



Kagawaran ng Pananalapi

Kagawaran ng Estado

Tanod-Baybayin ng Estados Unidos

Advisory (Ulat na Nagbibigay-Payo) tungkol sa Parusa o Multa para sa Industriyang Pandagat, mga Sektor ng Enerhiya at mga Metal, at mga Kaugnay na Komunidad

Inilabas: Ika-14 ng Mayo, 2020

Pamagat: Gabay upang Tugunan ang Iligal na Pagluluwas sa Barko at mga Gawain ng Pag-iwas sa Parusa o Multa

Inilalabas ng Kagawaran ng Estado ng Estados Unidos, Office of Foreign Assets Control (OFAC, Tanggapan ng Pagkontrol sa mga Pag-aari ng Dayuhan) ng Kagawaran ng Pananalapi ng Estados Unidos, at ang Tanod-Baybayin ng Estados Unidos ang advisory na ito upang pagkalooban ang mga kabahagi at kasama sa kalakalan sa industriyang pandagat at mga sektor ng enerhiya at mga metal ng karagdagang impormasyon at mga kasangkapan upang labanan ang kasalukuyan at umuusbong na kalakaran kaugnay ng iligal na pagluluwas sa barko at pag-iwas sa parusa o multa. Sumasalamin ang advisory na ito sa dedikasyon ng pamahalaan ng Estados Unidos na makipagtulungan sa pribadong sektor upang mapigilan ang pag-iwas sa parusa o multa, pagpupuslit, kriminal na aktibidad, pangangasiwa ng mga aktibidad ng terorista, at paglaganap ng weapons of mass destruction (WMD, mga sandatang nakakapinsala nang malawakan at malaki), na nakatuon sa Iran, North Korea, at Syria. Kasama ang mga Annex (Karagdagan) A at B, nagkakaloob ang advisory na ito ng mga bagong impormasyon at karagdagang detalye sa mga advisory sa pagluluwas sa barkong may kaugnayan sa North Korea na inilabas ng OFAC noong ika-23 ng Pebrero, 2018, at ika-25 ng Marso, 2019; advisory sa pagluluwas sa barkong may kaugnayan sa Iran na inilabas ng OFAC noong ika-4 ng Setyembre, 2019; at mga advisory sa pagluluwas sa barkong may kaugnayan sa Syria na inilabas ng OFAC noong ika-20 ng Nobyembre, 2018, at ika-25 ng Marso, 2019. Sa kalaunang petsa, maaaring maglabas ang OFAC ng mga bagong karagdagang impormasyon sa advisory na ito, kabilang ang may kaugnayan sa mga listahan ng sasakyang pandagat na lumabas sa mga nakaraang advisory sa pagluluwas sa barko.

Tinatalakay ng advisory na ito ang mga panganib ng parusa o multa at naglalaman ito ng impormasyon tungkol sa mga karaniwang mapanlinlang na gawain sa pagluluwas sa barko at mga pangkalahatang pamamaraan upang tumulong sa higit pang pag-aakma ng makatuwirang hakbang at mga patakaran at pamamaraan ng pagsunod hinggil sa parusa o multa. Pangunahing nilalayan ito upang magkaloob ng gabay sa mga sumusunod: mga may-ari ng barko, tagapamahala, tagapagpatakbo, koredor, chandler (nagbebenta ng pangkalahatang suplay) ng barko, rehistro ng bandila, tagapagpatakbo sa daungan, kumpanyang nagluluwas sa barko, tagadespatsa ng kargamento, pangklasipikasyong tagapagkaloob ng

serbisyo, mangangalakal ng mga paninda, kumpanya ng seguro, at mga institusyong pampananalapi.^{1,2} Kabilang sa advisory na ito ang parehong bagong impormasyon tungkol sa mga mapanlinlang na gawaing ginagamit upang maiwasan ang parusa o multa at mga patakaran at pamamaraang maaaring naising isaalang-alang na pagtibayin ng mga entidad na nagpapatakbo sa mga partikular na sektor na pandagat na nakalista sa itaas bilang bahagi ng programa ng pagsunod hinggil sa parusa o multa na nakabatay sa panganib.

Napakahalagang suriin sa naaangkop paraan ng pribadong sektor ang kanilang panganib sa parusa o multa at, kung kailangan, magpatupad ng mga kontrol sa pagsunod upang tugunan ang anumang mga tinukoy na puwang sa kanilang mga programa ng pagsunod. Lalong mahalaga ito kapag nagpapatakbo nang malapit o sa mga lugar na napag-alaman nilang malaki ang panganib, na maaaring kabilangan ng mga lugar na madalas na ginagamit para sa mga aktibidad na may kinalaman sa transportasyon na potensyal na mapapatawan ng parusa. Hinihikayat din ng Estados Unidos ang mga entidad at indibidwal na nakikibahagi sa mga supply chain (sistema ng paggawa at pamamahagi) ng kalakalan sa mga sektor ng enerhiya at mga metal, kabilang ang kalakalan sa krudo, dinalisay na petrolyo, mga petrokemikal, asero, bakal, aluminyo, tanso, buhangin, at karbon, na pag-aralan ang advisory na ito at gumawa ng naaangkop na aksyong itinuturing na kailangan o mairerekomenda.

Mga Mapanlinlang na Gawain sa Pagluluwas sa Barko

Tinatayang 90 porsyento ng pandaigdigang kalakalan ang kinapapalooban ng transportasyong pandagat. Ang mga may masamang hangarin ay laging naghahanap ng mga bagong paraan upang samantalain ang mga pandaigdigang supply chain para sa ikapakikinabang nila. Nakabuod sa sumusunod na listahan, habang hindi komprehensibo, ang ilang taktikang ginagamit upang pangasiwaan ang mapaparusahan o ilegal na kalakalang pandagat na nauugnay sa Iran, North Korea, at Syria. Inirerekomenda namin na ang mga taong nagsasagawa ng anumang transportasyon o kalakal na kinapapalooban ng sektor na pandagat ay patuloy na maging mapagmatyag at maingat laban sa mga sumusunod na taktika upang malimitahan ang panganib na maging sangkot sa mapaparusahan o ilegal na aktibidad, at gawin ang higit na makatuwirang hakbang kaugnay ng mga pagluluwas sa barko na dumadaan sa mga lugar na napag-alaman nilang nagpapakita ng malaking panganib.

1) Hindi Pagpapagana o Pagmamanipula sa Automatic Identification System (AIS, Sistema ng Awtomatikong Identipikasyon) sa mga Sasakyang Pandagat

Ang AIS ay isang sistemang iniaatas sa buong mundo na naghahatid ng identipikasyon ng sasakyang pandagat at datos sa posisyon ng paglalayag sa pamamagitan ng mataas na prekuwensyang along-radyo. *Iniaatas* ng International Convention for the Safety of Life at Sea (Internasyonal na Kumbensyon para sa Kaligtasan ng Buhay sa Dagat, SOLAS) na patakbuhan ng ilang uri ng mga sasakyang pandagat na naglalayag sa buong daigdig ang AIS sa lahat ng oras nang may ilang

¹ Habang pangunahing tinutugunan ng advisory na ito ang mga panganib ng parusa o multa, dapat ding malaman ng mga institusyong pampananalapi sa Estados Unidos na, alinsunod sa mga iniaatas na pag-uulat ng kahina-hinalang aktibidad sa 31 CFR Kabanata X, kung ang isang institusyong pampananalapi ay nakakaalam, may pinaghihinalaan, o may dahilan upang paghinalaan na ang isang transaksyon ay walang dapat gawin o walang maliwanag na ligal na pakay o hindi isang uri ng kung saan karaniwang maaasahang makikitungo ang partikular na kostumer, at walang alam na makatuwirang paliwanag ang institusyong pampananalapi para sa transaksyon matapos mapag-aralan ang mga katotohanan, kabilang ang kasaysayan at posibleng layunin ng transaksyon, dapat maghain ang institusyong pampananalapi ng Suspicious Activity Report (SAR, Ulat ng Kahina-hinalang Aktibidad). Tingnan ang 31 CFR §§ 1020.320, 1021.320, 1022.320, 1023.320, 1024.320, 1025.320, 1026.320, 1029.320, at 1030.320.

² Ang gabay sa dokumentong ito ay hindi nilalayan upang maging, ni hindi dapat maunawaan bilang, komprehensibo o nagpapataw ng mga iniaatas sa ilalim ng batas ng Estados Unidos o kung hindi ay tinutugunan ang anumang mga partikular na iniaatas sa ilalim ng mga naaangkop na batas o regulasyon.

eksepsyon. Bagaman paminsan-minsan, ang mga isyu sa kaligtasan ay maaaring mag-udyok ng lehitimong hindi pagpapagana ng transmisyong AIS, at sa ibang paraan ay maaaring magkaroon ng mahinang transmisyong, ang mga sasakyang pandagat na nakikibahagi sa mga ilegal na aktibidad ay maaari ring sadyain ang hindi pagpapagana sa kanilang mga AIS transponder at manipulahin ang inihahatid na datos upang hindi maipakita ang kanilang paggalaw. Ang gawain ng pagmamanihala ng datos ng AIS, na tinatawag na “spoofing,” ay nagpapahintulot sa mga barkong mag-broadcast ng naiibang pangalan, numero ng International Maritime Organization (IMO, Pandaigdigang Organisasyong Pandagat) (isang natatanging pitong-numerong kodigo ng identipikasyon ng sasakyang pandagat), Maritime Mobile Service Identity (MMSI, Identidad ng Mobile na Serbisyo ng Pandagat), o iba pang pantukoy na impormasyon. Maaari ring itago ng taktikang ito ang susunod na himpilang daungan ng sasakyang pandagat o iba pang impormasyon tungkol sa paglalayag nito.

2) **Pisikal na Pagbabago sa Identipikasyon ng Sasakyang Pandagat**

Ang mga pampasaherong barkong may 100 Gross Tonnage (GT, Kabuuang Tonelada) at pataas at mga barkong pangkargamentong may 300 GT at pataas ay inaatasang ipakita ang mga pangalan nito at numero ng IMO sa isang makikitang lokasyon sa pinakakatawan o ibabaw na bahagi ng sasakyang pandagat. Ang numero ng IMO ng sasakyang pandagat ay nilalayong maging permanente anuman ang pagbabago sa pagmamay-ari o pangalan ng sasakyang pandagat. Ang mga sasakyang pandagat na sangkot sa mga ilegal na aktibidad ay madalas na pinipintahan ang mga pangalan at numero ng IMO ng sasakyang pandagat upang itago ang mga identidad nito at magpanggap bilang mga ibang sasakyang pandagat.

3) **Pagpapalsipika ng mga Dokumentong Kargamento at Sasakyang Pandagat**

Ang kumpleto at tumpak na dokumentasyon ng pagluluwas sa barko ay napakahalaga upang masigurong nauunawaan ng lahat ng nakikibahagi sa transaksyon ang mga entidad, tagatanggap, kalakal, at sasakyang pandagat na kabahagi ng nasabing paglululan. Ang mga bill of lading (dokumento ng pagkilala sa pagtanggap ng kargamento), mga sertipiko ng pinagmulan, mga resibo, mga listahan ng impake, katibayan ng seguro, at mga listahan ng mga dating himpilang daungan ay mga halimbawa ng dokumentasyong karaniwang kasama sa transaksyon ng pagluluwas sa barko. Natagpuan ng mga awtoridad na pinalsipika ng mga umiikaw sa parusa o multa ang dokumentasyon ng pagluluwas sa barko na may kinalaman sa mga petrokemikal, petrolyo, mga produktong petrolyo, o mga metal (asero, bakal) o buhangin upang ikubli ang kanilang pinagmulan. Ilegal ang pagpapalsipika ng ilang dokumentong (kabilang ang mga dokumentong para sa adwana at pagkontrol ng iniluluwas) sa karamihan sa mga bansa, at ang mga iregularidad ay maaaring maging batayan upang pigilan ang pagluwas nito hanggang sa mapatunayan ang mga nilalaman nito. Dagdag dito, ang mga taong nagsasagawa ng transportasyon o kalakal na may kinalaman sa sektor na pandagat ay hinihikayat na magsagawa ng makatuwirang hakbang, kung kailangan, sa mga dokumentong nagpapakita o nagpapahiwatig na ang kargamento ay mula sa isang lugar na napag-alaman nilang may malaking panganib para sa pag-iwas sa parusa o multa, sa kabila ng anumang diumanong lugar na pinagmulang may maliit na panganib.

4) **Mga Paglipat na Ship to Ship (STS, Sa Pagitan ng mga Barko)**

Habang maaaring isagawa ang mga paglipat na ship to ship (paglipat ng kargamento sa pagitan ng mga barko sa dagat) para sa mga lehitimong layunin, ang mga paglipat na STS—lalo na sa gabi o sa mga lugar na napag-alamang may malaking panganib para sa pag-iwas sa parusa o multa o iba pang ilegal na aktibidad—ay kadalasang ginagamit upang iwasan ang parusa o multa sa pamamagitan ng pagkukubli ng pinagmulan o destinasyon ng palihim na inilipat na petrolyo, karbon, at iba pang materyal.

5) **Iregularidad sa Paglalayag**

Maaaring subukan ng mga may masamang hangarin na ikubli ang tunay na destinasyon o pinagmulan ng kargamento o mga tagatanggap sa pamamagitan ng paggamit ng hindi direktang ruta, hindi naka-iskedyul na paglihis ng daan, o paghahatid o pagluluwas ng kargamento sa pamamagitan ng mga ikatlong bansa. Bagaman pangkaraniwan ang paghahatid o pagluluwas ng kargamento sa pandaigdigang paggalaw ng mga kalakal, ang mga entidad ng pribadong sektor, kabilang ang mga kumpanyang namamahala sa rehistro ng bandila, tagapagpatakbo ng daungan, asosasyon ng industriya ng pagluluwas sa barko, may-ari ng barko, tagapagpatakbo, at nagtsatsarter, kapitan ng barko, kumpanyang nagkakaloob ng mga tauhan, ay hinihikayat na siyasin ang mga ruta at destinasyong lumilihis sa mga normal na gawaing pangnegosyo, kung naaangkop.

6) **Mga Pinalsipikang Bandila at “Flag Hopping”**

Maaaring pinalsipikahin ng mga may masamang hangarin ang bandila ng kanilang sasakyang pandagat upang ikubli ang iligal na kalakal. Maaari rin silang paulit-ulit na magparehistro gamit ang mga bagong estado ng bandila (“flag hopping”) upang iwasan ang matuklasan. Inirerekomenda naming malaman ng pribadong sektor at iulat sa mga may kakayahang awtoridad ang anumang mga pagkakataon kung saan ang may-ari o tagapamahala ng sasakyang pandagat ay patuloy na ginagamit ang bandila ng bansa pagkatapos nitong matanggal sa rehistro (iyon ay, “inalis sa rehistro”), mga pagkakataon kung saan inaangkin ng barko ang bandila ng bansa na walang tamang awtorisasyon, o mga pagkakataon kung saan madalas na binabago ng sasakyang pandagat ang mga bandila sa maikling panahon sa isang kahina-hinalang paraang naaayon sa “flag hopping.” Ang mga partikular na paraanpara sa iba’t ibang larangan sa pribadong sektor ay kasama sa gabay sa industriya na kasama sa report na ito bilang Annex A.

7) **Kumplikadong Pagmamay-ari o Pamamahala**

Ang pandaigdigang pagluluwas sa barko ay likas na komplikado at kinapapalooban ng maraming interaksyon sa parehong entidad ng pamahalaan at pribadong sektor. Sinusubukan ng mga may masamang hangarin na samantalain ang pagkakumplikado nito sa pamamagitan ng paggamit ng mga komplikadong estruktura sa pagnenegosyo, kabilang ang mga kinapapalooban ng mga shell company (hindi aktibong kumpanyang ginagamit bilang instrumento sa iba’t ibang manipulasyon) at/o maraming antas ng pagmamay-ari at pamamahala, upang ikubli ang tunay na beneficial (nakikinabang na may-ari bagaman hindi nakapangalan sa kanya ang kumpanya) na may-ari ng kargamento o mga kalakal upang maiwasan ang parusa o multa o iba pang pagpapatupad, bukod sa iba pang mga dahilan. Maaari ring makibahagi ang mga may masamang hangarin sa sistema ng mga pagbabago sa pagmamay-ari o pamamahala ng mga kumpanya o sa Kodigo ng International Safety Management (ISM, Pandaigdigang Pamamahala ng Kaligtasan) na ginagamit ng mga kumpanya ng pamamahala. Kung hindi matutukoy ng pribadong sektor sa makatuwirang paraan ang mga totoong nakikibahagi sa transaksyon, maaari nilang naising isaalang-alang ang paggawa ng karagdagang makatuwirang hakbang upang masigurong hindi ito mapaparusahan o iligal.

Mga Pangkalahatang Gawain para sa Mabisang Pagkilala ng Pag-iwas sa mga Parusa o Multa

Habang ipinapatupad ng mga nakikibahagi sa industriya ang naaangkop na makatuwirang hakbang at mga programa ng pagsunod batay sa kanilang mga pagtatasa sa panganib, inirerekomenda naming patuloy nilang pagtibayin ang mga gawing pangnegosyo upang matugunan ang mga babalang palatandaan at iba pang mga anomalyang maaaring magpahiwatig ng iligal o mapaparusahang kaugalian. Nakadetalde sa

ibaba ang mga partikular na gawaing maaaring makatulong sa higit na mabisang pagkilala sa potensyal na pag-iwas sa mga parusa o multa. Ngunit, ang mga ito ay hindi nilalayon upang maging, ni hindi dapat maunawaan bilang, komprehensibo, na nagpapataw ng anumang mga iniaatas alinsunod sa batas ng Estados Unidos o kung hindi ay tinutugunan ang anumang mga partikular na iniaatas alinsunod sa mga naaangkop na batas o regulasyon.

1) Magtatag ng mga Programa ng Pagsunod para sa mga Parusa o Multa

Inirerekomenda namin, kung naaangkop, na suriin ng mga entidad ng pribadong sektor ang panganib na sila ay parusahan o pagmultahin, ipatupad ang mga pagsunod para sa mga parusa at pagmumulta at sa mga programa ng makatuwirang hakbang, at magkaloob ng pagsasanay at mapagkukunan sa mga tauhan upang maipatupad ang mga programang ito sa pinakamahasay na paraan. Maaaring naisin ng mga entidad na isaalang-alang ang pakikipag-usap sa kanilang mga katapat sa larangan, kasosyo, subsidyaryo, at kaakibat upang ipahayag ang kanilang mga inaasahan sa pagsunod sa paraang naaayon sa mga naaangkop na iniaatas ng lokal na pamahalaan.

