



**Bộ Tài chính**



**Bộ Ngoại Giao**



**Tuần duyên Hoa Kỳ**

**Tư vấn Chế tài cho Công nghiệp Hàng hải, Ngành Năng lượng và Kim loại  
và các Cộng đồng Liên quan**

**Ban hành: Ngày 14 tháng 5 năm 2020**

**Tiêu đề: Hướng dẫn Xử lý các Hành vi Vận chuyển Bất hợp pháp và Trốn tránh các Biện pháp Chế tài**

Bộ Ngoại giao Hoa Kỳ, Văn phòng Kiểm soát Tài sản Nước ngoài (OFAC) của Bộ Tài chính Hoa Kỳ và Tuần duyên Hoa Kỳ ban hành bản tư vấn này để cung cấp cho những người tham gia hoặc liên quan tới giao thương trong công nghiệp hàng hải và các ngành năng lượng và kim loại thêm các thông tin và công cụ để đối phó với các xu hướng hiện thời và mới nổi, liên quan đến vận chuyển bất hợp pháp và trốn tránh các biện pháp chế tài. Bản tư vấn này phản ánh cam kết của chính phủ Hoa Kỳ trong việc hợp tác với lĩnh vực tư nhân để ngăn chặn việc trốn tránh biện pháp chế tài, buôn lậu, hoạt động tội phạm, tạo điều kiện cho các hoạt động khủng bố và phổ biến vũ khí hủy diệt hàng loạt (WMD), với trọng tâm là Iran, Bắc Triều Tiên và Syria. Kết hợp với Phụ lục A và B, bản tư vấn này cập nhật và mở rộng các bản tư vấn vận chuyển liên quan đến Bắc Triều Tiên mà OFAC ban hành vào ngày 23 tháng 2 năm 2018 và ngày 21 tháng 3 năm 2019; bản tư vấn vận chuyển liên quan đến Iran mà OFAC ban hành vào ngày 4 tháng 9 năm 2019; và các bản tư vấn vận chuyển liên quan đến Syria mà OFAC ban hành vào ngày 20 tháng 11 năm 2018 và ngày 25 tháng 3 năm 2019. Trong tương lai, OFAC có thể ban hành các cập nhật tiếp theo cho bản tư vấn này, bao gồm các danh sách tàu xuất hiện trong các bản tư vấn vận chuyển trước đây.

Bản tư vấn này thảo luận về các rủi ro bị chế tài và bao gồm thông tin về các hành vi vận chuyển lừa đảo thông thường và các cách tiếp cận chung để hỗ trợ cho việc điều chỉnh thêm các chính sách và thủ tục hoạt động thẩm tra và tuân thủ các biện pháp chế tài. Mục đích chủ yếu là cung cấp hướng dẫn cho các bên sau đây: chủ tàu, nhà quản lý, nhà điều hành, nhà môi giới, người điều khiển tàu, cơ quan đăng ký tàu, nhà điều hành cảng, công ty vận chuyển, người giao nhận vận tải, nhà cung cấp dịch vụ phân loại, thương nhân hàng hóa, công ty bảo hiểm và tổ chức tài chính.<sup>1,2</sup> Bản tư vấn này bao gồm cả thông tin cập nhật về các hành vi lừa đảo được sử dụng để trốn tránh các biện pháp chế tài và chính sách và thủ tục mà các thực thể hoạt động trong các lĩnh vực hàng hải cụ thể được liệt kê ở trên có thể áp dụng như một phần của chương trình tuân thủ các chế tài dựa trên cơ sở rủi ro.

Điều quan trọng là các thực thể trong lĩnh vực tư nhân đánh giá một cách thích hợp các rủi ro bị chế tài của họ và, nếu cần thiết, thực hiện các biện pháp kiểm soát tuân thủ để xử lý bất kỳ lỗ hổng nào được

---

<sup>1</sup> Mặc dù bản tư vấn này chủ yếu xử lý các rủi ro bị chế tài, các tổ chức tài chính Hoa Kỳ cũng cần lưu ý rằng, phù hợp với các điều kiện báo cáo hoạt động đáng ngờ trong 31 CFR Chương X, nếu một tổ chức tài chính biết, nghi ngờ hoặc có lý do để nghi ngờ rằng một giao dịch không có mục đích kinh doanh hợp pháp hoặc rõ ràng hoặc không phải là loại giao dịch mà khách hàng cụ thể thường sẽ tham gia và tổ chức tài chính không thể giải thích hợp lý cho giao dịch này sau khi kiểm tra các dữ kiện có sẵn, bao gồm cả nền tảng và mục đích có thể của giao dịch đó, tổ chức tài chính phải nộp Báo cáo Hoạt động Nghi ngờ (SAR). Xem 31 CFR § § 1020.320, 1021.320, 1022.320, 1023.320, 1024.320, 1025.320, 1026.320, 1029.320 và 1030.320.

<sup>2</sup> Hướng dẫn trong tài liệu này không nhằm mục đích, cũng không nên hiểu là toàn diện hoặc áp đặt các yêu cầu theo luật Hoa Kỳ hoặc xử lý bất kỳ các yêu cầu cụ thể nào theo luật hoặc quy định hiện hành.

xác định trong các chương trình tuân thủ của họ. Điều này đặc biệt quan trọng khi hoạt động gần hoặc trong các khu vực mà họ xác định là có rủi ro cao, có thể bao gồm các khu vực thường được sử dụng cho các hoạt động liên quan đến vận chuyển có khả năng bị chế tài. Hoa Kỳ cũng khuyến khích các thực thể và cá nhân tham gia vào chuỗi cung ứng thương mại trong lĩnh vực năng lượng và kim loại, bao gồm giao thương về dầu thô, dầu tinh chế, hóa dầu, thép, sắt, nhôm, đồng, cát và than đá, nên xem xét bản tư vấn này và thực hiện hành động thích hợp khi thấy cần thiết hoặc phù hợp.

### **Hành vi Vận chuyển Lừa đảo**

Khoảng 90 phần trăm giao thương toàn cầu liên quan đến vận chuyển hàng hải. Các tác nhân xấu liên tục tìm kiếm những cách mới để khai thác chuỗi cung ứng toàn cầu cho lợi ích của họ. Danh sách sau đây, dù không đầy đủ, tóm tắt một số chiến thuật được sử dụng để tạo điều kiện cho thương mại hàng hải có khả năng bị chế tài hoặc bất hợp pháp liên quan đến Iran, Bắc Triều Tiên và Syria. Chúng tôi đề nghị những người thực hiện bất kỳ hoạt động vận chuyển hoặc giao thương nào liên quan đến lĩnh vực hàng hải, tiếp tục cảnh giác với các chiến thuật sau đây để hạn chế rủi ro liên quan đến hoạt động có khả năng bị chế tài hoặc bất hợp pháp và nâng cao sự cảnh giác cần thiết đối với các hàng hóa quá cảnh trong các khu vực được xác định có rủi ro cao.

#### **1) Vô hiệu hóa hoặc Thao túng Hệ thống Nhận dạng Tự động (AIS) trên Tàu**

AIS là một hệ thống bắt buộc quốc tế, phát truyền dữ liệu nhận dạng và điều hướng vị trí của tàu thông qua sóng vô tuyến tần số cao. Công ước Quốc tế về An toàn Cuộc sống trên Biển (SOLAS) *yêu cầu* một số loại tàu nhất định đi trong các hành trình quốc tế phải vận hành AIS mọi lúc với một vài ngoại lệ. Mặc dù đôi khi các vấn đề an toàn có thể đòi hỏi sự vô hiệu hóa một cách hợp pháp việc phát tín hiệu AIS và việc phát truyền yếu kém có thể xảy ra, các tàu tham gia vào các hoạt động bất hợp pháp cũng có thể cố ý vô hiệu hóa bộ chuyển phát AIS của họ hoặc thao túng dữ liệu phát truyền để che giấu chuyển động của họ. Hành vi thao túng dữ liệu AIS, được gọi là “che đậy” (spoofing), giúp tàu phát sóng một tên khác, số Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO)(bảy chữ số duy nhất để nhận dạng tàu), Danh tính Dịch vụ Di động Hàng hải (MMSI) hoặc thông tin nhận dạng khác. Mánh khóe này cũng có thể che giấu cảng tiếp theo của tàu hoặc thông tin khác liên quan đến chuyến đi của nó.

#### **2) Sửa đổi Danh tính của Tàu**

Các tàu chở khách từ 100 Tổng Dung tích (Gross Tonnage - GT) trở lên và các tàu chở hàng từ 300 GT trở lên phải trưng bày tên và số IMO của họ ở vị trí có thể nhìn thấy trên thân tàu hoặc cấu trúc thượng tầng. Số IMO của tàu được xem là vĩnh viễn bất kể sự thay đổi về sở hữu hoặc tên của tàu. Các tàu tham gia vào các hoạt động bất hợp pháp thường sơn phủ tên tàu và số IMO để che giấu danh tính của nó và giả thành tàu khác

#### **3) Làm giả mạo Tài liệu Hàng hóa và Tài liệu Tàu**

Tài liệu vận chuyển đầy đủ và chính xác là rất quan trọng để đảm bảo tất cả các bên tham gia giao dịch hiểu được các thực thể, người nhận, hàng hóa và tàu liên quan đến một lô hàng nhất định. Vận đơn, giấy chứng nhận xuất xứ, hóa đơn, danh sách đóng gói, bảng chứng bảo hiểm và danh sách các cảng cuối cùng là những ví dụ về tài liệu thường đi kèm với giao dịch vận chuyển. Các nhà chức trách đã phát hiện ra rằng những kẻ trốn tránh các biện pháp chế tài đã làm giả mạo tài liệu vận chuyển liên quan đến hóa dầu, dầu, sản phẩm dầu hoặc kim loại (thép, sắt) hoặc cát để che đậy nguồn gốc của chúng. Làm giả mạo một số tài liệu nhất định (bao gồm các tài liệu kiểm soát xuất khẩu và hải quan)

là bất hợp pháp ở hầu hết các quốc gia và những sự bất thường có thể là cơ sở để giữ một lô hàng cho đến khi nội dung của nó được xác thực. Ngoài ra, những người thực hiện giao thông vận tải hoặc thương mại liên quan đến lĩnh vực hàng hải được khuyến khích tiến hành cẩn thận, nếu cần, đối với các tài liệu cho thấy hoặc có dấu hiệu là hàng hóa đến từ một khu vực mà họ xác định là có rủi ro cao để trốn tránh các biện pháp chế tài, bất kể là những nơi xuất phát được cho là có rủi ro thấp.

#### 4) **Chuyển giao hàng từ Tàu sang Tàu (STS)**

Trong khi việc chuyển giao hàng từ Tàu sang Tàu (chuyển hàng giữa các tàu trên biển) có thể được thực hiện với mục đích hợp pháp, chuyển giao hàng STS – nhất là vào ban đêm hoặc tại các khu vực được xác định là có rủi ro cao để trốn tránh các biện pháp chế tài hoặc có hoạt động bất hợp pháp khác - thường được sử dụng để trốn tránh các biện pháp chế tài bằng cách che giấu nguồn gốc hoặc điểm đến của dầu, than và các vật liệu khác được chuyển lên lút.

#### 5) **Những Bất thường trong Hành trình**

Các tác nhân xấu có thể tìm cách che đậy điểm đến cuối hoặc nguồn gốc của hàng hóa hoặc người nhận bằng cách sử dụng tuyến đường gián tiếp, đường vòng đột xuất hoặc quá cảnh hoặc trung chuyển hàng hóa qua nước thứ ba. Mặc dù quá cảnh và trung chuyển là phổ biến trong việc vận chuyển hàng hóa toàn cầu, các thực thể trong lĩnh vực tư nhân, bao gồm các công ty quản lý đăng ký tàu, nhà điều hành cảng, hiệp hội ngành vận tải, chủ tàu, nhà điều hành, và người thuê tàu, thuyền trưởng và các công ty quản lý thuyền viên được khuyến khích xem xét kỹ các tuyến đường và điểm đến ngoài phạm vi hoạt động kinh doanh thông thường, nếu thấy cần.

#### 6) **Cờ giả và Đổi cờ**

Các tác nhân xấu có thể dùng cờ giả cho tàu của họ để che giấu thương mại bất hợp pháp. Họ cũng có thể liên tục đăng ký với cờ quốc gia mới (“đổi cờ”) để tránh bị phát hiện. Chúng tôi đề nghị lĩnh vực tư nhân nên để ý và báo cáo cho các cơ quan có thẩm quyền về bất kỳ trường hợp nào chủ tàu hoặc người quản lý tiếp tục sử dụng cờ của quốc gia sau khi đã bị xóa khỏi sổ đăng ký (ví dụ, bị hủy đăng ký), sự việc một tàu dùng cờ một quốc gia mà không có sự cho phép thích hợp hoặc trường hợp một tàu thay đổi cờ thường xuyên trong một khoảng thời gian ngắn một cách đáng ngờ liên quan tới việc đổi cờ. Các biện pháp cụ thể cho các phần khác nhau của lĩnh vực tư nhân được bao gồm trong hướng dẫn ngành kèm theo báo cáo này trong Phụ lục A.

#### 7) **Sở hữu hoặc Quản lý Phức tạp**

Vận chuyển toàn cầu vốn đã phức tạp và liên quan đến nhiều tương tác với cả các thực thể trong lĩnh vực chính phủ và tư nhân. Các tác nhân xấu tìm cách lợi dụng sự phức tạp này thông qua việc sử dụng các cấu trúc kinh doanh phức tạp, bao gồm cả cấu trúc liên quan đến các công ty “ma” và/hoặc nhiều cấp độ sở hữu và quản lý, để nguy trang cho chủ sở hữu hàng hóa hoặc thương phẩm hưởng lợi cuối cùng để tránh bị chế tài hoặc các biện pháp thực thi khác, trong số những lý do khác nhau. Các tác nhân xấu cũng có thể có hành vi thay đổi sở hữu hoặc quản lý của các công ty hoặc thay đổi Mã Quản lý An toàn Quốc tế (ISM) mà các công ty quản lý sử dụng. Nếu các thực thể lĩnh vực tư nhân không thể xác định một cách hợp lý các bên thật sự có quyền lợi trong một giao dịch, họ có thể phải thực hiện thêm việc xem xét cẩn thận để đảm bảo không bị chế tài hoặc bất hợp pháp.

### **Thực hành Chung để Xác định Hiệu quả sự Trốn tránh các Biện pháp Chế tài**

Khi các tác nhân trong ngành thực hiện các chương trình tuân thủ và hoạt động thẩm tra thích hợp dựa trên các đánh giá rủi ro của họ, chúng tôi khuyến khích họ nên liên tục áp dụng các hành vi kinh doanh để

xử lý các dấu hiệu cảnh báo và các sự bất thường khác có thể cho thấy hành vi bất hợp pháp hoặc có khả năng bị chế tài. Được mô tả chi tiết dưới đây là các thực hành cụ thể có thể giúp xác định hiệu quả hơn việc trốn tránh các biện pháp chế tài tiềm năng. Tuy nhiên, những điều này không nhằm mục đích, cũng không nên được hiểu là toàn diện hoặc áp đặt bất kỳ các yêu cầu cụ thể nào theo luật Hoa Kỳ hoặc giải quyết bất kỳ yêu cầu cụ thể nào theo luật hoặc quy định hiện hành.

## 1) **Thể chế hóa các Chương trình Tuân thủ Chế tài**

Chúng tôi đề nghị rằng, nếu thích hợp, các thực thể trong lĩnh vực tư nhân đánh giá rủi ro bị chế tài của họ, thực hiện các chương trình tuân thủ chế tài và hoạt động thẩm tra, và cung cấp đào tạo và nguồn lực cho nhân viên để thực hiện tốt nhất các chương trình đó. Các thực thể có thể nên giao tiếp với các đối tác, cộng sự, công ty con và chi nhánh của họ để thể hiện sự mong đợi tuân thủ của họ theo cách thức phù hợp với các điều kiện địa phương hiện hành.

