



กระทรวงการคลัง

กระทรวงการต่างประเทศ หน่วยรักษาความปลอดภัยชายฝั่งของสหรัฐ

**คำแนะนำเรื่องการลงโทษคว่ำบาตรสำหรับภาคอุตสาหกรรมทางทะเล
ภาคพลังงานและโลหะ และชุมชนที่เกี่ยวข้อง**

ออกเมื่อ: วันที่ 14 พฤษภาคม ค.ศ. 2020

**ชื่อเรื่อง: คำแนะนำในการดำเนินการกับการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ผิดกฎหมายและ
การดำเนินการที่เป็นการหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตร**

กระทรวงการต่างประเทศสหรัฐ สำนักงานควบคุมสินทรัพย์ของต่างประเทศ (OFAC) ของกระทรวงการคลังสหรัฐและหน่วยรักษาความปลอดภัยชายฝั่งของสหรัฐออกคำแนะนำนี้เพื่อให้ข้อมูลเพิ่มเติมและเครื่องมือแก่ผู้ที่ประกอบการหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมทางทะเลและภาคพลังงานและโลหะเพื่อรับมือกับแนวโน้มที่เป็นอยู่และที่กำลังเกิดขึ้นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ผิดกฎหมายและหลีกเลี่ยงการคว่ำบาตร คำแนะนำนี้สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของรัฐบาลสหรัฐที่จะทำงานกับภาคเอกชนเพื่อป้องกันการหลีกเลี่ยงการคว่ำบาตร การลักลอบขนส่งสินค้า อาชญากรรม การอำนวยความสะดวกให้กิจกรรมที่เป็นการก่อการร้าย และการแพร่กระจายของอาวุธสังหารมวลชน โดยเน้นที่อิหร่าน เกาหลีเหนือและซีเรีย คำแนะนำนี้ ร่วมกับภาคผนวก ก และ ข ปรับปรุงและขยายคำแนะนำเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับเกาหลีเหนือที่สำนักงาน OFAC ออกเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2018 และวันที่ 21 มีนาคม 2019 คำแนะนำเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับอิหร่านที่สำนักงาน OFAC ออกเมื่อวันที่ 4 กันยายน 2019 และคำแนะนำเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับซีเรียที่สำนักงาน OFAC ออกเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2018 และวันที่ 25 มีนาคม 2019 สำนักงาน OFAC อาจออกคำแนะนำเพิ่มเติมภายหลัง รวมทั้งที่เกี่ยวข้องกับรายชื่อเรือที่มีอยู่ในคำแนะนำฉบับก่อนๆ

คำแนะนำฉบับนี้กล่าวถึงเรื่องความเสี่ยงในการถูกคว่ำบาตรและมีข้อมูลเกี่ยวกับการกระทำด้านการขนส่งทางเรือที่เป็นการหลอกลวงและแนวทางปฏิบัติต่างๆไปเพื่อช่วยปรับรูปการสอบทานและการดำเนินนโยบายและกระบวนการในการปฏิบัติตามการลงโทษคว่ำบาตร โดยมุ่งให้แนวทางแนะนำในเรื่องต่อไปนี้แก่ เจ้าของเรือ ผู้ดำเนินการ ผู้จัดการ นายหน้า ผู้จัดหาอุปกรณ์สำหรับการเดินเรือ ผู้ขึ้นทะเบียนเรือ ผู้ประกอบการท่าเรือ บริษัทขนส่งสินค้า ผู้ส่งต่อสินค้า ผู้ให้บริการด้านการกำหนดมาตรฐานเรือ ผู้ค้าโภคภัณฑ์ บริษัทรับประกันและ

สถาบันการเงินต่างๆ^{1,2} คำแนะนำนี้ยังรวมข้อมูลล่าสุดเรื่องปฏิบัติการที่เป็นการหลอกลวงที่ใช้เพื่อหลีกเลี่ยงการคว่ำบาตรและนโยบายและกระบวนการต่างๆ ที่หน่วยงานต่างๆในภาคการค้าทางทะเลตามที่ระบุข้างต้นอาจนำไปพิจารณาใช้โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการดำเนินการตามการคว่ำบาตรที่ขึ้นกับความเสี่ง

เป็นเรื่องสำคัญมากที่หน่วยงานภาคเอกชนต่างๆประเมินความเสี่ยงในการดำเนินมาตรการคว่ำบาตรอย่างเหมาะสม และถ้าจำเป็นจัดให้มีการควบคุมการปฏิบัติตามเพื่อจัดการกับช่องว่างใดๆที่พบในโครงการเพื่อดำเนินการตามกฎระเบียบดังกล่าว

เรื่องนี้สำคัญเป็นพิเศษในกรณีที่ปฏิบัติการใกล้หรือในบริเวณที่ถือว่ามีความเสี่ยงสูงซึ่งอาจรวมถึงบริเวณที่บ่อยครั้งใช้ทำกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่อาจถูกดำเนินมาตรการคว่ำบาตร

สหรัฐยังสนับสนุนให้บริษัทต่างๆและเอกบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานการค้าในภาคพลังงานและโลหะ รวมทั้งการค้าน้ำมันดิบ น้ำมันปิโตรเลียมกลั่น สารปิโตรเคมี เหล็กกล้า เหล็กอลูมิเนียม ทองแดง ทรายและถ่านหิน

พิจารณาคำแนะนำนี้และดำเนินมาตรการที่เหมาะสมตามที่เห็นว่าจำเป็นหรือพึงกระทำตามคำแนะนำ

การปฏิบัติด้านการขนส่งสินค้าทางเรือที่เป็นการหลอกลวง

ประมาณ 90 เปอร์เซ็นต์ของการค้าทั่วโลกเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

ผู้ประสงค์ร้ายมุ่งหาวิธีใหม่ๆอยู่ตลอดเวลาเพื่อแสวงหาประโยชน์จากห่วงโซ่อุปทานการค้าทั่วโลก รายการต่อไปนี้ แม้ว่าจะไม่ทั้งหมด

เป็นการสรุปหลายวิธีที่ใช้ในการค้าทางทะเลที่เป็นกิจกรรมที่ผิดกฎหมายตามมาตรการคว่ำบาตรที่ดำเนินโดยอิหร่าน เกาหลีเหนือและซีเรีย

เราขอให้ผู้ทำการขนส่งหรือการค้าใดๆที่เกี่ยวข้องกับภาคทะเลคงตื่นตัวระแวงวิธีต่างๆต่อไปนี้เพื่อลดความเสี่ยงต่อการมีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่อยู่ในกรอบที่จะถูกดำเนินมาตรการคว่ำบาตรหรือกิจกรรมที่ผิดกฎหมาย และขอให้ทำการสอบสวนอย่างเข้มงวดมากขึ้นต่อสินค้าที่ขนส่งผ่านบริเวณที่ถือว่ามีความเสี่ยงสูง

1) การทำให้ระบบการระบุดนโดยอัตโนมัติบนเรือไม่ทำงานหรือปรับเปลี่ยนระบบให้ดำเนินการตามความต้องการ

ระบบการระบุดนโดยอัตโนมัติบนเรือหรือ AIS เป็นระบบบังคับใช้ระหว่างประเทศที่กำหนดให้เรือทุกลำส่งข้อมูลเรือและตำแหน่งของเรือที่กำลังเดินทางทางคลื่นวิทยุความถี่สูง อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล หรืออนุสัญญา SOLAS กำหนดให้เรือ

¹ แม้ว่าคำแนะนำนี้จะเน้นเรื่องความเสี่ยงในการดำเนินมาตรการคว่ำบาตร สถาบันการเงินของสหรัฐควรตระหนักด้วยว่าตามข้อกำหนดเรื่องการรายงานกิจกรรมที่น่าสงสัยในบทที่ 10 ของบทบัญญัติระเบียบของรัฐบาลกลางที่ 31 (31 CFR Chapter X) นั้น ถ้าสถาบันการเงินทราบ สงสัยหรือมีเหตุผลที่จะสงสัยว่าการทำธุรกรรมหนึ่งใดไม่มีเหตุผลด้านธุรกิจหรือโดยถูกต้องตามกฎหมายอย่างเห็นได้ชัดหรือไม่ใช่ธุรกรรมที่คาดว่าลูกค้ารายนั้นจะดำเนินการตามปกติ และสถาบันการเงินนั้นไม่มีข้ออธิบายที่เป็นเหตุเป็นผลในการดำเนินธุรกรรมนั้นหลังจากที่ได้ตรวจสอบข้อเท็จจริงที่มีอยู่ รวมทั้งภูมิหลังและวัตถุประสงค์ที่อาจเป็นไปได้ของการทำธุรกรรมนั้น สถาบันการเงินนั้นควรเสนอรายงานกิจกรรมน่าสงสัย (Suspicious Activity Report - SAR) ๓1 CFR §§ 1020.320, 1021.320, 1022.320, 1023.320, 1024.320, 1025.320, 1026.320, 1029.320, และ 1030.320.

² คำแนะนำในเอกสารนี้ไม่ และไม่ควรตีความว่าเบ็ดเสร็จสมบูรณ์หรือเป็นข้อกำหนดตามกฎหมายของสหรัฐหรือกล่าวถึงข้อกำหนดเฉพาะข้อใดข้อหนึ่งตามกฎหมายหรือกฎระเบียบที่ใช้

บางประเภทที่เดินทางในน่านน้ำสากลใช้ระบบการระบุตนโดยอัตโนมัติบนเรือนี้ตลอดเวลา โดยมีข้อยกเว้นเพียงไม่กี่ข้อยกเว้นนั้น แม้ว่าในบางครั้งเรื่องความปลอดภัยอาจทำให้ต้องระงับการใช้ระบบ AIS อย่างถูกต้องตามกฎหมาย และในบางครั้งสัญญาณอาจอ่อนกำลัง เรือที่ทำการกิจกรรมที่ผิดกฎหมายอาจปิดเครื่องส่งสัญญาณระบบ AIS โดยเจตนาหรือบิดเบือนข้อมูลที่ส่งเพื่อปกปิดการเคลื่อนที่ของตน การบิดเบือนข้อมูลของระบบ AIS หรือที่เรียกกันว่าการอำพราง "spoofing" ทำให้เรือสามารถส่งกระจายสัญญาณชื่อเรืออื่น หมายเลขขององค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ (เลขเจ็ดตัวที่เป็นหมายเลขระบุเฉพาะของเรือแต่ละลำ) ตัวเลขอัตลักษณ์เก๋หลัก (Maritime Mobile Service Identity - MMSI) หรือข้อมูลระบุตัวอื่น ๆ ได้ วิธีนี้ยังสามารถปิดบังข้อมูลเกี่ยวกับท่าเรือต่อไปที่เรือลำนั้นจะเข้าเทียบท่าหรือข้อมูลอื่น ๆ เกี่ยวกับการเดินทางของเรือลำนั้นได้เช่นกัน

2) การดัดแปลงข้อมูลระบุตัวตนของเรือ

เรือบรรทุกผู้โดยสารที่มีระวางน้ำหนักรวม 100 ตันและมากกว่านั้น และเรือบรรทุกสินค้าที่มีระวางน้ำหนักรวม 300 ตันและมากกว่านั้นต้องแสดงชื่อเรือและหมายเลขเรือขององค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศให้เห็นได้ชัดที่ส่วนซึ่งเสริมต่อจากดาดฟ้าเรือหรือลำตัวเรือ หมายเลขเรือที่องค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศออกให้ นั้นเป็นหมายเลขประจำตัวเรือถาวร ไม่ว่าจะเปลี่ยนเจ้าของหรือชื่อเรือก็ตาม เรือที่ประกอบกิจกรรมผิดกฎหมายมักทาสีทับชื่อเรือและหมายเลขขององค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศเพื่อปิดบังอัตลักษณ์ของตนและแสดงตนว่าเป็นเรืออื่น

3) ปลอมแปลงเอกสารเกี่ยวกับสินค้าและเรือ

เอกสารการขนส่งที่ถูกต้องและสมบูรณ์เป็นสิ่งสำคัญยิ่งเพื่อให้แน่ใจว่าทุกฝ่ายที่ทำธุรกรรมเข้าใจถึงบุคคลหรือหน่วยงาน ผู้รับ สินค้าและเรือที่มีส่วนร่วมในการขนส่งสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ตัวอย่างเอกสารที่โดยทั่วไปจะมีอยู่ในธุรกรรมการขนส่งได้แก่ ใบตราส่งสินค้าขึ้นเรือ ใบแสดงที่มา ใบเรียกเก็บเงิน รายการสิ่งของ ใบแสดงการรับประกัน และรายชื่อท่าเรือต่างๆ ที่เรือลำนั้นเข้าเทียบท่าก่อนมาถึงเป็นต้น เจ้าหน้าที่ได้พบว่าผู้ที่หลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรปลอมเอกสารการขนส่งเกี่ยวกับสารปิโตรเคมี ปิโตรเลียม ผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม หรือโลหะ (เหล็กกล้า เหล็ก) หรือทรายเพื่อปกปิดที่มาของสิ่งเหล่านั้น การปลอมแปลงเอกสารบางประเภท (รวมทั้งเอกสารด้านศุลกากรและการควบคุมการส่งออก) ผิดกฎหมายในเกือบทุกประเทศ และความผิดปกติดังกล่าวเป็นพื้นฐานในการยึดสินค้าไว้จนกว่าจะยืนยันสินค้าเหล่านั้นได้ นอกจากนี้ ผู้ที่ทำการขนส่งหรือค้าขายทางทะเลยังควรทำการตรวจทานเอกสารที่ระบุหรือชี้ว่าสินค้าเหล่านั้นมาจากบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงต่อการหลีกเลี่ยงการคว่ำบาตรตามที่จำเป็นโดยไม่คำนึงถึงแหล่งที่มาที่ระบุว่าเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงต่ำ

4) การส่งมอบจากเรือสู่เรือ

แม้ว่าการส่งมอบจากเรือสู่เรือ (การขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือที่อยู่ในระหว่างการเดินทางในทะเล) อาจทำได้โดยถูกต้องตามกฎหมาย การส่งมอบจากเรือสู่เรือ โดยเฉพาะที่ท่าในเวลา กลางคืนหรือในบริเวณที่จัดว่ามีความเสี่ยงสูงต่อการหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรหรือต่อกิจกรรม

ที่ผิดกฎหมายอื่นๆ บ่อยครั้งใช้เพื่อหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรโดยการปกปิดที่มา หรือจุดหมายปลายทางของน้ำมันปิโตรเลียม ถ่านหินหรือสิ่งอื่นๆ ที่ลักลอบขนถ่าย

5) ความผิดปกติของการเดินทาง

ผู้ทุจริตอาจพยายามปลอมแปลงจุดหมายปลายทางท้ายสุดหรือที่มาของสินค้าหรือผู้รับโดยเดินทางทางอ้อม เปลี่ยนเส้นทางโดยไม่กำหนดล่วงหน้าหรือเดินทางผ่าน หรือส่งต่อสินค้าผ่านประเทศที่สาม

แม้ว่าการเดินทางผ่านและการส่งผ่านจะเป็นเรื่องสามัญในการขนส่งสินค้าทั่วโลก หน่วยงานภาคเอกชน รวมทั้งบริษัทบริหารการขึ้นทะเบียนธงประจำเรือ ผู้ปฏิบัติการท่าเรือ สมาคมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล เจ้าของเรือ ผู้ปฏิบัติการและผู้เช่าเหมากัปตันและบริษัทลูกเรือควรตรวจสอบเส้นทางและจุดหมายปลายทางที่แตกต่างไปจากเส้นทางดำเนินธุรกิจตามปกติอย่างละเอียดตามที่เหมาะสม

6) ธงปลอมและการกระโดดธง

มิฉะนั้นอาจชักธงเรือที่เป็นเท็จเพื่อปิดบังการค้าที่ผิดกฎหมาย และอาจขึ้นทะเบียนเรือลำนั้นซ้ำๆ กันหลายครั้งกับรัฐใหม่ (การกระโดดธง หรือ “flag hopping”) เพื่อเลี่ยงการถูกจับได้ เราแนะนำให้ภาคเอกชนตระหนักถึงและรายงานต่อเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบกรณีใดๆ ที่เจ้าของหรือผู้จัดการเรือที่ยังคงชักธงของประเทศที่นำออกจากทะเบียนไปแล้ว (เช่น “เลิกจดทะเบียน” เป็นต้น) กรณีที่เรือนั้นๆ อ้างว่าชักธงของประเทศหนึ่งประเทศใดโดยไม่ได้ รับอนุมัติตามที่เหมาะสม หรือกรณีที่เรือลำหนึ่งลำใดเปลี่ยนธงบ่อยครั้งภายในระยะเวลาสั้น อย่างน่าสงสัยว่าเป็นการกระโดดธง มาตรการเฉพาะสำหรับส่วนต่างๆ ของภาคเอกชนมีอยู่ในแนวทางสำหรับอุตสาหกรรมที่แนบมากับรายงานนี้ในเอกสารภาคผนวก ก

7) การเป็นเจ้าของหรือการบริหารที่สลับซับซ้อน

โดยธรรมชาติแล้ว การขนส่งสินค้าระดับโลกเป็นกิจกรรมที่สลับซับซ้อนที่มี ปฏิกรมหลายอย่างกับทั้งหน่วยงานของภาครัฐบาลและภาคเอกชน พวกมิฉะนั้นพยายามฉวยประโยชน์จากความสลับซับซ้อนนี้โดยใช้โครงสร้างทางธุรกิจที่สลับซับซ้อน รวมทั้งการใช้บริษัทบังหน้าและ/หรือการเป็นเจ้าของและการบริหารหลายระดับชั้น เพื่อปิดบังเจ้าของสินค้าหรือ โภคภัณฑ์ผู้ได้รับผลประโยชน์โดยแท้จริง เพื่อหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรหรือการบังคับใช้กฎหมายรูปแบบอื่นๆ เป็นต้น มิฉะนั้นพึงอาจใช้รูปแบบการเปลี่ยนแปลงของเจ้าของหรือผู้บริหารบริษัทหรือของรหัส การบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code -- ISM) ที่บริษัทบริหารเหล่านั้นใช้ ถ้าผู้ปฏิบัติการภาคเอกชนไม่สามารถระบุฝ่ายที่มีผลได้ ผลเสียอย่างแท้จริงในการทำธุรกรรม ก็อาจพิจารณาสอบสวนเพิ่มเติมเพื่อให้แน่ใจว่าผู้ที่ ประกอบธุรกรรมด้วยนั้นไม่ได้อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตรหรือผิดกฎหมาย

ข้อปฏิบัติทั่วไปในการระบุงการหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรอย่างมีประสิทธิภาพ

ในขณะที่ภาคอุตสาหกรรมทำการสอบสวนและมีโครงการปฏิบัติตามกฎระเบียบตามที่เหมาะสมที่เป็ นผลจากการประเมินความเสี่ยง เราแนะนำให้ภาคอุตสาหกรรมใช้วิธีการดำเนินธุรกิจ เพื่อดำเนินการกับสิ่งเตือนและสิ่งผิดปก้อื่นๆ ที่อาจแสดงว่าเป็นพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายหรือ อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร ข้างล่างนี้คือรายละเอียดของพฤติกรรมเฉพาะที่อาจช่วยระบุ

การกระทำที่อาจเป็นการหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ใดก็ตามที่
คำแนะนำเหล่านี้ไม่ และไม่ควรตีความว่าเป็นข้อเสนอแนะหรือเป็นข้อกำหนด
ตามกฎหมายของสหรัฐ หรือกล่าวถึงข้อกำหนดเฉพาะข้อใดข้อหนึ่งตามกฎหมาย
หรือกฎระเบียบที่ใช้