Kung naaangkop, patuloy na hinihikayat ang mga entidad ng pribadong sektor na magdevelop, ipatupad, at sumunod sa mga nakasulat na nakapamantayang maipapatupad na patakaran ng pagsunod, pamamaraan, pamantayan ng gawi, at pananggalang. Maaaring itatag ng mga programa ng pagsunod na ito na ang pagkakasangkot sa mapaparusahang gawi ay batayan para sa agarang pagwawakas ng negosyo o trabaho, o maaaring pagpasyahan na ang mga naaangkop na kontrol na pinagtibay na sapat na magpapahupa sa mga potensyal na panganib na nauugnay sa aktibidad. Dagdag dito, pinakamahasay na gawain sa pagsunod na ang ang mga empleyadong nagsisiwalat ng ipinagbabawal na pag-uugali ay maprotektahan laban sa paghihiganti at na magkaroon ng kumpidensyal na mekanismo upang iulat ang pinaghihinalaan o aktuwal na ipinagbabawal o mapaparusahang aktibidad. Sa abot ng naaangkop, maaaring naisin ng mga entidad ng pribadong sektor na regular na masiyasat ang kanilang mga programa ng pagsunod ng mga kuwalipikadong ikatlong partido bilang paraan ng patuloy na pagpapahusay.

Dagdag dito, maaaring maging kabilang sa mga programa ng pagsunod ang pakikipag-usap sa mga katapat sa larangan, kabilang, ngunit hindi limitado sa mga may-ari ng barko, tagapamahala, nagtsatsarter, at tagapagpatakbo, ng tungkol sa inaasahan na ang mga ito ay magkaroon ng sapat at naaangkop na mga patakaran sa pagsunod na tumutugon sa kanilang mga pagsusuri sa panloob na panganib. Bukod sa paggawa nito sa sarili nilang paraan, at kapag naaangkop, hinihikayat ang mga entidad ng pribadong sektor na ipaalam sa kanilang mga katapat sa larangan ang inaasahan na sila ay: 1) magsagawa ng kanilang mga aktibidad sa paraang naaayon sa parusa o multa ng Estados Unidos at ng United Nations (UN), kung naaangkop; 2) magkaroon ng sapat na mapagkukunan upang masiguro ang pagpapatupad ng at pagsunod ng kanilang mga tauhan sa kanilang sariling mga patakaran sa pagsunod, hal., mga direktang tinanggap sa trabaho, kontratista, at tauhan; 3) magsisigurong ang mga subsidyaryo at kaakibat ay sumusunod sa mga kaukulang patakaran, kung naaangkop; 4) magkaroon ng mga kaukulang kontrol upang subaybayan ang AIS; 5) magkaroon ng mga kontrol upang siyasin at suriin ang mga inilululan o ibinababang kargamento sa mga lugar na natagpuan nilang nagpapakita ng malaking panganib; 6) magkaroon ng mga kontrol upang suriin ang pagiging tunay ng mga bill of lading, kung kailangan; at 7) magkaroon ng mga kontrol na naaayon sa advisory na ito.

2) Magtatag ng Pinakamahasay na Gawain para sa AIS at mga Iniaatas para sa Kontrata

Ang manipulasyon at paggambala sa AIS ay maaaring magpahiwatig ng mga ilegal o mapaparusahang aktibidad. Maaaring naisin ng mga entidad sa industriyang pandagat na isaalang-alang, batay sa kanilang mga indibidwal na pagsusuri sa panganib, ang pananaliksik sa kasaysayan ng barko upang matukoy ang dating manipulasyon sa AIS at pagsubaybay sa manipulasyon sa AIS at hindi

pagpapagana kapag nakalayag ang kargamento. Kung naaangkop, ang mga nakikibahagi sa industriyang pandagat, mga rehistro ng bandila, at iba pang mga entidad ng pribadong sektor na kasama ang mga taga-seguro, institusyong pampananalapi na makipagnegosyo sa mga may-ari ng barko, nagtsatsarter, at tagapamahala ay hinihikayat na itaguyod ang patuloy na pagbrodkast ng AIS sa kabuuan ng transaksyon, alinsunod sa SOLAS, lalo na sa mga lugar na natuklasang nagbabanta ng malaking panganib para sa pag-iwas sa parusa o multa.

Ang pribadong industriya, kabilang ang mga industriyang tinukoy sa Annex A, ay hinihikayat na imbestigahan ang mga palatandaan at ulat sa manipulasyon ng AIS transponder bago pumasok sa mga bagong kontratang kinapapalooban ng mga may problemang sasakyang pandagat o kapag nakikibahagi sa nagpapatuloy na negosyo. Maaaring patuloy na suriin ng mga institusyong pampananalapi ang aktibidad na ito alinsunod sa isang pamamaraang nakabatay sa panganib at—kung naaangkop—ipatupad ang mga kaukulang kontrol para sa kanilang mga kliyente sa industriyang pandagat, partikular na ang mga nagmamay-ari, nagpapatakbo, at/o nagkakaloob ng mga serbisyo sa mga barkong pinapatakbo sa mga lugar na natagpuang nagpapakita ng malaking panganib para sa pag-iwas sa parusa o multa. Maaaring naisin ng mga tagapagkaloob ng serbisyo na isaalang-alang ang pagbabago sa mga kontrata upang gawin ang hindi pagpapagana o pagmamanipla ng AIS para sa mga hindi lehitimong dahilan na batayan sa pagwawakas ng mga serbisyo o kontrata kung natukoy ang ilegal o mapaparusahang aktibidad. Dagdag dito, maaaring isaalang-alang ng mga nakikibahagi ang pagsasama ng pangkontratang wikang nagbabawal sa paglipat ng kargamento sa mga sasakyang pandagat ng kliyente na hindi nagbobrodkast ng AIS alinsunod sa SOLAS o may kasaysayang nagpapahiwatig ng manipulasyon o pagwawakas para sa mga hindi lehitimong dahilan.

Dagdag dito, ang kontrol ng estado sa daungan at mga awtoridad ng mga serbisyong pantrapiko para sa sasakyang pandagat ay hinihikayat na muling banggitin ang iniaatas upang mapanatili ang pagbrodkast ng AIS sa mga tangker at malalaking kargamentong dumarating at umaalis sa kanilang mga hurisdiksyon. Kung hindi maipaliwanag ng sasakyang pandagat ang kasaysayan ng kanilang AIS na naaayon sa SOLAS, maaaring naisin ng mga awtoridad sa daungan na isaalang-alang ang pag-iimbestiga sa nakapaloob na aktibidad upang masigurong hindi ito mapaparusahan o kung hindi ay ilegal. Kung natagpuang ilegal, ang mga awtoridad sa daungan ay maaaring naising isaalang-alang ang parusa o multa sa sasakyang pandagat na pumasok sa kanilang mga daungan o gumawa ng iba pang naaangkop na aksyon.

3) **Subaybayan ang mga Barko sa Kabuuan ng Transaksyon**

Kung naaangkop, alinsunod sa kanilang mga pagsusuri sa panganib, hinihikayat ang mga may-ari ng barko, tagapamahala, at kumpanyang tsarter na patuloy na subaybayan ang mga sasakyang pandagat, kabilang ang mga ipinapaupa sa mga ikatlong partido. Maaaring kabilang dito ang pagdaragdag sa AIS ng Long Range Identification and Tracking (LRIT, Pangmalayuang Pagtukoy at Pagsubaybay) at pagtanggap ng mga pana-panahong signal ng LRIT sa prekwensyang ipinapaalam ng pagsusuri sa panganib ng entidad. Ang mga awtoridad sa daungan sa mga lugar na magpapakita ng malaking panganib na nauugnay sa pag-iwas sa parusa o multa ay maaaring naising isaalang-alang ang pagsubaybay sa mga barkong gumagamit ng LRIT sa loob ng kanilang lugar ng pagpapatakbo bilang isang istrategya sa pagpapahupa ng panganib. Maaaring naisin ng mga may-ari at tagapamahala ng barko na isaalang-alang ang pagbibigay-kaalaman tungkol sa mga karaniwang mapanlinlang na gawain sa mga tagapagpatakbo ng sasakyang pandagat na nagsasagawa ng mga paglipat na STS sa mga lugar na natagpuang may malaking panganib. Bago ang anumang mga naturang paglipat, maaaring naisin ng mga tagapagpatakbo ng sasakyang pandagat na isaalang-alang ang pagberipika sa pangalan, numero ng IMO, at bandila ng ibang sasakyang pandagat, at pagsiyasat kung kasalukuyan itong nagbobrodkast ng AIS. Bilang bahagi ng pagtukoy sa mga babalang palatandaan, maaari ring isaalang-alang ng mga nakikibahagi sa industriya ang pagtingin kung may mga sitwasyon kung saan

ang pagmamay-ari sa sasakyang pandagat ay inilipat sa pagitan ng mga kumpanyang kontrolado ng parehong beneficial na may-ari at kung saan walang matutukoy na lehitimong layunin ng paglipat.

4) Kilalanin ang Iyong Kostumer at Katapat sa Larangan

Ang mga pangasiwaan sa rehistro ng bandila, tagapagkaloob ng seguro, institusyong pampananalapi, tagapamahala, nagtsatsarter ay dapat patuloy na isagawa ang nakabatay sa panganib na makatuwirang hakbang kung naaangkop. Maaaring maging kabilang sa makatuwirang hakbang na ito ang pagpapanatili ng mga pangalan, numero ng ID ng pasaporte, (mga) adres, (mga) numero ng telepono, (mga) email address, at mga kopya ng pagkakakilanlan na may larawan ng (mga) beneficial na may-ari ng bawat kostumer. Halimbawa, kung ang isang ligal na entidad ay nagnanais na iparehistro ang sasakyang pandagat na may bandila o nagnanais ng seguro o pagpipinansya para sa sasakyang pandagat, ang bawat isa sa mga nakikibahaging ito ay maaaring humiling ng dokumentasyon tungkol sa (mga) tunay na beneficial na may-ari ng sasakyang pandagat, at naising mapatunayan ito na may dokumentasyon sa itaas, kung naaangkop at nakabatay sa panganib.

5) Isagawa ang Makatuwirang Hakbang sa Supply Chain

Kung naaangkop, ang mga nagluluwas ng kargamento at entidad sa buong pandagat na supply chain ay hinihikayat na magsagawa ng naaangkop na makatuwirang hakbang upang masigurong ang mga tagatanggap at katapat sa larangan sa transaksyon ay hindi nagpapadala o tumatanggap ng mga kalakal na maaaring mag-udyok ng mga parusa o multa, gaya ng petrolyo ng Iran o karbong nagmumula sa North Korea. Dapat din nilang isaalang-alang ang pagpapatupad ng mga kontrol na magpapahintulot ng pagpapatunay ng pinagmulan at mga pagsiyasat sa tagatanggap para sa barkong nagsasagawa ng mga paglipat na STS, partikular na sa mga lugar na may malaking panganib. Kung kailangan, dapat nilang isaalang-alang ang paghiling ng mga kopya ng mga lisensya sa pagluluwas ng kargamento (kung saan naaangkop) at kumpleto, tumpak sa dokumentasyon, kabilang ang mga bill of lading na tumutukoy sa pinagmulan o destinasyon ng kargamento.

Kung naaangkop, hinihikayat ang mga entidad na pandagat sa pribadong sektor na pag-aralan ang mga detalyeng nakapaloob sa paglalayag, kabilang ang sasakyang pandagat, kargamento, pinagmulan, destinasyon, at mga partido sa transaksyon. Partikular na, at kahanay ng panloob na pagtatasa sa panganib, hinihikayat ang mga nakikibahaging pag-aralan ang mga nauukol na dokumento upang ipakita na ang mga nakapaloob na kalakal ay inihatid sa daungang nakalista sa dokumentasyon at hindi inilipat sa isang gawaing ipinagbabawal o mga pakanang umiiwas sa parusa.

6) Wika sa Kontrata

Hinihikayat ang mga miyembro ng industriya na isama ang pinakamahasag na gawing ito sa mga kontratang nauugnay sa kanilang ugnayang pangkomersiyong kalakal, pampananalapi, at iba pang ugnayang pangnegosyo sa industriyang pandagat.

7) Pagbabahagi ng Impormasyon sa Industriya

Ang mga matagumpay na programa ng pagsunod ukol sa parusa o multa ay kadalasang nakasalalay sa pagtataguyod ng pagkakaroon ng kaalaman sa mga hamon, banta, at hakbang sa pagpapahupa ng panganib sa buong industriya. Inirerekomenda ng Kagawaran ng Estado, OFAC, at Tanod-Baybayin ng Estados Unidos na hikayatin ng mga grupo ng industriya ang mga miyembro upang magkaloob ng nauukol na impormasyon at ibahagi ito nang malawakan sa kanilang mga kasosyo, ibang mga miyembro, at kasama alinsunod sa mga naaangkop na batas at regulasyon. Halimbawa, kapag nalaman ng samahan ng protection and indemnity (P&I, proteksyon at pagbabayad-pinsala) ng

kumpanya ng seguro ang ilegal o mapaparusahang aktibidad o mga bagong taktika sa pag-iwas sa parusa o multa, maaaring naisin nitong isaalang-alang ang pag-aabiso sa ibang mga samahan ng P&I, kung naaangkop, habang inaalis ang matutukoy na personal na impormasyong hindi maaaring ibahagi sa mga ikatlong partido kung saan kailangan. Sa katulad na paraan, hinihikayat ang mga may-ari ng sasakyang pandagat at mga samahan na magbahagi ng impormasyon sa industriyang pampananalapi, na potensyal na gumagawa sa pamamagitan ng mga awtoridad na may kakayahan kung saan iniaatas, at ang mga pangasiwaan para sa bandila ay dapat rutinang magpasa ng impormasyon sa IMO at mga partido sa Registry Information Sharing Compact (Pagbabahagi ng Impormasyon sa Pagitan ng mga may Nakarehistrong Bandila).

Mga Karagdagang Mapagkukunan ng Impormasyon

Para sa mga karagdagang mapagkukunan ng impormasyon, hinihikayat ang mga partidong sumangguni sa dating gabay na mula sa OFAC at UN sa mga paksang ito.³ Hinihikayat ng Estados Unidos ang lahat ng mga interesadong nakikibahaging magparehistro para sa mga bagong impormasyon hinggil sa mga parusa o multa ng OFAC sa

https://public.govdelivery.com/accounts/USTREAS/subscriber/new?topic_id=USTREAS_61. Maaari rin silang magparehistro para sa rutinang pagbibigay ng bagong impormasyong mula sa Counter Threat Finance and Sanctions Division (Dibisyon sa Pagpipinansya at Parusa Laban sa Banta) ng Kagawara ng Estado) sa <https://www.state.gov/subscribe-to-sanctions-alerts/> o tanggapan sa pamamagitan ng email sa sanctions@state.gov.⁴

Para sa mga karagdagang katanungan o pag-aalalang may kaugnayan sa mga regulasyon at iniaatas hinggil sa parusa o multa ng OFAC, kabilang ang pagsisiwalat ng potensyal na paglabag sa parusa o multa ng Estados Unidos, mangyaring makipag-ugnay sa Compliance Hotline ng OFAC sa 1-800-540-6322 o sa OFAC_Feedback@treasury.gov. Maaari ring magsumite ang mga partido ng kahilingan para sa partikular ng lisensya ng OFAC sa website nito sa <https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>.

Upang suportahan ang mga pandaigdigang pagsusumikap upang ipatupad ang parusa o multa ng UN Security Council (Konseho ng Seguridad ng mga Nagkakaisang Bansa) sa North Korea, ang Programang Rewards for Justice (RFJ, Mga Gantimpala para sa Katarungan) ng Kagawaran ng Estado ng Estados Unidos ay naghahandog ng mga gantimpalang hanggang \$5 milyon para sa impormasyon magdadala sa pagkagambala sa mga mekanismong pampananalapi ng mga taong sangkot sa ilang aktibidad na sumusuporta sa North Korea at ang mga pagsusumikap nito upang maiwasan ang mga parusa o multa, kabilang ang mga aktibidad na ilegal na pagluluwas sa barko, paglilinis ng pera, cyber na krimen, at paglaganap ng WMD. Para sa karagdagang impormasyon, o upang magsumite ng tip, bumisita sa https://rewardsforjustice.net/english/about-rfj/north_korea.html.

Naghahandog din ang RFJ Program ng mga gantimpalang hanggang \$15 milyon para sa impormasyong mauwi sa paggambala sa mga mekanismong pampananalapi ng Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC, Islamikong Hukbo ng Rebolusyonaryong Guardia) at ang mga sangay nito, kabilang ang IRGC-Qods Force (IRGC-QF, mga Puwersang Qods ng IRGC). Ang IRGC, na isang Espesyal na Itinalagang Pandaigdigang Terorista at itinalagang Dayuhang Organisasyon ng Terorista ng pamahalaan ng Estados Unidos noong Abril 2019, ay tumustos sa maraming pag-atake at aktibidad ng terorista sa buong mundo. Sinusuportahan ng IRGC-QF ang mga operasyon ng terorista sa labas ng Iran sa pamamagitan ng mga

³ UNSC Sanctions Compliance for the Maritime Sector (UNSC Pagsunod sa Parusa para sa Sektor na Pandagat), Enero 2015 <<https://undocs.org/S/2015/28>>.

⁴ Matatagpuan dito ang website ng dibisyon: <<https://www.state.gov/economic-sanctions-policy-and-implementation/>>.

militanteng grupo, gaya ng Hizballah at Hamas. Para sa karagdagang impormasyon, o upang magsumite ng tip, bumisita sa <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

Para sa pagpapatunay ng mga numerong IMO, pwede ninyong tingnan ang database ng mga numero ng IMO sa <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>. Para i-report ang pagkakaalis sa rehistro ng sasakyang pandagat o mga ibang aksyon, mangyaring direktang makipag-ugnay sa IMO (o mga pribadong partidong ninomina ng IMO upang magbigay ng bagong impormasyon sa database ng IMO sa direksyon ng IMO).



