



DEPARTEMEN LUAR NEGERI AS

DEPARTEMEN KEUANGAN AS

PENJAGA PANTAI AMERIKA SERIKAT

## **Panduan Sanksi Terhadap Korea Utara**

**Diterbitkan: 21 Mar et 2019**

### **Judul: Panduan Terbaru Mengenai Penanganan Praktik Pengapalan Ilegal Korea Utara**

Kantor Urusan Pengendalian Aset Luar Negeri (OFAC) dari Departemen Keuangan AS, bersama Departemen Luar Negeri AS dan Pengawal Pantai AS, sedang memperbarui panduan yang diterbitkan pada tanggal 23 Februari 2018. Panduan ini memberikan informasi baru tentang praktik-praktik penipuan pengapalan oleh Korea Utara, panduan tambahan tentang bagaimana memitigasi risiko keterlibatan dalam praktik-praktik tersebut, bagan baru yang menunjukkan pelabuhan-pelabuhan persinggahan tertentu, dan tiga lampiran baru. Pemerintah AS menyarankan agar semua pihak yang terlibat dalam industri pengapalan dan entitas niaga yang terkait – termasuk pemilik kapal, manajer dan operator, makelar, badan registrasi bendera, perusahaan minyak, operator pelabuhan, perusahaan pengapalan, penyedia layanan klasifikasi, perusahaan asuransi, dan lembaga keuangan – mengenali praktik-praktik yang diuraikan dalam panduan ini agar mereka dapat mengimplementasikan langkah-langkah pengendalian yang tepat untuk mengidentifikasi praktik-praktik pengapalan ilegal oleh Korea Utara.

Meskipun telah dikenai sanksi kuat dari AS dan PBB, Korea Utara masih terus menghindari sanksi-sanksi tersebut, khususnya melalui pengalihan minyak olahan dan batu bara dari kapal ke kapal secara ilegal. Pada tahun 2018, pelabuhan-pelabuhan Korea Utara telah menerima paling sedikit 263 pengiriman minyak olahan dari kapal tanker yang mereka dapatkan melalui cara pengalihan kapal-ke-kapal yang dilarang oleh PBB. Seandainya kapal-kapal tanker ini dimuat penuh ketika melakukan pengalihan, maka Korea Utara telah mengimpor 3,78 juta barel, atau lebih dari tujuh setengah kali jumlah minyak olahan yang diizinkan (yakni 500 ribu barel per tahun) berdasarkan Resolusi Dewan Keamanan PBB 2397.

Selain impor ilegal minyak olahan yang terus berlangsung, Korea Utara telah mulai kembali mengeksport batu bara di Teluk Tonkin. Resolusi DK PBB 2371, yang diberlakukan pada bulan Agustus 2017, melarang semua pembelian batu bara yang berasal dari Korea Utara, dan Resolusi DK PBB 2397, yang diberlakukan pada bulan Desember 2017, menyatakan bahwa pendapatan dari perdagangan produk sektoral Korea Utara, termasuk batu bara, menyumbang untuk program nuklir dan misil balistik rezim ini. Amerika Serikat akan terus menggunakan wewenang sanksi-sanksinya untuk menargetkan orang-orang dalam berbagai industri, termasuk namun tidak terbatas pada industri pengapalan, yang membantu siasat Korea Utara untuk memperoleh pendapatan yang kemudian mendanai program nuklir dan misil balistik rezim ini.

Panduan ini kini memuat lima lampiran, tiga di antaranya baru. Lampiran pertama menyediakan ikhtisar sanksi-sanksi AS dan PBB yang relevan bagi industri pengapalan, termasuk sebuah

daftar belum-lengkap dari alasan-alasan yang memungkinkan seseorang dikenai sanksi oleh OFAC. Lampiran kedua memberikan daftar yang telah diperbarui dari 28 kapal tanker Korea Utara yang diketahui mampu melakukan pengalihan kapal-ke-kapal untuk produk minyak olahan dan barang terlarang lainnya. Lampiran ketiga adalah lampiran baru yang memberikan panduan spesifik untuk Negara-Negara Anggota PBB dan aktor industri yang relevan mengenai praktik-praktik terbaik untuk menghindari keterlibatan dengan kegiatan ilegal Korea Utara. Lampiran keempat adalah lampiran baru berisi daftar 18 kapal yang mungkin terlibat dalam pengalihan minyak olahan secara ilegal dengan kapal tanker Korea Utara. Lampiran kelima yang juga baru berisi daftar 49 kapal yang diduga mengeksport batu bara yang berasal dari Korea Utara.

Amerika Serikat, bersama Australia, Kanada, Perancis, Italia, Jepang dan Inggris, telah menyoroti praktik-praktik penipuan pengapalan ini di Organisasi Maritim Internasional (IMO) untuk meminta semua Negara Anggota IMO agar memperhatikan praktik-praktik tersebut dan mengingatkan semua Negara Anggota mengenai persyaratan dan panduan yang termuat dalam instrumen-instrumen IMO yang relevan. Karenanya IMO telah menerbitkan Surat Edaran MSC.1/Circ. 1602 pada tanggal 5 Maret 2019, yang menguraikan praktik-praktik penipuan oleh Korea Utara ini kepada semua Negara Anggota dan para pemangku kepentingan industri maritim lainnya. Amerika Serikat meminta agar Negara-Negara Anggota, otoritas pengendali pelabuhan, dan badan registrasi bendera menyediakan panduan ini kepada semua pihak yang relevan di dalam wilayah yurisdiksi mereka.

### **Praktik Penipuan Pengapalan yang Dilakukan Korea Utara**

Berikut ini adalah taktik-taktik yang digunakan Korea Utara dan aktor ilegal lainnya untuk mengaburkan identitas kapal dan kargo, termasuk tempat asal dan tujuan:

- **Mematikan Sistem Identifikasi Otomatis (AIS):** AIS adalah sebuah sistem keselamatan dan navigasi maritim yang diakui secara internasional yang mentransmisikan, paling sedikit, identifikasi kapal dan data terpilih mengenai navigasi dan posisi kapal melalui gelombang radio berfrekuensi sangat tinggi. Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut mengharuskan kapal-kapal kelas tertentu dalam pelayaran internasional untuk terus menghidupkan siaran otomatis. Kapal-kapal dagang berbendera Korea Utara acapkali sengaja mematikan transponder AIS untuk menyembunyikan gerakan-gerakan mereka. Demikian pula kapal-kapal yang bertransaksi dengan kapal Korea Utara untuk melakukan pengalihan kapal-ke-kapal juga biasanya mematikan AIS untuk menghindari deteksi dan memfasilitasi perdagangan ilegal. Taktik ini, baik yang dilakukan oleh kapal berbendera Korea Utara maupun kapal-kapal negara ketiga yang terlibat perdagangan dengan Korea Utara, merupakan indikator potensi kegiatan ilegal, karena ini merupakan pelanggaran peraturan internasional dan sering dilakukan untuk menyembunyikan asal atau tujuan kargo yang berhubungan dengan Korea Utara. Panel Pakar dari Komite 1718 Dewan Keamanan (DK) PBB menerbitkan laporannya pada tanggal 5 Maret 2019, dan merekomendasikan agar perusahaan asuransi dan reasuransi perlindungan dan ganti rugi, dan perusahaan perdagangan, pengolahan, dan produksi minyak menyertakan sebuah “klausul mematikan