1) ทำโครงการดำเนินการตามมาตรการคว่ำบาตรให้เป็นระบบ

เราแนะนำว่า ตามที่เห็นสมควร ภาคเอกชนควรประเมินความเสี่ยงต่อการถูกดำเนินมาตรการคว่ำบาตร ดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการคว่ำบาตร และใช้โครงการสอบทาน และให้การฝึกอบรมและทรัพยากรแก่บุคลากรเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการเหล่านี้ได้อย่างดีที่สุดในภาคเอกชนต่างๆอาจพิจารณาสื่อสารกับผู้ที่ทำงานด้วยหุ้นส่วน สำนักงานสาขาและบริษัทในเครือเพื่อแจ้งให้ทราบอย่างชัดเจนถึงความคาดหวังในการดำเนินตามในลักษณะที่สอดคล้องกับข้อกำหนดในท้องถิ่น

ขอกระตุ้นให้ภาคเอกชนพัฒนา ดำเนินการและทำตามนโยบาย กระบวนการ มาตรฐานการดำเนินงานและการป้องกันในการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เป็นมาตรฐานที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษรตามที่เหมาะสม โครงการปฏิบัติตามกฎระเบียบเหล่านี้จะระบุว่าการกระทำที่อยู่ในข่ายมาตรการคว่ำบาตรเป็นเหตุผลการเลิกธุรกิจหรือการจ้างงานโดยทันที หรืออาจกำหนดว่าได้ดำเนินมาตรการควบคุมตามที่เหมาะสมที่ได้บรรเทาความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นที่อาจเป็นผลจากกิจกรรมนั้นๆ นอกจากนี้ วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดในการปฏิบัติตามกฎระเบียบวิธีหนึ่งคือ พนักงานที่เปิดเผยพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายได้รับการคุ้มครองจากการตอบโต้แก้แค้น และมีกลไกสำหรับการรายงานกิจกรรมผิดกฎหมายอย่างแท้จริงหรือกิจกรรมที่อยู่ในขอบข่ายมาตรการคว่ำบาตร ตามที่สมควร หน่วยงานเอกชนสามารถขอให้มีการตรวจโครงการปฏิบัติตามกฎระเบียบของตนเป็นประจำโดยบุคคลที่สามที่มีคุณสมบัติเพื่อเป็นการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนั้น โครงการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรอาจรวมถึงการสื่อสารกับผู้ทำธุรกิจด้วยรวมทั้ง แต่ไม่จำกัดเพียงเจ้าของเรือ ผู้จัดการ ผู้เช่าเหมา และผู้ดำเนินการถึงความคาดหวังว่าคุณเหล่านั้นมีนโยบายด้านการปฏิบัติตามที่เหมาะสมและเพียงพอที่ตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงภายในของตน

นอกจากทำด้วยตนเองแล้วและเมื่อเหมาะสม

เราขอกระตุ้นให้ภาคเอกชนสื่อสารกับผู้ดำเนินการธุรกิจถึงความคาดหวังว่าเขาเหล่านั้นจะ 1) ดำเนินกิจกรรมในลักษณะที่สอดคล้องกับมาตรการคว่ำบาตรของสหรัฐและขององค์การสหประชาชาติตามที่บังคับใช้ 2)

มีทรัพยากรเพียงพอเพียงเพื่อให้สามารถดำเนินการและปฏิบัติตามนโยบาย

คว่ำบาตรของตนเองโดยบุคลากรของตน ตัวอย่างเช่น ลูกจ้างโดยตรง ลูกจ้างตามสัญญา

และเจ้าหน้าที่ 3) ทำให้แน่ใจว่าบริษัทสาขาและบริษัทในเครือทำตามนโยบาย

ที่เกี่ยวข้องตามที่เหมาะสม 4) มีการควบคุมที่เหมาะสมอยู่พร้อมเพื่อตรวจตราระบบ

การระบุนั้นโดยอัตโนมัติบนเรือ 5) มีการควบคุมอยู่พร้อมเพื่อคัดกรองและประเมินสินค้า

ที่ขึ้นลงเรือในบริเวณที่ระบุว่ามีความเสี่ยงสูง 6) มีการควบคุมเพื่อประเมินความแท้จริง

ของใบตราส่งสินค้าตามที่จำเป็นและ 7) มีการควบคุมต่างๆ พร้อมที่สอดคล้องกับคำแนะนำนี้

2) จัดตั้งวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดสำหรับระบบ AIS และข้อกำหนดตามสัญญา

การดัดแปลงและขัดขวางระบบ AIS อาจเป็นเครื่องบ่งชี้ถึงการกระทำที่อาจผิดกฎหมายหรืออยู่ในข่ายดำเนินมาตรการคว่ำบาตร โดยขึ้นอยู่กับประเมินความเสี่ยงของแต่ละราย ผู้ที่ดำเนินอุตสาหกรรมทางทะเลอาจต้องการศึกษาประวัติของเรือลำหนึ่งลำใดเพื่อระบุการดัดแปลงระบบ AIS

ที่เคยเกิดขึ้นและติดตามสอดส่องการดัดแปลงหรือปิดสัญญาณระบบ AIS ในระหว่างขนส่งสินค้า ตามที่สมควร ผู้ที่ร่วมในอุตสาหกรรมทางทะเล ผู้ขึ้นทะเบียนธงเรือ และภาคเอกชนอื่น ๆ รวมทั้งผู้รับประกันและสถาบันการเงินที่ดำเนินธุรกิจกับเจ้าของเรือ ผู้เช่าเหมา และผู้จัดการควรกระตุ้นให้มีการส่งสัญญาณตามระบบ AIS ตลอดวงจรการปฏิบัติธุรกิจให้สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่ระบุว่ามีความเสี่ยงสูงต่อการหลีกเลี่ยงการคว่ำบาตร

ขอให้อุตสาหกรรมเอกชน รวมทั้งอุตสาหกรรมที่อ้างถึงในเอกสารภาคผนวก ก สืบสวนสัญญาณบ่งชี้และรายงานการดัดแปลงสัญญาณที่ส่งจากระบบ AIS ก่อนที่จะลงนามในสัญญาใหม่กับเรือที่มีปัญหาหรือในระหว่างที่ดำเนินธุรกิจต่อเนื่อง สถาบันการเงินอาจประเมินกิจกรรมนี้ต่อไปตามแนวทางการประเมินความเสี่ยง และดำเนินการควบคุมตามที่สมควรสำหรับลูกค้าอุตสาหกรรมทางทะเลของตน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่เป็นเจ้าของ ปฏิบัติการและ/หรือให้บริการแก่เรือที่ดำเนินการอยู่ในบริเวณที่ระบุว่ามีความเสี่ยงสูงต่อการหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตร ผู้ให้บริการอาจต้องการพิจารณาเปลี่ยนแปลงสัญญา โดยระบุให้การเปลี่ยนแปลงหรือทำให้ระบบ AIS ไม่ทำงานด้วยเหตุผลที่ผิดกฎหมาย ถือเป็นพื้นฐานในการยกเลิกสัญญาหรือการสอบสวนที่อาจนำไปสู่การสิ้นสุดการให้บริการหรือสัญญาถ้าพบว่ามีผลกระทบที่ผิดกฎหมายหรือได้พบกิจกรรมที่อยู่ในข่ายดำเนินมาตรการคว่ำบาตร นอกจากนี้ ฝ่ายต่างๆควรพิจารณาผนวกใช้ถ้อยคำในสัญญาที่ห้ามการนำส่งสินค้าไปยังเรือของลูกค้าที่ไม่ส่งสัญญาณระบบเรือตามระบบ AIS ตามข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS หรือมีประวัติการส่งสัญญาณตามระบบ AIS ที่แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงหรือระงับการส่งสัญญาณด้วยเหตุผลที่ผิดกฎหมาย

นอกจากนั้น ยังสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่ควบคุมท่าเรือและเจ้าหน้าที่บริการการสัญจรของเรือเน้นถึงข้อกำหนดในการส่งสัญญาณตามระบบ AIS แก่เรือบรรทุกน้ำมันและเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่เข้าออกบริเวณควบคุมของตน ถ้าเรือลำหนึ่งลำใดไม่สามารถอธิบายประวัติการส่งสัญญาณระบบ AIS ของตนที่ทำตามอนุสัญญา SOLAS เจ้าหน้าที่ท่าเรืออาจพิจารณาสอบสวนกิจกรรมที่อยู่เบื้องหลังเพื่อให้แน่ใจว่าไม่อยู่ในกรอบมาตรการคว่ำบาตรหรือผิดกฎหมาย ถ้าระบุได้ว่าผิดกฎหมาย เจ้าหน้าที่ท่าเรืออาจต้องการพิจารณาห้ามเรือลำนั้นไม่ให้เข้าท่าเรือของตนหรือดำเนินมาตรการอื่นๆที่เหมาะสม

3) ติดตามตรวจตราตลอดช่วงการดำเนินธุรกรรม

ตามที่เหมาะสมและสอดคล้องกับการประเมินความเสี่ยงของตน แนะนำให้เจ้าของเรือ ผู้จัดการหรือบริษัทเช่าเหมาติดตามตรวจตราเรือต่างๆอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเรือที่ให้บริการที่สามเข้า ซึ่งอาจรวมถึงการเสริมระบบ AIS ด้วยระบบระบุตนและติดตามในระยะยาว (Long Range Identification and Tracking -- LRIT) และรับสัญญาณจากระบบนี้เป็น ครั้งคราวทางคลื่นความถี่ที่การประเมินความเสี่ยงของหน่วยงานนั้นระบุให้ เจ้าหน้าที่ท่าเรือในบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงเรื่องการหลีกเลี่ยงการคว่ำบาตรอาจต้องการพิจารณาติดตามเรือโดยใช้ระบบ LRIT ภายในบริเวณเขตปฏิบัติงานของตน เพื่อเป็นการบรรเทาความเสี่ยง เจ้าของและผู้จัดการเรืออาจต้องการพิจารณาเพิ่มความตื่นตัวต่อปฏิบัติการที่เป็นการหลอกลวงที่ใช้กันทั่วไปในหมู่ผู้ปฏิบัติการเรือที่ส่งสินค้าจากเรือสู่เรือในบริเวณที่ถือว่ามีความเสี่ยงสูง ก่อนการรับส่งสินค้าเช่นนั้นผู้ปฏิบัติการเรืออาจต้องการพิจารณาตรวจยืนยันชื่อของเรืออีกลำ

หมายเลขตามทะเบียนขององค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ และธงเรือ และตรวจว่าเรือลำนั้นกำลังส่งสัญญาณตามระบบ AIS หรือไม่ โดยเป็นส่วนหนึ่งของระบบสัญญาณเตือนภัย

ผู้ดำเนินการในอุตสาหกรรมอาจพิจารณาตรวจหากรณีที่มีการโอนความเป็นเจ้าของเรือระหว่างบริษัทที่ควบคุมโดยเจ้าของผู้ถือกรรมสิทธิ์คนเดียวกันและที่ไม่มีเหตุผลสมควรที่เห็นได้ชัดในการโอนนั้น

4) รู้จักลูกค้าและผู้ทำงานด้วย

ผู้บริหารการขึ้นทะเบียนธง ผู้ให้ประกัน สถาบันการเงิน ผู้จัดการและผู้เช่าเหมาเรือควรทำการสอบถามโดยขึ้นอยู่กับความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องตามที่เหมาะสม การสอบถามนี้อาจรวมถึงการเก็บรวบรวมชื่อ หมายเลขหนังสือเดินทาง ที่อยู่ (ต่างๆ) หมายเลขโทรศัพท์ (ต่างๆ) อีเมล (ต่างๆ) และภาพถ่ายที่ระบุตัวเจ้าของ (หนึ่งรายหรือมากกว่านั้น) ของผู้ถือกรรมสิทธิ์ของลูกค้าแต่ละราย ตัวอย่างเช่น ถ้านิติบุคคลหนึ่งต้องการขึ้นทะเบียนธงเรือหรือต้องการทำประกันหรือกู้เงินเพื่อซื้อเรือ แต่ละฝ่ายต่างๆเหล่านี้อาจขอเอกสารเกี่ยวกับเจ้าของผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือนั้น และยืนยันกับเอกสารข้างต้นว่าเป็นข้อมูลจริงตามที่เหมาะสมและตามพื้นฐานความเสี่ยง

5) ทำการสอบถามสายโซ่อุปทาน

ตามที่เหมาะสม ผู้ส่งออกและผู้ทำธุรกิจตลอดสายโซ่อุปทานการค้าทางทะเล ควรทำการสอบถามตามที่เหมาะสมเพื่อให้แน่ใจว่าผู้รับและผู้ที่ทำธุรกิจด้วยไม่ได้ส่งหรือรับสินค้าที่อาจทำให้เกิดการใช้มาตรการคว่ำบาตร เช่น น้ำมันปิโตรเลียมจากอิหร่าน หรือถ่านหินที่มาจากเกาหลีเหนือ หรืออาจพิจารณาดำเนินมาตรการควบคุมที่ให้มีการยืนยันแหล่งที่มาและตรวจผู้รับที่รับสินค้าแบบเรือต่อเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง ถ้าจำเป็น ควรพิจารณาขอสำเนาใบอนุญาตส่งออก (ตามที่เหมาะสม) และเอกสารการขนส่งที่สมบูรณ์และเที่ยงตรง รวมทั้งใบตราส่งสินค้าต่างๆที่ระบุต้นทางที่มาและจุดหมายปลายทางของสินค้า

ตามที่เหมาะสม แนะนำให้หน่วยงานเอกชนด้านการขนส่งทางทะเลทบทวนรายละเอียดของการเดินทางนั้น รวมทั้งเรือ สินค้า ต้นทาง จุดหมายปลายทางและผู้ที่เกี่ยวข้องในการทำธุรกรรมนั้นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง และเพื่อให้สอดคล้องกับการประเมินความเสี่ยงภายใน แนะนำให้ฝ่ายต่างๆทบทวนเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องเพื่อแสดงว่าสินค้าที่ระบุได้ส่งมอบที่ทำเรือที่ระบุในเอกสารและไม่ได้ถูกยกย้ายถ่ายเทไปในทางที่ผิดกฎหมายหรือเพื่อหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตร

6) ถ้อยคำที่ใช้ในการทำสัญญา

แนะนำให้สมาชิกในอุตสาหกรรมที่ทำธุรกิจผนวกวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดเหล่านี้ไว้ในสัญญาต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการค้าพาณิชย์ การเงินและธุรกิจอื่นๆในการทำธุรกิจทางทะเล

7) การแบ่งปันข้อมูลธุรกิจ

โครงการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรที่เป็นผลสำเร็จบ่อยครั้งอาศัยการเสริมสร้างความตื่นตัวทั่วทั้งภาคธุรกิจต่อปัญหาท้าทาย การคุกคามและมาตรการบรรเทาความเสี่ยง กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงาน OFAC และหน่วยรักษาความปลอดภัยชายฝั่งของสหรัฐแนะนำให้กลุ่มธุรกิจระดับให้สมาชิกให้ข้อมูลที่เกี่ยวเนื่องและแบ่งปันข้อมูลอย่างกว้างขวางกับหุ้นส่วน สมาชิกอื่นๆและผู้ร่วมงาน โดยให้สอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ตัวอย่างเช่น เมื่อบริษัทรับประกันคุ้มครองและค่าทดแทน (P&I club) ได้ทราบถึงกิจกรรมที่ผิดกฎหมายหรือเข้าข่ายการคว่ำบาตร หรือกลวิธีใหม่ในการหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตร บริษัทรับประกันนั้นอาจต้องการแจ้งให้บริษัทรับประกันอื่นๆทราบตามที่เหมาะสม โดยลบข้อมูลส่วนตัวที่ห้ามเปิดเผยต่อบุคคลที่สามตามที่จำเป็น ในทำนองเดียวกัน ก็แนะนำให้เจ้าของเรือและบริษัทรับประกันแบ่งปันข้อมูลกับธุรกิจการเงิน โดยอาจทำผ่านผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เหมาะสมตามที่กำหนดให้ และฝ่ายจัดการด้านธงเรือก็ควรให้ข้อมูลอย่างสม่ำเสมอต่อองค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศและสมาชิกภาคีของข้อตกลงแลกเปลี่ยนข้อมูลการขึ้นทะเบียนเรือ (the Registry Information Sharing Compact)

ทรัพยากรเพิ่มเติมอื่นๆ

ในด้านทรัพยากรอื่น ๆ นั้น แนะนำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องหาข้อมูลจากข้อเสนอแนะของสำนักงาน OFAC และองค์การสหประชาชาติในหัวข้อต่างๆเหล่านี้³ สหรัฐแนะนำให้ทุกฝ่ายที่สนใจลงทะเบียนเพื่อรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรที่ https://public.govdelivery.com/accounts/USTREAS/subscriber/new?topic_id=USTREAS61 และอาจลงทะเบียนเพื่อรับข้อมูลเพิ่มเติมเป็นประจำจากแผนกต่อต้านภัยคุกคามทางการเงินและการคว่ำบาตรของกระทรวงการต่างประเทศได้ที่ <https://www.state.gov/subscribe-to-sanctions-alerts/> หรือติดต่อทางอีเมลที่ sanctions@state.gov.⁴

สำหรับคำถามเพิ่มเติมหรือความเป็นห่วงกังวลที่เกี่ยวกับกฎระเบียบและข้อกำหนดเกี่ยวกับการคว่ำบาตร รวมทั้งการแจ้งการกระทำที่อาจเป็นการละเมิดการคว่ำบาตรของสหรัฐ กรุณาติดต่อโทรศัพท์สายด่วนเรื่องการปฏิบัติตามกฎระเบียบของสำนักงาน OFAC ได้ที่หมายเลขโทรศัพท์ 1-800-540-6322 หรือทางอินเทอร์เน็ตที่ OFAC_Feedback@treasury.gov ผู้ที่เข้าร่วมอาจขอใบอนุญาตพิเศษเฉพาะของสำนักงาน OFAC ได้โดยผ่านทางเว็บไซต์ที่ <https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>

เพื่อสนับสนุนความพยายามของนานาชาติในการบังคับใช้มาตรการคว่ำบาตรต่อเกาหลีเหนือของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ โครงการรางวัลเพื่อความยุติธรรม (Rewards for Justice (RFJ) Program) ของกระทรวงการต่างประเทศสหรัฐให้รางวัลถึงห้าล้านดอลลาร์สำหรับข้อมูลที่นำไปสู่การขัดขวางกลไกทางการเงินของบุคคลที่ทำกิจกรรมที่สนับสนุนเกาหลีเหนือและความพยายามของเกาหลีเหนือในการหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตร รวมทั้งการขนส่งทางเรือที่ผิดกฎหมาย การฟอกเงิน อาชญากรรมไซเบอร์ และการแพร่กระจายอาวุธสังหารมวลชน สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมหรือเพื่อให้เบาะแสไปที่ https://rewardsforjustice.net/english/about-rfj/north_korea.html

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

⁴ เว็บไซต์ของแผนกคือ <<https://www.state.gov/economic-sanctions-policy-and-implementation/>>.

