) (далее – Группа экспертов

ООН по КНДР) в случае отказа в страховании или прекращения обслуживания судна в связи с незаконной деятельностью.

- Информирование регистрантов (включая судовладельцев), что деятельность, несовместимая с соответствующими санкциями США или ООН, может послужить основанием для немедленного прекращения деловых отношений, а основополагающие документы в порядке надлежащей осмотрительности, как и регистрационные документы с указанием сведений о структуре собственности могут быть направлены по указанию страховой компании в адрес соответствующего государственного органа США и/или органа ООН.
- Принятие, в соответствующих случаях и согласно применимым законам и нормативным актам, мер к тому, чтобы документы в порядке надлежащей осмотрительности (например, регистрационные документы применительно к национальным морским регистрам), включали цветную фотокопию паспортов, имен, адресов работы и проживания, номеров телефонов и адресов электронной почты всех судовладельцев из числа физических лиц, а также имена и номера IMO всех судов, составляющих флот судовладельца—*физического* лица применительно к судам, эксплуатируемым поблизости от установленных зон с повышенным риском уклонения от санкций или нарушения таковых. При необходимости следует включать в формы о сборе персональной идентифицируемой информации (ПИ) положение о том, что страховщики и перестраховщики вправе, как допускается применимыми законами и нормативными актами, предоставлять ПИ компетентным органам, если судно занимается незаконной деятельностью.
- Обеспечение четкой связи с международными партнерами, поскольку в коммерческих договоренностях о морских перевозках могут участвовать стороны, на которые распространяется законодательство различных юрисдикций. Четкое разъяснение соответствующих ограничений согласно режимам санкций США и ООН, разъяснение шагов, которые требуются для соблюдения таких режимов, а также поощрение всех сторон, участвующих в отрасли морских перевозок, к обмену настоящим информационным бюллетенем с другими лицами из своей цепочки снабжения.
- Включение в практику надлежащей осмотрительности таких данных, как прежние точки расположения судна, информация из морского регистра, а также информация о флаге судна, вместе с имеющейся информацией по линии Министерства финансов США, ООН и Береговой охраны США.

Руководство для управляющих национальными морскими регистрами⁶

Управляющему национальным морским регистром имеет смысл рассмотреть вопрос о внедрении, сообразно обстоятельствам, следующих методов предосторожности, постольку поскольку он считает их уместными и полезными при оценке и снижении санкционных рисков.

- Проверка номера IMO в отношении каждого судна при получении заявки на регистрацию через модуль информации о судне и компании в рамках применяемой IMO Глобальной интегрированной информационной системы судов (GISIS). Если четкого совпадения между номером IMO и наименованием судна нет, то перед регистрацией судна следует провести дальнейшее расследование, а управляющему регистром следует связаться с государством прежнего флага с целью подтвердить заявку и намерение о снятии судна с предыдущей регистрации.
- Передача административному органу в государстве принимаемого флага копии Журнала непрерывной регистрации истории судна в соответствии с регламентом SOLAS X1-1/5 за период, на протяжении которого судно находилось под юрисдикцией такого государства, совместно со всеми Журналами непрерывной регистрации истории судна, ранее выданными этому судну другими государствами.
- Изучение Журнала непрерывной регистрации истории судна с его подтверждением государством нынешнего флага перед завершением регистрации.
- Исследование истории работы AIS на судах, перевозящих нефть, нефтепродукты, продукцию нефтехимии, сталь, алюминий, медь, иные металлы, песок и уголь, с целью определить, проявляется ли у таких судов картина отключения AIS или манипуляции этой системой в нарушение SOLAS, что может указывать на участие в незаконной деятельности. Любые признаки отключения транспондера AIS или манипуляции с ним в нарушение SOLAS следует считать тревожным сигналом и в полной мере расследовать их перед осуществлением иных видов деятельности с такими судами.
- Обмен с другими национальными морскими регистрами, коммерческими базами данных и IMO сведениями о наименованиях и номерах IMO судов, которым отказано в регистрации или которые сняты с регистрации в связи с участием в подпадающей под санкции или незаконной судоходной деятельности, чтобы другие национальные морские регистры были проинформированы и могли действовать согласно соответствующим санкциям из США и ООН. Проинформировать Группу экспертов ООН по КНДР в случае отказа в регистрации или снятия с регистрации по причинам, имеющим отношение к Северной Корее.
- Указание причины снятия судна с регистрации в свидетельстве о снятии с регистрации, особенно в случаях деятельности, запрещенной решением ООН.
- Создание, в соответствующих случаях, возможности для постоянного мониторинга передаваемых AIS данных с целью выявления признаков отключения AIS или

⁶ Настоящее руководство не претендует на и не должно толковаться как имеющее всеобъемлющий охват или устанавливающее требования в соответствии с законодательством США либо на иных основаниях описывающее какие-либо конкретные требования согласно применимому праву.

манипуляции этой системой, а также использование Системы дальней идентификации и контроля за местоположением судов (LRIT) в дополнение к мониторингу данных AIS.

- Доведение до всех судов и соответствующих клиентов информации о том, что подозрительное отключение системой AIS и манипуляции с таковой в нарушение SOLAS могут стать объектом расследования и привести к возможному снятию их с регистрации.
- Оценка использования системы AIS включенными в регистр судами в прошлые периоды для выявления картины отключения AIS или манипуляции таковой в нарушение SOLAS, после чего национальный морской регистр отказывает этим судам в услугах.
- Требование о присоединении к Пакту об обмене регистровой информацией (который ныне возглавляют Либерия, Панама и Маршалловы Острова) посредством меморандума о взаимопонимании.
- Организация учебных курсов и семинаров о последствиях, вытекающих из санкций ООН и США, для владельцев и управляющих судами под их флагом, которые потенциально могут способствовать подпадающей под санкции или незаконной деятельности.
- Рассмотрение вопроса о внедрении системы QR-кодов или штрих-кодов для документации с целью упростить проверку регистровых документов на предмет подлинности, действительности или отмены с использованием приложения для мобильного телефона или посредством доступа на Интернет-сайт государства прежнего флага.
- Проведение регулярных проверок в отношении судовых компаний с целью определить, по-прежнему ли зарегистрированы ли эти компании. Это позволит убедиться, что компании не распущены.
- Сотрудничество с классификационными обществами с целью установки программного замка на оборудование AIS, не мешающего дозволяемому требованиям SOLAS отключению при чрезвычайных ситуациях, с целью обеспечить целостность данных об идентификации и положении судна. Программный замок не допускает ручных изменений в рейсах, но при необходимости дает возможность отключить оборудование по соображениям безопасности или в случае чрезвычайной ситуации, позволяя классификационным обществам проверять журнал изменений и докладывать о любых манипуляциях с этими данными в ходе обязательных годовых проверок оборудования.
- Использование соответствующих органов для направления государству флага донесения о возможной незаконной деятельности с целью способствовать снижению рисков.
- Предложение судовладельцам провести обучение перед их первым рейсом всех капитанов судов, которые могут участвовать в перевалках с судна на судно, касательно последствий для морских перевозок, которые вытекают из соответствующих санкционных программ.
- Требование уведомления в течение суток об отключении или ином выводе из строя LRIT, а также требование о расследовании подобных инцидентов.
- Информирование регистрантов и судовладельцев, что подпадающее под санкции или незаконные действия, может послужить основанием для немедленного снятия флага, а основополагающие документы в порядке надлежащей осмотрительности, как и

регистрационные документы с указанием сведений о структуре собственности могут быть направлены в Соединенные Штаты Америки и в соответствующий орган ООН на усмотрение регистра и при соблюдении применимых законов и нормативных актов.

- Обеспечение защиты от мер возмездия для сотрудников, сообщивших о фактах незаконного или подпадающего под санкции поведения, а также обеспечение наличия конфиденциального механизма для направления информации о подозрениях в нарушении или фактах нарушения закона или же о подпадающем под санкции поведении.
- Включение в практику надлежащей осмотрительности таких данных, как прежние точки расположения судна, информация из морского регистра, а также информация о флаге судна, вместе с имеющейся информацией по линии Министерства финансов США, ООН и Береговой охраны США.
- Введение положения о том, что отключение AIS и манипуляция AIS в нарушение SOLAS, равно как и незаконные действия в период с даты регистрации являются основаниями для исключения из регистра и/или для отказа в оказании услуг, включая возможность докования в портах государства флага. Кроме того, прочие основы для исключения из регистра могут включать перевалку груза клиентов, не передающих данных AIS в соответствии с SOLAS или имеющих историю использования системы AIS, которая указывает на манипуляцию AIS и ее отключение в нарушение SOLAS.

Руководство для контрольных органов портового государства⁷

Контрольным органам портового государства и соответствующим таможенным органам имеет смысл рассмотреть вопрос о внедрении следующих мер надлежащей осмотрительности, постольку поскольку они сочтут подобные меры уместными и полезными при оценке и снижении санкционных рисков, а также в соответствии с местными законами и нормативными актами.

