



ГОСДЕПАРТАМЕНТ США



МИНИСТЕРСТВО  
ФИНАНСОВ США



БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

## Уведомление в связи с санкциями в отношении Северной Кореи

**Опубликовано:** 21 марта 2019 г.

**Название:** Обновленные рекомендации в отношении противодействия незаконной практике морских перевозок, применяемой Северной Кореей

Управление по контролю за иностранными активами (OFAC), действуя совместно с Государственным департаментом США и Службой береговой охраны США, внесла уточнения в уведомление, опубликованное 23 февраля 2018 года. В этом уведомлении содержатся новая информация о вводящих в заблуждение действиях Северной Кореи в сфере морских перевозок, дополнительные рекомендации относительно того, как снизить риск участия в таких действиях, новые рисунки с изображением некоторых портов захода, и три новых приложения. Правительство США рекомендует всем сторонам, занимающимся морскими перевозками, и связанным с ними коммерческим структурам, в том числе судовладельцам, управляющим компаниям и операторам судов, брокерам, регистраторам флага, нефтяным компаниям, портовым операторам, судоходным и другим транспортным компаниям, компаниям, оказывающим услуги по освидетельствованию судов, страховым компаниям и финансовым учреждениям, принять к сведению практику, описанную в настоящем уведомлении, с тем чтобы применять необходимые средства контроля для выявления незаконной практики морских перевозок, применяемой Северной Кореей.

Несмотря на строгие санкции, введенные США и Организацией Объединенных Наций (ООН) в отношении Северной Кореи, эта страна продолжает действовать в обход санкций, в частности, осуществляя запрещенную перевалку нефтепродуктов и угля с судна на судно. В 2018 году северокаорейские порты по меньшей мере 263 раза принимали танкеры с нефтепродуктами, перегруженными с других судов вопреки запрету ООН. Если все эти танкеры были полностью загруженными в момент доставки груза в порт, это означает, что Северная Корея импортировала 3,78 млн баррелей нефтепродуктов, что более чем в семь с половиной раз превышает объем импорта этого вида продукции (500 000 баррелей в год), разрешенный в соответствии с Резолюцией 2397 Совета Безопасности ООН (РСБ ООН).

Наряду с продолжающимся незаконным импортом нефтепродуктов, Северная Корея возобновила экспорт угля в Тонкинском заливе. Резолюция 2371 СБ ООН, принятая в августе 2017 года, запрещает закупки угля, страной происхождения которого является Северная Корея, а Резолюция 2397 СБ ООН, принятая в декабре 2017 года, подтверждает, что средства, получаемые Северной Кореей от продажи сырьевых товаров, в том числе угля, используются северокорейским режимом для финансирования программ ядерного оружия и баллистических ракет. Соединенные Штаты намерены продолжать применять законы о санкциях в различных секторах, в частности, в секторе морских перевозок, для принятия мер против юридических и физических лиц, содействующих проведению Северной Кореей незаконных операций с целью получения дохода для финансирования программ ядерного оружия и баллистических ракет северокорейского режима.

Настоящее уведомление содержит пять приложений, три из которых являются новыми. В первом из них содержится краткое описание санкций США и ООН, имеющих отношение к морским перевозкам, в том числе неисчерпывающий перечень действий, за совершение которых лица могут подлежать санкциям, введенным OFAC. Во втором приложении представлен обновленный перечень из 28 северокорейских танкеров, способных заниматься перевалкой нефтепродуктов и других запрещенных товаров с судна на судно. Третье приложение содержит конкретные рекомендации для государств-членов ООН и лиц, действующих в соответствующих секторах, в отношении того, как лучше всего избежать участия в незаконной деятельности Северной Кореи. В новом, четвертом приложении представлен перечень из 18 судов, в отношении которых существуют основания предполагать, что они занимаются запрещенной перегрузкой нефтепродуктов на северокорейские танкеры. Пятое приложение, которое также является новым, содержит перечень из 49 судов, в отношении которых существуют основания предполагать, что они экспортируют уголь, страной происхождения которого является Северная Корея.

Соединенные Штаты, а также Австралия, Канада, Франция, Италия, Япония и Соединенное Королевство заострили внимание Международной морской организации (ИМО) на этой вводящей в заблуждение практике, призвали государства-члены ИМО обратить на нее внимание и напомнили всем государствам-членам о требованиях и руководящих принципах, содержащихся в соответствующих нормативных документах ИМО. В связи с этим ИМО разослало циркуляр MSC.1/Circ. 1602 от 5 марта 2019 года, в котором привлекла внимание всех государств-членов и других участников морского судоходства к вводящей в заблуждение практике, применяемой Северной Кореей. Соединенные Штаты призывают государства-члены ООН, службы государственного портового контроля и регистраторы флага ознакомить с настоящим уведомлением всех лиц, занимающихся соответствующей деятельностью в своих юрисдикциях.