Nếu thích hợp, các thực thể trong lĩnh vực tư nhân tiếp tục được khuyến khích trong việc phát triển, thực hiện và tôn trọng các chính sách và thủ tục tuân thủ được chuẩn hóa bằng văn bản, tiêu chuẩn ứng xử và các biện pháp bảo vệ. Các chương trình tuân thủ này có thể ấn định rằng việc tham gia vào các hành vi có khả năng bị chế tài là nguyên nhân chấm dứt ngay lập tức việc kinh doanh hoặc việc làm, hoặc có thể xác định rằng các biện pháp kiểm soát phù hợp đã được áp dụng nhằm giảm thiểu rủi ro tiềm ẩn liên quan đến hoạt động. Hơn nữa, đó là một hành vi tuân thủ tốt nhất mà các nhân viên tiết lộ hành vi bất hợp pháp sẽ được bảo vệ khỏi sự trả thù và một cơ chế báo mật hiện hữu để báo cáo hoạt động nghi ngờ hoặc thật sự bất hợp pháp hoặc hoạt động có khả năng bị chế tài. Trong phạm vi thích hợp, các thực thể trong lĩnh vực tư nhân có thể muốn các chương trình tuân thủ biện pháp chế tài của họ được kiểm toán thường xuyên bởi các bên thứ ba đủ điều kiện như một phương tiện cải tiến liên tục.

Ngoài ra, các chương trình tuân thủ biện pháp chế tài có thể bao gồm việc thông báo với các đối tác, bao gồm nhưng không giới hạn các chủ tàu, người quản lý, người thuê tàu và người điều hành, với kỳ vọng rằng họ có các chính sách tuân thủ phù hợp và đầy đủ để đáp ứng việc đánh giá rủi ro nội bộ của họ. Ngoài việc tự làm như vậy, và khi thích hợp, các thực thể trong lĩnh vực tư nhân được khuyến khích truyền đạt với các đối tác của họ về kỳ vọng rằng họ: 1) thực hiện các hoạt động của mình theo cách phù hợp với các biện pháp chế tài của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc (LHQ), nếu thích hợp; 2) có đủ nguồn lực để đảm bảo các nhân viên của họ thực thi và tuân thủ các chính sách chế tài của chính họ, ví dụ: thuê trực tiếp, nhà thầu và nhân viên; 3) đảm bảo các công ty con và chi nhánh tuân thủ các chính sách liên quan, nếu thích hợp; 4) có các biện pháp kiểm soát liên quan tại chỗ để giám sát AIS; 5) có các biện pháp kiểm soát tại chỗ để sàng lọc và đánh giá việc tải lên hoặc tải xuống hàng hóa ở những khu vực mà họ xác định có rủi ro cao; 6) có các biện pháp kiểm soát để đánh giá tính xác thực của vận đơn, khi cần thiết; và 7) có các biện pháp kiểm soát phù hợp với bản tư vấn này.

## 2) **Thiết lập các Thực hành Tốt nhất và các Điều kiện Hợp đồng của AIS**

Hành động thao túng và gián đoạn AIS có thể cho thấy các hoạt động bất hợp pháp hoặc có khả năng bị chế tài. Các thực thể trong công nghiệp hàng hải có thể muốn xem xét, dựa trên các đánh giá rủi ro cá nhân của họ, nghiên cứu lịch sử tàu để xác định hành động thao túng AIS trước đây và giám sát việc thao túng và vô hiệu hóa AIS khi hàng hóa đang quá cảnh. Khi thích hợp, những người tham gia công nghiệp hàng hải, cơ quan đăng ký tàu và các thực thể trong lĩnh vực tư nhân khác bao gồm các công ty bảo hiểm và tổ chức tài chính thực hiện kinh doanh với chủ tàu, người thuê tàu và nhà quản lý được khuyến khích phát sóng liên tục trong suốt vòng đời của giao dịch, phù hợp với SOLAS, đặc biệt là ở những khu vực được xác định là có rủi ro cao để trốn tránh các biện pháp chế tài.

Công nghiệp tư nhân, bao gồm cả những ngành được đề cập trong Phụ lục A, được khuyến khích điều tra các dấu hiệu và báo cáo về hành động thao túng bộ tiếp sóng của AIS trước khi ký kết hợp đồng mới với các tàu có vấn đề hoặc khi tham gia vào hoạt động kinh doanh tiếp diễn. Các tổ chức tài chính có thể tiếp tục đánh giá hoạt động này theo phương sách dựa trên rủi ro và - khi phù hợp - thực hiện các biện pháp kiểm soát có liên quan cho các khách hàng trong công nghiệp hàng hải của họ, đặc biệt là các công ty sở hữu, điều hành và/hoặc cung cấp dịch vụ cho các tàu hoạt động trong các khu vực được xác định là rủi ro cao để trốn tránh các biện pháp chế tài. Các nhà cung cấp dịch vụ có thể sửa đổi hợp đồng để ghi rằng việc vô hiệu hóa hoặc thao túng AIS vì lý do bất hợp pháp, sẽ là cơ sở để chấm dứt hợp đồng hoặc điều tra, có thể dẫn đến chấm dứt dịch vụ hoặc hợp đồng nếu xác định được hoạt động bất hợp pháp hoặc bị chế tài. Ngoài ra, các bên có thể kết hợp ngôn ngữ hợp đồng để cấm chuyển hàng hóa cho các tàu của khách hàng không phát sóng AIS theo SOLAS hoặc có lịch sử có hành động thao túng AIS hoặc chấm dứt vì lý do bất hợp pháp.

Ngoài ra, các cơ quan dịch vụ giao thông tàu và kiểm soát cảng quốc gia được khuyến khích nhân mạnh điều kiện duy trì phát sóng AIS đối với tàu chở dầu và tàu chở container số lượng lớn đến và rời khỏi khu vực thẩm quyền của họ. Nếu một tàu không thể giải thích lịch sử AIS của nó phù hợp với SOLAS, cơ quan quản lý cảng có thể điều tra hoạt động cơ bản để đảm bảo rằng nó không bị chế tài hoặc bất hợp pháp. Nếu được xác định là bất hợp pháp, chính quyền cảng có thể cấm tàu đó vào cảng của họ hoặc thực hiện các biện pháp thích hợp khác.

### 3) **Giám sát các Tàu trong suốt Vòng đời Giao dịch**

Khi thích hợp và phù hợp với đánh giá rủi ro của họ, chủ tàu, người quản lý và công ty thuê tàu được khuyến khích giám sát liên tục các tàu, kể cả những tàu cho bên thứ ba thuê. Điều này có thể bao gồm bổ sung AIS với Nhận dạng và Theo dõi Tầm xa (LRIT) và nhận tín hiệu LRIT định kỳ theo tần suất được thông báo bởi việc đánh giá rủi ro của thực thể. Chính quyền cảng ở những khu vực có rủi ro cao liên quan đến việc trốn tránh các biện pháp chế tài có thể giám sát các tàu sử dụng LRIT trong khu vực hoạt động của họ như một chiến lược giảm thiểu rủi ro. Chủ tàu và người quản lý có thể nâng cao nhận thức về các hành vi lừa đảo phổ biến với các nhà điều hành tàu thực hiện chuyển giao hàng từ tàu sang tàu STS ở các khu vực được xác định là có rủi ro cao. Trước khi thực hiện sự chuyển giao hàng như vậy, các nhà điều hành tàu có thể nên xác minh tên tàu kia, số IMO và cờ của nó và kiểm tra là họ đang phát sóng AIS. Là một phần của việc xác định các nguy cơ, các tác nhân trong ngành cũng có thể xem xét các tình huống trong đó sự sở hữu tàu được chuyển giao giữa các công ty được kiểm soát bởi cùng một chủ sở hữu và không có mục đích hợp pháp rõ ràng cho việc chuyển giao này.

### 4) **Biết Khách hàng và Đối tác của mình**

Các cơ quan đăng ký tàu, công ty bảo hiểm, tổ chức tài chính, nhà quản lý và người thuê tàu nên tiếp tục tiến hành hoạt động thẩm tra dựa trên rủi ro khi thích hợp. Sự hoạt động thẩm tra này có thể bao gồm duy trì tên, số ID hộ chiếu, (các) địa chỉ, (các) số điện thoại, (các) địa chỉ email và bản sao thể định danh có ảnh của (các) chủ sở hữu hưởng lợi của mỗi khách hàng. Ví dụ: nếu một pháp nhân đang tìm cách đăng ký tàu với một cái cờ hoặc tìm kiếm bảo hiểm hoặc tài trợ cho tàu, mỗi bên có thể yêu cầu tài liệu liên quan đến (các) chủ sở hữu hưởng lợi cuối cùng của tàu và tìm cách kiểm chứng điều này với các tài liệu trên, khi thích hợp và trên cơ sở rủi ro.

### 5) **Hoạt động thẩm tra đối với Chuỗi cung ứng**

Khi thích hợp, các nhà xuất khẩu và thực thể trong chuỗi cung ứng hàng hải được khuyến khích tiến hành hoạt động thẩm tra thích hợp để đảm bảo rằng người nhận và đối tác trong giao dịch không gửi hoặc nhận hàng hóa có thể kích hoạt biện pháp chế tài, như dầu của Iran hoặc than có nguồn gốc từ Bắc Triều Tiên. Họ cũng có thể thực hiện các biện pháp kiểm soát cho phép kiểm tra nguồn gốc và

kiểm tra người nhận đối với các tàu thực hiện chuyến STS, đặc biệt là ở các khu vực có rủi ro cao. Khi cần thiết, họ nên yêu cầu bản sao giấy phép xuất khẩu (nếu thích hợp) và chứng từ vận chuyển chính xác và đầy đủ, bao gồm cả vận đơn xác định nguồn gốc hoặc điểm đến của hàng hóa.

Khi thích hợp, các thực thể hàng hải trong lĩnh vực tư nhân được khuyến khích xem xét các chi tiết của chuyến đi chính, bao gồm tàu, hàng hóa, xuất xứ, điểm đến và các bên tham gia giao dịch. Đặc biệt, và phù hợp với đánh giá rủi ro nội bộ của họ, các bên được khuyến khích xem xét các tài liệu liên quan để cho thấy rằng hàng hóa cơ bản được chuyển đến cảng được liệt kê trong tài liệu và không có chuyển hướng trong mưu đồ trốn tránh biện pháp chế tài hoặc có tính cách bất hợp pháp.

## 6) Ngôn ngữ Hợp đồng

Các thành viên của ngành được khuyến khích kết hợp những hướng dẫn này trong các hợp đồng liên quan đến các giao dịch thương mại, tài chính và các mối quan hệ kinh doanh khác trong công nghiệp hàng hải của họ.

## 7) Chia sẻ Thông tin trong Ngành

Các chương trình tuân thủ biện pháp chế tài thành công thường dựa vào việc thúc đẩy nhận thức toàn ngành về các thách thức, các mối đe dọa và các biện pháp giảm thiểu rủi ro. Bộ Ngoại giao, OFAC và Tuần duyên Hoa Kỳ khuyến nghị các nhóm ngành nên khuyến khích các thành viên cung cấp thông tin liên quan và chia sẻ rộng rãi với các đối tác, các thành viên khác và đồng nghiệp phù hợp với luật pháp và quy định hiện hành. Ví dụ: khi một hội nhóm công ty bảo hiểm bảo vệ và bồi thường (P&I) nhận thức được hoạt động bất hợp pháp hoặc có khả năng bị chế tài hoặc các chiến thuật mới trong việc trốn tránh các biện pháp chế tài, họ nên thông báo cho các hội nhóm P&I khác, khi thích hợp, che các thông tin nhận dạng cá nhân không thể chia sẻ với bên thứ ba khi cần thiết. Tương tự, các chủ tàu và hội nhóm được khuyến khích chia sẻ thông tin với ngành tài chính, có khả năng làm việc thông qua các cơ quan có thẩm quyền khi có yêu cầu và cơ quan quản lý tàu nên thường xuyên chuyển thông tin cho IMO và các bên tham gia Quy ước Chia sẻ Thông tin Đăng ký.

### Nguồn lực bổ sung

Đối với các nguồn lực bổ sung, các bên được khuyến khích tham khảo hướng dẫn trước đây của OFAC và Liên Hợp Quốc về các chủ đề này.<sup>3</sup> Hoa Kỳ khuyến khích tất cả các bên quan tâm đăng ký để được cập nhật các biện pháp chế tài OFAC tại đường dẫn:

[https://public.govdelivery.com/accounts/USTREAS/subscriber/new?topic\\_id=USTREAS\\_61](https://public.govdelivery.com/accounts/USTREAS/subscriber/new?topic_id=USTREAS_61). Họ cũng có thể đăng ký để được cập nhật thông thường từ Phòng Biện pháp Chế tài và Chống Đe dọa Tài chính của Bộ Ngoại giao tại đường dẫn: <https://www.state.gov/subscribe-to-sanctions-alerts/> hoặc liên hệ với văn phòng qua email [sanctions@state.gov](mailto:sanctions@state.gov).<sup>4</sup>

Đối với các câu hỏi hoặc quan ngại khác liên quan đến các quy định và điều kiện chế tài của OFAC, bao gồm tiết lộ vi phạm tiềm năng đối với các biện pháp chế tài của Hoa Kỳ, vui lòng liên hệ với Đường dây nóng Tuân thủ OFAC theo số 1-800-540-6322 hoặc thông qua [OFAC\\_Feedback@treasury.gov](mailto:OFAC_Feedback@treasury.gov). Các bên cũng có thể gửi yêu cầu về giấy phép OFAC cụ thể trên trang web của họ tại đường dẫn:

<https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>.

---

<sup>3</sup> Tuân thủ Lệnh Chế tài của UNSC cho Ngành Hàng hải, tháng 1 năm 2015 <<https://undocs.org/S/2015/28>>.

<sup>4</sup> Trang web của văn phòng: <<https://www.state.gov/economic-sanctions-policy-and-implementation/>>.

Để hỗ trợ các nỗ lực quốc tế thực thi các biện pháp chế tài của Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc đối với Bắc Triều Tiên, Chương trình Phần thưởng Công lý (RFJ) của Bộ Ngoại giao Hoa Kỳ cung cấp phần thưởng lên tới 5 triệu USD cho thông tin dẫn đến sự phá vỡ cơ chế tài chính của những người tham gia một số các hoạt động hỗ trợ Bắc Triều Tiên và nỗ lực trốn tránh các biện pháp chế tài của quốc gia này, bao gồm các hoạt động vận chuyển bất hợp pháp, rửa tiền, tội phạm trên mạng và phổ biến WMD. Để biết thêm thông tin, hoặc để gửi một báo cáo, hãy truy cập trang web: [https://rewardsforjustice.net/english/about-rfj/north\\_korea.html](https://rewardsforjustice.net/english/about-rfj/north_korea.html).

Chương trình RFJ cũng cung cấp phần thưởng lên tới 15 triệu USD cho thông tin dẫn đến sự phá vỡ các cơ chế tài chính của Lực lượng Vệ binh Cách mạng Hồi giáo Iran (IRGC) và các chi nhánh của nó, bao gồm Lực lượng IRGC-Qods (IRGC-QF). IRGC, một tổ chức khủng bố toàn cầu được định danh và được chính phủ Hoa Kỳ chỉ định là Tổ chức khủng bố nước ngoài vào tháng 4 năm 2019, đã tài trợ cho nhiều hoạt động tấn công và khủng bố trên toàn cầu. IRGC-QF hỗ trợ các hoạt động khủng bố bên ngoài Iran thông qua các nhóm chiến binh, như Hizballah và Hamas. Để biết thêm thông tin, hoặc để gửi một báo cáo, hãy truy cập trang web: <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

Để xác minh số IMO, quý vị có thể tham khảo cơ sở dữ liệu số IMO của IMO tại đường dẫn: <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>. Để báo cáo việc hủy đăng ký tàu hoặc các hành động khác, vui lòng liên hệ trực tiếp với IMO (hoặc các bên tư nhân được IMO chỉ định để cập nhật cơ sở dữ liệu của IMO theo hướng dẫn của IMO).