- Требование к прибывающим в порт судам постоянно передавать данные AIS согласно требованиям SOLAS.
- Уведомление соответствующих сторон, включая капитанов и управляющих судов, а также иных лиц, что отключение системы AIS или манипуляция таковой в нарушение SOLAS указывают на возможную незаконную деятельность и могут стать объектом расследования по линии компетентных органов.
- Запрет на заход в порты для судов с историей отключения AIS или манипуляцией AIS в нарушение SOLAS.
- Изучение коносаментов с целью подтвердить происхождение груза. Коносаменты, в которых декларируется нефть, продукты нефтехимии, топливо и металлы из установленных зон с повышенным риском уклонения от санкций, подлежат изучению с особой степенью надлежащей осмотрительности.
- Запрос и изучение полной и точной отгрузочной документации, включая коносаменты с указанием происхождения груза применительно к физическим и юридическим лицам, выполняющим операции, связанные с отгрузкой продукции в адрес или со стороны Ирана, Северной Кореи и Сирии. Как правило, в такой отгрузочной документации должны указываться реквизиты соответствующего рейса, включая судно (суда), груз, происхождение, пункт назначения и стороны сделки. Любые признаки манипуляции отгрузочной документацией, будь то в связи с этими или иными аспектами, могут послужить тревожным сигналом, указывающим на потенциальную незаконную деятельность, и подлежат полноценному расследованию перед оказанием услуг.
- Обеспечение защиты от мер возмездия для сотрудников органов власти портового государства, сообщивших о незаконных или подпадающих под санкции действиях, а также обеспечение наличия конфиденциального механизма для направления информации о подозрениях в нарушении или фактах нарушения закона или же о подпадающем под санкции поведении.
- Включение в практику надлежащей осмотрительности таких данных, как прежние точки расположения судна, информация из морского регистра, а также информация о флаге судна, вместе с имеющейся информацией по линии Министерства финансов США, ООН и Береговой охраны США.
- Рассылка информации о вознаграждении, предлагаемом в рамках Программы «Вознаграждения за правосудие» (RFJ), где предлагаются награды в размере до 5 миллионов долларов за информацию, приведшую к пресечению финансовых механизмов лиц,

⁷ Настоящее руководство не претендует на и не должно толковаться как имеющее всеобъемлющий охват или устанавливающее требования в соответствии с законодательством США либо на иных основаниях описывающее какие-либо конкретные требования согласно применимому праву.

осуществляющих определенные виды деятельности в поддержку Северной Кореи, включая незаконную судоходную деятельность, легализацию денежных средств, уклонение от санкций, киберпреступность или распространение оружия массового уничтожения (ОМУ). За дополнительной информацией или для передачи сведений обращайтесь на сайт www.rewardsforjustice.net или пишите по электронному адресу northkorea@dosinfo.com.

- Рассылка информации о вознаграждении, предлагаемом в размере до 15 миллионов долларов в рамках Программы RFJ за информацию, приведшую к пресечению финансовых механизмов иранского Корпуса стражей исламской революции (КСИР) и его филиалов, включая подразделение «Аль-Кудс» в составе КСИР (КСИР-АК). За дополнительной информацией или для передачи сведений обращайтесь на сайт <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

Руководство для отраслевых ассоциаций морского транспорта⁸

Ассоциациям морского транспорта имеет смысл рассмотреть вопрос о внедрении следующих мер надлежащей осмотрительности, постольку поскольку они сочтут подобные меры уместными и полезными при оценке и снижении санкционных рисков.

- Распространение настоящего информационного бюллетеня либо подготовка собственного информационного бюллетеня по этим вопросам, а также его направление членам ассоциации с целью повысить осведомленность о применяемых в мире обманных приемах судоходства и определить способы, посредством которых члены ассоциации могли бы понизить риски участия незаконной деятельности на морском транспорте.
- Регулярное предоставление анализов по отдельным случаям и свежей информации о незаконной деятельности в виде отраслевых циркуляров, особенно по морским перевозкам нефти и нефтепродуктов.

⁸ Настоящее руководство не претендует на и не должно толковаться как имеющее всеобъемлющий охват или устанавливающее требования в соответствии с законодательством США либо на иных основаниях описывающее какие-либо конкретные требования согласно применимому праву.

**Руководство для региональных и мировых компаний по торговле сырьевыми товарами,
для компаний-поставщиков и брокерских компаний⁹**

Региональным и мировым компаниям по торговле сырьевыми товарами, компаниям-поставщикам и брокерским компаниям имеет смысл рассмотреть вопрос о внедрении, сообразно обстоятельствам, следующих мер надлежащей осмотрительности при оценке и снижении санкционных рисков.

- Мониторинг передачи данных AIS клиентами-фрахтователями, особенно в отношении судов, находящихся в установленных зонах с повышенным риском уклонения от санкций или перевалки с судна на судно.
- Выявление судов, на которых последние два года наблюдалась картина отключения AIS или манипуляции с AIS в нарушение SOLAS, а также возможное прекращение деловых отношений с клиентами, которые продолжают пользоваться этими судами.
- Использование в отношениях с клиентами-фрахтователями контрактных формулировок, включающих пункт об «отключении AIS», которым допускается расторжение контракта, если клиенты-фрахтователи демонстрируют картину, включающую несколько случаев отключения AIS или манипуляции с AIS в нарушение SOLAS.
- Использование контрактных формулировок, которыми запрещается перевалка груза на суда, не передающие данных AIS по причинам, противоречащим SOLAS.
- Принятие контрактного положения, которым предусматривается механизм для мониторинга операций с сырьевыми товарами на предмет их осуществления в соответствии с исходным контрактом и дополнениями к контракту.
- Обеспечение того, чтобы при операциях, предполагающих перевалку с судна на судно, стороны сделки приняли меры к тому, чтобы зафиксировать номера IMO всех участвующих судов, а также изучить судовые журналы и свидетельства о происхождении груза с целью определить соответствующую цепочку владения данным сырьевым товаром.
- Развитие у клиентов повышенной чувствительности к потенциальному риску санкций, касающихся деятельности с использованием иранских, северокорейских или сирийских портов.
- Регулярное предоставление анализов по отдельным случаям и свежей информации о незаконной деятельности в виде отраслевых циркуляров, особенно по морским перевозкам нефти и нефтепродуктов. Сюда должны входить конкретные положения из резолюций Совета безопасности ООН по Северной Корее касательно перевалки с судна на судно (резолюция № 2375 СБ ООН, ОР 11), а также резолюция № 2397 СБ ООН (ОР 13), где выражается озабоченность, что связанные с Северной Кореей суда преднамеренно игнорируют требования об эксплуатации AIS с целью уйти от мониторинга санкций, наложенных Советом безопасности ООН.

⁹ Настоящее руководство не претендует на и не должно толковаться как имеющее всеобъемлющий охват или устанавливающее требования в соответствии с законодательством США либо на иных основаниях описывающее какие-либо конкретные требования согласно применимому праву.

- Признание того, что закупки сырой нефти и нефтепродуктов, продукции нефтехимии и металлов по ценам значительно ниже рыночных могут служить тревожным сигналом, указывающим на незаконные действия.
- Запрос и изучение полной и точной отгрузочной документации, включая коносаменты с указанием происхождения груза применительно к физическим и юридическим лицам, выполняющим операции, потенциально связанные с отгрузкой продукции в адрес или со стороны Ирана, Северной Кореи и Сирии. В такой отгрузочной документации должны указываться реквизиты соответствующего рейса, включая судно (суда), груз, происхождение, пункт назначения и стороны сделки. Любые признаки манипуляции отгрузочной документацией служат тревожным сигналом о потенциальной незаконной деятельности и должны в полном объеме расследоваться перед дальнейшим осуществлением этой операции.
- Обеспечение защиты сотрудников, сообщивших о незаконных или подпадающих под санкции действиях, от возмездия, а также обеспечение наличия конфиденциального механизма для направления информации о подозрениях в нарушении или фактах нарушения закона или же о подпадающем под санкции поведении.
- Поддержание связей с международными партнерами, поскольку в коммерческих договоренностях о морских перевозках могут быть задействованы стороны, на которые распространяется законодательство различных юрисдикций. Разъяснение задействованным в операции сторонам соответствующих ограничений в силу санкционных режимов США и ООН может содействовать более эффективному соблюдению таких режимов. Соединенные Штаты призывают все стороны, связанные с индустрией морских перевозок, поделиться настоящим информационным бюллетенем со своими смежниками.
- Включение в практические меры по надлежащей осмотрительности данных от ряда организаций, предоставляющих сведения о коммерческом судоходстве, таких как точка расположения судна, сведения из морского регистра, а также информации о флаге судна, вместе с доступной информацией по линии Министерства финансов США, ООН и Береговой охраны США.
- Требование об использовании договорных формулировок, где указывается, что отключение AIS и манипуляции с AIS в нарушение SOLAS, а также подпадающее под санкции поведение являются с даты заключения контракта потенциальными основаниями для расторжения контракта и отстранения, а также для отказа в оказании услуг. Кроме того, стороны могли бы использовать договорные формулировки, которыми запрещается передача груза клиентам, не передающим данных AIS в соответствии с SOLAS или имеющим историю использования с AIS, которая указывает на несовместимые с SOLAS манипуляции.