### **Вводящая в заблуждение практика морских перевозок, применяемая Северной Кореей**

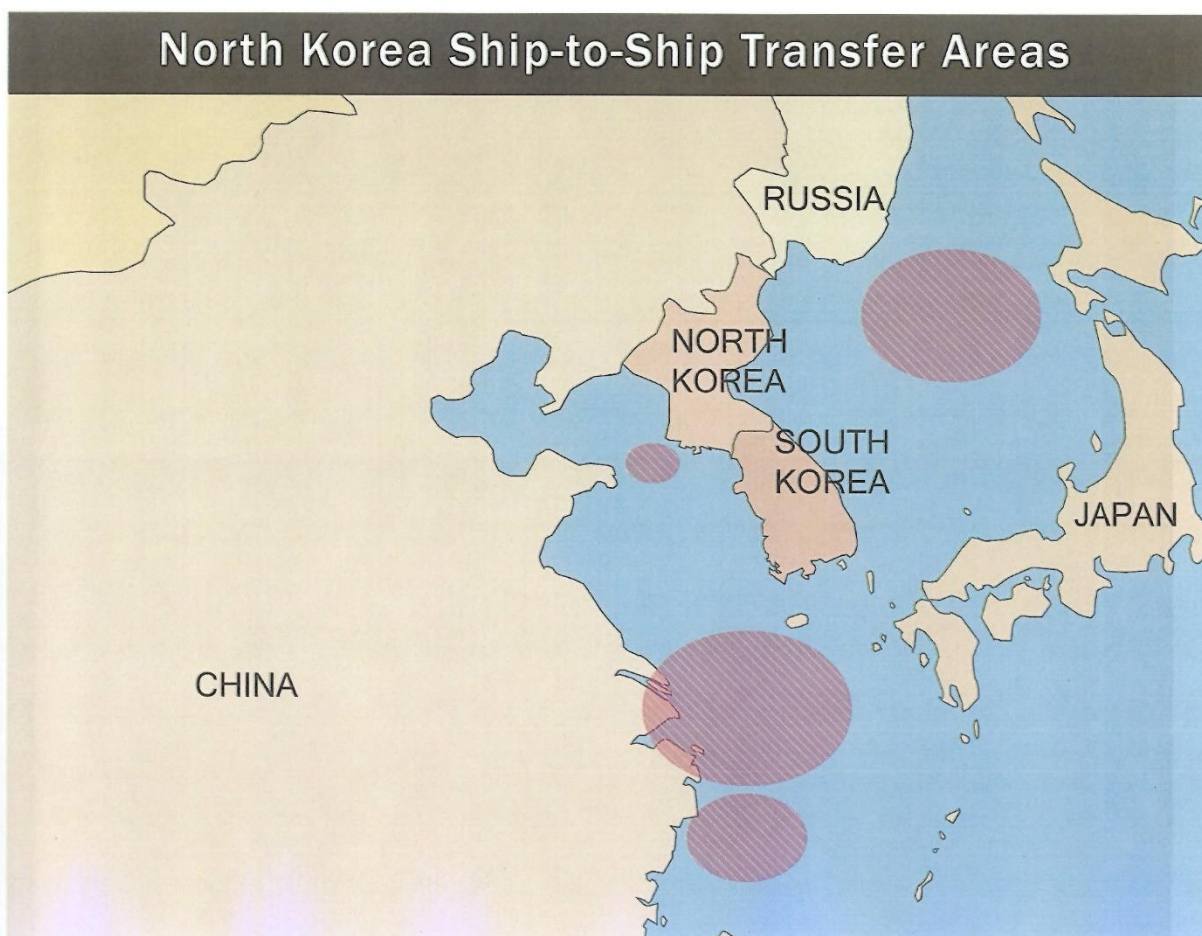
Северная Корея и другие нарушители используют следующие методы сокрытия информации, идентифицирующей суда и грузы, в том числе информации о происхождении и пунктах назначения:

- **Отключение системы автоматической идентификации судов (АИС):** АИС – это международно признанная система обеспечения мореплавания и навигации, передающая, как минимум, данные об идентификации судна, навигационные данные и координаты судна в диапазоне сверхвысоких радиочастот. В соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, суда определенных классов, находящиеся в заграничных рейсах, *обязаны* постоянно транслировать данные в автоматическом режиме. Торговые суда под северокорейским флагом часто преднамеренно отключают свои приемопередатчики АИС, для того чтобы скрыть свои передвижения. Аналогично, суда, с которыми Северная Корея проводит операции по перевалке грузов с судна на судно, обычно выключают свои приемопередатчики АИС, чтобы избежать обнаружения и заниматься запрещенными операциями. Подобная тактика, используемая судами под северокорейским флагом или судами третьих стран, проводящих торговые операции с Северной Кореей, явно сигнализирует о том, что имеет место запрещенная деятельность, поскольку она является нарушением международных правил и часто применяется для сокрытия информации о происхождении или месте назначения груза, имеющего отношение к Северной Корее. Группа экспертов Комитета 1718 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (СБ ООН) представила свой доклад 5 марта 2019 года и рекомендовала компаниям, занимающимся страхованием и перестрахованием на условиях «защита и возмещение» и торговлей нефтепродуктами, нефтеперерабатывающим и нефтедобывающим компаниям включать в контракты, заключаемые со связанными с риском судами, действующими в соответствующих регионах, «условие об ответственности за отключение АИС»<sup>1</sup>.
- **Физическое изменение идентификации судна:** Морские суда, грузоподъемность которых превышает определенные пороговые величины, обязаны иметь четко различимый номер ИМО (уникальный семизначный идентификационный код судна) на заметном месте на корпусе корабля или на его надстройке. Номер ИМО судна должен оставаться неизменным, независимо от смены судовладельца или изменения названия судна. Названия и номера ИМО северокорейских судов незаконно закрашиваются, для того чтобы ввести в заблуждение относительно принадлежности судна или выдать одно судно за другое. Как отмечается в докладе Группы экспертов СБ ООН от 5 марта 2019 года, внесенное в санкционный перечень ООН судно *Yuk Tung* занималось т.н. «спуфингом», транслируя ложные данные АИС и используя номер ИМО другого судна.

---

<sup>1</sup> Доклад Группы экспертов СБ ООН, опубликованный 5 марта 2019 года, см. на следующей странице: [https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718/panel\\_experts/reports](https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718/panel_experts/reports).

- **Перевалка грузов с судна на судно:** Перевалка грузов с судна на судно – это перемещение груза с одного судна на другое, когда оба судна находятся не в порту, а в открытом море. Перевалка грузов с судна на судно осуществляется для того, чтобы скрыть происхождение и пункт назначения перемещаемого груза. Северная Корея использует флот, насчитывающий по меньшей мере 28 танкеров, способных осуществлять перевалку нефтепродуктов с судна на судно, и не менее чем 33 судов, способных перевозить уголь. Соответствующие перечни названий и номеров ИМО судов см. в приложениях 2, 4 и 5, хотя названия могут меняться, а номера ИМО могут фальсифицироваться, поскольку Северная Корея старается скрыть подлинную информацию о судах, занимающихся незаконной торговлей. На представленной ниже карте показаны районы, где обычно происходит перевалка нефтепродуктов с судна на судно.



- **Фальсификация грузосопроводительных и судовых документов:** Полная и достоверная документация совершенно необходима для обеспечения того, чтобы все участники операции понимали, какие еще стороны, какого рода товары и суда задействованы в той или иной поставке. Примерами документов, которые обычно сопровождают доставляемые грузы, являются транспортные накладные,

свидетельства о происхождении груза, счета-фактуры, упаковочные ведомости, страховые полисы и перечни последних портов захода. Северная Корея постоянно фальсифицирует такие документы, с тем чтобы скрыть происхождение и пункт назначения груза.

- **Манипулирование АИС:** Суда под северокорейским флагом, иногда манипулируют данными, передаваемыми системой автоматической идентификации судов (АИС). Примером таких манипуляций может быть внесение изменений в названия судов, номера ИМО, идентификационные номера морской подвижной службы (MMSI)<sup>2</sup>, или иную идентифицирующую информацию. Подобные методы используются для того, чтобы скрыть информацию о следующем порте захода судна или иную информацию о рейсе.