**Bộ Tài chính**



**Bộ Ngoại Giao**



**Tuần duyên Hoa Kỳ**

**PHỤ LỤC A: Hướng dẫn và Thông tin Bổ sung để Hỗ trợ các nỗ lực Tuân thủ Biện pháp Chế tài trong Công nghiệp hàng hải**

Bộ Ngoại giao Hoa Kỳ, Văn phòng Kiểm soát Tài sản Nước ngoài của Bộ Tài chính Hoa Kỳ (OFAC) và Tuần duyên Hoa Kỳ khuyến khích mạnh mẽ những người thuộc thẩm quyền của Hoa Kỳ, cũng như những người nước ngoài thực hiện các giao dịch với hoặc liên quan đến Hoa Kỳ hoặc người dân Hoa Kỳ, sử dụng cách tiếp cận dựa trên rủi ro để tuân thủ các biện pháp chế tài. Phương sách này có thể bao gồm việc phát triển, thực hiện và cập nhật thường xuyên chương trình tuân thủ biện pháp chế tài đối với những mô hình kinh doanh cụ thể của những người đó. Mặc dù mỗi chương trình tuân thủ biện pháp chế tài dựa trên rủi ro sẽ khác nhau tùy thuộc vào nhiều yếu tố khác nhau - bao gồm quy mô và mức độ tinh vi của công ty, sản phẩm và dịch vụ, khách hàng và đối tác và vị trí địa lý - mỗi chương trình được triển khai phải dựa vào và kết hợp ít nhất năm thành phần thiết yếu của việc tuân thủ: (1) cam kết quản lý; (2) đánh giá rủi ro; (3) kiểm soát nội bộ; (4) thử nghiệm và kiểm toán; và (5) đào tạo. Xem [Khuôn khổ các Cam kết Tuân thủ OFAC](#) để biết thêm chi tiết.

Ghi dưới đây là hướng dẫn và thông tin bổ sung nhằm hỗ trợ các tổ chức liên quan đến công nghiệp hàng hải phát triển và thực hiện chương trình tuân thủ biện pháp chế tài hiệu quả, phù hợp với năm thành phần này. Cụ thể, phụ lục này cung cấp hướng dẫn và thông tin như trên cho:

- các công ty bảo hiểm hàng hải – trang 9;
- nhà quản lý đăng ký tàu – trang 11;
- cơ quan kiểm soát cảng quốc gia – trang 13;
- hiệp hội ngành vận tải biển – trang 14;
- các công ty thương mại, nhà cung cấp và công ty môi giới khu vực và toàn cầu - trang 15;
- các định chế tài chính – trang 17;
- chủ tàu, nhà điều hành và người thuê tàu – trang 18;
- các tổ chức phân loại – trang 20;
- thuyền trưởng – trang 22; và
- công ty quản lý thuyền viên – trang 23.

Mỗi tổ chức nên đánh giá rủi ro của riêng mình và áp dụng các yếu tố có trong hướng dẫn này khi thấy phù hợp.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Hướng dẫn này không nhằm mục đích, cũng không nên hiểu là toàn diện hoặc áp đặt các yêu cầu theo luật Hoa Kỳ hoặc giải quyết bất kỳ yêu cầu cụ thể nào theo luật hiện hành. Mục đích duy nhất của nó là cung cấp thông tin cho các công ty hoạt động trong công nghiệp hàng hải để họ có thể xem xét việc đánh giá mức độ rủi ro bị chế tài của họ như là một phần của chương trình tuân thủ dựa trên rủi ro.



## Hướng dẫn cho các Công ty Bảo hiểm Hàng hải

Một công ty bảo hiểm hàng hải có thể cần nhắc thực thi các hành động thận trọng sau đây phù hợp trong việc đánh giá và giảm thiểu rủi ro bị chế tài.

- Giám sát việc phát truyền Hệ thống Nhận dạng Tự động (AIS) và điều tra các sự cố sau đây khi liên quan đến tàu được bảo hiểm: khoảng thời gian đáng kể không phát truyền nào không phù hợp với Công ước quốc tế về An toàn Cuộc sống trên Biển (SOLAS); hướng đi sai lệch đáng ngờ trên các tuyến đường (ví dụ: đổi hướng mà không có lý do chính đáng để đi ngoài tuyến đường, chẳng hạn như cảng không an toàn, thời tiết khắc nghiệt hoặc trường hợp khẩn cấp); hành vi tắt AIS theo cách không phù hợp với SOLAS; và tham gia giao thương với các tàu không phát truyền AIS phù hợp với SOLAS.
- Bao gồm trước khi bảo hiểm và trình bày khiếu nại, các thủ tục thận trọng trong việc đánh giá lịch sử AIS của các tàu tham gia vào các hoạt động có tiềm năng bất hợp pháp và hoạt động trong các khu vực được xác định là khu vực có rủi ro cao để tránh các biện pháp chế tài, cả hai đều có thể là các dấu hiệu có thể liên quan trong hoạt động bất hợp pháp và có thể đòi hỏi điều tra thêm về hành trình, điều lệ, sở hữu của tàu và các yếu tố khác
- Đảm bảo rằng các công ty bảo hiểm cung cấp bảo hiểm cho chủ tàu, nhà cung cấp, người mua, người thuê tàu và người quản lý tàu, có thể nghiên cứu lịch sử AIS cho tất cả các tàu thuộc quyền sở hữu hoặc quyền kiểm soát của các bên đó. Các công ty bảo hiểm có thể muốn thông báo thêm cho khách hàng rằng mọi dấu hiệu thao túng bộ tiếp sóng của AIS không phù hợp với SOLAS có thể được coi là dấu hiệu cảnh báo và được điều tra trước khi ký hợp đồng, tiếp tục cung cấp dịch vụ hoặc tham gia vào các hoạt động khác với các tàu đó (bao gồm cả tham gia vào các giao dịch tài chính liên quan đến các hoạt động của tàu).
- Kết hợp ngôn ngữ hợp đồng và thông báo rõ ràng cho khách hàng rằng vô hiệu hóa hoặc thao túng AIS không phù hợp với SOLAS là cơ sở có thể để công ty bảo hiểm điều tra các hoạt động của tàu và có thể dẫn đến việc hủy bảo hiểm
- Kết hợp một điều khoản hợp đồng cấm chuyển hàng hóa đến hoặc từ khách hàng với các tàu khác không phát truyền AIS phù hợp với SOLAS hoặc có lịch sử thao túng bộ tiếp sóng của AIS không phù hợp với SOLAS
- Thông báo cho các cơ quan quản lý pháp lý/cơ quan có thẩm quyền, các công ty bảo hiểm khác, cơ sở dữ liệu thương mại, Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) và khi thích hợp, Hội đồng Chuyên gia 1718 của Hội đồng Bảo an Liên hợp quốc (Hội đồng Chuyên gia UN DPRK) trong trường hợp từ chối bảo hiểm hoặc hủy bỏ dịch vụ đối với tàu liên quan đến hoạt động bất hợp pháp.
- Thông báo cho những người đăng ký (bao gồm cả chủ tàu) rằng hoạt động không phù hợp với các biện pháp chế tài của Hoa Kỳ hoặc Liên Hợp Quốc có liên quan, có thể là nguyên nhân chấm dứt kinh doanh ngay lập tức và các tài liệu đăng ký và thẩm định cơ bản tiết lộ thông tin về cơ cấu sở hữu có thể được gửi cho chính phủ Hoa Kỳ và/hoặc cơ quan LHQ có liên quan theo quyết định của công ty bảo hiểm.
- Đảm bảo, nếu thích hợp và được cho phép bởi luật pháp và quy định hiện hành, các tài liệu hoạt động thẩm tra (ví dụ: tài liệu đăng ký cho các cơ quan đăng ký tàu) bao gồm một bản sao màu của hộ chiếu, tên, địa chỉ kinh doanh và địa chỉ nhà ở, số điện thoại, email của tất cả **cá nhân** chủ sở hữu của (các) tàu, và tên và số IMO của tất cả các tàu trong đội tàu của cá nhân chủ tàu, đối với

các tàu hoạt động gần các khu vực được xác định là có rủi ro cao vi phạm hoặc trốn tránh các biện pháp chế tài. Khi cần thiết, bao gồm trong các biểu mẫu thu thập thông tin nhận dạng cá nhân (PII) mà các công ty bảo hiểm và tái bảo hiểm có thể chia sẻ PII với các cơ quan có thẩm quyền nếu tàu thực hiện các hoạt động bất hợp pháp theo luật pháp và quy định hiện hành cho phép.

- Đảm bảo liên lạc rõ ràng với các đối tác quốc tế, vì các thỏa thuận kinh doanh vận chuyển có thể liên quan đến các bên phải tuân theo luật pháp của các khu vực pháp lý khác nhau. Giải thích rõ ràng các hạn chế có liên quan và các bước cần thiết để tuân thủ các biện pháp chế tài của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc và khuyến khích tất cả các bên liên quan đến ngành vận chuyển chia sẻ bản tư vấn này với những người khác trong chuỗi cung ứng của họ.
- Kết hợp các dữ liệu như vị trí tàu trước đó, thông tin đăng ký tàu và thông tin gắn cờ lên tàu trong quá khứ, cùng với thông tin có sẵn từ Bộ Tài chính Hoa Kỳ, Liên Hợp Quốc và Tuần duyên Hoa Kỳ trong hoạt động thẩm tra.

## **Hướng dẫn cho các Quản lý Đăng ký Tàu<sup>6</sup>**

Một người quản lý đăng ký tàu có thể muốn thực hiện các hoạt động thẩm tra sau đây trong phạm vi mà họ cho là phù hợp và hữu ích trong việc đánh giá và giảm thiểu rủi ro bị chế tài.

- Xác minh số IMO của mỗi tàu khi nhận đơn đăng ký thông qua tiêu chuẩn Hệ thống Thông tin Vận chuyển Tích hợp Toàn cầu (GISIS) Tàu và Công ty Cụ thể của IMO. Nếu IMO và tên tàu không khớp nhau rõ ràng, có thể tiến hành điều tra bổ sung trước khi đăng ký tàu và người quản lý phải liên hệ với Quốc gia đăng ký tàu trước đó để xác nhận đơn đăng ký và ý định xóa bỏ đăng ký trước đây.
- Phát truyền cho quản lý Quốc gia đăng ký tàu một bản sao Hồ sơ Tóm tắt Liên tục, phù hợp với quy định X1-1/5 của SOLAS, bao gồm khoảng thời gian con tàu thuộc thẩm quyền của họ, cùng với bất kỳ Hồ sơ Tóm tắt Liên tục nào được các quốc gia khác cấp cho tàu trước đó.
- Xem xét và xác nhận Hồ sơ Tóm tắt Liên tục với Quốc gia đăng ký tàu hiện tại trước khi hoàn tất đăng ký.
- Tiến hành nghiên cứu về lịch sử AIS của các tàu vận chuyên dầu, dầu tinh chế, hóa dầu, thép, nhôm, đồng, kim loại khác, cát và than để xác định các tàu đó có hành vi vô hiệu hóa hoặc thao túng AIS không phù hợp với SOLAS không, vốn là chỉ dấu cho thấy sự tham gia vào các hoạt động bất hợp pháp. Bất kỳ dấu hiệu nào của sự vô hiệu hóa hoặc thao túng bộ tiếp sóng của AIS không phù hợp với SOLAS phải được coi là một dấu hiệu cảnh báo và được điều tra đầy đủ trước khi tham gia vào các hoạt động khác với các tàu này.
- Chia sẻ với các cơ quan đăng ký tàu khác cơ sở dữ liệu thương mại và tên IMO và số IMO của các tàu đã bị từ chối đăng ký hoặc hủy đăng ký liên quan đến các hoạt động vận chuyên có khả năng bị chế tài hoặc bất hợp pháp, để các cơ quan đăng ký tàu khác có thể được biết và hành động một cách phù hợp với các biện pháp chế tài có liên quan của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc. Thông báo cho Hội đồng chuyên gia DPRK của Liên Hợp Quốc trong trường hợp từ chối đăng ký hoặc hủy đăng ký vì lý do liên quan đến Bắc Triều Tiên.
- Lưu ý đến lý do bị hủy đăng ký tàu trên chứng từ xóa bỏ, đặc biệt trong các trường hợp hoạt động bị cấm bởi Liên Hợp Quốc
- Thu thập, khi thích hợp, khả năng giám sát việc phát truyền AIS liên tục để phát hiện các dấu hiệu vô hiệu hóa hoặc thao túng AIS và bổ sung theo dõi AIS bằng cách sử dụng thiết bị Nhận dạng và Theo dõi Tầm xa (LRIT).
- Thông báo với tất cả các tàu và khách hàng có liên quan rằng sự nghi ngờ vô hiệu hóa và thao túng AIS không phù hợp với SOLAS có thể bị điều tra và đủ điều kiện để có thể bị hủy đăng ký.
- Đánh giá lịch sử AIS của các tàu trong hồ sơ đăng ký để xác định hành vi vô hiệu hóa hoặc thao túng AIS không phù hợp với SOLAS và sau đó ngừng hoặc từ chối các dịch vụ đăng ký tàu cho các tàu đó.

---

<sup>6</sup> Hướng dẫn này không nhằm mục đích, cũng không nên hiểu là toàn diện hoặc áp đặt các yêu cầu theo luật Hoa Kỳ hoặc giải quyết bất kỳ điều kiện cụ thể nào theo luật hiện hành.

- Yêu cầu tham gia Qui ước Chia sẻ Thông tin Đăng ký (hiện đang được lãnh đạo bởi Liberia, Panama và Quần đảo Marshall) thông qua một bản ghi nhớ.
- Tổ chức các khóa đào tạo và hội thảo về ảnh hưởng của các biện pháp chế tài của Liên Hợp Quốc và Hoa Kỳ đối với các chủ sở hữu và người quản lý các tàu mà họ cho là có thể tạo điều kiện cho các hoạt động có khả năng bị chế tài hoặc bất hợp pháp.
- Xem xét việc áp dụng một hệ thống mã QR hoặc mã vạch cho các tài liệu để dễ dàng kiểm tra tính xác thực, sự hợp lệ hoặc hủy bỏ các tài liệu đăng ký bằng ứng dụng điện thoại di động hoặc bằng cách truy cập trang web của Quốc gia đăng ký tàu trước đây.
- Tiến hành kiểm tra theo chu kỳ đối với các công ty tàu để xác định xem các công ty đó có còn đăng ký hay không. Điều này sẽ đảm bảo rằng các công ty này không bị giải thể.
- Hợp tác với các Tổ chức Phân loại để cung cấp khóa mềm trên thiết bị AIS mà không làm trở ngại cho các điều kiện mà SOLAS cho phép vô hiệu hóa trong các trường hợp khẩn cấp, để đảm bảo tính trung thực của sự nhận dạng tàu và dữ liệu vị trí. Khóa mềm sẽ không cho phép thay đổi bằng tay trong các chuyến đi nhưng sẽ cho phép vô hiệu hóa khi cần thiết cho sự an toàn hoặc trong trường hợp khẩn cấp, đồng thời cho phép các Tổ chức Phân loại kiểm tra nhật ký thay đổi và báo cáo mọi thao túng của dữ liệu này trong quá trình bắt buộc kiểm tra thiết bị hàng năm.
- Sử dụng các cơ quan có liên quan để báo cáo hoạt động bất hợp pháp có thể cho Quốc gia đăng ký tàu để giúp giảm thiểu rủi ro
- Đề xuất chủ sở hữu đào tạo tất cả các thuyền trưởng có thể tham gia thực hiện chuyển giao từ tàu sang tàu về ảnh hưởng hàng hải của các chương trình chế tài có liên quan trước chuyến đi đầu tiên của họ.
- Yêu cầu thông báo trong vòng 24 giờ trước khi tắt hoặc vô hiệu hóa LRIT và yêu cầu điều tra các sự cố đó.
- Thông báo cho người đăng ký và chủ sở hữu tàu rằng hành vi có khả năng bị chế tài hoặc bất hợp pháp sẽ là nguyên nhân cho việc hủy bỏ đăng ký ngay lập tức và các tài liệu đăng ký và hoạt động thẩm tra cơ bản cho biết thông tin sở hữu có thể được gửi đến Hoa Kỳ và cơ quan LHQ có liên quan tùy quyết định của cơ quan đăng ký và phù hợp với luật pháp và quy định hiện hành.
- Đảm bảo rằng nhân viên tiết lộ hành vi bất hợp pháp hoặc có khả năng bị chế tài được bảo vệ khỏi bị trả thù và đảm bảo có một cơ chế mật để báo cáo các hành vi đáng ngờ hoặc thật sự vi phạm pháp luật hoặc hành vi có khả năng bị chế tài.
- Kết hợp các dữ liệu như lịch sử vị trí tàu, thông tin đăng ký tàu và thông tin đăng ký tàu, cùng với thông tin có sẵn từ Bộ Tài chính Hoa Kỳ, Liên Hợp Quốc và Tuần duyên Hoa Kỳ, trong hoạt động thẩm tra.
- Cho biết là sự vô hiệu hóa và thao túng AIS không phù hợp với SOLAS và hành vi bất hợp pháp kể từ ngày đăng ký là cơ sở để hủy đăng ký và/hoặc từ chối dịch vụ, bao gồm khả năng cập cảng tại quốc gia đăng ký. Ngoài ra, các cơ sở khác để hủy đăng ký có thể bao gồm chuyển giao hàng hóa cho khách hàng không phát truyền AIS phù hợp với SOLAS hoặc có lịch sử AIS cho thấy thao túng và vô hiệu hóa không phù hợp với SOLAS.