Kagawaran ng Pananalapi



Kagawaran ng Estado



Tanod-Baybayin ng Estados Unidos

ANNEX A: Karagdagang Gabay at Impormasyon upang Tumulong sa mga Pagsusumikap na Sundin ang Parusa o Multa sa Industriyang Pandagat

Lubos na hinihikayat ng Kagawaran ng Estado ng Estados Unidos, Office of Foreign Assets Control (OFAC, Tanggapan ng Pagkontrol sa mga Pag-aari ng Dayuhan) ng Kagawaran ng Pananalapi ng Estados Unidos, at ng Tanod-Baybayin ng Estados Unidos ang mga taong napapailalim sa hurisdiksyon ng Estados Unidos, pati na rin ang mga dayuhan na isagawa ang mga transaksyong kasama o kabahagi ang Estados Unidos o mamamayan ng Estados Unidos nang gumagamit ng pamamaraang nakabatay sa panganib sa pagsunod sa parusa o multa. Maaaring maging kabilang sa pamamaraang ito ang pagbuo, pagpapatupad, at rutinang pagbibigay ng bagong impormasyon tungkol sa programa ng pagsunod para sa parusa o multa para sa mga partikular na anyo ng negosyo ng mga naturang tao. Habang mag-iiba-iba ang bawat programa ng pagsunod para sa parusa o multang nakabatay sa panganib depende sa iba't ibang salik—kabilang ang laki at pagiging sopistikado, mga produkto at serbisyo, kostumer at katapat sa larangan, at mga heograpikong lokasyon ng kumpanya—ang bawat programang ipinapatupad ay dapat nakabatay sa at isinasama ang hindi bababa sa limang mahahalagang bahagi ng pagsunod: (1) pangako sa pamamahala; (2) pagtatasa ng panganib; (3) mga panloob na kontrol; (4) pagsusuri at pagsisiyasat; at (5) pagsasanay. Tingnan ang [*A Framework for OFAC Compliance Commitments \(Isang Balangkas para sa mga Pangako ng OFAC sa Pagsunod\)*](#) para sa karagdagang detalye.

Nakasaad sa ibaba ang karagdagang gabay at impormasyong nilalayon upang tulungan ang mga organisasyong nakikibahagi sa industriyang pandagat sa pagbuo at pagpapatupad ng isang mabisang programa ng pagsunod para sa parusa o multa na naaayon sa limang bahaging ito. Partikular na, nagkakaloob ang annex na ito ng naturang gabay at impormasyon para sa:

- mga kumpanya ng seguro para sa industriyang pandagat – pahina 12;
- mga tagapamahala ng registro sa bandila – pahina 14;
- mga awtoridad sa pagkontrol ng daungan ng estado – pahina 17;
- mga asosasyon ng industriya ng pagluluwas sa barko – pahina 19;
- mga panrehiyon at pandaigdigang kumpanya ng pangangalakal, suplayer at koredor – pahina 20;
- mga institusyong pampananalapi – pahina 22;
- mga may-ari, tagapagpatakbo at nagtsarter ng barko – pahina 23;
- samahan para sa klasipikasyon – pahina 26;
- mga kapitan ng sasakyang pandagat – pahina 28; at
- mga kumpanyang nagkakaloob ng tauhan – pahina 30.

Dapat tasahin ng bawat organisasyon ang sarili nitong panganib at pagtibayin ang mga elementong kabilang sa gabay na ito na itinuturing nitong naaangkop.⁵

⁵ Ang gabay na ito ay hindi nilalayon upang maging, ni hindi dapat maunawaan bilang, komprehensibo o nagpapataw ng mga iniaatas alinsunod sa batas ng Estados Unidos o kung hindi ay tinutugunan ang anumang mga partikular na iniaatas alinsunod sa naaangkop na batas. Ang natatanging layon nito ay magkaloob ng impormasyon sa mga kumpanyang nagpapatakbo sa industriyang pandagat na maaari nilang naising isaalang-alang sa pagtatasa sa kanilang pagkahantad sa parusa o multa bilang bahagi ng programa ng pagsunod na nakabatay sa panganib.

Gabay para sa mga Kumpanya ng Seguro para sa Industriyang Pandagat

Maaaring naisin ng isang kumpanya ng seguro para sa industriyang pandagat na isaalang-alang ang pagpapatupad ng mga sumusunod na gawain ng pagsusumikap kung naaangkop sa pagtatasa at pagpapahupa ng mga panganib ng parusa o multa.

- Ang pagsubaybay sa transmisyong Automatic Identification System (AIS, Sistema ng Awtomatikong Identipikasyon) at pag-iimbestiga sa mga sumusunod na pangyayari kapag kabahagi ang isang nakasegurong sasakyang pandagat: anumang mahabang panahong walang transmisyon na hindi naaayon sa International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS, Internasyonal na Kumbensyon para sa Kaligtasan ng Buhay sa Dagat); paglalayag ng mga kahina-hinalang paglilihis sa mga ruta (hal., mga pagbabagong tila walang lehitimong dahilang lumihis ng ruta, gaya ng mga hindi ligtas na daungan, napakasamang panahon, o mga emerhensya); padron ng hindi pagpapagana ng AIS sa paraang hindi naaayon sa SOLAS; at pagsangkot sa pakikipagkalakalan sa o mula sa mga sasakyang pandagat na hindi naghahatid ng AIS na alinsunod sa SOLAS.
- Pagsasama sa paunang saklaw at pagprisinta ng mga paghahabol, mga pamamaraang may makatwirang paraan na nagtatasa sa kasaysayan ng AIS ng mga sasakyang pandagat sa kasangkot sa mga potensyal na ilegal na aktibidad at nagpapatakbo sa mga lugar na napagpasyahang may malaking panganib para sa pag-iwas sa parusa o multa, ang mga ito ay maaaring magpahiwatig ng posibleng pagkasangkot sa isang ilegal na aktibidad at maaaring mangailangan ng karagdagang imbestigasyon sa paglalayag, pagtsatsarter, pagmamay-ari ng barko at iba pang mga salik.
- Pagsisiguro na ang mga tagapagkaloob ng seguro na nagkakaloob ng saklaw para sa mga may-ari ng barko, suplayer, tagabili, nagtsatsarter, at tagapamahala ng barko ay makakapagsaliksik ng kasaysayan ng AIS para sa lahat ng sasakyang pandagat sa ilalim ng pagmamay-ari o kontrol ng mga naturang partido. Maaaring naisin ng mga tagapagkaloob ng seguro ang higit pang pagpapaalam sa mga kliyente na anumang mga palatandaan ng manipulasyon ng AIS transponder na hindi naaayon sa SOLAS ay maaaring ituring na babalang palatandaan at maaaring maimbestigahan bago pasukin ang pakikipagkontrata sa, magpatuloy sa pagkakaloob ng mga serbisyo sa, o makibahagi sa ibang mga aktibidad sa mga naturang sasakyang pandagat (kabilang ang pakikibahagi sa mga transaksyong pampananalapi kaugnay ng mga aktibidad ng sasakyang pandagat).
- Pagsasama ng wika ng kontrata at hayagang pag-aabiso sa mga kliyente na ang hindi pagpapagana o manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS ay mga posibleng batayan para sa imbestigasyong gagawin ng tagapagkaloob ng seguro sa mga aktibidad ng barko at maaaring magresulta sa pagkansela ng seguro.
- Pagsasama sa probisyon ng kontrata na nagbabawal sa mga paglilipat ng kargamento patungo at mula sa mga kliyenteng may ibang mga sasakyang pandagat na hindi nagbobrodkast ng AIS alinsunod sa SOLAS o may kasaysayan ng manipulasyon ng AIS transponder na hindi naaayon sa SOLAS.
- Pagpapaalam sa mga ligal na tagapangasiwa/may kakayahang awtoridad, iba pang mga tagapagkaloob ng seguro, mga pangkomersyong database, sa International Maritime Organization (IMO, Pandaigdigang Organisasyong Pandagat), at kapag nauukol, 1718 Komite at Lupon ng mga Dalubhasa ng Security Council (Konseho ng Seguridad) (ang UN DPRK na Lupon ng mga

Dalubhasa) ng United Nations (UN) sakaling may pagtangga ng seguro o pagkansela ng mga serbisyo sa sasakyang pandagat kaugnay ng iligal na aktibidad.

- Pagpapaalam sa mga tagapagrehistro (kabilang ang mga may-ari ng mga sasakyang pandagat) na ang aktibidad na hindi naaayon sa mga kaukulang parusa o multa ng Estados Unidos o UN ay maaaring magdulot ng agarang pagsasara ng negosyo at ang nakapaloob na makatwirang paraan at dokumento sa pagpaparehistro na nagsisiwalat ng impormasyon sa estruktura ng pagmamamay-ari ay maaaring ipadala sa nauukol sa pamahalaan ng Estados Unidos at/o Lupon ng UN sa sariling pagpapasya ng tagapagkaloob ng seguro.
- Pagsisiguro, kung nararapat at pinahihintulutan ng mga naaangkop na batas at regulasyon, na kabilang sa dokumento ng makatwirang paraan (hal., dokumento sa pagpaparehistro para sa mga rehistro ng bandila) ang may kulay na kopya ng mga pasaporte, pangalan, address ng negosyo at tirahan, numero ng telepono, email ng lahat ng *indibidwal* na may-ari ng (mga) sasakyang pandagat, at mga pangalan at numero ng IMO ng lahat ng sasakyang pandagat sa pangkat ng indibidwal na may-ari ng barko, para sa mga barkong pinapatakbo nang malapit na mga lugar na napagpasyahang may malaking panganib para sa mga pag-iwas o paglabag sa parusa o multa. Kung saan kailangan, isama ang mga porma sa pagkolekta ng mga personally identifiable information (PII, matutukoy na personal na impormasyon) na maaaring ibahagi ng tagapagkaloob at muling magkaloob ng seguro ang PII sa mga may kakayahang awtoridad kung ang sasakyang pandagat ay nagsasagawa ng mga aktibidad na labag sa batas, gaya ng pinahihintulutan ng mga naaangkop na batas at regulasyon.
- Pagsisiguro ng malinaw na komunikasyon sa mga internasyonal na kasosyo dahil ang mga kaayusan sa pakikipagnegosyong may kinalaman sa pagluluwas sa bargo ay maaaring gawing bahagi ang partidong mapapailalim sa mga batas ng iba't ibang hurisdiksyon. Malinaw na pagpapaliwanag ng mga nauukol na pagbabawal sa ilalim ng at ang mga paraan na iniaatas upang sumunod sa rehimeng may parusa o multa ng Estados Unidos at UN at paghihikayat sa lahat ng nakikibahaging partido sa industriya ng pagluluwas sa barko na ibahagi ang advisory na ito sa iba sa kanilang supply chain.
- Pagsasama ng mga datos gaya ng kasaysayan ng lokasyon ng barko, impormasyon sa rehistro ng barko, at impormasyon sa pagmamarka ng barko, kasama ang makukuhang impormasyon mula sa Kagawaran ng Pananalapi ng Estados Unidos, sa UN, at sa Tanod-Baybayin ng Estados Unidos sa mga gawaing may makatwirang paraan.

Gabay para sa mga Tagapamahala ng Rehistro sa Bandila⁶

Maaaring naisin ng tagapamahala ng rehistro ng bandila na isaalang-alang ang pagpapatupad ng mga gawaing may makatwirang paraan sa abot ng itinuturing nito na ang mga naturang gawain ay naaangkop at makakatulong sa pagtatasa at pagpapahupa ng mga panganib ng parusa o multa.

- Pagbeberipika ng numero ng IMO ng bawat sasakyang pandagat kapag tumatanggap ng aplikasyon para sa pagpaparehistro sa pamamagitan ng modyul tungkol sa Barko at Kumpanya ng Global Integrated Shipping Information System (GISIS, Pandaigdigang Pinagsamang Sistema ng Impormasyon sa Pagluluwas sa Barko) ng IMO. Kung malinaw na hindi magkatugma ang IMO at pangalan ng barko, maaaring magsagawa ng karagdagang imbestigasyon bago ang pagpaparehistro ng sasakyang pandagat, at dapat makipag-ugnay ang tagapamahala sa nakaraang Estado ng Bandila upang kumpirmahin ang aplikasyon at ang nilalayong pagkakaalis nito mula sa nakaraang rehistro.
- Paghahatid sa tumatanggap na pangasiwaan ng Estado ng Bandila ng kopya ng Continuous Synopsis Record (Tala ng Kasaysayan sa Loob ng Barko) na naaayon sa regulasyon ng SOLAS X1-1/5, na saklaw ang panahon kung kailan ang barko ay nasa ilalim ng kanilang hurisdiksyon, kasama ng anumang mga Continuous Synopsis Record na dating inilabas sa barko ng ibang mga estado.
- Pagrerepaso at pagkumpirma sa Continuous Synopsis Record sa kasalukuyang Estado ng Bandila bago kumpletuhin ang rehistrasyon.
- Pagsasagawa ng pananaliksik sa kasaysayan ng AIS sa mga sasakyang pandagat na nagluluwas ng langis, dinalisay na petrolyo, mga petrokemikal, asero, aluminyo, tanso, iba pang mga metal, buhangin, at karbon upang malaman kung ang mga naturang sasakyang pandagat ay may padron ng hindi pagpapagana o manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLA na maaaring magpahiwatig ng pagiging kasangkot sa mga iligal na aktibidad. Ang anumang mga palatandaan ng hindi pagpapagana o manipulasyon ng AIS transponder na hindi naaayon sa SOLAS ay dapat na ituring na babalang palatandaan at ganap na maimbestigahan bago makibahagi sa ibang mga aktibidad sa mga naturang sasakyang pandagat.
- Pagbabahagi sa ibang mga rehistro ng bandila, pangkomersyong database, at sa IMO ng mga pangalan at numero ng IMO ng mga sasakyang pandagat na tinanggihan ng rehistrasyon, o inalis sa rehistro kaugnay ng pagkakasangkot sa mga mapaparusahan o iligal na aktibidad ng pagluluwas sa barko, nang sa gayon ay maipapaalam sa ibang mga rehistro ng bandila at kumilos sa paraang naaayon sa mga nauukol na parusa o multa ng Estados Unidos at UN. Ipaalam sa Lupon ng mga Dalubhasa ng UN DPRK sakaling may pagtanggihan sa rehistrasyon o pag-aalis sa rehistro para sa mga dahilang may kaugnayan sa North Korea.
- Pagtatala ng dahilan para sa pagkakaalis sa rehistro ng sasakyang pandagat sa sertipiko ng pag-alis, partikular na sa mga kaso ng aktibidad na ipinagbabawal ng UN.
- Pagkakaroon, kung naaangkop, ng kakahayang patuloy na subaybayan ang mga transmisyon ng AIS kung may mga palatandaan ng hindi pagpapagana o manipulasyon at dagdagan ang

⁶ Ang gabay na ito ay hindi nilalayan upang maging, ni hindi dapat maunawaan bilang, komprehensibo o nagpapataw ng mga iniaatas alinsunod sa batas ng Estados Unidos o kung hindi ay tinutugunan ang anumang mga partikular na iniaatas alinsunod sa naaangkop na batas.

pagsusubaybay ng AIS sa pamamagitan ng paggamit ng Long Range Identification and Tracking (LRIT, Pangmalayuag Pagtukoy at Pagsubaybay).

- Pagpapaalam sa lahat ng barko at mga kaugnay na kliyente na ang hindi pagpapagana at manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS ay maaaring maimbestigahan at magkuwalipika sa kanila sa para sa posibleng pagkakaalis sa rehistro.
- Pagtatasa sa kasaysayan ng AIS ng mga sasakyang pandagat upang tukuyin ang padron ng hindi pagpapagana o manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS at pagkatapos ay pahintuin o ipagkait ang mga serbisyo ng rehistro ng bandila sa mga sasakyang pandagat na iyon.
- Ang paghiling sa Registry Information Sharing Compact (Pagbabahagi ng Impormasyon sa Pagitan ng mga may Nakarehistrong Bandila) (kasalukuyang pinamumunuan ng Liberia, Panama, at Marshall Islands) sa pamamagitan ng memorandum of understanding (kasulatan ng pagkakaunawaan).
- Pag-oorganisa ng mga pagsasanay at seminar hinggil mga implikasyon ng parusa o multa ng UN at Estados Unidos para sa mga may-ari at tagapamahala ng mga sasakyang pandagat na kanilang minarkahang potensyal na nangangasiwa ng mga mapaparusan o ilegal na aktibidad.
- Pagsasaalang-alang ng pagpapatibay ng sistema ng mga QR code o pagba-barcode ng mga dokumento upang madaling malaman ang pagiging tunay, pagkabalido, o pagkansela ng mga dokumentong panrehistro gamit ang isang app ng mobile phone o sa pamamagitan ng pag-access sa website ng dating Estado ng Bandila.
- Pagsasagawa ng mga pana-panahong pagsiyasat sa mga kumpanya ng sasakyang pandagat upang malaman kung nakarehistro pa rin ang mga kumpanya. Sisiguruhin nitong hindi pa nagsasara ang kumpanya.
- Pakikipagtulungan sa mga samahan para sa klasipikasyon upang magbigay ng soft lock sa kagamitan ng AIS na hindi humahadlang sa pagpapahintulot ng mga iniaatas ng SOLAS para sa hindi pagpapagana sa mga sitwasyong pang-emerhensya, upang masiguro ang integridad ng pagtukoy ng sasakyang pandagat at datos ng posisyon ng paglalayag. Hindi pahihintulutan ng soft lock ang mga manwal na pagbabago sa panahon ng mga paglalayag ngunit magpapahintulot ng hindi pagpapagana kapag kailangan para sa kaligtasan o sa panahon ng emerhensya, habang pinahihintulutan ang mga samahan para sa klasipikasyon na silipin ang tala sa pagbabago at iulat ang anumang manipulasyon ng datos na ito sa panahon ng iniaatas na taunang mga pagsisiyasat ng kagamitan.
- Paggamit ng mga kinauukulang lupon upang iulat ang posibleng ilegal na aktibidad sa Estado ng Bandila upang tumulong sa pagpapahupa ng panganib.
- Pagmumungkahi sa mga may-aring sanayin ang lahat ng pinuno ng barkong maaaring makibahagi ng mga paglipat na ship-to-ship sa mga implikasyong pandagat ng mga nauukol na programa sa parusa o multa bago ang kanilang unang paglalayag.
- Pag-aatas ng abiso sa loob ng 24 na oras ng pagpatay ng LRIT o kung hindi ay hindi pagpapagana at mag-atas ng imbestigasyon sa mga naturang insidente.