**На приведенном ниже рисунке показаны порты захода до и после перевалки нефтепродуктов с судна на судно:**

---

<sup>2</sup> Каждому судну присваивается MMSI – девятизначный номер, передаваемый в цифровом формате по радиочастотному каналу для идентификации судовых радиолокационных станций, наземных станций корабельной связи и береговых станций радиолокационных станций, и для участия в групповом обмене радиосигналами.



### Меры по смягчению риска

Вводящая в заблуждение практика используется Северной Кореей для того, чтобы действовать в обход средств контроля за соблюдением действующих санкций, используемых в сфере морских перевозок, а также другими участниками операций, связанных с морскими перевозками, такими как страховые компании и финансовые учреждения. Следующие меры призваны смягчить риски, связанные с вводящей в заблуждение практикой морских перевозок, используемой Северной Кореей:

- Проверять информацию о судне на предмет возможного неоднократного манипулирования системой АИС в прошлом:** В порядке комплексной проверки соответствия действующим правилам и требованиям сторонам, участвующим в цепочке поставок с использованием перевалки нефтепродуктов с судна на судно, — поставщикам нефтепродуктов, капитанам и экипажам судов, брокерам, судовладельцам, управляющим компаниям, операторам и страховым компаниям, — следует проверять, как система АИС использовалась судном в прошлом, с тем чтобы определить, возможно ли участие данного судна в незаконной деятельности. Сторонам, участвующим в импорте угля в Тонкинском заливе, следует принимать аналогичные меры.
- Отслеживать случаи манипулирования системой АИС и ее отключения:** Регистраторам судов, страховым компаниям, судовладельцам, поставщикам нефтепродуктов и службам государственного портового контроля следует стараться наводить справки и получать подробную информацию о судах, которые, судя по всему, отключают свои системы АИС, действуя в районах вокруг Корейского полуострова, в Восточно-Китайском море или в Тонкинском заливе. Любые другие признаки манипулирования приемопередатчиками АИС также следует считать тревожным сигналом и тщательно изучать, перед тем как вступать с такими судами в договорные отношения, продолжать оказывать им услуги или участвовать вместе с ними в какой-либо иной деятельности (в том числе в финансовых операциях, связанных с деятельностью судна). Компаниям, предоставляющим услуги, следует отслеживать данные, передаваемые с использованием системы АИС судами, способными перевозить нефть и уголь и действующими в Восточно-Китайском море и Тонкинском заливе, а также в других районах, где происходит перевалка грузов с судна на судно. Поставщикам услуг следует рассмотреть возможность внесения изменений в контракты, в соответствии с которыми отключение АИС или манипулирование системой может быть основанием для проведения расследования, результатом которого может быть расторжение контракта и прекращение оказания услуг в случае выявления незаконных действий. Соединенные Штаты приветствуют действия международных клубов взаимного страхования, рассылающих циркулярные письма, в которых содержатся предупреждения о факторах риска, связанных с осуществляемыми Северной Кореей морскими перевозками, и в которых четко указывается, что страхование судов, участвующих в такого рода деятельности, будет аннулироваться, и всем остальным коммерческим структурам рекомендуется принимать аналогичные меры.
- Обеспечивать непрерывную передачу данных АИС:** Службам государственного портового контроля в странах Восточной и Юго-Восточной Азии, в том числе в районе Тонкинского залива, следует напоминать нефтеналивным танкерам и перевозящим уголь судам, прибывающим в их юрисдикции и покидающих их юрисдикции, о требовании, в соответствии с которым системы АИС должны транслировать данные в непрерывном режиме. Это обеспечивает соблюдение Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, и

администрации портов в этих местах должны напоминать судам, что манипулирование системами АИС и их отключение являются сигналами, дающими основание подозревать судно в незаконной деятельности. Ассоциациям морских перевозок следует разослать настоящее уведомление компаниям, с которыми они имеют дело, либо разослать членам ассоциации собственные версии уведомления.

**Надлежащие проверки в цепочке поставок нефтепродуктов:** Рекомендовать нефтяным компаниям обязать участников цепочки поставок нефтепродуктов проводить надлежащие проверки, чтобы убедиться в том, что ни один из получателей товара и их партнеров не предоставляет нефть северокорейским танкерам, и проверять конечное предназначение грузов, перевозимых судами, занимающимися перевалкой грузов с судна на судно, особенно в изображенных на приведенном выше рисунке зонах, в которых происходит такая перевалка грузов.

- **Наводить справки перед перевалкой грузов с судна на судно:** Операторам судов, производящих перевалку грузов с судна на судно в районах, выделенных на рисунке на странице 3, следует иметь в виду, что северокорейские суда могут использовать вводящие в заблуждение методы сокрытия своей идентификационной информации, в том числе используя фиктивные названия судов или номера ИМО. Перед тем как заниматься перевалкой грузов, операторам судов следует проверять название судна, номер ИМО и флаг и удостовериться в легитимности цели перевалки груза с судна на судно.
- **Проверять всю товаросопроводительную документацию:** Физическим и юридическим лицам, оформляющим операции, имеющие отношение к перевозке грузов, которые потенциально могут быть связаны с участием судов под северокорейским флагом или с поставкой товаров в Северную Корею или из нее, следует запрашивать и проверять полную и достоверную товаросопроводительную документацию. В такой документации должна быть указана подробная информация о рейсе, в том числе название судна, перевозимый груз, его происхождение, пункт назначения и стороны операции. Любой признак манипулирования товаросопроводительной документацией сигнализирует о потенциально незаконной деятельности, и перед тем как продолжать операцию, следует все тщательно проверить. Кроме того, в документах, имеющих отношение к перевалке грузов с судна на судно, должно быть подтверждено, что перевозимые товары доставлены в порт, указанный в документации.
- **Представление полной и достоверной информации международным партнерам:** Не все стороны, участвующие в операции по перевозке груза, могут подпадать под действие одних и тех же санкций, поэтому одним из важных условий проведения таких международных операций является предоставление полной и достоверной информации. Доведение полной информации о санкциях США и ООН до сведения всех сторон, участвующих в операции, может обеспечить более эффективное соблюдение всех действующих санкций. Мы рекомендуем всем



сторонам, участвующим в морских перевозках, довести настоящее уведомление до сведения других участников вашей цепочки поставок.