## **Hướng dẫn cho các Cơ quan Quốc gia Kiểm soát Cảng<sup>7</sup>**

Cơ quan quốc gia kiểm soát cảng và cơ quan hải quan có liên quan có thể muốn cân nhắc thực hiện các hoạt động thẩm tra sau đây tới mức họ cho rằng các hoạt động đó phù hợp và hữu ích trong việc đánh giá và giảm thiểu rủi ro bị chế tài và phù hợp với luật pháp và quy định của địa phương.

- Yêu cầu các tàu đến cảng phải duy trì chương trình phát truyền AIS, như được quy định trong SOLAS.
- Thông báo cho các bên liên quan, bao gồm thuyền trưởng, người quản lý tàu và những người khác, rằng việc vô hiệu hóa hoặc thao túng AIS không phù hợp với SOLAS có thể là một dấu hiệu của hoạt động bất hợp pháp và có thể bị cơ quan có thẩm quyền điều tra.
- Từ chối nhập cảng đối với các tàu có lịch sử vô hiệu hóa hoặc thao túng AIS không phù hợp với SOLAS.
- Xem xét vận đơn để xác nhận nguồn gốc của hàng hóa. Các hóa đơn cho là dầu, hóa dầu, nhiên liệu và kim loại phát xuất từ các khu vực được xác định là có rủi ro cao để trốn tránh các biện pháp chế tài, nên được xem xét một cách cẩn thận đặc biệt.
- Yêu cầu và xem xét tài liệu vận chuyển đầy đủ và chính xác, bao gồm vận đơn xác định nguồn gốc hàng hóa cho các cá nhân và thực thể xử lý các giao dịch liên quan đến việc vận chuyển sản phẩm đến hoặc từ Iran, Bắc Triều Tiên và Syria. Như thường lệ, tài liệu vận chuyển như vậy sẽ phản ánh các chi tiết của chuyến đi cơ bản, bao gồm (các) tàu, hàng hóa, xuất xứ, điểm đến và các bên tham gia giao dịch này. Bất kỳ dấu hiệu nào của sự thao túng tài liệu vận chuyển, cho dù liên quan đến các lĩnh vực này hoặc các khu vực khác, có thể là dấu hiệu cảnh báo cho hoạt động bất hợp pháp và cần được điều tra đầy đủ trước khi cung cấp dịch vụ.
- Đảm bảo nhân viên của cơ quan quốc gia quản lý cảng tiết lộ hành vi bất hợp pháp hoặc có khả năng bị chế tài sẽ được bảo vệ khỏi bị trả thù và đảm bảo có một cơ chế mật để báo cáo các hành vi đáng ngờ hoặc thật sự vi phạm pháp luật hoặc hành vi có khả năng bị chế tài.
- Kết hợp các dữ liệu như lịch sử vị trí tàu, thông tin đăng ký tàu và thông tin đăng ký tàu, cùng với thông tin có sẵn từ Bộ Tài chính Hoa Kỳ, Liên Hợp Quốc và Tuần duyên Hoa Kỳ trong hoạt động thẩm tra.
- Phổ biến thông tin về một giải thưởng được cung cấp thông qua chương trình Phần thưởng cho Công lý (RFJ) cung cấp phần thưởng lên tới 5 triệu USD cho thông tin dẫn đến sự phá vỡ cơ chế tài chính của những người tham gia vào một số hoạt động hỗ trợ Bắc Triều Tiên, bao gồm các hoạt động vận chuyển bất hợp pháp, rửa tiền, trốn tránh các biện pháp chế tài, tội phạm mạng hoặc phổ biến vũ khí hủy diệt hàng loạt (WMD). Để biết thêm thông tin hoặc để gửi một báo cáo, hãy truy cập trang web [www.rewardsforjustice.net](http://www.rewardsforjustice.net) hoặc e-mail [northkorea@dosinfo.com](mailto:northkorea@dosinfo.com).
- Phổ biến thông tin về một giải thưởng được cung cấp từ Chương trình RFJ lên tới 15 triệu USD cho thông tin dẫn đến sự phá vỡ các cơ chế tài chính của Lực lượng Vệ binh Cách mạng Hồi giáo Iran (IRGC) và các chi nhánh của nó, bao gồm cả Lực lượng IRGC-Qods (IRGC-QF). Để biết thêm thông tin, hoặc để gửi một báo cáo, hãy truy cập <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

---

<sup>7</sup> Hướng dẫn này không nhằm mục đích, cũng không nên hiểu là toàn diện hoặc áp đặt các yêu cầu theo luật Hoa Kỳ hoặc giải quyết bất kỳ yêu cầu cụ thể nào theo luật hiện hành.

### **Hướng dẫn cho các Hiệp hội Ngành Vận tải biển<sup>8</sup>**

Các hiệp hội ngành vận tải biển có thể muốn thực hiện các hoạt động thẩm tra sau đây đến mức họ cho rằng các thực hành đó phù hợp và hữu ích trong việc đánh giá và giảm thiểu rủi ro bị chế tài.

- Phổ biến bản tư vấn này hoặc tự tạo bản tư vấn riêng để giải quyết các vấn đề này và cung cấp cho các thành viên hầu nâng cao nhận thức về các hoạt động vận chuyển lừa đảo toàn cầu và xác định các phương cách mà thành viên có thể giảm thiểu rủi ro dính líu đến vào các hoạt động vận chuyển bất hợp pháp.
- Cung cấp nghiên cứu các trường hợp và cập nhật thường xuyên về hoạt động bất hợp pháp trong các thông tư toàn ngành, đặc biệt liên quan đến vận chuyển dầu và các sản phẩm dầu.

---

<sup>8</sup> Hướng dẫn này không nhằm mục đích, cũng không nên hiểu là toàn diện hoặc áp đặt các yêu cầu theo luật Hoa Kỳ hoặc giải quyết bất kỳ yêu cầu cụ thể nào theo luật hiện hành.

## **Hướng dẫn cho các Công ty thương mại, Nhà cung cấp và Môi giới Hàng hóa trong Khu vực và Toàn cầu<sup>9</sup>**

Các công ty kinh doanh, nhà cung cấp và môi giới hàng hóa trong khu vực và toàn cầu có thể muốn thực hiện các hoạt động thẩm tra sau đây khi phù hợp, trong việc đánh giá và giảm thiểu rủi ro bị chế tài.

- Giám sát việc phát truyền AIS của khách hàng thuê tàu, đặc biệt là trong trường hợp tàu ở các khu vực được xác định là có rủi ro cao trốn tránh biện pháp chế tài thông qua chuyển hàng từ tàu sang tàu.
- Xác định các tàu, trong hai năm qua, có hành vi vô hiệu hóa hoặc thao túng AIS không phù hợp với SOLAS và có tiềm năng chấm dứt mối quan hệ kinh doanh với các khách hàng tiếp tục sử dụng các tàu đó.
- Áp dụng ngôn ngữ hợp đồng với các khách hàng thuê tàu kết hợp với điều khoản “tắt AIS,” cho phép chấm dứt hợp đồng nếu các khách hàng thuê tàu thể hiện một thông lệ vô hiệu hóa và thao túng AIS nhiều lần mà không phù hợp với SOLAS.
- Kết hợp ngôn ngữ hợp đồng cấm chuyển giao hàng hóa đến các tàu không phát truyền AIS vì lý do không phù hợp với SOLAS.
- Chấp nhận một điều khoản hợp đồng trong đó kết hợp một cơ chế để theo dõi xem các giao dịch hàng hóa có xảy ra như được nêu trong hợp đồng ban đầu không và có phụ lục nào trong hợp đồng không.
- Đảm bảo rằng, trong các giao dịch liên quan đến việc chuyển giao hàng từ tàu sang tàu, các bên giao dịch nên cố gắng ghi chú tất cả số IMO của các tàu liên quan và tiến hành việc xem xét nhật ký tàu và chứng từ xuất xứ hàng hóa để thiết lập một chuỗi lưu ký đối với hàng hóa được nêu.
- Giúp khách hàng nhận định các rủi ro bị chế tài tiềm ẩn liên quan đến các hoạt động dính líu đến các cảng của Iran, Bắc Triều Tiên hoặc Syria.
- Cung cấp thường xuyên các nghiên cứu và cập nhật về hoạt động bất hợp pháp trong các thông tin toàn ngành, đặc biệt liên quan đến vận chuyển dầu và các sản phẩm dầu. Điều này phải bao gồm các điều khoản nghị quyết cụ thể của Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc liên quan đến việc chuyển giao hàng từ tàu sang tàu (UNSCR 2375, OP 11), cũng như UNSCR 2397 (OP 13), trong đó bày tỏ sự lo ngại rằng các tàu liên quan đến Bắc Triều Tiên cố tình coi thường các yêu cầu vận hành AIS để trốn tránh sự giám sát biện pháp chế tài của UNSCR.
- Nhận định rằng việc mua dầu thô và dầu tinh chế, hóa dầu và kim loại ở mức giá thấp hơn đáng kể so với giá thị trường có thể là dấu hiệu cảnh báo về hành vi bất hợp pháp.

---

<sup>9</sup> Hướng dẫn này không nhằm mục đích, cũng không nên hiểu là toàn diện hoặc áp đặt các yêu cầu theo luật Hoa Kỳ hoặc giải quyết bất kỳ yêu cầu cụ thể nào theo luật hiện hành.

- Yêu cầu và xem xét tài liệu vận chuyển đầy đủ và chính xác, bao gồm các vận đơn xác định nguồn gốc hàng hóa, nơi các cá nhân và thực thể xử lý các giao dịch liên quan đến hàng hóa có dính líu đến các sản phẩm đến hoặc từ Iran, Bắc Triều Tiên hoặc Syria. Các tài liệu vận chuyển như vậy phải phản ánh các chi tiết của chuyến đi cơ bản, bao gồm (các) tàu, hàng hóa, xuất xứ, điểm đến và các bên tham gia giao dịch. Dấu hiệu thao túng tài liệu vận chuyển là cờ đỏ cho hoạt động bất hợp pháp tiềm năng và cần được điều tra đầy đủ trước khi tiếp tục giao dịch.
- Đảm bảo nhân viên tiết lộ hành vi bất hợp pháp hoặc có khả năng bị chế tài, được bảo vệ khỏi bị trả thù và đảm bảo có một cơ chế tư mật để báo cáo các hành vi đáng ngờ hoặc thật sự vi phạm pháp luật hoặc hành vi có khả năng bị chế tài.
- Giao tiếp với các đối tác quốc tế, vì các thỏa thuận kinh doanh vận chuyển có thể liên quan đến các bên dưới thẩm quyền luật pháp của các khu vực pháp lý khác nhau. Giải thích các hạn chế có liên quan theo chế độ chế tài của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc đối với các bên liên quan đến giao dịch có thể tạo điều kiện cho việc tuân thủ hiệu quả hơn với họ. Hoa Kỳ khuyến khích tất cả các bên liên quan đến ngành vận chuyển chia sẻ bản tư vấn này với những người trong chuỗi cung ứng của mình.
- Kết hợp dữ liệu thành hoạt động thẩm tra từ một số tổ chức cung cấp dữ liệu vận chuyển thương mại, như vị trí tàu, thông tin đăng ký tàu và thông tin gắn cờ lên tàu, cùng với thông tin có sẵn từ Bộ Tài chính Hoa Kỳ, Liên Hợp Quốc và Tuần duyên Hoa Kỳ.
- Yêu cầu ngôn ngữ hợp đồng mô tả sự vô hiệu hóa và thao túng AIS không phù hợp với SOLAS và hành vi có khả năng bị chế tài kể từ ngày ký hợp đồng là cơ sở tiềm năng để chấm dứt hợp đồng và loại bỏ và từ chối dịch vụ. Ngoài ra, các bên có thể kết hợp ngôn ngữ hợp đồng cấm chuyển hàng hóa cho khách hàng không phát truyền AIS phù hợp với SOLAS hoặc có lịch sử AIS cho thấy sự thao túng không phù hợp với SOLAS.



**Thông tin Hữu ích cho các Tổ chức Tài chính để Đánh giá Rủi ro của Khách hàng trong Công nghiệp Hàng hải của họ<sup>10</sup>**

Tương tự như phương sách hoạt động thẩm tra cho khách hàng, các tổ chức tài chính nên dựa vào đánh giá rủi ro nội bộ của họ đối với khách hàng trong công nghiệp hàng hải, để triển khai các biện pháp giảm thiểu rủi ro phù hợp với luật pháp và quy định hiện hành của Hoa Kỳ, vốn được thiết kế để chống rửa tiền và tài trợ cho việc phổ biến và khủng bố.<sup>11</sup> Cách tiếp cận tuân thủ này có thể bao gồm các chính sách và thủ tục hoạt động thẩm tra thích hợp theo yêu cầu của pháp luật và quy định thích hợp như các điều kiện hoạt động thẩm tra và sở hữu có lợi cho khách hàng của FinCEN.<sup>12</sup>

Các yếu tố rủi ro mà các định chế tài chính có thể xem là một phần của đánh giá đó bao gồm, nhưng không giới hạn đối với:

- Xác định các hành lang hàng hóa và thương mại dễ bị chuyển tải và chuyển giao hàng từ tàu sang tàu và mức độ sử dụng các hành lang bởi một khách hàng trong công nghiệp hàng hải của một định chế.
- Kết quả từ việc đánh giá bản chất của từng hoạt động kinh doanh của khách hàng, bao gồm (các) loại dịch vụ được cung cấp và sự hiện diện địa lý.
- Hoạt động giao dịch của khách hàng không phù hợp với hành vi kinh doanh điển hình của khách hàng, bao gồm thời điểm khách hàng mua tàu mới.
- Việc khách hàng mua hoặc bán tàu để xác định tài sản của khách hàng không bao gồm tài sản bị ngăn chặn.

---

<sup>10</sup> Thông tin này không nhằm mục đích, cũng không nên hiểu là toàn diện hoặc áp đặt các yêu cầu theo luật Hoa Kỳ hoặc giải quyết bất kỳ yêu cầu cụ thể nào theo luật hiện hành.

<sup>11</sup> Xem các yêu cầu của chương trình chống rửa tiền được thiết lập trong 31 CFR 1010.210 như áp dụng cho các loại định chế tài chính cụ thể trong 31 CFR 1020.210 (ngân hàng), 1021.210 (sòng bạc), 1022.210 (kinh doanh dịch vụ tiền), 1023.210 (chứng khoán), 1024.210 (quỹ tương hỗ), 1025.210 (bảo hiểm), 1026.210 (hợp đồng tương lai), 1027.210 (kim loại quý), 1028.210 (hệ thống thẻ tín dụng), 1029.210 (cho vay hoặc tài chính) và 1030.210 (các thực thể được chính phủ bảo trợ nhà ở).

<sup>12</sup> Xem các điều kiện của chương trình nhận dạng khách hàng được thiết lập trong 31 CFR 1010.220 như áp dụng cho các loại tổ chức tài chính cụ thể trong 31 CFR 1020.220 (ngân hàng), 1023.220 (chứng khoán), 1024.220 (quỹ tương hỗ) và 1026.220 (hợp đồng tương lai). Xem thêm các điều kiện sở hữu có lợi cho khách hàng pháp nhân được thiết lập trong 31 CFR 1010.230.

### **Hướng dẫn cho Chủ tàu, Nhà điều hành và Nhà thuê tàu<sup>13</sup>**

Chủ tàu, nhà điều hành và nhà thuê tàu có thể muốn thực hiện các hoạt động thẩm tra sau đây đến mức họ cho là các hoạt động đó phù hợp và hữu ích trong việc đánh giá và giảm thiểu rủi ro bị chế tài.