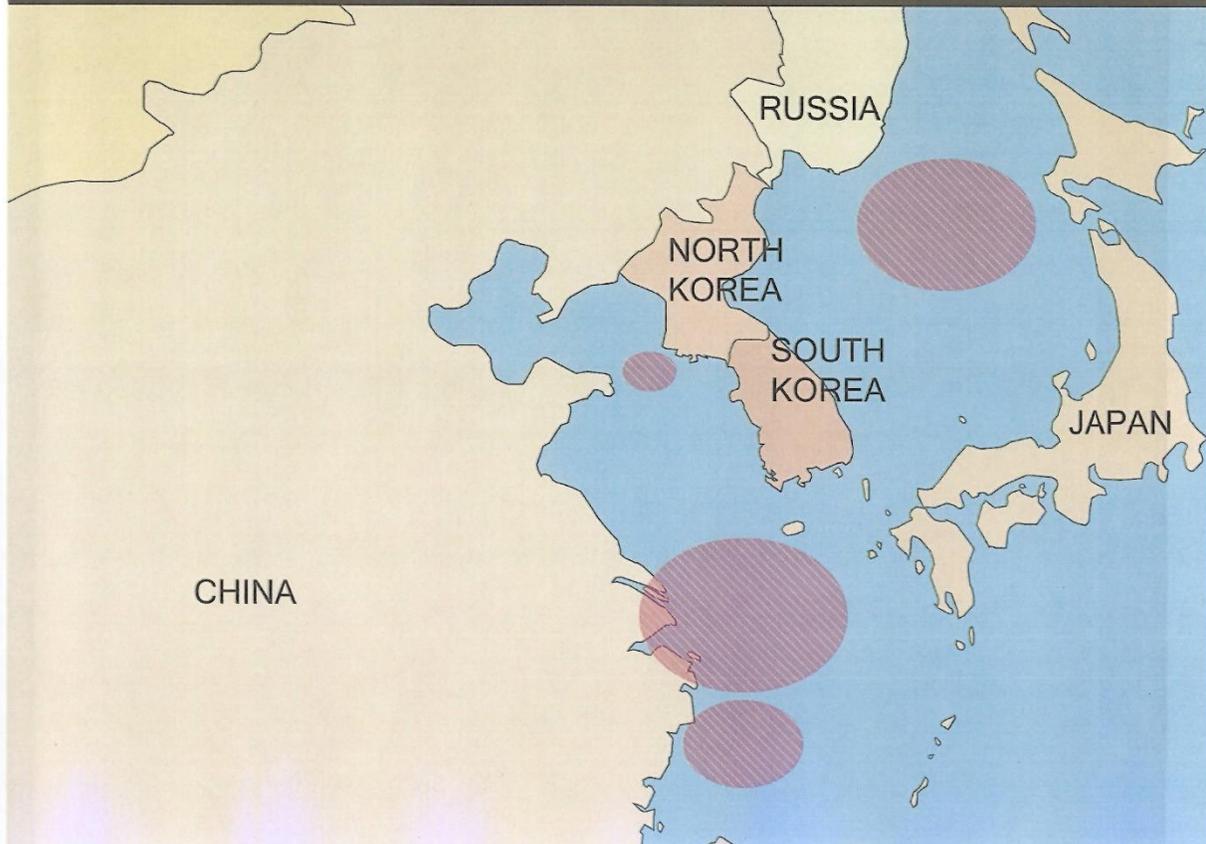
AIS” dan pemeriksaan AIS dalam kontrak dengan kapal-kapal berisiko yang beroperasi di kawasan yang relevan.<sup>1</sup>

- **Secara Fisik Mengubah Identifikasi Kapal:** Kapal-kapal maritim yang memenuhi batas tonase tertentu diharuskan memeragakan nama dan nomor IMO (sebuah kode identifikasi kapal unik tujuh-digit) di tempat yang mudah terlihat seperti di lambung atau bangunan atas kapal. Nomor IMO kapal bersifat permanen meski ada perubahan kepemilikan atau nama kapal. Nama dan nomor IMO kapal-kapal berbendera Korea Utara telah dilapisi cat untuk menyembunyikan identitas mereka dan berpura-pura sebagai kapal lain. Sebagaimana disebutkan dalam laporan Panel Pakar DK PBB tanggal 5 Maret 2019, kapal yang diidentifikasi PBB sebagai *Yuk Tung* terlibat dalam upaya penyamaran kapal dengan mengirimkan transmisi AIS palsu dan menggunakan nomor IMO dari kapal lain.
- **Pengalihan Kapal-ke-Kapal:** Pengalihan kapal-ke-kapal adalah pemindahan kargo dari satu kapal ke kapal lainnya ketika berada di laut, bukan di pelabuhan. Pengalihan kapal-ke-kapal bisa menyembunyikan asal atau tujuan kargo yang dipindahkan. Korea Utara mengoperasikan sebuah armada yang terdiri dari paling sedikit 28 kapal tanker yang mampu melakukan pengalihan kapal-ke-kapal untuk produk minyak olahan, dan paling sedikit 33 kapal yang mampu mengangkut batu bara. Lihat lampiran 2, 4, dan 5 untuk daftar nama dan nomor IMO kapal-kapal, meskipun nama-nama itu bisa diganti dan nomor-nomor IMO bisa disembunyikan karena Korea Utara berusaha menyembunyikan identitas kapal-kapalnya yang terlibat dalam perdagangan ilegal. Peta berikut memperlihatkan daerah di mana pengalihan minyak olahan dari kapal-ke-kapal biasa terjadi:

---

<sup>1</sup> Laporan Pakar Panel DK PBB yang diterbitkan pada 5 Maret 2019 ada di: [https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718/panel\\_experts/reports](https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718/panel_experts/reports).

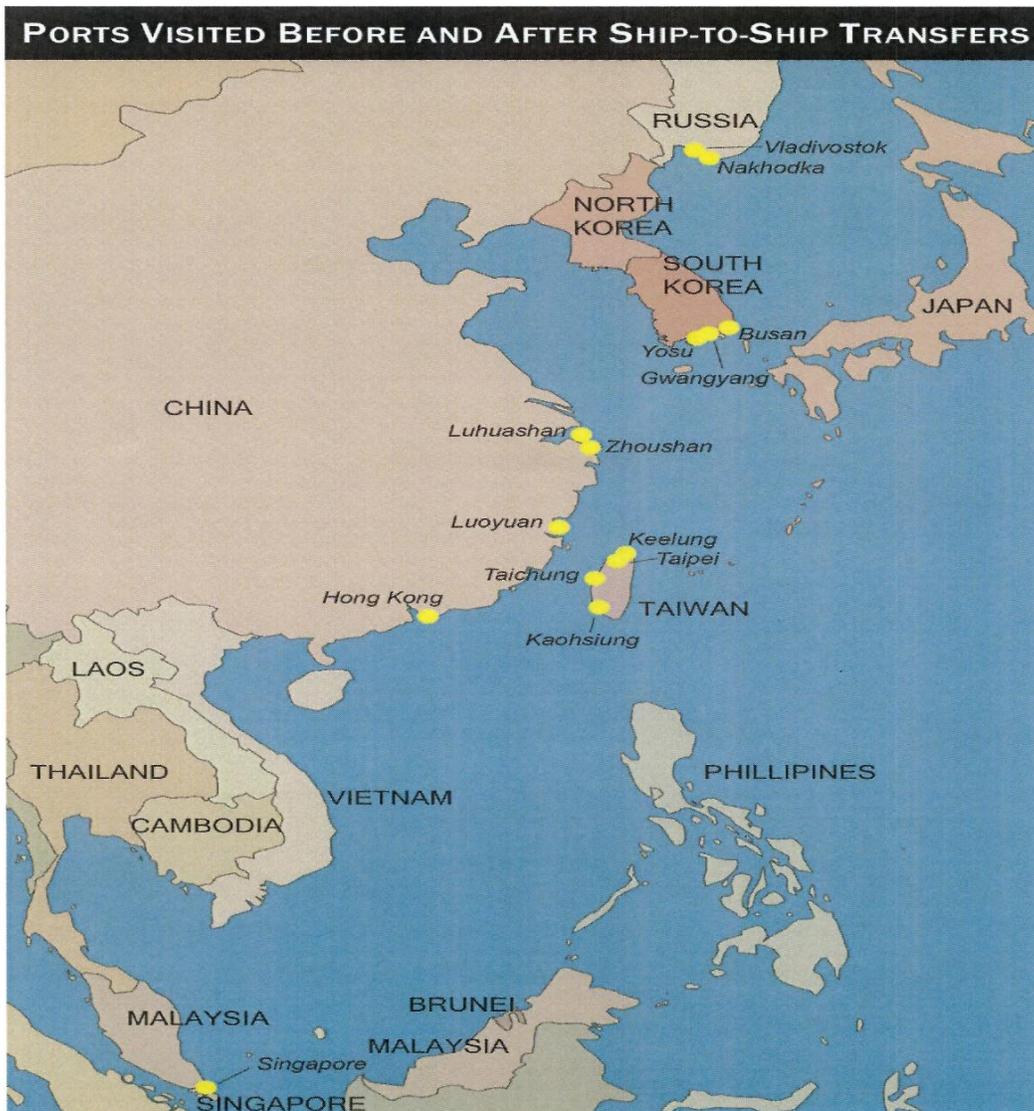
## North Korea Ship-to-Ship Transfer Areas