โครงการรางวัลเพื่อความยุติธรรมยังให้รางวัลถึง 15 ล้านดอลลาร์สำหรับข้อมูลที่น่าไปสู่ การขัดขวางกลไกทางการเงินของกองกำลังพิทักษ์การปฏิวัติอิสลามหรือ Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC) ของอิหร่านและสาขา รวมทั้งกองกำลังคุดส์หรือ IRGC-Qods Force (IRGC-QF) กลุ่ม IRGC

ซึ่งเป็นกลุ่มก่อการร้ายระดับโลกที่ได้รับการระบุเป็นพิเศษและถูกกำหนดว่าเป็นองค์กรก่อการร้ายต่างประเทศโดยรัฐบาลสหรัฐในเดือนเมษายน 2019

ให้ความสนับสนุนทางการเงินต่อการโจมตีและกิจกรรมก่อการร้ายทั่วโลก กลุ่ม IRGC-QF

สนับสนุนการก่อการร้ายนอกอิหร่านโดยผ่านกลุ่มติดอาวุธเช่นอีซบุลลาห์และฮามาส

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมหรือเพื่อให้เบาะแส ไปที่<https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>

ท่านอาจตรวจสอบยืนยันหมายเลขทะเบียนเรือขององค์กรกิจการทางทะเลระหว่างประเทศได้จากฐานข้อมูลขององค์กรที่<https://qisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>

เพื่อรายงานการปลดทะเบียนหรือกิจกรรมอื่นๆ โปรดติดต่อองค์กรกิจการทางทะเลระหว่างประเทศโดยตรง (หรือภาคเอกชนที่เสนอชื่อโดยองค์กรกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อปรับปรุงฐานข้อมูลขององค์กรตามคำแนะนำขององค์กร)



กระทรวงการคลัง

กระทรวงการต่างประเทศ หน่วยรักษาความปลอดภัยชายฝั่งของสหรัฐ

เอกสารภาคผนวก ก
คำแนะนำเพิ่มเติมและข้อมูลเพื่อช่วยความพยายาม
ในการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรในธุรกิจทางทะเล

กระทรวงการต่างประเทศสหรัฐ สำนักงานควบคุมสินทรัพย์ของต่างประเทศ (OFAC) ของกระทรวงการคลังสหรัฐและหน่วยรักษาความปลอดภัยชายฝั่งของสหรัฐขอกระตุ้นอย่างมากให้ผู้ที่อยู่ใต้กฎหมายของสหรัฐ และชาวต่างชาติที่ทำธุรกรรมกับหรือเกี่ยวข้องกับสหรัฐหรือประชาชนสหรัฐให้อาศัยแนวทางที่ใช้อย่างมีความเสี่ยงเป็นพื้นฐานต่อการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตร แนวทางนี้อาจรวมถึงการพัฒนา ดำเนินการและปรับปรุงเป็นประจำเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรสำหรับรูปแบบธุรกิจ โดยเฉพาะของบุคคลนั้น แม้ว่าโครงการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรที่อาศัยการประเมินความเสี่ยงเป็นพื้นฐานนี้จะแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ รวมทั้งขนาดและความซับซ้อน ผลผลิตภัณฑ์และบริการ ลูกค้าและผู้ร่วมดำเนินงานและตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของบริษัท แต่ละโครงการที่ดำเนินอยู่ควรตั้งอยู่บนพื้นฐานและรวมอย่างน้อยที่สุดปัจจัยห้าประการของการปฏิบัติตาม ซึ่งได้แก่ (1) ความมุ่งมั่นของฝ่ายบริหาร (2) การประเมินความเสี่ยง (3) การควบคุมภายใน (4) การทดสอบและการตรวจสอบและ (5) การฝึกอบรม ดูข้อมูลเพิ่มเติมที่ [A Framework for OFAC Compliance Commitments](#)

ข้างล่างนี้คือคำแนะนำเพิ่มเติมและข้อมูลเพื่อช่วยองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมทางทะเลในการพัฒนาและดำเนินโครงการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรที่มีประสิทธิภาพให้สอดคล้องกับปัจจัยห้าประการดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เอกสารเพิ่มเติมนี้ให้คำแนะนำและข้อมูลสำหรับ

- บริษัทรับประกันทางทะเล -- หน้า 12
- ผู้จัดการการขึ้นทะเบียนธง -- หน้า 14
- เจ้าหน้าที่ควบคุมท่าเรือของรัฐ -- หน้า 17
- สมาคมอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล -- หน้า 19
- บริษัทผู้ค้า จัดส่งโภคภัณฑ์และบริษัทนายหน้าระดับภูมิภาคและระดับโลก -- หน้า 20
- สถาบันการเงิน -- หน้า 22
- เจ้าของ ผู้ดำเนินการและผู้เช่าเหมาเรือ -- หน้า 23
- องค์กรที่กำหนดมาตรฐานเรือ -- หน้า 26
- กัปตันเรือ -- หน้า 28 และ

- บริษัทลูกเรือ -- หน้า 29

แต่ละองค์การควรประเมินความเสี่ยงของตนและใช้ปัจจัยที่อยู่ในคำแนะนำนี้ตามที่เห็นสมควร⁵

⁵ คำแนะนำนี้ไม่ และไม่ควรตีความว่าเป็นข้อจำกัดตามกฎหมายของสหรัฐ หรือกล่าวถึงข้อกำหนดเฉพาะข้อใดข้อหนึ่งตามกฎหมายที่ใช้ ความมุ่งหมายเพียงอย่างเดียวคือเพื่อให้ข้อมูลแก่บริษัทต่างๆ ที่ดำเนินธุรกิจทางทะเลที่ต้องการพิจารณาในการประเมินความเสี่ยงต่อการเผชิญมาตรการคว่ำบาตร โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบที่อาศัยการประเมินความเสี่ยงเป็นพื้นฐาน

คำแนะนำสำหรับบริษัทรับประกันทางทะเล

บริษัทรับประกันทางทะเลอาจต้องการพิจารณาจัดทำข้อปฏิบัติต่อไปนี้อย่างที่เห็นสมควรในการประเมินและบรรเทาความเสี่ยงต่อการคว่ำบาตร

- ติดตามตรวจตราการส่งสัญญาณตามระบบการระบุตนโดยอัตโนมัติของเรือและสับสวน เหตุการณ์ต่อไปนี้เมื่อเกี่ยวข้องกับเรือที่รับประกัน: ช่วงเวลาระยะเวลาที่ไม่มีการส่งสัญญาณ ซึ่งเป็นการไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (SOLAS) การเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินเรือที่น่าสงสัย (เช่นเปลี่ยนเส้นทางโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรในการออกนอกเส้นทาง เช่นท่าเรือที่ไม่ปลอดภัย อากาศรุนแรงหรือเหตุฉุกเฉินเป็นต้น) รูปแบบของการปิดสัญญาณ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS และทำการค้ากับเรือที่ไม่ส่งสัญญาณ AIS ที่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS
- นำรวมเข้าอยู่ในกระบวนการก่อนเริ่มการเอาประกันและการยื่นคำร้องขอค่าเสียหายตามประกัน คือกระบวนการสอบสวนที่ประเมินประวัติการส่งสัญญาณตามระบบ AIS ของเรือที่อาจทำกิจกรรมที่ผิดกฎหมายและปฏิบัติงานในบริเวณที่ถือว่ามีความเสี่ยงสูงเพื่อหลีกเลี่ยงการคว่ำบาตร ซึ่งทั้งสองอย่างอาจเป็นเครื่องบ่งชี้ถึงการมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่ผิดกฎหมายและอาจสมควรต้องสืบสวนเพิ่มเติมถึงการเดินทางของเรือ นั้น ผู้เช่าเหมา เจ้าของและปัจจัยอื่นๆ
- ทำให้แน่ใจว่าผู้รับประกันที่คุ้มครองสำหรับเจ้าของเรือ ผู้จัดส่ง ผู้ซื้อ ผู้เช่าเหมาและผู้จัดการเรือสามารถค้นประวัติการส่งสัญญาณตามระบบ AIS สำหรับเรือทุกลำที่เป็นของหรืออยู่ใต้ความควบคุมของบริษัทเหล่านั้น ผู้ให้ประกันอาจต้องการพิจารณาสื่อสารเพิ่มเติมกับลูกค้าว่าสัญญาณใดๆที่บ่งชี้ถึงการดัดแปลงระบบการระบุตนโดยอัตโนมัติที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS อาจถือว่าเป็นสัญญาณเตือนภัยและอาจถูกสอบสวนก่อนที่จะทำหรือต่อสัญญารับประกันหรือทำกิจกรรมอื่นๆกับเรือเหล่านั้น (รวมทั้งทำธุรกรรมด้านการเงินที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมของเรือเหล่านั้น)
- ผนวกถ้อยคำที่ใช้ในการทำสัญญาและแจ้งให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจนว่าการปิดหรือดัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS อาจเป็นพื้นฐานสำหรับการสอบสวนกิจกรรมของเรือโดยผู้รับประกันและอาจส่งผลให้ยกเลิกการประกันนั้นได้
- รวมบทบัญญัติที่มีผลบังคับใช้ตามสัญญาที่ห้ามการขนถ่ายสินค้าของลูกค้าจากหรือไปสู่เรือที่ไม่ส่งสัญญาณระบบ AIS ที่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS หรือมีประวัติว่าเคยดัดแปลงเครื่องส่งสัญญาณระบบ AIS ให้ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS
- แจ้งผู้ออกกฎระเบียบตามกฎหมาย/เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ ผู้รับประกันรายอื่นๆ ฐานข้อมูลพาณิชย์ องค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ และเมื่อเกี่ยวข้อง แจ้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญแห่งคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ 1718 (คณะผู้เชี่ยวชาญเรื่องเกาหลีเหนือขององค์การสหประชาชาติ)

ในกรณีการปฏิเสธการรับประกันหรือยกเลิกบริการต่อเรือที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่ผิดกฎหมาย

- แจ้งแก่ผู้ขึ้นทะเบียน (รวมทั้งเจ้าของเรือ) ว่ากิจกรรมที่ไม่สอดคล้องกับมาตรการคว่ำบาตรที่เกี่ยวข้องของสหรัฐหรือสหประชาชาติอาจเป็นเหตุผลให้ยกเลิกธุรกิจนั้นทันที และการสอบสวนและเอกสารการลงทะเบียนที่เปิดเผยข้อมูลโครงสร้างความเป็นเจ้าของอาจถูกส่งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของสหรัฐและ/หรือสหประชาชาติตามที่ผู้ให้ประกันเห็นสมควร
- ทำให้แน่ใจตามที่เหมาะสมและอนุมัติโดยกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องว่าเอกสารการสอบสวน (เช่นเอกสารการลงทะเบียนการติดธง) มีสำเนาเป็นภาพสีของหนังสือเดินทาง ชื่อ ที่อยู่ธุรกิจและที่อยู่อาศัย หมายเลขโทรศัพท์ อีเมลของเจ้าของเรือ (หนึ่งสำเนาหรือมากกว่านั้น) แต่ละคน และชื่อและหมายเลขตามทะเบียนขององค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศของเรือทุกลำในกองเรือของเจ้าของแต่ละคนสำหรับเรือที่ปฏิบัติงานใกล้บริเวณที่ถือว่ามีความเสี่ยงสูงต่อการหลีกเลียงหรือละเมิดมาตรการคว่ำบาตร และเมื่อจำเป็นให้รวมข้อมูลส่วนบุคคลที่สามารถช่วยให้ระบุตัวได้ (personally identifiable information หรือข้อมูล PII) ที่ผู้ให้ประกันหรือผู้รับประกันต่อสามารถแบ่งปันกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่เหมาะสมถ้าเรือนั้นทำกิจกรรมที่ผิดกฎหมายตามที่กฎหมายและกฎระเบียบอนุญาตให้ทำได้
- ทำให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารที่ชัดเจนกับผู้ร่วมงานต่างประเทศ ทั้งนี้เพราะการจัดการด้านธุรกิจการขนส่งทางทะเลอาจรวมฝ่ายที่อยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศอื่น อธิบายอย่างชัดเจนถึงข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องและขั้นตอนต่างๆที่ต้องมีเพื่อทำตามมาตรการคว่ำบาตรของสหรัฐและสหประชาชาติ และกระตุ้นให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลแบ่งปันคำแนะนำนี้กับผู้อื่นในสายโซ่อุปทานของตน
- ผนวกข้อมูลเช่นประวัติตำแหน่งของเรือ ข้อมูลลงทะเบียนของเรือและข้อมูลตรงตลอดทั้งข้อมูลที่ได้จากกระทรวงการคลังสหรัฐ สหประชาชาติและหน่วยรักษาความปลอดภัยชายฝั่งของสหรัฐไว้ในมาตรการการสอบสวน

ข้อแนะนำสำหรับผู้จัดการการขึ้นทะเบียนธง⁶

ผู้จัดการการขึ้นทะเบียนธงอาจต้องการพิจารณาดำเนินการมาตรการสอบทานต่อไปนี้ ตามที่เห็นว่าเหมาะสมและเป็นประโยชน์ในการประเมินและบรรเทาความเสี่ยงต่อการคว่ำบาตร

- ตรวจสอบยืนยันหมายเลขตามทะเบียนขององค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศของเรือแต่ละลำเมื่อได้รับใบสมัครขอขึ้นทะเบียนผ่านระบบข้อมูลรวมการขนส่งทางทะเลของเรือและบริษัททั่วโลก (Global Integrated Shipping Information System (GISIS) Ship and Company Particulars) ถ้าข้อมูลขององค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ และชื่อเรือไม่ตรงกันอย่างชัดเจน อาจต้องทำการสืบสวนเพิ่มเติมก่อนจะขึ้นทะเบียนเรือลำนั้น และผู้จัดการควรติดต่อรัฐเจ้าของธงที่เรือลำนั้นชักก่อนหน้านั้น เพื่อยืนยันใบสมัครและการปลดจากการขึ้นทะเบียนธงครั้งก่อน
- ส่งสำเนาบันทึกประวัติต่อเนื่องของเรือ (Continuous Synopsis Record) ที่สอดคล้องกับกฎ X1-1/5 ของอนุสัญญา SOLAS ให้กับฝ่ายจัดการการขึ้นทะเบียนธงของรัฐผู้รับ โดยเอกสารนี้ครอบคลุมระยะเวลาที่เรือนั้นอยู่ภายใต้อำนาจปกครองของรัฐนั้น รวมทั้งบันทึกรายละเอียดประวัติต่อเนื่องอื่นๆที่ออกโดยรัฐอื่นให้แก่เรือลำนั้น
- ทบทวนและยืนยันบันทึกรายละเอียดประวัติต่อเนื่องนั้นกับรัฐเจ้าของธงปัจจุบันก่อนลงทะเบียน
- ค้นคว้าประวัติการส่งสัญญาณตามระบบ AIS ของเรือที่ขนส่งน้ำมันดิบ น้ำมันปิโตรเลียมกลั่น สารปิโตรเคมี เหล็กกล้า อลูมิเนียม ทองแดง โลหะอื่นๆ ทราบและถ่านหินเพื่อตรวจสอบว่าเรือเหล่านั้นมีรูปแบบการปิดระบบหรือดัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS หรือไม่ ซึ่งอาจเป็นเครื่องบ่งชี้กิจกรรมผิดกฎหมาย ร่องรอยใดๆที่ระบุการปิดระบบหรือดัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS ควรถือว่าเป็นสัญญาณเตือนภัยและสอบสวนอย่างครบถ้วนก่อนจะดำเนินการใดๆกับเรือเหล่านั้น
- แบ่งปันข้อมูลชื่อเรือและหมายเลขตามทะเบียนขององค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ เรือที่ถูกปฏิเสธการขึ้นทะเบียนธงหรือถอดจากทะเบียนเนื่องจากมีกิจกรรมละเมิดมาตรการคว่ำบาตรหรือกิจกรรมที่ผิดกฎหมายให้กับผู้ขึ้นทะเบียนธงอื่นๆ ฐานข้อมูลเชิงพาณิชย์ และองค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ขึ้นทะเบียนธงอื่นๆทราบและดำเนินการในลักษณะที่สอดคล้องกับมาตรการคว่ำบาตรของสหรัฐและสหประชาชาติ แจ้งต่อคณะผู้เชี่ยวชาญเรื่องเกาหลีเหนือขององค์การสหประชาชาติ ถ้าการปฏิเสธไม่ให้ผู้ขึ้นทะเบียนธงหรือการปลดธงนั้นมีสาเหตุเกี่ยวกับเกาหลีเหนือ
- บันทึกเหตุผลของการปลดธงของเรือไว้ในใบทะเบียนปลดธง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เป็นการขึ้นทะเบียนธงที่สหประชาชาติห้าม

⁶ คำแนะนำนี้ไม่ และไม่ควรถือความว่าเบ็ดเสร็จสมบูรณ์หรือเป็นข้อกำหนดตามกฎหมายของสหรัฐ หรือกล่าวถึงข้อกำหนดเฉพาะข้อใดข้อหนึ่งตามกฎหมายที่ใช้

- จัดให้มีขีดความสามารถตามที่เหมาะสมในการติดตามการส่งสัญญาณของระบบ AIS อย่างตลอดเวลาเพื่อตรวจหาการรบกวนการทำให้ระบบ AIS ไม่ทำงานหรือบิดเบือนระบบ AIS และเสริมการติดตามระบบ AIS โดยใช้ระบบระบุและติดตามระยะไกล (Long Range Identification and Tracking --LRIT)
- สื่อสารกับเรือทุกลำและลูกค้าที่เกี่ยวข้องว่าอาจทำการสืบสวนการปิดระบบหรือดัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS ที่น่าสงสัยและอาจส่งผลให้ปลอดภัยจากทะเบียน
- ประเมินประวัติการส่งสัญญาณตามระบบ AIS ของเรือต่างๆเพื่อหารูปแบบการปิดระบบหรือดัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS และยุติหรือปฏิเสธการขึ้นทะเบียนธงแก่เรือเหล่านั้น
- ทำบันทึกความเข้าใจขอเข้าร่วมในภาคีข้อตกลงแบ่งปันข้อมูลการลงทะเบียน (Registry Information Sharing Compact) ซึ่งปัจจุบันนี้นำโดยไลบีเรีย ปานามาและหมู่เกาะมาร์แชลล์
- จัดการฝึกอบรมและสัมมนาเรื่องผลกระทบของมาตรการคว่ำบาตรโดยสหรัฐและสหประชาชาติแก่เจ้าของและผู้จัดการเรือที่ชักธงซึ่งอาจถูกใช้เพื่ออำนวยความสะดวกต่อกิจกรรมที่อาจอยู่ในข่ายการคว่ำบาตรหรือที่ผิดกฎหมาย
- พิจารณาใช้ระบบ QR codes หรือบาร์โค้ดเอกสารเพื่อให้ตรวจสอบได้ง่ายว่าเป็นเอกสารจริงและมีความถูกต้องสมบูรณ์หรือถูกยกเลิกเอกสารการลงทะเบียน โดยใช้แอปพลิเคชันโทรศัพท์มือถือหรือทางเว็บไซต์ของอดีตเจ้าของธง
- ตรวจสอบบริษัทเรือเป็นระยะสม่ำเสมอเป็นวงจรเพื่อตรวจสอบว่าบริษัทนั้นยังขึ้นทะเบียนอยู่ซึ่งจะทำให้แน่ใจว่าบริษัทนั้นไม่ถูกยกเลิก
- ประสานงานกับผู้กำหนดมาตรฐานเรือเพื่อติดตั้งระบบ Soft Lock ที่อุปกรณ์ระบบ AIS ที่ไม่ขัดขวางการรับการส่งสัญญาณในสถานการณ์ฉุกเฉินตามข้ออนุมัติของอนุสัญญา SOLAS เพื่อให้แน่ใจในความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลระบุเรือและข้อมูลตำแหน่งของเรือ Soft Lock จะไม่อนุญาตให้ทำการเปลี่ยนแปลงด้วยมือใดในระหว่างการเดินทางแต่อนุญาตให้หยุดส่งสัญญาณได้เพื่อความปลอดภัยหรือในกรณีฉุกเฉิน ในขณะที่ยังอนุญาตให้องค์กรที่กำหนดมาตรฐานเรือสามารถตรวจบันทึกการแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูลและรายงานการดัดแปลงใดๆของข้อมูลนี้ในระหว่างการบังคับตรวจสอบอุปกรณ์ประจำปี
- ใช้หน่วยงานที่เหมาะสมในการรายงานกิจกรรมที่ผิดกฎหมายต่อรัฐเจ้าของธงเพื่อช่วยบรรเทาความเสี่ยง
- เสนอให้เจ้าของเรือฝึกอบรมเจ้าหน้าที่เรือระดับนายเรือที่อาจร่วมในการขนส่งสินค้าจากเรือสู่เรือเรื่องผลกระทบของมาตรการคว่ำบาตรต่างๆที่เกี่ยวข้องก่อนออกเดินทางครั้งแรก