**Полезная информация для финансовых учреждений с целью оценки рисков
применительно к своим клиентам из отрасли морских перевозок¹⁰**

По аналогии с подходом к проверке каждого клиента в порядке надлежащей осмотрительности, финансовым учреждениям следует полагаться на собственные внутренние оценки рисков в отношении клиентов из морской отрасли, чтобы задействовать надлежащие меры по снижению рисков в соответствии с применимыми и существующими законами и нормативными актами США, которые нацелены на борьбу с отмыванием денежных средств, финансированием терроризма и распространением оружия массового уничтожения.¹¹ Данный подход к соблюдению нормативных требований может включать соответствующие правила и процедуры надлежащей осмотрительности, которые предписаны законом и нормативными актами, как то, в соответствующих случаях, требования FinCEN по проверке клиентов в рамках надлежащей осмотрительности и установлению бенефициарных собственников.¹²

В число факторов риска, которые финансовым учреждениям стоит учитывать в рамках такой оценки, входят, помимо прочего, следующие:

- Выявление сырьевых товаров и торговых коридоров, которые подвержены перевалке и перегрузке с судна на судно, а также объемов использования таковых клиентом учреждения из отрасли морских перевозок.
- Результаты оценки характера бизнеса каждого клиента, включая типы предлагаемых услуг и географическое присутствие.
- Деятельность клиента применительно к операциям, не соответствующим типичной коммерческой практике клиента, в том числе при приобретении клиентами новых судов.
- Приобретение или продажа судов клиентом, чтобы убедиться, что в состав активов клиента не входит заблокированное имущество.

¹⁰ Настоящая информация не претендует на и не должна толковаться как имеющая всеобъемлющий охват или устанавливающая требования в соответствии с законодательством США либо на иных основаниях описывающая какие-либо конкретные требования согласно применимому праву.

¹¹ См. требования программы по борьбе с отмыванием денежных средств, установленные в 31 CFR 1010.210 применительно к конкретным видам финансовых учреждений: 31 CFR 1020.210 (банки), 1021.210 (казино), 1022.210 (фирмы расчетно-кассового обслуживания), 1023.210 (ценные бумаги), 1024.210 (паевые фонды), 1025.210 (страхование), 1026.210 (фьючерсы), 1027.210 (драгоценные металлы), 1028.210 (системы кредитных карт), 1029.210 (кредиты или финансирование) и 1030.210 (спонсируемые государством жилищные организации),

¹² См. требования к программе идентификации клиентов, установленные в 31 CFR 1010.220 применительно к конкретным типам финансовых учреждений: 31 CFR 1020.220 (банки), 1023.220 (ценные бумаги), 1024.220 (паевые фонды), и 1026.220 (фьючерсы). См. также требования об установлении бенефициарных собственников в отношении клиентов из числа юридических лиц, которые установлены в 31 CFR 1010.230.

Руководство для собственников, эксплуатантов и фрахтователей судов¹³

Собственникам, эксплуатантам и фрахтователям судов имеет смысл рассмотреть вопрос о внедрении следующих мер надлежащей осмотрительности, постольку поскольку они сочтут подобные меры уместными и полезными при оценке и снижении санкционных рисков.

- Сообразно обстоятельствам – постоянный мониторинг судов, включая суда, переданные в аренду третьим лицам, а также обеспечение постоянной работы систем AIS в соответствии с SOLAS и без манипуляций. Стороны также могли бы рассмотреть вопрос об использовании LRIT в дополнение к AIS с получением сигнала LRIT каждые 3 часа.
- Отслеживание передаваемых судами данных AIS, особенно применительно к судам, способным перевозить грузы, подверженные перевалке с судна на судно и, как известно, используемые для уклонения от санкций (например, уголь, нефть и нефтепродукты, а также продукция нефтехимии).
- Направление клиентам особого указания, что все суда будут подвергнуты мониторингу на предмет манипуляций с системой AIS, а случаи отключения AIS в нарушение SOLAS будут расследоваться и докладываться.
- Выявление судов, которые за два последних года демонстрировали картину манипуляций AIS в нарушение SOLAS; а также прекращение деловых отношений с клиентами, которые продолжают пользоваться этими судами.
- Оценка истории всех клиентов через призму AIS и отказ вести бизнес с судами, имеющими историю манипуляций AIS в нарушение SOLAS.
- Использование в отношениях с клиентами договорных формулировок в виде пункта об «отключении AIS», в силу которых собственникам, фрахтователям и эксплуатантам судов разрешается прекращать работу с клиентами, которые являют картину неоднократных манипуляций системой AIS в нарушение SOLAS.
- Ведение и анализ учета, включая, по мере возможности, фотографирование, в отношении судов, доставляющих и принимающих груз, и/или в отношении расположенных в портах получателей, когда это возможно, с целью усилить проверку конечного пользования.
- Регулярное предоставление анализов по отдельным случаям и свежей информации о незаконной деятельности в виде отраслевых циркуляров, особенно по морским перевозкам и фрахтованию нефти и нефтепродуктов. Сюда должны входить конкретные положения из резолюций Совета безопасности ООН по Северной Корее касательно перевалки с судна на судно (резолюция № 2375 СБ ООН, ОР 11), а также резолюция № 2397 СБ ООН (ОР 13), где выражается озабоченность, что связанные с Северной Кореей суда преднамеренно игнорируют требования об эксплуатации AIS с целью уйти от мониторинга санкций, наложенных резолюцией СБ ООН.

¹³ Настоящее руководство не претендует на и не должно толковаться как имеющее всеобъемлющий охват или устанавливающее требования в соответствии с законодательством США либо на иных основаниях описывающее какие-либо конкретные требования согласно применимому праву.

- Доведение, в необходимых и уместных случаях, до контрагентов (например, собственников, управляющих, фрахтователей и эксплуатантов судов) ожидания, согласно которому у них должны иметься адекватные и уместные политики соблюдения нормативных требований (комплаенса), которые могут включать: 1) ведение собственной деятельности в соответствии с санкциями США и, сообразно обстоятельствам, ООН; 2) наличие достаточных ресурсов, чтобы обеспечить выполнение и соблюдение их персоналом, т.е., непосредственно нанятыми работниками, подрядчиками и штатными сотрудниками их собственной политики относительно санкций; 3) в применимой степени – меры по соблюдению соответствующих политик дочерними предприятиями и аффилированными лицами; 4) наличие соответствующих мер контроля с целью мониторинга AIS; 5) наличие мер контроля для проверки и оценки погрузки или разгрузки грузов в установленных зонах повышенного риска; 6) наличие мер контроля для оценки, при необходимости, коносаментов на предмет подлинности; и 7) наличие мер контроля в соответствии с настоящим руководством.
- Обеспечение защиты от мер возмездия для сотрудников, сообщивших о незаконных или подпадающих под санкции действиях, а также обеспечение наличия конфиденциального механизма для направления информации о подозрениях в подпадающем под санкции поведении или о фактах такого поведения.
- Поскольку договоренности в бизнесе морских перевозок могут затрагивать стороны, на которые распространяется законодательство разных юрисдикций, то доведение до сторон сделки соответствующих ограничений согласно санкционным режимам США и ООН может обеспечить их более эффективное соблюдение. Соединенные Штаты призывают все стороны, связанные с индустрией морских перевозок, поделиться настоящим информационным бюллетенем со своими смежниками.
- Включение в практические меры по надлежащей осмотрительности данных от ряда организаций, предоставляющих сведения о коммерческом судоходстве, как то точка расположения судна, сведения из морского регистра, а также информации о флаге судна, вместе с доступной информацией по линии Министерства финансов США, ООН и Береговой охраны США.
- Требование об использовании явно выраженных договорных формулировок, где указывается, что отключение AIS и манипуляции с AIS в нарушение SOLAS, а также подпадающее под санкции поведение являются с даты заключения контракта потенциальными основаниями для расторжения контракта и отстранения, а также для отказа в оказании услуг. Кроме того, стороны могли бы использовать договорные формулировки, которыми запрещается передача груза клиентам, не передающим данные AIS или имеющим историю использования AIS, которая указывает на несовместимые с SOLAS манипуляции.
- Рассылка информации о вознаграждении, предлагаемом в рамках Программы «Вознаграждения за правосудие» (RFJ), где предлагаются награды в размере до 5 миллионов долларов за информацию, приведшую к пресечению финансовых механизмов лиц, осуществляющих определенные виды деятельности в поддержку Северной Кореи, включая незаконную судоходную деятельность, легализацию денежных средств, уклонение от санкций, кибер-преступность или распространение оружия массового поражения (ОМП). За дополнительной информацией или для передачи сведений обращайтесь на сайт www.rewardsforjustice.net или пишите по электронному адресу northkorea@dosinfo.com.

- Рассылка информации о вознаграждении в размере до 15 миллионов долларов, предлагаемом в рамках Программы RFJ за информацию, приведшую к пресечению финансовых механизмов иранского Корпуса стражей исламской революции (КСИР) и его филиалов, включая подразделение «Аль-Кудс» в составе КСИР (КСИР-АК). За дополнительной информацией или для передачи сведений обращайтесь на сайт <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

Руководство для классификационных обществ¹⁴

Классификационным обществам имеет смысл рассмотреть вопрос о внедрении следующих мер надлежащей осмотрительности, постольку поскольку они сочтут подобные меры уместными и полезными при оценке и снижении санкционных рисков.