- Pagpapaalam sa mga tagapagparehistro at may-ari ng mga sasakyang pandagat na ang mapaparusahan o ilegal na gawi ay magdudulot ng agarang pagtanggap ng mga bandila at ang nakapaloob na makatwirang paraan at mga dokumento ng rehistrong magsisiwalat ng impormasyon sa pagmamay-ari ay maaaring maipadala sa Estados Unidos at kaukulang lupon sa UN sa sariling pagpapasya ng rehistro at alinsunod sa mga naaangkop na batas at regulasyon.
- Pagsisigurong protektado ang mga empleyadong nagsisiwalat ng ilegal o mapaparusahang gawi mula sa paghihiganti, at pagsisigurong may kumpidensyal na mekanismo upang iulat ang mga pinaghihinalaan o aktuwal na paglabag sa batas o mapaparusahang gawain.
- Pagsasama ng mga datos gaya ng kasaysayan ng lokasyon ng barko, impormasyon sa rehistro ng barko, at impormasyon sa pagmamarka ng barko, kasama ang makukuhang impormasyon mula sa Kagawaran ng Pananalapi ng Estados Unidos, sa UN, at sa Tanod-Baybayin ng Estados Unidos sa mga gawaing may makatwirang paraan.
- Pagpapaalam na ang hindi pagpapagana at manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS at ang ilegal na gawain hanggang sa petsa ng pagpaparehistro ay mga batayan para sa pagkakaalis sa rehistro at/o pagkakait ng mga serbisyo, kabilang ang kakayahang dumaong sa mga daungan ng estado ng bandila. Dagdag dito, ang ibang mga batayan sa pagkakaalis sa rehistro ay maaaring kabilangan ng mga paglilipat ng kargamento sa mga kliyenteng hindi nagbobrodkast ng AIS alinsunod sa SOLAS o may kasaysayan ng AIS na nagpapahiwatig ng manipulasyon at hindi pagpapagana ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS.

Gabay para sa mga Awtoridad sa Pagkontrol ng Daungan ng Estado⁷

Maaaring naisin ng mga awtoridad sa pagkontrol ng daungan ng estado at ng mga kinauukulang awtoridad ng adwana na isaalang-alang ang pagpapatupad ng mga sumusunod na gawaing may makatwirang paraan sa abot ng itinuturing nila na ang mga naturang gawain ay naaangkop o makakatulong sa pagtatasa at pagpapahupa ng mga panganib ng parusa o multa at naaayon sa mga lokal na batas at regulasyon.

- Pag-aatas sa mga sasakyang pandagat na dumarating sa daungan na panatilihin ang mga pagbrodkast ng AIS, gaya ng nakasaad sa SOLAS.
- Pag-aabiso sa mga kinauukulang partido, kabilang ang mga kapitan ng barko, tagapamahala, at iba pa, na ang hindi pagpapagana o manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS ay isang pagpapahiwatig ng posibleng ilegal na aktibidad at maaaring maimbestigahan ng mga may kakayahang awtoridad.
- Pagtanggiging papasukin sa daungan ang mga barkong may kasaysayan ng hindi pagpapagana o manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS.
- Pagrerepaso sa mga bill of lading (dokumento ng pagkilala sa pagtanggap ng kargamento) upang kumpirmahin ang pinagmulan ng kargamento. Ang mga bill na nagsasaad diumano na nagmumula ang langis, mga petrokemikal, gatong, at mga metal sa mga lugar na napagpasyahang may malaking panganib sa pag-iwas sa parusa o multa ay dapat pag-aralan nang may partikular na makatwirang paraan.
- Paghiling at pagrerepaso ng kumpleto at tumpak na dokumentasyon ng pagluluwas sa barko, kabilang ang mga bill of lading na tumutukoy sa pinagmulan ng kargamento para sa mga indibidwal at entidad na nagpoproseso ng transaksyong nagpapatungkol sa mga paglulan sa barkong may kinalaman sa mga produktong papunta o mula sa Iran, North Korea, at Syria. Gaya ng karaniwang kaso, dapat makita sa naturang dokumentasyon ng paglulan sa barko ang mga detalyeng nakapaloob sa paglalayag, kabilang ang (mga) sasakyang pandagat, kargamento, pinagmulan, destinasyon, at mga partido sa transaksyon. Ang anumang pagpapahiwatig ng minanipulang dokumentasyon ng paglulan sa barko, ito may ay may kaugnayan sa mga ito o sa iba pang mga lugar, ay maaaring maging babalang palatandaan para sa potensyal na ilegal na aktibidad at dapat na ganap na maimbestigahan bago pagkalooban ng mga serbisyo.
- Pagsisigurong protektado ang mga empleyado ng awtoridad ng daungan ng estado na nagsisiwalat ng ilegal o mapaparusahang gawi mula sa paghihiganti, at pagsisigurong may kumpidensyal na mekanismo upang iulat ang mga pinaghihinalaan o aktuwal na paglabag sa batas o mapaparusahang gawain.
- Pagsasama ng mga datos gaya ng kasaysayan ng lokasyon ng barko, impormasyon sa rehistro ng barko, at impormasyon sa pagmamarka ng barko, kasama ang makukuhang impormasyon mula sa Kagawaran ng Pananalapi ng Estados Unidos, sa UN, at sa Tanod-Baybayin ng Estados Unidos sa mga gawaing may makatwirang paraan.

⁷ Ang gabay na ito ay hindi nilalayon upang maging, ni hindi dapat maunawaan bilang, komprehensibo o nagpapataw ng mga iniaatas alinsunod sa batas ng Estados Unidos o kung hindi ay tinutugunan ang anumang mga partikular na iniaatas alinsunod sa naaangkop na batas.

- Pamamahagi ng impormasyon tungkol sa gantimpalang inihahandog sa pamamagitan ng programang Rewards for Justice (RFJ, Mga Gantimpala para sa Katarungan) na naghahandog ng gantimpalang hanggang \$5 milyon para sa impormasyong magdudulot ng pagkagambala sa mga mekanismong pampananalapi ng mga taong kasangkot sa ilang aktibidad na sumusuporta sa North Korea, kabilang ang mga ilegal na aktibidad ng pagluluwas sa barko, paglilinis ng pera, pag-iwas sa parusa o multa, cyber na krimen, o pagpapalaganap ng weapons of mass destruction (WMD, mga sandatang nakakapinsala nang malawakan at malaki). Para sa karagdagang impormasyon, o upang magsumite ng tip, bumisita sa www.rewardsforjustice.net o mag-e-mail sa northkorea@dosinfo.com.

- Ang pamamahagi ng impormasyon tungkol sa gantimpalang inihahandog mula sa RFJ Program na hanggang \$15 milyon para sa impormasyong mauwi sa paggambala sa mga mekanismong pampananalapi ng Iran's Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC, Islamikong Hukbo ng Rebolusyonaryong Guardia ng Iran) at ang mga sangay nito, kabilang ang IRGC-Qods Force (IRGC-QF, mga Puwersang Qods ng IRGC). Para sa karagdagang impormasyon, o upang magsumite ng tip, bumisita sa <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

Gabay para sa mga Asosasyon ng Industriya ng Pagluluwas sa Barko⁸

Maaaring naisin ng mga asosasyon ng industriya ng pagluluwas sa barko na isaalang-alang ang pagpapatupad ng mga sumusunod na gawaing may makatwirang paraan sa abot ng itinuturing ng mga ito na ang mga naturang gawain ay naaangkop at makakatulong sa pagtatasa at pagpapahupa ng mga panganib ng parusa o multa.

- Pamamahagi ng advisory na ito, o paglikha ng sarili nilang advisory na tumutugon sa mga suliraning ito, at pagkakaloob nito sa mga miyembro upang mapalaganap ang kaalaman tungkol sa mga mapanlinlang na gawain sa pagluluwas sa barko sa buong daigdig at tukuyin ang mga paraan kung saan maaaring mapahupa ng mga miyembro ang mga panganib na masangkot sa mga ilegal na aktibidad ng pagluluwas sa barko.
- Pagkakaloob ng mga regular na kasong pag-aaralan at mga bagong impormasyon tungkol sa ilegal na aktibidad sa abiso sa buong industriya, partikular na ang may kaugnayan sa pagluluwas ng langis at mga produktong petrolyo.

⁸ Ang gabay na ito ay hindi nilalayon upang maging, ni hindi dapat maunawaan bilang, komprehensibo o nagpapataw ng mga iniaatas alinsunod sa batas ng Estados Unidos o kung hindi ay tinutugunan ang anumang mga partikular na iniaatas alinsunod sa naaangkop na batas.

Gabay para sa mga Panrehiyon at Pandaigdigang Kumpanya ng Pangangalakal, Suplayer at Koredor⁹

Maaaring naisin ng mga panrehiyon at pandaigdigang kumpanya ng pangangalakal, suplayer at koredor na isaalang-alang ang pagpapatupad ng mga sumusunod na gawaing may makatwirang paraan kung naaangkop sa pagtatasa at pagpapahupa ng mga panganib ng parusa o multa.

- Pagsubaybay sa mga transmisyon ng AIS ng mga nakatsarter na kliyente, partikular na sa kaso ng mga sasakyang pandagat sa mga lugar na napagpasyahang may malaking panganib para sa pag-iwas sa parusa o multa sa pamamagitan ng mga paglipat na ship-to-ship.
- Pagtukoy sa mga sasakyang pandagat na, sa nakaraang dalawang taon, ay may padron ng hindi pagpapagana o manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS at potensyal na pagwawakas ng mga ugnayang pangnegosyo sa mga kliyenteng patuloy na gumagamit ng mga naturang sasakyang pandagat.
- Pagpapatibay ng wika ng kontrata sa mga nakatsarter na kliyente na isinasama ang sugnay na “hindi pagpapagana ng AIS,” na magpapahintulot ng pagwawakas ng kontrata kapag ipinamalas ng mga nakatsarter na kliyente ang padron ng maraming pagkakataon ng hindi pagpapagana o manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS.
- Pagsasama ng wika ng kontrata na nagbabawal sa mga paglipat ng kargamento sa mga sasakyang pandagat na hindi nagbobroadcast ng AIS para sa mga dahilang hindi naaayon sa SOLAS.
- Pagpapatibay ng probisyon sa kontrata na isinasama ang mga mekanismo upang subaybayan kung isinasagawa ang mga transaksyon ng kalakal gaya ng nakabalangkas alinsunod sa orihinal na kontrata at anumang idinadagdag sa kontrata.
- Pagsisiguro na, sa mga transaksyong kinapapalooban ng mga paglipat na ship-to-ship, dapat pagsumikapan ng mga partidong nakikibahagi sa transaksyon na itala ang mga numero ng IMO ng lahat ng nakikibahaging sasakyang pandagat at magsagawa ng pagrerepaso sa mga tala ng sasakyang pandagat at sertipiko ng pinagmulan ng kargamento upang magtatag ng nauukol na ugnayang pangkustodya para sa nasabing kalakal.
- Ikintal sa isipan ng mga kliyente ang potensyal na panganib ng parusa o multa na nauugnay sa mga aktibidad na kinasasangkutan ng mga daungan ng Iran, North Korea, o Syria.
- Pagkakaloob ng mga regular na kasong pag-aaralan at mga bagong impormasyon tungkol sa ilegal na aktibidad sa abiso sa buong industriya, partikular na ang may kaugnayan sa pagluluwas ng langis at mga produktong petrolyo. Dapat maging kabilang dito ang mga partikular na probisyon ng resolusyon ng UN Security Council kaugnay ng North Korea tungkol sa mga paglipat na ship-to-ship (UNSCR 2375, OP 11), pati na rin ang UNSCR 2397 (OP 13), na nagpapahayag ng pangamba na ang mga sasakyang pandagat na nauugnay sa North Korea ay sadyang winawalang-bahala ang mga iniaatas sa pagpapatakbo ng AIS upang iwasan ang pagsubaybay ng UNSCR sa parusa o multa.

⁹ Ang gabay na ito ay hindi nilalayan upang maging, ni hindi dapat maunawaan bilang, komprehensibo o nagpapataw ng mga iniaatas alinsunod sa batas ng Estados Unidos o kung hindi ay tinutugunan ang anumang mga partikular na iniaatas alinsunod sa naaangkop na batas.

- Pagkilala na ang mga pagbili sa krudo at dinalisay na petrolyo, mga petrokemikal, at mga metal sa napakababang halaga kumpara sa presyo sa merkado ay maaaring maging mga babalang palatandaang nagpapahiwatig ng iligal na gawi.
- Paghiling at pagrerepaso ng kumpleto at tumpak na dokumentasyon ng pagluluwas sa barko, kabilang ang mga bill of lading na tumutukoy sa pinagmulan ng kargamento kung saan pinoproseso ng mga indibidwal at entidad ang mga transaksyong nagpapatungkol sa mga paglulan sa barkong potensyal na may kinalaman sa mga produktong papunta o mula sa Iran, North Korea, at Syria. Dapat makita sa naturang dokumentasyon ng paglulan sa barko ang mga detalyeng nakapaloob sa paglalayag, kabilang ang (mga) sasakyang pandagat, kargamento, pinagmulan, destinasyon, at mga partido sa transaksyon. Anumang pagpapahiwatig ng minanipulang dokumentasyon ng paglulan ng barko ay isang babalang palatandaan para sa potensyal na iligal na aktibidad at dapat na ganap na maimbestigahan bago ipagpatuloy ang transaksyon.
- Pagsisigurong protektado ang mga empleyadong nagsisiwalat ng iligal o mapaparusahang gawi mula sa paghihiganti, at pagsisigurong may kumpidensyal na mekanismo upang iulat ang mga pinaghihinalaan o aktuwal na paglabag sa batas o mapaparusahang gawain.
- Pagpapaalam sa mga internasyonal na kasosyo dahil ang mga kaayusan sa pakikipagnegosyong may kinalaman sa pagluluwas sa barko ay maaaring gawing bahagi ang partidong mapapailalim sa mga batas ng iba't ibang hurisdiksyon. Ang pagpapaliwanag ng mga nauukol na pagbabawal sa ilalim ng rehimang may parusa o multa ng Estados Unidos at UN sa mga partidong nakikibahagi sa transaksyon ay makakapagpangasiwa ng mas mabisang pagsunod sa kanila. Hinihikayat ng Estados Unidos ang lahat ng partidong nakikibahagi sa industriya ng pagluluwas sa barko na ibahagi ang advisory na ito sa mga nasa inyong supply chain.
- Pagsasama ng mga datos sa mga gawaing may makatwirang paraan mula sa ilang organisasyong nagkaloob ng datos sa pangkomersyong pagluluwas sa barko, gaya ng lokasyon ng barko, impormasyon sa rehistro ng barko, at impormasyon sa pagmamarka ng barko, kasama ang makukuhang impormasyon mula sa Kagawaran ng Pananalapi ng Estados Unidos, sa UN, at sa Tanod-Baybayin ng Estados Unidos.
- Pag-aatas ng wika ng kontrata na naglalarawan ng hindi pagpapagana at manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS at mapaparusahang gawain hanggang sa petsa ng kontrata bilang mga potensyal na batayan para sa pagwawakas ng kontrata at pagkakatanggal at pagkakait ng mga serbisyo. Dagdag dito, maaaring isama ng mga nakikibahagi ang pangkontratang wikang nagbabawal sa paglipat ng kargamento sa mga kliyenteng hindi nagbobrodkast ng AIS alinsunod sa SOLAS o may kasaysayan ng AIS na nagpapahiwatig ng manipulasyong hindi naaayon sa SOLAS.

Makakatulong na Impormasyon sa mga Institusyong Pampananalapi upang Masuri ang mga Panganib sa kanilang mga Kostumer sa Industriyang Pandagat¹⁰

Katulad ng pamamaraan ng makatwirang paraan sa kostumer na isinasagawa para sa sinumang kostumer, dapat isalalay ng mga institusyong pampananalapi ang kanilang mga pagtatasa sa panloob na panganib para sa mga kostumer sa industriyang pandagat, upang gumamit ng mga naaangkop na paraan sa pagpapahupa ng panganib na naaayon sa mga umiiral na batas at regulasyon ng Estados Unidos na idinisenyo upang labanan ang paglilinis ng pera at pagpipinansya sa terorista at pagpapalaganap.¹¹ Ang pamamaraan sa pagsunod na ito ay maaaring kabilangan ng mga naaangkop na patakaran at pamamaraan sa makatwirang paraan gaya ng iniaatas ng batas at regulasyon, gaya ng, kung saan naaangkop, makatwirang paraan para sa kostumer at mga iniaatas sa benefical (nakikinabang na may-ari bagaman hindi nakapangalan sa kanya ang kumpanya) na pagmamay-ari ng FinCEN.¹²

Kabilang sa mga salik ng panganib na maaaring naising isaalang-alang ng mga institusyong pampananalapi bilang bahagi ng pagtatasang iyon ang, ngunit hindi limitado sa:

- Pagtuloy sa mga kalakal at koridor ng pangangalakal na malamang na makibahagi sa paghahatid o pagluluwas ng kargamento at mga paglipat na ship-to-ship at sa abot ng paggamit sa mga ito ng kostumer ng industriyang pandagat ng institusyon.
- Mga resulta mula sa isang pagtatasa ng likas na katangian ng negosyo ng bawat kliyente, kabilang ang uri ng (mga) serbisyong inihahandog at ang heograpiya.
- Aktibidad ng kliyente para sa mga transaksyong hindi naayon sa mga karaniwang gawain sa pagnenegosyo ng kliyente, upang isama kapag kumukuha ang mga bagong sasakyang pandagat ang mga kliyente.
- Pagkuha o pagbebenta ng mga sasakyang pandagat ng mga kliyente upang malaman na ang mga pag-aari ng kliyente ay hindi sinasamahan ng hinadlangang ari-arian.

¹⁰ Ang impormasyong ito ay hindi nilalayon upang maging, ni hindi dapat maunawaan bilang, komprehensibo o nagpapataw ng mga iniaatas alinsunod sa batas ng Estados Unidos o kung hindi ay tinutugunan ang anumang mga partikular na iniaatas alinsunod sa naaangkop na batas.