- กำหนดให้ต้องแจ้งให้ทราบภายใน 24 ชั่วโมงหลังจากปิดระบบ LRIT หรือทำให้หยุดทำงานและกำหนดให้มีการสอบสวนเหตุการณ์นั้นๆ
- แจ้งให้ผู้ลงทะเบียนและเจ้าของเรือทราบว่าการกระทำที่อยู่ในข่ายมาตรการคว่ำบาตรหรือผิดกฎหมายจะทำให้ถูกปลดธงทันทีและการสอบสวนภูมิหลังและเอกสารการลงทะเบียนที่มีข้อมูลผู้เป็นเจ้าของอาจถูกส่งไปยังสหรัฐและหน่วยงานขององค์การสหประชาชาติที่เกี่ยวข้องตามความเห็นควรของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบทะเบียนและโดยสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ทำให้แน่ใจว่าพนักงานผู้เปิดเผยพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายหรือเข้าข่ายมาตรการคว่ำบาตรได้รับการคุ้มครองจากการแก้แค้น และทำให้แน่ใจว่ามีมาตรการลับเพื่อรายงานการละเมิดหรือที่สงสัยว่าเป็นการละเมิดกฎหมายหรือเข้าข่ายมาตรการคว่ำบาตร
- ผนวกข้อมูลเช่นประวัติตำแหน่งของเรือ ข้อมูลลงทะเบียนของเรือและข้อมูลตรงตลอดทั้งข้อมูลที่ได้จากกระทรวงการคลังสหรัฐ สหประชาชาติและหน่วยรักษาความปลอดภัยชายฝั่งของสหรัฐไว้ในมาตรการการสอบสวน
- กำหนดว่าการปิดระบบหรือดัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS และการกระทำที่ผิดกฎหมายตั้งแต่วันที่ลงทะเบียนจะเป็นสาเหตุให้ถอนทะเบียนและ/หรือปฏิเสธไม่ให้บริการ รวมทั้งการปฏิเสธการเข้าเทียบท่าท่าเรือของรัฐเจ้าของธง นอกจากนี้สาเหตุอื่น ๆ สำหรับการถอนทะเบียนอาจรวมถึงการขนถ่ายสินค้าไปยังลูกค้าที่ไม่ส่งสัญญาณตามระบบ AIS ที่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS หรือมีประวัติการปิดระบบหรือดัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS

คำแนะนำสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการควบคุมท่าเรือของรัฐ⁷

เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจควบคุมท่าเรือของรัฐและเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เกี่ยวข้องของอาจต้องการพิจารณา ดำเนินมาตรการสอบทานต่อไปนี้ตามที่เห็นสมควรและเป็นประโยชน์ในการประเมินและบรรเทา ความเสี่ยงต่อการคว่ำบาตรและสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบของท้องถิ่น

- กำหนดให้เรือต่างๆที่มาเทียบท่ากระจายสัญญาณระบบ AIS ตามที่อนุสัญญา SOLAS กำหนด
- แจ้งให้ฝ่ายต่างๆที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกับต้นเรือ ผู้จัดการและอื่นๆว่าการปิดหรือดัดแปลงระบบ AIS โดยไม่ทำตามอนุสัญญา SOLAS เป็นสิ่งรุนแรงถึงกิจกรรมที่อาจผิดกฎหมาย และอาจถูกสอบสวนโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่
- ปฏิเสธไม่ให้เรือที่มีประวัติการปิดระบบหรือดัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS เข้าเทียบท่า
- ทบทวนใบตราส่งสินค้าเพื่อยืนยันแหล่งที่มาของสินค้า ใบตราส่งสินค้าที่บ่งว่ามีน้ำมันดิบ สารปิโตรเคมี น้ำมันเชื้อเพลิงและโลหะจากบริเวณที่ระบุว่ามีความเสี่ยงสูงต่อการหลีกเลี่ยงการคว่ำบาตรควร ได้รับการตรวจทานเป็นพิเศษ
- ขอและทบทวนเอกสารการขนส่งที่สมบูรณ์และถูกต้อง รวมทั้งใบตราส่งสินค้าที่ระบุที่มา ของสินค้าสำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าไปหรือ จากอิหร่าน เกาหลีเหนือและซีเรีย โดยทั่วไปแล้ว เอกสารการขนส่งเหล่านั้น ควรแสดงรายละเอียดการเดินทาง ซึ่งรวมทั้งเรือ (หนึ่งลำหรือมากกว่านั้น) สินค้า ต้นทาง จุดหมายปลายทางและผู้ที่มีส่วนในการทำธุรกรรมนั้นๆ สิ่งใดที่บ่งชี้ถึงการดัดแปลง เอกสารการขนส่ง ไม่ว่าจะเกี่ยวกับเรื่องนี้หรือเรื่องอื่น อาจเป็นสัญญาณเตือนภัยถึง กิจกรรมที่อาจผิดกฎหมายและควรสอบสวนอย่างเต็มที่ก่อนจะให้บริการ
- ทำให้แน่ใจว่าพนักงานท่าเรือของรัฐผู้เปิดเผยพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายหรือเข้าข่ายมาตรการ คว่ำบาตรได้รับการคุ้มครองจากการแก้แค้น และทำให้แน่ใจว่ามีมาตรการลับเพื่อรายงาน การละเมิดหรือที่สงสัยว่าเป็นการละเมิดกฎหมายหรือเข้าข่ายมาตรการคว่ำบาตร
- ผนวกข้อมูลเช่นประวัติตำแหน่งของเรือ ข้อมูลลงทะเบียนของเรือและข้อมูลคง ตลอดทั้งข้อมูลที่ได้จากกระทรวงการคลังสหรัฐ สหประชาชาติและหน่วยรักษา ความปลอดภัยชายฝั่งของสหรัฐไว้ในมาตรการการสอบทาน
- เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับรางวัลที่ให้ตามโครงการรางวัลเพื่อความยุติธรรม ที่ให้รางวัลมากถึง 5 ล้านดอลลาร์สำหรับข้อมูลที่นำไปสู่การขัดขวางกลไกการเงินของบุคคลที่ทำกิจกรรม บางอย่างสนับสนุนเกาหลีเหนือ รวมทั้งการขนส่งที่ผิดกฎหมาย การฟอกเงิน การหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตร อาชญากรรมไซเบอร์ หรือการแพร่กระจายอาวุธสังหารมวลชน ขอข้อมูลเพิ่มเติมหรือให้เบาะแสได้ที่ www.rewardsforjustice.net หรืออีเมล northkorea@dosinfo.com.

⁷ คำแนะนำนี้ไม่ และไม่ควรตีความว่าเบ็ดเสร็จสมบูรณ์หรือเป็นข้อกำหนดตามกฎหมายของสหรัฐ หรือกล่าวถึงข้อกำหนดเฉพาะข้อใดข้อหนึ่งตามกฎหมายที่ใช้

- เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการรางวัลเพื่อความยุติธรรมที่ให้รางวัลถึง 15 ล้านดอลลาร์สำหรับข้อมูลที่นำไปสู่การขัดขวางกลไกทางการเงินของกองกำลัง Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC) ของอิหร่านและสาขา รวมทั้งกองกำลัง IRGC-Qods Force (IRGC-QF) สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมหรือเพื่อให้เบาะแส ไปที่ <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>

คำแนะนำสำหรับสมาคมอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล⁸

สมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลอาจต้องการพิจารณาดำเนินการมาตรการสอบทานต่อไปนี้ ตามที่เห็นว่าเหมาะสมและเป็นประโยชน์ในการประเมินและบรรเทาความเสี่ยงต่อการคว่ำบาตร

- เผยแพร่คำแนะนำนี้ หรือทำคำแนะนำของตนเองโดยกล่าวถึงเรื่องเหล่านี้และเผยแพร่แก่สมาชิกเพื่อเพิ่มความตระหนักถึงพฤติกรรมการขนส่งที่เป็นการหลอกลวงที่เกิดขึ้นทั่วโลกและระบุวิธีที่สมาชิกจะบรรเทาความเสี่ยงของการมีส่วนร่วมในการขนส่งที่ผิดกฎหมาย
- ออกเอกสารเผยแพร่ที่วงการอุตสาหกรรม เผยแพร่กรณีศึกษาเป็นประจำและปรับปรุงข้อมูลเรื่องกิจกรรมที่ผิดกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

⁸ คำแนะนำนี้ไม่ และไม่ควรถือความว่าเบ็ดเสร็จสมบูรณ์หรือเป็นข้อกำหนดตามกฎหมายของสหรัฐ หรือกล่าวถึงข้อกำหนดเฉพาะข้อใดข้อหนึ่งตามกฎหมายที่ใช้

คำแนะนำสำหรับบริษัทค้าโภคภัณฑ์ ผู้จัดส่งและนายหน้าในระดับภูมิภาคและระดับโลก⁹

บริษัทค้าโภคภัณฑ์ ผู้จัดส่งและนายหน้าในระดับภูมิภาคและระดับโลกอาจต้องการพิจารณาจัดทำข้อปฏิบัติการสอบทานต่อไปนี้ตามที่เห็นสมควรในการประเมินและบรรเทาความเสี่ยงต่อการคว่ำบาตร

- ติดตามการส่งสัญญาณการระบุนโดยอัตโนมัติ (AIS) ของลูกค้าเข้าهماเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งของเรือในบริเวณที่จัดว่ามีความเสี่ยงสูงต่อการหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรในการส่งสินค้าจากเรือสู่เรือ
- ระบุเรือต่างๆที่ในช่วงสองปีที่ผ่านมาที่มีรูปแบบการปิดระบบหรือดัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS และอาจยกเลิกการทำธุรกิจกับลูกค้าที่ยังคงใช้เรือเหล่านั้น
- ใช้ถ้อยคำที่ใช้ในการทำสัญญากับลูกค้าเข้าهماเรือที่รวมข้อกำหนดที่ว่าด้วย "การปิดระบบ AIS" โดยให้สามารถยกเลิกสัญญาและอาจยกเลิกการทำธุรกิจด้วยได้ถ้าลูกค้าเข้าهماเรือเหล่านั้นแสดงรูปแบบการปิดระบบหรือดัดแปลงระบบ AIS หลายครั้งที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS
- ผนวกถ้อยคำที่ใช้ในการทำสัญญาที่ห้ามการขนถ่ายสินค้าไปยังเรือที่ไม่ส่งสัญญาณการระบุนโดยอัตโนมัติด้วยเหตุผลที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS
- ทำข้อกำหนดในสัญญาที่รวมกลไกในการติดตามไม่ว่าการทำธุรกรรมโภคภัณฑ์นั้นจะเกิดขึ้นตามที่ระบุไว้ในสัญญาต้นฉบับหรือบทเพิ่มเติมใดๆของสัญญา
- ทำให้แน่ใจว่าในการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดส่งจากเรือสู่เรือ ผู้ดำเนินการทุกฝ่ายควรพยายามจดหมายเลขของศักรกิจการทางทะเลระหว่างประเทศของเรือทุกลำที่เกี่ยวข้อง และตรวจบันทึกประจำเรือและใบแสดงที่มาของสินค้าเพื่อให้มีสายการดูแลรับผิดชอบการส่งมอบโภคภัณฑ์ที่มีค่าถำนั้นๆ
- ทำให้ลูกค้าตระหนักถึงโอกาสการเสี่ยงต่อมาตรการคว่ำบาตรในส่วนของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือของอิหร่าน เกาหลีเหนือหรือซีเรีย
- ออกเอกสารเผยแพร่ที่วางการอุตสาหกรรม เผยแพร่กรณีศึกษาเป็นประจำ และปรับปรุงข้อมูลเรื่องกิจกรรมที่ผิดกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ซึ่งควรรวมมติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่เกี่ยวข้องกับเกาหลีเหนือโดยเฉพาะในเรื่องการขนถ่ายสินค้าจากเรือสู่เรือ (UNSCR 2375, OP 11) และ UNSCR 2397 (OP 13) ซึ่งแสดงความเป็นห่วงกังวลว่าเรือที่เกี่ยวข้องกับเกาหลีเหนือเจตนาจะเลยข้อกำหนดให้ส่งสัญญาณตามระบบ AIS หรือเสี่ยงการตรวจตราตามมาตรการคว่ำบาตรของมติคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ

⁹ คำแนะนำนี้ไม่ และไม่ควรตีความว่าเป็นข้อจำกัดตามกฎหมายของสหรัฐหรือกล่าวถึงข้อกำหนดเฉพาะข้อใดข้อหนึ่งตามกฎหมายที่ใช้

- ตระหนักว่าการซื้อน้ำมันดิบและน้ำมันกลั่น สารปิโตรเคมีและโลหะในราคาต่ำกว่าท้องตลาดอย่างมากเป็นสัญญาณเตือนภัยถึงพฤติกรรมที่ผิดกฎหมาย
- ขอและทบทวนเอกสารการขนส่งที่สมบูรณ์และถูกต้อง รวมทั้งใบตราส่งสินค้าที่ระบุที่มาของสินค้าสำหรับบุคคลและนิติบุคคลที่ดำเนินธุรกรรมที่อาจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าไปหรือจากอิหร่าน เกาหลีเหนือและซีเรีย เอกสารการขนส่งเหล่านั้นควรแสดงรายละเอียดการเดินทาง รวมทั้งเรือ (หนึ่งลำหรือมากกว่านั้น) สินค้า ต้นทาง จุดหมายปลายทางและผู้ที่เกี่ยวข้องในการทำธุรกรรมนั้นๆ เครื่องบ่งชี้ใดๆที่บ่งชี้ว่ามีการดัดแปลงเอกสารการขนส่งเป็นสัญญาณเตือนภัยว่าอาจมีกิจกรรมที่ผิดกฎหมายและควรต้องสอบสวนอย่างเต็มที่ก่อนจะทำธุรกรรมต่อไป
- ทำให้แน่ใจว่าพนักงานผู้เปิดเผยพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายหรือเข้าข่ายมาตรการคว่ำบาตรได้รับการคุ้มครองจากการแก้แค้น และทำให้แน่ใจว่ามีมาตรการลับเพื่อรายงานการละเมิดหรือที่สงสัยว่าเป็นการละเมิดกฎหมายหรือเข้าข่ายมาตรการคว่ำบาตร
- สื่อสารกับผู้ร่วมงานต่างประเทศ ทั้งนี้เพราะการจัดการด้านธุรกิจการขนส่งทางทะเลอาจรวมฝ่ายที่อยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศอื่น อธิบายข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องตามมาตรการคว่ำบาตรของสหรัฐและสหประชาชาติแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องการทำธุรกรรมอาจช่วยให้การปฏิบัติตามมีประสิทธิผลมากขึ้น
สหรัฐขอกระตุ้นให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในภาคอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลเผยแพร่คำแนะนำนี้ต่อผู้ที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานของท่าน
- ผนวกข้อมูลไว้ในการสอบทานจากหลายองค์การที่ให้ข้อมูลด้านการขนส่งเชิงพาณิชย์ เช่นตำแหน่งของเรือ ข้อมูลลงทะเบียนของเรือและข้อมูลจริง ตลอดจนทั้งข้อมูลที่ได้จากกระทรวงการคลังสหรัฐ สหประชาชาติและหน่วยรักษาความปลอดภัยชายฝั่งของสหรัฐ
- ให้มีข้อความในสัญญาที่ระบุว่าการปิดระบบหรือดัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS และการกระทำที่อยู่ในขอบข่ายมาตรการคว่ำบาตรในวันที่สัญญามีผลบังคับใช้อาจเป็นพื้นฐานในการยกเลิกสัญญาและเพิกถอนหรือปฏิเสธการให้บริการ นอกจากนี้ ฝ่ายต่างๆควรพิจารณาผนวกใช้ถ้อยคำในสัญญาที่ห้ามการนำส่งสินค้าไปยังเรือของลูกค้าที่ไม่ส่งสัญญาณระบุเรือตามระบบ AIS ตามข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS หรือมีประวัติการส่งสัญญาณตามระบบ AIS ที่แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS

ข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่สถาบันการเงินเพื่อประเมินความเสี่ยง ของลูกค้าอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลของตน¹⁰

เช่นเดียวกับการตรวจสอบทานลูกค้าที่ทำกับลูกค้าทุกราย สถาบันการเงินควรใช้การประเมินความเสี่ยงภายในของตนสำหรับลูกค้าในภาคอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล เพื่อใช้มาตรการบรรเทาความเสี่ยงที่สอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบของสหรัฐที่เกี่ยวข้องที่มีอยู่ที่ออกแบบมาเพื่อต่อสู้กับการฟอกเงินและการให้ทุนเพื่อการก่อการร้ายและแพร่กระจายอาวุธ¹¹ แนวทางการปฏิบัติตามนี้อาจรวมถึงนโยบายและกระบวนการด้านการสอบทานที่เหมาะสมตามที่กฎหมายและ

กฎระเบียบกำหนด เช่น ข้อกำหนดเรื่องการสอบทานลูกค้าและเจ้าของผู้ถือกรรมสิทธิ์ของเครือข่ายปราบปรามอาชญากรรมด้านการเงิน (Financial Crimes Enforcement Network -- FinCEN) เมื่อเหมาะสม¹²

ปัจจัยความเสี่ยงที่สถาบันการเงินอาจต้องการพิจารณาโดยเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินรวมถึงแต่ไม่จำกัดอยู่เพียง

- การระบุโรคภัยไข้เจ็บและพื้นที่การค้าที่อ่อนไหวต่อการส่งผ่านและการขนถ่ายสินค้าจากเรือสู่เรือและขอบเขตการใช้โดยลูกค้าธุรกิจทางทะเลของสถาบันนั้น
- ผลจากการประเมินลักษณะของธุรกิจของลูกค้าแต่ละรายรวมทั้งประเภทของบริการ (หนึ่งอย่างหรือมากกว่านั้น) ที่เสนอให้และตำแหน่งทางภูมิศาสตร์
- การกระทำของลูกค้าในการทำธุรกรรมที่ไม่สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจโดยทั่วไปของลูกค้ารายนั้น รวมถึงเมื่อลูกค้าได้เรือใหม่
- การซื้อหรือขายเรือของลูกค้าเพื่อยืนยันว่าสินทรัพย์ของลูกค้าไม่รวมทรัพย์สินที่ถูกลัก

¹⁰ ข้อมูลนี้ไม่ และไม่ควรถือความว่าเบ็ดเสร็จสมบูรณ์หรือเป็นข้อกำหนดตามกฎหมายของสหรัฐ หรือกล่าวถึงข้อกำหนดเฉพาะข้อใดข้อหนึ่งตามกฎหมายที่ใช้