- **Использовать имеющиеся ресурсы:** Существует несколько организаций, предоставляющих данные о торговом судоходстве, такие как местонахождение судна, данные судового реестра и информация о флаге судна. Эти данные должны учитываться при проведении комплексной проверки, наряду с информацией, получаемой от OFAC, ООН и службы береговой охраны, как описано ниже в разделе «Ресурсы для санкций в отношении Северной Кореи» настоящего уведомления.

### **Штрафы за нарушение санкций, установленных США и ООН**

Физические и юридические лица, участвующие в операциях, связанных с морскими перевозками, должны быть осведомлены о возможных последствиях участия в запрещенной или подпадающей под санкции деятельности.

OFAC расследует возможные нарушения установленных им правил и обладает правоприменительными полномочиями, описанными в Руководящих принципах обеспечения соблюдения экономических санкций. На лиц, нарушающих санкции США в отношении Северной Кореи, могут налагаться административные денежные штрафы, или же в их отношении могут возбуждаться уголовные дела. Любое нарушение установленных США санкций наказуемо денежным штрафом в размере 295 141 долл. США, либо в размере, в два раза превышающем сумму соответствующей операции (в зависимости от того, которая величина больше)<sup>3</sup>. С дополнительной информацией о правоприменительных полномочиях OFAC, Руководящих принципах обеспечения соблюдения экономических санкций, а также с последней информацией об административных штрафах и иных правоохранительных действиях можно ознакомиться на сайте [OFAC Resource Center](#).

Резолюции СБ ООН, имеющие отношение к КНДР, также предусматривают различные механизмы, призванные обеспечивать соблюдение обязательств, установленных в РСБ ООН. Комитет 1718 может потребовать от государства-члена лишить регистрации судно, в отношении которого ООН установлено, что оно действует в обход санкций, и может также предписать государствам-членам не разрешать судну заходить в их порты. Если существуют разумные основания подозревать, что судно перевозит запрещенный ООН груз, государство-член ООН вправе произвести досмотр судна в открытом море с согласия государства флага. Государство флага может также предписать судну

---

<sup>3</sup> В соответствии с Законом от 2015 г. о внесении изменений в Закон о корректировке размера гражданско-правовых штрафов с учетом инфляции (FCPIA) (раздел 701 Общего закона 114-74), с учетом изменений, внесенных 19 марта 2018 г., OFAC скорректировал максимальный размер денежного штрафа за нарушение Закона о международных чрезвычайных экономических полномочиях. Теперь максимальный размер штрафа составляет 295 141 долл. США, либо сумма, в два раза превышающая сумму соответствующей операции, и эти цифры будут корректироваться ежегодно.

проследовать в определенный порт для проведения досмотра. Судно, регистрация которого не может быть подтверждена, либо судно, лишенное регистрации государством флага, может рассматриваться как судно без национальной принадлежности, на которое распространяются законы государства, проводящего досмотр.

### **Ресурсы для санкций в отношении Северной Кореи**

По вопросам или проблемам, связанным с положениями и требованиями санкций OFAC, включая предоставление информации о потенциальных нарушениях санкций США, обращайтесь на горячую линию соблюдения санкций OFAC по телефону 1-800-540-6322 или пишите по адресу [OFAC\\_Feedback@treasury.gov](mailto:OFAC_Feedback@treasury.gov). Отправить в OFAC запрос о конкретной лицензии можно по ссылке <https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>.

Системой присваиваемых судам номеров ИМО управляет организация IHS Maritime. Для подтверждения подлинности номеров ИМО по конкретным судам, существующие номера ИМО можно найти на следующей странице: <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>. С IHS Maritime можно связаться по электронной почте по адресу: <mailto:ship.imp@ihs.com>, либо по обычной почте по следующему адресу: IHS Maritime, Sentinel House, 163 Brighton Road, Surrey CR5 2YN, United Kingdom.

Служба береговой охраны США, действуя совместно с Государственным департаментом США, ведет перечень судов, которым запрещен заход в любые порты США в соответствии с разделом III закона «О противодействии противникам Америки посредством санкций». Этот перечень периодически обновляется и его можно найти на следующей странице: <http://www.nvmc.uscg.gov/CAATSA.aspx>. Этот перечень ведется отдельно от перечня OFAC и приведенного в приложении 2. По вопросам относительно перечня просьба связываться по телефону или электронной почте с Отделом государственного портового контроля Службы береговой охраны США по следующему адресу: [portstatecontrol@uscg.mil](mailto:portstatecontrol@uscg.mil).

Информацию о потенциальных нарушениях санкций ООН в отношении Северной Кореи в сфере морских перевозок, в том числе о предполагаемых случаях перевалки грузов с судна на судно, осуществляемых с участием северокорейских судов в нарушение требований ООН, просьба сообщать по следующему адресу электронной почты: [DPRKcargo@state.gov](mailto:DPRKcargo@state.gov).

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

### **Обзор санкций, имеющих отношение к морскому судоходству**

Страховые компании, регистраторы флага, судоходные компании и другие участники операций, связанных с морскими перевозками, могут подлежать одному или нескольким запретам, имеющим отношение к санкциям в отношении Северной Кореи. Ниже приведен обобщенный обзор этих запретов, однако всем физическим и юридическим лицам, ознакомленным с настоящим уведомлением, рекомендуется приложить усилия к тому, чтобы полностью понять все связанные с их деятельностью санкционные обязательства. Просьба иметь в виду, что содержащаяся в настоящем разделе информация является действительной по состоянию на дату настоящего уведомления: большинство обновленной информации можно найти на веб-сайтах, указанных в сносках ниже.

#### Соединенными Штатами запрещено, в частности, следующее:<sup>4</sup>

- любые операции или сделки, в которых задействованы имущество или права на имущество правительства Северной Кореи или Рабочей партии Кореи;
- прямой или косвенный импорт из Северной Кореи и экспорт в Северную Корею практически любых товаров, услуг и технологий;
- заход в порт на территории Соединенных Штатов судов, заходивших в любой северокорейский порт на протяжении последних 180 дней, и судов, осуществлявших перегрузку товаров с такого судна или на такое судно на протяжении последних 180 дней; и
- регистрация судна в Северной Кореи, получение разрешения на использование судном флага КНДР, а также владение, лизинг, эксплуатация и страхование любого судна под флагом Северной Кореи.