¹¹ Tingnan ang mga iniaatas sa programa laban sa paglilinis ng pera na itinatag sa 31 CFR 1010.210 kung naaangkop sa mga partikular na uri ng mga institusyong pampananalapi sa 31 CFR 1020.210 (mga bangko), 1021.210 (mga casino), 1022.210 (mga negosyong nagkakaloob ng serbisyong may kinalaman ang pera), 1023.210 (mga panagot), 1024.210 (mga pondong pamuhunan), 1025.210 (seguro), 1026.210 (mga futures o kontratang pampananalaping nag-oobliga sa bumibili na bumili o nagbebenta na magbenta ng pag-aari nang may paunang napagpasyahang presyo sa hinaharap.), 1027.210 (mga mamahaling metal), 1028.210 (mga sistema ng kredit kard), 1029.210 (pagpapautang o pinansya), at 1030.210 (mga entidad para sa pabahay na inisponsor ng pamahalaan),

¹² Tingnan ang mga iniaatas ng programa ng pagtukoy sa kostumer na itinatag sa 31 CFR 1010.220 kung naaangkop sa mga partikular na uri ng mga institusyong pampananalapi sa 31 CFR 1020.220 (mga bangko), 1023.220 (mga panagot), 1024.220 (mga pondong pamuhunan), a 1026.220 (mga futures). Tingnan din ang mga iniaatas sa benefical na pagmamay-ari para sa mga kostumer ng ligal na entidad na itinatag sa 31 CFR 1010.230

Gabay para sa mga May-ari, Tagapagpatakbo, at Nagtsatsarter ng Barko¹³

Maaaring naisin ng mga may-ari, tagapagpatakbo, at nagtsatsarter ng barko na isaalang-alang ang pagpapatupad ng mga gawaing may makatwirang paraan sa abot ng itinuturing nila na ang mga naturang gawain ay naaangkop at makakatulong sa pagtatasa at pagpapahupa ng mga panganib ng parusa o multa.

- Kung naaangkop, patuloy na pagsubaybay sa mga barko, kabilang ang mga barkong ipinapaupa sa mga ikatlong partido, at pagsisigurong patuloy na pinapatakbo ang AIS alinsunod sa SOLAS at hindi minamanipula. Dapat ding isaalang-alang ng mga partido ang paggamit ng LRIT bukod sa AIS at pagtanggap ng mga signal ng LRIT sa bawat 3 oras.
- Pagsubaybay sa mga transmisyong ng mga AIS sa mga sasakyang pandagat, partikular na sa kaso ng mga sasakyang pandagat na may kakayahang maghatid ng mga kargamento at mga malamang na makibahagi sa mga paglipat na ship-to-ship na alam na ginagamit sa pag-iwas sa parusa o multa (hal., karbon, petrolyo at mga produktong petrolyo, at mga produktong petrolyo).
- Pagbibigay-diin sa mga kliyente na ang lahat ng barko ay susubaybayan kung may manipulasyon ng AIS, at ang mga pagkakataon ng hindi pagpapagana ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS ay iimbestigahan at iuulat.
- Pagtukoy sa mga sasakyang pandagat na, sa nakaraang dalawang taon, ay may padron ng manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS at pagwawakas ng mga ugnayang pangnegosyo sa mga kliyenteng patuloy na gumagamit ng mga naturang sasakyang pandagat.
- Pagtatasa sa kasaysayan ng AIS ng lahat ng bagong kliyente at pagtanggap makipangnegosyo sa mga sasakyang pandagat na may kasaysayan ng manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS.
- Pagpapatibay ng wika ng kontrata sa mga kliyente, sa anyo ng sugnay na “hindi pagpapagana ng AIS, na magpapahintulot sa mga may-ari, nagtsatsarter at tagapagpatakbo ng barko na wakasan ang pakikipangnegosyo sa sinumang kliyenteng nagpapamalas ng padron ng maraming pagkakataon ng manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS.
- Pagpapanatili at pagsusuri sa mga tala, kabilang ang, kung saan posible, mga larawan, ng paghahatid at mga tumatanggap na sasakyang pandagat at/o mga tumatanggap na matatagpuan sa mga daungan kung kailangan posible, upang mapahusay ang pagberipika sa layunin ng paggamit.
- Pagkakaloob ng mga regular na kasong pag-aaralan at mga bagong impormasyon tungkol sa ilegal na aktibidad sa abiso sa buong industriya, partikular na ang may kaugnayan sa pagluluwas at pagtsatsarter ng langis at mga produktong petrolyo. Dapat maging kabilang dito ang mga partikular na probisyon ng resolusyon ng UN Security Council kaugnay ng North Korea tungkol sa mga paglipat na ship-to-ship (UNSCR 2375, OP 11), pati na rin ang UNSCR 2397 (OP 13), na nagpapahayag ng pangamba na ang mga sasakyang pandagat na nauugnay sa North Korea ay sadyang winawalang-bahala ang mga iniaatas sa pagpapatakbo ng AIS upang iwasan ang pagsubaybay ng UNSCR sa parusa o multa.

¹³ Ang gabay na ito ay hindi nilalayon upang maging, ni hindi dapat maunawaan bilang, komprehensibo o nagpapataw ng mga iniaatas alinsunod ng batas ng Estados Unidos o kung hindi ay tinutugunan ang anumang mga partikular na iniaatas alinsunod sa naaangkop na batas.

- Pagpapaalam sa mga katapat sa larangan, kung kailangan at naaangkop (hal., mga may-ari, tagapamahala, nagtsarter, tagapagpatakbo ng barko) ng inaasahan na sila ay magkaroon ng sapat at naaangkop na mga patakaran ng pagsunod na maaaring kabilangan ng: 1) pagsasagawa ng kanilang mga aktibidad sa paraang naayon sa parusa o multa ng Estados Unidos at UN, kung naaangkop; 2) pagkakaroon ng sapat na mapagkukunan upang masiguro ang pagpapatupad ng at pagsunod ng kanilang mga tauhan sa kanilang sariling mga patakaran sa parusa o multa, hal., mga direktang tinanggap sa trabaho, kontratista, at tauhan; 3) sa abot ng naaangkop, pagsisigurong ang mga subsidyaryo at kaakibat ay sumusunod sa mga kaukulang patakaran; 4) pagkakaroon ng mga kaukulang kontrol upang subaybayan ang AIS; 5) pagkakaroon ng mga kontrol upang siyasatin at suriin ang mga inilululan o ibinababang kargamento sa mga lugar na natagpuan nilang nagpapakita ng malaking panganib; 6) pagkakaroon ng mga kontrol upang suriin ang pagiging tunay ng mga bill of lading, kung kailangan; at 7) pagkakaroon ng mga kontrol na naayon sa gabay na ito.
- Pagsisigurong protektado ang mga empleyadong nagsisiwalat ng ilegal o mapaparusahang gawi mula sa paghihiganti, at pagsisigurong may kumpidensyal na mekanismo upang iulat ang mga pinaghihinalaan o aktuwal na mapaparusahang gawain.
- Dahil ang mga kaayusan sa negosyo ng pagluluwas sa barko ay maaaring kapalooban ng mga partidong napapailalim sa mga batas ng iba't ibang hurisdiksiyon, ang pagpapaalam ng mga nauukol na pagbabawal sa ilalim ng rehimeng may parusa o multa ng Estados Unidos at UN sa mga partidong nakikibahagi sa transaksyon ay makakapagpangasiwa ng mas mabisang pagsunod sa kanila. Hinihikayat ng Estados Unidos ang lahat ng partidong nakikibahagi sa industriya ng pagluluwas sa barko na ibahagi ang advisory na ito sa mga nasa inyong supply chain.
- Pagsasama ng mga datos sa mga gawaing may makatwirang paraan mula sa ilang organisasyong nagkakaloob ng datos sa pangkomersyong pagluluwas sa barko, gaya ng lokasyon ng barko, impormasyon sa rehistro ng barko, at impormasyon sa pagmamarka ng barko, kasama ang makukuhang impormasyon mula sa Kagawaran ng Pananalapi ng Estados Unidos, sa UN, at sa Tanod-Baybayin ng Estados Unidos.
- Pag-aatas ng hayag na wika ng kontrata na naglalarawan ng hindi pagpapagana at manipulasyon ng AIS na hindi naayon sa SOLAS at mapaparusahang aktibidad hanggang sa petsa ng kontrata bilang mga batayan para sa pagwawakas ng kontrata at pagkakatanggal at pagkakait ng mga serbisyo. Dagdag dito, maaaring isama ng mga nakikibahagi ang pangkontratang wikang nagbabawal sa paglipat ng kargamento sa mga kliyenteng hindi nagbobrodkast ng AIS o may kasaysayan ng AIS na nagpapahiwatig ng manipulasyong hindi naayon sa SOLAS.
- Pamamahagi ng impormasyon tungkol sa gantimpalang inihahandog sa pamamagitan ng programang Rewards for Justice (RFJ, Mga Gantimpala para sa Katarungan) na naghahandog ng gantimpalang hanggang \$5 milyon para sa impormasyong magdudulot ng pagkagambala sa mga mekanismong pampananalapi ng mga taong kasangkot sa ilang aktibidad na sumusuporta sa North Korea, kabilang ang mga ilegal na aktibidad ng pagluluwas sa barko, paglilinis ng pera, pag-iwas sa parusa o multa, cyber na krimen, o pagpapalaganap ng weapons of mass destruction (WMD, mga sandatang nakakapinsala nang malawakan at malaki). Para sa karagdagang impormasyon, o upang magsumite ng tip, bumisita sa www.rewardsforjustice.net o mag-e-mail sa northkorea@dosinfo.com.
- Ang pamamahagi ng impormasyon tungkol sa gantimpalang inihahandog mula sa RFJ Program na hanggang \$15 milyon para sa impormasyong mauwi sa paggambala sa mga mekanismong pampananalapi ng Iran's Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC, Islamikong Hukbo ng Rebolusyonaryong Guardia ng Iran) at ang mga sangay nito, kabilang ang IRGC-Qods Force

(IRGC-QF, mga Puwersang Qods ng IRGC). Para sa karagdagang impormasyon, o upang magsumite ng tip, bumisita sa <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

Gabay para sa mga Samahan para sa Klasipikasyon¹⁴

Maaaring naisin ng mga samahan para sa klasipikasyon na isaalang-alang ang pagpapatupad ng mga gawaing may makatwirang paraan sa abot ng itinuturing nila na ang mga naturang gawain ay naaangkop at makakatulong sa pagtatasa at pagpapahupa ng mga panganib ng parusa o multa.

- Pagpapanatili ng mga tala, kabilang ang mga larawan, ng mga tumatanggap na sasakyang pandagat at/o mga tumatanggap na matatagpuan sa mga daungan kung kailangan posible, upang mapahusay ang pagberipika sa layunin ng paggamit.
- Pagpapatibay ng mga makatwirang paraan na Know Your Customer (KYC, Kilalanin ang Iyong Kostumer) sa abot ng naaangkop.
- Ikintal sa isipan ng mga kliyente ang mga potensyal na panganib ng parusa o multa na nauugnay sa mga aktibidad na kinasasangkutan ng mga daungan ng Iran, North Korea, o Syria.
- Pagkakaloob ng mga regular na kasong pag-aaralan at mga bagong impormasyon tungkol sa ilegal na aktibidad sa abiso sa buong industriya. Kabilang dito ang parusa o multa na espesipiko sa UN Security Council tungkol sa mga paglipat na ship-to-ship sa mga minarkahang sasakyang pandagat ng North Korea at hindi pagpapagana o manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS alinsunod sa “Mga Tuntunin at Kondisyon” sa website ng kumpanya, partikular na ang may kaugnayan sa pagluluwas sa barko at pagtsarter ng langis at mga produktong petrolyo.
- Pagpapaalam sa mga tagapagparehistro at may-ari ng mga sasakyang pandagat na ang mapaparusahang gawi ay maaaring magdulot ng agarang pagwawakas ng negosyo at ang nakapaloob na makatwirang paraan/mga dokumento ng rehistrong magsisiwalat ng impormasyon ng mga may-ari ay maaaring maipadala sa Estados Unidos at anumang kaukulang lupon sa UN sa sariling pagpapasya ng samahan para sa klasipikasyon at alinsunod sa mga naaangkop na batas at regulasyon.
- Pagpapaalam sa mga katapat sa larangan, kung kailangan at naaangkop (hal., mga may-ari, tagapamahala, nagtsarter, tagapagpatakbo ng barko) ng inaasahan na sila ay magkaroon ng sapat at naaangkop na mga patakaran ng pagsunod na maaaring kabilangan ng: 1) pagsasagawa ng kanilang mga aktibidad sa paraang naaayon sa parusa o multa ng Estados Unidos at UN, kung naaangkop; 2) pagkakaroon ng sapat na mapagkukunan upang masiguro ang pagpapatupad ng at pagsunod ng kanilang mga tauhan sa kanilang sariling mga patakaran sa parusa o multa, hal., mga direktang tinanggap sa trabaho, kontratista, at tauhan; 3) sa abot ng naaangkop, pagsisiguro ang mga subsidyaryo at kaakibat ay sumusunod sa mga kaukulang patakaran; 4) pagkakaroon ng mga kaukulang kontrol upang subaybayan ang AIS; 5) pagkakaroon ng mga kontrol upang siyasatin at suriin ang mga inilululan o ibinababang kargamento sa mga lugar na natagpuan nilang nagpapakita ng malaking panganib; 6) pagkakaroon ng mga kontrol upang suriin ang pagiging tunay ng mga bill of lading, kung kailangan; at 7) pagkakaroon ng mga kontrol na naaayon sa gabay na ito.
- Pagsisiguro ng kabilang sa dokumento ng makatwirang paraan (hal., dokumento sa pagpaparehistro para sa mga rehistro ng bandila) ang may kulay na kopya ng mga pasaporte, pangalan, address ng negosyo at tirahan, numero ng telepono, numero ng pasaporte at bansang nag-isyu, numero ng

¹⁴ Ang gabay na ito ay hindi nilalayon upang maging, ni hindi dapat maunawaan bilang, komprehensibo o nagpapataw ng mga iniaatas alinsunod ng batas ng Estados Unidos o kung hindi ay tinutugunan ang anumang mga partikular na iniaatas alinsunod sa naaangkop na batas.

telepono, at email ng lahat ng *indibidwal* na may-ari ng (mga) sasakyang pandagat at mga pangalan at IMO ng lahat ng sasakyang pandagat sa pangkat ng naturang may-ari ng barko, kung kailan naaangkop.

- Pagsisigurong protektado ang mga empleyadong nagsisiwalat ng iligal o mapaparusahang gawi mula sa paghihiganti, at pagsisigurong may kumpidensyal na mekanismo upang iulat ang mga pinaghihinalaan o aktuwal na paglabag sa batas o mapaparusahang gawain.
- Dahil ang mga kaayusan sa negosyo ng pagluluwas sa barko ay maaaring kapalooban ng mga partidong napapailalim sa mga batas ng iba't ibang hurisdiksiyon, ang pagpapaalam ng mga nauukol na pagbabawal sa ilalim ng rehimeng may parusa o multa ng Estados Unidos at UN sa mga partidong nakikibahagi sa transaksyon ay makakapagpangasiwa ng mas mabisang pagsunod sa kanila. Hinihikayat ng Estados Unidos ang lahat ng partidong nakikibahagi sa industriya ng pagluluwas sa barko na ibahagi ang advisory na ito sa mga nasa inyong supply chain.
- Pagsasama ng mga datos sa mga gawaing may makatwirang paraan mula sa ilang organisasyong nagkaloob ng datos sa pangkomersyong pagluluwas sa barko, gaya ng lokasyon ng barko, impormasyon sa rehistro ng barko, at impormasyon sa pagmamarka ng barko, kasama ang makukuhang impormasyon mula sa Kagawaran ng Pananalapi ng Estados Unidos, sa UN, at sa Tanod-Baybayin ng Estados Unidos.
- Pag-aatas ng wika ng kontrata na naglalarawan ng hindi pagpapagana at manipulasyon ng AIS na hindi naaayon sa SOLAS at aktibidad na ipinagbabawal sa parusa o multa hanggang sa petsa ng kontrata bilang mga batayan para sa pagwawakas ng kontrata at pagkakatanggal at pagkakait ng mga serbisyo. Dagdag dito, maaaring isama ng mga nakikibahagi ang pangkontratang wikang nagbabawal sa paglipat ng kargamento sa mga kliyenteng hindi nagbobrodkast ng AIS o may kasaysayan ng AIS na nagpapahiwatig ng manipulasyong hindi naaayon sa SOLAS.

Gabay para sa mga Kapitan ng Sasakyang Pandagat¹⁵

Maaaring naisin ng mga marino na isaalang-alang ang pagpapatupad ng mga gawaing may makatwirang paraan sa abot ng itinuturing nila na ang mga naturang gawain ay naaangkop at makakatulong sa pagtatasa at pagpapahupa ng mga panganib ng parusa o multa.

- Pag-unawa, at pagsisigurong alam ng mga opisyal sa ibabaw ng barko ang mga regulasyon sa AIS na iniaatas ng IMO na kinabibilangan ng pagbobroadcast ng mga transmisyong AIS alinsunod sa SOLAS.
- Pagkakaroon ng kaalaman sa gabay na ipinamamahagi ng IMO kaugnay ng iligal na pagluluwas sa barko.
- Pagpapaalam sa mga may-ari at nagtsarter ng barko na ang barkong iyong pinapatakbo/pinadadalhan ng tauhan ay susubaybayan kung may hindi pagpapagana ng AIS, at ang mga pagkakataon ng hindi pagpapagana ng AIS ay iimbestigahan.
- Pagsasaliksik sa kasaysayan ng AIS ng iyong sasakyang pandagat upang tumulong na malaman kung naging kasangkot ang sasakyang pandagat sa mga iligal na aktibidad.
- Pagsisigurong ang mga kapitan ng sasakyang pandagat na nagsasagawa ng mga paglipat na ship-to-ship sa mga lugar na may malaking panganib sa pag-iwas sa parusa o multa ay alam ang potensyal na mahadlangan ang mga sasakyang pandagat o mga sasakyang pandagat na may lulang kargamento kung saan ang pagluluwas nito ay ipinagbabawal ng parusa o multa ng Estados Unidos na gumamit ng mga mapanlinlang na gawain upang ikubli ang kanilang mga pagkakakilanlan, kabilang ang paggamit ng mga pekeng pangalan ng sasakyang pandagat o numero ng IMO. Sa abot ng naaangkop, dapat siguraduhin ng mga kapitan ng sasakyang pandagat na mayroon silang naberipikang pangalan ng sasakyang pandagat, numero ng IMO, at bandila bago makibahagi sa naturang paglipat at siguraduhing may lehitimong layunin ng pagnenegosyo para sa paglipat na ship-to-ship.
- Pamamahagi ng impormasyon tungkol sa gantimpalang inihahandog sa pamamagitan ng programang Rewards for Justice (RFJ, Mga Gantimpala para sa Katarungan) na naghahandog ng gantimpalang hanggang \$5 milyon para sa impormasyong magdudulot ng pagkagambala sa mga mekanismong pampananalapi ng mga taong kasangkot sa ilang aktibidad na sumusuporta sa North Korea, kabilang ang mga iligal na aktibidad ng pagluluwas sa barko, paglilinis ng pera, pag-iwas sa parusa o multa, cyber na krimen, o pagpapalaganap ng weapons of mass destruction (WMD, mga sandatang nakakapinsala nang malawakan at malaki). Para sa karagdagang impormasyon, o upang magsumite ng tip, bumisita sa www.rewardsforjustice.net o mag-e-mail sa northkorea@dosinfo.com.
- Ang pamamahagi ng impormasyon tungkol sa gantimpalang inihahandog mula sa RFJ Program na hanggang \$15 milyon para sa impormasyong mauwi sa paggambala sa mga mekanismong pampananalapi ng Iran's Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC, Islamikong Hukbo ng Rebolusyonaryong Guardia ng Iran) at ang mga sangay nito, kabilang ang IRGC-Qods Force (IRGC-QF, mga Puwersang Qods ng IRGC). Para sa karagdagang impormasyon, o upang magsumite ng tip, bumisita sa <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

¹⁵ Ang gabay na ito ay hindi nilalayan upang maging, ni hindi dapat maunawaan bilang, komprehensibo o nagpapataw ng mga iniaatas alinsunod sa batas ng Estados Unidos o kung hindi ay tinutugunan ang anumang mga partikular na iniaatas alinsunod sa naaangkop na batas.