- Khi thích hợp, liên tục giám sát các tàu, bao gồm cả tàu cho bên thứ ba thuê và đảm bảo rằng AIS được vận hành liên tục phù hợp với SOLAS và không bị thao túng. Các bên cũng có thể sử dụng LRIT cùng với AIS và nhận tín hiệu LRIT 3 giờ một lần.
- Giám sát việc phát truyền AIS của tàu, đặc biệt là trong trường hợp tàu có khả năng vận chuyển hàng hóa và để thực hiện chuyên giao hàng từ tàu sang tàu là cách sử dụng để trốn tránh các biện pháp chế tài (ví dụ: than, dầu mỏ và các sản phẩm dầu, và sản phẩm hóa dầu).
- Nhấn mạnh với khách hàng rằng tất cả các tàu sẽ bị theo dõi để tránh thao túng AIS và các trường hợp vô hiệu hóa AIS không phù hợp với SOLAS sẽ được điều tra và báo cáo.
- Xác định các tàu, trong hai năm qua, có hành vi thao túng AIS không phù hợp với SOLAS và chấm dứt mối quan hệ kinh doanh với các khách hàng tiếp tục sử dụng các tàu đó.
- Đánh giá lịch sử AIS của tất cả các khách hàng mới và từ chối tiến hành kinh doanh với các tàu có lịch sử thao túng AIS không phù hợp với SOLAS.
- Chấp nhận ngôn ngữ hợp đồng với khách hàng, dưới hình thức điều khoản “tắt AIS”, cho phép chủ tàu, nhà thuê tàu và nhà điều hành chấm dứt công việc với bất kỳ khách hàng nào có hành vi nhiều lần thao túng AIS không phù hợp với SOLAS.
- Lưu giữ và phân tích các hồ sơ, bao gồm, nếu có thể, hình ảnh của tàu giao hàng và tàu nhận hàng và/hoặc những người nhận tại cảng khi có thể, để tăng cường xác minh sử dụng cuối.
- Cung cấp thường xuyên các nghiên cứu và cập nhật về hoạt động bất hợp pháp trong các thông tin toàn ngành, đặc biệt liên quan đến vận chuyển và thuê vận chuyển dầu và các sản phẩm dầu. Điều này phải bao gồm các điều khoản nghị quyết cụ thể của Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc liên quan đến việc chuyên giao hàng từ tàu sang tàu (UNSCR 2375, OP 11), cũng như UNSCR 2397 (OP 13), trong đó bày tỏ sự lo ngại rằng các tàu liên quan đến Bắc Triều Tiên cố tình coi thường các yêu cầu vận hành AIS để trốn tránh sự giám sát biện pháp chế tài của UNSCR.
- Truyền đạt với các đối tác khi cần thiết và phù hợp (ví dụ: chủ tàu, nhà quản lý, nhà thuê tàu, nhà điều hành) về kỳ vọng rằng họ có chính sách tuân thủ đầy đủ và phù hợp, có thể bao gồm: 1) tiến hành các hoạt động của họ theo cách phù hợp với các biện pháp chế tài của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc, khi thích hợp; 2) có đủ các nguồn lực để đảm bảo thực thi và tuân thủ các chính sách chế tài của chính họ bởi nhân viên của họ, ví dụ: thuê trực tiếp, nhà thầu và nhân viên; 3) trong phạm vi áp dụng được, đảm bảo các công ty con và chi nhánh tuân thủ các chính sách liên quan; 4) có các biện pháp kiểm soát liên quan tại chỗ để giám sát AIS; 5) có các biện pháp kiểm soát tại chỗ để sàng lọc và đánh giá việc tải lên hoặc tải xuống hàng hóa ở những khu vực mà họ xác định có rủi ro cao; 6) có

<sup>13</sup> Hướng dẫn này không nhằm mục đích, cũng không nên hiểu là toàn diện hoặc áp đặt các yêu cầu theo luật Hoa Kỳ hoặc giải quyết bất kỳ các yêu cầu cụ thể nào theo luật hiện hành.

các biện pháp kiểm soát để đánh giá tính xác thực của vận đơn, khi cần thiết; và 7) có các biện pháp kiểm soát phù hợp với bản hướng dẫn này.

- Đảm bảo nhân viên tiết lộ hành vi bất hợp pháp hoặc có khả năng bị chế tài được bảo vệ khỏi sự trả thù, và đảm bảo có một cơ chế mật để báo cáo hành vi bị nghi ngờ hoặc có thể thật sự bị chế tài.
- Vì các thỏa thuận kinh doanh vận chuyển có thể liên quan đến các bên tuân theo luật pháp thuộc các thẩm quyền pháp lý khác nhau, việc truyền đạt các hạn chế có liên quan theo các biện pháp chế tài của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc cho các bên liên quan đến một giao dịch có thể tạo điều kiện cho việc tuân thủ một cách hiệu quả hơn. Hoa Kỳ khuyến khích tất cả các bên liên quan đến ngành vận chuyển chia sẻ bản tư vấn này với những người trong chuỗi cung ứng của mình.
- Kết hợp dữ liệu vào hoạt động thẩm tra từ một số tổ chức cung cấp dữ liệu vận chuyển thương mại, như vị trí tàu, thông tin đăng ký tàu và thông tin gắn cờ lên tàu, cùng với thông tin có sẵn từ Bộ Tài chính Hoa Kỳ, Liên Hợp Quốc và Tuần duyên Hoa Kỳ.
- Yêu cầu ngôn ngữ hợp đồng rõ ràng mô tả sự vô hiệu hóa và thao túng AIS không phù hợp với SOLAS và hoạt động có khả năng bị chế tài kể từ ngày ký hợp đồng là cơ sở để chấm dứt hợp đồng và loại bỏ và từ chối dịch vụ. Ngoài ra, các bên có thể kết hợp ngôn ngữ hợp đồng cấm chuyển giao hàng hóa cho khách hàng không phát truyền AIS hoặc có lịch sử AIS cho thấy việc thao túng không phù hợp với SOLAS.
- Phổ biến thông tin về một giải thưởng được cung cấp thông qua chương trình Phần thưởng cho Công lý (RFJ) cung cấp phần thưởng lên tới 5 triệu USD cho thông tin dẫn đến sự phá vỡ cơ chế tài chính của những người tham gia vào một số hoạt động hỗ trợ Bắc Triều Tiên, bao gồm các hoạt động vận chuyển bất hợp pháp, rửa tiền, trốn tránh các biện pháp chế tài, tội phạm mạng hoặc phổ biến vũ khí hủy diệt hàng loạt (WMD). Để biết thêm thông tin hoặc để nộp một báo cáo, hãy truy cập trang web [www.rewardsforjustice.net](http://www.rewardsforjustice.net) hoặc e-mail [northkorea@dosinfo.com](mailto:northkorea@dosinfo.com).
- Phổ biến thông tin về một giải thưởng được cung cấp từ Chương trình RFJ lên tới 15 triệu USD cho thông tin dẫn đến sự phá vỡ các cơ chế tài chính của Lực lượng Vệ binh Cách mạng Hồi giáo Iran (IRGC) và các chi nhánh của nó, bao gồm cả Lực lượng IRGC-Qods (IRGC-QF). Để biết thêm thông tin, hoặc để nộp một báo cáo, hãy truy cập <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

### Hướng dẫn cho các Tổ chức Phân loại<sup>14</sup>

Các tổ chức phân loại có thể muốn cân nhắc triển khai các hoạt động thẩm tra sau đây đến mức họ cho rằng các hành động đó phù hợp và hữu ích trong việc đánh giá và giảm thiểu rủi ro bị chế tài.

- Lưu giữ hồ sơ, bao gồm ảnh, của các tàu nhận hàng và/hoặc người nhận ở cảng khi có thể, để tăng cường việc xác minh sử dụng cuối.
- Áp dụng các biện pháp hoạt động thẩm tra Biết Khách hàng của Minh (KYC) một cách phù hợp.
- Giúp khách hàng nhận định các rủi ro bị chế tài tiềm ẩn liên quan đến các hoạt động dính líu đến các cảng của Iran, Bắc Triều Tiên hoặc Syria.
- Cung cấp thường xuyên các nghiên cứu và cập nhật về hoạt động bất hợp pháp trong các thông tư toàn ngành. Điều này phải bao gồm các biện pháp chế tài cụ thể của Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc liên quan đến việc chuyển giao hàng từ tàu sang tàu với các tàu treo cờ của Bắc Triều Tiên và sự vô hiệu hóa hoặc thao túng AIS không phù hợp với SOLAS trong “Điều khoản và Điều kiện” trên trang web của công ty, đặc biệt liên quan đến vận chuyển và thuê vận chuyển dầu và các sản phẩm dầu.
- Thông báo cho người đăng ký và chủ sở hữu tàu rằng hành vi có khả năng bị chế tài có thể là nguyên nhân chấm dứt kinh doanh ngay lập tức và các tài liệu đăng ký/hoạt động thẩm tra cơ bản tiết lộ thông tin của chủ sở hữu có thể được gửi đến Hoa Kỳ và bất kỳ cơ quan liên quan nào của Liên Hợp Quốc theo quyết định của tổ chức phân loại và phù hợp với luật pháp và quy định hiện hành.
- Truyền đạt với các đối tác khi cần thiết và phù hợp (ví dụ: chủ tàu, nhà quản lý, nhà thuê tàu, nhà điều hành) về sự kỳ vọng rằng họ có chính sách tuân thủ đầy đủ và phù hợp, có thể bao gồm: 1) tiến hành các hoạt động của họ theo cách phù hợp với các biện pháp chế tài của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc, khi thích hợp; 2) có đủ nguồn lực để đảm bảo thực thi và tuân thủ các chính sách chế tài của chính họ bởi nhân viên của họ, ví dụ: thuê trực tiếp, nhà thầu và nhân viên; 3) trong phạm vi áp dụng được, đảm bảo các công ty con và chi nhánh tuân thủ các chính sách liên quan; 4) có các biện pháp kiểm soát liên quan tại chỗ để giám sát AIS; 5) có các biện pháp kiểm soát tại chỗ để sàng lọc và đánh giá việc tải lên hoặc tải xuống hàng hóa ở những khu vực mà họ xác định có rủi ro cao; 6) có các biện pháp kiểm soát để đánh giá tính xác thực của vận đơn, khi cần thiết; và 7) có các biện pháp kiểm soát phù hợp với bản hướng dẫn này.
- Đảm bảo các tài liệu hoạt động thẩm tra (ví dụ: tài liệu đăng ký cho các cơ quan đăng ký tàu) bao gồm một bản sao màu của hộ chiếu, tên, địa chỉ kinh doanh và địa chỉ nhà ở, số hộ chiếu và quốc gia cấp, số điện thoại và email của tất cả (các) chủ sở hữu *cá nhân* của (các) tàu và các tên và IMO của tất cả các tàu trong đội tàu của chủ tàu đó, khi thích hợp.
- Đảm bảo nhân viên tiết lộ hành vi bất hợp pháp hoặc có khả năng bị chế tài, được bảo vệ khỏi bị trả thù và đảm bảo có một cơ chế mật để báo cáo các hành vi đáng ngờ hoặc thật sự vi phạm pháp luật hoặc hành vi có khả năng bị chế tài.

<sup>14</sup> Hướng dẫn này không nhằm mục đích, cũng không nên hiểu là toàn diện hoặc áp đặt các yêu cầu theo luật Hoa Kỳ hoặc giải quyết bất kỳ yêu cầu cụ thể nào theo luật hiện hành.

- Vì các thỏa thuận kinh doanh vận chuyển có thể liên quan đến các bên tuân theo luật pháp của các thẩm quyền pháp lý khác nhau, việc truyền đạt các hạn chế có liên quan tới các biện pháp chế tài của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc cho các bên liên quan đến một giao dịch có thể tạo điều kiện tuân thủ hiệu quả hơn. Hoa Kỳ khuyến khích tất cả các bên liên quan đến ngành vận chuyển chia sẻ bản tư vấn này với những người trong chuỗi cung ứng của mình.
- Kết hợp dữ liệu vào hoạt động thẩm tra từ một số tổ chức cung cấp dữ liệu vận chuyển thương mại, như vị trí tàu, thông tin đăng ký tàu và thông tin gắn cờ lên tàu, cùng với thông tin có sẵn từ Bộ Tài chính Hoa Kỳ, Liên Hợp Quốc và Tuần duyên Hoa Kỳ.
- Yêu cầu ngôn ngữ hợp đồng mô tả sự vô hiệu hóa và thao túng AIS không phù hợp với SOLAS và hoạt động bị cấm bởi biện pháp chế tài kể từ ngày ký hợp đồng là cơ sở để chấm dứt hợp đồng và loại bỏ và từ chối dịch vụ. Ngoài ra, các bên có thể kết hợp ngôn ngữ hợp đồng cấm việc chuyển giao hàng hóa cho khách hàng không phát truyền AIS hoặc có lịch sử AIS cho thấy thao túng không phù hợp với SOLAS.

### Hướng dẫn cho Thuyền trưởng<sup>15</sup>

Những người đi biển có thể muốn cân nhắc thực thi các hoạt động thẩm tra sau đây đến mức họ cho rằng các hoạt động đó phù hợp và hữu ích trong việc đánh giá và giảm thiểu rủi ro bị chế tài.

- Hiểu và đảm bảo các nhân viên trên boong tàu nhận thức được các quy định về AIS theo yêu cầu của IMO, bao gồm liên tục truyền phát AIS phù hợp với SOLAS.
- Thực tập nhận thức về hướng dẫn được lưu hành của IMO liên quan đến vận chuyển bất hợp pháp.
- Thông báo cho chủ tàu và người thuê tàu rằng con tàu quý vị đang vận hành/quản lý thuyền viên sẽ được theo dõi về sự vô hiệu hóa AIS và các sự việc vô hiệu hóa AIS sẽ được điều tra.
- Nghiên cứu lịch sử AIS của tàu để giúp xác định xem tàu có thể dính líu vào các hoạt động bất hợp pháp không.
- Đảm bảo rằng các thuyền trưởng thực hiện chuyển giao hàng từ tàu sang tàu trong các khu vực có rủi ro cao để tránh các biện pháp chế tài nhận thức được tiềm năng các tàu bị chặn hoặc tàu chở hàng hóa mà sự vận chuyển hàng hóa đó bị cấm bởi các biện pháp chế tài của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc có thể sử dụng các hành vi lừa đảo để che giấu danh tính của chúng, bao gồm sử dụng tên tàu hoặc số IMO giả. Với cách thức phù hợp, thuyền trưởng cần đảm bảo rằng họ đã xác minh tên tàu, số IMO và chờ trước khi thực hiện chuyển hàng như vậy và đảm bảo việc chuyển giao hàng từ tàu sang tàu có mục đích kinh doanh hợp pháp.
- Phổ biến thông tin về một giải thưởng được cung cấp thông qua chương trình Phần thưởng cho Công lý (RFJ) cung cấp phần thưởng lên tới 5 triệu USD cho thông tin dẫn đến sự phá vỡ cơ chế tài chính của những người tham gia vào một số hoạt động hỗ trợ Bắc Triều Tiên, bao gồm các hoạt động vận chuyển bất hợp pháp, rửa tiền, trốn tránh các biện pháp chế tài, tội phạm mạng hoặc phổ biến vũ khí hủy diệt hàng loạt (WMD). Để biết thêm thông tin hoặc để nộp một báo cáo, hãy truy cập [www.rewardsforjustice.net](http://www.rewardsforjustice.net) hoặc e-mail [northkorea@dosinfo.com](mailto:northkorea@dosinfo.com).
- Phổ biến thông tin về một giải thưởng được cung cấp từ Chương trình RFJ lên tới 15 triệu USD cho thông tin dẫn đến sự phá vỡ các cơ chế tài chính của Lực lượng Vệ binh Cách mạng Hồi giáo Iran (IRGC) và các chi nhánh của nó, bao gồm cả Lực lượng IRGC-Qods (IRGC-QF). Để biết thêm thông tin, hoặc để nộp một báo cáo, hãy truy cập <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

---

<sup>15</sup> Hướng dẫn này không nhằm mục đích, cũng không nên hiểu là toàn diện hoặc áp đặt các yêu cầu theo luật Hoa Kỳ hoặc giải quyết bất kỳ yêu cầu cụ thể nào theo luật hiện hành.

### **Hướng dẫn cho các Công ty Quản lý Thuyền viên<sup>16</sup>**

Các công ty quản lý thuyền viên có thể muốn cân nhắc thực thi các hoạt động thẩm tra sau đây đến mức họ cho rằng các hoạt động đó phù hợp và hữu ích trong việc đánh giá và giảm thiểu rủi ro bị chế tài.