- **Memalsukan Dokumen Kapal dan Kargo:** Dokumentasi pengapalan yang lengkap dan akurat penting untuk memastikan agar semua pihak yang terlibat dalam sebuah transaksi mengetahui para pihak, barang-barang, dan kapal-kapal yang terlibat dalam sebuah pengapalan. Daftar muatan kapal, sertifikat asal, nota tagihan, daftar pengepakan, bukti asuransi, dan daftar pelabuhan singgah terakhir adalah contoh dokumentasi yang biasanya melengkapi sebuah transaksi pengapalan. Korea Utara secara rutin memalsukan dokumen-dokumen ini untuk menyembunyikan asal dan tujuan kargo.
- **Memanipulasi AIS:** Kapal-kapal berbendera Korea Utara kadang-kadang memanipulasi data yang ditransmisikan lewat AIS. Manipulasi seperti itu termasuk pengubahan nama kapal, nomor IMO, *Maritime Mobile Services Identities* (MMSIs),<sup>2</sup> atau informasi identifikasi unik lainnya. Taktik ini bisa menyembunyikan pelabuhan persinggahan kapal berikutnya atau informasi lain terkait pelayarannya.

<sup>2</sup> Kapal-kapal menggunakan sebuah MMSI, yang merupakan rangkaian sembilan digit yang dikirim dalam bentuk digital lewat saluran frekuensi radio, untuk mengidentifikasi stasiun kapal, stasiun bumi kapal, stasiun pantai, stasiun bumi pantai, dan ikut serta dalam panggilan kelompok.

**Gambar berikut memperlihatkan pelabuhan persinggahan sebelum dan sesudah pengalihan minyak olahan dari kapal-ke-kapal:**



### **Langkah-Langkah Memitigasi Risiko**

Praktik-praktik penipuan oleh Korea Utara dimaksudkan untuk menghindari pengendalian kepatuhan pada sanksi yang berlaku yang digunakan oleh industri pengapalan dan aktor-aktor lain yang terlibat dalam transaksi terkait pengapalan, seperti perusahaan asuransi dan lembaga keuangan. Langkah-langkah berikut bisa memitigasi risiko-risiko akibat praktik penipuan pengapalan Korea Utara:

- **Teliti Riwayat Kapal untuk Mengidentifikasi Manipulasi AIS:** Sebagai bagian dari uji kelayakan, semua pihak yang terlibat dalam rantai pasokan pengalihan minyak olahan

dari kapal-ke-kapal – penyedia minyak, kapten kapal, awak kapal, makelar, pemilik kapal, manajer, operator, dan asuransi – harus meneliti riwayat AIS kapal untuk menentukan kemungkinan kapal terlibat dalam kegiatan ilegal. Para pihak yang terlibat dalam impor batu bara di Teluk Tonkin harus mengambil langkah-langkah seperti ini.

- **Memantau Manipulasi dan Pelumpuhan AIS:** Badan registrasi kapal, asuransi, penyewa kapal, pemilik kapal, penyedia minyak, dan otoritas pengendali pelabuhan harus mempertimbangkan untuk menyelidiki kapal-kapal yang kelihatannya telah mematikan AIS mereka ketika beroperasi di daerah sekitar Semenanjung Korea, di Laut Cina Timur, atau di Teluk Tonkin. Setiap tanda manipulasi transponder AIS juga harus dianggap sebagai petunjuk dan diselidiki sepenuhnya sebelum mengikat kontrak, melanjutkan penyediaan layanan, atau terlibat dalam kegiatan-kegiatan dengan kapal-kapal ini (termasuk memroses transaksi finansial terkait kegiatan kapal). Penyedia layanan harus memantau transmisi AIS dari kapal-kapal yang bisa mengangkut minyak dan beroperasi di Laut Cina Timur, atau yang bisa mengangkut batu bara di Teluk Tonkin, dan di daerah-daerah lain dimana pengalihan kapal-ke-kapal terjadi. Penyedia layanan harus mempertimbangkan untuk mengubah kontrak sehingga tindakan mematikan atau memanipulasi AIS bisa menjadi dasar penyelidikan yang kemudian bisa menyebabkan pemutusan layanan atau kontrak jika kegiatan ilegal teridentifikasi. Amerika Serikat menyambut gembira tindakan-tindakan dari kelompok perlindungan dan ganti rugi (P&I) internasional yang telah menerbitkan surat edaran mengenai bahaya pengapalan Korea Utara yang secara eksplisit menyebutkan bahwa asuransi akan ditarik kembali apabila kapal-kapal terlibat dalam kegiatan-kegiatan ini, serta menganjurkan agar semua entitas niaga yang relevan melakukan hal yang sama.
- **Menggalakkan Penyiaran AIS Tanpa Jeda:** Otoritas pengendali pelabuhan di Asia Timur dan Asia Tenggara, termasuk Teluk Tonkin, harus mengingatkan kapal-kapal tanker minyak dan kapal-kapal pengangkut batu bara yang tiba dan meninggalkan yurisdiksi mereka mengenai persyaratan untuk terus menyiarkan AIS. Upaya ini akan menggalakkan kepatuhan pada Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut, dan otoritas pelabuhan di lokasi-lokasi ini harus mengingatkan kapal-kapal bahwa manipulasi dan pelumpuhan AIS adalah petunjuk kegiatan ilegal. Asosiasi industri pengapalan harus menyebarluaskan panduan ini kepada perusahaan-perusahaan yang berhubungan dengan mereka atau menyusun versi mereka sendiri dan menyebarkanluaskannya kepada para anggotanya.
- **Uji Kelayakan Rantai Pasokan Minyak:** Anjurkan perusahaan-perusahaan minyak untuk mewajibkan semua pihak dalam rantai pasokan mereka melakukan uji kelayakan untuk menjamin agar setiap penerima dan pihak rekanan tidak memasok minyak untuk kapal tanker Korea Utara, dan untuk mewajibkan mereka melakukan pemeriksaan pengguna-akhir untuk kapal-kapal yang melakukan pengalihan kapal-ke-kapal, khususnya di daerah pengalihan kapal-ke-kapal yang diidentifikasi dalam peta di atas.