Gabay para sa mga Kumpanyang Nagkakaloob ng mga Tauhan¹⁶

Maaaring naisin ng mga kumpanyang nagkakaloob ng tauhan na isaalang-alang ang pagpapatupad ng mga gawaing may makatwirang paraan sa abot ng itinuturing ng mga ito na ang mga naturang gawain ay naaangkop at makakatulong sa pagtatasa at pagpapahupa ng mga panganib ng parusa o multa.

- Pagkakaroon ng kaalaman sa, at pagsisigurong alam ng iyong mga tauhan, ang gabay na ipinamamahagi ng IMO kaugnay ng iligal na pagluluwas sa barko at kung bakit hindi ligtas ang ganitong mga gawain.
- Pagpapaalan sa mga kliyente na ang mga barkong patatakbuhan ng iyong mga tauhan ay susubaybayan kung may hindi pagpapagana at manipulasyon ng AIS, at ang mga naturang pagkakataon ay iimbestigahan.
- Pagsasaliksik sa malamang na kasaysayan ng AIS ng iyong sasakyang pandagat upang tumulong na malaman kung maaaring kasangkot ang sasakyang pandagat sa mga iligal na aktibidad.
- Pagsisigurong protektado ang mga empleyadong nagsisiwalat ng iligal o mapaparusahang gawi mula sa paghihiganti, at pagsisigurong may kumpidensyal na mekanismo upang iulat ang mga pinaghihinalaan o aktuwal na paglabag sa batas o mapaparusahang gawain.
- Pamamahagi ng impormasyon tungkol sa gantimpalang inihahandog sa pamamagitan ng Programang Rewards for Justice (RFJ, Mga Gantimpala para sa Katarungan) na naghahandog ng gantimpalang hanggang \$5 milyon para sa impormasyong magdudulot ng pagkagambala sa mga mekanismong pampananalapi ng mga taong kasangkot sa ilang aktibidad na sumusuporta sa North Korea, kabilang ang mga iligal na aktibidad ng pagluluwas sa barko, paglilinis ng pera, pag-iwas sa parusa o multa, cyber na krimen, o pagpapalaganap ng weapons of mass destruction (WMD, mga sandatang nakakapinsala nang malawakan at malaki). Para sa karagdagang impormasyon, o upang magsumite ng tip, bumisita sa www.rewardsforjustice.net o mag-e-mail sa northkorea@dosinfo.com.
- Ang pamamahagi ng impormasyon tungkol sa gantimpalang inihahandog mula sa RFJ Program na hanggang \$15 milyon para sa impormasyong mauwi sa paggambala sa mga mekanismong pampananalapi ng Iran's Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC, Islamikong Hukbo ng Rebolusyonaryong Guardia ng Iran) at ang mga sangay nito, kabilang ang IRGC-Qods Force (IRGC-QF, mga Puwersang Qods ng IRGC). Para sa karagdagang impormasyon, o upang magsumite ng tip, bumisita sa <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

¹⁶ Ang gabay na ito ay hindi nilalayon upang maging, ni hindi dapat maunawaan bilang, komprehensibo o nagpapataw ng mga iniaatas alinsunod sa batas ng Estados Unidos o kung hindi ay tinutugunan ang anumang mga partikular na iniaatas alinsunod sa naaangkop na batas.



Kagawaran ng Pananalapi



Kagawaran ng Estado



Tanod-Baybayin ng Estados Unidos

ANNEX B: Impormasyon tungkol sa mga Parusa o Multang may Kaugnayan sa North Korea, Iran, at Syria na Nauukol sa Industriyang Pandagat¹⁷

NORTH KOREA

Nagkakaloob ang seksyong ito ng impormasyon tungkol sa parusa o multa ng Estados Unidos at UN kaugnay ng North Korea na nauukol sa industriyang pandagat, kabilang ang hindi komprehensibong batayan para kung saan maaaring parusahan ng pamahalaan ng Estados Unidos ang mga tao. Nagkakaloob din ito ng karagdagang impormasyon tungkol sa mga mapanlinlang na gawain ng North Korea sa pagluluwas sa barko. Kasama ang iba pang mga dokumento sa pandaigdigang pandagat na advisory na ito, ang annex na ito ay nagbibigay ng bagong impormasyon at malawak na detalye tungkol sa mga advisory sa pagluluwas sa barkong kaugnay ng North Korea na inilabas ng Office of Foreign Assets Control (OFAC) ng Kagawaran ng Pananalapi ng Estados Unidos noong Pebrero 23, 2018, at Marso 21, 2019.

Pangkasalukuyan ang impormasyong ito hanggang sa petsa ng advisory, ngunit dapat panapanahong siyasatin ng mga partido ang website ng OFAC para sa komprehensibong impormasyon tungkol sa mga programa ng parusa o multa na may kaugnayan sa North Korea.¹⁸ Sa kalaunang petsa, maaaring maglabas ang OFAC ng mga bagong karagdagang impormasyon sa advisory na ito, kabilang ang may kaugnayan sa mga listahan ng sasakyang pandagat na lumabas sa mga nakaraang advisory sa pagluluwas sa barko. Nagpapanatili ang OFAC ng komprehensibo, pinagsama, at masasaliksik na listahan ng mga pinagbabawalang tao, pati na rin ang mga sasakyang pandagat na tinukoy bilang hinadlangang pag-aari, sa Listahan ng mga Partikular na Itinalagang Mamamayan at Hindi Pinahihintutulang Tao (Listahan ng SDN).¹⁹

¹⁷ Ang dokumentong ito ay pagpapaliwanag lamang at walang puwersa ng batas. Ang dokumentong ito ay hindi pandagdag o binabago ang mga awtoridad na itinalaga ng batas, utos na pang-Ehekutibo, o mga regulasyon.

¹⁸ OFAC, “Mga Parusa o Multa sa North Korea,” <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/pages/nkorea.aspx>.

¹⁹ OFAC, “Listahan ng mga Partikular na Itinalagang Mamamayan at Hindi Pinahihintutulang Tao (Listahan ng SDN),” <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx>.

Mga Pagbabawal ng Pamahalaan ng Estados Unidos at ng UN sa Gawaing may Kinalaman sa North Korea

Sa pangkalahatan, ipinagbabawal ng Estados Unidos²⁰ ang anumang mga transaksyon o pakikitungong kinasasangkutan ng pag-aari o mga interes sa pag-aari ng Pamahalaan ng North Korea o Partido ng mga Manggagawa ng Korea at ang direkta o hindi direktang pagluluwas at pag-aangkat mula sa North Korea ng halos lahat ng kalakal, serbisyo at teknolohiya. Ang mga sasakyang pandagat kung saan may interes ang isang dayuhang tumawag sa daungan ng North Korea sa nakaraang 180 araw, at mga sasakyang pandagat kung saan may interes ang dayuhang nakibahagi sa paglipat na ship-to-ship (STS, sa pagitan ng mga barko) sa naturang sasakyang pandagat sa nakaraang 180 araw, ay pinagbabawalang tumawag sa daungan sa Estados Unidos. Pinagbabawalan din ang mga taga-Estados Unidos na iparehistro ang sasakyang pandagat sa North Korea, kumuha ng awtorisasyon para sa sasakyang pandagat na itaas ang bandila ng North Korea, at mag-ari, magpaupa, pagpatakbo, at pagkalooban ng seguro ang anumang sasakyang pandagat na minarkahan ng North Korea.

Iniaatasan ng mga kaukulang resolusyon ng UN Security Council (mga UNSCR) ang mga Miyembrong Bansa na ipagbawal, bukod sa ibang mga bagay, ang pagmamay-ari, pagpapaupa, pagpatakbo, o pagkaloob ng klasipikasyon sa sasakyang pandagat, sertipikasyon o nauugnay na serbisyo at seguro sa anumang sasakyang pandagat na minarkahan ng North Korea; pagkaloob ng mga serbisyo ng pagklasipika sa anumang sasakyang pandagat na kung saan may mga makatwirang batayan upang maniwala ang mga Miyembrong Bansa na ang mga ito ay kasangkot sa mga aktibidad na ipinagbabawal ng mga kaukulang UNSCR; at pagkaloob o muling pagkaloob ng serbisyong panseguro sa mga sasakyang pandagat na pag-aari, kontrolado, o pinatatakbo ng North Korea o mga sasakyang pandagat na kung saan may mga makatwirang batayan upang maniwala ang mga Miyembrong Bansa na ang mga ito ay kasangkot sa mga aktibidad o nagluluwas ng mga kalakal na ipinagbabawal ng mga kaukulang UNSCR.²¹ Dagdag dito, inatasan ang mga Miyembrong Bansa na ipagbawal ang paglalagay ng gatong sa barko o iba pang mga serbisyo sa mga sasakyang pandagat ng North Korea kung mayroon silang impormasyong nagkaloob ng mga makatwirang batayan upang maniwala na ang mga naturang sasakyang pandagat ay naglululan ng mga ipinagbabawal na kalakal. Nililimitahan din ng mga UNSCR ang pagpasok sa daungan ng anumang sasakyang pandagat na itinalaga para pagbawalang pumasok sa daungan ng UN Security Council (UNSC) o kung ang Bansa ay may impormasyong nagkaloob ng mga makatwirang batayan upang maniwala na ang sasakyang pandagat ay pag-aari, kontrolado, o pinatatakbo ng mga tao o entidad na itinalaga ng UNSC na napapailalim sa mga limitadong eksepsyon.

Ipinagbabawal ng pamahalaan ng Estados Unidos ang pag-aangkat ng mga kalakal mula sa North Korea patungong Estados Unidos nang walang eksensyon o awtorisasyon. Samantala,

²⁰ Ang mga pagbabawal na ito ay naaangkop sa mga transaksyon ng sinumang taga-Estados Unidos o sa loob ng Estados Unidos, kabilang ang mga pinoproceso sa pamamagitan ng o ginagawang bahagi ang sistemang pampananalapi ng Estados Unidos. Para sa mga karagdagang detalye sa mga pagbabawal ng OFAC na may kaugnayan sa North Korea, tingnan ang www.treasury.gov/ofac.

²¹ Ang lahat ng Miyembrong Bansa ng UN ay may obligasyong ipatupad ang mga hakbang sa parusa o multang ipinapataw ng batas na nakapaloob sa mga UNSCR. Matatagpuan ang mga UNSCR na may kaugnayan sa North Korea sa website ng 1718 Komite para sa Parusa o Multa sa <https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>.

inaatasan ng mga UNSCR ang mga Miyembrong Bansa na ipagbawal ang **pag-aangkat** ng maraming uri ng kalakal mula sa North Korea, kabilang ang mga sumusunod:

- | | | |
|---|---|--|
| • Karbon | • Pilak | • Makinarya |
| • Mga tela | • Batong-titanyo | • Kagamitang pang- elektrisidad |
| • Pagkaing dagat, kabilang ang mga karapatan sa pangangisda | • Mga kakaibang metal | • Lupa at bato, kabilang ang magnesyong at magnesite |
| • Bakal at batong-bakal | • Batong-banadyo | • Kahoy |
| • Tingga at batong-tingga | • Mga estatwa at monumento | • Mga kumbensiyonal na armas |
| • Tanso | • Pagkain at mga produktong pang-agrikultura | • Mga sasakyang pandagat |
| • Nikel | • Zinc | |
| | • Ginto | |

Ipinagbabawal ng pamahalaan ng Estados Unidos ang pagluluwas o muling pagluluwas ng mga kalakal sa North Korea mula sa Estados Unidos o ng mga taga-Estados Unidos, saanman ang lokasyon nang walang naaangkop na eksensyon o awtorisasyon. Inaatasan ng mga kaukulang UNSCR ang mga Miyembrong Bansa ipagbawal ang **pagluluwas** sa North Korea ng maraming uri ng kalakal, kabilang ang mga sumusunod:

- | | | |
|--|--|--|
| • Dinalisay na petrolyo* (mahigit sa 500,000 bariles/taon) | • Gatong para sa rocket | • Bakal, asero, at iba pang mga metal |
| • Krudo* (mahigit sa 4,000,000 bariles/taon) | • Mga produkto ng kondensasyon at mga likidong natural na gas | • Mga kumbensiyonal na armas |
| • Gatong sa abyasyon (maliban ang gatong na kinakailangan para sa pansibilyang pasaherong sasakyang panghimpapawid upang lumipad patungo at pabalik mula sa North Korea) | • Industriyal na makinarya | • Mga ballistic missile |
| | • Lahat ng sasakyang pantransportasyon (kabilang ang mga de-motor na sasakyan, trak, tren, barko, sasakyang panghimpapawid. helikopter) | • Mga sandatang nakakapinsala nang malawakan at malaki at ang mga bahagi nito |
| | • Mga sasakyang pandagat | • Maluluhong bagay |

**Ang mga paglipat na mababa sa taunang limitasyong itinatag ng UNSC ay pinahihintulutan, ngunit dapat: (a) maiulat sa Komite ng Parusa o Multa na itinatag alinsunod sa UNSCR 1718 (1718 Komite) sa loob ng 30 araw; (b) hindi gagawing bahagi ang sinumang indibidwal o anumang entidad na nauugnay sa programang nuklear at ballistic missile ng North Korea o iba pang mga aktibidad na ipinagbabawal ng UNSC; at (c) maging eksklusibo para sa mga layuning pangkabuhayan ng mga mamamayan ng North Korea at hindi nauugnay sa paglilikom ng kita para sa mga programang nuklear o ballistic missile ng North Korea o iba pang mga aktibidad na ipinagbabawal ng UNSC. Kung hindi matutugunan ang alinman sa tatlong kondisyong ito, ang mga transaksyong mababa sa taunang limitasyon lumalabag sa UNSCR 2397.*

Mga paraan ng UNSC na ipapatupad ng mga Miyembrong Bansa ng UN:

Mga Aksyon sa malalawak na karagatan:

- Sisiyasatin ng Miyembrong Bansa ang mga sasakyang pandagat na may pahintulot ng Estado ng Bandila kung ang nagsisiyasat na Miyembrong Bansa ay may impormasyong nagkakaloob ng mga makatwirang batayan upang maniwalang ang sasakyang pandagat ay naglululan ng ilang ipinagbabawal na kargamento (**may kalayaang pagpapasyahan**)
- Makikipagtulungan ang Estado ng Bandila sa mga naturang inspeksyon (**may kalayaang pagpapasyahan**).
- Aatasan ng Estado ng Bandila ang mga sasakyang pandagat na dumaong sa naaangkop at kumbinyenteng daungan para sa iniaatas na inspeksyon ng mga lokal na awtoridad kung tumanggi ang Estado ng Bandilang magpahintulot ng inspeksyon sa malalawak na karagatan (**mandatory**).

Mga aksyon sa mga teritoryong dagat o sa loob ng mga daungan:

- Kukumpiskahin, sisiyasatin, at hindi ipapagamit (sasamsamin) ang anumang sasakyang pandagat sa mga daungan ng Miyembrong Bansa kapag mayroong mga makatwirang batayan upang maniwala na ang sasakyang pandagat ay nagluluwas ng mga ipinagbabawal na kalakal o kasangkot sa mga ipinagbabawal na aktibidad kung saan kasangkot ang North Korea (**mandatory**).
- Kukumpiskahin, sisiyasatin, at hindi ipapagamit (sasamsamin) ang anumang sasakyang pandagat na napapailalim sa hurisdiksyon ng Miyembrong Bansa sa mga teritoryong anyong tubig nito kung mayroong mga makatwirang batayan upang maniwala na ang sasakyang pandagat ay nagluwas ng mga ipinagbabawal na kalakal o naging kasangkot sa mga ipinagbabawal na aktibidad kung saan kasangkot ang North Korea (**mandatory**).
- Sisiyasatin ng Miyembrong Bansa ang kargamentong papunta sa o magmumula sa North Korea na isinaayos o pinangasiwaan ng North Korea o ng mga itinalagang indibidwal o entidad, o iniluluwas ng mga sasakyang pandagat na minarkahan ng North Korea (**mandatory**).

Mga aksyon sa malalawak na karagatan o sa mga teritoryong anyong tubig/daungan:

- Kukumpiskahin at itatapon ng Miyembrong Estado ang anumang kalakal na kung saan ang pagsusuplay, pagbebenta, paglilipat, o pagluluwas ng mga ito ay ipinagbabawal ng mga kaukulang UNSCR na natuklasan sa mga inspeksyon (**mandatory**).

Pagpaparehistro at iba pang mga responsibilidad ng Estado ng Bandila:

- Aalisin sa rehistro ng mga Estado ng Bandila at ipagbabawal ang mga serbisyo ng klasipikasyon para sa anumang sasakyang pandagat kung saan may mga makatwirang batayan ang Bandila ng Estado upang maniwalang ito ay kasangkot sa mga aktibidad o nagluwas ng mga kalakal na ipinagbabawal ng mga kaukulang UNSCR, at aalisin sa rehistro ang anumang sasakyang pandagat na pag-aari, pinapatakbo, o kontrolado ng North Korea pati na rin ang ipagkait ang pagpaparehistro sa mga sasakyang pandagat na inalis sa rehistro ng ibang mga Miyembrong Bansa o mga rehistro ng bandila alinsunod sa mga UNSCR kaugnay ng North Korea (**mandatory**).

- Agad na aalisin sa rehistro ng mga Estado ng Bandila ang anumang sasakyang pandagat na itinalaga para maalis sa rehistro ng 1718 Komite (**mandatory**).