- Nhận thức và đảm bảo rằng các thuyền viên của mình hiểu biết hướng dẫn được lưu hành của IMO liên quan đến việc vận chuyển bất hợp pháp và lý do các hành vi này không an toàn.
- Thông báo cho khách hàng rằng các tàu mà thủy thủ đoàn của mình hoạt động sẽ bị theo dõi về sự vô hiệu hóa và thao túng AIS và rằng những sự việc như vậy sẽ bị điều tra.
- Nghiên cứu lịch sử AIS của tàu mình sẽ nhận để xác định xem tàu có thể dính líu vào các hoạt động bất hợp pháp không.
- Đảm bảo nhân viên tiết lộ hành vi bất hợp pháp hoặc có khả năng bị chế tài, được bảo vệ khỏi bị trả thù và đảm bảo có một cơ chế mật để báo cáo các hành vi đáng ngờ hoặc thật sự vi phạm pháp luật hoặc hành vi có khả năng bị chế tài.
- Phổ biến thông tin về một giải thưởng được cung cấp thông qua chương trình Phần thưởng cho Công lý (RFJ) cung cấp phần thưởng lên tới 5 triệu USD cho thông tin dẫn đến sự phá vỡ cơ chế tài chính của những người tham gia vào một số hoạt động hỗ trợ Bắc Triều Tiên, bao gồm các hoạt động vận chuyển bất hợp pháp, rửa tiền, trốn tránh các biện pháp chế tài, tội phạm mạng hoặc phổ biến vũ khí hủy diệt hàng loạt (WMD). Để biết thêm thông tin hoặc để nộp một báo cáo, hãy truy cập [www.rewardsforjustice.net](http://www.rewardsforjustice.net) hoặc e-mail [northkorea@dosinfo.com](mailto:northkorea@dosinfo.com).
- Phổ biến thông tin về một giải thưởng được cung cấp từ Chương trình RFJ lên tới 15 triệu USD cho thông tin dẫn đến sự phá vỡ các cơ chế tài chính của Lực lượng Vệ binh Cách mạng Hồi giáo Iran (IRGC) và các chi nhánh của nó, bao gồm cả Lực lượng IRGC-Qods (IRGC-QF). Để biết thêm thông tin, hoặc để nộp một báo cáo, hãy truy cập <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

---

<sup>16</sup> Hướng dẫn này không nhằm mục đích, cũng không nên hiểu là toàn diện hoặc áp đặt các yêu cầu theo luật Hoa Kỳ hoặc giải quyết bất kỳ yêu cầu cụ thể nào theo luật hiện hành.



**Bộ Tài Chính**



**Bộ Ngoại Giao**



**Tuần duyên Hoa Kỳ**

**PHỤ LỤC B: Thông tin về các Biện pháp Chế tài liên quan đến Bắc Triều Tiên, Iran và Syria có Liên quan đến Công nghiệp hàng hải<sup>17</sup>**

**BẮC TRIỀU TIÊN**

*Phần này cung cấp thông tin về các biện pháp chế tài của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc liên quan đến Bắc Triều Tiên và có liên quan đến công nghiệp hàng hải, bao gồm danh sách không đầy đủ các cơ sở mà các cá nhân có thể bị chính phủ Hoa Kỳ chế tài. Phần này cũng cung cấp thông tin bổ sung về các hoạt động vận chuyển lừa đảo của Bắc Triều Tiên. Kết hợp với các tài liệu khác trong bản tư vấn hàng hải toàn cầu này, phụ lục này cập nhật và mở rộng các tư vấn vận chuyển liên quan đến Bắc Triều Tiên do Văn phòng kiểm soát tài sản nước ngoài của Bộ Tài chính Hoa Kỳ (OFAC) ban hành vào ngày 23 tháng 2 năm 2018 và ngày 21 tháng 3 năm 2019. Thông tin này hiện hành kể từ ngày có bản tư vấn này, nhưng các bên nên thường xuyên kiểm tra trang web của OFAC để biết thông tin toàn diện về các chương trình chế tài liên quan đến Bắc Triều Tiên.<sup>18</sup> Trong tương lai, OFAC có thể đưa ra các cập nhật tiếp theo cho bản tư vấn này, bao gồm các danh sách tàu đã xuất hiện trong các bản tư vấn vận chuyển trước đây. OFAC duy trì một danh sách toàn diện, hợp nhất và có thể tìm kiếm những người bị chế tài, cũng như các tàu được xác định là tài sản bị chặn, trong Danh sách những người bị chặn và kiều dân bị chỉ định đặc biệt (Danh sách SDN).<sup>19</sup>*

**Các Lệnh cấm của Chính phủ Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc đối với các Hành vi liên quan đến Bắc Triều Tiên**

Hoa Kỳ thường cấm<sup>20</sup> mọi giao dịch hoặc giao thương liên quan đến tài sản hoặc lợi ích trên tài sản của Chính phủ Bắc Triều Tiên hoặc Đảng Công nhân Triều Tiên và việc xuất khẩu trực

---

<sup>17</sup> Tài liệu này chỉ mang tính giải thích và không có hiệu lực pháp lý. Tài liệu này không bổ sung hoặc sửa đổi các thẩm quyền luật định, lệnh Chấp hành hoặc các quy định.

<sup>18</sup> OFAC, “Các biện pháp Chế tài Bắc Triều Tiên,” <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/pages/nkorea.aspx>.

<sup>19</sup> OFAC, “Danh sách những kiều dân bị chỉ định đặc biệt và người bị chặn (Danh sách SDN),” <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx>.

<sup>20</sup> Những lệnh cấm này áp dụng cho các giao dịch của một người Hoa Kỳ hoặc ở trong Hoa Kỳ, bao gồm cả những người được xử lý thông qua hoặc liên quan đến hệ thống tài chính của Hoa Kỳ. Để biết thêm chi tiết về các lệnh cấm của OFAC liên quan đến Bắc Triều Tiên, xem [www.treasury.gov/ofac](http://www.treasury.gov/ofac).



tiếp hoặc gián tiếp tới và nhập khẩu từ Bắc Triều Tiên gần như tất cả hàng hóa, dịch vụ và công nghệ. Các tàu mà một người nước ngoài có lợi ích ghé cảng tại Bắc Triều Tiên trong 180 ngày trước đó, và các tàu mà một người nước ngoài có lợi ích thực hiện chuyển giao hàng từ tàu sang tàu (STS) với một tàu như vậy trong 180 ngày trước, sẽ bị cấm ghé cảng ở Hoa Kỳ. Người Hoa Kỳ cũng bị cấm đăng ký tàu tại Bắc Triều Tiên, xin cho tàu treo cờ Bắc Triều Tiên, và sở hữu, cho thuê, vận hành và bảo hiểm bất kỳ tàu nào được Bắc Triều Tiên cấp đăng ký.

Các nghị quyết liên quan của Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc (UNSCR) yêu cầu các Quốc gia Thành viên cấm, trong số những điều khác nhau, sở hữu, cho thuê, vận hành hoặc cung cấp việc phân loại tàu, chứng nhận hoặc dịch vụ liên quan và bảo hiểm cho bất kỳ tàu nào mang cờ Bắc Triều Tiên; cung cấp dịch vụ phân loại cho bất kỳ tàu nào mà các Quốc gia Thành viên có cơ sở hợp lý để tin rằng có dính líu đến các hoạt động bị cấm bởi các UNSCR liên quan; và cung cấp dịch vụ bảo hiểm hoặc tái bảo hiểm cho các tàu do Bắc Triều Tiên sở hữu, kiểm soát hoặc vận hành hoặc các tàu mà các Quốc gia Thành viên có cơ sở hợp lý để tin là có dính líu đến các hoạt động hoặc vận chuyển các mặt hàng bị cấm bởi các UNSCR<sup>21</sup> liên quan. Ngoài ra, các Quốc gia Thành viên phải cấm cung cấp nhiên liệu hoặc các dịch vụ khác cho các tàu của Bắc Triều Tiên nếu họ có thông tin cơ sở hợp lý để tin rằng các tàu đó đang mang các mặt hàng bị cấm. Các UNSCR cũng hạn chế cho cập cảng bất kỳ tàu nào bị Hội đồng Bảo an Liên hợp quốc (UNSC) chỉ định cấm nhập cảng hoặc nếu một Quốc gia có thông tin với cơ sở hợp lý để tin rằng tàu được sở hữu, kiểm soát hoặc vận hành bởi người hoặc các thực thể trong danh sách của UNSC, với ngoại lệ giới hạn.

Chính phủ Hoa Kỳ cấm nhập khẩu hàng hóa từ Bắc Triều Tiên sang Hoa Kỳ nếu không có một miễn trừ hoặc giấy phép. Trong khi đó, các UNSCR yêu cầu các Quốc gia Thành viên cấm **nhập khẩu** nhiều loại hàng hóa từ Bắc Triều Tiên, bao gồm cả những hàng sau đây:

- |                                      |                         |  |
|--------------------------------------|-------------------------|--|
| • Than                               | • Bạc                   | • Máy móc                              |
| • Vải                                | • Quặng titan           | • Thiết bị điện                        |
| • Hải sản, bao gồm quyền đánh bắt cá | • Kim loại đất hiếm     | • Đất và đá, bao gồm magiê và magnesit |
| • Sắt và quặng sắt                   | • Quặng Vanadi          | • Gỗ                                   |
| • Chì và quặng chì                   | • Tượng và tượng đài    | • Vũ khí thông thường                  |
| • Đồng                               | • Thực phẩm và nông sản | • Tàu thuyền                           |
| • Niken                              | • Kẽm                   |  |
|                                      | • Vàng                  |  |

Nếu không có sự miễn trừ hoặc giấy phép thích hợp, chính phủ Hoa Kỳ cấm xuất khẩu hoặc tái xuất khẩu hàng hóa sang Bắc Triều Tiên từ Hoa Kỳ hoặc bởi người Hoa Kỳ, bất cứ ở nơi nào. Các UNSCR liên quan yêu cầu các Quốc gia Thành viên cấm **xuất khẩu** sang Bắc Triều Tiên nhiều loại hàng hóa, bao gồm cả những hàng sau đây:

---

<sup>21</sup> Tất cả các Quốc gia Thành viên LHQ có nghĩa vụ thực thi các biện pháp chế tài ràng buộc ghi trong các UNSCR. Các UNSCR liên quan đến Bắc Triều Tiên có thể được tìm thấy trên trang web của Ủy ban Chế tài 1718 tại <https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>.

- Dầu tinh chế \* (trên 500.000 thùng/năm)
- Dầu thô \* (trên 4.000.000 thùng/năm)
- Nhiên liệu hàng không (trừ nhiên liệu cần thiết cho máy bay chở khách dân sự bay đến và trở về từ Bắc Triều Tiên)
- Nhiên liệu tên lửa
- Chất lỏng ngưng tụ và chất lỏng khí tự nhiên
- Máy móc công nghiệp
- Tất cả các phương tiện vận chuyển (bao gồm cả xe hơi, xe tải, xe lửa, tàu, máy bay, máy bay trực thăng)
- Tàu thuyền
- Sắt, thép và các kim loại khác
- Vũ khí thông thường
- Tên lửa đạn đạo
- Vũ khí hủy diệt hàng loạt và các thành phần
- Mặt hàng xa xỉ

*\* Việc chuyển giao hàng dưới mức trần hàng năm được thiết lập bởi UNSC cho phép nhưng phải: (a) được báo cáo cho Ủy ban Chế tài được thành lập theo UNSCR 1718 (Ủy ban 1718) trong vòng 30 ngày; (b) không liên quan đến bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào dính líu đến các chương trình tên lửa đạn đạo hoặc hạt nhân của Bắc Triều Tiên hoặc các hoạt động bị cấm khác bởi UNSC; và (c) chỉ dành cho mục đích sinh kế của công dân Bắc Triều Tiên và không liên quan đến việc tạo doanh thu cho các chương trình tên lửa đạn đạo hoặc hạt nhân của Bắc Triều Tiên hoặc các hoạt động khác bị UNSC cấm. Nếu bất kỳ điều kiện nào trong ba điều kiện này không được đáp ứng, thì các giao dịch dưới mức trần hàng năm được cho phép sẽ vi phạm UNSCR 2397.*

#### Các biện pháp của UNSC được thực hiện bởi các Quốc gia Thành viên LHQ:

##### *Các biện pháp ngoài biển khơi:*

- Quốc gia Thành viên kiểm tra tàu với sự đồng ý của Quốc gia đăng ký tàu nếu Quốc gia Thành viên thực hiện kiểm tra có thông tin đủ cơ sở hợp lý để tin rằng tàu chở một số hàng hóa bị cấm (**tùy ý**).
- Quốc gia đăng ký tàu hợp tác với các cuộc kiểm tra đó (**tùy ý**).
- Quốc gia đăng ký tàu chỉ đạo các tàu bị nghi ngờ đi tới một cảng thích hợp và thuận tiện để chính quyền địa phương kiểm tra theo yêu cầu nếu Quốc gia đăng ký tàu từ chối cho phép kiểm tra ngoài biển khơi (**bắt buộc**).

##### *Các biện pháp trong lãnh hải hoặc trong các cảng:*

- Quốc gia Thành viên bắt giữ, kiểm tra và đóng băng (tạm giữ) bất kỳ tàu nào trong các cảng của một Quốc gia Thành viên khi có cơ sở hợp lý để tin rằng tàu đang vận chuyển các mặt hàng bị cấm hoặc dính líu đến các hoạt động bị cấm liên quan đến Bắc Triều Tiên (**bắt buộc**).
- Quốc gia Thành viên bắt giữ, kiểm tra và đóng băng (tạm giữ) bất kỳ tàu nào thuộc quyền tài phán của Quốc gia Thành viên trong vùng lãnh hải của quốc gia này nếu có cơ sở hợp lý để tin rằng tàu vận chuyển các mặt hàng bị cấm hoặc dính líu đến các hoạt động bị cấm liên quan đến Bắc Triều Tiên (**tùy ý**).

- Quốc gia Thành viên kiểm tra hàng hóa đi tới hoặc đến từ Bắc Triều Tiên đã được Bắc Triều Tiên môi giới hoặc tạo điều kiện hoặc bởi các cá nhân hoặc tổ chức được nêu đích danh, hoặc đang được vận chuyển trên các tàu treo cờ Bắc Triều Tiên (**bắt buộc**).

*Các biện pháp ngoài biển khơi hoặc trong vùng lãnh hải/cảng:*

- Quốc gia Thành viên tịch thu và xử lý bất kỳ mặt hàng nào mà việc cung cấp, bán, chuyển giao hoặc xuất khẩu bị cấm bởi các UNSCR liên quan mà được phát hiện trong các cuộc kiểm tra (**bắt buộc**).

*Đăng ký và các trách nhiệm khác của Quốc gia đăng ký:*

- Quốc gia đăng ký tàu hủy đăng ký và cấm các dịch vụ phân loại đối với bất kỳ tàu nào mà Quốc gia đăng ký tào có cơ sở hợp lý để tin rằng tàu đó dính líu đến các hoạt động hoặc vận chuyển các mặt hàng bị cấm bởi các UNSCR và hủy đăng ký bất kỳ tàu nào thuộc sở hữu, điều hành hoặc kiểm soát bởi Bắc Triều Tiên cũng như từ chối đăng ký tàu đã bị hủy đăng ký bởi các Quốc gia Thành viên khác hoặc cơ quan đăng ký tàu theo các UNSCR liên quan đến Triều Tiên (**bắt buộc**).
- Các Quốc gia đăng ký tàu hủy đăng ký ngay lập tức bất kỳ tàu nào được chỉ định hủy đăng ký bởi Ủy ban 1718 (**bắt buộc**).