#### Организацией Объединенных Наций запрещено, в частности, следующее:<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Данные запреты применяются к операциям, совершаемым с участием американских лиц или на территории Соединенных Штатов, в том числе к тем, которые проходят через финансовую систему США. Кроме того, настоящий документ носит исключительно разъяснительный характер и не имеет силы закона. Настоящий документ не дополняет и не изменяет постановления государственных органов, указы Президента и нормативные положения. Дополнительную информацию о запретах OFAC, связанных с Северной Кореей, можно получить на сайте [www.treasury.gov/ofac](http://www.treasury.gov/ofac)

<sup>5</sup> Все государства-члены ООН юридически обязаны осуществлять санкционные положения, введенные резолюциями Совета Безопасности ООН (СБ ООН). С резолюциями СБ ООН, относящимися к Северной Корее, можно ознакомиться на веб-сайте Комитета 1718 по адресу <https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>.

- владение, лизинг, эксплуатация, фрахт, предоставление услуг по классификации, сертификации судна или связанных с этим услуг, либо страхование или перестрахование судна, плавающего под флагом, находящегося в собственности, под контролем или эксплуатируемого КНДР;
- предоставление услуг по страхованию или перестрахованию судов, в отношении которых у государств-членов имеются разумные основания полагать, что они участвуют в видах деятельности или перевозке предметов, запрещенных соответствующими резолюциями;
- заправка или обслуживание северокорейских судов, подозреваемых в перевозке запрещенных товаров;
- перегрузка с судов под северокорейским флагом или на такие суда любых товаров или предметов, которые поставляются, продаются или передаются в Северную Корею или из нее; и
- заход в порты судов, внесенных СБ ООН в соответствующий перечень, либо судна, в отношении которого существуют разумные основания полагать, что оно находится в собственности физических или юридических лиц, внесенных в соответствующий перечень СБ ООН, или под их контролем.

В то время как правительством США установлен полный и всеобъемлющий запрет на импорт товаров из Северной Кореи, ООН требует от государств-членов запрещать импорт из Северной Кореи следующих видов товаров:

- Уголь
- Текстиль
- Морепродукты
- Железо и железная руда
- Свинец и свинцовая руда
- Медь
- Никель
- Цинк
- Золото
- Серебро
- Урановая руда
- Редкоземельные металлы
- Ванадиевая руда
- Статуи и памятники
- Обычные виды вооружений
- Продовольственная и сельскохозяйственная продукция
- Механические приспособления и оборудование
- Электрическое оборудование
- Земля и камни, включая магнезит и магнезию
- Древесина
- Корабли
- Права на рыбный промысел

Аналогично, в то время как правительством США установлен полный и всеобъемлющий запрет на экспорт товаров из Соединенных Штатов в Северную Корею **юридическими и физическими лицами США**, ООН требует от государств-членов запрещать экспорт в Северную Корею следующих видов товаров:

- Продукты нефтепереработки\* (свыше 500 000 баррелей в год)
- Сырая нефть\* (свыше 4 000 000 баррелей в год)
- Авиационное топливо (кроме топлива, необходимого для возвращения летательных аппаратов в Северную Корею)
- Ракетное топливо
- Газоконденсаты и продукты сжижения природного газа
- Промышленное оборудование
- Любые транспортные средства (в том числе легковые и грузовые автомобили, поезда, корабли, самолеты и вертолеты)
- Железо, сталь и другие металлы
- Обычные виды вооружений
- Баллистические ракеты
- Оружие массового поражения и его компоненты
- Предметы роскоши

*\*Передача любого количества в пределах годового лимита, установленного СБ ООН, осуществляется на следующих условиях (а) Комитету по санкциям 1718 должна быть предоставлена полная отчетность в течение 30 дней, (b) в такой операции не должно участвовать любое физическое или юридическое лицо, имеющее отношение к программам ядерного оружия и баллистических ракет КНДР или другим запрещенным СБ ООН видам деятельности, и (с) такая операция проводится исключительно для поддержания средств к существованию граждан КНДР и не связана с получением доходов для финансирования программ ядерного оружия и баллистических ракет КНДР или других видов деятельности, запрещенных СБ ООН. Если любое из этих трех условий не соблюдено, даже операции, объем которых не превышает разрешенный годовой лимит, являются нарушением Резолюции 2397 СБ ООН.*

Меры, предписанные СБ ООН (должны приниматься государствами-членами ООН):

*Действия в открытом море:*

- производить с согласия государства флага досмотр судна в открытом море, если у проводящего досмотр государства имеется информация, которая дает разумные основания полагать, что данное судно перевозит запрещенный груз (**по усмотрению**);
- государство флага содействует проведению такого досмотра (**по усмотрению**); и
- государство флага предписывает судну проследовать в подходящий и удобный порт для проведения необходимого досмотра местными властями, если государство флага не соглашается на проведение досмотра в открытом море, (**в обязательном порядке**).

*Действия в территориальных водах или в портах:*

- производить задержание, досмотр и арест (конфискацию) любого судна в своих портах, если есть разумные основания полагать, что соответствующее судно перевозит запрещенные предметы или участвует в запрещенных видах деятельности, связанной с Северной Кореей (**в обязательном порядке**);
- производить задержание, досмотр и арест (конфискацию) любого судна в пределах своей юрисдикции в своих территориальных водах, если есть разумные основания полагать, что соответствующее судно перевозит запрещенные предметы или участвует в запрещенных видах деятельности, связанной с Северной Кореей (**по усмотрению**); и
- досматривать грузы, перевозимые в Северную Корею или из Северной Кореи на воздушных и морских судах, железнодорожным или автомобильным транспортом (**в обязательном порядке**).

*Действия в открытом море или в территориальных водах:*

- конфисковывать и уничтожать любые обнаруженные в результате досмотра предметы, перевозка которых запрещена резолюциями СБ ООН (**в обязательном порядке**).

*Регистрация и другие обязанности государства флага:*

- незамедлительно лишать регистрации судно, если Комитет 1718 внес данное судно в соответствующий перечень в связи с тем, что оно отказывается выполнять предписание государства флага о проведении досмотра в открытом море или следовании в порт для проведения досмотра (**в обязательном порядке**);
- отменять регистрацию любого судна, в отношении которого у них имеются разумные основания полагать, что оно участвует в видах деятельности или перевозке предметов, запрещенных соответствующими резолюциями СБ ООН, прекращать предоставление этому судну любых услуг по классификации и отменять регистрацию любого судна, которое принадлежит, эксплуатируется или контролируется КНДР, а также отказывать в регистрации судам, лишенным регистрации другими государствами-членами или регистраторами флага за нарушение санкций (**в обязательном порядке**);
- незамедлительно лишать регистрации любое судно, внесенное в санкционный список Комитетом по санкциям 1718 (**в обязательном порядке**); и
- лишая регистрации судно, виновное в нарушении резолюций СБ ООН, в удостоверении об отмене регистрации регистратор должен указать, что регистрация отменена в связи с «нарушением резолюций Совета Безопасности Организации Объединенных Наций в отношении КНДР» (**по усмотрению**).