¹¹ ดูข้อกำหนดโครงการต่อต้านการฟอกเงินในกฎหมาย 31 CFR 1010.210 ตามที่เกี่ยวข้องกับประเภทของสถาบันการเงินใน 31 CFR 1020.210 (ธนาคาร), 1021.210 (สถานคาสีโน), 1022.210 (ธุรกิจให้บริการเงิน), 1023.210 (หุ้น), 1024.210 (กองทุนรวม), 1025.210 (ประกัน), 1026.210 (ซื้อขายล่วงหน้า), 1027.210 (โลหะมีค่า), 1028.210 (ระบบบัตรเครดิต), 1029.210 (กูยืม), และ 1030.210 (อาคารที่ตั้งนิติบุคคลที่รัฐบาลเป็นประกัน)

¹² ดูข้อกำหนดการระบุตัวลูกค้าตามที่กำหนดไว้ใน 31 CFR 1010.220 ตามที่เหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของสถาบันการเงินใน 31 CFR 1020.220 (ธนาคาร), 1023.220 (หุ้น), 1024.220 (กองทุนรวม), และ 1026.220 (ซื้อขายล่วงหน้า) ดูเพิ่มเติมที่ข้อกำหนดสำหรับลูกค้าที่เป็นนิติบุคคลที่ระบุไว้ใน 31 CFR 1010.230

ข้อเสนอแนะสำหรับเจ้าของเรือ ผู้ดำเนินการและผู้เช่าเหมาลำ¹³

เจ้าของ ผู้ดำเนินการและผู้เช่าเหมาเรืออาจต้องการพิจารณาดำเนินการมาตรการสอบทานต่อไปนี้ ตามที่เห็นว่าเหมาะสมและเป็นประโยชน์ในการประเมินและบรรเทาความเสี่ยงต่อการคว่ำบาตร

- ตามที่ที่เหมาะสม ยังคงติดตามตรวจตราเรือต่อไป รวมทั้งเรือที่ให้แก่บุคคลที่สามเช่า และทำให้แน่ใจว่าสัญญาณระบบ AIS ทำงานต่อเนื่องอย่างสอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS และไม่ถูกปิดเป็นอัน ฝายต่างๆควรพิจารณาใช้ระบบ LRIT เสริมระบบ AIS และรับสัญญาณระบบ LRIT ทุกๆสามชั่วโมง
- ตรวจตราการส่งสัญญาณระบบ AIS ของเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่สามารถขนส่งสินค้า และที่อ่อนไหวต่อการขนถ่ายสินค้าจากเรือสู่เรือที่ทราบว่าจะเคยใช้ในการหลีกเลี่ยงการคว่ำบาตร (เช่น ถ่านหิน น้ำมันปิโตรเลียมและผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียมและผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี)
- เน้นกับลูกค้าว่าเรือทุกลำจะถูกตรวจสอบว่าหลีกเลี่ยงการส่งสัญญาณตามระบบ AIS หรือไม่ และจะสอบสวนและรายงานการดัดแปลงการส่งสัญญาณที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS
- ระบบเรือต่างๆที่ ในช่วงสองปีที่ผ่านมา มีรูปแบบการปิดระบบหรือดัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS และยกเลิกการทำธุรกิจกับลูกค้าที่ยังคงใช้เรือเหล่านั้น
- ประเมินประวัติการส่งสัญญาณตามระบบ AIS ของลูกค้าใหม่ทุกรายและปฏิเสธ ไม่ทำธุรกิจกับเรือที่มีประวัติการส่งสัญญาณตามระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS
- ใช้ถ้อยคำในการทำสัญญากับลูกค้าที่รวมข้อกำหนดที่ว่าด้วย “การปิดระบบ AIS” โดยให้เจ้าของ ผู้เช่าเหมาหรือผู้ดำเนินการเรือสามารถยกเลิกการทำงานกับลูกค้าที่แสดงรูปแบบการปิดระบบ หรือดัดแปลงระบบ AIS หลายครั้งที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS
- เก็บและวิเคราะห์ข้อมูล รวมทั้งถ้าทำได้ ภาพถ่ายเรือที่ส่งมอบและเรือที่รับมอบสินค้า และ/หรือผู้รับสินค้าที่ทำเรือถ้าทำได้ เพื่อเสริมการตรวจยืนยันการใช้ขั้นสุดท้าย
- ออกเอกสารเผยแพร่ที่วงการอุตสาหกรรม เผยแพร่กรณีศึกษาเป็นประจำ และปรับปรุงข้อมูลเรื่องกิจกรรมที่ผิดกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และเช่าเหมาลำเพื่อขนส่งน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ซึ่งควรรวมมติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่เกี่ยวข้องกับเกาหลีเหนือโดยเฉพาะในเรื่องการขนถ่ายสินค้าจากเรือสู่เรือ (UNSCR 2375, OP 11) และ UNSCR 2397 (OP 13) ซึ่งแสดงความเป็นห่วงกังวลว่าเรือที่เกี่ยวข้องกับเกาหลีเหนือจะเจตนาจะเลยข้อกำหนดให้ส่งสัญญาณตามระบบ AIS หรือเสี่ยงการตรวจตราตามมาตรการคว่ำบาตรของมติคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ

¹³ คำแนะนำนี้ไม่ และไม่ควรถัดความว่าเบ็ดเสร็จสมบูรณ์หรือเป็นข้อกำหนดตามกฎหมายของสหรัฐ หรือกล่าวถึงข้อกำหนดเฉพาะข้อใดข้อหนึ่งตามกฎหมายที่ใช้

- สื่อสารกับผู้ที่ทำงานด้วยตามที่จำเป็นและเหมาะสม (เช่น เจ้าของเรือ ผู้จัดการ ผู้เช่าเหมาล่า ผู้ดำเนินการ) ความคาดหวังที่ว่าบุคคลเหล่านั้นจะมีนโยบายปฏิบัติตามที่เพียงพอและเหมาะสม ซึ่งอาจรวมถึง 1) ดำเนินกิจกรรมในลักษณะที่สอดคล้องกับมาตรการคว่ำบาตรของสหรัฐและขององค์การสหประชาชาติตามที่บังคับใช้ 2) มีทรัพยากรอยู่พอเพียงเพื่อให้สามารถดำเนินการและปฏิบัติตามนโยบายคว่ำบาตรของตนเองโดยบุคลากรของตน เช่น ลูกจ้างโดยตรง ลูกจ้างตามสัญญา และเจ้าหน้าที่ 3) ทำให้แน่ใจว่าบริษัทสาขาและบริษัทในเครือทำตามนโยบายที่เกี่ยวข้องตามที่เหมาะสม 4) มีการควบคุมที่เหมาะสมอยู่พร้อมเพื่อตรวจตราระบบการระบุดนโดยอัตโนมัติบนเรือ 5) มีการควบคุมอยู่พร้อมเพื่อคัดกรองและประเมินสินค้าที่ขึ้นหรือลงในบริเวณที่ระบุว่ามีความเสี่ยงสูง 6) มีการควบคุมเพื่อประเมินความแท้จริงของใบตราส่งสินค้าตามที่จำเป็นและ 7) มีการควบคุมต่างๆ พร้อมทั้งสอดคล้องกับคำแนะนำนี้
- ทำให้แน่ใจว่าพนักงานผู้เปิดเผยพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายหรือเข้าข่ายมาตรการคว่ำบาตรได้รับการคุ้มครองจากการแก้แค้น และทำให้แน่ใจว่ามีมาตรการลับเพื่อรายงานการละเมิดหรือที่สงสัยว่าเข้าข่ายมาตรการคว่ำบาตร
- เนื่องจากการจัดการธุรกิจการขนส่งอาจมีกฎหมายของหลายประเทศเข้าเกี่ยวข้องของการสื่อสารข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องตามมาตรการคว่ำบาตรของสหรัฐและสหประชาชาติต่อผู้ที่มีส่วนร่วมในการทำธุรกรรมจะช่วยให้สามารถปฏิบัติตามได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น สหรัฐขอกระตุ้นให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในภาคอุตสาหกรรมการขนส่งเผยแพร่คำแนะนำนี้ต่อผู้ที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานของท่าน
- ผนวกข้อมูลไว้ในการสอบทานจากหลายองค์การที่ให้ข้อมูลด้านการขนส่งเชิงพาณิชย์ เช่นตำแหน่งของเรือ ข้อมูลลงทะเบียนของเรือและข้อมูลธง ตลอดจนทั้งข้อมูลที่ได้จากกระทรวงการคลังสหรัฐ สหประชาชาติและหน่วยรักษาความปลอดภัยชายฝั่งของสหรัฐ
- ขอให้ถ้อยคำที่ใช้ในการทำสัญญาอธิบายอย่างชัดเจนถึงการปิดระบบหรือดัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS และการกระทำที่อยู่ในขอบเขตมาตรการคว่ำบาตรในวันที่สัญญามีผลบังคับใช้ว่าอาจเป็นพื้นฐานในการยกเลิกสัญญาและเพิกถอนหรือปฏิเสธการให้บริการ นอกจากนี้ ฝ่ายต่างๆควรพิจารณาผนวกถ้อยคำในสัญญาที่ห้ามการนำส่งสินค้าไปยังเรือของลูกค้าที่ไม่ส่งสัญญาณระบุเรือตามระบบ AIS หรือมีประวัติการส่งสัญญาณตามระบบ AIS ที่แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS
- เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับรางวัลที่ให้ตามโครงการรางวัลเพื่อความยุติธรรม ที่ให้รางวัลมากถึง 5 ล้านดอลลาร์สำหรับข้อมูลที่นำไปสู่การขัดขวางกลไกการเงินของบุคคลที่ทำกิจกรรมบางอย่างที่สนับสนุนเกาหลีเหนือ รวมทั้งการขนส่งที่ผิดกฎหมาย การฟอกเงิน การหลีกเลียงมาตรการคว่ำบาตร อาชญากรรมไซเบอร์ หรือการแพร่กระจายอาวุธสังหารมวลชน ขอข้อมูลเพิ่มเติมหรือให้เบาะแสได้ที่ www.rewardsforjustice.net หรืออีเมล northkorea@dosinfo.com.
- เผยแพร่โครงการรางวัลเพื่อความยุติธรรมที่ให้รางวัลถึง 15 ล้านดอลลาร์สำหรับข้อมูลที่นำไปสู่การขัดขวางกลไกทางการเงินของ Islamic Revolutionary Guard

Corps (IRGC) ของอิหร่านและสาขา รวมทั้งกองกำลัง IRGC-Qods Force (IRGC-QF)
สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมหรือเพื่อให้เบาะแส
ไปที่ <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>

คำแนะนำสำหรับองค์กรที่กำหนดมาตรฐานทางเทคนิค ในการก่อสร้างและการดำเนินเรือ¹⁴

องค์กรที่กำหนดมาตรฐานของเรืออาจต้องการพิจารณาดำเนินมาตรการสอบทานต่อไปนี้ ตามที่เห็นว่าเหมาะสมและเป็นประโยชน์ในการประเมินและบรรเทาความเสี่ยงต่อการคว่ำบาตร

- เก็บข้อมูล รวมทั้งภาพถ่ายของเรือที่รับมอบและ/หรือผู้รับสินค้าที่ทำเรือถ้าทำได้ เพื่อเสริมการตรวจยืนยันการใช้ขั้นสุดท้าย
- ใช้มาตรการตรวจทานการรู้จักลูกค้าของท่านเท่าที่สามารถทำได้
- ทำให้ลูกค้าตระหนักถึงโอกาสการเสี่ยงต่อมาตรการคว่ำบาตรในส่วนของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือของอิหร่าน เกาหลีเหนือหรือซีเรีย
- ให้กรณีศึกษาเป็นประจำและเพิ่มเติมข้อมูลกิจกรรมผิดกฎหมายผ่านทางเอกสารเวียน ซึ่งควรรวมมาตรการคว่ำบาตรที่ระบุเฉพาะเจาะจงขององค์การสหประชาชาติเรื่องการขนถ่ายสินค้าจากเรือสู่เรือกับเรือที่ชักธงเกาหลีเหนือ และการปิดระบบหรือตัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS ภายใต้ "ข้อกำหนดและเงื่อนไข" บนเว็บไซต์ของบริษัท โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวกับการขนส่งและการขนส่งเหล่าน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
- แจ้งให้ผู้ลงทะเบียนและเจ้าของเรือทราบว่าการกระทำที่อยู่ในข่ายมาตรการคว่ำบาตรจะทำให้เลิกทำธุรกิจได้ทันทีและการสอบทานภูมิหลังและเอกสารการลงทะเบียนที่มีข้อมูลผู้เป็นเจ้าของอาจถูกส่งไปยังสหรัฐและหน่วยงานขององค์การสหประชาชาติที่เกี่ยวข้องตามความเห็นควรขององค์กรที่กำหนดมาตรฐานของเรือและโดยสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบ
- สื่อสารกับฝ่ายต่างๆที่ทำงานด้วยตามที่จำเป็นและเหมาะสม (เช่น เจ้าของเรือ ผู้จัดการ ผู้เช่าเหมาล่า ผู้ดำเนินการ) ความคาดหวังที่ว่าบุคคลเหล่านั้นจะมีนโยบายปฏิบัติตามที่เพียงพอและเหมาะสม ซึ่งอาจรวมถึงถึง 1) ดำเนินกิจกรรมในลักษณะที่สอดคล้องกับมาตรการคว่ำบาตรของสหรัฐและขององค์การสหประชาชาติตามที่บังคับใช้ 2) มีทรัพยากรอยู่พอเพียงเพื่อให้สามารถดำเนินการและปฏิบัติตามนโยบายคว่ำบาตรของตนเองโดยบุคลากรของตน เช่น ลูกจ้างโดยตรง ลูกจ้างตามสัญญาและเจ้าหน้าที่ 3) ทำให้แน่ใจว่าบริษัทสาขาและบริษัทในเครือทำตามนโยบายที่เกี่ยวข้องตามที่เหมาะสม 4) มีการควบคุมที่เหมาะสมอยู่พร้อมเพื่อตรวจตราระบบการระบุดนโดยอัตโนมัติบนเรือ 5) มีการควบคุมอยู่พร้อมเพื่อคัดกรองและประเมินสินค้าที่ขึ้นหรือลงในบริเวณที่ระบุว่ามีความเสี่ยงสูง 6) มีการควบคุมเพื่อประเมินความเท็จจริงของใบตราส่งสินค้าตามที่จำเป็นและ 7) มีการควบคุมต่างๆ พร้อมที่สอดคล้องกับคำแนะนำนี้
- ทำให้แน่ใจว่าเอกสารการสอบทาน (เช่นเอกสารการลงทะเบียนของประจำเรือ) รวมสำเนาภาพสี่ของหนังสือเดินทาง ชื่อ ที่อยู่ธุรกิจและที่อยู่อาศัย หมายเลขหนังสือเดินทาง และประเทศที่ออกหนังสือเดินทางนั้น หมายเลขโทรศัพท์และอีเมลของเจ้าของเรือแต่ละคน

¹⁴คำแนะนำนี้ไม่ และไม่ควรตีความว่าเบ็ดเสร็จสมบูรณ์หรือเป็นข้อกำหนดตามกฎหมายของสหรัฐ หรือกล่าวถึงข้อกำหนดเฉพาะข้อใดข้อหนึ่งตามกฎหมายที่ใช้

และชื่อและหมายเลขตามทะเบียนขององค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศของเรือทุกลำ
ในกองเรือของเจ้าของผู้นั้น เมื่อเหมาะสม

- ทำให้แน่ใจว่าพนักงานผู้เปิดเผยพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายหรือเข้าข่ายมาตรการคว่ำบาตรได้รับการคุ้มครองจากการแก้แค้น และทำให้แน่ใจว่ามีมาตรการลับเพื่อรายงานการละเมิดหรือที่สงสัยว่าเป็นการละเมิดกฎหมายหรือเข้าข่ายมาตรการคว่ำบาตร
- เนื่องจากการจัดการธุรกิจการขนส่งอาจมีกฎหมายของหลายประเทศเข้าเกี่ยวข้อง การสื่อสารข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องตามมาตรการคว่ำบาตรของสหรัฐและสหประชาชาติต่อผู้ที่มีส่วนร่วมในการทำธุรกรรมจะช่วยให้สามารถปฏิบัติตามได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น สหรัฐขอกระตุ้นให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในภาคอุตสาหกรรมการขนส่งเผยแพร่คำแนะนำนี้ต่อผู้ที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานของท่าน
- ผนวกข้อมูลไว้ในการสอบทานจากหลายองค์การที่ให้ข้อมูลด้านการขนส่งเชิงพาณิชย์ เช่นตำแหน่งของเรือ ข้อมูลลงทะเบียนของเรือและข้อมูลธง ตลอดจนทั้งข้อมูลที่ได้จากกระทรวงการคลังสหรัฐ สหประชาชาติและหน่วยรักษาความปลอดภัยชายฝั่งของสหรัฐ
- กำหนดให้ถ้อยคำที่ใช้ในการทำสัญญาอธิบายว่าการปิดระบบหรือดัดแปลงระบบ AIS ที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS และการกระทำที่ห้ามตามมาตรการคว่ำบาตร ในวันที่สัญญามีผลบังคับใช้อาจเป็นพื้นฐานในการยกเลิกสัญญาและเพิกถอนหรือปฏิเสธการให้บริการ นอกจากนี้ ฝ่ายต่างๆควรพิจารณาผนวกใช้ถ้อยคำในสัญญา ที่ห้ามการนำส่งสินค้าไปยังเรือของลูกค้าที่ไม่ส่งสัญญาณระบุเรือตามระบบ AIS หรือมีประวัติการส่งสัญญาณตามระบบ AIS ที่แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS

คำแนะนำสำหรับกัปตันเรือ¹⁵

ผู้เดินเรืออาจต้องการพิจารณาดำเนินการสอบทานต่อไปนี้ ตามที่เห็นว่าเหมาะสมและเป็นประโยชน์ในการประเมินและบรรเทาความเสี่ยงต่อการคว่ำบาตร

- เข้าใจ และทำให้แน่ใจว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานบนดาดฟ้าเรือตระหนักถึงข้อกำหนดเรื่องระบบ AIS ขององค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงการส่งสัญญาณตามระบบ AIS ตลอดเวลาเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา SOLAS
- ทำให้ตระหนักตามคำแนะนำขององค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศที่เผยแพร่ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งที่ผิดกฎหมาย
- สื่อสารต่อเจ้าของเรือและผู้เช่าเหมาเรือว่าเรือที่ท่านกำลังบังคับการหรือควบคุมลูกเรือจะถูกสอดส่องการปิดการส่งสัญญาณตามระบบ AIS และจะสอบสวนในกรณีที่มีการปิดการส่งสัญญาณตามระบบ AIS
- ศึกษาประวัติการส่งสัญญาณตามระบบ AIS ของเรือของท่านเพื่อระบุว่า เรือลำนั้นเคยร่วมในกิจกรรมที่ผิดกฎหมายหรือไม่
- ทำให้แน่ใจว่ากัปตันของเรือที่ทำการขนถ่ายสินค้าจากเรือสู่เรือในบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงต่อการหลีกเลี่ยงการคว่ำบาตรตระหนักถึงโอกาสที่เรือที่ถูกสกัดกั้นหรือเรือที่บรรทุกสินค้าที่ต้องห้ามตามมาตรการคว่ำบาตรโดยสหรัฐหรือสหประชาชาติใช้วิธีการหลอกลวงเพื่อซ่อนเร้นอัตลักษณ์ของตน รวมทั้งการใช้ชื่อเรือหรือหมายเลขขององค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศปลอม และตามที่เหมาะสม กัปตันเรือควรทำให้แน่ใจว่าได้ยืนยันความถูกต้องของชื่อเรือ หมายเลขตามทะเบียนขององค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ และธงประจำเรือ ก่อนที่จะทำการขนถ่ายสินค้าและทำให้แน่ใจว่าการขนถ่ายสินค้าจากเรือสู่เรือ่นั้นเป็นธุรกิจที่ถูกกฎหมาย
- เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับรางวัลที่ให้ตามโครงการรางวัลเพื่อความยุติธรรม ที่ให้รางวัลมากถึง 5 ล้านดอลลาร์สำหรับข้อมูลที่น่าไปสู่การขัดขวางกลไกการเงินของบุคคลที่ทำกิจกรรมบางอย่างที่สนับสนุนเกาหลีเหนือ รวมทั้งการขนส่งที่ผิดกฎหมาย การฟอกเงิน การหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตร อาชญากรรมไซเบอร์ หรือการแพร่กระจายอาวุธสังหารมวลชน ขอข้อมูลเพิ่มเติมหรือให้เบาะแสได้ที่ www.rewardsforjustice.net หรืออีเมล northkorea@dosinfo.com.
- เผยแพร่โครงการรางวัลเพื่อความยุติธรรมที่ให้รางวัลถึง 15 ล้านดอลลาร์สำหรับข้อมูลที่น่าไปสู่การขัดขวางกลไกทางการเงินของ Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC) ของอิหร่านและสาขา รวมทั้งกองกำลัง IRGC-Qods Force (IRGC-QF) สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมหรือเพื่อให้เบาะแส ไปที่ <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>