## **Thẩm quyền Chế tài của Chính phủ Hoa Kỳ**

Liên quan đến mục đích của bản tư vấn này, luật pháp Hoa Kỳ yêu cầu chính phủ Hoa Kỳ áp dụng các biện pháp chế tài đối với bất kỳ người nào được xác định cố ý, trực tiếp hoặc gián tiếp:

- Cung cấp một lượng nhiên liệu hoặc vật tư đáng kể, cung cấp dịch vụ đồ nhiên liệu hoặc tạo điều kiện cho một giao dịch hoặc các giao dịch đáng kể để vận hành hoặc bảo trì một tàu hoặc máy bay được chỉ định theo Sắc lệnh hành pháp liên quan đến Bắc Triều Tiên (E.O.)<sup>22</sup> hoặc UNSCR<sup>23</sup>, hoặc được sở hữu hoặc kiểm soát bởi một người được nêu đích danh theo E.O. liên quan đến Bắc Triều Tiên hoặc UNSCR.
- Bảo hiểm, đăng ký, tạo điều kiện thuận lợi cho việc đăng ký hoặc duy trì bảo hiểm hoặc đăng ký cho một tàu thuộc sở hữu hoặc kiểm soát bởi Chính phủ Bắc Triều Tiên.
- Bán hoặc chuyển nhượng một số lượng đáng kể các tàu cho Bắc Triều Tiên, trừ khi được UNSC phê duyệt cụ thể.
- Tham gia vào một hoạt động đáng kể để thuê tàu, bảo hiểm, đăng ký, tạo điều kiện thuận lợi cho việc đăng ký hoặc duy trì bảo hiểm hoặc đăng ký cho một tàu thuộc sở hữu, kiểm soát, chỉ huy hoặc quản lý thuyền viên bởi một người Bắc Triều Tiên.
- Tham gia nhập khẩu từ hoặc xuất khẩu sang Bắc Triều Tiên một lượng đáng kể than, vải dệt, hải sản, sắt, quặng sắt, hoặc các sản phẩm dầu tinh chế hoặc dầu thô trên mức giới hạn do UNSC đặt ra và được Hoa Kỳ xác nhận.
- Tham gia nhập khẩu từ, hoặc xuất khẩu hoặc tái xuất khẩu sang hoặc vào Bắc Triều Tiên các mặt hàng xa xỉ.

<sup>22</sup> Các E.O. chế tài liên quan đến Bắc Triều Tiên bao gồm các E.O. 13382, 13466, 13551, 13570, 13687, 13722, và 13810.

<sup>23</sup> Các UNSCR liên quan bao gồm 1695 (2006), 1718 (2006), 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016), 2356 (2017), 2375 (2017), và 2397 (2017).

Luật pháp Hoa Kỳ cũng yêu cầu chính phủ Hoa Kỳ áp đặt các biện pháp chế tài đối với bất kỳ cơ sở tài chính nước ngoài nào được xác định bởi Bộ trưởng Tài chính, cùng với tham khảo ý kiến của Bộ trưởng Ngoại giao, là đã cố ý, vào hoặc sau ngày 18 tháng 4 năm 2020, cung cấp các dịch vụ tài chính quan trọng cho bất kỳ người nào được nêu đích danh bị áp đặt các biện pháp chế tài đối với Bắc Triều Tiên theo các EO, UNSCR liên quan đến Bắc Triều Tiên, hoặc Đạo luật Tăng cường Chính sách và Chế tài Bắc Triều Tiên, như đã được sửa đổi. Các biện pháp chế tài này có thể bao gồm chặn tài sản hoặc hạn chế đối với các tài khoản tương ứng hoặc trả thông qua.

Ngoài ra, chính phủ Hoa Kỳ cũng tích cực nhằm mục tiêu nêu đích danh bất kỳ người nào tham gia ít nhất một lần xuất khẩu đến hoặc nhập khẩu đáng kể từ Triều Tiên với bất kỳ hàng hóa, dịch vụ hoặc công nghệ nào, cũng như bất kỳ người nào hoạt động trong một số ngành công nghiệp của Bắc Triều Tiên, bao gồm cả dịch vụ vận tải, khai thác mỏ, năng lượng và tài chính.

### **Thẩm quyền Chế tài của Liên Hợp Quốc**

UNSC hoặc Ủy ban 1718 có thể chỉ định các biện pháp chế tài có mục tiêu (đóng băng tài sản và, đối với cá nhân, cấm đi lại) bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào tham gia hoặc hỗ trợ, bao gồm thông qua các phương tiện bất hợp pháp khác, các chương trình liên quan đến hạt nhân, vũ khí hủy diệt hàng loạt khác hoặc liên quan đến tên lửa đạn đạo, hoặc tham gia vào một số hoạt động khác bị UNSCR cấm.

Ủy ban 1718 cũng có thể chỉ định các tàu mà họ có thông tin cho biết các tàu đó đang hoặc đã tham gia vào các hoạt động bị UNSCR cấm. Ví dụ, Ủy ban 1718, như được cho phép bởi đoạn 12 của UNSCR 2321 (2016), có thể đưa vào danh sách các tàu đã tham gia vào một số hoạt động bị cấm, yêu cầu các Quốc gia Thành viên thực hiện bất kỳ hoặc tất cả các biện pháp sau đây: (a) tước đăng ký, (b) chỉ đạo đến một cảng được chỉ định để kiểm tra và thực hiện các biện pháp tiếp theo, (c) ra lệnh cấm nhập cảng toàn cầu và/hoặc (d) đóng băng tài sản.

Ngoài ra, khi các Quốc gia Thành viên có thông tin đủ cơ sở hợp lý về các tàu ngoài biển khơi để tin rằng hàng hóa của các tàu đó chứa các mặt hàng mà sự cung cấp, bán, chuyển giao hoặc xuất khẩu các mặt hàng đó bị cấm bởi các UNSCR liên quan và các tàu hoặc các Quốc gia đăng ký tàu không hợp tác, Ủy ban 1718 có thể thực hiện một số biện pháp khác nhau. Nếu Quốc gia đăng ký tàu không đồng ý kiểm tra ngoài biển khơi và cũng không chỉ đạo tàu tiến tới cảng thích hợp và thuận tiện để kiểm tra như đã được yêu cầu hoặc nếu tàu bị nghi ngờ từ chối tuân theo chỉ thị của Quốc gia đăng ký tàu để cho phép kiểm tra ngoài biển khơi hoặc đi tới một cảng như vậy, thì Ủy ban 1718 có thể yêu cầu tàu bị đóng băng tài sản và các biện pháp khác được cho phép trong đoạn 12 của UNSCR 2321. Ngoài ra, khi Ủy ban 1718 đưa ra quyết định, Quốc gia đăng ký tàu liên quan phải hủy đăng ký tàu đó ngay lập tức. Bất kỳ quốc gia nào không nhận được sự hợp tác của Quốc gia đăng ký tàu một tàu bị nghi ngờ chở hàng hóa bất hợp pháp ngoài biển khơi phải nhanh chóng nộp báo cáo cho Ủy ban 1718 trong đó ghi các chi tiết về sự cố, tàu và Quốc gia đăng ký tàu, mà Ủy ban 1718 sẽ đăng tải trên trang web của mình một cách thường xuyên.

### **Hành vi Lừa đảo**

#### Xuất khẩu Than và Cát:

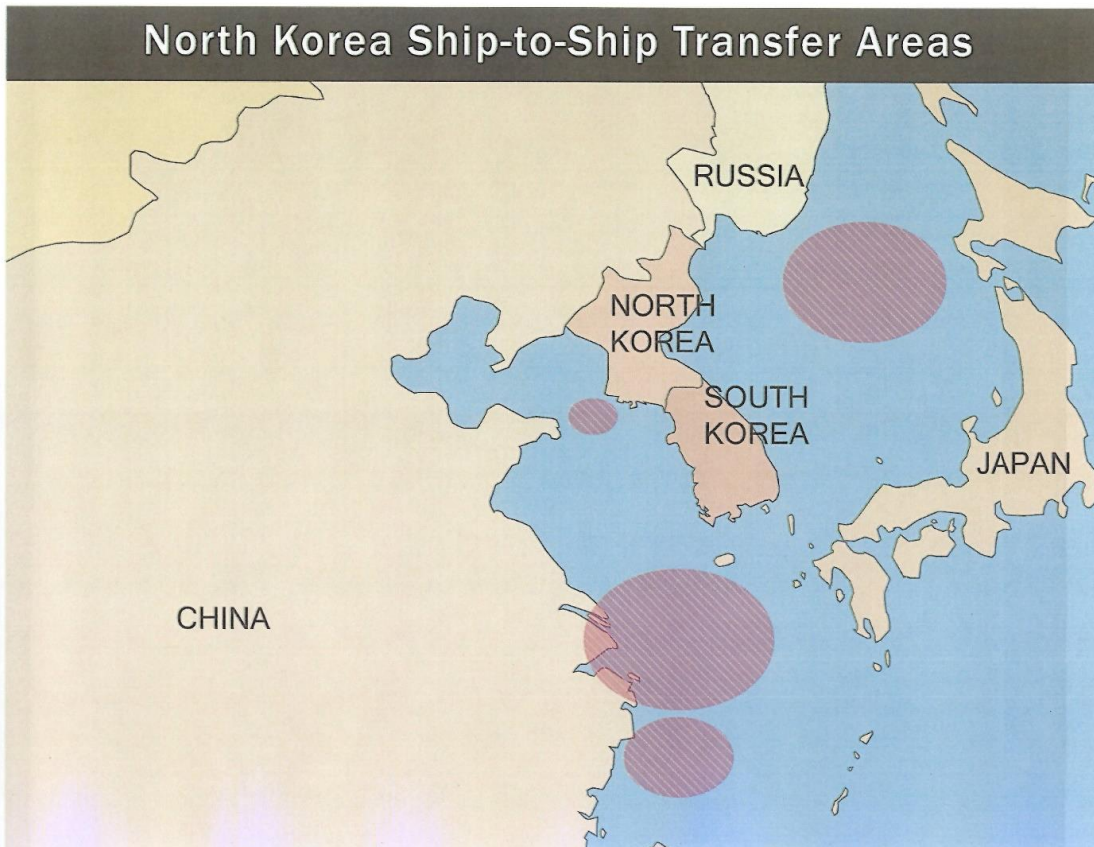
*Than:* Theo Báo cáo Cuối cùng của Hội đồng chuyên gia DPRK của LHQ năm 2020 (Báo cáo PoE), Triều Tiên đã xuất khẩu 3,7 triệu tấn than từ tháng 1 đến tháng 8 năm 2019, chủ yếu ở và xung quanh khu vực cảng Ninh Ba-Zhoushan. Phần lớn các hàng xuất khẩu này được thực hiện thông qua việc chuyển hàng STS từ các tàu treo cờ Bắc Triều Tiên sang xà lan địa phương trên lãnh hải Trung Quốc. Xà lan tự hành, có khả năng giao hàng cho Trung Quốc, tạo thành phương thức xuất khẩu than lớn thứ hai của Bắc Triều Tiên. Điều này bao gồm việc giao hàng trực tiếp xuất phát từ Bắc Triều Tiên đến ba cảng ở Vịnh Hàng Châu, Trung Quốc.

*Cát:* Kể từ ít nhất là tháng 4 năm 2019, các xà lan tự hành không phải của Bắc Triều Tiên và các tàu chở hàng khác không treo cờ Bắc Triều Tiên đã tải cát ở hoặc gần Haeju (tỉnh Hwanghae) và Sinchang (tỉnh Nam Hamgyong), để được xuất khẩu đến Trung Quốc.

#### Nhập khẩu Dầu Tinh chế:

UNSCR 2397 giới hạn nhập khẩu dầu tinh chế của Bắc Triều Tiên ở mức tối đa là 500.000 thùng mỗi năm theo lịch. Từ tháng 1 năm 2019 đến tháng 10 năm 2019, các cảng của Bắc Triều Tiên đã nhận được ít nhất 221 chuyến giao dầu tinh chế bằng tàu chở dầu, bao gồm ít nhất 157 chuyến giao hàng từ các vụ chuyển giao STS bất hợp pháp liên quan đến tàu của Bắc Triều Tiên. Nếu các tàu chở dầu này chở đầy đủ tải trọng khi họ giao hàng, Bắc Triều Tiên sẽ nhập 3,89 triệu thùng từ các giao dịch này, hoặc nhiều hơn bảy lần rưỡi so với lượng dầu tinh chế được cho phép theo UNSCR 2397.

#### Các Khu vực Chuyển giao hàng từ Tàu sang Tàu của Bắc Triều Tiên:



#### Mua lại Tàu Cũ:

Theo Báo cáo Cuối cùng của Hội đồng chuyên gia DPRK của LHQ năm 2020, Bắc Triều Tiên đang thu gom các tàu cũ chuẩn bị được tháo dỡ và kết hợp chúng vào đội tàu vận chuyển than và các hàng hóa khác.

#### Sử dụng Xà lan Không Đi Biển:

Theo Báo cáo Cuối cùng của Hội đồng Chuyên gia DPRK của LHQ năm 2020, Bắc Triều Tiên đôi khi sử dụng các xà lan không đi biển, vốn không phát truyền tín hiệu AIS, để vận chuyển trái phép hàng hóa có nguồn gốc từ Bắc Triều Tiên sang Trung Quốc. Những xà lan này có thể không an toàn để hoạt động ngoài biển khơi.

Để biết thêm các chi tiết và mô tả về các kỹ thuật trốn tránh các biện pháp chế tài đã biết, xin tham khảo văn bản chính của “[Tư vấn Chế tài đối với Công nghiệp Hàng hải, Ngành Năng lượng và Kim loại, và các Cộng đồng liên quan](#),” và “[Phụ lục A: Hướng dẫn và Thông tin Bổ sung để Hỗ trợ các nỗ lực Tuân thủ Biện pháp Chế tài trong Công nghiệp Hàng hải](#)” để có những hoạt động thẩm tra nhằm chống lại sự trốn tránh biện pháp chế tài trong công nghiệp hàng hải, và “[Khuôn khổ các Cam kết Tuân thủ OFAC](#),” một tài liệu của OFAC nhằm cung cấp cho ngành công nghiệp các hành vi tổng thể tốt đẹp liên quan tới việc tuân thủ biện pháp chế tài.

## **IRAN**

*Phần này cung cấp thông tin về các biện pháp chế tài của Hoa Kỳ liên quan đến Iran và có liên quan đến công nghiệp hàng hải, bao gồm danh sách không đầy đủ các cơ sở, theo đó một người có thể bị chính phủ Hoa Kỳ chế tài. Kết hợp với các tài liệu khác trong bản tư vấn hàng hải toàn cầu này, phụ lục này cập nhật và mở rộng các tư vấn vận chuyển liên quan đến Iran do Văn phòng kiểm soát tài sản nước ngoài của Bộ Tài chính Hoa Kỳ (OFAC) ban hành vào ngày 4 tháng 9 năm 2019. Thông tin này hiện hành kể từ ngày có bản tư vấn này, nhưng các bên nên thường xuyên kiểm tra trang web của OFAC để biết thông tin toàn diện về các chương trình chế tài liên quan đến Iran.<sup>24</sup> Trong tương lai, OFAC có thể đưa ra các cập nhật tiếp theo cho bản tư vấn này, bao gồm các danh sách tàu đã xuất hiện trong các bản tư vấn vận chuyển trước đây. OFAC duy trì một danh sách toàn diện, hợp nhất và có thể tìm kiếm những cá nhân bị chế tài, cũng như các tàu được xác định là tài sản bị chặn, trong Danh sách những người bị chặn và kiều dân bị chỉ định đặc biệt (Danh sách SDN).<sup>25</sup>*

### **Các Lệnh cấm của Hoa Kỳ đối với các Hoạt động liên quan đến Iran**

OFAC quản trị và thi hành các biện pháp chế tài toàn diện và một chương trình ngăn chặn của chính phủ đối với Iran, như được ghi trong các Quy định về Giao dịch và Chế tài Iran, 31 C.F.R. phần 560 (ITSR). ITSR cấm hầu hết các giao dịch trực tiếp và gián tiếp liên quan đến Iran hoặc Chính phủ Iran bởi người Hoa Kỳ hoặc các thực thể nước ngoài thuộc sở hữu hoặc kiểm soát của Hoa Kỳ hoặc trong Hoa Kỳ, trừ khi được cho phép bởi OFAC hoặc được miễn trừ bởi quy định. Ngoài ra, ITSR chặn tài sản và lợi ích đối với tài sản của Chính phủ Iran ở Hoa Kỳ, mà sau đó nằm trong Hoa Kỳ, hiện hoặc sau đó thuộc quyền sở hữu hoặc quyền kiểm soát của bất kỳ người Hoa Kỳ nào, như được định nghĩa trong mục 560.304 của ITSR, bao gồm bất kỳ thực thể nào thuộc sở hữu hoặc kiểm soát bởi Chính phủ Iran. Hơn nữa, thiếu sự miễn trừ hoặc cho phép của OFAC, người nước ngoài, bao gồm cả các định chế tài chính nước ngoài, bị cấm xử lý các giao dịch đến hoặc thông qua Hoa Kỳ mà vi phạm các lệnh cấm này, bao gồm các giao dịch qua tài khoản tương ứng ở Hoa Kỳ cho hoặc thay mặt cho các định chế tài chính của Iran, cho những người khác ở Iran hoặc khi lợi ích của các dịch vụ đó được nhận ở Iran.