- **Melakukan Penelitian Sebelum Pengalihan Kapal-ke-Kapal:** Operator kapal yang melakukan pengalihan kapal-ke-kapal di daerah yang disorot dalam gambar di halaman 4 harus mengetahui kemungkinan kapal-kapal Korea Utara menggunakan praktik penipuan untuk menyembunyikan identitas mereka, termasuk penggunaan nama kapal atau nomor IMO palsu. Operator kapal harus memastikan bahwa mereka sudah melakukan verifikasi nama kapal, nomor IMO, dan bendera sebelum terlibat dalam pengalihan, dan memastikan ada tujuan bisnis yang sah untuk pengalihan kapal-ke-kapal tersebut.
- **Meninjau Semua Dokumentasi Kapal Yang Berlaku:** Orang-orang dan entitas yang memproses transaksi terkait pengapalan yang berpotensi melibatkan kapal berbendera Korea Utara atau pengapalan ke atau dari Korea Utara harus memastikan bahwa mereka meminta dan meninjau dokumentasi pengapalan yang lengkap dan akurat. Dokumentasi pengapalan seperti itu harus menunjukkan rincian pelayaran, termasuk kapal, kargo, asal, tujuan, dan pihak-pihak yang terlibat dalam transaksi. Setiap indikasi manipulasi dokumentasi pengapalan adalah sebuah peringatan tentang adanya kegiatan ilegal dan harus diselidiki sebelum transaksi dilanjutkan. Selain itu, dokumen-dokumen terkait pengalihan kapal-ke-kapal harus membuktikan bahwa barang-barangnya diturunkan di pelabuhan sebagaimana tersebut dalam dokumentasi.
- **Komunikasi Jelas dengan Mitra-Mitra Internasional:** Tidak semua pihak dalam transaksi pengapalan bisa dikenai rezim sanksi yang sama sehingga komunikasi yang jelas adalah langkah penting dalam transaksi internasional. Pengomunikasian secara jelas mengenai kewajiban-kewajiban berdasarkan sanksi-sanksi AS dan PBB, dan langkah-langkah yang perlu diambil untuk memastikan kepatuhan kepada para pihak yang terlibat dalam transaksi dapat menjamin kepatuhan yang lebih efektif pada program sanksi yang relevan. Kami menganjurkan semua pihak yang terlibat dalam industri pengapalan untuk berbagi panduan ini dengan mereka yang berada dalam rantai pasokan.
- **Memanfaatkan Sumber Daya yang Tersedia Secara Maksimal:** Ada beberapa organisasi yang menyediakan data pengapalan niaga, seperti lokasi kapal, informasi registrasi kapal, dan informasi bendera kapal. Data ini harus dimuat dalam praktik uji kelayakan beserta informasi dari OFAC, PBB, dan Penjaga Pantai, sebagaimana diuraikan dalam bagian “Sumber Daya Sanksi Korea Utara” dari panduan ini.

### **Penalti Bagi Pelanggaran Rezim Sanksi AS dan PBB**

Orang-orang dan entitas yang terlibat dalam transaksi terkait pengapalan harus mengetahui potensi konsekuensi yang dihadapi jika terlibat dalam perilaku yang dilarang atau berpotensi dikenai hukuman.

OFAC menyelidiki pelanggaran peraturannya dan menegakkan otoritasnya sebagaimana diuraikan dalam Panduan Penegakan Sanksi Ekonomi. Orang-orang yang melanggar sanksi AS terhadap Korea Utara bisa mendapat penalti moneter sipil dan penuntutan kejahatan. Setiap pelanggaran sanksi AS terhadap Korea Utara bisa dikenai denda moneter sipil hingga \$295.141

atau dua kali nilai transaksi yang mendasarinya, tergantung mana yang lebih besar.<sup>3</sup> Lihat *OFAC's Resource Center* untuk informasi tambahan terkait wewenang penegakan yang dipegang OFAC, Panduan Penegakan Sanksi Ekonomi, penalti sipil baru-baru ini, dan tindakan-tindakan penegakan lainnya.

Resolusi-resolusi DK PBB terkait Korea Utara juga menyediakan berbagai mekanisme untuk memastikan kepatuhan pada kewajiban-kewajiban berdasarkan resolusi-resolusi tersebut. Komite 1718 DK PBB bisa mewajibkan sebuah Negara Anggota untuk mencabut registrasi kapal yang oleh PBB diidentifikasi telah melakukan penghindaran sanksi dan juga bisa mengarahkan Negara Anggota untuk melarang kapal itu masuk ke pelabuhan mereka. Jika ada dasar kuat untuk mencurigai bahwa sebuah kapal mengangkut kargo yang dilarang PBB, Negara Anggota PBB bisa memeriksa kapal itu di laut lepas setelah ada izin dari negara bendera. Negara bendera juga bisa memerintahkan kapal itu untuk menuju ke sebuah pelabuhan tertentu untuk diperiksa. Kapal-kapal yang registrasinya tidak bisa dikonfirmasi atau yang dicabut registrasinya oleh negara bendera bisa dianggap sebagai kapal tanpa kebangsaan dan dikenai hukum negara yang melakukan pemeriksaan.

### **Sumber Daya Sanksi Terhadap Korea Utara**

Untuk pertanyaan dan keprihatinan terkait peraturan dan persyaratan sanksi-sanksi OFAC, termasuk melaporkan sebuah potensi pelanggaran peraturan sanksi AS, hubungi *Hotline Kepatuhan* OFAC di nomor 1-800-540-6322 atau lewat [OFAC\\_Feedback@treasury.gov](mailto:OFAC_Feedback@treasury.gov). Untuk mengajukan permohonan untuk lisensi OFAC tertentu, lihat <https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>.

IHS Maritime adalah pengelola skema penomoran kapal IMO. Untuk verifikasi nomor IMO kapal, Anda bisa temukan nomor IMO di <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>. IHS Maritime bisa dihubungi lewat pos-el di <mailto:ship.imp@ihs.com> atau di alamat berikut: IHS Maritime, Sentinel House, 163 Brighton Road, Surrey CR5 2YH, United Kingdom.

Berkoordinasi dengan Departemen Luar Negeri AS, Penjaga Pantai AS memegang daftar kapal yang akan ditolak masuk ke semua pelabuhan AS berdasarkan Bab III UU Menangkal Musuh Amerika Melalui Sanksi. Daftar ini diperbarui secara berkala dan bisa dilihat di: <http://www.nvmc.uscg.gov/CAATSA.aspx>. Daftar ini terpisah dari yang dipegang OFAC atau yang diuraikan dalam Lampiran 2. Untuk pertanyaan sehubungan daftar ini, telepon atau kirim pos-el ke Markas Besar Divisi Kendali Pelabuhan Negara Bagian, Penjaga Pantai AS di alamat [portstatecontrol@uscg.mil](mailto:portstatecontrol@uscg.mil).

Untuk melaporkan pelanggaran aturan pengapalan PBB terkait Korea Utara, termasuk kecurigaan adanya pengalihan kapal-ke-kapal dengan kapal berbendera Korea Utara yang melanggar persyaratan PBB, kirim pos-el ke: [DPRKcargo@state.gov](mailto:DPRKcargo@state.gov).

---

<sup>3</sup> Sesuai dengan Federal Civil Penalties Inflation Adjustment Act Improvements Act tahun 2015, Pasal 701 Hukum Publik 114-74 (FCPIA), sebagaimana diamandemen pada 19 Maret 2018, OFAC mengubah jumlah maksimal penalti sipil untuk pelanggaran International Economic Emergency Powers Act menjadi \$295.141 atau dua kali nilai dari transaksi yang mendasarinya, dan akan menyesuaikan jumlah itu setiap tahun.

## LAMPIRAN 1

### **Tinjauan Sanksi Terkait Industri Maritim**

Asuransi, badan registrasi bendera, perusahaan pengapalan, lembaga keuangan, dan lain-lainnya yang terlibat dalam transaksi terkait pengapalan bisa menjadi subyek satu atau lebih larangan sanksi terkait Korea Utara. Sebuah tinjauan tingkat tinggi dari larangan-larangan ini akan menyusul, tetapi semua orang dan entitas yang meninjau panduan ini dianjurkan untuk memastikan agar mereka memahami sepenuhnya semua kewajiban sanksi yang berhubungan dengan kegiatan mereka. Perlu dicatat bahwa bagian ini berlaku sesuai tanggal panduan ini — informasi terkini bisa ditemukan di laman-laman yang dicantumkan dalam catatan kaki di bawah.