Mga Awtoridad sa Parusa o multa ng Pamahalaan ng Estados Unidos

Gaya ng nauukol sa mga layunin ng advisory na ito, iniaatasan ng batas ng Estados Unidos ang pamahalaan ng Estados Unidos na magpataw ng parusa o multa sa sinumang taong natagpuang sadyang, direkta o hindi direktang:

- Nagkakaloob ng napakaraming gatong o suplay, nagkakaloob ng serbisyo ng paglalagay ng gatong, o nangangasiwa ng malaking transaksyon o mga transaksyon upang patakbuhan o panatilihin ang sasakyang pandagat o panghimpapawid na itinalaga alinsunod sa Executive Order (E.O., Utos ng Tagapagpaganap) na nauugnay sa North Korea²² o UNSCR²³, o pag-aari o kontrolado ng isang taong itinalaga alinsunod sa E.O. na nauugnay sa North Korea o UNSCR.
- Nagkalooban ng seguro, irehistro, padaliin ang pagpaparehistro ng, o panatilihin ang seguro o pagpaparehistro para sa, isang sasakyang pandagat na pag-aari o kontrolado ng Pamahalaan ng North Korea.
- Nagbebenta o naglilipat ng maraming sasakyang pandagat sa North Korea, maliban kung partikular na inaprubahan ng UNSC.
- Nakikibahagi sa isang malaking aktibidad upang itsarter, pagkalooban ng seguro, irehistro, padaliin ang pagpaparehistro ng, o panatilihin ang seguro o pagpaparehistro para sa, isang sasakyang pandagat na pag-aari, kontrolado, pinamumunuan, o pinagkakalooban ng tauhan ng isang taga-North Korea.
- Nakikibahagi sa pag-aangkat mula sa o pagluluwas sa North Korea ng napakaraming karbon, tela, pagkaing dagat, bakal, batong-bakal, o mga produkto ng dinalisay na petrolyo o krudo nang mataas sa limitasyong itinakda ng UNSC, at sinasang-ayunan ng Estados Unidos.
- Nakikibahagi sa pag-aangkat mula sa, o pagluluwas o muling pagluluwas sa o papasok sa North Korea ng maluluhong bagay.

Inaatasan din ng batas ng Estados Unidos ang pamahalaan ng Estados Unidos na magpataw ng parusa o multa sa anumang dayuhang institusyong pampananalapi na napagpasyahan ng Kalihim ng pananalapi, sa pakikipagsangguni sa Kalihim ng Estado, na sadyang, sa o pagkatapos ng Abril 18, 2020, nagkaloob ng napakalaking serbisyong pampananalapi sa sinumang taong itinalaga para sa pagpataw ng parusa o multa kaugnay ng North Korea alinsunod sa mga E.O. na nauugnay sa North Korea, UNSCR, o parusa o multa sa North Korea at Batas sa Pagpapahusay ng Patakaran, gaya ng pagbabago rito. Maaaring maging kabilang sa mga parusa o multang ito ang hindi pagpapahintulot o pagbabawal sa pag-aari sa tagatugon o mga account kung saan dadaan ang kabayaran.

Bukod sa iba, agresibo rin ang pagtuon ng pamahalaan ng Estados Unidos sa pagtatalaga sa sinumang taong nakibahagi sa hindi bababa sa isang malaking pagluluwas sa o pag-aangkat mula

²² Kabilang sa mga parusa o multang E.O. na may kaugnayan sa North Korea ang mga E.O. 13382, 13466, 13551, 13570, 13687, 13722, at 13810.

²³ Kabilang sa mga Nauukol sa UNSCR ang 1695 (2006), 1718 (2006), 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016), 2356 (2017), 2375 (2017), at 2397 (2017).

sa North Korea ng anumang kalakal, mga serbisyo o teknolohiya, pati na rin ang sinumang taong nagpapatakbo sa ilang industriya ng North Korea, kabilang ang transportasyon, pagmimina, enerhiya, at mga serbisyong pampananalapi.

Mga Awtoridad sa Parusa o Multa ng UN

Maaaring italaga ng UNSC o 1718 Komite para sa mga pinagtuunang parusa o multa (hindi pagpapagalaw sa pag-aari at, para sa mga indibidwal, pagbabawal na bumiyaha) ang sinumang indibidwal o anumang entidad na nakikibahagi sa o nagkakaloob ng suporta para sa, kabilang ang sa pamamagitan ng ibang mga iligal na paraan, mga programang nauugnay sa nuklear, nauugnay sa ibang mga sandatang nakakapinsala nang malawakan at malaki, at nauugnay sa ballistic missile ng North Korea, o nakikibahagi sa ilang iba pang aktibidad na ipinagbabawal ng UNSCR.

Maaari ring italaga ng 1718 Komite ang mga sasakyang pandagat para kung saan mayroon itong impormasyong nagpapahiwatig na ang mga ito ay, o naging, kabahagi ng mga aktibidad na ipinagbabawal ng mga kaukulang UNSCR. Halimbawa, ang 1718 Komite, gaya ng pagpapahintulot dito ng talata 12 ng UNSCR 2321 (2016), ay maaaring italaga ang mga sasakyang pandagat na nakibahagi sa ilang ipinagbabawal na aktibidad, na nag-aatas sa mga Miyembrong Bansa na isagawa ang alinman o lahat ng sumusunod na aksyon: (a) pag-aalis ng bandila, (b) pagpapapunta sa isang itinalagang daungan para sa inspeksyon at mga kasunod na aksyon, (c) pagbabawal na pumasok sa mga daungan sa buong mundo, at/o (d) hindi pagpapagalaw ng pag-aari.

Bukod dito, kapag ipinaalam ng mga Miyembrong Estado ang tungkol sa mga sasakyang pandagat sa malalawak na karagatan na nagkakaloob ng mga makatwirang batayan upang maniwala na ang mga kargamento sa mga naturang sasakyang pandagat ay naglalaman ng mga kalakal kung saan ang pagsusuplay, pagbebenta, paglilipat, o pagluluwas ng mga ito ay ipinagbabawal ng mga kaukulang UNSCR, at hindi nakikipagtulungan ang mga Estado ng Bandila, maaaring gumawa ng iba't ibang aksyon ang 1719 Komite. Kung ang Estado ng Bandila ng sasakyang pandagat ay hindi nagpapahintulot ng inspeksyon sa malalawak na karagatan o kaya ay hindi inaatasan ang sasakyang pandagat na tumungo sa naaangkop at kumbinyenteng daungan para sa iniaatas na inspeksyon, o kung ang nasabing sasakyang pandagat ay tumangging sumunod sa iniaatas ng Estado ng Bandila upang pahintulutan ang inspeksyon sa malalawak na karagatan o tumungo sa naturang daungan, maaaring italaga kung gayon ng 1718 Komite ang sasakyang pandagat para hindi magalaw ang pag-aari nito at iba pang mga paraan kung saan inawtorisahan itong gawin alinsunod sa talata 12 ng UNSCR 2321. Dagdag dito, kapag nagtalaga ang 1718 Komite, agad na dapat alisin sa rehistro ng kaukulang Estado ng Bandila ang sasakyang pandagat na iyon. Ang anumang Bansang hindi nakatanggap ng pakikipagtulungan mula sa Estado ng Bandila ng sasakyang pandagat na pinaghihinalaang naglululan ng iligal na kargamento sa malalawak na karagatan ay dapat agad na magsumite ng ulat sa 1718 Komite na naglalaman ng mga kaukulang detalye tungkol sa insidente, sasakyang pandagat, at Estado ng Bandila, na regular na ilalathala ng 1718 Komite sa website nito.

Mga Mapanlinlang na Gawain

Mga Pagluluwas ng Karbon at Buhangin:

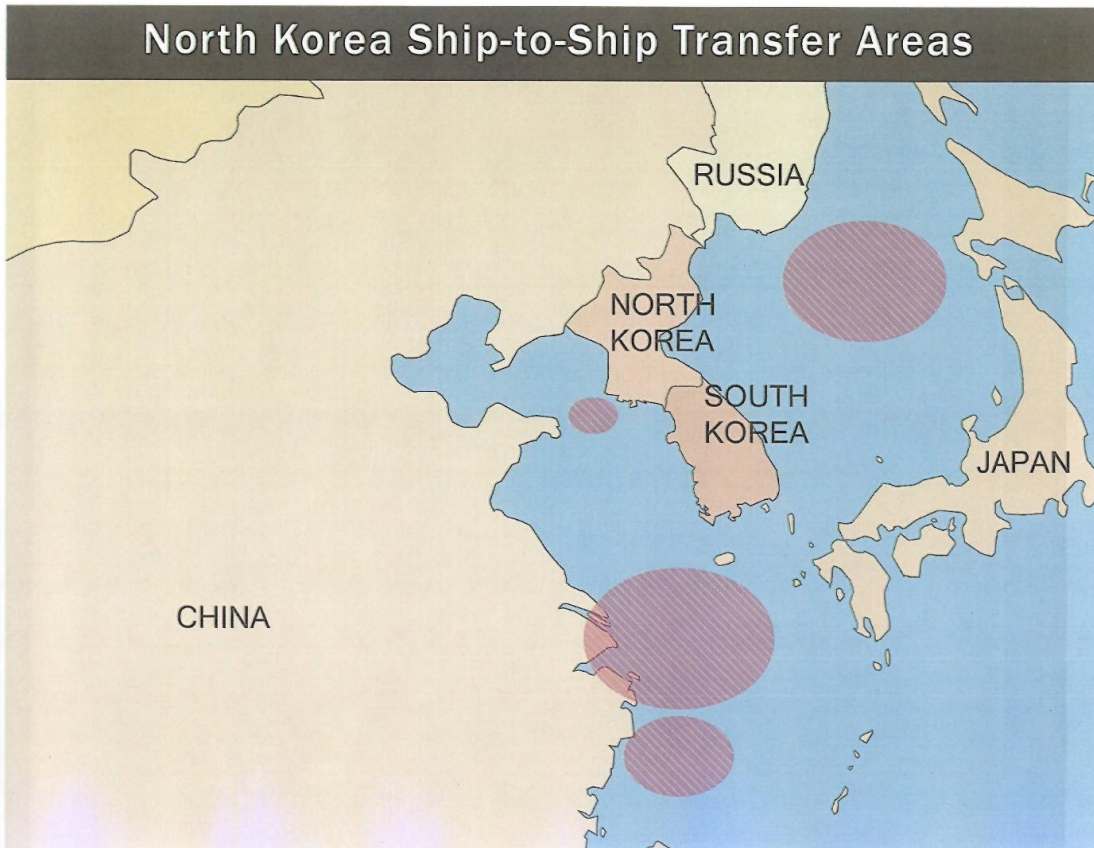
Karbon: Ayon sa Pinal na Ulat ng 2020 UN DPRK Lupon ng mga Dalubhasa (Ulat ng PoE), nagluwas ang North Korea ng 3.7 milyong metrikong tonelada ng karbon sa pagitan ng Enero at Agosto 2019, pangunahin na sa at sa palibot ng lugar ng Daungan ng Ningbo-Zhoushan. Ang karamihan sa mga pagluluwas na ito ay isinagawa sa pamamagitan ng mga paglilipat na STS mula sa mga sasakyang pandagat na minarkahan ng North Korea patungo sa lokal na gabara sa teritoryong dagat ng China. Ang mga gabarang umaandar nang mag-isa na malamang na naghahatid sa China, ay bumubuo sa pangalawang pinakamalaking paraan ng pagluluwas ng karbon ng North Korea. Kabilang dito ang mga direktang paghahatid na nagmumula sa North Korea patungo sa tatlong daungan sa Hangzhou Bay, China.

Buhangin: Simula sa hindi lalampas ng Abril 2019, ang mga gabarang umaandar nang mag-isa na hindi mula sa North Korea at ang iba pang mga sasakyang pandagat na pangkargamentong hindi minarkahan ng North Korea ay naglululan ng buhangin sa o malapit sa Haeju (Probinsya ng Hwanghae), at Sinchang (Probinsya ng South Hamyong), upang mailuwas sa China.

Mga Pag-aangkat ng Dinalisay na Petrolyo:

Nililimitahan ng UNSCR 2397 ang mga pag-aangkat ng North Korea ng dinalisay na petrolyo ng hanggang sa 500,000 bariles sa bawat taon. Mula Enero 2019 hanggang Oktubre 2019, tumanggap ang mga daungan ng North Korea ng hindi bababa sa 221 na paghahatid sa pamamagitan ng tanker ng dinalisay na petrolyo, kabilang ang hindi bababa sa 157 paghahatid na nakuha mula sa iligal na mga paglipat na STS na kinasasangkutan ng mga sasakyang pandagat ng North Korea. Kung ang mga tanker na ito ay puno sa panahon ng kanilang mga paghahatid, nakapag-angkat ang North Korea ng 3.89 milyong bariles mula lamang sa mga transaksyong ito, o mahigit sa pito at kalahating beses ng mapapahintulutang dami ng dinalisay na petrolyo alinsunod sa UNSCR 2397.

Mga Lugar para sa Ship-to-Ship na Paglipat ng North Korea:



Pagkuha ng mga Lumang Sasakyang Pandagat:

Ayon sa Pinal na Ulat ng 2020 UN DPRK Lupon ng mga Dalubhasa, kinukuha ng North Korea ang mga lumang sasakyang pandagat at isinasama ang mga ito sa pangkat ng mga sasakyang pandagat nito na nagluluwas ng karbon at iba pang kalakal.

Paggamit ng mga Gabarang Hindi Pumupunta sa Karagatan:

Ayon sa Pinal na Ulat ng 2020 UN DPRK Lupon ng mga Dalubhasa, paminsan-minsan ay gumagamit ang North Korea ng mga gabarang hindi pumupunta sa karagatan na hindi naghahatid ng signal ng AIS upang iluwas ang mga kalakal na nagmumula sa North Korea patungong China. Maaaring hindi ligtas na patakbuhan ang mga gabarang ito sa malalawak na karagatan.

Para sa mga karagdagang detalye at paglalarawan ng mga kilalang pamamaraan sa pag-iwas sa parusa o multa, mangyaring sumangguni sa pangunahing teksto ng "Sanctions Advisory for Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities," (Ulat na Nagbibigay-Payo tungkol sa parusa o multa para sa Industriyang Pandagat, mga Sektor ng Enerhiya at mga Metal, at mga Kaugnay na Komunidad,) sa "Annex A: Karagdagang Gabay at Impormasyon

upang Tumulong sa mga Pagsusumikap na Sundin ang Parusa o Multa sa Industriyang Pandagat” para sa mabubuting gawaing may makatwirang paraan upang labanan ang pag-iwas sa parusa o multa sa industriyang pandagat, at sa “[A Framework for OFAC Compliance Commitments \(Isang Balangkas para sa mga Pangako ng OFAC sa Pagsunod\)](#),” isang dokumentong ipinagkakaloob ng OFAC na nagbibigay sa industriya ng mabubuting pagkalahatang gawain tungkol sa pagsunod sa parusa o multa.

IRAN

Nagkakaloob ang seksyong ito ng impormasyon tungkol sa parusa o multa ng Estados Unidos kaugnay ng Iran na nauukol sa industriyang pandagat, kabilang ang hindi komprehensibong batayan para kung saan maaaring parusahan ng pamahalaan ng Estados Unidos ang mga tao. Kasama ang iba pang mga dokumento sa pandaigdigang pandagat na advisory na ito, ang annex na ito ay nagbibigay ng bagong impormasyon at malawak na detalye tungkol sa advisory sa pagluluwas sa barkong kaugnay ng Iran na inilabas ng Office of Foreign Assets Control (OFAC) ng Kagawaran ng Pananalapi ng Estados Unidos noong Setyembre 4, 2019. Pangkasalukuyan ang impormasyong ito hanggang sa petsa ng advisory, ngunit dapat panapahong siyasin ng mga partido ang website ng OFAC para sa komprehensibong impormasyon tungkol sa mga programa ng parusa o multa na may kaugnayan sa Iran.²⁴ Sa kalaunang petsa, maaaring maglabas ang OFAC ng mga bagong karagdagang impormasyon sa advisory na ito, kabilang ang may kaugnayan sa mga listahan ng sasakyang pandagat na lumabas sa mga nakaraang advisory sa pagluluwas sa barko. Nagpapanatili ang OFAC ng komprehensibo, pinagsama, at masasaliksik na listahan ng mga pinagbabawalang tao, pati na rin ang mga sasakyang pandagat na tinukoy bilang hinadlangang pag-aari, sa Listahan ng mga Partikular na Itinalagang Mamamayan at Hindi Pinahihintulatang Tao (Listahan ng SDN)²⁵.

Mga Pagbabawal ng Estados Unidos sa mga Aktibidad na may Kinalaman sa Iran

Nagpapangasiwa at nagpapatupad ang OFAC ng komprehensibong parusa o multa at programa ng hindi pagpapahintulot ng pamahalaan laban sa Iran, gaya ng nakasaad sa Transactions and Sanctions Regulations, 31 C.F.R. bahagi 560 (ITSR, Mga Regulasyon sa Transaksyon at Parusa o Multa). Ipinagbabawal ng ITSR ang mga pinakadirekta at hindi direktang transaksyong kinasasangkutan ng Iran o ng Pamahalaan ng Iran sa pamamagitan ng mga taga-Estados Unidos o mga dayuhang entidad na pag-aari o kontrolado ng Estados Unidos o sa loob ng Estados Unidos, maliban kung inawtorisahan ng OFAC o binigyan ng eksensyon ng batas. Bukod dito, hindi pinahihintulutan ng ITSR ang ari-arian at mga interes sa ari-ariang nasa Estados Unidos, na pagkatapos nito ay dumarating sa Estados Unidos o na dumarating o pagkatapos nito ay dumarating sa pag-aari o kontrol ng sinumang taga-Estados Unidos, ng Pamahalaan ng Iran, gaya ng ipinapaliwanag sa seksyon 560.304 ng ITSR, kabilang ang anumang mga entidad na pag-aari o kontrolado ng Pamahalaan ng Iran. Dagdag dito, ang mga dayuhan, kabilang ang mga dayuhang institusyong pampananalapi, ay pinagbabawalang iproseso, nang walang naangkop na eksekusyon o awtorisasyon ng OFAC, ang mga transaksyon patungo o sa pamamagitan ng Estados Unidos bilang paglabag sa mga ipinagbabawal na ito, kabilang ang mga transaksyon sa pamamagitan ng mga katumbas na akawnt ng Estados Unidos para sa o sa ngalan ng mga institusyong pampananalapi ng Iran, iba pang mga taong nakabase sa Iran, o kung saan natatanggap sa ibang paraan sa Iran ang mga pakinabang sa mga serbisyong iyon.