### **Thẩm quyền Chế tài của Chính phủ Hoa Kỳ**

Ngoài ra, những người không phải là công dân Hoa Kỳ - bao gồm các định chế tài chính nước ngoài - có rủi ro bị Mỹ chế tài vì cố tình tạo điều kiện cho các giao dịch đáng kể hoặc hỗ trợ vật chất nhất định cho những người Iran trong Danh sách SDN, như Công ty Dầu khí Quốc gia Iran (NIOC), Công ty Tàu chở dầu Quốc gia Iran (NITC) và Hãng Vận chuyển Cộng hòa Hồi giáo Iran (IRISL), ngoại trừ các cơ sở lưu ký Iran không bị chỉ định.<sup>26</sup> Các thẩm quyền này thường có một số miễn trừ và ngoại lệ nhất định, bao gồm (i) ngoại lệ cho việc xuất khẩu thực phẩm, thuốc, thiết bị y tế

---

<sup>24</sup> OFAC, “Các Biện pháp Chế tài Iran,”

<https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/programs/pages/iran.aspx>.

<sup>25</sup> OFAC, “Danh sách những người bị chặn và kiều dân bị chỉ định đặc biệt (Danh sách SDN),”

<https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx>.

<sup>26</sup> Xem “Đạo luật Tự do và Chống Phổ biến Iran” (IFCA), §§ 1244(c) và 1247(a); “Đạo luật Trách nhiệm Chế tài Toàn diện, và Thoái vốn Iran” (CISADA), § 104; E.O. 13846, §§ 1 và 2.

và nông sản sang Iran và (ii) ngoại lệ cho hỗ trợ tái thiết và phát triển kinh tế cho Afghanistan. Ngay cả khi áp dụng ngoại lệ hoặc miễn trừ, một số giao dịch liên quan đến Lực lượng Vệ binh Cách mạng Hồi giáo Iran (IRGC) hoặc bất kỳ người nào khác bị nêu liên quan đến việc Iran hỗ trợ khủng bố quốc tế hoặc phổ biến vũ khí hủy diệt hàng loạt hoặc phương tiện giao chuyển của họ có khả năng bị chế tài bởi Hoa Kỳ.

#### Dầu, Sản phẩm dầu và Sản phẩm Hóa dầu:

Vào hoặc sau ngày 5 tháng 11 năm 2018, những người cố tình tham gia vào một giao dịch đáng kể để mua, thu thập, bán, vận chuyển hoặc tiếp thị dầu, các sản phẩm dầu (ví dụ: xăng hàng không, xăng xe máy, dầu nhiên liệu chung cất) hoặc các sản phẩm hóa dầu từ Iran và những người liên kết với các tàu vận chuyển dầu thô của Iran, có rủi ro bị chế tài theo thẩm quyền chế tài của Hoa Kỳ liên quan đến Iran, trừ khi một miễn trừ hoặc ngoại lệ được áp dụng.<sup>27</sup> Để biết thêm thông tin về các định nghĩa của dầu, sản phẩm dầu và sản phẩm hóa dầu, vui lòng xem Phần 16 của E.O. 13846.

#### Kim loại và các Lĩnh vực Khác được Xác định của nền Kinh tế Iran:

Những người hoạt động trong các lĩnh vực sắt, thép, nhôm hoặc đồng của Iran, hoặc cố tình tham gia vào một giao dịch đáng kể để bán, cung cấp hoặc chuyển giao cho Iran hàng hóa hoặc dịch vụ đáng kể được sử dụng liên quan đến các lĩnh vực đó hoặc để mua, thu thập, bán hoặc vận chuyển hoặc tiếp thị sắt, thép, nhôm hoặc đồng từ Iran, có rủi ro bị chế tài theo E.O. 13871, trừ khi một miễn trừ hoặc ngoại lệ được áp dụng. Tương tự, những người cố tình bán, cung cấp hoặc chuyển giao, trực tiếp hoặc gián tiếp, đến hoặc từ Iran, kim loại quý hoặc vật liệu nhất định, bao gồm than, than chì, hoặc một số kim loại thô hoặc bán thành phẩm như nhôm và thép, có rủi ro bị chế tài nếu kim loại hoặc vật liệu này được cung cấp cho việc sử dụng cuối hoặc cho người sử dụng cuối.<sup>28</sup> Ngoài ra, những người hoạt động trong các lĩnh vực xây dựng, khai thác mỏ, sản xuất và dệt may của nền kinh tế Iran hoặc cố tình tham gia vào một giao dịch đáng kể để bán, cung cấp hoặc chuyển giao đến hoặc từ Iran các hàng hóa hoặc dịch vụ đáng kể được sử dụng liên quan đến những lĩnh vực đó, có rủi ro bị chế tài theo E.O. 13902, trừ khi một miễn trừ hoặc ngoại lệ được áp dụng.

Công nghiệp hàng hải được khuyến nghị xem xét Quy định Chế tài Vi phạm Nhân quyền và Lĩnh vực của Iran, 31 C.F.R. phần 562, cũng như hướng dẫn trên trang web OFAC, liên quan đến các lĩnh vực sắt, thép, nhôm, đồng, xây dựng, khai thác mỏ, sản xuất và dệt may của Iran để được hướng dẫn thêm về phạm vi của các thẩm quyền mới này. Đáng chú ý, thời gian chấm dứt các hoạt động được mô tả trong E.O. 13871 hết hạn vào ngày 6 tháng 8 năm 2019; thời gian chấm dứt các hoạt động được mô tả trong E.O. 13902 hết hạn vào ngày 9 tháng 4 năm 2020. Không chấm dứt trong thời gian chấm dứt cụ thể, mọi giao dịch hiện thời có khả năng bị chế tài liên quan đến các lĩnh vực này, sẽ bị chế tài trừ khi một miễn trừ hoặc ngoại lệ được áp dụng.

---

<sup>27</sup> Xem E.O. 13846, §§ 2 và 3; Đạo luật Chế tài Iran (ISA), § 5(a)(7) và (7) .

<sup>28</sup> Xem, e.g., IFCA § 1245.



## Dịch vụ cho Tàu:

Đối với những người cố tình cung cấp dịch vụ cung cấp nhiên liệu cho các tàu Iran hoặc cho các tàu không phải Iran vận chuyển hàng hóa, bao gồm cả dầu hoặc các sản phẩm dầu từ Iran, cho người Iran trong Danh sách SDN, những người đó có rủi ro bị chế tài, trừ khi một miễn trừ hoặc ngoại lệ được áp dụng. Ngoài ra, đối với những người cố tình cung cấp dịch vụ bảo lãnh hoặc bảo hiểm hoặc tái bảo hiểm cho hoặc thay cho người Iran trong Danh sách SDN, bao gồm IRISL, NIOC, NITC hoặc cho hoặc thay cho bất kỳ ai liên quan đến hoặc vì lợi ích của bất kỳ hoạt động nào trong các lĩnh vực năng lượng, vận chuyển hoặc đóng tàu của Iran, mà các biện pháp chế tài nhất định của Mỹ đối với Iran đã được áp đặt, những người đó có rủi ro bị chế tài trừ khi một miễn trừ hoặc ngoại lệ được áp dụng.<sup>29</sup> Để được hướng dẫn thêm, vui lòng xem xét Câu hỏi thường gặp trên trang web của OFAC.

## **Hành vi Vận chuyển Lừa đảo**

Khi cộng đồng toàn cầu gia tăng áp lực đối với chế độ Iran, một số người liên quan đến ngành vận chuyển dầu tiếp tục triển khai các hành vi lừa đảo để tạo thuận lợi cho các giao dịch của Iran. Như được chứng minh bởi các chỉ định của Bộ Tài chính và các hành động thực hiện bởi các đối tác trên khắp thế giới, các tác nhân, như IRGC-QF của Iran, tìm cách trốn tránh các biện pháp chế tài của Hoa Kỳ bằng cách che giấu nguồn gốc, điểm đến và người nhận vận chuyển dầu. Lưu ý rằng việc sử dụng các chiến thuật lừa đảo như vậy không phải duy nhất đối với Iran cũng như ngành công nghiệp dầu của Iran.

Để biết thêm chi tiết và mô tả về các kỹ thuật trốn tránh các biện pháp chế tài đã biết, vui lòng tham khảo văn bản chính của “[Tur vấn Chế tài đối với Công nghiệp Hàng hải, Ngành Năng lượng và Kim loại, và các Cộng đồng liên quan,](#)” và “[Phụ lục A: Hướng dẫn và Thông tin Bổ sung để Hỗ trợ các nỗ lực Tuân thủ Biện pháp Chế tài trong Công nghiệp Hàng hải](#)” để có những hoạt động thẩm tra nhằm chống lại sự trốn tránh biện pháp chế tài trong công nghiệp hàng hải, và “[Khuôn khổ các Cam kết Tuân thủ OFAC,](#)” một tài liệu của OFAC nhằm cung cấp cho ngành công nghiệp các hành vi tổng thể tốt đẹp liên quan tới việc tuân thủ biện pháp chế tài.

---

<sup>29</sup> Xem, ví dụ, IFCA § 1246.

## **SYRIA**

*Phần này cung cấp thông tin về các biện pháp chế tài của Hoa Kỳ liên quan đến Syria và có liên quan đến công nghiệp hàng hải, bao gồm danh sách không đầy đủ các cơ sở mà một người có thể bị chính phủ Hoa Kỳ chế tài. Kết hợp với các tài liệu khác trong bản tư vấn hàng hải toàn cầu này, phụ lục này cập nhật và mở rộng các tư vấn vận chuyển liên quan đến Syria do Văn phòng kiểm soát tài sản nước ngoài của Bộ Tài chính Hoa Kỳ (OFAC) ban hành vào ngày 20 tháng 11 năm 2018 và ngày 25 tháng 3 năm 2019. Thông tin này hiện hành kể từ ngày có bản tư vấn này, nhưng các bên nên thường xuyên kiểm tra trang web của OFAC để nắm các thông tin toàn diện về các chương trình chế tài liên quan đến Syria. Trong tương lai, OFAC có thể đưa ra các cập nhật tiếp theo cho bản tư vấn này, bao gồm các danh sách tàu đã xuất hiện trong các bản tư vấn vận chuyển trước đây. OFAC duy trì một danh sách toàn diện, hợp nhất và có thể tìm kiếm những người bị chế tài, cũng như các tàu được xác định là tài sản bị chặn, trong Danh sách những người bị chặn và kiều dân bị chỉ định đặc biệt (Danh sách SDN).*

### **Hành vi liên quan đến Syria Nghiêm cấm bởi Chính phủ Hoa Kỳ**

Hoa Kỳ thường cấm các giao dịch của người Hoa Kỳ hoặc trong Hoa Kỳ mà, trực tiếp hoặc gián tiếp, liên quan đến Chính phủ Syria hoặc các thực thể khác bị chế tài theo Quy định Chế tài Syria, 31 C.F.R. Phần 542. Thuật ngữ Chính phủ Syria bao gồm: (a) nhà nước và Chính phủ Cộng hòa Ả rập Syria, cũng như bất kỳ phân khu chính trị, cơ quan hoặc công cụ nào, bao gồm cả Ngân hàng Trung ương Syria; (b) bất kỳ thực thể nào thuộc sở hữu hoặc kiểm soát, trực tiếp hoặc gián tiếp, bởi Chính phủ Syria, bao gồm bất kỳ công ty, đối tác, hiệp hội hoặc tổ chức nào khác mà Chính phủ Syria sở hữu quyền lợi hoặc quyền kiểm soát 50% hoặc nhiều hơn, và bất kỳ thực thể nào được kiểm soát bởi chính phủ đó; (c) bất kỳ người nào, đang hoặc đã, hành động hoặc có ý định hành động, trực tiếp hoặc gián tiếp, cho hoặc thay mặt cho bất kỳ thực thể nào nói ở trên; và (d) bất kỳ người nào khác được xác định bởi OFAC được bao gồm trong (a) đến (c).

Hoa Kỳ cũng cấm nhập khẩu dầu hoặc các sản phẩm dầu có nguồn gốc từ Syria vào Hoa Kỳ và bất kỳ giao dịch nào về, hoặc liên quan đến dầu hoặc một sản phẩm dầu có nguồn gốc từ Syria bởi một người Hoa Kỳ hoặc bất kỳ sự hỗ trợ nào của họ, theo E.O. 13582.

Ngoài ra, Hoa Kỳ hiểu rằng do môi trường phức tạp và lỏng lẻo ở Syria, các tác nhân bất hợp pháp khác hoạt động trong lĩnh vực hàng hải, bao gồm những người liên quan đến khủng bố và hoạt động bất hợp pháp liên quan đến Iran hoặc Nga.<sup>30</sup>

### **Rủi ro Chế tài và Thẩm quyền Chế tài liên quan đến Syria của Chính phủ Hoa Kỳ**

Luật pháp Hoa Kỳ quy định các biện pháp chế tài bắt buộc đối với người nước ngoài được xác định là đã cố tình cung cấp hỗ trợ tài chính, vật chất hoặc công nghệ đáng kể cho hoặc cố tình tham gia vào một giao dịch đáng kể với Chính phủ Syria; hoặc những người đã cố tình bán hoặc cung cấp hàng hóa, dịch vụ, công nghệ, thông tin hoặc hỗ trợ đáng kể khác tạo điều kiện thuận

---

<sup>30</sup> Để biết thêm chi tiết về các lệnh cấm của OFAC liên quan đến chống khủng bố, Iran hoặc Nga, xin hãy xem <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Pages/default.aspx>

lợi cho việc duy trì hoặc mở rộng sản xuất trong nước khí đốt tự nhiên, dầu hoặc các sản phẩm dầu của Chính phủ Syria. Điều này có thể bao gồm các thực thể hoặc cá nhân cung cấp hoặc tài trợ cho các chuyến chở dầu cho Chính phủ Syria hoặc các thực thể thuộc sở hữu của chính phủ, chẳng hạn như Công ty Vận tải Dầu Syria hoặc Công ty Lọc hóa dầu Banias mà Hoa Kỳ đã đưa vào danh sách.

### **Hành vi Vận chuyển Lừa đảo**

Hoa Kỳ cam kết buộc Chính phủ Syria, chế độ Bashar al-Assad và những người tiếp tục ủng hộ họ phải chịu trách nhiệm về sự tàn bạo và giết hại thường dân Syria. Với mục đích này, chuỗi cung ứng và các chuyến hàng liên quan đến dầu tạo ra rủi ro chế tài đáng kể cho những người trong công nghiệp hàng hải. Các quốc gia như Iran và Nga đã tham gia cung cấp cho Chính phủ Syria dầu và các hàng hóa khác. Liên quan đến hoạt động này, vào tháng 9 năm 2019, OFAC đã chế tài Maritime Assistance LLC và ba cá nhân vì đã tạo điều kiện cho việc bán và chuyển giao nhiên liệu máy bay cho các lực lượng quân sự Nga hoạt động tại Banias, Syria. Ngoài ra, vào tháng 11 năm 2018, OFAC đã chế tài các thực thể trong lĩnh vực tư nhân và lĩnh vực công của Iran và Nga có liên quan đến mưu đồ mua dầu của Iran cho Syria. Mưu đồ này đã sử dụng một thỏa thuận bù đắp thanh toán trong đó việc bán và vận chuyển dầu Iran cho Syria đã cung cấp hàng trăm triệu đô la cho các nhóm ủy nhiệm khủng bố của Iran, bao gồm Hizballah, HAMAS và IRGC-QF.

Để biết thêm chi tiết và mô tả về các kỹ thuật trốn tránh các biện pháp chế tài đã biết, vui lòng tham khảo văn bản chính của “[Tur vãn Chế tài đối với Công nghiệp Hàng hải, Ngành Năng lượng và Kim loại, và các Cộng đồng liên quan,](#)” và “[Phụ lục A: Hướng dẫn và Thông tin Bổ sung để Hỗ trợ các nỗ lực Tuân thủ Biện pháp Chế tài trong Công nghiệp Hàng hải](#)” để có những hoạt động thẩm tra nhằm chống lại sự trốn tránh biện pháp chế tài trong công nghiệp hàng hải, và “[Khuôn khổ các Cam kết Tuân thủ OFAC,](#)” một tài liệu của OFAC nhằm cung cấp cho ngành công nghiệp các hành vi tổng thể tốt đẹp liên quan tới việc tuân thủ biện pháp chế tài.