#### Amerika Serikat melarang, antara lain:<sup>4</sup>

- Setiap transaksi atau persetujuan yang melibatkan properti atau kepentingan dalam properti milik Pemerintah Korea Utara atau Partai Pekerja Korea;
- Ekspor dan impor hampir semua barang, jasa, dan teknologi secara langsung maupun tidak langsung ke atau dari Korea Utara;
- Kapal-kapal yang singgah di sebuah pelabuhan Korea Utara dalam waktu 180 hari sebelumnya, dan kapal-kapal yang terlibat dalam pengalihan kapal-ke-kapal dengan kapal seperti itu dalam waktu 180 hari sebelumnya, untuk singgah di sebuah pelabuhan di Amerika Serikat; dan
- Pendaftaran sebuah kapal di Korea Utara, perolehan otorisasi untuk mengibarkan bendera Korea Utara di sebuah kapal, dan memiliki, menyewakan, mengoperasikan, dan mengasuransikan kapal berbendera Korea Utara.

#### PBB mengharuskan Negara-Negara Anggota untuk melarang, antara lain:<sup>5</sup>

- Memiliki, menyewakan, mengoperasikan, mencarter, atau menyediakan klasifikasi kapal, sertifikasi atau layanan terkait, dan asuransi atau reasuransi, untuk kapal yang berbendera, dimiliki oleh, dikendalikan oleh, atau dioperasikan oleh Republik Demokratik Rakyat Korea (RDRK);
- Menyediakan jasa asuransi atau reasuransi untuk kapal-kapal yang oleh Negara Anggota diduga kuat terlibat dalam kegiatan atau pemindahan barang-barang yang dilarang oleh resolusi-resolusi yang relevan;
- Menyediakan pengisian bahan bakar atau pemeliharaan kapal Korea Utara yang dicurigai mengangkut barang-barang terlarang;

---

<sup>4</sup> Larangan-larangan ini berlaku untuk transaksi oleh seorang warga AS atau di dalam Amerika Serikat, termasuk mereka yang harus melewati sistem finansial AS. Selain itu, dokumen ini hanya bersifat menjelaskan dan tidak punya kekuatan hukum. Dokumen ini tidak melengkapi atau memodifikasi otoritas hukum, perintah Eksekutif, atau regulasi. Untuk rincian tambahan tentang larangan OFAC terkait Korea Utara, lihat [www.treasury.gov/ofac](http://www.treasury.gov/ofac)

<sup>5</sup> Semua Negara Anggota PBB punya sebuah kewajiban hukum untuk melaksanakan langkah-langkah sanksi yang disyaratkan oleh resolusi Dewan Keamanan PBB. Resolusi DK PBB terkait Korea Utara bisa ditemukan di laman Komite Sanksi 1718 di <https://www.un.org/sc/suborg/en/sanctions/1718>.

- Pengalihan kapal-ke-kapal ke atau dari kapal berbendera Korea Utara untuk barang yang dipasok, dijual, atau ditransfer ke atau dari Korea Utara; dan
- Kapal-kapal masuk pelabuhan kalau ditandai oleh Dewan Keamanan PBB atau kalau sebuah Negara memiliki informasi dengan dasar kuat bahwa kapal-kapal tersebut dimiliki, dikontrol, atau dioperasikan oleh orang atau entitas yang sudah ditandai oleh DK PBB.

Sementara pemerintah AS memberlakukan larangan menyeluruh untuk impor barang dari Korea Utara, PBB mewajibkan Negara-Negara Anggota untuk melarang **impor** barang-barang berikut ini dari Korea Utara:

- |                         |                               |  |
|-------------------------|-------------------------------|--|
| • Batu bara             | • Perak                       | • Peralatan listrik                              |
| • Tekstil               | • Bijih titanium              | • Tanah dan batu, termasuk magnesia dan magnesit |
| • Makanan Laut          | • Logam tanah langka          | • Kayu   |
| • Besi dan bijih besi   | • Bijih vanadium              | • Kapal  |
| • Timah dan bijih timah | • Patung dan monumen          | • Hak menangkap ikan                             |
| • Tembaga               | • Senjata konvensional        |  |
| • Nikel                 | • Produk pangan dan pertanian |  |
| • Seng                  | • Permesinan                  |  |
| • Emas                  |                               |  |

Selain itu, sementara pemerintah AS memberlakukan larangan menyeluruh terhadap ekspor barang ke Korea Utara dari Amerika Serikat atau oleh orang AS, PBB mewajibkan Negara-Negara Anggota untuk melarang **ekspor** barang-barang berikut ini ke Korea Utara:

- |  |  |   |
|--|--|---|
| • Minyak olahan* (lebih dari 500.000 barel/tahun)                          | untuk kembali ke Korea Utara)                                | kereta, kapal, pesawat terbang, helikopter)       |
| • Minyak mentah* (lebih dari 4.000.000 barel/tahun)                        | • Bahan bakar roket  | • Besi, baja, dan logam lain                      |
| • Bahan bakar pesawat terbang (kecuali bahan bakar yang diperlukan pesawat | • Kondensat dan gas alam cair                                | • Senjata konvensional                            |
|  | • Mesin industri   | • Misil balistik                                  |
|  | • Semua kendaraan transportasi (termasuk sepeda motor, truk, | • Senjata penghancur masal & komponen-komponennya |
|  |  | • Barang mewah                                    |

*\*Setiap pengalihan di bawah kuota tahunan yang ditetapkan DK PBB (a) harus dilaporkan sepenuhnya kepada Komite Sanksi 1718 dalam waktu 30 hari, (b) harus tidak melibatkan orang atau entitas yang terkait dengan program nuklir atau misil balistik RDRK atau kegiatan lainnya yang dilarang oleh DK PBB, dan (c) hanya boleh ditujukan untuk penghidupan warga RDRK dan tidak terkait dengan memberi pendapatan untuk program nuklir atau misil balistik RDRK atau kegiatan terlarang DK PBB lainnya. Kalau ketiga kondisi ini tidak dipenuhi, meskipun itu berupa transaksi di bawah kuota tahunan, maka itu merupakan pelanggaran Resolusi DK PBB 2397.*

Langkah-langkah DK PBB (untuk dilaksanakan oleh Negara Anggota PBB):

*Tindakan di laut lepas:*

- Memeriksa kapal dengan izin Negara bendera, di laut lepas, jika Negara pemeriksa memiliki informasi dengan dasar kuat untuk meyakini bahwa kapal itu mengangkut kargo terlarang (**berdasarkan diskresi**);
- Negara bendera akan bekerja sama dalam pemeriksaan seperti itu (**berdasarkan diskresi**); dan
- Negara bendera memerintahkan kapal-kapal yang dicurigai untuk menuju sebuah pelabuhan yang tepat dan memudahkan inspeksi yang disyaratkan oleh otoritas setempat jika negara bendera menolak mengizinkan pemeriksaan di laut lepas (**wajib**).

*Tindakan di laut teritorial atau di dalam pelabuhan:*

- Mengambil alih, memeriksa, dan membekukan (menyita) setiap kapal di pelabuhan kalau ada dasar kuat untuk meyakini bahwa kapal itu mengangkut barang-barang terlarang atau terlibat dalam kegiatan terlarang yang melibatkan Korea Utara (**berdasarkan diskresi**);
- Mengambil alih, memeriksa, dan membekukan (menyita) setiap kapal yang berada di dalam yurisdiksi laut teritorial Negara Anggota jika ada dasar kuat untuk meyakini bahwa kapal itu mengangkut barang-barang terlarang atau terlibat dalam kegiatan terlarang yang melibatkan Korea Utara (**berdasarkan diskresi**); dan
- Memeriksa kargo yang menuju ke atau datang dari Korea Utara lewat laut, udara, rel kereta, atau jalan raya (**wajib**)

*Tindakan di laut lepas atau di laut teritorial/pelabuhan:*

- Menyita dan membuang setiap barang yang transportasinya dilarang oleh Resolusi DK PBB dan ditemukan pada saat pemeriksaan (**wajib**).