¹⁵คำแนะนำนี้ไม่ และไม่ควรถือความว่าเบ็ดเสร็จสมบูรณ์หรือเป็นข้อกำหนดตามกฎหมายของสหรัฐ หรือกล่าวถึงข้อกำหนดเฉพาะข้อใดข้อหนึ่งตามกฎหมายที่ใช้

คำแนะนำสำหรับบริษัทลูกเรือ¹⁶

บริษัทลูกเรืออาจต้องการพิจารณาดำเนินการมาตรการสอบสวนต่อไปนี้ ตามที่เห็นว่าเหมาะสมและเป็นประโยชน์ในการประเมินและบรรเทาความเสี่ยงต่อการคว่ำบาตร

- ตระหนักถึง และทำให้แน่ใจว่าลูกเรือของท่านตระหนักถึงคำแนะนำที่องค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศเผยแพร่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่ผิดกฎหมายและท่าไมการกระทำเช่นนั้นจึงไม่ปลอดภัย
- สื่อสารกับลูกค้าว่าเรือที่พนักงานของท่านจะปฏิบัติงานจะถูกตรวจสอบเรื่องการปิดสัญญาณและตัดแปลงการส่งสัญญาณตามระบบ AIS และกรณีเหล่านั้นจะถูกสอบสวน
- ศึกษาประวัติการส่งสัญญาณตามระบบ AIS ของเรือที่ลูกเรือของท่านจะทำงานเพื่อช่วยระบุว่าเรือเหล่านั้นเคยร่วมในกิจกรรมที่ผิดกฎหมายหรือไม่
- ทำให้แน่ใจว่าพนักงานผู้เปิดเผยพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายหรือเข้าข่ายมาตรการคว่ำบาตรได้รับการคุ้มครองจากการแก้แค้น และทำให้แน่ใจว่ามีมาตรการลับเพื่อรายงานการละเมิดหรือที่สงสัยว่าเป็นการละเมิดกฎหมายหรือเข้าข่ายมาตรการคว่ำบาตร
- เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับรางวัลที่ให้ตามโครงการรางวัลเพื่อความยุติธรรม ที่ให้รางวัลมากถึง 5 ล้านดอลลาร์สำหรับข้อมูลที่นำไปสู่การขัดขวางกลไกการเงินของบุคคลที่ทำกิจกรรมบางอย่างที่สนับสนุนเกาหลีเหนือ รวมทั้งการขนส่งที่ผิดกฎหมาย การฟอกเงิน การหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตร อาชญากรรมไซเบอร์ หรือการแพร่กระจายอาวุธสังหารมวลชน ขอข้อมูลเพิ่มเติมหรือให้เบาะแสได้ที่ www.rewardsforjustice.net หรืออีเมล northkorea@dosinfo.com.
- เผยแพร่โครงการรางวัลเพื่อความยุติธรรมที่ให้รางวัลถึง 15 ล้านดอลลาร์สำหรับข้อมูลที่นำไปสู่การขัดขวางกลไกทางการเงินของ Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC) ของอิหร่านและสาขา รวมทั้งกองกำลัง IRGC-Qods Force (IRGC-QF) สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมหรือเพื่อให้เบาะแส ไปที่ <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>

¹⁶คำแนะนำนี้ไม่ และไม่ควรถือความว่าเบ็ดเสร็จสมบูรณ์หรือเป็นข้อกำหนดตามกฎหมายของสหรัฐ หรือกล่าวถึงข้อกำหนดเฉพาะข้อใดข้อหนึ่งตามกฎหมายที่ใช้



กระทรวงการคลัง

กระทรวงการต่างประเทศ หน่วยรักษาความปลอดภัยชายฝั่งของสหรัฐ

เอกสารภาคผนวก ข
ข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรเกาหลีเหนือ
อิหร่านและซีเรียที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมทางทะเล¹⁷

เกาหลีเหนือ

ส่วนนี้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรโดยสหรัฐและสหประชาชาติต่อเกาหลีเหนือที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมทางทะเล รวมทั้งรายการที่ไม่ครบถ้วนทั้งหมดของเหตุผลที่บุคคลจะถูกดำเนินมาตรการคว่ำบาตรโดยรัฐบาลสหรัฐ และให้ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการปฏิบัติด้านการขนส่งที่เป็นการหลอกลวงของเกาหลีเหนือ โดยรวมกับเอกสารอื่นๆ ในคำแนะนำเรื่องทางทะเลทั่วโลกฉบับนี้ เอกสารภาคผนวกนี้ปรับปรุงและขยายคำแนะนำเรื่องการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเกาหลีเหนือที่สำนักงานควบคุมสินทรัพย์ของต่างประเทศ (OFAC) ของกระทรวงการคลังสหรัฐออกเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2018 และวันที่ 21 มีนาคม 2019 ข้อมูลนี้ทันต่อเหตุการณ์ในวันนี้ออกคำแนะนำนี้ แต่ฝ่ายต่างๆ ควรตรวจสอบเว็บไซต์ของสำนักงาน OFAC สำหรับข้อมูลโดยละเอียดสมบูรณ์เกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรเกาหลีเหนือ¹⁸ สำนักงาน OFAC อาจออกคำแนะนำเพิ่มเติมภายหลัง รวมทั้งที่เกี่ยวข้องกับรายชื่อเรือที่มีอยู่ในคำแนะนำฉบับก่อนๆ สำนักงาน OFAC มีรายชื่อที่กว้างขวางครอบคลุมที่สามารถค้นหาได้ของบุคคลที่ถูกคว่ำบาตรและเรือที่ระบุว่าเป็นทรัพย์สินที่ถูกสกัดกั้นอยู่ในรายการบุคคลหรือพลเมืองที่ถูกระบุเป็นพิเศษหรือ List of Specially Designated Nationals and Persons (รายการ SDN)¹⁹

การกระทำของเกาหลีเหนือที่รัฐบาลสหรัฐและสหประชาชาติกำหนดว่าต้องห้าม

โดยทั่วไปแล้ว สหรัฐห้าม²⁰ การทำธุรกรรมใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหรือผลประโยชน์ของรัฐบาลของเกาหลีเหนือหรือพรรคแรงงานเกาหลีเหนือ และห้ามการส่งออกและนำเข้าสินค้า

¹⁷ เอกสารนี้เป็นคำอธิบายเท่านั้น และไม่มีอำนาจบังคับใช้ทางกฎหมาย เอกสารนี้ไม่ใช่เพื่อเสริมหรือปรับเปลี่ยนอำนาจตามกฎหมาย คำสั่งของฝ่ายบริหารหรือกฎระเบียบ

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

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

²⁰ ข้อห้ามเหล่านี้บังคับใช้กับการทำธุรกรรมโดยประชาชนสหรัฐหรือภายในสหรัฐ รวมทั้งการกระทำที่ผ่านหรือเกี่ยวข้องกับระบบการเงินของสหรัฐ ดูข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อห้ามของสำนักงาน OFAC ที่เกี่ยวข้องกับเกาหลีเหนือได้ที่ www.treasury.gov/ofac.

บริการและเทคโนโลยีเกือบทุกประเภททั้งทางตรงและทางอ้อมจากและสู่เกาหลีเหนือ
เรือที่ชาวต่างชาติมีผลประโยชน์ที่ได้ไปที่ทำเรือของเกาหลีเหนือภายใน 180 วันที่ผ่านมาและเรือ
ที่ชาวต่างชาติมีผลประโยชน์ที่ได้ทำการขนถ่ายสินค้าจากเรือสู่เรือกับเรือดังกล่าวในช่วง 180
วันที่ผ่านมาจะถูกห้ามไม่ให้เข้าเทียบท่าเรือในสหรัฐ ประชาชนสหรัฐยังถูกห้ามมิให้จดทะเบียนเรือ
ในเกาหลีเหนือ ขออนุมัติชักธงเกาหลีเหนือบนเรือของตนและเป็นเจ้าของ เขา
ดำเนินการและให้ประกันเรือที่ชักธงเกาหลีเหนือ

มติต่างๆที่เกี่ยวข้องกันของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติกำหนดให้ประเทศภาคีห้ามการ
เป็นเจ้าของ เขา ดำเนินการหรือให้การกำหนดมาตรฐาน
ให้การรับรองหรือบริการอื่นๆที่เกี่ยวข้องกันและการประกันต่อเรือใดๆที่ชักธงเกาหลีเหนือ
ห้ามให้บริการกำหนดมาตรฐานแก่เรือใดๆที่
รัฐภาคีมีเหตุผลสมควรเชื่อได้ว่ามีส่วนเกี่ยวข้องในกิจกรรมที่ต้องห้ามตามมติที่เกี่ยวข้องกัน
ของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ และรับประกันหรือรับประกันต่อสำหรับเรือใดๆที่
เป็นเจ้าของ ควบคุม หรือดำเนินการโดยเกาหลีเหนือ
หรือเรือใดๆที่ประเทศภาคีมีเหตุผลสมควรเชื่อได้ว่ามีส่วนเกี่ยวข้องในกิจกรรมหรือขนส่งสินค้าที่ต่อ
ห้ามตามมติที่เกี่ยวข้องกันของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ²¹ นอกจากนี้
ยังกำหนดให้ประเทศภาคีห้ามให้บริการเติมน้ำมันหรือบริการอื่นๆแก่เรือของเกาหลีเหนือถ้ามีข้อมูล
ที่เป็นเหตุผลได้ว่าเรือเหล่านั้นบรรทุกสิ่งของต้องห้าม
มติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติยังจำกัดการเข้าเทียบท่าของเรือใดๆที่คณะมนตรีค
ความมั่นคงแห่งสหประชาชาติห้ามไม่ให้เข้าเทียบท่า
หรือถ้ารัฐนั้นให้เหตุผลเชื่อถือว่าเรือลำนั้นเป็นเจ้าของ ควบคุมโดย
หรือดำเนินการโดยบุคคลหรือนิติบุคคลที่คณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติระบุ
โดยมีข้อยกเว้นอย่างจำกัด

รัฐบาลสหรัฐห้ามการนำเข้าสินค้าจากเกาหลีเหนือเข้าสู่สหรัฐหากไม่ได้รับการยกเว้นหรืออนุมัติ
ในขณะเดียวกันมติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติกำหนดให้รัฐภาคี
ห้ามนำเข้าสินค้าหลายประเภทจากเกาหลีเหนือ รวมทั้งสิ่งต่อไปนี้

- | | | |
|-------------------------|------------------------|-------------------------------|
| • ถ่านหิน | • แร่เงิน | • เครื่องจักรกล |
| • สิ่งทอ | • สินแร่ไทเทเนียม | • อุปกรณ์ไฟฟ้า |
| • อาหารทะเล | • โลหะแรเอิร์ท | • ดินและหิน |
| รวมทั้งสิทธิในการจับปลา | • สินแร่วานาเดียม | รวมทั้งแมกนีเซียมและแมกนีไซต์ |
| • เหล็กและสินแร่เหล็ก | • รูปปั้นและอนุสาวรีย์ | • ไม้ |
| • ตะกั่วและสินแร่ตะกั่ว | • ผลิตภัณฑ์อาหารและ | • อาวุธตามรูปแบบ |
| • ทองแดง | การเกษตร | • เรือ |
| • นิกเกิล | • แร่สังกะสี | |
| | • ทองคำ | |

รัฐบาลสหรัฐห้ามการส่งหรือส่งออกเข้าสินค้าไปยังเกาหลีเหนือจากสหรัฐหรือโดยประชาชนสหรัฐ
ไม่ว่าจะอยู่ที่ไหนก็ตาม ยกเว้นสิ่งที่ได้รับการยกเว้นหรืออนุมัติ มติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่ง

²¹ภาคีของสหประชาชาติทุกรัฐต้องดำเนินการคว่ำบาตรที่มีผลบังคับใช้ตามที่ระบุไว้ในมติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ รายละเอียดมติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ
ที่เกี่ยวกับเกาหลีเหนือมีอยู่ที่เว็บไซต์ของคณะกรรมการการคว่ำบาตร 1718 ที่
<https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>

สหประชาชาติที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ประเทศภาคีห้ามการส่งออกสินค้าหลายประเภทไปยังเกาหลีเหนือ รวมทั้งสิ่งต่อไปนี้

- น้ำมันปิโตรเลียมกลั่น* (มากกว่า 500,000 บาร์เรลต่อปี)
- น้ำมันดิบ* (มากกว่า 4,000,000 บาร์เรลต่อปี)
- น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยาน (ยกเว้นเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยานพาณิชย์ เพื่อบินไปกลับเกาหลีเหนือ)
- เชื้อเพลิงจรวด
- แก๊ซธรรมชาติ
- เหลว
- เครื่องจักรกลอุตสาหกรรม
- ยานยนต์ขนส่งทุกประเภท (รวมทั้งรถยนต์ รถบรรทุก รถไฟ เรือ เครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์)
- เรือ
- เหล็ก เหล็กกล้า และโลหะอื่นๆ
- อาวุธตามรูปแบบ
- ซีปนาวุธ
- อาวุธสังหารมวลชน และส่วนประกอบ
- สินค้าฟุ่มเฟือย

* อนุญาตให้ขนส่งในปริมาณต่ำกว่าที่คณะกรรมการความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ กำหนดรายปีได้ แต่ต้อง (ก) รายงานต่อคณะกรรมการการคว่ำบาตรที่จัดตั้งขึ้น ตามมติของคณะกรรมการความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ 1718 (คณะกรรมการ 1718) ภายใน 30 วัน (ข) ไม่เกี่ยวกับบุคคลหรือนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับโครงการนิวเคลียร์ หรือซีปนาวุธของเกาหลีเหนือหรือกิจกรรมอื่นๆที่คณะกรรมการความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ ห้าม และ (ค) เฉพาะเพื่อการดำรงชีวิตของชาวเกาหลีเหนือเท่านั้นและ ไม่เกี่ยวข้องกับการหารายได้สำหรับโครงการนิวเคลียร์หรือซีปนาวุธของเกาหลีเหนือหรือ กิจกรรมอื่นๆที่คณะกรรมการความมั่นคงแห่งสหประชาชาติห้าม ถ้าไม่เป็นไปตามทั้งสามกรณี ดังกล่าวนี การดำเนินการธุรกรรมที่ต่ำกว่าที่อนุมัติแต่ละปีถือเป็นการละเมิดมติที่ 2397 ของคณะกรรมการความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ

มาตรการของคณะกรรมการความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่รัฐภาคีต้องดำเนิน

การกระทำในทะเลเปิด

- รัฐภาคีจะตรวจสอบเรือที่ได้รับอนุญาตจากรัฐเจ้าของธงถ้ารัฐภาคีที่ทำการตรวจสอบนั้น ให้ข้อมูลที่มีเหตุผลใช้เชื่อได้ว่าเรือลำนั้นบรรทุกสินค้าต้องห้าม (**ใช้ดุลยพินิจของตน**)
- รัฐเจ้าของธงร่วมมือกับการตรวจสอบอื่นๆ (**ใช้ดุลยพินิจของตน**)
- รัฐเจ้าของธงสั่งให้เรือที่ต้องสงสัยเดินทางไปที่ท่าเรือที่เหมาะสมและสะดวกเพื่อตรวจสอบ โดยเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นถ้ารัฐเจ้าของธงไม่อนุมัติให้ตรวจสอบในทะเล (**ต้องปฏิบัติตาม**)

การกระทำในน่านน้ำของรัฐหรือภายในท่าเรือ

- รัฐภาคีจะจับ ตรวจและยึดเรือใดๆในท่าเรือของตนเมื่อมีเหตุผลสมควรเชื่อได้ว่าเรือ นั้นบรรทุกสิ่งของต้องห้ามหรือทำกิจกรรมที่ต้องห้ามเกี่ยวกับเกาหลีเหนือ (**ต้องปฏิบัติตาม**)
- รัฐภาคีจะจับ ตรวจและยึดเรือใดๆในทะเลอาณาเขตของตนที่อยู่ในเขตการปกครองของตน เมื่อมีเหตุผลสมควรเชื่อได้ว่าเรือนั้นบรรทุกสิ่งของต้องห้ามหรือทำกิจกรรมที่ต้องห้ามเกี่ยวกับเกาหลีเหนือ (**ใช้ดุลยพินิจของตน**)

- รัฐภาคีจะตรวจสอบสินค้าบรรทุกที่มาจากหรือไปยังเกาหลีเหนือที่ซื้อขายหรืออำนวยความสะดวกโดยเกาหลีเหนือหรือบุคคลหรือนิติบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจหรือที่ขนส่งโดยเรือที่ชักธงเกาหลีเหนือ **(ต้องปฏิบัติตาม)**

การกระทำในทะเลเปิดหรือทะเลอาณาเขต/ท่าเรือ

- รัฐภาคีจะยึดและกักจับสินค้าใดๆที่ห้ามจัดหา ขาย ขนส่งหรือส่งออกโดยมติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่เกี่ยวข้องที่พบในการตรวจ **(ต้องปฏิบัติตาม)**

การลงทะเบียนและความรับผิดชอบอื่นๆของรัฐเจ้าของธง

- รัฐเจ้าของธงจะเพิกถอนทะเบียนและห้ามบริการกำหนดมาตรฐานแก่เรือใดๆที่รัฐเจ้าของธงนั้นมีเหตุผลให้เชื่อได้ว่ามีส่วนร่วมในกิจกรรมหรือขนส่งสิ่งของที่ห้ามโดยมติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่เกี่ยวข้องและเพิกถอนทะเบียนเรือใดๆที่เป็นของดำเนินการหรือควบคุมโดยเกาหลีเหนือ ตลอดจนไม่ขึ้นทะเบียนเรือใดๆที่ถูกเพิกถอนทะเบียนโดยรัฐภาคีหรือผู้ขึ้นทะเบียนอื่นๆตามมติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่เกี่ยวกับเกาหลีเหนือ **(ต้องปฏิบัติตาม)**
- รัฐเจ้าของธงจะเพิกถอนทะเบียนทันทีสำหรับเรือลำใดที่ถูกกำหนดให้เพิกถอนทะเบียนโดยคณะกรรมการ 1718 **(ต้องปฏิบัติตาม)**