- Ведение учета, включая фотографирование, в отношении принимающих груз судов, и/или в отношении расположенных в портах получателей, когда это возможно, с целью усилить проверку конечного пользования.
- Внедрение, в соответствующих случаях, мер надлежащей осмотрительности по принципу «знай своего клиента» (KYC).
- Обращение внимания клиентов на потенциальный риск санкций, касающийся деятельности с использованием иранских, северокорейских или сирийских портов.
- Регулярное предоставление анализов по отдельным случаям и свежей информации о незаконной деятельности в виде отраслевых циркуляров. Сюда должно входить изложение в разделе «Условия» на Интернет-сайте компании конкретных санкций Совета безопасности ООН в случае перевалки с судна на судно при участии судов под флагом Северной Кореи, а также при отключении AIS либо манипуляции с AIS в нарушение SOLAS, особенно в отношении перевозки и фрахтования нефти и нефтепродуктов.
- Информирование регистрантов и собственников судов о том, что подпадающее под санкции поведение может послужить основанием для немедленного прекращения деловых отношений, а первичные документы по надлежащей осмотрительности/регистрации с информацией о собственниках могут быть направлены в адрес США и любого соответствующего органа ООН на усмотрение классификационного общества и при соблюдении применимых законов и нормативных актов.
- Доведение, в необходимых и уместных случаях, до контрагентов (например, собственников, управляющих, фрахтователей и эксплуатантов судов) ожидания, согласно которому у них должны иметься адекватные и уместные политики соблюдения нормативных требований (комплаенса), которые могут включать: 1) ведение собственной деятельности в соответствии с санкциями США и, сообразно обстоятельствам, ООН; 2) наличие достаточных ресурсов, чтобы обеспечить выполнение и соблюдение их персоналом, т.е., непосредственно нанятыми работниками, подрядчиками и штатными сотрудниками, их собственной политики относительно санкций; 3) в применимой степени – меры по соблюдению соответствующих политик дочерними предприятиями и аффилированными лицами; 4) наличие соответствующих мер контроля с целью мониторинга AIS; 5) наличие мер контроля для проверки и оценки погрузки или разгрузки грузов в установленных ими зонах повышенного риска; 6) наличие мер контроля для оценки, при необходимости, коносаментов на предмет подлинности; и 7) наличие мер контроля в соответствии с настоящим руководством.
- Обеспечение того, чтобы документы в рамках надлежащей осмотрительности (например, регистрационные документы применительно к национальным морским регистрам)

¹⁴ Настоящее руководство не претендует на и не должно толковаться как имеющее всеобъемлющий охват или устанавливающее требования в соответствии с законодательством США либо на иных основаниях описывающее какие-либо конкретные требования согласно применимому праву.

включали, в соответствующих случаях, цветную фотокопию паспортов, имен, адресов работы и проживания, номеров паспортов и страны их выдачи, телефонных номеров и адресов электронной почты всех собственников судна (судов) из числа *физических лиц*, а также наименования и номера IMO всех судов из флота такого судовладельца.

- Обеспечение защиты сотрудников, сообщивших о незаконных или подпадающих под санкции действиях, от возмездия, а также обеспечение наличия конфиденциального механизма для направления информации о подозрениях в нарушении закона или подпадающем под санкции поведении либо о фактах такого нарушения или поведения.
- Поскольку договоренности в бизнесе морских перевозок могут затрагивать стороны, на которые распространяется законодательство разных юрисдикций, то доведение до сторон сделки соответствующих ограничений согласно санкционным режимам США и ООН может обеспечить более эффективное соблюдение таковых. Соединенные Штаты призывают все стороны, связанные с индустрией морских перевозок, поделиться настоящим информационным бюллетенем со своими смежниками.
- Включение в практические меры по надлежащей осмотрительности данных от ряда организаций, предоставляющих сведения о коммерческом судоходстве, как то точка расположения судна, сведения из морского регистра, а также информации о флаге судна, вместе с доступной информацией по линии Министерства финансов США, ООН и Береговой охраны США.
- Требование об использовании договорных формулировок, где указывается, что отключение AIS и манипуляции с AIS в нарушение SOLAS, а также запрещенное санкциями поведение являются с даты заключения контракта основаниями для расторжения контракта и отстранения, а также для отказа в оказании услуг. Кроме того, стороны могли бы использовать договорные формулировки, которыми запрещается передача груза клиентам, не передающим данные AIS или имеющим историю использования с AIS, которая указывает на несовместимые с SOLAS манипуляции.

Руководство для капитанов судов¹⁵

Мореходам имеет смысл рассмотреть вопрос о внедрении следующих мер надлежащей осмотрительности, постольку поскольку они сочтут подобные меры уместными и полезными при оценке и снижении санкционных рисков.

- Понимание и обеспечение того, чтобы ваши вахтенные командиры были осведомлены о предписанных им ИМО нормативных актах по использованию AIS, которые включают постоянную передачу данных AIS по радио в соответствии с SOLAS.
- Обеспечение осведомленности о разосланных ИМО руководствах касательно незаконных морских перевозок.
- Доведение до судовладельцев и фрахтователей информации о том, что судно под вашим управлением или с вашей командой будет контролироваться на предмет отключения AIS, а случаи отключения AIS будут расследоваться.
- Изучение истории использования AIS вашим судном с целью определить, задействовались ли судно в незаконной деятельности.
- Обеспечение того, чтобы капитаны судов, осуществляющих перевалку с судна на судно в зонах повышенного риска нарушения санкций, осознавали возможность использования обманных приемов заблокированными судами или судами с грузами, транспортировка которых запрещена санкциями США и ООН, с целью сокрытия своей идентификации, включая возможность подмены наименований судов или номеров ИМО. Перед осуществлением такой перевалки капитанам судов следует в соответствующей степени обеспечить проверку ими наименования, номера ИМО и флага судна, а также убедиться, что эта перевалка с судна на судно преследует обоснованную коммерческую цель.
- Рассылка информации о вознаграждении, предлагаемом в рамках Программы «Вознаграждения за правосудие» (RFJ), где предлагаются награды в размере до 5 миллионов долларов за информацию, приведшую к пресечению финансовых механизмов лиц, осуществляющих определенные виды деятельности в поддержку Северной Кореи, включая незаконную судоходную деятельность, легализацию денежных средств, уклонение от санкций, кибер-преступность или распространение оружия массового уничтожения (ОМУ). За дополнительной информацией или для передачи сведений обращайтесь на сайт www.rewardsforjustice.net или пишите по электронному адресу northkorea@dosinfo.com.
- Рассылка информации о вознаграждении в размере до 15 миллионов долларов, предлагаемом в рамках Программы RFJ за информацию, приведшую к пресечению финансовых механизмов иранского Корпуса стражей исламской революции (КСИР) и его филиалов, включая подразделение «Аль-Кудс» в составе КСИР (КСИР-АК). За дополнительной информацией или для передачи сведений обращайтесь на сайт <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

¹⁵ Настоящее руководство не претендует на и не должно толковаться как имеющее всеобъемлющий охват или устанавливающее требования в соответствии с законодательством США либо на иных основаниях описывающее какие-либо конкретные требования согласно применимому праву.

Руководство для круинговых компаний¹⁶

Круинговым компаниям имеет смысл рассмотреть вопрос о внедрении следующих мер надлежащей осмотрительности, постольку поскольку они сочтут подобные меры уместными и полезными при оценке и снижении санкционных рисков.

- Осведомленность о рассылаемых ИМО рекомендациях касательно незаконных морских перевозок, а также о причинах небезопасности подобной практики, равно как и обеспечение осведомленности членов вашей команды об этом.
- Доведение до клиентов информации о том, что суда, эксплуатируемые вашими командами, будут отслеживаться на предмет отключения AIS и манипуляций с AIS, и что такие случаи будут расследоваться.
- Изучение истории использования AIS вашим судном с целью определить, задействовало ли судно в незаконной деятельности.
- Обеспечение защиты от возмездия сотрудников, сообщивших о незаконных или подпадающих под санкции действиях, а также обеспечение наличия конфиденциального механизма для направления информации о подозрениях в нарушении закона или подпадающем под санкции поведении либо о фактах такого нарушения или поведения.
- Рассылка информации о вознаграждении, предлагаемом в рамках Программы «Вознаграждения за правосудие» (RFJ), где предлагаются награды в размере до 5 миллионов долларов за информацию, приведшую к пресечению финансовых механизмов лиц, осуществляющих определенные виды деятельности в поддержку Северной Кореи, включая незаконную судоходную деятельность, легализацию денежных средств, уклонение от санкций, кибер-преступность или распространение оружия массового поражения (ОМП). За дополнительной информацией или для передачи сведений обращайтесь на сайт www.rewardsforjustice.net или пишите по электронному адресу northkorea@dosinfo.com.
- Рассылка информации о вознаграждении в размере до 15 миллионов долларов, предлагаемом в рамках Программы RFJ за информацию, приведшую к пресечению финансовых механизмов иранского Корпуса стражей исламской революции (КСИР) и его филиалов, включая подразделение «Аль-Кудс» в составе КСИР (КСИР-АК). За дополнительной информацией или для передачи сведений обращайтесь на сайт <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

¹⁶ Настоящее руководство не претендует на и не должно толковаться как имеющее всеобъемлющий охват или устанавливающее требования в соответствии с законодательством США либо на иных основаниях описывающее какие-либо конкретные требования согласно применимому праву.