*Registrasi dan tanggung jawab lainnya dari Negara bendera:*

- Segera mencabut registrasi kapal jika Komite 1718 DK PBB menetapkan bahwa kapal telah menolak untuk mematuhi perintah Negara bendera untuk mengizinkan pemeriksaan di laut lepas atau untuk menuju ke pelabuhan tempat inspeksi (**wajib**);
- Mencabut registrasi dan menghentikan layanan klasifikasi untuk setiap kapal yang oleh Negara, atas dasar kuat, diyakini terlibat dalam kegiatan, atau membawa barang, yang dilarang oleh DK PBB dan mencabut registrasi setiap kapal yang dimiliki, dioperasikan, atau dikontrol oleh RDRK dan juga menolak pendaftaran kapal yang sudah dicabut registrasinya oleh negara anggota lain atau oleh badan registrasi bendera karena telah melanggar sanksi (**wajib**);
- Segera mencabut registrasi setiap kapal yang telah ditandai oleh Komite Sanksi 1718 (**wajib**); dan
- Ketika mencabut registrasi kapal yang terlibat dalam pelanggaran DK PBB, badan registrasi harus menyebutkan alasan pencabutan registrasi sebagai “pelanggaran resolusi Dewan Keamanan PBB terhadap RDRK” pada sertifikat deregistrasi (**berdasarkan diskresi**).

### *Risiko untuk Nakhoda dan Awak Kapal*

- Kapal hanya bisa mengibarkan bendera dari satu Negara dan tidak boleh mengubah bendera selama pelayaran atau ketika berada di pelabuhan kecuali kalau terjadi pengalihan kepemilikan secara nyata atau perubahan registrasi kapal. Harus ada sebuah kaitan nyata antara Negara Bendera dengan kapal agar pendaftarannya sah. Sebuah kapal yang mengklaim lebih dari satu bendera untuk alasan kemudahan tidak berhak atas perlindungan berdasarkan bendera mana pun dan bisa diperlakukan sebagai kapal tanpa kebangsaan yang harus tunduk kepada yurisdiksi negara yang melakukan inspeksi baik di laut maupun di dalam pelabuhan. Sejalan dengan itu, sebuah kapal yang mengaku punya registrasi yang tidak bisa dikonfirmasi juga bisa diperlakukan sebagai tidak memiliki kebangsaan, dan dikenai hukum dari negara yang melakukan inspeksi.
- Nakhoda dan awak kapal harus sepenuhnya percaya pada pemilik, manajer, dan operator mereka bahwa kapal sudah dipasang bendera dan diurus dengan benar. Ketika sertifikat registrasi, keselamatan, pencegahan pencemaran, dan penempatan awak kapal yang diwajibkan tidak cocok atau jika Dokumen Riwayat Kapal yang disyaratkan tidak diurus dengan benar, ini merupakan tanda peringatan bagi nakhoda dan awak kapal bahwa registrasi kapal itu patut dicurigai.
- Nakhoda dan awak kapal yang secara sadar membuat pernyataan palsu tentang registrasi bertanggung jawab atas tindakan mereka termasuk kemungkinan dituntut secara hukum atau ditindak yang merugikan kredensial mereka.

### *Risiko Atas Kepemilikan dan Manajemen*

- Pemilik dan manajer kapal harus menyimpan lengkap dokumentasi pelanggan operator dan penyewa kapal-kapal mereka karena pada akhirnya, pemilik dan manajerlah yang bertanggung jawab atas semua tindakan yang dilakukan dengan kapal.
- Pemilik, operator, dan manajer bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal-kapal mereka sudah mendapatkan bendera yang tepat dan mematuhi persyaratan Negara Bendera, serta memastikan bahwa registrasi kapal, Dokumen Riwayat Kapal, dan sertifikat-sertifikat wajib lainnya sudah yang terbaru. Kapal-kapal yang dipasang bendera yang salah atau yang palsu bisa diperlakukan sebagai kapal tanpa kebangsaan dan dikenai hukum negara yang melakukan inspeksi dan pemeriksaan di atas kapal.

### **Kegiatan Yang Bisa Mengakibatkan Pemberlakuan Sanksi:**

#### Penggolongan OFAC berdasarkan undang-undang AS dan Perintah Eksekutif:

Hukum AS mewajibkan pemerintah AS untuk memberlakukan sanksi terhadap orang yang ditetapkan secara sengaja, langsung atau tidak langsung:

- Menyediakan bahan bakar atau suplai dalam jumlah signifikan, menyediakan layanan pengisian bahan bakar, atau memfasilitasi transaksi atau transaksi-transaksi yang signifikan untuk mengoperasikan atau memelihara sebuah kapal atau pesawat terbang yang telah ditandai oleh sebuah Perintah Eksekutif atau Resolusi DK PBB terkait Korea Utara; atau yang dimiliki atau dikontrol oleh orang yang telah ditandai oleh sebuah Perintah Eksekutif atau Resolusi DK PBB; atau
- Mengasuransikan, mendaftarkan, memfasilitasi pendaftaran, atau mengurus asuransi atau pendaftaran, sebuah kapal yang dimiliki atau dikendalikan Pemerintah Korea Utara.

Pemerintah AS juga secara agresif menandai setiap orang, di antara yang lainnya, yang:

- Terlibat dalam ekspor yang signifikan ke atau mengimpor dari Korea Utara; atau
- Beroperasi dalam industri transportasi Korea Utara.

Jika Menteri Keuangan, yang berkonsultasi dengan Menteri Luar Negeri, menetapkan bahwa sebuah lembaga keuangan asing secara sengaja melakukan atau memfasilitasi sebuah transaksi signifikan yang terkait perdagangan dengan Korea Utara, atau secara sengaja melakukan atau memfasilitasi sebuah transaksi signifikan mewakili seseorang yang diblokir berdasarkan Perintah Eksekutif terkait Korea Utara, maka lembaga itu bisa, di antara akibat-akibat lainnya, kehilangan kemampuan untuk memiliki akun koresponden di Amerika.

#### Penggolongan oleh PBB:

Dewan Keamanan atau Komite Sanksi yang Disusun Berdasarkan Resolusi DK PBB 1718 (Komite 1718) bisa menggolongkan atau menandai orang atau entitas untuk mendapatkan sanksi (pembekuan aset dan, untuk perorangan, larangan perjalanan) jika terlibat dalam atau menyediakan dukungan untuk, termasuk lewat cara ilegal lain, program nuklir, senjata pemusnah lain, dan misil balistik Korea Utara.

Selain itu, Komite 1718 bisa memasukkan kapal-kapal ke dalam daftar berbagai konsekuensi yang diberlakukan oleh semua Negara Anggota PBB. Komite 1718 bisa memasukkan sebuah kapal ke dalam daftar larangan masuk pelabuhan-pelabuhan dunia karena terlibat dalam kegiatan yang dilarang oleh Resolusi DK PBB terkait Korea Utara atau membawa barang-barang dari RDRK, sebagaimana diotorisasikan oleh paragraf 6 Resolusi 2371 DK PBB (2017). Komite ini, sebagaimana diotorisasikan oleh paragraf 12 dari Resolusi 2321 DK PBB (2016), juga bisa menggolongkan kapal untuk (a) dicabut benderanya, (b) diperintahkan berlayar ke sebuah pelabuhan tertentu untuk diinspeksi dan tindak-tanduk susulan lainnya, (c) dilarang masuk pelabuhan-pelabuhan dunia, dan/atau (d) dibekukan asetnya (penyitaan).

Terakhir, ketika Negara-Negara memiliki informasi tentang kapal-kapal di laut lepas yang memberi dasar kuat untuk meyakini bahwa kargo kapal-kapal tersebut termasuk barang-barang yang pasokan, penjualan, pengalihan, atau ekspornya terlarang oleh Resolusi DK PBB yang relevan, dan kapal itu tidak mau bekerja sama, maka Komite 1718 bisa mengambil berbagai tindakan. Jika Negara bendera kapal tidak memberi izin pemeriksaan di laut lepas atau tidak memerintahkan kapal untuk menuju sebuah pelabuhan yang tepat dan memudahkan pemeriksaan yang diwajibkan, atau kalau kapal menolak mematuhi perintah Negara bendera untuk mengizinkan pemeriksaan di laut lepas atau menuju ke pelabuhan seperti itu, maka Komite 1718 akan mempertimbangkan untuk menandai kapal itu untuk dibekukan asetnya dan langkah-langkah lain yang diotorisasikan dalam paragraf 12 Resolusi 2321 DK PBB (2016). Selanjutnya, ketika Komite Sanksi 1718 membuat penggolongan atau penandaan tersebut, Negara bendera yang relevan harus segera mencabut pendaftaran kapal itu. Setiap Negara yang tidak mendapat kerjasama dari Negara bendera kapal yang dicurigai mengangkut kargo ilegal di laut lepas harus segera menyerahkan sebuah laporan kepada Komite 1718 berisi perincian relevan terkait insiden, kapal dan Negara bendera, yang akan diterbitkan di laman Komite 1718 secara rutin.

## LAMPIRAN 2

### Kapal-Kapal Korea Utara Yang Mampu Mengalihkan Minyak dari Kapal-ke-Kapal

**CATATAN:** Lampiran ini bukan daftar sanksi atau daftar lengkap dari kapal-kapal yang mungkin menjadi kepentingan orang-orang yang diblokir. Seorang yang diblokir mungkin berkepentingan dengan kapal dalam daftar ini, tetapi penyebutan sebuah kapal dalam lampiran ini tidak menjadi ketentuan OFAC bahwa kapal tersebut telah diidentifikasi sebagai properti yang menjadi kepentingan orang yang diblokir. Nama-nama orang yang dikenai sanksi ada dalam daftar Warga Negara yang Khusus Ditetapkan dan Orang-Orang Yang Diblokir (Daftar SDN) dari OFAC dan daftar sanksi lain, yang bisa dicari [di sini](#).

<u>Nama Kapal</u>	<u>IMO</u>
AN SAN 1	7303803
CHON MA SAN	8660313
CHON MYONG 1	8712362
CHONG RIM 3	8665131
JI SONG 6	8898740
KANG DONG	8977900
KU BONG RYONG	8983404
KUM PIT 1	8613578
KUM UN SAN	8720436
MA DU SAN	8021579
MU BONG 1	8610461
MYONG RYU 1	8532413
NAM SAN 8	8122347
PAEK MA	9066978
PO CHON	8848276
PU RYONG (juga dikenal sebagai KUM UN SAN 3)	8705539
RYE SONG GANG 1	7389704
SAEBYOL (juga dikenal sebagai CHONG RIM 2 )	8916293
SAM JONG 1	8405311
SAM JONG 2	7408873
SAM MA 2	8106496
SONG WON	8613360
TONG HUNG 5	8151415
UN PHA 2	8966535
WAN HENG 11 (juga dikenal sebagai KUM JIN GANG 3)	8791667
YU JONG 2	8604917
YU PHYONG 5	8605026
YU SON (juga dikenal sebagai Y CHUN)	8691702

## LAMPIRAN 3

### **Panduan untuk Negara Anggota dan Industri untuk Menghindari Perdagangan Maritim Ilegal dengan Korea Utara**

#### **Negara-Negara Anggota PBB**

- Menambahkan dalam Laporan Implementasi Nasional, sebagaimana diwajibkan oleh resolusi-resolusi DK PBB yang relevan, informasi tentang bagaimana Negara Anggota melaksanakan larangan masuk pelabuhan, pencabutan bendera dan kewajiban pembekuan aset secara tepat.
- Mengajukan asosiasi industri pengapalan untuk menyebarluaskan panduan ini kepada para anggotanya, atau menyusun sebuah panduan serupa dan menyebarluaskannya kepada para anggota.
- Mengajukan agen anak buah kapal untuk memperlihatkan panduan ini di kantor-kantor mereka agar calon anak buah kapal bisa mempelajarinya.

#### **Perusahaan Minyak dan Penyulingan**

- Pedagang dan perusahaan komoditas global dalam rantai pasokan yang menyediakan minyak untuk kapal-kapal tanker yang beroperasi di Laut Cina Timur, harus meneliti riwayat AIS kapal-kapal yang akan mengangkut produk mereka dan menentukan apakah kapal-kapal itu pernah mematikan atau memanipulasi AIS, yang bisa menjadi petunjuk keterlibatan dalam kegiatan ilegal.
- Pedagang dan perusahaan komoditas global dalam rantai pasokan yang menyediakan minyak untuk kapal-kapal tanker yang beroperasi di Laut Cina Selatan, harus mengetahui siapa pengguna akhir produk mereka.
- Perusahaan-perusahaan penghasil, penyuling, dan penjual/pembeli produk minyak harus menambahkan klausul “mematikan AIS” dan pemeriksaan AIS dalam kontrak-kontrak dengan kapal-kapal berisiko yang beroperasi di kawasan-kawasan yang relevan.

#### **Perusahaan Asuransi Maritim**

- Sebagai bagian dari proses uji kelayakan sebelum memperpanjang pertanggungan dan pada saat pengajuan sebuah klaim dari kapal yang ditanggung asuransinya, perusahaan asuransi harus meneliti riwayat AIS dari kapal-kapal yang membawa minyak dan yang beroperasi di Laut Cina Timur untuk menentukan apakah kapal memiliki pola mematikan atau memanipulasi AIS, yang bisa menjadi petunjuk keterlibatan dalam kegiatan ilegal.
- Perusahaan asuransi harus mempertimbangkan untuk menambahkan bahasa kontrak yang menyatakan bahwa mematikan atau memanipulasi AIS adalah indikasi potensi kegiatan terlarang dan bisa menjadi dasar penyelidikan, yang kemudian bisa mengarah pada pembatalan layanan jika kegiatan ilegal ditemukan.

- Perusahaan asuransi dan reasuransi perlindungan dan ganti rugi harus menyertakan sebuah “klausul mematikan AIS” dan pemeriksaan AIS dalam kontrak untuk kapal berisiko yang beroperasi di kawasan yang relevan.

### **Otoritas Kendali Pelabuhan (di Asia Tenggara dan Asia Timur)**

- Sebagai bagian dari komunikasi pengendalian pelabuhan yang normal, mereka harus mengingatkan kapal tanker minyak yang tiba dan meninggalkan yurisdiksi mereka mengenai persyaratan untuk mempertahankan siaran AIS sebagai kepatuhan pada Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut, dan mengingatkan kapal bahwa tindakan memanipulasi dan melumpuhkan AIS adalah petunjuk peringatan adanya kegiatan ilegal.

### **Asosiasi Industri Pengapalan**

- Menyebarkan panduan ini kepada para anggotanya atau menyusun panduan serupa dan membagikannya kepada para anggotanya untuk meningkatkan kesadaran tentang praktik-praktik penipuan Korea Utara dan cara-cara memitigasi risiko-risiko keterlibatan dalam kegiatan pengapalan ilegal.

### **Badan Registrasi Bendera**

- Penggunaan identitas kapal palsu memperlemah efektivitas pelaksanaan resolusi-resolusi Dewan Keamanan PBB dan berpotensi melemahkan badan registrasi di Negara Bendera jika gagal melakukan verifikasi identitas sebuah kapal yang berusaha memperbarui registrasi bendera dengan badan tersebut.
- Pihak registrasi bendera harus melakukan verifikasi nomor IMO kapal ketika menerima sebuah permohonan pendaftaran. Nomor IMO bisa diverifikasi lewat modul *GISIS Ship and Company Particulars*. Jika nomor IMO dan nama kapal tidak cocok, penyelidikan tambahan harus dilakukan sebelum mendaftarkan kapal itu. Khususnya, Negara Bendera penerima harus menghubungi Negara Bendera sebelumnya untuk mengonfirmasikan informasi pendaftaran dan maksud pembebasan kapal itu dari registrasinya.
- Disarankan agar Negara Bendera penerima mengkaji dan melakukan konfirmasi Dokumen Riwayat Kapal dengan Negara Bendera sebelumnya sebelum menyelesaikan pendaftaran. Terkait dengan hal ini, Negara Bendera sebelumnya diingatkan akan tugas mereka, berdasarkan Bab XI-1 regulasi 5.8 SOLAS, agar memberikan salinan Dokumen Riwayat Kapal kepada administrasi Negara Bendera penerima yang mencakup kurun waktu selama kapal berada di bawah yurisdiksinya, bersama dengan Dokumen Riwayat Kapal yang pernah diterbitkan untuk kapal oleh Negara-Negara lainnya.
- Calon-calon Negara Bendera juga harus mengkaji laman Pencarian Daftar Sanksi Dewan Keamanan PBB di <https://scsanctions.un.org/search/>.

- Badan registrasi bendera harus – sebagai bagian dari proses uji kelayakan petisi pendaftaran baru dan untuk kapal-kapal yang sudah ada dalam registrasi mereka – meneliti riwayat AIS dari kapal-kapal yang membawa minyak dan yang beroperasi di Laut Cina Timur untuk menentukan apakah kapal-kapal tersebut punya pola mematikan atau memanipulasi AIS, yang bisa menjadi petunjuk keterlibatan dalam kegiatan ilegal.
- Menerbitkan nama dan nomor IMO kapal-kapal yang telah ditolak atau dicabut registrasinya karena memiliki hubungan dengan kegiatan pengapalan ilegal Korea Utara, sehingga badan-badan registrasi bendera lain juga mengetahuinya.
- Menerbitkan dan menyebarluaskan nama dan nomor IMO kapal-kapal yang registrasinya telah dicabut atau yang pernah ditolak registrasinya oleh badan mana pun sehingga badan-badan registrasi bendera lain juga mengetahuinya.
- Ketika mencabut registrasi kapal yang terlibat dalam pelanggaran DK PBB, badan registrasi tersebut harus menyebutkan alasan pencabutan registrasi sebagai “pelanggaran resolusi Dewan Keamanan PBB terhadap RDRK” di sertifikat deregistrasi.

#### LAMPIRAN 4

### Kapal-Kapal yang Diyakini Telah Melakukan Pengalihan Kapal-ke-Kapal dengan Kapal Tanker Korea Utara

**CATATAN:** Lampiran ini bukan daftar sanksi atau daftar lengkap dari kapal-kapal yang mungkin menjadi kepentingan orang-orang yang diblokir. Seorang yang diblokir mungkin berkepentingan dengan sejumlah kapal dalam daftar ini, tetapi penyebutan sebuah kapal dalam lampiran ini tidak menjadi ketentuan OFAC bahwa kapal tersebut telah diidentifikasi sebagai properti yang menjadi kepentingan orang yang diblokir. Nama-nama orang yang dikenai sanksi bisa ditemukan di dalam daftar Warga Negara Yang Khusus Ditetapkan dan Orang-Orang Yang Diblokir (Daftar SDN) dari OFAC dan daftar sanksi-sanksi lain, yang bisa dicari [di sini](#).

<u>Nama Kapal</u>	<u>IMO</u>	<u>Flag State</u>
BINTANG	7706615	Tidak Diketahui
CHAN FONG	7350260	Togo
JIN HYE juga dikenal sebagai PEARL 1	8518572	Sierra Leone
KATRIN (tadinya: D1325; GOLDEN)	8712790	Panama
KINGSWAY (Tadinya: BILLIONS NO 18)	9191773	Tidak Diketahui
KOTI	9417115	Panama / Togo
LUNIS	9200859	Republik Korea
MIN NING DE YOU 078	Tidak Diketahui	Tidak Diketahui
NEW REGENT	8312497	Panama
NYMEX STAR	9078191	Tidak Diketahui
OU YANG JI XIANG (sebelumnya: HATCH; KOYA)	9396878	Tidak Diketahui
SEA TANKER II	9664483	Singapura
SHANG YUAN BAO	8126070	Tidak Diketahui
SUBBLIC (sebelumnya: XIN YUAN 18)	8126082	Togo
TANTAL	8907670	Rusia
TIANYOU	8817007	Sierra Leone
VITYAZ	8125703	Rusia
YUK TUNG	9030591	Tidak Diketahui

## LAMPIRAN 5

### Kapal-Kapal Yang Diyakini Telah Mengekspor Batu Bara Korea Utara Sejak 5 Agustus 2017

**CATATAN:** Lampiran ini bukan daftar sanksi atau daftar lengkap dari kapal-kapal yang mungkin menjadi kepentingan orang-orang yang diblokir. Seorang yang diblokir mungkin berkepentingan dengan sejumlah kapal dalam daftar ini, tetapi penyebutan sebuah kapal dalam lampiran ini tidak menjadi ketentuan OFAC bahwa kapal tersebut telah diidentifikasi sebagai properti yang menjadi kepentingan orang yang diblokir. Nama-nama orang yang dikenai sanksi bisa ditemukan di dalam daftar Warga Negara Yang Khusus Ditetapkan dan Orang-Orang Yang Diblokir (Daftar SDN) dari OFAC dan daftar sanksi-sanksi lain, yang bisa dicari [di sini](#).

<u>Nama Kapal</u>	<u>IMO</u>	<u>Negara Bendera</u>
ANSHUN	9634359	Tidak Diketahui
ASIA BRIDGE	8916580	Togo
ASIA HONOR	8405220	Tidak Diketahui
CHONG BONG	8909575	North Korea
DAE BONG 1	8408193	North Korea
DONG FENG 6	9008201	Tidak Diketahui
FENG SHUN	9097032	Tidak Diketahui
FLOURISHING	8421315	Tidak Diketahui
FOREVER LUCKY	9003653	Tidak Diketahui
GOO RYONG	8201870	North Korea
HAE SONG 1	8995990	North Korea
HO CHON GANG	8415287	Korea Utara
HUA FU	9020003	Tidak Diketahui
HUNG BONG 3	8603286	Korea Utara
JA RYOK	9826952	North Korea
JANG UN	8822260	Korea Utara
JI NAM SAN	9114555	Korea Utara
JI SONG 15	9004671	Korea Utara
JIA FENG	9136541	Togo
JON SUNG 7	8511251	Korea Utara
K. MORNING	9021576	Korea Utara
KA RIM CHON	8314811	Korea Utara
KAL MA	8503228	Korea Utara
KO SAN	9110236	Korea Utara
KUM DAE	9020223	Korea Utara

KUM SAN BONG	8810384	Korea Utara
LUCKY STAR	9015278	Togo
MAN CHUNG 1	8406858	Korea Utara
MYONG SIN	9045182	Korea Utara
NAM DAE CHON	9138680	Korea Utara
NORTHERN LUCK	9061227	Korea Utara
ORIENT SHENYU	8671611	Tidak Diketahui
ORIENTAL TREASURE	9115028	Tidak Diketahui
PAEK YANG SAN	9020534	Korea Utara
PETREL 8	9562233	Tidak Diketahui
PHO PHYONG	8417962	Korea Utara
RICH GLORY	8649905	Sierra Leone
RYON HWA 2	8415433	Korea Utara
RYON HWA 3	8312227	Korea Utara
SEA STAR 3	8319005	Korea Utara
SO BAEK SAN	8658267	North Korea
SU SONG	9024889	Korea Utara
TAE YANG	8306929	Korea Utara
TALENT ACE	9485617	Tidak Diketahui
THAE PHYONG SAN	9009085	Korea Utara
THAE SONG	8748713	Korea Utara
TONG SAN 2	8937675	Korea Utara
UN BONG 2	8913186	Korea Utara
XIN GUANG HAI	9004700	Tidak Diketahui