Mga Awtoridad sa Parusa o Multa ng Pamahalaan ng Estados Unidos

²⁴ OFAC, “Mga Parusa o Multa sa Iran,” <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/programs/pages/iran.aspx>.

²⁵ OFAC, “Listahan ng mga Partikular na Itinalagang Mamamayan at Hindi Pinahihintulatang Tao (Listahan ng SDN),” <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx>

Bukod dito, ang mga hindi taga-Estados Unidos — kabilang ang mga dayuhang institusyong pampananalapi — ay inilalagay ang mga sarili nila sa panganib na mahantad sa parusa o multa ng Estados Unidos dahil sa sadyang pagpapadali ng malalaking transaksyon o pagkakaloob ng ilang materyal na suporta sa mga taga-Iran na nasa Listahan ng SDN, gaya ng National Iranian Oil Company (NIOC, Pambansang Kumpanyan ng Langis ng Iran), National Iranian Tanker Company (NITC, Pambansang Kumpanya ng Tanker ng Iran), at ng Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL, Mga Sistema ng Pagluluwas sa Barko ng Islamikong Republika ng Iran), maliban sa mga hindi itinalagang institusyong depositoryo ng Iran.²⁶ Ang mga awtoridad na ito ay karaniwang napapailalim sa ilang pagpapaliban at eksepsyon, kabilang ang (i) eksepsyon para sa pagluluwas sa Iran ng pagkain, gamot, mga medikal na aparato, at produktong pang-agrikultura, at (ii) eksepsyon para sa tulong sa muling pagpapatayo at pagpapaunlad ng ekonomiya para sa Afghanistan. Bagaman naaangkop ang eksepsyon o pagpapaliban, ang ilang transaksyong kinasasangkutan ng Iran’s Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC, Islamikong Hukbo ng Rebolusyonaryong Guardia ng Iran) o sinumang iba pang taong itinalagang may kaugnayan sa suporta sa Iran para sa internasyonal na terorismo o pagpapalaganap ng mga sandatang nakakapinsala nang malawakan at malaki o ang kanilang paraan ng paghahatid ay maaaring magpahantad sa kanila sa parusa o multa ng Estados Unidos.

Petrolyo, mga Produktong Petrolyo, at mga Produktong Petrokemikal:

Pagsapit ng o pagkatapos ng Nobyembre 18, 2018, ang mga taong sadyang nakikibahagi sa malaking transaksyon para sa pagbili, pagkuha, pagbebenta, pagluluwas, o pagmemerkado ng petrolyo, mga produktong petrolyo (hal., gasolinang pang-abyasyon, gasolinang pangmotor, dinalisay na langis na panggatong), o mga produktong petrokemikal mula sa Iran, at mga partikular na taong may kaugnayan sa mga sasakyang pandagat na nagluluwas ng krudong mula sa Iran, ay inilalagay ang sarili sa panganib na maparusahan sa ilalim ng mga awtoridad sa parusa o multa ng Estados Unidos na nauugnay sa Iran, maliban kung naaangkop ang pagpapaliban o eksepsyon.²⁷ Para sa karagdagang impormasyon tungkol sa mga kahulugan ng petrolyo, mga produktong petrolyo, at mga produktong petrokemikal, mangyaring tingnan ang Seksyon 16 ng E.O. 13846.

Mga Metal at Karagdagang Tinukoy na Sektor sa Ekonomiya ng Iran:

Ang mga taong nagpapatakbo sa mga sektor ng bakal, asero, aluminyo, o tanso ng Iran, o sadyang nakikibahagi sa malaking transaksyon para sa pagbebenta, pagsusuplay, o paglilipat sa Iran ng malalaking kalakal o serbisyong ginagamit kaugnay ng mga sektor na iyon o para sa pagbili, pagkuha, pagbebenta, o pagluluwas, o pagmemerkado ng bakal, asero, aluminyo, o tanso mula sa Iran, ay inilalagay ang sarili sa panganib na maparusahan alinsunod sa E.O. 13871, maliban kung may pagpapaliban o eksepsyon. Sa katulad na paraan, ang mga taong sadyang nagbebenta, nagsusuplay, o naglilipat, nang direkta o hindi direkta, patungo sa o mula sa Iran, ng mga mamahaling metal o mga partikular na materyales, kabilang ang karbon, grapito, o mga

²⁶ *Tingnan ang* Iran Freedom and Counter-Proliferation Act (IFCA, Batas sa Kalayaan ng Iran at Laban sa Paglaganap), §§ 1244(c) at 1247(a); Comprehensive Iran Sanctions, Accountability, and Divestment Act (CISADA, Batas sa Komprehensibong Parusa o Multa sa Iran, Pananagutan at Hindi Pamumuhunan), § 104; E.O. 13846, §§ 1 at 2.

²⁷ *Tingnan ang* E.O. 13846, §§ 2 at 3; Iran Sanctions Act (ISA, Batas ng Parusa o Multa sa Iran), § 5(a)(7) at (7) .

partikular na hilaw o hindi pa napipinong metal gaya ng aluminyo at asero, ay inilalagay ang sarili sa panganib na maparusahan kung ang mga naturang metal o materyales ay ipinagkakaloob para sa ilang tunay na paggamit o gumagamit.²⁸ Dagdag dito, ang mga taong nagpapatakbo sa mga sektor ng konstruksyon, pagmimina, pagmamanupaktura, at tela ng ekonomiya ng Iran, at sadyang nakikibahagi sa malaking transaksyon para sa pagbebenta, pagsusuplay, o paglilipat patungo sa o mula sa Iran ng malalaking kalakal o serbisyong ginagamit kaugnay ng mga sektor na iyon, ay inilalagay ang sarili sa panganib na maparusahan alinsunod sa E.O. 13902, maliban kung naaangkop ang pagpapaliban o eksepsyon.

Pinapayuhang pag-aralan ng industriyang pandagat ang Sektor ng Iran at mga Regulasyon sa Parusa o Multa sa mga Pag-aabuso sa mga Karapatang Pantao, 31 C.F.R. Bahagi 562, pati na rin ang gabay sa website ng OFAC na nagpapatungkol sa mga sektor ng bakal, asero, aluminyo, tanso, konstruksyon, pagmimina, pagmamanupaktura, at tela ng Iran para sa karagdagang gabay sa saklaw ng mga bagong awtoridad na ito. Ang dapat tandaan ay ang panahong wind-down (mga obligasyon ng bawat partido pagkatapos ng kasunduan) para sa mga aktibidad na inilalarawan sa E.O. 13871 na nagtapos noong Agosto 6, 2019; ang panahong wind down para mga aktibidad na inilalarawan sa E.O. 13902 na nagtapos noong Abril 9, 2020. Ang hindi pagtatapos, sa loob ng mga partikular na panahon ng wind down, anumang natitirang mapaparusahang transaksyong nauugnay sa mga sektor na ito ay maaaring magresulta sa pagkakahantad sa parusa o multa maliban kung saklaw ng naaangkop na pagpapaliban o eksepsyon.

Mga Serbisyo sa Sasakyang Pandagat

Inilalagay ng mga tao ang mga sarili nila sa panganib na mahantad sa parusa o multa kung sinadya nilang magkaloob ng serbisyo ng paglalagay ng gatong sa mga sasakyang pandagat ng Iran o sa mga sasakyang pandagat na hindi mula sa Iran na nagluluwas ng kargamento, kabilang ang petrolyo o mga produktong petrolyo mula sa Iran, para sa mga taga-Iran na nasa Listahan ng SDN, maliban kung naaangkop ang pagpapaliban o eksepsyon. Bukod dito, inilalagay ng mga tao ang mga sarili nila sa panganib na mahantad sa parusa o multa kung sinadya nilang magkaloob ng serbisyo ng pag-eendorso o pagkakaloob o muling pagkakaloob ng seguro sa o para sa mga taga-Iran na nasa Listahan ng SDN, kabilang ang IRISL, NIOC, NITC, o sa o para sa sinumang tao kaugnay ng o para sa kapakinabangan ng anumang aktibidad sa mga sektor ng enerhiya, pagluluwas sa barko, o pagpapatayo ng barko ng Iran, kung saan ipinataw ng Estados Unidos laban sa Iran ang parusa o multa, maliban kung naaangkop ang pagpapaliban o eksepsyon.²⁹ Para sa karagdagang gabay, mangyaring pag-aralan ang Mga Madalas Itanong ng OFAC sa website ng OFAC.

Mga Mapanlinlang na Gawain sa Pagluluwas sa Barko

Habang pinaigting ng pandaigdigang komunidad ang pag-uudyok sa rehimeng Iran, ang ilang indibidwal na nauugnay sa industriya ng pagluluwas sa barko ng petrolyo ay patuloy sa mga mapanlinlang na gawain upang mapadali ang mga transaksyon ng Iran. Gaya ng patunay ng mga pagtatalaga ng Kagawaran ng Pananalapi at mga aksyong isinagawa ng mga kaakibat sa buong

²⁸ *Tingnan, hal., ang IFCA § 1245.*

²⁹ *Tingnan, hal., ang IFCA § 1246.*

mundo, ang mga kasangkot, gaya ng IRGC-QF ng Iran ay nagtatangkang iwasan ang parusa o multa ng Estados Unidos sa pamamagitan ng pagkukubli ng pinagmulan, destinasyon, at tagatanggap ng mga iniluluwas na langis. Tandaang ang paggamit ng mga naturang mapanlinlang na taktika ay hindi kakaiba sa Iran o sa industriya ng petrolyo ng Iran.

Mangyaring sumangguni sa pangunahing teksto ng “Sanctions Advisory for Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities,” (Ulat na Nagbibigay-Payo tungkol sa parusa o multa para sa Industriyang Pandagat, mga Sektor ng Enerhiya at mga Metal, at mga Kaugnay na Komunidad,) sa mga paglalarawan sa mga kilalang paraan ng pag-iwas, sa “Annex A: Karagdagang Gabay at Impormasyon upang Tumulong sa mga Pagsusumikap na Sundin ang Parusa o Multa sa Industriyang Pandagat” para sa mga potensyal gawaing may makatwirang paraan upang labanan ang pag-iwas sa parusa o multa sa industriya ng pagluluwas sa barko, at sa [“A Framework for OFAC Compliance Commitments,”](#) isang dokumentong ipinagkakaloob ng OFAC na nagbibigay sa industriya ng mabubuting pagkalahatang gawain tungkol sa pagsunod sa parusa o multa.

SYRIA

Nagkakaloob ang seksyong ito ng impormasyon tungkol sa parusa o multa ng Estados Unidos kaugnay ng Syria na nauukol sa industriyang pandagat, kabilang ang hindi komprehensibong batayan para kung saan maaaring parusahan ng pamahalaan ng Estados Unidos ang mga tao. Kasama ang iba pang mga dokumento sa pandaigdigang pandagat na advisory na ito, ang annex na ito ay nagbibigay ng bagong impormasyon at malawak na detalye tungkol sa mga advisory sa pagluluwas sa barkong kaugnay ng Syria na inilabas ng Office of Foreign Assets Control (OFAC) ng Kagawaran ng Pananalapi ng Estados Unidos noong Nobyembre 20, 2018 at Marso 25, 2019. Pangkasalukuyan ang impormasyong ito hanggang sa petsa ng advisory, ngunit dapat pana-panahong siyasatin ng mga partido ang website ng OFAC para sa komprehensibong impormasyon tungkol sa mga programa ng parusa o multa na may kaugnayan sa Syria. Sa kalaunang petsa, maaaring maglabas ang OFAC ng mga bagong karagdagang impormasyon sa advisory na ito, kabilang ang may kaugnayan sa mga listahan ng sasakyang pandagat na lumabas sa mga nakaraang advisory sa pagluluwas sa barko. Nagpapanatili ang OFAC ng komprehensibo, pinagsama, at masasaliksik na listahan ng mga pinagbabawalang tao, pati na rin ang mga sasakyang pandagat na tinukoy bilang hinadlangang pag-aari, sa Listahan ng mga Partikular na Itinalagang Mamamayan at Hindi Pinahihintulutang Tao (Listahan ng SDN).

Gawaing may Kaugnayan sa Syria na Ipinagbabawal ng Pamahalaan ng Estados Unidos

Sa pangkalahatan, ipinagbabawal ng Estados Unidos ang mga transaksyon ng mga taga-Estados Unidos o sa loob ng Estados Unidos na direkta o hindi direktang sangkot sa Pamahalaan ng Syria, o iba pang entidad na naka-sanction alinsunod sa mga Patakaran ng Syrian Sanctions Regulations, 31 C.F.R. Bahagi 542. Kabilang sa terminong Pamahalaan ng Syria ang: (A) estado at Pamahalaan ng Republikang Arabe ng Syria, pati na rin ang anumang pulitikal na subdibisyon, ahensya, o instrumento nito, kabilang ang Bangko Sentral ng Syria; (b) anumang entidad na pag-aari o kontrolado, direkta o hindi direkta, ng nabanggit sa itaas, kabilang ang anumang korporasyon, sosyohan, asosasyon, o iba pang entidad kung saan pag-aari ng Pamahalaan ng Syria ang 50 porsyento o mas malaking interes o kumukontrol na interes, at anumang entidad na sa ibang paraan ay kontrolado ng pamahalaang iyon; (c) sinumang taong sa kasalukuyan ay kumikilos o sinasabing kumikilos, nang direkta o hindi direkta, para sa o sa ngalan ng alinman sa nabanggit sa itaas; at (d) sinumang iba pang taong napag-alaman ng OFAC na kabilang sa (a) hanggang (c).

Ipinagbabawal din ng Estados Unidos ang pag-aangkat ng petrolyo o mga produktong petrolyong nagmumula sa Syria patungong Estados Unidos at anumang transaksyong nakikibahagi sa, o nauugnay sa, petrolyo o produktong petrolyong nagmumula sa Syria ng isang taga-Estados Unidos, o anumang pagpapadali nito, alinsunod sa E.O. 13582.

Bukod dito, nauunawaan ng Estados Unidos na dahil sa kumplikado at pabagu-bagong kapaligiran sa Syria, ang ibang mga iligal na kasangkot na nagpapatakbo sa sektor na pandagat,

upang isama ang mga taong nauugnay sa terorismo at ilegal na aktibidad na may kaugnayan sa Iran at Russia.³⁰

Mga Panganib ng Parusa o Multa at Mga Awtoridad sa Parusa o Multang Nauugnay sa Syria ng Pamahalaan ng Estados Unidos

Nagpapataw ng mandatoryong parusa o multa ang batas ng Estados Unidos sa mga dayuhang napagpasyahang sadyang nagbigay ng malaking suportang pampananalapi, materyal, o panteknolohiya sa, o sadyang nakibahagi sa malaking transaksyon sa, Pamahalaan ng Syria; o sadyang nagbenta o nagbigay ng malaking kalakal, serbisyo, teknolohiya, impormasyon, o iba pang suportang higit na nagpapadali sa pagpapanatili o pagpapalawak ng pambansang produksyon ng natural na gas, petrolyo, o mga produktong petrolyo ng Pamahalaan ng Syria. Maaaring maging kabilang dito ang mga entidad o indibidwal na naghahatid o nagpipinansya ng mga pagluluwas sa barko ng petrolyo sa Pamahalaan ng Syria o mga entidad na pag-aari ng pamahalaan, gaya ng Kumpanya ng Syria para sa Paghahatid ng Langis na itinalaga ng Estados Unidos o Kumpanya ng Pagdadalisay ng Baniyas.

Mga Mapanlinlang na Gawain sa Pagluluwas sa Barko

Nakatuon ang Estados Unidos sa pagpapanagot sa Pamahalaan ng Syria, sa rehimen ni Bashar al-Assad, at sa mga patuloy na sumusuporta sa kanila para sa kanilang kalupitan at pagpatay sa mga sibilyang taga-Syria. Sa layuning ito, ang supply chain at mga pagluluwas sa barkong nauugnay sa petrolyo ay lumilikha ng panganib ng parusa o multa para sa mga nasa industriyang pandagat. Ang mga bansang gaya ng Iran at Russia ay naging sangkot sa pagkakaloob sa Pamahalaan ng Syria ng petrolyo at iba pang kalakal. Kaugnay ng aktibidad na ito, noong Setyembre 2019, pinarusahan ng OFAC ang Maritime Assistance LLC at tatlong indibidwal dahil sa pagpapadali ng pagbebenta at paghahatid ng gatong para sa sasakyang panghimpapawid na jet sa mga puwersa ng militar ng Russia sa pagpapatakbo sa Baniyas, Syria. Sa hiwalay na pagkakataon, noong Nobyembre 2018, pinarusahan ng OFAC ang mga entidad ng pribado at pampublikong sektor ng Iran at Russia na sangkot sa isang gawain upang kumula ng langis ng Iran para sa Syria. Ginamit ng gawaing ito ang kabayaranang pambawi sa kaayusan kung saan ang pagbebenta at pagluluwas ng langis ng Iran patungong Syria ay nagkaloob ng daan-daang milyong dolyar sa mga kinatawang grupo ng Iran para sa mga terorista, kabilang ang Hizballah, HAMAS, at IRGC-QF.

Para sa mga karagdagang detalye at paglalarawan ng mga kilalang pamamaraan sa pag-iwas sa parusa o multa, mangyaring sumangguni sa pangunahing teksto ng “Sanctions Advisory for Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities,” (Ulat na Nagbibigay-Payo tungkol sa Parusa o Multa para sa Industriyang Pandagat, mga Sektor ng Enerhiya at mga Metal, at mga Kaugnay na Komunidad,) sa “Annex A: Karagdagang Gabay at Impormasyon upang Tumulong sa mga Pagsusumikap na Sundin ang Parusa o Multa sa Industriyang Pandagat” para sa mabubuting gawaing may makatwirang paraan upang labanan ang pag-iwas sa parusa o multa sa industriya ng pagluluwas sa barko, at sa “[A Framework for OFAC Compliance](#)

³⁰ Tungkol sa mga karagdagang detalye sa mga pagbabawal ng OFAC na may kaugnayan sa kontra-terorismo, Iran, o Russia, tingnan ang <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Pages/default.aspx>

[Commitments](#),” isang dokumentong ipinagkakaloob ng OFAC na nagbibigya sa industriya ng mabubuting pagkalahatang gawain tungkol sa pagsunod sa parusa o multa.