Министерство финансов



Государственный департамент



Береговая охрана США

ПРИЛОЖЕНИЕ В: Информация об относящихся к отрасли морских перевозок санкциях против Северной Кореи, Ирана и Сирии¹⁷

СЕВЕРНАЯ КОРЕЯ

В настоящем разделе предоставлена информация о санкциях США и ООН против Северной Кореи, которые относятся к отрасли морских перевозок, включая неполный перечень оснований, в связи с которыми правительство США может ввести санкции в отношении различных лиц. Здесь также приводится дополнительная информация об обманных практиках Северной Кореи в сфере судоходства. В сочетании со всеми прочими документами из настоящего глобального информационного бюллетеня по морскому транспорту, в настоящем Приложении уточняются и развиваются связанные с Северной Кореей информационные бюллетени по судоходству, изданные Управлением по контролю за иностранными активами (OFAC) Министерства финансов США 23 февраля 2018 г. и 21 марта 2019 г. Данная информация актуальна на дату настоящего бюллетеня, однако сторонам следует регулярно сверяться с Интернет-сайтом OFAC на предмет всеобъемлющей информации о программах санкций против Северной Кореи.¹⁸ Позднее OFAC может опубликовать дополнительные обновления к настоящему информационному бюллетеню, в том числе по перечню судов, которые указывались в предыдущих бюллетенях по судоходству. OFAC ведет всеобъемлющий, консолидированный и снабженный функцией поиска перечень подвергнутых санкциям лиц, а также судов, определенных в качестве заблокированного имущества, в Списке лиц особых категорий и запрещенных лиц (Список SDN).¹⁹

Запреты, наложенные ООН и Правительством США на деятельность в связи с Северной Кореей

Соединенные Штаты общим порядком запрещают²⁰ любые операции и сделки, затрагивающие имущество или имущественные интересы Правительства Северной Кореи или Трудовой партии Кореи, а также прямой и косвенный экспорт в Северную Корею и импорт оттуда практически всех товаров, услуг и технологий. Судам, в которых иностранное лицо имеет долю участия и которые заходили в предшествующие 180 дней в один из портов Северной Кореи, а также судам с участием

¹⁷ Настоящий документ является лишь пояснительным и не имеет силы закона. Настоящий документ не дополняет и не изменяет законодательных источников, указов Президента США и нормативных актов.

¹⁸ OFAC, «Санкции против Северной Кореи», <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/pages/nkorea.aspx>.

¹⁹ OFAC, «Список лиц особых категорий и запрещенных лиц (Список SDN)», <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx>.

²⁰ Эти запреты распространяются на операции, осуществляемые американским лицом или в пределах США, включая операции, которые обрабатываются в финансовой системе США или затрагивают таковую. Дополнительная информация о наложенных OFAC запретах в связи с Северной Кореей приводится на сайте www.treasury.gov/ofac.

иностранных лиц, которые в предшествующие 180 дней осуществляли перевалку грузов с судна на судно (STS) при участии такого судна, запрещается заход в порты Соединенных Штатов. Американским лицам также запрещены регистрация судна в Северной Корее, получение разрешения на использование судном северокорейского флага, а также владение каким-либо судном под флагом Северной Кореи на праве собственности, его лизинг, эксплуатация и страхование.

Соответствующими резолюциями Совета безопасности ООН (резолюции СБ ООН) от государств-членов требуется, помимо прочего, наложить запрет на владение судами по праву собственности, на прием в лизинг и эксплуатацию судов, на оказание услуг по классификации и сертификации судов, а также связанных с этим услуг и страхования любому судну под флагом Северной Кореи; на оказание классификационных услуг какому-либо судну, которое, как государства-члены полагают на разумных основаниях, участвовало в действиях, запрещенных соответствующими резолюциями СБ ООН; а также на оказание услуг страхования и перестрахования судам, которые находятся в собственности Северной Кореи, под ее контролем или в ее эксплуатации, равно как и судам, которые, как государства-члены полагают на разумных основаниях, принимали участие в деятельности, запрещенной соответствующими резолюциями СБ ООН или участие в транспортировке запрещенных ими позиций.²¹ Кроме того, государства-члены обязаны запретить оказание северокорейским судам бункеровочных и иных услуг, если у них имеется информация, дающая разумные основания полагать, что такие суда занимаются перевозкой запрещенных позиций. Резолюциями СБ ООН также ограничен заход в порты для любого судна, на которое решением СБ ООН наложен запрет на заход в порты, а также в случаях, когда у государства имеется информация, дающая разумные основания полагать, что судно находится в собственности, под контролем или в эксплуатации указанных СБ ООН лиц или организаций, за ограниченными исключениями.

Правительство США запрещает импорт товаров из Северной Кореи в Соединенные Штаты в отсутствие освобождения от запрета или особого разрешения. Между тем, в резолюциях СБ ООН от государств-членов требуется запретить **импорт** из Северной Кореи широкого круга товаров, включая следующие:

- | | | |
|--|---------------------------------------|---|
| • Уголь | • Серебро | • Машины и механизмы |
| • Текстильная продукция | • Титановая руда | • Электрооборудование |
| • Морепродукты, включая права на рыболовство | • Редкоземельные металлы | • Грунт и камень, включая магнезию и магнезит |
| • Железо и железная руда | • Ванадиевая руда | • Древесина |
| • Свинец и свинцовая руда | • Статуи и памятники | • Обычное вооружение |
| • Медь | • Продукты питания и сельхозпродукция | • Суда |
| • Никель | • Цинк | |
| | • Золото | |

В отсутствие применимого освобождения или разрешения Правительство США запрещает экспорт и реэкспорт товаров в Северную Корею, осуществляемый из Соединенных Штатов Америки или же американскими лицами, где бы они ни располагались. Соответствующими резолюциями СБ ООН от государств-членов требуется запретить **экспорт** в Северную Корею ряда товаров, включая следующие:

²¹ Все государства-члены ООН несут обязательство по реализации обязательных санкционных мер, закрепленных в резолюциях СБ ООН. С резолюциями СБ ООН в отношении Северной Кореи можно ознакомиться на Интернет-сайте Комитета 1718 по санкциям: <https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>.

- Нефтепродукты* (свыше 500000 баррелей в год)
- Сырая нефть* (свыше 4000000 баррелей в год)
- Авиационное топливо (за исключением топлива, которое требуется гражданским пассажирским самолетам для полета в Северную Корею и возврата оттуда)
- Ракетное топливо
- Газовые конденсаты и широкая фракция легких углеводородов
- Промышленные машины и механизмы
- Все транспортные средства (включая автомобили, грузовики, поезда, суда, воздушные суда, вертолеты)
- Суда
- Железо, сталь и прочие металлы
- Обычное вооружение
- Баллистические ракеты
- Оружие массового уничтожения, а также узлы и детали к нему
- Предметы роскоши

**Передача грузов ниже установленного СБ ООН годового предела допускается, но при этом в обязательном порядке: (а) в срок 30 дней о ней должно быть сообщено в Комитет по санкциям, созданный во исполнение резолюции № 1718 СБ ООН (Комитет 1718); (b) не может затрагивать никаких физических лиц и организаций, связанных с программой Северной Кореи по ядерному оружию или баллистическим ракетам, а также с иными запрещенными СБ ООН видами деятельности; и (с) осуществляется исключительно для жизнеобеспечения граждан Северной Кореи и не может быть связана с получением дохода в интересах северокаорейских программ по ядерному оружию и баллистическим ракетам, а также иных видов деятельности, запрещенных СБ ООН. Если любое из этих трех условий не выполняется, то сделки ниже разрешенного годового предела составляют нарушение резолюции № 2397 СБ ООН.*

Меры СБ ООН, которые подлежат реализации государствами-членами ООН:

Действия в открытом море:

- Государство-член ООН должно осматривать суда с согласия государства флага, если у государства-члена имеется информация, дающая разумные основания полагать, что судно перевозит некоторые запрещенные грузы (**факультативно**).
- Государство флага оказывает содействие таким инспекциям (**факультативно**).
- Государство флага дает подозрительным судам указание проследовать в соответствующий удобный порт для необходимой инспекции силами местных органов власти, если государство флага отказалось дать разрешение на осмотр в открытом море (**обязательно**).

Действия в территориальных морях или в портах:

- Государство-член ООН арестовывает, осматривает и замораживает (налагает арест на) любое судно в портах государства-члена при наличии разумных оснований полагать, что судно перевозит запрещенные грузы или участвовало в запрещенной деятельности в связи с Северной Кореей (**обязательно**).
- Государство-член ООН арестовывает, осматривает и замораживает (налагает арест на) любое судно, на которое распространяется юрисдикция любого государства-члена, в своих территориальных водах при наличии разумных оснований полагать, что судно перевозило запрещенные грузы или участвовало в запрещенной деятельности в связи с Северной Кореей (**факультативно**).
- Государство-член ООН инспектирует направляющиеся в Северную Корею или перевозимые оттуда грузы, брокерами или экспедиторами которых выступает Северная Корея или любые включенные в списки физические или юридические лица, или которые перевозятся на судах под северокаорейским флагом (**обязательно**).

Действия в открытом море или в территориальных водах/портах:

- Государство-член ООН арестовывает и реализует/ликвидирует любые обнаруженные при осмотре грузы, поставка, продажа, передача или экспорт которых запрещены соответствующими резолюциями СБ ООН (**обязательно**).

Регистрация и другие обязанности государства флага:

- Государства флага снимают с регистрации любое судно и запрещают оказание классификационных услуг любому судну, которое, как на разумных основаниях полагает государство флага, участвовало в действиях или перевозило грузы, запрещенные соответствующими резолюциями СБ ООН, снимает с регистрации любое судно, находящееся в собственности, эксплуатации или под контролем Северной Кореи, а также отказывает в регистрации судов, снятых другими государствами-членами или национальными морскими регистрами с регистрации во исполнение резолюций СБ ООН по Северной Корее (**обязательно**).
- Государства флага немедленно снимают с регистрации любое судно, в отношении которого Комитетом 1718 издано указание о снятии с регистрации (**обязательно**).

Санкционные полномочия правительства США

Применительно к целям настоящего информационного бюллетеня законодательство США требует от правительства США наложения санкций на любое лицо, которое, согласно вынесенному определению, заведомо, прямо или опосредованно:

- Предоставляет значительные объемы топлива или позиций снабжения, оказывает услуги бункеровки или содействует значительной сделке либо сделкам по эксплуатации или обслуживанию судна либо воздушного судна, обозначенного в указе Президента США (Е.О.)²² или в резолюциях СБ ООН²³ по Северной Корее, или находящегося в собственности или под контролем лица, включенного в перечни на основании Е.О. или резолюций СБ ООН по Северной Корее.
- Страхует, регистрирует, содействует регистрации или же поддерживает страхование либо регистрацию судна, которое находится в собственности или под контролем правительства Северной Кореи.
- Продает или передает Северной Корее значительное количество судов, за исключением случаев, особо разрешенных решением СБ ООН.
- Участвует в существенной деятельности по фрагованию, страхованию, регистрации, обеспечению регистрации или же поддержанию страхования либо регистрации судна, которое находится в собственности, под управлением или под командой северокорейского лица либо команда которого укомплектована северокорейским лицом.
- Участвует в импорте из Северной Кореи или экспорте в Северную Корею значительных объемов угля, текстильной продукции, морепродуктов, железа, железной руды или нефтепродуктов либо сырой нефти сверх пределов, которые установлены Совбезом ООН и с которыми согласны Соединенные Штаты.
- Занимается импортом предметов роскоши из Северной Кореи либо их экспортом и реэкспортом в Северную Корею.

Законодательство США также требует наложения правительством США санкций на любые зарубежные финансовые учреждения, которые, согласно определению, вынесенному Министром

²² Указы Президента США о санкциях в отношении Северной Кореи включают Е.О 13382, 13466, 13551, 13570, 13687, 13722 и 13810.

²³ Соответствующие резолюции СБ ООН включают резолюции №№ 1695 (2006), 1718 (2006), 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016), 2356 (2017), 2375 (2017) и 2397 (2017).

финансов по согласованию с Государственным секретарем, в период с 18 апреля 2020 г. включительно заведомо оказывали значительные финансовые услуги какому-либо лицу, включенному в список для наложения санкций в связи с Северной Кореей на основании указов Президента США или резолюций Совбеза ООН в отношении Северной Кореи, либо же в силу Закона об усилении санкций и политики по отношению к Северной Корее в действующей редакции. Эти санкции могут включать блокирование активов либо введение ограничений на корреспондентские либо сквозные счета.

Помимо прочего, правительство США также активно включает в санкционные списки любых лиц, совершивших, по крайней мере, одну значительную сделку по импорту каких-либо товаров, услуг или технологий в Северную Корею или по экспорту таковых оттуда, а также любых лиц, осуществляющих деятельность в некоторых северокорейских отраслях, включая транспорт, горнодобывающую промышленность, топливно-энергетический комплекс и финансовые услуги.

Санкционные полномочия ООН

СБ ООН или Комитет 1718 вправе включать в перечень для наложения целевых санкций (замораживание активов, а в отношении физических лиц – визовой запрет) на любых физических или юридических лиц, которые принимают участие в северокорейских программах или оказывают поддержку, в том числе иными незаконными средствами, северокорейским программам, связанным с ядерным оружием и иными видами оружия массового уничтожения, а также с баллистическими ракетами, или которые осуществляют некоторые иные виды деятельности, запрещенные резолюциями СБ ООН.

Комитет 1718 также вправе включать в перечни суда, в отношении которых он обладает информацией, указывающей, что они занимаются или занимались деятельностью, запрещенной соответствующими резолюциями СБ ООН. Например, Комитет 1718, действуя во исполнение полномочий из пункта 12 резолюции № 2321 (2016) СБ ООН, вправе включать в перечни суда, занимавшиеся некоторыми запрещенными видами деятельности, требуя, чтобы Государства-члены ООН приняли все или некоторые из следующих мер: (а) лишение флага, (b) направление в указанный порт для осмотра и принятия дальнейших мер, (с) всемирный запрет на заход в порты, и/или (d) замораживание активов.

Кроме того, когда у государств-членов ООН имеется информация о судах в открытом море, дающая разумные основания полагать, что среди перевозимых такими судами грузов содержатся позиции, поставка, продажа, передача или экспорт которых запрещены соответствующими резолюциями СБ ООН, а данные суда или государства флага не оказывают содействия, то Комитет 1718 вправе предпринять различные меры. Если государство флага не согласилось на его осмотр в открытом море и не дало судну указаний проследовать в соответствующий удобный порт для требуемого осмотра, или если соответствующее судно отказывается выполнять указания государства флага об обеспечении осмотра в открытом море или следовании в такой порт, то Комитет 1718 вправе включить судно в перечень для замораживания активов и принятия иных мер, разрешенных пунктом 12 резолюции № 2321 СБ ООН. Кроме того, когда Комитет 1718 осуществляет такое включение в перечень, соответствующее государство флага обязано немедленно исключить такое судно из морского регистра. Любое государство, не получившее содействия со стороны государства флага судна, подозреваемого в перевозке незаконных грузов в открытом море, обязано без промедления направить в Комитет 1718 докладную, где содержится соответствующая информация о данном инциденте, судне и государстве флага, а Комитет 1718 регулярно публикует такие докладные на своем сайте в интернете.

Обманные практические приемы

Экспорт угля и песка:

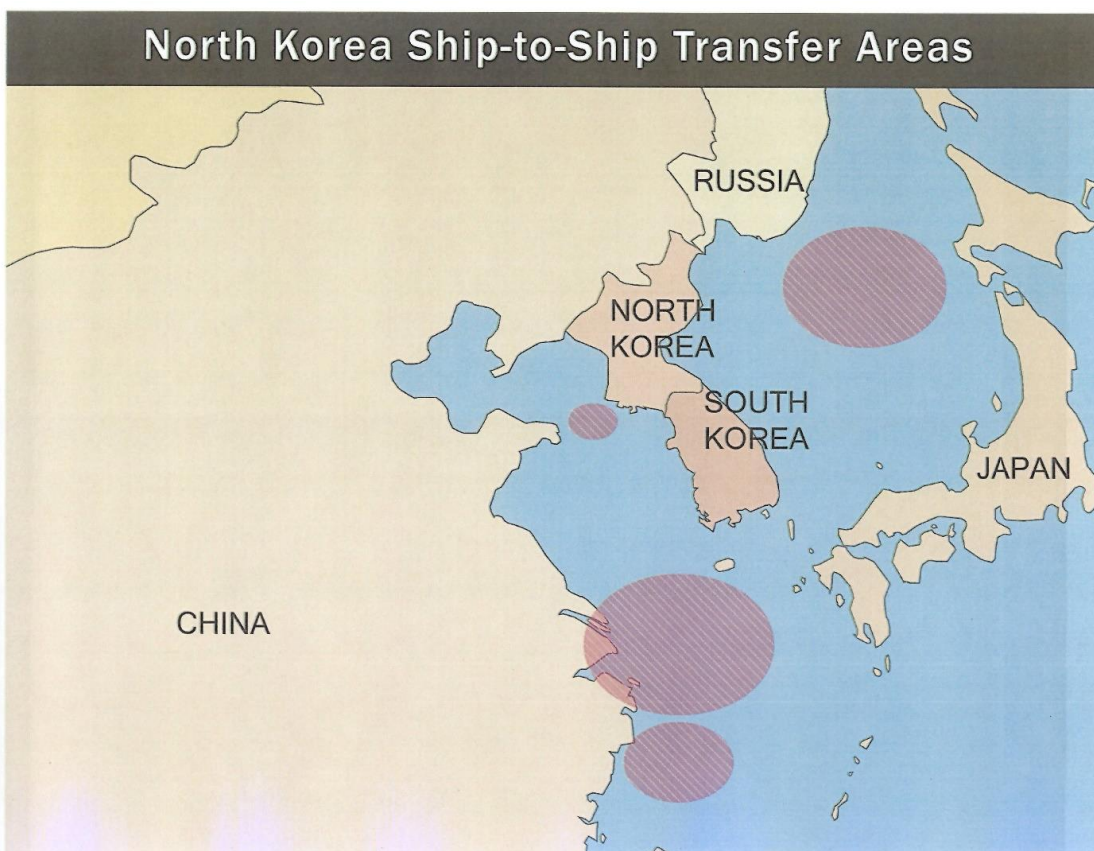
Уголь: согласно Заключительному отчету Группы экспертов ООН по КНДР от 2020 г. (Отчет Группы экспертов), в период с января по август 2019 г. Северная Корея экспортировала 3,7 миллиона метрических тонн угля, главным образом, в зоне порта Нинбо-Чжоушань и вокруг нее. Большая часть этих экспортных поставок производилась посредством перевалки (STS) с судов под северокорейским флагом на местные баржи в территориальных водах Китая. Самоходные баржи, которые, скорее всего, осуществляют поставки в Китай – второй по объему метод, применяемый для экспорта северокорейского угля. Сюда входят прямые поставки из Северной Кореи до трех портов в заливе Ханчжоу (Китай).

Песок: по крайней мере с апреля 2019 г. самоходные баржи, не принадлежащие Северной Корее, а также иные грузовые суда под флагами, отличными от Северной Кореи, осуществляют погрузку песка в Хэджу (провинция Хванхэ) и в Синчанге (провинция Хамгён-Намдо) либо вблизи этих пунктов для экспорта в Китай.

Импорт нефтепродуктов:

В силу резолюции № 2397 СБ ООН импорт нефтепродуктов Северной Кореи ограничен максимальным объемом 500 000 баррелей за календарный год. За период с января 2019 г. по октябрь 2019 г. включительно северокорейские порты приняли, по крайней мере, 221 танкерных поставок нефтепродуктов, в том числе, по крайней мере, 157 поставок, полученных за счет незаконных перевалок STS с участием северокорейских судов. Если на момент доставки груза эти танкеры были под полной нагрузкой, то только лишь посредством этих операций Северная Корея импортировала бы 3,89 миллионов баррелей, что более чем в семь с половиной раз превышает допустимый объем нефтепродуктов в соответствии с резолюцией № 2397 СБ ООН.

Используемые Северной Кореей зоны перегрузки с судна на судно:



Приобретение старых судов:

Согласно Заключительному отчету Группы экспертов ООН по КНДР от 2020 г., Северная Корея приобретает старые суда, предназначенные на слом, и включает их в свой флот судов, перевозящих уголь и иные товары.

Использование барж, не предназначенных для плавания в океане:

Согласно Заключительному отчету Группы экспертов ООН по КНДР, Северная Корея иногда использует для незаконной транспортировки происходящих из Северной Кореи товаров в Китай баржи, не предназначенные для плавания в океане и не передающие сигнала AIS. Эксплуатация этих барж в открытом море может быть небезопасной.

За дополнительными подробностями и описанием известных методов уклонения от санкций обращайтесь к основному тексту «Информационного бюллетеня для отрасли морских перевозок, топливно-энергетического и металлургического секторов, а также связанных с ними групп по вопросам санкций», за грамотными методами надлежащей осмотрительности в рамках борьбы с уклонением от санкций на морском транспорте – к «Приложению А: Дополнительные руководства и информация в содействие усилиям по соблюдению санкций на морском транспорте», а также к представленному OFAC документу «[Основы обязательств по соблюдению нормативных требований OFAC](#)», где приводятся данные за прошлые периоды с описанием в целом качественных практических методов соблюдения санкций.

ИРАН

В настоящем разделе предоставлена информация о санкциях США и ООН против Ирана, которые относятся к отрасли морских перевозок, включая неполный перечень оснований, в связи с которыми правительство США может наложить санкции на различных лиц. В сочетании со всеми прочими документами из настоящего глобального информационного бюллетеня по морскому транспорту, в настоящем Приложении уточняется и развивается связанный с Ираном информационный бюллетень по судоходству, изданный Управлением по контролю за иностранными активами (OFAC) Министерства финансов США 4 сентября 2019 г. Данная информация актуальна на дату настоящего бюллетеня, однако сторонам следует регулярно сверяться с Интернет-сайтом OFAC на предмет всеобъемлющей информации о программах санкций против Ирана.²⁴ Позднее OFAC может выпускать дополнительные обновления к настоящему информационному бюллетеню, в том числе по перечню судов, которые указывались в предыдущих бюллетенях по судоходству. OFAC ведет всеобъемлющий, консолидированный и имеющий функцию поиска перечень подвергнутых санкциям лиц, а также судов, определенных в качестве заблокированного имущества, в Списке лиц особых категорий и запрещенных лиц (Список SDN).²⁵

Установленные США запреты на связанную с Ираном деятельность

OFAC администрирует и приводит к исполнению всеобъемлющие санкции, а также государственную блокирующую программу против Ирана; они изложены в Регламенте иранских операций и санкций, 31 C.F.R. часть 560 (ITSR). Регламентом ITSR запрещено большинство прямых и косвенных сделок с участием Ирана или правительства Ирана, проводимых американскими лицами либо же зарубежными организациями в собственности американцев либо под их контролем, а также осуществляемых с Соединенными Штатами Америки, за исключением разрешенных OFAC или выведенных из-под запрета в силу положений закона. Кроме того, регламентом ITSR блокируются имущество правительства Ирана и его вещные права на имущество, которое находится в Соединенных Штатах, прибывает в Соединенные Штаты впоследствии или же находится или впоследствии поступает во владение или под контроль какого-либо американского лица, согласно определению из статьи 560.304 Регламента ITSR, включая организации в собственности или под контролем правительства Ирана. Кроме того, в отсутствие применимого освобождения от запрета или разрешения OFAC, иностранным лицам, включая иностранные финансовые учреждения, запрещено обрабатывать транзакции в направлении Соединенных Штатов либо через таковые в нарушение этих запретов, включая операции с использованием корреспондентских счетов США, осуществляемые в интересах или от имени иранских финансовых учреждений, иных располагающихся в Иране лиц или же в случаях, когда выгода от этих услуг получена в Иране иным образом.

Санкционные полномочия правительства США

Кроме того, неамериканские лица, включая иностранные финансовые учреждения, рискуют подвергнуться санкциям США за заведомое содействие значительным транзакциям иранских лиц из Списка SDN или же за оказание определенной существенной поддержки таким структурам, как «Национальная иранская нефтяная компания» (НИОС), «Национальная иранская танкерная компания» (НИТС), и «Судоходные линии Исламской Республики Иран» (ИРИСЛ), за исключением

²⁴ OFAC, «Санкции против Ирана», <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/programs/pages/iran.aspx>.

²⁵ OFAC, «Список лиц особых категорий и запрещенных лиц (Список SDN)», <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx>.

не включенных в перечень иранских депозитных учреждений.²⁶ Эти полномочия в целом обусловлены некоторыми послаблениями и исключениями, включая (i) исключения в связи с экспортом в Иран продуктов питания, лекарственных средств, медицинских приборов и сельскохозяйственной продукции, а также (ii) исключения в связи с содействием восстановлению Афганистана и в связи с его экономическим развитием. Даже если исключение или послабление применимо, некоторые сделки с участием иранского Корпуса стражей исламской революции (КСИР) или любого иного лица, включенного в перечни в связи с поддержкой иностранного терроризма Ираном или в связи с распространением им оружия массового поражения либо средств доставки такого оружия, могут быть подвергнуты санкциям США.

Нефть, нефтепродукты и продукция нефтехимии:

С 5 ноября 2018 г. включительно лица, заведомо участвующие в существенной сделке с целью покупки и приобретения, продажи, транспортировки или реализации нефти, нефтепродуктов (например, авиационного бензина, автомобильного бензина, мазутного дистиллята), или продукции нефтехимии из Ирана, равно как и некоторые лица, связанные с судами, перевозящими иранскую нефть, рискуют подвергнуться санкциям в соответствии с относящимися к Ирану американскими санкционными полномочиями, если здесь не применяется послабление или исключение.²⁷ Дополнительная информация об определениях нефти, нефтепродуктов и нефтехимической продукции приводится в Статье 16 Е.О. 13846.

Металлургия и иные включенные в перечень отрасли иранской экономики:

Лица, действующие в иранских отраслях по производству железа, стали, алюминия или меди, либо заведомо принимающие участие в значительной сделке по продаже, поставке или передаче Ирану значительных товаров и услуг, которые используются в связи с этими отраслями или же в целях покупки, приобретения, продажи, транспортировки или реализации железа, стали, алюминия или меди из Ирана, рискуют подвергнуться санкциям во исполнение Е.О. 13871, если здесь не применяется послабление или исключение. Аналогичным образом, лица, которые заведомо продают, поставляют или передают в Иран или из Ирана, прямо или опосредованно, драгоценные металлы или некоторые материалы, включая уголь, графит либо определенное металлургическое сырье или полуфабрикаты, как то, алюминий и сталь, рискуют подвергнуться санкциям, если такие металлы или материалы предоставляются для некоторых видов конечного пользователя или некоторых конечных пользователей.²⁸ Кроме того, лица, работающие в строительной, горнодобывающей, промышленной и текстильной отраслях иранской экономики, или заведомо участвующие в значительной сделке по продаже, поставке или передаче в Иран или из Ирана значительных товаров и услуг, которые используются в связи с этими отраслями, рискуют подвергнуться санкциям во исполнение Е.О. 13902, если здесь не применяется послабление или исключение.

Отрасли морских перевозок рекомендуется рассмотреть «Регламент секторальных санкций и санкций за нарушение прав человека против Ирана», 31 С.F.R. часть 562, а также руководства, размещенные на Интернет-сайте OFAC и касающиеся иранских отраслей по производству железа, стали, алюминия, меди, равно как и строительной, горнодобывающей, производственной и текстильной отраслей на предмет дополнительных рекомендаций о сфере действия этих новых

²⁶ См. Закон о свободе Ирана и борьбе с распространением ОМУ, (IFCA), §§ 1244(c) and 1247(a); Закон о всеобъемлющих санкциях против Ирана, подотчетности и выводе инвестиций (CISADA), § 104; Е.О. 13846, §§ 1 и 2.

²⁷ См. Е.О. 13846, §§ 2 и 3; Закон о санкциях против Ирана (ISA), § 5(a)(7) и (7) .

²⁸ См, напр., § 1245 Закона IFCA.

полномочий. Следует отметить, что указанный в Е.О. 13871 срок, который отведен для прекращения деятельности, истек 6 августа 2019 г.; а указанный в Е.О. 13902 срок, который отведен для прекращения деятельности, истек 9 апреля 2020 г. Незавершение каких-либо существующих охватываемых санкциями операций в связи с этими секторами за конкретные сроки, отведенные для прекращения деятельности, может привести к риску наложения санкций, если они не охватываются применимым послаблением или исключением.

Оказание услуг судам:

Лица рискуют подвергнуться санкциям при заведомом оказании некоторых услуг бункеровки иранским судам или неиранским судам, осуществляющим перевозки груза, включая нефть и нефтепродукты из Ирана, в интересах иранских лиц из Перечня SDN, если здесь не применяется соответствующее послабление или исключение. Кроме того, лица рискуют подвергнуться санкциям, если они заведомо оказывают услуги андеррайтинга либо страхования или перестрахования иранским лицам из Списка SDN, включая IRISL, NIOC, NITC, или же любому лицу в отношении или на пользу какой-либо деятельности в топливно-энергетическом комплексе, судоходстве или судостроении Ирана, на которых наложены некоторые санкции США против Ирана, если здесь не применяется послабление или исключение.²⁹ На предмет дополнительных рекомендаций просим ознакомиться с разделом OFAC «Часто задаваемые вопросы» на Интернет-сайте OFAC.

Обманные приемы морских перевозок

По мере того, как глобальные сообщества наращивают давление на иранский режим, некоторые лица, связанные с индустрией перевозок нефти, по-прежнему используют обманные приемы с целью способствовать операциям Ирана. Как следует из решений Минфина США по внесению в перечни, а также из действий, предпринятых партнерами по всему миру, такие структуры, как иранская КСИР-АК пытаются обойти санкции США, скрывая происхождение, назначение и получателей нефтяных грузов. Следует отметить, что использование таких обманных мер не уникально ни для Ирана, ни для нефтяной промышленности Ирана.

За дополнительными подробностями и описанием известных методов уклонения от санкций обращайтесь к основному тексту «Информационного бюллетеня для отрасли морских перевозок, топливно-энергетического и металлургического секторов, а также связанных с ними групп по вопросам санкций», за возможными методами надлежащей осмотрительности в рамках борьбы с уклонением от санкций на морском транспорте – к «Приложению А: Дополнительные руководства и информация в содействие усилиям по соблюдению санкций на морском транспорте», а также к представленному OFAC документу «[Основы обязательств по соблюдению нормативных требований OFAC](#)», где приводятся данные за прошлые периоды с описанием в целом качественных практических методов соблюдения санкций.

²⁹ См, напр., § 1246 Закона IFCA.

СИРИЯ

В настоящем разделе предоставлена информация о санкциях США и ООН против Сирии, которые относятся к отрасли морских перевозок, включая неполный перечень оснований, в связи с которыми правительство США может наложить санкции на различных лиц. В сочетании со всеми прочими документами из настоящего глобального информационного бюллетеня по морскому транспорту, в настоящем Приложении уточняются и развиваются связанные с Сирией информационные бюллетени по судоходству, изданные Управлением по контролю за иностранными активами (OFAC) Министерства финансов США 20 ноября 2018 г. и 25 марта 2019 г. Данная информация актуальна на дату настоящего бюллетеня, однако сторонам следует регулярно сверяться с Интернет-сайтом OFAC на предмет всеобъемлющей информации о программах санкций против Сирии. Позднее OFAC может выпускать дополнительные обновления к настоящему информационному бюллетеню, в том числе по перечню судов, которые указывались в предыдущих бюллетенях по судоходству. OFAC ведет всеобъемлющий, консолидированный и снабженный функцией поиска перечень подвергнутых санкциям лиц, а также судов, определенных в качестве заблокированного имущества, в Списке лиц особых категорий и запрещенных лиц (Список SDN).

Запрещенное правительством США поведение в отношении Сирии

Соединенные Штаты общим порядком запрещают сделки, реализуемые американскими лицами или осуществляемые в Соединенных Штатах Америки при прямом или опосредованном участии правительства Сирии или иных организаций, подвергнутых санкциям на основании Регламента санкций против Сирии, 31 C.F.R. часть 542. Термин «правительство Сирии» включает: (а) государство Сирийская Арабская Республика и ее Правительство, а также любую административно-территориальную единицу, ведомство или орган таковой, в том числе Центральный банк Сирии; (b) любую организацию, прямо или опосредованно находящуюся в собственности или под контролем указанных выше структур, включая любую корпорацию, товарищество, ассоциацию или иное юридическое лицо, в капитале которого правительству Сирии принадлежит от 50 процентов и больше долей участия либо контрольная доля участия, а также любое юридическое лицо, которое иначе контролируется этим правительством; (с) любое лицо, которое фактически или заявленным образом действует или действовало, прямо или опосредованно, в интересах или от лица любой из указанных выше структур; и (d) любое лицо, которое по решению OFAC включено в подпункты с (а) по (с) включительно.

На основании Е.О. 13582 Соединенные Штаты также запрещают импорт нефти и нефтепродуктов сирийского происхождения в Соединенные Штаты, равно как и любые сделки с или в связи с нефтью или нефтепродуктами сирийского происхождения со стороны американского лица, равно как и любое содействие подобным сделкам.

Кроме того, Соединенные Штаты понимают, что в силу сложной, нестабильной ситуации в Сирии, в отрасли морских перевозок действуют и другие незаконные структуры, включая лиц, связанных с терроризмом, а также с незаконной деятельностью, касающейся Ирана или России.³⁰

Риск наложения санкций, а также установленные правительством США полномочия в связи с санкциями против Сирии

³⁰ Дополнительная информация о наложенных OFAC запретах в связи с противодействием терроризму, Ирану или России, приводится по адресу: <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Pages/default.aspx>

Законодательством США предусмотрено обязательное наложение санкций на иностранных лиц, которые, как установлено, заведомо предоставляли значительную финансовую, материальную или техническую поддержку правительству Сирии или же заведомо участвовали в значительной сделке с правительством Сирии; равно как и на лиц, которые заведомо продавали или предоставляли существенные товары, услуги, технологию, информацию или иную поддержку, значительно облегчающую поддержание или расширение внутреннего производства правительством Сирии природного газа, нефти или нефтепродуктов. Сюда могут входить организации или физические лица, производящие доставку или финансирование партий нефти для правительства Сирии или государственных организаций, как то включенная в американский список «Сирийская компания по транспортировке нефти» или «Нефтеперерабатывающая компания Банияс».

Обманные приемы морских перевозок

Соединенные Штаты исполнены решимости привлечь к ответственности правительство Сирии, режим Башара аль-Асада, а также тех, кто продолжает их поддерживать, за их жестокость и убийства сирийских гражданских лиц. В этой связи цепочка снабжения и связанные с нефтью отгрузки создают значительный риск наложения санкций на участников отрасли морских перевозок. Такие страны, как Иран и Россия, участвуют в поставках нефти и иных товаров правительству Сирии. В связи с этой деятельностью в сентябре 2019 г. OFAC наложил санкции на компанию Maritime Assistance LLC и трех физических лиц за обеспечение продажи и поставки авиакеросина российским вооруженным силам, действующим в городе Банияс (Сирия). Кроме того, в ноябре 2018 г. OFAC наложил санкции на иранские и российские организации частного и государственного сектора, участвующие в схеме по закупкам иранской нефти для Сирии. В рамках этой схемы использовалась договоренность о зачете платежей, благодаря которой продажа и отгрузка иранской нефти в Сирию обеспечила про-иранским террористическим группам, включая «Хезболлу», «Хамас» и КСИР-АК, сотни миллионов долларов.

За дополнительными подробностями и описанием известных методов уклонения от санкций обращайтесь к основному тексту «Информационного бюллетеня для отрасли морских перевозок, топливно-энергетического и металлургического секторов, а также связанных с ними групп по вопросам санкций», за возможными методами надлежащей осмотрительности в рамках борьбы с уклонением от санкций на морском транспорте – к «Приложению А: Дополнительные руководства и информация в содействие усилиям по соблюдению санкций на морском транспорте», а также к представленному OFAC документу [«Основы обязательств по соблюдению нормативных требований OFAC»](#), где приводятся данные за прошлые периоды с описанием в целом качественных практических методов соблюдения санкций.