อำนาจในการดำเนินมาตรการคว่ำบาตรของรัฐบาลสหรัฐ

โดยที่เกี่ยวข้องกับเป้าหมายของคำแนะนำนี้

กฎหมายสหรัฐกำหนดให้รัฐบาลสหรัฐใช้มาตรการคว่ำบาตรต่อบุคคลใดๆที่พบว่าทำโดยเจตนาทั้งทางตรงและทางอ้อม

- ให้นำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากหรือเครื่องอุปทาน ให้บริการเติมน้ำมันหรืออำนวยความสะดวกการทำธุรกรรมที่สำคัญหรือธุรกรรมต่างๆเพื่อดำเนินการหรือบำรุงรักษาเรือหรืออากาศยานที่ระบุไว้ภายใต้คำสั่งฝ่ายบริหารที่เกี่ยวกับเกาหลีเหนือ²² หรือมติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ²³ หรือที่เป็นของหรือควบคุมโดยบุคคลที่ระบุไว้ภายใต้คำสั่งฝ่ายบริหารที่เกี่ยวกับเกาหลีเหนือ หรือมติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ
- รับประกัน ขึ้นทะเบียน อำนวยความสะดวกในการขึ้นทะเบียนหรือมีประกันหรือการขึ้นทะเบียนของเรือที่เป็นของหรือควบคุมโดยรัฐบาลของเกาหลีเหนือ
- ขายหรือส่งมอบเรือจำนวนมากแก่เกาหลีเหนือ ยกเว้นที่ได้รับอนุมัติโดยคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ
- มีส่วนในกิจกรรมอย่างสำคัญในการเข้าหามา รับประกัน ขึ้นทะเบียน อำนวยความสะดวกในการขึ้นทะเบียนหรือมีประกันหรือขึ้นทะเบียนของเรือที่เป็นของควบคุม บังคับบัญชีหรือมีลูกเรือเป็นชาวเกาหลีเหนือ
- ร่วมในการนำเข้าหรือส่งออกเป็นปริมาณมากจากหรือไปยังเกาหลีเหนือซึ่งถ่านหิน สิ่งทอ อาหารทะเล เหล็ก

²²คำสั่งฝ่ายบริหารที่เกี่ยวกับเกาหลีเหนือได้แก่ คำสั่งที่ 13382, 13466, 13551, 13570, 13687, 13722, และ 13810

สินแร่เหล็กหรือผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมกลั่นหรือน้ำมันดิบมากกว่าปริมาณที่คณะกรรมการความมั่นคงแห่งสหประชาชาติกำหนดให้ และที่สหรัฐเห็นพ้องด้วย

- ร่วมในการนำเข้าสินค้าฟุ่มเฟือยจาก หรือส่งออกหรือส่งออกอีกครั้งหนึ่งไปยังเกาหลีเหนือ

กฎหมายสหรัฐยังกำหนดให้รัฐบาลสหรัฐ

โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังหรือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ

ใช้มาตรการคว่ำบาตรต่อสถาบันการเงินต่างประเทศใดๆ ซึ่งทำโดยเป็นที่ทราบในวันที่หรือหลังวันที่ 18 เมษายน 2020

ให้บริการทางการเงินที่สำคัญแก่บุคคลใดๆ ที่ถูกกำหนดว่าถูกดำเนินมาตรการคว่ำบาตรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเกาหลีเหนือตามคำสั่งของฝ่ายบริหารที่วาดด้วยเกาหลีเหนือ

มติของคณะกรรมการความมั่นคงแห่งสหประชาชาติหรือกฎหมายเสริมการคว่ำบาตรและนโยบายเกี่ยวกับเกาหลีเหนือ ตามที่แก้ไขเพิ่มเติม

มาตรการคว่ำบาตรเหล่านี้อาจรวมการสกัดกั้นหรือจำกัดบัญชีสัญญาหรือบัญชีการชำระหนี้

นอกจากนั้น รัฐบาลสหรัฐยังมุ่งอย่างแข็งขันที่จะระบุกำหนดบุคคลใดๆ ที่ได้ส่งออกหรือนำเข้าสินค้า บริการ หรือเทคโนโลยีจำนวนมากจากหรือสู่เกาหลีเหนืออย่างน้อยหนึ่งครั้ง

ตลอดจนบุคคลใดๆ ที่ดำเนินงานในอุตสาหกรรมบางประเภทของเกาหลีเหนือ รวมทั้งการขนส่ง เหมืองแร่ พลังงานและบริการการเงิน

อำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้มาตรการคว่ำบาตรของสหประชาชาติ

คณะกรรมการความมั่นคงแห่งสหประชาชาติหรือคณะกรรมการ 1718

อาจกำหนดให้ดำเนินมาตรการคว่ำบาตรโดยเฉพาะเจาะจง (ระงับการเคลื่อนย้ายสินทรัพย์ และห้ามการเดินทางสำหรับบุคคล) ต่อบุคคลหรือนิติบุคคลใดๆ ที่ให้การสนับสนุนแก่

รวมทั้งด้วยวิธีที่ผิดกฎหมาย กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับนิวเคลียร์ของเกาหลีเหนือ

อาวุธสังหารมวลชนที่เกี่ยวข้องอื่นๆ และโครงการขีปนาวุธที่เกี่ยวข้อง

หรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมอื่นๆ ที่มีมติของคณะกรรมการความมั่นคงแห่งสหประชาชาติห้าม

คณะกรรมการ 1718

ยังสามารถระบุเรือใดๆ ที่มีข้อมูลว่าเรือลำนั้นทำหรือเคยทำกิจกรรมที่มีมติของคณะกรรมการความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่เกี่ยวข้องห้าม ตัวอย่างเช่น ตามที่ได้รับมอบอำนาจตามย่อหน้าที่ 12

ของมติคณะกรรมการความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่ 2321 (2016) คณะกรรมการ 1718

อาจจะระบุเรือที่ทำกิจกรรมที่ต้องห้ามบางอย่าง ส่งผลให้รัฐภาคีทำการต่อไปนี้บางข้อหรือทุกข้อคือ

(ก) ยกเลิกธง (ข) สั่งให้เข้าเทียบท่าที่กำหนดให้เพื่อตรวจสอบและดำเนินการต่อไป (ค)

ห้ามเข้าเทียบท่าเรือทั่วโลก และ/หรือ (ง)อายัดสินทรัพย์

นอกจากนั้น

เมื่อรัฐภาคีมีข้อมูลเกี่ยวกับเรือที่อยู่ในทะเลเปิดที่มีเหตุผลให้เชื่อได้ว่าสินค้าบนเรือเหล่านั้นมีสินค้าที่ให้ ขาย

ส่งผ่านหรือส่งออกที่ห้ามโดยมติของคณะกรรมการความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่เกี่ยวข้อง

และเรือหรือประเทศเจ้าของธงไม่ให้ความร่วมมือ คณะกรรมการ 1718

สามารถดำเนินการได้หลายอย่างด้วยกัน

ถ้ารัฐที่เป็นเจ้าของธงของเรือลำนั้นไม่ยินยอมให้ตรวจสอบในทะเลเปิดหรือให้เรือเข้าไปยังท่าเรือที่เหมาะสมและสะดวกเพื่อตรวจสอบตามที่กำหนด

หรือถ้าเรือลำนั้นปฏิเสธไม่ทำตามคำสั่งของรัฐเจ้าของธงให้ยินยอมให้ตรวจสอบในทะเลเปิดหรือเข้าไปยังท่าเรือดังกล่าว ในกรณีนี้ คณะกรรมาธิการ 1718 อาจกำหนดให้ยึดเรือลำนั้นและดำเนินมาตรการอื่นๆตามที่อนุมัติในย่อหน้าที่ 12 ของมติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่ 2321 นอกจากนี้ เมื่อคณะกรรมาธิการ 1718 กำหนด รัฐเจ้าของธงที่เกี่ยวข้องต้องเพิกถอนทะเบียนของเรือลำนั้นทันที รัฐใดๆที่ไม่ได้รับความร่วมมือจากรัฐเจ้าของธงเรือที่สงสัยว่าบรรทุกสินค้าผิดกฎหมายในทะเลเปิดต้องทำรายงานเสนอต่อคณะกรรมาธิการ 1718 ทันที โดยระบุรายละเอียดเหตุการณ์ เรือ รัฐเจ้าของธง โดยคณะกรรมาธิการ 1718 จะตีพิมพ์บนเว็บไซต์ของตนเป็นประจำ

การปฏิบัติที่เป็นการหลอกลวง

การส่งออกถ่านหินและทราย

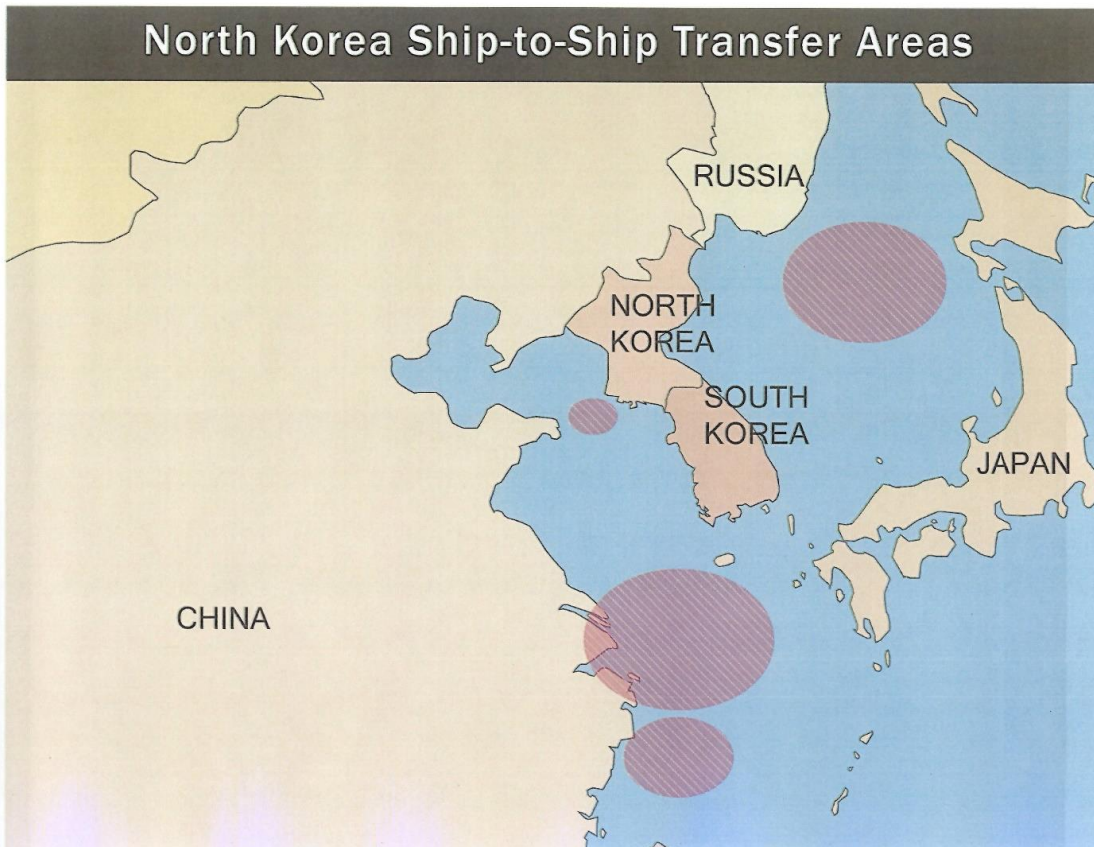
ถ่านหิน – ตามรายงานของคณะผู้เชี่ยวชาญเกาหลีเหนือขององค์การสหประชาชาติฉบับปี 2020 เกาหลีเหนือส่งออกถ่านหินประมาณ 3.7 ล้านเมตริกตันระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนสิงหาคม 2019 โดยมากในและรอบๆบริเวณท่าเรือ Ningbo-ซูซาน การส่งออกเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นการส่งมอบจากเรือสู่เรือจากเรือที่ชักธงเกาหลีเหนือไปยังเรือบรรทุกท้องแบนในเขตน่านน้ำทะเลของจีน เรือบรรทุกท้องแบนที่เคลื่อนที่ได้ด้วยตนเอง เป็นวิธีใหญ่ที่สุดเป็นอันดับที่สองในการส่งออกถ่านหินของเกาหลีเหนือ คาดว่าส่งไปยังประเทศจีน ซึ่งรวมทั้งการส่งมอบโดยตรงจากเกาหลีเหนือไปยังท่าเรือสามแห่งในอ่าวหางโจว ประเทศจีน

ทราย - อย่างน้อยที่สุดตั้งแต่เดือนเมษายน 2019 เรือบรรทุกท้องแบนที่ขับเคลื่อนด้วยตัวเองและเรือบรรทุกสินค้าอื่นๆที่ไม่ได้ชักธงเกาหลีเหนือได้ขนทรายจากหรือใกล้เฮจู (มณฑลหวังเฮ) และชินจาง (มณฑลฮัมยงใต้) เพื่อส่งออกไปยังประเทศจีน

การนำเข้าน้ำมันปิโตรเลียมกลั่น

มติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่ 2397 จำกัดการนำเข้าน้ำมันปิโตรเลียมกลั่นสำหรับเกาหลีเหนือได้มากที่สุดที่ 500,000 บาร์เรลต่อปีปฏิทิน จากเดือนมกราคม 2019 ถึงเดือนตุลาคม 2019 ท่าเรือของเกาหลีเหนือได้รับเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมกลั่นอย่างน้อย 221 ครั้ง รวมทั้งอย่างน้อย 157 ครั้งจากการขนถ่ายจากเรือสู่เรือที่ผิดกฎหมายกับเรือของเกาหลีเหนือ ถ้าเรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้บรรทุกเต็มพิกัดเมื่อมาส่งเกาหลีเหนือจะนำเข้าน้ำมันถึง 3.89 ล้านบาร์เรลจากการขนส่งเหล่านี้เท่านั้น หรือมากกว่าเจ็ดเท่าครึ่งของปริมาณน้ำมันปิโตรเลียมกลั่นที่มติคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่ 2397 อนุญาต

บริเวณที่เกาหลีเหนือส่งถ่ายสินค้าจากเรือสู่เรือ



การซื้อเรือเก่า

ตามรายงานสุดท้ายของคณะผู้เชี่ยวชาญเกาหลีเหนือขององค์การสหประชาชาติ ประจำปี 2020 เกาหลีเหนือซื้อเรือเก่าที่กำลังจะนำไปทิ้งเป็นเศษโลหะและรวมเรือเหล่านั้นเข้ากับกองเรือเพื่อขนส่งถ่านหินและสินค้าอื่นๆของตน

การใช้เรือบรรทุกทองคำแท่งที่ไม่ใช่สำหรับเดินทะเล

ตามรายงานสุดท้ายของคณะผู้เชี่ยวชาญเกาหลีเหนือขององค์การสหประชาชาติ ประจำปี 2020 เกาหลีเหนือบางครั้งใช้เรือบรรทุกทองคำแท่งที่ไม่ใช่สำหรับเดินทะเลที่ไม่มีการส่งสัญญาณตามระบบ AIS เพื่อขนส่งสินค้าของเกาหลีเหนือไปยังประเทศจีนอย่างผิดกฎหมาย เรือบรรทุกทองคำแท่งเหล่านี้อาจไม่ปลอดภัยในการเดินเรือในทะเลเปิด

สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมและลักษณะของเทคนิคการหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรที่ทราบ โปรดดูที่เอกสารหลัก "Sanctions Advisory for Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities," ถึง "Annex A: Additional Guidance and Information to Assist Sanctions Compliance Efforts in the Maritime Industry" สำหรับมาตรการสอบทานที่ดีเพื่อตอบโต้การหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรในอุตสาหกรรมทางทะเล และที่ "[A Framework for OFAC Compliance Commitments](#)," ซึ่งเป็นเอกสารที่สำนักงาน OFAC จัดทำที่มีคำแนะนำที่ดีต่อวงการอุตสาหกรรมในเรื่องการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตร

อิหร่าน

ส่วนนี้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรโดยสหรัฐต่ออิหร่านที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมทางทะเล รวมทั้งรายการไม่ทั้งหมดของเหตุผลที่บุคคลจะถูกดำเนินมาตรการคว่ำบาตรโดยรัฐบาลสหรัฐ โดยรวมกับเอกสารอื่นๆในคำแนะนำเรื่องทางทะเลทั่วโลกฉบับนี้

เอกสารภาคผนวกนี้ปรับปรุงและขยายคำแนะนำเรื่องการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับอิหร่านที่สำนักงานควบคุมสินทรัพย์ของต่างประเทศ (OFAC) ของกระทรวงการคลังสหรัฐออกเมื่อวันที่ 4 กันยายน 2019 ข้อมูลนี้ทันต่อเหตุการณ์ในวันที่ออกคำแนะนำนี้ แต่ฝ่ายต่างๆควรตรวจเว็บไซต์ของสำนักงาน OFAC สำหรับข้อมูลโดยละเอียดสมบูรณ์เกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรอิหร่าน²⁴ สำนักงาน OFAC อาจออกคำแนะนำเพิ่มเติมภายหลัง รวมทั้งที่เกี่ยวข้องกับรายชื่อเรือที่มีอยู่ในคำแนะนำฉบับก่อนๆ สำนักงาน OFAC มีรายชื่อที่กว้างขวางครอบคลุมที่สามารถค้นหาได้ของบุคคลที่ถูกคว่ำบาตร และเรือที่ระบุว่าเป็นทรัพย์สินที่ถูกสกัดกั้นอยู่ในรายการ List of Specially Designated Nationals and Persons (รายการ SDN)²⁵

ข้อห้ามของสหรัฐเกี่ยวกับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอิหร่าน

สำนักงาน OFAC

บริหารและบังคับใช้มาตรการคว่ำบาตรที่ครอบคลุมและโครงการปิดห้ามของรัฐบาลต่ออิหร่านตามกฎหมายการทำธุรกรรมและมาตรการคว่ำบาตรอิหร่านที่ 31 C.F.R. ส่วนที่ 560 (Iranian Transactions and Sanctions Regulations, 31 C.F.R. part 560 -- ITSR).