*Риски, которым подвергаются капитаны и экипажи судов*

- судно может быть зарегистрировано только под каким-то одним флагом, который оно не может сменить во время рейса или находясь в порту захода, за исключением случаев, когда судно переходит в собственность другого владельца или когда меняется его регистрация. Для того чтобы регистрация была признана действительной, должна существовать устойчивая взаимосвязь между государством флага и судном. Судно, которое, когда ему удобно, заявляет, что у него больше одного флага, не имеет права на защиту под любым флагом и может рассматриваться как судно без национальной принадлежности, на которое распространяются законы любого государства, проводящего досмотр в открытом море или в порту. Аналогично, судно, регистрация которого не может быть подтверждена, также может рассматриваться как судно без национальной принадлежности, на которое распространяются законы государства, проводящего досмотр;
- капитан и экипаж судна должны быть полностью уверены в том, что судовладелец, управляющая компания и оператор обеспечили надлежащую регистрацию и техническое обслуживание судна. Если необходимые свидетельства о регистрации, о безопасности и о предотвращении загрязнения, а также штатное расписание



содержат недостоверную информацию, или если необходимый журнал непрерывной регистрации истории судна не ведется надлежащим образом, капитан и экипаж должны расценивать это как признаки того, что регистрация судна вызывает сомнения;

- капитан или экипаж, преднамеренно сообщая заведомо ложную информацию о регистрации судна, несут ответственность за свои действия, вплоть до уголовной, либо могут быть лишены соответствующих лицензий.

*Риски, которым подвергаются судовладельцы и управляющие компании*

- судовладельцы и управляющие компании должны располагать надлежащей документацией, содержащей необходимую операторам и фрахтователям информацию о клиентах, поскольку судовладельцы и управляющие компании несут ответственность за все действия судна;
- судовладельцы, операторы и управляющие компании отвечают за обеспечение того, чтобы их суда были надлежащим образом зарегистрированы под определенным флагом и выполняли требования государства флага, и чтобы судовые книги, журналы непрерывной регистрации истории судна и другие необходимые удостоверяющие документы содержали последнюю информацию. Судно, зарегистрированное обманным путем или ненадлежащим образом, может рассматриваться как судно без национальной принадлежности, на которое распространяются законы государства, представители которого проводят досмотр или поднимаются на борт судна.

**Действия, результатом которых может быть введение санкций:**

Внесение в санкционный список OFAC в соответствии с законами США и указами президента:

В соответствии с законами США правительство США обязано вводить санкции в отношении любого лица, которое, как установлено, прямо или косвенно

- предоставляет топливо и предметы снабжения в значительном объеме, оказывает бункеровочные услуги, либо содействует проведению значительной операции или операций, связанных с эксплуатацией или материально-техническим обслуживанием морского или воздушного судна, внесенного в санкционный список в соответствии с указом президента, имеющим отношение к Северной Корее, или резолюцией СБ ООН, либо принадлежащего или контролируемого лицом, внесенным в санкционный список в соответствии с указом президента, имеющим отношение к Северной Корее, или резолюцией СБ ООН; или
- страхует, регистрирует или оказывает содействие регистрации судна, принадлежащего или контролируемого правительством Северной Кореи, либо возобновляет страхование или регистрацию такого судна.

Правительство США также решительно применяет санкции в отношении любого лица, которое, в частности,

- участвует в значительной операции по экспорту в Северную Корею или импорту из нее; или
- действует в транспортном секторе Северной Кореи.

Если министр финансов после консультаций с государственным секретарем решает, что иностранное финансовое учреждение сознательно провело значительную операцию в связи с торговлей с Северной Кореей или содействовало проведению такой операции, или сознательно провело значительную операцию от имени лица, заблокированного в соответствии с указами президента, имеющими отношение к Северной Корее, или содействовало проведению такой операции, это учреждение может, помимо других потенциальных ограничений, лишиться возможности иметь корреспондентский счет в Соединенных Штатах.

#### Внесение в санкционный список ООН:

Совет Безопасности или Комитет по санкциям, учрежденный в соответствии с Резолюцией 1718 СБ ООН (Комитет 1718) могут включить в перечень лиц, на которых распространяются целенаправленные санкции (замораживание активов и запрет на въезд на территорию государств-членов для физических лиц), любое физическое или юридическое лицо, участвующее в программах Северной Кореи, связанных с ядерным оружием, другими видами оружия массового поражения и баллистическими ракетами, или оказывающее содействие реализации таких программ.

Кроме того, Комитет 1718 может включать суда в соответствующий список, что влечет за собой принятие целого ряда мер государствами-членами ООН. В соответствии с положениями пункта 6 Резолюции 2371 СБ ООН (2017 года) Комитет 1718 может включить судно в список судов, которым запрещен заход в порты по всему миру, за участие в деятельности, запрещенной резолюциями СБ ООН по Северной Корее, или перевозку запрещенных предметов из КНДР. Комитет, как указано в пункте 12 Резолюции 2321 СБ ООН (2016 года), уполномочен также (а) потребовать от государства флага лишить обозначенное судно регистрации, (b) потребовать от государства флага предписать такому судну направиться в порт, указанный Комитетом, для прохождения досмотра и последующих действий, (c) потребовать от всех государств-членов запретить обозначенному судну заходить в их порты и/или (d) заморозить (изъять) активы.

И наконец, если государство располагает информацией о находящихся в открытом море судах, которая дает разумные основания полагать, что грузы, перевозимые этими судами, содержат предметы, поставки, продажа, передача или экспорт которых запрещены соответствующими резолюциями СБ ООН, и суда отказываются выполнять требования,

Комитет 1718 может принять целый ряд мер. Если государство флага не соглашается на досмотр в открытом море и не предписывает судну проследовать в подходящий и удобный порт для необходимого досмотра, или если судно отказывается выполнять предписание государства флага, позволяющее провести досмотр в открытом море, или проследовать в такой порт, то Комитет рассматривает возможность распространения на это судно мер, предусмотренных 12 резолюции 2321 (2016 года). Далее, если Комитет по санкциям 1718 постановил распространить на это судно действие указанных мер, государство флага должно немедленно отменить регистрацию этого судна. Любое государство, чье требование в отношении судна, подозреваемого в перевозке запрещенного груза в открытом море, не выполняется государством флага, обязано незамедлительно представить Комитету 1718 соответствующий отчет с подробным описанием инцидента, с указанием судна и государства флага, который Комитет 1718 будет регулярно публиковать на своем веб-сайте.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

### Северокорейские суда, способные заниматься перевалкой нефтепродуктов с судна на судно

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Настоящее приложение не является санкционным списком или исчерпывающим списком судов, в которых заблокированное лицо может иметь долевое участие. Хотя некоторые суда, включенные в этот список, могут быть имуществом, в котором у заблокированного лица может быть долевое участие, включение судна в настоящее приложение не означает, что ОФАС установлено, что данное судно является имуществом, в котором у заблокированного лица имеется долевое участие. Информация о лицах, подлежащих санкциям, содержится в Перечне специально отмеченных граждан и заблокированных лиц ОФАС и в других санкционных списках, которые можно найти по [этой ссылке](#).

<u>Название судна</u>	<u>ИМО</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 (aka KUM UN SAN 3)	8705539

RYE SONG GANG 1	7389704
SAEBYOL (aka 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 (AKA KUM JIN GANG 3)	8791667
YU JONG 2	8604917
YU PHYONG 5	8605026
YU SON (aka Y CHUN)	8691702

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3**

#### **Рекомендации для государств-членов и отрасли относительно того, как избежать вовлечения в незаконные действия Северной Кореи в области морских перевозок**

##### **Государства-члены ООН**

- При необходимости указывать в национальных докладах о принятии мер, предусмотренных соответствующими резолюциями СБ ООН, информацию о том, как государства-члены выполняют обязательства по запрету на заход в порты, лишению регистрации и замораживанию активов.
- Рекомендовать ассоциациям морских перевозок разослать настоящее уведомление своим членам, либо составить аналогичное уведомление и разослать его членам ассоциаций.
- Рекомендовать агентствам, занимающим комплектацией экипажей, поместить настоящее уведомление в своих офисах на видном месте для ознакомления потенциальными членами экипажей судов.

##### **Нефтяные компании и нефтеперерабатывающие предприятия**

- Компаниям, торгующим сырьевыми товарами на мировых рынках, и компаниям, которые являются частью цепочки поставок нефти на танкеры в Восточно-Китайском море, следует проводить проверку на предмет того, как система АИС до сих пор использовалась судами, перевозящими их товары, с тем чтобы установить, манипулировало ли то или иное судно системой АИС и пыталось ли отключать систему, т.е. предпринимало действия, которые могут свидетельствовать об участии судна в незаконной деятельности.
- Компаниям, торгующим сырьевыми товарами на мировых рынках, и компаниям, которые являются частью цепочки поставок нефти на танкеры в Восточно-Китайском море, следует требовать всю информацию о конечном пользователе их товаров.
- Компаниям, торгующим нефтепродуктами, нефтедобывающим и нефтеперерабатывающим компаниям следует включать в контракты, заключаемые со связанными с риском судами, действующими в соответствующих регионах, «условие об ответственности за отключение АИС».

### **Компании морского страхования**

- Страховым компаниям следует в порядке надлежащей проверки клиента перед предоставлением страхового покрытия и по получении страхового иска от застрахованного судна, проверять, как судно, перевозящее нефть и действующее в Восточно-Китайском море, до сих пор использовало систему АИС, с тем чтобы установить, манипулировало ли судно системой АИС и пыталось ли отключать систему, т.е. предпринимало действия, которые могут свидетельствовать об участии судна в незаконной деятельности.
- Страховым компаниям следует рассмотреть возможность включения в контракты положение, согласно которому отключение АИС или манипулирование системой свидетельствует о том, что судно занимается запрещенной деятельностью, что является основанием для проведения расследования, которое может привести к прекращению предоставления услуг, если будет установлен факт участия в незаконной деятельности.
- Компаниям, занимающимся страхованием и перестрахованием на условиях «защита и возмещение» следует включать в контракты, заключаемые со связанными с риском судами, действующими в соответствующих регионах, «условие об ответственности за отключение АИС» и положения, предусматривающие проверку использования АИС.

### **Службы государственного портового контроля (в Юго-Восточной Азии и Южной Азии)**

- В порядке обычного процесса оповещения в порядке государственного контроля за деятельностью в портах напоминать всем нефтеналивным танкерам, прибывающим в их юрисдикции и покидающих их юрисдикции, о требовании, в соответствии с которым системы АИС должны транслировать данные в непрерывном режиме, как это предусмотрено Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море, а также напоминать судам, что манипулирование системами АИС и их отключение являются сигналами, дающими основание подозревать судно в незаконной деятельности.

### **Ассоциации морских перевозок**

- Разослать настоящее уведомление своим членам, либо составить аналогичное уведомление и разослать его членам ассоциаций, с тем чтобы повысить осведомленность относительно вводящей в заблуждение практики, применяемой Северной Кореей, и способов снижения риска соучастия в незаконной деятельности в сфере морских перевозок.

## Регистраторы флага

- Использование фальшивых названий судов угрожает эффективному выполнению резолюций Совета Безопасности ООН и потенциально ставит под угрозу орган регистрации государства флага, если не установлена подлинность идентификационной информации о судне, подавшем заявку на регистрацию под флагом данного государства.
- Получив заявку на регистрацию, регистратору флага следует проверить номер ИМО судна. Этот номер можно проверить при помощи модуля для проверки реквизитов судов и компаний Глобальной интегрированной информационной системы о судоходстве (GISIS). Если номер ИМО и название судна явно не совпадают, перед тем как зарегистрировать судно, необходимо провести дополнительную проверку. В частности, получившее заявку государство флага должно связаться с предыдущим государством флага, чтобы проверить достоверность указанной в заявке информации и подтвердить снятие судна с регистрации в предыдущей юрисдикции.
- Получившему заявку государству флага рекомендуется проверить журнал непрерывной регистрации истории судна, имеющийся у государства флага, под которым судно зарегистрировано в настоящее время, перед тем как зарегистрировать данное судно. С этой связи государству флага, под которым судно зарегистрировано в настоящее время, следует помнить о том, что в соответствии с правилом 5.8 Главы XI-1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), оно обязано передать соответствующему административному органу получившего заявку государства флага журнал непрерывной регистрации истории судна, содержащий информацию за период, на протяжении которого судно находилось в его юрисдикции, а также любые журналы непрерывной регистрации истории судна, выданные ранее данному судну другими государствами.
- Потенциальному государству флага следует также ознакомиться с санкционным списком на соответствующей веб-странице Совета Безопасности ООН: <https://scsanctions.un.org/search/>.
- В порядке комплексной проверки подателей новых заявок на регистрацию и судов, уже включенных в реестр, регистраторам флага следует проводить проверку на предмет того, как система АИС до сих пор использовалась судами, перевозящими нефть и действующими в Восточно-Китайском море, с тем чтобы установить, манипулировало ли то или иное судно системой АИС и пыталось ли отключать систему, т.е. совершало ли оно действия, которые могут свидетельствовать об участии судна в незаконной деятельности.



- Публиковать названия и номера ИМО судов, которым отказано в регистрации или которые были лишены регистрации за участие в незаконной деятельности Северной Кореи в сфере морских перевозок, с тем чтобы регистраторы флага располагали соответствующей информацией.
- Публиковать и распространять номера ИМО судов, которым отказано в регистрации или которые были лишены регистрации любым органом регистрации, с тем чтобы другие регистраторы флага располагали соответствующей информацией.
- Лишая регистрации судно, виновное в нарушении резолюций СБ ООН, в удостоверении об отмене регистрации регистратор должен указать, что регистрация отменена в связи с «нарушением резолюций Совета Безопасности Организации Объединенных Наций в отношении КНДР».

#### ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Суда, в отношении которых есть основания полагать, что они занимаются перевалкой груза на северокорейские танкеры

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Настоящее приложение не является санкционным списком или исчерпывающим списком судов, в которых заблокированное лицо может иметь долевое участие. Хотя некоторые суда, включенные в этот список, могут быть имуществом, в котором у заблокированного лица может быть долевое участие, включение судна в настоящее приложение не означает, что OFAC установлено, что данное судно является имуществом, в котором у заблокированного лица имеется долевое участие. Информация о лицах, подлежащих санкциям, содержится в Перечне специально отмеченных граждан и заблокированных лиц OFAC и в других санкционных списках, которые можно найти по [этой ссылке](#).

<u>Название судна</u>	<u>ИМО</u>	<u>Государство флага</u>
BINTANG	7706615	Неизвестно
CHAN FONG	7350260	Того
JIN HYE aka PEARL 1	8518572	Сьерра-Леоне
KATRIN (formerly: D1325; GOLDEN)	8712790	Панама
KINGSWAY (formerly: BILLIONS NO 18)	9191773	Неизвестно
KOTI	9417115	Панама / Того
LUNIS	9200859	Республика Корея
MIN NING DE YOU 078	Неизвестен	Неизвестно
NEW REGENT	8312497	Панама
NYMEX STAR	9078191	Неизвестно
OU YANG JI XIANG (formerly: HATCH; KOYA)	9396878	Неизвестно
SEA TANKER II	9664483	Сингапур
SHANG YUAN BAO	8126070	Неизвестно

SUBBLIC (formerly: XIN YUAN 18)	8126082	Того
TANTAL	8907670	Россия
TIANYOU	8817007	Сьерра-Леоне
VITYAZ	8125703	Россия
YUK TUNG	9030591	Неизвестно

## ПРИЛОЖЕНИЕ 5

### Суда, в отношении которых есть основания полагать, что они экспортировали уголь из Северной Кореи, начиная с 5 августа 2017 года

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Настоящее приложение не является санкционным списком или исчерпывающим списком судов, в которых заблокированное лицо может иметь долевое участие. Хотя некоторые суда, включенные в этот список, могут быть имуществом, в котором у заблокированного лица может быть долевое участие, включение судна в настоящее приложение не означает, что ОФАС установлено, что данное судно является имуществом, в котором у заблокированного лица имеется долевое участие. Информация о лицах, подлежащих санкциям, содержится в Перечне специально отмеченных граждан и заблокированных лиц ОФАС и в других санкционных списках, которые можно найти по [этой ссылке](#).

<u>Название судна</u>	<u>ИМО</u>	<u>Государство флага</u>
ANSHUN	9634359	Неизвестно
ASIA BRIDGE	8916580	Того
ASIA HONOR	8405220	Неизвестно
CHONG BONG	8909575	Северная Корея
DAE BONG 1	8408193	Северная Корея
DONG FENG 6	9008201	Неизвестно
FENG SHUN	9097032	Неизвестно
FLOURISHING	8421315	Неизвестно
FOREVER LUCKY	9003653	Неизвестно
GOO RYONG	8201870	Северная Корея
HAE SONG 1	8995990	Северная Корея
HO CHON GANG	8415287	Северная Корея
HUA FU	9020003	Неизвестно
HUNG BONG 3	8603286	Северная Корея

JA RYOK	9826952	Северная Корея
JANG UN	8822260	Северная Корея
JI NAM SAN	9114555	Северная Корея
JI SONG 15	9004671	Северная Корея
JIA FENG	9136541	Того
JON SUNG 7	8511251	Северная Корея
K. MORNING	9021576	Северная Корея
KA RIM CHON	8314811	Северная Корея
KAL MA	8503228	Северная Корея
KO SAN	9110236	Северная Корея
KUM DAE	9020223	Северная Корея
KUM SAN BONG	8810384	Северная Корея
LUCKY STAR	9015278	Того
MAN CHUNG 1	8406858	Северная Корея
MYONG SIN	9045182	Северная Корея
NAM DAE CHON	9138680	Северная Корея
NORTHERN LUCK	9061227	Северная Корея
ORIENT SHENYU	8671611	Неизвестно
ORIENTAL TREASURE	9115028	Неизвестно
PAEK YANG SAN	9020534	Северная Корея
PETREL 8	9562233	Неизвестно
PHO PHYONG	8417962	Северная Корея
RICH GLORY	8649905	Сьерра-Леоне
RYON HWA 2	8415433	Северная Корея
RYON HWA 3	8312227	Северная Корея
SEA STAR 3	8319005	Северная Корея
SO BAEK SAN	8658267	Северная Корея
SU SONG	9024889	Северная Корея

TAE YANG	8306929	Северная Корея
TALENT ACE	9485617	Неизвестно
THAE PHYONG SAN	9009085	Северная Корея
THAE SONG	8748713	Северная Корея
TONG SAN 2	8937675	Северная Корея
UN BONG 2	8913186	Северная Корея
XIN GUANG HAI	9004700	Неизвестно