กฎหมายการทำธุรกรรมและมาตรการคว่ำบาตรอิหร่าน หรือกฎหมาย ITSR

นี้ห้ามการทำธุรกรรมทั้งทางตรงและทางอ้อมกับอิหร่านหรือรัฐบาลอิหร่านโดยประชาชนสหรัฐหรือนิติบุคคลของหรือที่ควบคุมโดยสหรัฐหรือนิติบุคคลต่างชาติหรือภายในสหรัฐ

เว้นแต่จะได้รับการยกเว้นโดยสำนักงาน OFAC หรือยกเว้นตามกฎหมาย นอกจากนี้ กฎหมาย ITSR ห้ามไม่ให้รัฐบาลอิหร่านครอบครองสินทรัพย์ หรือมีผลประโยชน์ในสินทรัพย์ที่อยู่ในสหรัฐ เข้ามาในสหรัฐหลังจากนั้น

หรือที่อยู่ในความครอบครองหรือควบคุมโดยประชาชนสหรัฐในปัจจุบันหรือหลังจากนั้น

ตามที่ระบุไว้ในวรรคที่ 560.304 ของกฎหมาย ITSR

รวมทั้งนิติบุคคลใดๆที่เป็นของหรือควบคุมโดยรัฐบาลอิหร่าน นอกจากนี้

ถ้าไม่มีการยกเว้นที่สมควร หรือการอนุมัติจากสำนักงาน OFAC ยังห้ามมิให้บุคคลต่างชาติ

รวมทั้งสถาบันการเงินต่างชาติทำธุรกรรมกับ หรือโดยผ่านสหรัฐ โดยเป็นการละเมิดข้อห้ามเหล่านี้

รวมทั้งการทำธุรกรรมผ่านบัญชีสัญญา กับหรือแทนสถาบันการเงินของอิหร่าน

บุคคลอื่นที่อยู่ในอิหร่าน หรือที่ผลประโยชน์ของบริการเหล่านั้นได้รับในอิหร่าน

อำนาจในการดำเนินมาตรการคว่ำบาตรของรัฐบาลสหรัฐ

นอกจากนั้น บุคคลที่มีเชื้อชาติสหรัฐ -- รวมทั้งสถาบันการเงินต่างชาติ --

จะเสี่ยงต่อการถูกดำเนินมาตรการคว่ำบาตรถ้าอำนวยความสะดวกอย่างสำคัญโดยเจตนาเพื่อให้การสนับสนุนอย่างมีนัยยะบางอย่างแก่บุคคลของอิหร่านที่อยู่ในรายการ SDN

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

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

เช่นบริษัทน้ำมันแห่งชาติของอิหร่าน (National Iranian Oil Company -- NIOC) บริษัทเรือบรรทุกน้ำมันของอิหร่าน (the National Iranian Tanker Company -- NITC) และบริษัทเรือขนส่งของสาธารณรัฐอิสลามอิหร่าน (Islamic Republic of Iran Shipping Lines -- IRISL) โดยยกเว้นสถาบันรับฝากเงินของอิหร่านที่ไม่ได้อยู่ในรายชื่อ²⁶ โดยทั่วไปแล้วอำนาจเหล่านี้อาจขึ้นอยู่กับข้อยกเว้นและการอนุญาตบางอย่าง รวมทั้ง (1) ยกเว้นการส่งออกอาหาร ยา อุปกรณ์แพทย์และผลิตภัณฑ์เกษตรกรรมไปยังอิหร่าน (2) ยกเว้นสำหรับความช่วยเหลือในการบูรณะและพัฒนาเศรษฐกิจอัมฟกานิสถาน แม้ว่าจะมีข้อยกเว้นและอนุญาต การทำธุรกรรมบางประเภทที่เกี่ยวข้องกับกองกำลังพิทักษ์การปฏิวัติอิสลามของอิหร่าน (Islamic Revolutionary Guard Corps -- IRGC) หรือบุคคลอื่นใดที่ระบุว่ามีส่วนร่วมในการสนับสนุนการก่อการร้ายระหว่างประเทศของอิหร่านหรือการแพร่กระจายอาวุธสังหารมวลชนหรือวิธีการจัดส่งอาวุธเหล่านั้นอาจอยู่ในข่ายถูกดำเนินมาตรการคว่ำบาตรโดยสหรัฐ

ปิโตรเลียม ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี

ในวันที่หรือหลังจากวันที่ 5 พฤศจิกายน 2018 บุคคลที่เจตนาทำธุรกรรมอย่างสำคัญเพื่อซื้อ ได้มาขาย ขนส่งหรือโฆษณาขายน้ำมันปิโตรเลียม ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม (เช่นน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยาน น้ำมันเครื่องบิน น้ำมันเชื้อเพลิงกลั่น) หรือผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีจากอิหร่าน และบุคคลโดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับเรือที่ขนส่งน้ำมันดิบของอิหร่าน จะเสี่ยงต่อการถูกลงโทษคว่ำบาตรตามกฎหมายสหรัฐว่าด้วยการคว่ำบาตรที่เกี่ยวข้องกับอิหร่าน ยกเว้นในกรณีที่ได้รับอนุญาตหรือมีข้อยกเว้น²⁷ ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับคำจำกัดความของปิโตรเลียม ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีได้ในส่วนที่ 16 ของคำสั่งของฝ่ายบริหาร 13846

โลหะและภาคอื่นๆที่ระบบเพิ่มเติมของเศรษฐกิจของอิหร่าน

ผู้ที่ดำเนินงานในภาคอุตสาหกรรมเหล็ก เหล็กกล้า อลูมิเนียมหรือทองแดงของอิหร่าน หรือผู้ที่เจตนาขาย จัดส่งหรือส่งผ่านเป็นปริมาณมากซึ่งสินค้าหรือบริการที่สำคัญให้อิหร่านเพื่อใช้ในภาคเหล่านั้น หรือสำหรับการซื้อ จัดหา ขายหรือขนส่งหรือวางขายในท้องตลาดซึ่งเหล็ก เหล็กกล้า อลูมิเนียมหรือทองแดงจากอิหร่าน เสี่ยงต่อมาตรการคว่ำบาตรตามคำสั่งของฝ่ายบริหารที่ 13871 เว้นแต่จะได้รับยกเว้นหรืออนุมัติ ในทำนองเดียวกัน บุคคลที่เจตนาขาย จัดส่งหรือส่งผ่าน โดยทางตรงหรือทางอ้อมจากหรือไปยังอิหร่านซึ่งโลหะมีค่าหรือสิ่งของบางชนิด รวมทั้งถ่านหิน กราไฟท์ หรือโลหะดิบหรือกึ่งแปรรูปสำเร็จเช่นอลูมิเนียมหรือเหล็กกล้า เสี่ยงต่อการถูกลงโทษคว่ำบาตรถ้าโลหะหรือสิ่งของนั้นมีเพื่อการใช้ในขั้นท้ายสุดหรือผู้ใช้ในขั้นท้ายสุดบางประเภท²⁸ นอกจากนี้บุคคลผู้ดำเนินการในภาคการก่อสร้าง เหมือนแร่ การผลิตและสิ่งทอของเศรษฐกิจอิหร่าน หรือผู้ที่เจตนาทำธุรกรรมขนาดใหญ่เพื่อขาย

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

²⁷ ดูคำสั่งของฝ่ายบริหาร 13846, §§ 2 และ 3; กฎหมายว่าด้วยการคว่ำบาตรอิหร่าน, § 5(a)(7) และ (7) .

²⁸ ดูตัวอย่างเช่น IFCA § 1245.

จัดส่งหรือส่งผ่านจากหรือไปยังอิหร่านสินค้าหรือบริการปริมาณมากเพื่อใช้ในภาคอุตสาหกรรมเหล่านี้นั้นเสี่ยงต่อมาตรการคว่ำบาตรตามคำสั่งของฝ่ายบริหารที่ 13902 เว้นแต่จะได้รับยกเว้นหรืออนุมัติ

แนะนำให้อุตสาหกรรมทางทะเลทบตามกฎระเบียบ Iranian Sector and Human Rights Abuses Sanctions Regulations, 31 C.F.R. ส่วนที่ 562 และคำแนะนำของสำนักงาน OFAC ที่อยู่บนเว็บไซต์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภาคอุตสาหกรรมเหล็ก เหล็กกล้า อลูมิเนียม ทองแดง การก่อสร้างเหมืองแร่

การผลิตและสิ่งทอของอิหร่านเพื่อให้ได้คำแนะนำเพิ่มเติมของขบชายของอำนาจใหม่ๆเหล่านี้ให้สังเกตว่าช่วงกิจกรรมที่กำลังหมดลงตามที่อธิบายไว้ในคำสั่งของฝ่ายบริหารที่ 13871 หมดอายุในวันที่ 6 สิงหาคม 2019

ช่วงกิจกรรมที่กำลังหมดลงตามที่อธิบายไว้ในคำสั่งของฝ่ายบริหารที่ 13902 หมดอายุในวันที่ 9 เมษายน 2020

ความล้มเหลวในการยุติการกระทำที่อยู่ในกรอบมาตรการคว่ำบาตรที่เกี่ยวข้องกับภาคเหล่านี้ในช่วงเวลาที่กำลังหมดลงอาจส่งผลให้ถูกดำเนินมาตรการคว่ำบาตรยกเว้นในกรณีที่ได้รับการยกเว้นหรืออนุมัติ

การให้บริการแก่เรือ

บุคคลเสี่ยงต่อการถูกดำเนินมาตรการคว่ำบาตรถ้าเจตนาให้บริการเติมน้ำมันแก่เรือของอิหร่านหรือเรือที่ไม่ใช่ของอิหร่านที่ขนส่งสินค้า รวมทั้งน้ำมันปิโตรเลียมหรือผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมจากอิหร่านสำหรับบุคคลอิหร่านที่อยู่ในรายชื่อ SDN ยกเว้นที่ได้รับการยกเว้นหรืออนุมัติ นอกจากนี้บุคคลอาจเสี่ยงต่อการคว่ำบาตรถ้าเจตนาให้บริการค้าประกัน

ให้ประกันหรือรับประกันต่อแก่หรือสำหรับบุคคลอิหร่านที่อยู่ในรายชื่อ SDN List รวมทั้ง IRISL, NIOC, NITC หรือแก่หรือสำหรับผู้ใดเพื่อหรือเพื่อประโยชน์ของกิจกรรมใดๆในภาคพลังงาน การขนส่งหรือการต่อเรือของอิหร่าน ซึ่งสหรัฐมีมาตรการคว่ำบาตรบางประการ นอกจากนี้จะมีการยกเว้นหรืออนุญาต²⁹ กรณีที่สวนคำถามที่ถามบ่อยครั้งบนเว็บไซต์ของสำนักงาน OFAC สำหรับคำแนะนำเพิ่มเติม

การขนส่งสินค้าทางเรือที่เป็นการหลอกลวง

ในขณะที่ประชาคมทั่วโลกเพิ่มแรงกดดันมากขึ้นต่อระบอบการปกครองของอิหร่าน บุคคลบางคนที่เกี่ยวข้องในวงการอุตสาหกรรมขนส่งน้ำมันปิโตรเลียมยังคงใช้วิธีการหลอกลวงเพื่ออำนวยความสะดวกให้อิหร่านดำเนินธุรกิจ

ตามหลักฐานที่กระทรวงการคลังสหรัฐระบุและการกระทำที่ผู้ร่วมงานทั่วโลกดำเนินการ ผู้มีบทบาทหลายฝ่าย เช่นกองกำลังพิทักษ์การปฏิวัติของอิหร่าน (IRGC-QF) ยังคงพยายามหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรของสหรัฐโดยการบิดเบือนให้สับสนถึงที่มา จุดหมายปลายทางและผู้รับการขนส่งน้ำมัน

ให้สังเกตว่าการใช้วิธีหลอกลวงเช่นนั้นไม่ใช่ลักษณะเฉพาะสำหรับอิหร่านหรือต่ออุตสาหกรรมน้ำมันปิโตรเลียมของอิหร่านเท่านั้น

สำหรับลักษณะของเทคนิคการหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรที่ทราบ โปรดดูที่เอกสารหลัก "Sanctions Advisory for Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities," ถึง "Annex A: Additional Guidance and Information to Assist Sanctions

²⁹ ดูตัวอย่างเช่น IFCA § 1246

Compliance Efforts in the Maritime Industry” สำหรับมาตรการสอบทานที่ดี เพื่อตอบโต้การหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรในอุตสาหกรรมการขนส่ง และที่ [“A Framework for OFAC Compliance Commitments,”](#) ซึ่งเป็นเอกสารที่สำนักงาน OFAC จัดทำที่ให้แนวทางโดยรวมที่ดีแก่อุตสาหกรรมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตร

ซีเรีย

ส่วนนี้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรโดยสหรัฐต่อซีเรียที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมทางทะเล รวมทั้งรายการไม่ทั้งหมดของเหตุผลที่บุคคลจะถูกดำเนินมาตรการคว่ำบาตรโดยรัฐบาลสหรัฐ โดยรวมกับเอกสารอื่นๆในคำแนะนำเรื่องทางทะเลทั่วโลกฉบับนี้

เอกสารภาคผนวกนี้ปรับปรุงและขยายคำแนะนำเรื่องการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับซีเรียที่สำนักงานควบคุมสินทรัพย์ของต่างประเทศ (OFAC) ของกระทรวงการคลังสหรัฐออกเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2018 และวันที่ 25 มีนาคม 2019 ข้อมูลนี้ทันต่อเหตุการณ์ในวันนี้ออกคำแนะนำนี้ แต่ฝ่ายต่างๆควรตรวจเว็บไซต์ของสำนักงาน

OFAC สำหรับข้อมูลโดยละเอียดสมบูรณ์เกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรซีเรีย สำนักงาน OFAC อาจออกคำแนะนำเพิ่มเติมภายหลัง รวมทั้งที่เกี่ยวข้องกับรายชื่อเรือที่มีอยู่ในคำแนะนำฉบับก่อนๆ สำนักงาน OFAC มีรายชื่อที่กว้างขวางครอบคลุมที่สามารถค้นหาได้ของบุคคลที่ถูกคว่ำบาตร และเรือที่ระบุว่าเป็นทรัพย์สินที่ถูกสกัดกั้นอยู่ในรายการ *List of Specially Designated Nationals and Persons* (รายการ SDN)

การกระทำเกี่ยวกับซีเรียที่ห้ามโดยสหรัฐ

โดยทั่วไป

สหรัฐห้ามการทำธุรกรรมโดยบุคคลของสหรัฐหรือที่อยู่ภายในสหรัฐที่เกี่ยวข้องกับรัฐบาลซีเรียทั้งทางตรงและทางอ้อม หรือนิติบุคคลอื่นที่ถูกคว่ำบาตรตามกฎหมายการคว่ำบาตรซีเรีย ส่วนที่ 542 (the Syrian Sanctions Regulations, 31 C.F.R. Part 542) คำว่ารัฐบาลซีเรีย รวมถึง (ก) รัฐและรัฐบาลของสาธารณรัฐอาหรับซีเรีย และหน่วยงานการเมือง หน่วยงาน หรือหน่วยงานใดๆ ที่เป็นเครื่องมือของ รวมทั้งธนาคารกลางของซีเรีย (ข) นิติบุคคลใดๆที่เป็นของ หรือควบคุมโดยทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยองค์กรใดๆ ตามที่ระบุข้างต้น รวมทั้งบริษัท หุ้นส่วน สมาคมหรือนิติบุคคลอื่นใดที่รัฐบาลซีเรียเป็นเจ้าของอยู่ 50 เปอร์เซ็นต์หรือมากกว่านั้น หรือมีผลประโยชน์ควบคุมและนิติบุคคลใดๆที่ควบคุมโดยวิธีอื่นโดยรัฐบาลนั้น (ค) บุคคลใดๆที่ หรือเคยกระทำหรือประสงค์จะกระทำ ทางตรงหรือทางอ้อมสำหรับหรือโดยเป็นตัวแทนขององค์กรใดๆ ตามที่ระบุข้างต้น และ (ง) บุคคลหนึ่งใดที่สำนักงาน OFAC กำหนดให้รวมอยู่ในข้อ (ก) ถึง (ค)

สหรัฐยังห้ามการนำเข้าน้ำมันปิโตรเลียมหรือผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่มีต้นกำเนิดจากซีเรียเข้าสู่สหรัฐ และการดำเนินธุรกรรมใดๆด้าน หรือเกี่ยวข้องกับน้ำมันปิโตรเลียมหรือผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่มีต้นกำเนิดจากซีเรียโดยบุคคลของสหรัฐหรือการอำนวยความสะดวกต่อการกระทำนั้น ตามคำสั่งของฝ่ายบริหาร 13582

นอกจากนั้น

สหรัฐเข้าใจว่าจากสภาพการณ์ที่สลับซับซ้อนและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในซีเรียทำให้มีผู้ทำผิดกฎหมายอื่นปฏิบัติงานในภาคการขนส่งทางทะเล

จึงรวมบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้ายและกิจกรรมผิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอิหร่านหรือรัสเซียด้วย

30

³⁰ ดูข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อห้ามของสำนักงาน OFAC ที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการก่อการร้าย อิหร่าน หรือรัสเซียที่ <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Pages/default.aspx>

ความเสี่ยงต่อมาตรการคว่ำบาตรและอำนาจของรัฐบาลสหรัฐเรื่องการคว่ำบาตรที่เกี่ยวข้องกับซีเรีย

กฎหมายของสหรัฐอนุญาตให้บังคับดำเนินมาตรการคว่ำบาตรต่อบุคคลต่างชาติที่ถูกระบุว่าเจตนาให้ความช่วยเหลือที่สำคัญด้านการเงิน อุปกรณ์หรือเทคโนโลยีต่อหรือเจตนาช่วยในการดำเนินธุรกรรมที่สำคัญกับรัฐบาลซีเรีย หรือเจตนาขายหรือให้สินค้า บริการ เทคโนโลยี ข้อมูล หรือการสนับสนุนอื่นๆ ในปริมาณสำคัญที่ช่วยอย่างมากในการบำรุงรักษาหรือขยายการผลิตแก๊ซธรรมชาติ น้ำมันปิโตรเลียมหรือผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมภายในประเทศของรัฐบาลซีเรีย ซึ่งอาจรวมถึงนิติบุคคลหรือบุคคลที่ส่งมอบหรือให้เงินทุนอุดหนุนการส่งน้ำมันปิโตรเลียมไปยังรัฐบาลซีเรียหรือหน่วยงานที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ อย่างเช่นหน่วยงานที่สหรัฐระบุ คือบริษัท Syrian Company for Oil Transport หรือ Banias Refinery Company

การขนส่งสินค้าทางเรือที่เป็นการหลอกลวง

สหรัฐมุ่งมั่นที่จะทำให้รัฐบาลของซีเรีย รัฐบาลของบาชาร์ อัล-อัสซาด และผู้ที่ยังคงสนับสนุนเขาเหล่านั้น รับผิดชอบต่อความโหดร้ายของตนและการสังหารพลเรือนซีเรีย โดยนัยนี้

ห่วงโซ่อุปทานและการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเลียมสร้างความเสี่ยงอย่างสำคัญต่อมาตรการคว่ำบาตรสำหรับผู้ที่อยู่ในอุตสาหกรรมทางทะเล ประเทศเช่นอิหร่านและรัสเซียได้มีส่วนร่วมในการส่งน้ำมันปิโตรเลียมและสินค้าอื่นๆ แก่รัฐบาลซีเรีย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมนี้ ในเดือนกันยายน 2019 สำนักงาน OFAC ได้คว่ำบาตรบริษัท Maritime Assistance LLC

และบุคคลสามคนจากการช่วยอำนวยความสะดวกเพื่อขายและส่งมอบน้ำมันเครื่องบินไอพ่นต่อกองกำลังของรัสเซียที่ปฏิบัติการอยู่ในเมืองบาเนียสของซีเรีย ในอีกกรณีหนึ่ง ในเดือนพฤศจิกายน 2018 สำนักงาน OFAC ได้คว่ำบาตรนิติบุคคลทั้งในภาครัฐบาลและภาคเอกชนของอิหร่านและรัสเซียที่มีส่วนเกี่ยวข้องในแผนการจัดหาน้ำมันจากอิหร่านให้ซีเรีย

แผนการนี้ใช้วิธีจัดการจ่ายเงินทดแทนโดยที่การขายและนำส่งน้ำมันอิหร่านไปยังซีเรียทำเงินหลายร้อยดอลลาร์ให้แก่กลุ่มตัวแทนของอิหร่าน รวมทั้งกลุ่มฮิซบอล्लाห์ ฮามาสและกองกำลัง IRGC-QF

สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมและลักษณะของเทคนิคการหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรที่ทราบ โปรดดูที่เอกสารหลัก "Sanctions Advisory for Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities," ถึง "Annex A: Additional Guidance and Information to Assist Sanctions Compliance Efforts in the Maritime Industry"

สำหรับมาตรการสอบทานที่ดี

เพื่อตอบโต้การหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรในอุตสาหกรรมการขนส่ง และที่ "[A Framework for OFAC Compliance Commitments](#)," ซึ่งเป็นเอกสารที่สำนักงาน OFAC จัดทำที่ให้แนวทางโดยรวมที่ดีแก่อุตสาหกรรมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตร