



Departamento del Tesoro Departamento de Estado Guardia Costera de los EE. UU.

Aviso sobre las sanciones para la industria marítima, los sectores energético y metalúrgico, y las comunidades conexas

Publicación: 14 de mayo de 2020

Título: Orientación para abordar las prácticas de transporte marítimo ilícito y evasión de sanciones

El Departamento de Estado de los EE. UU., la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC) del Departamento del Tesoro de los EE. UU., y la Guardia Costera de los EE. UU. publican este aviso para proporcionar a quienes toman parte activa en la industria marítima y los sectores energético y metalúrgico, o a quienes tienen intereses en la industria marítima y los sectores energético y metalúrgico, información y herramientas adicionales para combatir las tendencias actuales y emergentes relativas al transporte marítimo ilícito y la evasión de sanciones. Este aviso refleja el compromiso del Gobierno de los EE. UU. para colaborar con el sector privado con el fin de prevenir la evasión de sanciones, el contrabando, la actividad delictiva, la facilitación de actividades terroristas y la proliferación de armas de destrucción en masa (ADM), con especial atención a Irán, Corea del Norte y Siria. Junto a los Anexos A y B, este aviso actualiza y expande los avisos sobre transporte marítimo relativos a Corea del Norte publicados por la OFAC el 23 de febrero de 2018 y el 21 de marzo de 2019, el aviso sobre transporte marítimo relativo a Irán publicado por la OFAC el 4 de septiembre de 2019, y los avisos sobre transporte marítimo relativos a Siria publicados por la OFAC el 20 de noviembre de 2018 y el 25 de marzo de 2019. La OFAC puede actualizar este aviso en un futuro, incluido en materia de listas de embarcaciones que han figurado en avisos sobre transporte marítimo previos.

En este aviso se tratan los riesgos que presentan las sanciones y se presenta información sobre las prácticas de transporte marítimo engañosas y estrategias generales para ayudar a adaptar aún más las políticas y procedimientos de diligencia debida y cumplimiento de sanciones. Tiene como fin principal proporcionar orientación a: propietarios de buques, gestores, operadores, intermediarios, provisionistas de buques, sistemas de registros de pabellón, operadores portuarios, navieras, agentes de carga y logística internacionales, proveedores de servicios de clasificación, comerciantes de mercancías, aseguradoras e instituciones financieras.^{1, 2} Este aviso incluye tanto información actualizada sobre las prácticas engañosas

¹ Si bien este aviso aborda principalmente los riesgos de sanciones, las instituciones financieras de los EE. UU. también deben tener presente que, de manera acorde con los requisitos de notificación del capítulo X del título 31 del Código de Reglamentos Federales (CFR), si una institución financiera sabe, sospecha o tiene razones para sospechar que una transacción no tiene un propósito comercial o aparentemente legal o no es el tipo de transacción en la que normalmente se esperaría la participación de un cliente en particular, y la institución financiera no tiene conocimiento de ningún motivo razonable para la transacción después de un examen de la información disponible, como los antecedentes de la transacción y su posible propósito, la institución financiera debería presentar un Informe de Transacción Sospechosa (SAR). Véase 31 CFR §§ 1020.320, 1021.320, 1022.320, 1023.320, 1024.320, 1025.320, 1026.320, 1029.320 y 1030.320.

²No se tiene la intención de que la orientación provista en este documento sea abarcadora o imponga requisitos conforme a la ley de los EE. UU., ni se debe interpretar de este modo o en el sentido de que de otra manera trate cualesquier requisitos particulares conforme a las leyes y reglamentos aplicables.

empleadas para evadir sanciones como políticas y procedimientos que las entidades que operan en los sectores marítimos específicos mencionados pueden considerar adoptar como parte de un programa de cumplimiento de sanciones con base en el riesgo.

Es de crucial importancia que las entidades del sector privado evalúen adecuadamente su riesgo de sanciones y, en la medida de lo necesario, implementen controles de cumplimiento para abordar todas las deficiencias que se hayan descubierto en sus programas de cumplimiento. Esto tiene especial importancia cuando las operaciones ocurren en zonas que se haya determinado son de alto riesgo o cerca de ellas. Estas zonas pueden incluir zonas que se utilizan comúnmente para llevar a cabo actividades relativas al transporte posiblemente sancionables. Los Estados Unidos también instan a las entidades y personas que participan en las cadenas de suministros de comercio en los sectores energético y metalúrgico, incluidos el comercio de petróleo crudo, productos refinados del petróleo, productos petroquímicos, acero, hierro, aluminio, cobre, arena y carbón, a revisar este aviso y tomar las medidas adecuadas según se determine sea necesario o aconsejable.

Prácticas de transporte marítimo engañosas

Aproximadamente el 90% del comercio mundial involucra el transporte marítimo. Los actores perversos están buscando constantemente nuevos métodos para explotar las cadenas de suministro mundiales para su propio beneficio. Si bien no es completa, la siguiente lista resume varias tácticas que se emplean para facilitar el comercio marítimo ilícito o sancionable con vínculos a Irán, Corea del Norte y Siria. Recomendamos que las personas que efectúan cualquier tipo de transporte o comercio relativo al sector marítimo sigan siendo vigilantes ante las siguientes tácticas para así limitar su participación en actividades sancionables o ilícitas, y que actúen con diligencia debida intensificada respecto a los envíos que transitan en zonas que han determinado son de alto riesgo.

1) Desactivación o manipulación del sistema de identificación automática (SIA) en las embarcaciones

El SIA es un sistema cuyo uso se exige a nivel internacional y que transmite los datos de identificación y de posición de navegación de una embarcación a través de ondas de radio de alta frecuencia. El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) exige que ciertas clases de embarcaciones que realizan viajes internacionales mantengan el SIA activado en todo momento, con pocas excepciones. Si bien las cuestiones de seguridad en ocasiones pueden requerir una desactivación legítima de la transmisión del SIA, y a veces puede ocurrir una falla en la transmisión, las embarcaciones que participan en actividades ilícitas también pueden desactivar de manera intencional sus transmisores del SIA o manipular los datos transmitidos para encubrir su movimiento. La costumbre de manipular los datos del SIA se conoce como *spoofing* y permite a los barcos transmitir un nombre, número de la Organización Marítima Internacional (OMI) (un código de identificación único con siete dígitos), Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo (MMSI) u otra información de identificación diferentes. Esta táctica también puede ocultar su siguiente escala u otra información relacionada con su travesía.

2) Alteración física de la identificación de las embarcaciones

Se exige que los buques de pasajeros con un arqueo bruto de 100 GT o más y los buques de carga con 300 GT o más muestren su nombre y número de la OMI en un lugar visible en el casco de la embarcación o en su superestructura. Se pretende que el número de la OMI de una embarcación sea de carácter permanente independientemente del cambio de dueño o de nombre de la embarcación. Las embarcaciones que participan en actividades ilícitas frecuentemente cubren con pintura el nombre y

número de la OMI de la embarcación para ocultar sus identidades y hacerse pasar por una embarcación diferente.

3) **Falsificación de documentos relativos a las embarcaciones y sus cargas**

La documentación de transporte marítimo completa y precisa es esencial para garantizar que todas las partes de una transacción comprenden las entidades, destinatarios, artículos y embarcaciones involucradas en un envío en particular. Los boletos de embarque, certificados de origen, facturas, listas de empaques, justificantes de seguros y listas de los últimos puertos de escala son ejemplos de los documentos que por lo general acompañan una transacción de transporte marítimo. Las autoridades han descubierto que los evasores de sanciones han falsificado documentos de transporte marítimo relativos a productos petroquímicos, petróleo, productos derivados del petróleo, metales (acero, hierro) o arena para disimular su origen. Falsificar ciertos documentos, como los documentos de aduanas y de control de exportaciones, es ilegal en la mayoría de los países, y las irregularidades pueden servir de fundamento para retener un envío hasta que se haya validado su contenido.

Asimismo, se invita a las personas que efectúan transporte o comercio relativo al sector marítimo a ejercer la diligencia debida, según sea necesario, de los documentos que indican o sugieren que la carga proviene de una zona que hayan determinado ser de alto riesgo de evasión de sanciones, sin importar si el lugar de origen es de bajo riesgo supuestamente.

4) **Transferencias de buque a buque (STS)**

Si bien las transferencias de buque a buque (la transferencia de carga entre buques en el mar) se pueden llevar a cabo con fines legítimos, las transferencias STS se emplean frecuentemente para evadir sanciones al ocultar el origen o destino del petróleo, carbón u otros materiales que se han transferido clandestinamente, sobre todo cuando las transferencias se llevan a cabo de noche o en lugares que se ha determinado son de alto riesgo en lo relativo a evasión de sanciones y demás actividades ilícitas.

5) **Irregularidades en las travesías**

Los actores perversos pueden intentar encubrir el destino final o el origen de la carga o sus destinatarios por medio de rutas indirectas, desvíos no previstos o el tránsito o transbordo de carga a terceros países. Aunque el tránsito y transbordo se utilizan comúnmente en el transporte mundial de mercancías, se exhorta a las entidades del sector privado, como las compañías que gestionan el registro del pabellón, los operadores portuarios, las asociaciones de la industria del transporte marítimo, los propietarios de buques, los operadores y fletadores, así como a los capitanes de buques y las compañías de personal a escudriñar las rutas y destinos que se desvían de las prácticas comerciales normales, según sea adecuado.

6) **Pabellones falsos y cambio frecuente de pabellón**

Los actores perversos pueden falsificar el pabellón de sus embarcaciones para encubrir el comercio ilícito. También pueden registrarse repetidamente con nuevos estados del pabellón (práctica conocida como *cambio frecuente de pabellón*) para evitar ser descubiertos. Recomendamos que el sector privado preste atención y notifique a las autoridades competentes sobre cualquier caso de un dueño o gestor de una embarcación que siga utilizando el pabellón de un país después de que esta se haya removido de un registro (es decir, que se haya cancelado su matrícula), incidentes en los que un buque presenta el pabellón de un país sin autorización adecuada, u ocasiones en las que una embarcación ha cambiado su pabellón repetidamente en un periodo corto de una manera sospechosa acorde con la práctica de cambio frecuente de pabellón. Se incluyen medidas para los distintos

ámbitos del sector privado en la orientación para la industria que se adjunta a este informe en el Anexo A.

7) **Propiedad y gestión compleja**

El transporte marítimo mundial es intrínsecamente complejo e involucra múltiples interacciones con entidades gubernamentales y del sector privado. Los actores perversos intentan sacar ventaja de esta complejidad mediante el uso de estructuras de negocios complejas, como las que involucran el uso de empresas fantasmas o múltiples estratos de propiedad y gestión, para ocultar al propietario final de la carga o de los productos con el fin de evitar sanciones u otras acciones de cumplimiento, entre otras razones. Los actores perversos también pueden participar en patrones de cambio de propiedad o de gestión de compañías o del Código internacional de gestión de la seguridad operacional de la embarcación y prevención de la contaminación (Código IGS) que utilizan las compañías de gestión. Si las entidades del sector privado no son capaces de descubrir quiénes son las verdaderas partes interesadas de una transacción, pueden escoger actuar con diligencia debida adicional para garantizar que esta no sea sancionable o ilícita.

Prácticas generales para el descubrimiento eficaz de la evasión de sanciones

Así como los actores de la industria implementan diligencia debida adecuada y programas de cumplimiento con base en sus evaluaciones de riesgo, recomendamos también que sigan adoptando prácticas empresariales que aborden las señales de alarma y demás anomalías que pueden ser indicadores de comportamiento ilícito o sancionable. A continuación se tratan en detalle prácticas específicas que pueden ayudar a identificar con mayor eficacia las evasiones de sanciones potenciales. Sin embargo, no se tiene la intención de que sean abarcadoras ni que impongan requisitos conforme a la ley de los EE. UU. y no se deben interpretar de este modo o en el sentido de que de otra manera aborden cualesquier requisitos particulares conforme a las leyes y reglamentos aplicables.

1) **Institucionalizar los programas de cumplimiento de sanciones**

Recomendamos que, según sea adecuado, las entidades del sector privado evalúen su riesgo de sanciones, implementen programas de cumplimiento de sanciones y diligencia debida, y proporcionen capacitación y recursos al personal con el fin de ejecutar esos programas de la mejor manera posible. Las entidades pueden considerar comunicarse con sus contrapartes, socios, filiales y afiliados para definir sus expectativas de cumplimiento en un modo coherente con los requisitos aplicables a nivel local.

Según sea apropiado, se sigue exhortando a las entidades del sector privado a establecer, implementar y adherirse a políticas, procedimientos, normas de conducta y salvaguardias de cumplimiento escritos y estandarizados. Estos programas de cumplimiento pueden establecer que participar en conductas sancionables es causa de cese automático de la empresa o empleo, o podrían determinar que se han adoptado controles apropiados que mitigan adecuadamente los riesgos potenciales asociados con la actividad. Asimismo, es una mejor práctica de cumplimiento proteger de las represalias a los empleados que denuncian el comportamiento ilícito y que exista un mecanismo confidencial para denunciar las actividades ilícitas o sancionables actuales o sospechadas. Al nivel que sea adecuado, las entidades del sector privado pueden solicitar que terceros calificados auditen de manera rutinaria sus programas de cumplimiento de sanciones con el fin de seguir perfeccionando estos programas.

Además, los programas de cumplimiento de sanciones pueden incluir comunicarles a las contrapartes, como los propietarios, gestores, fletadores y operadores de buques, entre otros, la expectativa de que ellos tengan políticas de cumplimiento adecuadas y apropiadas que respondan a sus evaluaciones de

riesgos internas. Además de hacerlo por sí mismas, y cuando sea apropiado, se exhorta a las entidades del sector privado a comunicarles a sus contrapartes la expectativa de que ellas: 1) lleven a cabo sus actividades de manera acorde con las sanciones de los EE. UU. y las Naciones Unidas (ONU), según sea aplicable; 2) tengan suficientes recursos disponibles para garantizar la ejecución y cumplimiento de sus propias políticas de sanciones por parte del personal, por ejemplo, los empleados contratados de manera directa y los contratistas; 3) garanticen que las filiales y afiliadas cumplan con las políticas sobre el tema, según sea aplicable; 4) cuenten con los controles pertinentes para vigilar el SIA; 5) dispongan de controles para examinar y evaluar el embarco y desembarco de carga en zonas que se determine presentan un alto riesgo; 6) tengan los controles necesarios para evaluar la autenticidad de los boletos de embarque, según sea necesario; y 7) cuenten con controles de conformidad con este aviso.

2) Establecer mejores prácticas y obligaciones contractuales del SIA

La manipulación e interrupción del SIA puede ser indicio de actividades ilícitas o sancionables. Las entidades en la industria marítima pueden tener en cuenta, según sus evaluaciones de riesgo individuales, investigar el historial de un buque para determinar si se manipuló el SIA y vigilar la manipulación y desactivación del SIA cuando la carga se encuentra en tránsito. Según sea adecuado, se exhorta a los participantes de la industria marítima, los registros de pabellón y otras entidades del sector privado como las aseguradoras y las instituciones financieras que llevan a cabo actividades comerciales con los propietarios, fletadores y gestores de buques, a promover la transmisión continua del SIA durante toda la duración de una transacción, de manera acorde con el Convenio SOLAS; en particular en aquellas zonas que se ha determinado presentan un alto riesgo para la evasión de sanciones.

Se exhorta a la industria privada, incluidas las industrias a las que se hace referencia en el Anexo A, a investigar las señales y denuncias de manipulación de los transmisores del SIA antes de iniciar nuevos contratos que involucren a embarcaciones problemáticas o cuando se participe en actividades comerciales ya en curso. Las instituciones financieras pueden seguir evaluando esta actividad conforme al enfoque basado en el riesgo y, según sea apropiado, implementar los controles pertinentes para sus clientes de la industria marítima, en particular aquellos que son propietarios, operan o proporcionan servicios a buques que navegan por zonas que se ha determinado presentan un alto riesgo de evasión de sanciones. Los proveedores de servicio pueden contemplar modificar los contratos para estipular que desactivar o manipular el SIA sin razones legítimas sea un motivo para cancelar contratos o iniciar una investigación, lo cual podría tener como resultado la cancelación de servicios o contratos si se descubre actividad ilícita o sancionable. Las partes también podrían considerar lenguaje contractual que prohíba la transferencia de carga a embarcaciones de clientes que no transmiten el SIA de manera acorde con el Convenio SOLAS o que tienen un historial del SIA que presente indicios de manipulación o interrupción de la transmisión por razones ilegítimas.

De igual manera, se exhorta al control de puertos por el estado y las autoridades de servicios de tráfico de embarcaciones a reiterar el requisito de mantener transmisiones del SIA a los buques cisterna y contenedores para graneles que llegan y salen de sus jurisdicciones. Si una embarcación no puede justificar su historial SIA de manera acorde con el Convenio SOLAS, las autoridades portuarias pueden contemplar investigar la actividad subyacente para asegurarse de que no sea sancionable o ilícita de otro modo. Si se determina que es ilícita, las autoridades portuarias pueden contemplar prohibir que esa embarcación entre a sus puertos, o tomar otras medidas adecuadas.

3) Vigilar buques a lo largo de todo el ciclo de vida de la transacción

Según sea adecuado, y de conformidad con las evaluaciones de riesgo, se insta a los propietarios, gestores y compañías fletadoras de buques a vigilar continuamente sus embarcaciones, incluidas aquellas que arrendan a terceros. Esto puede incluir suplementar al SIA con los Sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance a los buques (LRIT) y recibir señales de los LRIT periódicas en una frecuencia informada por la evaluación de riesgos de la entidad. Las autoridades portuarias en zonas que presentan un alto riesgo relacionado con la evasión de sanciones pueden considerar vigilar los buques a través de los LRIT dentro de sus zonas de operación como una estrategia de mitigación de riesgos. Los propietarios y gestores de buques pueden contemplar realizar labores de concientización sobre prácticas engañosas entre los operadores de embarcaciones que llevan a cabo transferencias STS en zonas que se ha determinado son de alto riesgo. Antes de realizar estas transferencias, los operadores de las embarcaciones pueden considerar verificar el nombre, número de la OMI y pabellón de la otra embarcación, y corroborar si transmite actualmente el SIA. Como parte de la búsqueda de señales de alerta, los actores de la industria pueden contemplar también buscar situaciones en las que la propiedad de una embarcación se transfiere entre compañías controladas por el mismo propietario beneficiario y en las que no se determine que existe un propósito legítimo y discernible para la transferencia.

4) Conocer a su cliente y contraparte

Los administradores de registros de pabellones, aseguradoras, instituciones financieras, gestores y fletadores deben seguir actuando con diligencia debida con base en los riesgos según sea adecuado. La diligencia debida podría incluir mantener los nombres, números de identificación de pasaporte, direcciones, números de teléfono, direcciones de correo electrónico y copias de la identificación con foto del propietario beneficiario de cada cliente. Por ejemplo, si una entidad jurídica intenta registrar una embarcación con un pabellón o busca un seguro o financiamiento para una embarcación, cada una de estas partes podría solicitar los documentos relativos al propietario beneficiario final de la embarcación, y también solicitar verificar esta documentación ya mencionada, según sea adecuado y según el nivel de riesgo.

5) Actuar con diligencia debida en la cadena de suministros

En la medida de lo adecuado, se exhorta a los exportadores y las entidades a lo largo de la cadena de suministros marítimos a ejercer la diligencia debida adecuada que sea pertinente para garantizar que los destinatarios y contrapartes de una transacción no estén enviando o recibiendo mercancía que pueda desencadenar sanciones, como el petróleo iraní o el carbón de origen norcoreano. También pueden contemplar implementar controles que permitan la verificación del origen y las revisiones del destinatario para buques que lleven a cabo transferencias STS, sobre todo en zonas de alto riesgo. Según sea necesario, deberían considerar solicitar copia de las licencias de exportación (cuando sea aplicable), así como documentación del transporte marítimo completa y precisa, como boletos de embarque que indiquen el origen y el destino de la carga.

En la medida de lo adecuado, se exhorta a las entidades del sector marítimo privado a revisar los detalles de la travesía subyacente, como la embarcación, la carga, el origen, el destinatario y las partes de la transacción. Se exhorta particularmente, y en coherencia con su evaluación de riesgos interna, a que las partes revisen los documentos pertinentes para demostrar que la mercancía subyacente se haya entregado en el puerto indicado en la documentación y que no se haya desviado en una estratagema ilícita o de evasión de sanciones.

6) Lenguaje contractual

Se exhorta a los miembros de la industria a incorporar estas mejores prácticas en sus contratos relativos a sus relaciones comerciales, financieras y de otra índole comercial en la industria marítima.

7) Intercambio de información en la industria

Los programas de cumplimiento de sanciones exitosos por lo general dependen del fomento en toda la industria de la conciencia sobre los desafíos, amenazas y medidas de mitigación de riesgo. El Departamento de Estado, la OFAC y la Guardia Costera de los EE. UU. recomiendan que los grupos de la industria exhorten a sus miembros a proporcionar información pertinente y la difundan ampliamente con socios, otros miembros y colegas de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. Por ejemplo, cuando una empresa de asociación de protección e indemnidad toma conocimiento de actividad ilícita o sancionable o de nuevas tácticas de evasión de sanciones, esta puede considerar notificar a otras asociaciones de protección e indemnidad, según sea adecuado, asegurándose de eliminar cuando sea necesario cualquier información de identificación personal que no se pueda compartir con terceros. De igual manera, se exhorta a los dueños de embarcaciones y asociaciones a intercambiar información con la industria financiera para potencialmente colaborar a través de las autoridades competentes cuando sea necesario, y los administradores de pabellones deberían transmitir información a la OMI y a las partes del Convenio de intercambio de información de registro de forma rutinaria.

Recursos adicionales

Respecto de recursos adicionales, se invita a las partes a consultar la orientación previa publicada por la OFAC y la ONU sobre estos temas.³ Los Estados Unidos exhortan a todas las partes interesadas a registrarse para recibir actualizaciones sobre sanciones de la OFAC en https://public.govdelivery.com/accounts/USTREAS/subscriber/new?topic_id=USTREAS_61. También pueden registrarse para recibir actualizaciones rutinarias de la División de Respuesta a las Amenazas Financieras y Sanciones del Departamento de Estado en <https://www.state.gov/subscribe-to-sanctions-alerts/> o contactarse con la oficina por correo electrónico a sanctions@state.gov.⁴

Para preguntas o inquietudes relacionadas con los reglamentos y requisitos en materia de sanciones de la OFAC, inclusive para informar sobre una posible infracción de las sanciones de los Estados Unidos, contacte la línea telefónica directa de la OFAC para asuntos de cumplimiento al 1-800-540-6322 o escriba a OFAC_Feedback@treasury.gov. Las partes también pueden presentar una solicitud para recibir una licencia particular de la OFAC en su sitio web en <https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>.

Con el fin de apoyar las labores internacionales para hacer cumplir las sanciones impuestas a Corea del Norte por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el programa de Recompensas por la Justicia (RFJ) del Departamento de Estado de los Estados Unidos ofrece recompensas de hasta US \$5 millones por información que conduzca a la interrupción de los mecanismos financieros de personas que participan en ciertas actividades que apoyan a Corea del Norte y sus intentos de evadir sanciones, como las actividades de transporte marítimo ilícito, lavado de dinero, delitos cibernéticos y la proliferación de las ADM. Para obtener más información, o enviar una pista, visite https://rewardsforjustice.net/english/about-rfj/north_korea.html.

³Cumplimiento de sanciones para el sector marítimo, Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, enero de 2015 (en inglés) < <https://undocs.org/S/2015/2> >.

⁴El sitio web de la división se encuentra en: <<https://www.state.gov/economic-sanctions-policy-and-implementation/>>.

El programa RFJ también ofrece recompensas de hasta US \$15 millones a cambio de información que conduzca a la interrupción de los mecanismos financieros de los Guardianes de la Revolución Islámica (IRGC) de Irán y sus filiales, como la Fuerza Quds de los IRGC (IRGC-QF). Los IRGC, terrorista mundial especialmente designado (SDGT) que recibió de los Estados Unidos la designación de organización terrorista (FTO) en abril de 2019, han financiado varios atentados y actividades terroristas a nivel mundial. La IRGC-QF apoya a operaciones terroristas fuera de Irán a través de grupos militantes como Hizbulah y Hamás. Para obtener más información, o enviar una pista, visite <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

Para verificar los números de la OMI, puede consultar la base de datos de números de la OMI en <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>. Para informar sobre la cancelación de matrículas u otras acciones, sírvase contactar directamente a la OMI (o a las partes nominadas por la OMI para actualizar la base de datos de la OMI siguiendo las indicaciones de la OMI).



Departamento del Tesoro Departamento de Estado Guardia Costera de los EE. UU.

ANEXO A: Orientación e información adicional para asistir a las labores de cumplimiento de sanciones en la industria marítima

El Departamento de Estado de los EE. UU., la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC) del Departamento del Tesoro de los EE. UU., y la Guardia Costera de los EE. UU. instan firmemente a las personas que están sujetas a la jurisdicción de los EE. UU., así como las personas extranjeras que llevan a cabo transacciones con los Estados Unidos o con personas de los EE. UU. o transacciones vinculadas a estos, a emplear un enfoque basado en el riesgo para abordar el cumplimiento de sanciones. Este enfoque puede incluir el desarrollo, implementación y actualización rutinaria de un programa de cumplimiento de sanciones para los modelos comerciales particulares de dichas personas. Si bien cada programa de cumplimiento de sanciones enfocado en el riesgo variará en función de una serie de factores, como el tamaño y complejidad de una empresa, sus productos y servicios, clientes y contrapartes, y las ubicaciones geográficas, cada programa que se implemente debería fundamentarse en al menos cinco componentes esenciales del cumplimiento e incorporarlos: (1) compromiso por parte de la administración; (2) evaluación de riesgos; (3) controles internos; (4) pruebas y auditorías; y (5) capacitación. Véase [A Framework for OFAC Compliance Commitments](#) (en inglés) para obtener más detalles.

A continuación se incluye orientación e información adicional con la intención de asistir a las organizaciones vinculadas a la industria marítima a establecer e implementar un programa de cumplimiento de sanciones eficaz y coherente con estos cinco componentes. En particular, el presente anexo proporciona orientación e información para:

- aseguradoras marítimas – página 11;
- administradores de registros de pabellones – página 13;
- autoridades de control de puertos por el estado – página 16;
- asociaciones de la industria del transporte marítimo – página 18;
- empresas regionales y mundiales de comercio de mercancías, abastecedoras e intermediarias – página 19;
- instituciones financieras – página 21;
- propietarios, operadores y fletadores de buques – página 22;
- sociedades de clasificación – página 24;
- capitanes de embarcaciones – página 26; y
- compañías de personal de tripulación – página 27.

Cada organización debería evaluar su propio riesgo e integrar los elementos que se incluyen en esta orientación que le parezcan apropiados.⁵

⁵No se tiene la intención de que esta orientación sea abarcadora o imponga requisitos conforme a la ley de los EE. UU., ni se debe interpretar de este modo o en el sentido de que de otra manera trate cualesquier requisitos particulares conforme a las leyes aplicables. Su único propósito es proporcionar información a las empresas que operan en la industria marítima que pueden considerar evaluar su exposición a sanciones como parte de un programa de cumplimiento enfocado en los riesgos.

Orientación para las aseguradoras marítimas

Una aseguradora marítima puede contemplar implementar las siguientes prácticas de diligencia según sea adecuado para evaluar y mitigar los riesgos de sanciones.

- Vigilar las transmisiones del sistema de identificación automática (SIA) e investigar las siguientes situaciones cuando estas involucren a una embarcación asegurada: cualquier periodo considerable sin transmisión, lo que es incompatible con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS); navegación por desvíos sospechosos a las rutas (por ejemplo, cambios sin ninguna aparente razón legítima para desviarse del curso, como puertos no seguros, inclemencias del clima o emergencias); un patrón de apagar el SIA de manera no coherente con el Convenio SOLAS; y participación en comercio hacia o desde embarcaciones que no transmiten el SIA de manera acorde con las pautas del Convenio SOLAS.
- En la precobertura y la presentación de reclamaciones, entre otros, los procedimientos de diligencia debida que evalúan el historial del SIA de los embarcaciones que participan en actividades potencialmente ilegales y operan en zonas que se ha determinado son de alto riesgo para la evasión de sanciones, ambos pueden ser indicadores de posible participación en actividad ilícita y pueden requerir una investigación a mayor profundidad de la travesía, fletamento y propiedad de la embarcación, entre otros factores.
- Garantizar que las aseguradoras que proporcionen cobertura a los propietarios, abastecedores, compradores y fletadores, y gestores de buques puedan investigar el historial del SIA de todas las embarcaciones que sean propiedad o estén bajo el control de esas partes. Las aseguradoras pueden considerar comunicarles a los clientes cualquier señal de manipulación de los transmisores del SIA que sea incompatible con el Convenio SOLAS puede considerarse una señal de alerta y se puede investigar antes de iniciar un contrato, seguir proporcionando servicios o participar en otras actividades con esa embarcación (como participar en transacciones financieras relativas a las actividades de la embarcación).
- Incorporar lenguaje contractual y notificarles de manera explícita a los clientes que la desactivación o manipulación del SIA que no sea compatible con el Convenio SOLAS puede ser fundamento para que la aseguradora de las actividades del buque realice una investigación y puede tener como resultado la cancelación del seguro.
- Incorporar una disposición contractual que prohíba las transferencias de carga de los clientes a otras embarcaciones o desde otras embarcaciones que no transmiten el SIA de manera compatible con el Convenio SOLAS o que tengan un historial de manipular los transmisores del SIA de modo incompatible con el Convenio SOLAS.
- Informar a reguladores jurídicos y autoridades competentes, otras aseguradoras, bases de datos comerciales, la Organización Marítima Internacional (OMI), y cuando sea pertinente, al Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la Resolución 1718 de la ONU (el grupo de expertos de las Naciones Unidas sobre sanciones contra la RPDC) de haber una denegación del seguro o una cancelación de servicios de una embarcación en relación con actividad ilícita.
- Informar a los solicitantes (incluidos los propietarios de las embarcaciones) que la actividad incompatible con las sanciones pertinentes de la ONU o de los EE. UU. puede causar una cancelación inmediata de la relación comercial, y que los documentos de la diligencia debida subyacente y los documentos de registro que muestren la información de la estructura de

propiedad pueden enviarse a las entidades pertinentes del Gobierno de los EE. UU. o de la ONU a la discreción de la aseguradora.

- Garantizar, según sea adecuado y permitido por las leyes y reglamentos aplicables, que los documentos de diligencia debida (como los documentos de solicitud para la matrícula del pabellón) incluyan una fotocopia en color de los pasaportes, nombres, direcciones empresariales y residenciales, números de teléfono, y direcciones de correo electrónico de todos los propietarios *individuales* de la embarcación o de las embarcaciones, y los nombres y números de la OMI de todas las embarcaciones en la flota del propietario individual del buque, para los buques que operan cerca de zonas que se ha determinado son de alto riesgo para la evasión o infracción de sanciones. Cuando sea necesario, indicar en los formularios que recopilen información personal identificable (PII) que las aseguradoras y las reaseguradoras pueden compartir la PII con las autoridades competentes si la embarcación lleva a cabo actividades ilícitas, según lo permitan las leyes y reglamentos aplicables.
- Garantizar que exista comunicación clara con los socios internacionales, ya que los arreglos de la industria del transporte marítimo pueden incluir a partes que estén sujetas a las leyes de diferentes jurisdicciones. Explicar claramente las restricciones pertinentes aplicables y los pasos necesarios para cumplir con los regímenes de sanciones de los EE. UU. y de la ONU y exhortar a todas las partes vinculadas a la industria del transporte marítimo a compartir este aviso con otras partes en la cadena de suministros.
- Incorporar datos como la ubicación histórica del buque, la información de registro del buque, y la información del pabellón del buque, junto a la información disponible del Departamento del Tesoro de los EE. UU., la ONU y la Guardia Costera de los EE. UU. sobre las prácticas de diligencia debida.

Orientación para los administradores de registros de pabellones⁶

Un administrador de registro de pabellones puede considerar implementar las siguientes prácticas de diligencia en la medida que crea que estas prácticas son adecuadas y útiles para evaluar los riesgos de sanciones y mitigarlos.

- Verificar los números de la OMI de cada embarcación al recibir una solicitud de matrícula a través del módulo de particulares de buques y empresas del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS). Si el nombre del buque y de la OMI no coinciden claramente, se podría llevar a cabo una investigación adicional antes de registrar la embarcación, y el administrador debería contactar al estado del pabellón anterior para confirmar la solicitud y su fecha de cancelación prevista del registro previo.
- Transmitir a la administración del estado del pabellón receptor una copia del Registro sinóptico continuo, de manera acorde con el reglamento X1-1/5 del Convenio SOLAS, que cubra el periodo durante el cual el buque estuvo en su jurisdicción, junto a cualquier Registro sinóptico continuo que haya sido previamente emitido al buque por otros estados.
- Revisar y confirmar el Registro sinóptico continuo con el estado del pabellón actual antes de completar el registro.
- Investigar el historial de SIA de las embarcaciones que transportan petróleo, productos refinados del petróleo, productos petroquímicos, acero, aluminio, cobre, otros metales, arena y carbón para determinar si esas embarcaciones muestran un patrón de desactivación o manipulación del SIA que sea incompatible con el Convenio SOLAS, lo cual podría indicar participación en actividades ilícitas. Cualquier señal de desactivación o manipulación del transmisor del SIA que no sea compatible con el Convenio SOLAS debería considerarse como una señal de alerta e investigarse a profundidad antes de participar en otras actividades con esa embarcación.
- Compartir con otros registros de pabellón, bases de datos comerciales y la OMI los nombres y números de la OMI de las embarcaciones a las que se le ha denegado o cancelado la matrícula debido a su asociación con actividades de transporte marítimo sancionable o ilícitas, para que los demás registros de pabellones puedan tomar conocimiento y tomar medidas acordes con las sanciones pertinentes de los EE. UU. y la ONU. Informar al grupo de expertos de las Naciones Unidas sobre sanciones contra la RPDC en caso de que se deniegue o cancele una matrícula por razones relativas a Corea del Norte.
- Mencionar la razón por la cual se canceló la matrícula de una embarcación en el certificado de cancelación, sobre todo cuando sea a causa de participación en actividades prohibidas por la ONU.
- Obtener, según sea adecuado, la capacidad de vigilar las transmisiones del SIA de manera continua para descubrir señales de desactivación o manipulación del SIA y complementar el rastreo del SIA mediante el uso de los Sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance a los buques (LRIT).

⁶No se tiene la intención de que esta orientación sea abarcadora o imponga requisitos conforme a la ley de los EE. UU., ni se debe interpretar de este modo o en el sentido de que de otra manera trate cualesquier requisitos particulares conforme a las leyes aplicables.

- Comunicarles a todos los buques y a los clientes relacionados con ellos que la desactivación y manipulación sospechosa del SIA que sea incompatible con el Convenio SOLAS puede ser investigada y traer consigo la posible cancelación de la matrícula.
- Evaluar el historial de las embarcaciones en el registro para descubrir si hay un patrón de desactivación o manipulación del SIA que sea incompatible con el Convenio SOLAS y proceder a cancelar o denegar los servicios de matrícula del pabellón a esas embarcaciones.
- Solicitar unirse al Convenio de intercambio de información de matrícula (liderado actualmente por Liberia, Panamá y las Islas Marshall) a través de un memorando de entendimiento.
- Organizar capacitaciones y seminarios sobre las implicaciones de las sanciones de los EE. UU. y la ONU para los propietarios y gestores de las embarcaciones que se ha determinado podrían facilitar actividades ilícitas o sancionables.
- Considerar la adopción de un sistema de códigos QR o códigos de barra de documentos para poder corroborar fácilmente la autenticidad, validez o cancelación de los documentos de registro utilizando una aplicación de teléfono móvil o accediendo a un sitio web del estado del pabellón previo.
- Llevar a cabo verificaciones cíclicas de las compañías de embarcaciones para determinar si las compañías siguen registradas. Esto aseguraría que las compañías no se disuelvan.
- Cooperar con las sociedades de clasificación para proporcionar un bloqueo parcial del equipo SIA que no interfiera en las exigencias del Convenio SOLAS que permiten la desactivación en situaciones de emergencia, para garantizar la integridad de la identificación de las embarcaciones y los datos sobre su posición. Un bloqueo parcial no permitiría cambios manuales durante las travesías, pero sí permitiría desactivar los sistemas cuando sea necesario por razones de seguridad o en caso de emergencia, a la vez que les permitiría a las sociedades de clasificación corroborar la bitácora de cambios y comunicar cualquier manipulación de estos datos durante las verificaciones de equipos obligatorias anuales.
- Utilizar las entidades pertinentes para denunciar posible actividad ilícita al estado del pabellón con el fin de mitigar los riesgos.
- Sugerir que los propietarios capaciten a todos los capitanes de embarcaciones que puedan participar en transferencias de buque a buque sobre las implicaciones marítimas de los programas de sanciones pertinentes antes de su primera travesía.
- Requerir notificación dentro de 24 horas cuando el LRIT se haya apagado o se haya desactivado de otra manera, y exigir una investigación de estos incidentes.
- Informar a los solicitantes y propietarios de embarcaciones que la conducta ilícita o sancionable sería causa de remoción inmediata de los pabellones y que los documentos de la diligencia debida subyacente y los documentos de registro que revelen quién es el propietario de la embarcación pueden enviarse a los Estados Unidos y a la entidad pertinente de la ONU a la discreción del registro y de manera acorde con las leyes y reglamentos aplicables.

- Garantizar que los empleados que revelen comportamiento sancionable o ilícito estén protegidos de represalias y que exista un mecanismo confidencial para denunciar las infracciones o sospechas de infracciones de la ley o la conducta sancionable.
- Incorporar datos como la ubicación histórica del buque, la información de registro del buque, y la información del pabellón del buque, junto a la información disponible del Departamento del Tesoro de los EE. UU., la ONU y la Guardia Costera de los EE. UU., a las prácticas de diligencia debida.
- Disponer que la desactivación y manipulación del SIA que sea incompatible con el Convenio SOLAS y la conducta ilegal a partir de la fecha de matrícula sean fundamentos para la cancelación de la matrícula o la denegación de los servicios, incluida la posibilidad de atracar en los puertos del estado del pabellón. Además, otros motivos de cancelación de la matrícula pueden ser las transferencias de carga a clientes que no transmiten el SIA de conformidad con el Convenio SOLAS o que tienen un historial de SIA que indica manipulación o desactivación incompatible con el Convenio SOLAS.

Orientación para las autoridades de control de puertos por el estado⁷

Las autoridades de control de puertos por el estado y las autoridades pertinentes de aduanas pueden considerar implementar las siguientes prácticas de diligencia debida en la medida que estimen que son adecuadas y útiles para evaluar y mitigar los riesgos de sanciones y que son coherentes con las leyes y reglamentos locales.

- Exigir que las embarcaciones que llegan a puerto mantengan las transmisiones del SIA, tal como lo dispone el Convenio SIA:
- Notificar a las partes pertinentes, como los capitanes de buques, gestores de buques y otras partes, que la manipulación o desactivación del SIA que sea incompatible con el Convenio SOLAS sería una señal de posible actividad ilícita y podría ser investigada por las autoridades competentes.
- Denegar la entrada a puerto a los buques con un historial de desactivación o manipulación incompatible con el Convenio SOLAS.
- Revisar los boletos de embarque para confirmar el origen de la carga. Los boletos que aleguen la presencia de petróleo, productos petroquímicos, combustible y metales de lugares que se ha determinado son de alto riesgo para la evasión de sanciones deberían revisarse con particular diligencia debida.
- Solicitar y revisar documentación del transporte marítimo completa y precisa, como boletos de embarque que indican el origen de la carga para personas y entidades que procesan transacciones relativas a envíos que involucran productos que van hacia Irán, Corea del Norte o Siria, o que vienen de estos países. Como suele ser el caso, esta documentación del transporte marítimo debería mostrar los detalles de la travesía subyacente, como la embarcación, la carga, el origen, el destinatario y las partes de la transacción. Cualquier indicio de manipulación de la documentación del transporte marítimo, ya sea relativa a estos ámbitos u otros, puede ser una señal de alarma que indique actividad ilícita potencial y debería investigarse a profundidad antes de proporcionar servicios.
- Garantizar que los empleados de la autoridad del control de puertos por el estado que revelen comportamiento sancionable o ilícito estén protegidos de represalias y que exista un mecanismo confidencial para denunciar infracciones o sospechas de infracciones de la ley o conducta sancionable.
- Incorporar datos como la ubicación histórica del buque, la información de registro del buque, y la información del pabellón del buque, junto a la información disponible del Departamento del Tesoro de los EE. UU., la ONU y la Guardia Costera de los EE. UU., a las prácticas de diligencia debida.
- Difundir información sobre la asignación monetaria ofrecida a través del programa de Recompensas por la Justicia (RFJ) que ofrece recompensas de un máximo de US \$5 millones por información que conduzca a la interrupción de los mecanismos financieros de personas que participan en ciertas actividades que apoyan a Corea del Norte, como las actividades de transporte marítimo ilícitas, lavado de dinero, evasión de sanciones, delitos cibernéticos o proliferación de

⁷No se tiene la intención de que esta orientación sea abarcadora o imponga requisitos conforme a la ley de los EE. UU., ni se debe interpretar de este modo o en el sentido de que de otra manera trate cualesquier requisitos particulares conforme a las leyes aplicables.

armas de destrucción en masa (ADM). Para obtener más información, o enviar una pista, visite www.rewardsforjustice.net o envíe un correo electrónico a northkorea@dosinfo.com.

- Difundir información sobre la asignación monetaria ofrecida a través del programa RFJ de hasta US \$15 millones a cambio de información que conduzca a la interrupción de los mecanismos financieros de los Guardianes de la Revolución Islámica (IRGC) de Irán y sus filiales, como la Fuerza Quds de los IRGC (IRGC-QF). Para obtener más información o enviar una pista, visite <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

Orientación para las asociaciones de la industria del transporte marítimo⁸

Las asociaciones de la industria del transporte marítimo pueden considerar implementar las siguientes prácticas de diligencia debida en la medida que las consideren adecuadas y útiles para evaluar los riesgos de sanciones y mitigarlos.

- Difundir este aviso o redactar su propio aviso para abordar estas cuestiones, y proporcionárselo a sus miembros para crear conciencia sobre las prácticas de transporte marítimo engañosas a nivel mundial e identificar métodos que los miembros pueden emplear para mitigar los riesgos de participación en las actividades ilícitas de transporte marítimo.
- Proporcionar estudios de caso y actualizaciones habituales sobre actividades ilícitas en circulares de distribución en toda la industria, sobre todo en relación con el transporte marítimo del petróleo y los productos del petróleo.

⁸No se tiene la intención de que esta orientación sea abarcadora o imponga requisitos conforme a la ley de los EE. UU., ni se debe interpretar de este modo o en el sentido de que de otra manera trate cualesquier requisitos particulares conforme a las leyes aplicables.

Orientación para las empresas regionales y mundiales de comercio de mercancías, abastecedoras e intermediarias⁹

Las empresas regionales y mundiales de comercio de mercancías, abastecedoras e intermediarias pueden contemplar implementar las siguientes prácticas de diligencia debida según sea adecuado para evaluar y mitigar los riesgos de sanciones.

- Vigilar las transmisiones del SIA de los clientes fletados, en particular en el caso de las embarcaciones en zonas que se haya determinado son de mayor riesgo para la evasión de sanciones mediante las transferencias de buque a buque.
- Determinar cuáles embarcaciones han mostrado un patrón de desactivación o manipulación del SIA que sea incompatible con el Convenio SOLAS durante los dos últimos años y potencialmente cancelar las relaciones comerciales con los clientes que sigan utilizando esas embarcaciones.
- Integrar lenguaje contractual con los clientes fletados que incorpore una disposición de “cancelación del SIA” que permita cancelar el contrato si los clientes fletados exhiben un patrón de múltiples casos de desactivación o manipulación del SIA que sean incompatibles con el Convenio SOLAS.
- Incorporar lenguaje contractual que prohíba la transferencia de carga a embarcaciones que no transmitan el SIA por razones que sean incompatibles con el Convenio SOLAS.
- Adoptar una disposición del contrato que incorpore un mecanismo para determinar si ocurren transacciones de mercancía tal como las delinea el contrato original y si hay alguna adición al contrato.
- Asegurar que, en las transacciones que involucran transferencias de buque a buque, las partes que participan en la transacción pongan su empeño en anotar los números de la OMI de todas las embarcaciones participantes y llevar a cabo revisiones de las bitácoras de las embarcaciones y los certificados de origen de la carga para establecer una cadena de custodia pertinente para la mercancía en cuestión.
- Sensibilizar a los clientes sobre los posibles riesgos de sanciones relativos a las actividades que involucran a puertos iraníes, norcoreanos y sirios.
- Proporcionar estudios de caso y actualizaciones habituales sobre actividades ilícitas en circulares de distribución en toda la industria, sobre todo en relación con el transporte marítimo del petróleo y los productos del petróleo. Esto debería incluir las disposiciones de las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (RCSNU) en relación con las transferencias de buque a buque (RCSNU 2375, párrafo 11), así como RCSNU 2397 (párrafo 13), que expresa preocupación sobre la posibilidad de que buques asociados a Corea del Norte hagan caso omiso de los requisitos de operación del SIA para evadir la vigilancia en materia de sanciones de dichas resoluciones.
- Reconocer que las compras de petróleo crudo y refinado, productos petroquímicos y metales a tarifas muy por debajo de los precios del mercado pueden ser señales de alarma que indiquen comportamiento ilícito.

⁹No se tiene la intención de que esta orientación sea abarcadora o imponga requisitos conforme a la ley de los EE. UU., ni se debe interpretar de este modo o en el sentido de que de otra manera trate cualesquier requisitos particulares conforme a las leyes aplicables.

- Solicitar y revisar documentación completa y precisa del transporte marítimo, como los boletos de embarque que indican el origen de la carga en los que las personas y entidades que procesan las transacciones relativas a envíos que potencialmente involucran productos que van hacia Irán, Corea del Norte o Siria, o que vienen de estos países. Esta documentación del transporte marítimo debería mostrar los detalles de la travesía subyacente, como la embarcación, la carga, el origen, el destinatario y las partes de la transacción. Cualquier indicio de manipulación de la documentación del transporte marítimo es una señal de alerta que puede indicar actividad ilícita potencial y debería investigarse a profundidad antes de continuar con la transacción.
- Garantizar que los empleados que revelen comportamiento sancionable o ilícito estén protegidos de represalias y que exista un mecanismo confidencial para denunciar las infracciones o sospechas de infracciones de la ley o la conducta sancionable.
- Comunicarse con los socios internacionales, ya que los arreglos de la industria del transporte marítimo pueden incluir a partes que están sujetas a las leyes de diferentes jurisdicciones. Explicar las restricciones pertinentes conforme a los regímenes de sanciones de los EE. UU. y la ONU a las partes en una transacción puede facilitar un cumplimiento más eficaz de las restricciones. Los Estados Unidos exhortan a todas las partes vinculadas a la industria del transporte marítimo a compartir este aviso con los miembros de su cadena de suministros.
- Incorporar a las prácticas de diligencia debida datos de varias organizaciones que proporcionan datos de transporte marítimo, como la ubicación del buque, la información de registro del buque, y la información del pabellón del buque, junto a la información disponible del Departamento del Tesoro de los EE. UU., la ONU y la Guardia Costera de los EE. UU.
- Exigir lenguaje contractual que describa la desactivación y manipulación del SIA incompatible con el Convenio SOLAS y la conducta sancionable desde la fecha del contrato como motivos potenciales de cancelación del contrato y remoción y denegación de servicios. Las partes también podrían incorporar lenguaje contractual que prohíba las transferencias de carga a clientes que no transmiten el SIA de manera acorde con el Convenio SOLAS o que tienen un historial del SIA que presente indicios de manipulación que sea incompatible con el Convenio SOLAS.

Información útil para que las instituciones financieras evalúen los riesgos de sus clientes de la industria marítima¹⁰

De modo similar al enfoque de diligencia debida que emplean para todo cliente, las instituciones financieras deben basarse en sus evaluaciones de riesgo internas para clientes en la industria marítima para poner en práctica las medidas de mitigación de riesgo adecuadas de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables de los EE. UU. diseñados para combatir el lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo y la proliferación.¹¹ Este enfoque de cumplimiento puede incluir políticas y procedimientos de diligencia debida adecuados según lo exigen la ley y los reglamentos, por ejemplo, cuando sea aplicable, la diligencia debida de los clientes de FinCEN y los requisitos para los propietarios beneficiarios.¹²

Los factores de riesgo que las instituciones financieras pueden considerar como parte de esa evaluación pueden incluir, pero no se limitan a:

- Identificar productos y corredores comerciales susceptibles al transbordo y las transferencias de buque a buque y la medida en la que los utiliza el cliente de la industria marítima de una institución.
- Los resultados de una evaluación de la naturaleza de la empresa de cada cliente, como el tipo de servicio que ofrece y su presencia geográfica.
- Transacciones de clientes que no son coherentes con las prácticas comerciales típicas del cliente, incluida la adquisición de nuevas embarcaciones por parte del cliente.
- La adquisición o venta de embarcaciones para determinar que los activos del cliente no incluyen propiedades bloqueadas.

¹⁰No se tiene la intención de que esta información sea abarcadora o imponga requisitos conforme a la ley de los EE. UU., ni se debe interpretar de este modo o en el sentido de que de otra manera trate cualesquier requisitos particulares conforme a las leyes aplicables.

¹¹Véanse los requisitos del programa antilavado de dinero establecidos en 31 CFR 1010.210 según se aplican a los tipos de instituciones financieras específicos en 31 CFR 1020.210 (bancos), 1021.210 (casinos), 1022.210 (empresas de servicios de dinero), 1023.210 (valores), 1024.210 (fondos mutuos), 1025.210 (seguros), 1026.210 (futuros), 1027.210 (metales preciosos), 1028.210 (sistemas de tarjetas de crédito), 1029.210 (compañías de préstamos o financieras), y 1030.210 (entidades de apoyo a la vivienda patrocinadas por el gobierno),

¹² Véanse los requisitos de los programas de identificación del cliente establecidos en 31 CFR 1010.220 según se aplican a los tipos de instituciones financieras específicos en 31 CFR 1020.220 (bancos), 1023.220 (valores), 1024.220 (fondos mutuos), y 1026.220 (futuros). Véanse también los requisitos de propietario beneficiario para los clientes que son entidades legales según se establece en 31 CFR 1010.230.

Orientación para los propietarios, operadores y fletadores de buques¹³

Los propietarios, operadores y fletadores de buques pueden considerar implementar las siguientes prácticas de diligencia debida en la medida que estimen que son adecuadas y útiles para evaluar los riesgos de sanciones y mitigarlos.

- Según sea adecuado, vigilar continuamente los buques, incluidos los buques arrendados a terceros, y asegurar que el SIA funciona de manera constante y acorde con el Convenio SOLAS y que no se lo manipula. Las partes también podrían considerar utilizar los LRIT junto al SIA y recibir señales de los LRIT cada tres horas.
- Vigilar las transmisiones del SIA de embarcaciones, en particular en el caso de las embarcaciones que tienen la capacidad de transportar carga y que son susceptibles a las transferencias de buque a buque que se conoce pueden emplearse en la evasión de sanciones (por ejemplo, carbón, petróleo, productos del petróleo y productos petroquímicos).
- Recalcarles a los clientes que todos los buques serán vigilados para identificar manipulación del SIA, y que se investigarán y denunciarán los casos de desactivación del SIA incompatibles con el Convenio SOLAS.
- Determinar cuáles embarcaciones han mostrado un patrón de manipulación del SIA que sea incompatible con el Convenio SOLAS durante los dos últimos años y cancelar las relaciones comerciales con los clientes que sigan utilizando esas embarcaciones.
- Evaluar el historial del SIA de todos los nuevos clientes y rehusarse a comerciar con embarcaciones que tienen un historial de manipulación del SIA que no sea compatible con el Convenio SOLAS.
- Integrar lenguaje contractual con los clientes en forma de una cláusula de “cancelación del SIA” que permita que los propietarios, operadores y fletadores de buques cancelen el contrato con clientes que exhiban un patrón de múltiples casos de manipulación del SIA que sea incompatible con el Convenio SOLAS.
- Mantener expedientes y analizarlos, entre otros y cuando sea posible, fotografías de las embarcaciones de entrega y receptoras y los destinatarios ubicados en puertos cuando sea posible, para mejorar la verificación del cliente final.
- Proporcionar estudios de caso y actualizaciones sobre actividades ilícitas en circulares de distribución en toda la industria, sobre todo en relación con el transporte y el fletamento del petróleo y los productos del petróleo. Esto debería incluir las disposiciones de las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (RCSNU) en relación con las transferencias de buque a buque (RCSNU 2375, párrafo 11), así como RCSNU 2397 (párrafo 13), que expresan preocupación sobre la posibilidad de que embarcaciones asociadas a Corea del Norte hagan caso omiso de los requisitos de operación del SIA para evadir la vigilancia en materia de sanciones de esas resoluciones.

¹³No se tiene la intención de que esta orientación sea abarcadora o imponga requisitos conforme a la ley de los EE. UU., ni se debe interpretar de este modo o en el sentido de que de otra manera trate cualesquier requisitos particulares conforme a las leyes aplicables.

- Comunicarles a las contrapartes, según sea necesario y adecuado (por ejemplo, propietarios, gestores, fletadores y operadores de buques), la expectativa de que tengan políticas de cumplimiento adecuadas y apropiadas, que pueden incluir: 1) llevar a cabo sus actividades de manera acorde con las sanciones de los EE. UU. y la ONU, según sea aplicable; 2) tener suficientes recursos disponibles para garantizar la ejecución y cumplimiento de sus propias políticas de sanciones por parte del personal, por ejemplo, los empleados contratados de manera directa y los contratistas; 3) en la medida que sea aplicable, garantizar que las filiales y afiliadas cumplan con las políticas sobre el tema; 4) contar con los controles pertinentes para vigilar el SIA; 5) disponer de controles para examinar y evaluar el embarco y desembarco de carga en lugares que se determine presentan un alto riesgo; 6) tener los controles necesarios para evaluar la autenticidad de los boletos de embarque, según sea necesario; y 7) contar con controles de conformidad con este aviso.
- Garantizar que los empleados que revelen comportamiento sancionable o ilícito estén protegidos de represalias y que exista un mecanismo confidencial para denunciar conducta sancionable o la sospecha de ella.
- Ya que los arreglos de la industria del transporte marítimo pueden incluir a partes que están sujetas a las leyes de diferentes jurisdicciones, comunicar las restricciones pertinentes conforme a los regímenes de sanciones de los EE. UU. y la ONU a las partes en una transacción puede facilitar una mayor eficacia en el cumplimiento. Los Estados Unidos exhortan a todas las partes vinculadas a la industria del transporte marítimo a compartir este aviso con los miembros de su cadena de suministros.
- Incorporar a las prácticas de diligencia debida datos de varias organizaciones que proporcionan datos de transporte marítimo, como la ubicación del buque, la información de registro del buque, y la información del pabellón del buque, junto a la información disponible del Departamento del Tesoro de los EE. UU., la ONU y la Guardia Costera de los EE. UU.
- Exigir lenguaje contractual explícito que describa la desactivación y manipulación del SIA incompatible con el Convenio SOLAS y la actividad sancionable desde la fecha del contrato como motivos de cancelación del contrato y remoción y denegación de servicios. Las partes también podrían incorporar lenguaje contractual que prohíba las transferencias de carga a clientes que no transmiten el SIA o que tienen un historial del SIA que presente indicios de manipulación incompatible con el Convenio SOLAS.
- Difundir información sobre la asignación monetaria ofrecida a través del programa de Recompensas por la Justicia (RFJ) que ofrece recompensas de un máximo de US \$5 millones por información que conduzca a la interrupción de los mecanismos financieros de personas que participan en ciertas actividades que apoyan a Corea del Norte, como las actividades de transporte marítimo ilícitas, lavado de dinero, evasión de sanciones, delitos cibernéticos o proliferación de armas de destrucción en masa (ADM). Para obtener más información, o enviar una pista, visite www.rewardsforjustice.net o envíe un correo electrónico a northkorea@dosinfo.com.
- Difundir información sobre la asignación monetaria ofrecida a través del programa RFJ de hasta US \$15 millones a cambio de información que conduzca a la interrupción de los mecanismos financieros de los Guardianes de la Revolución Islámica (IRGC) de Irán y sus filiales, como la Fuerza Quds de los IRGC (IRGC-QF). Para obtener más información, o para enviar una pista, visite <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

Orientación para las sociedades de clasificación¹⁴

Las sociedades de clasificación pueden considerar implementar las siguientes prácticas de diligencia debida en la medida que estimen que son adecuadas y útiles para evaluar los riesgos de sanciones y mitigarlos.

- Mantener expedientes, entre otros, fotografías de las embarcaciones receptoras o los destinatarios ubicados en puertos cuando sea posible, para mejorar la verificación del cliente final.
- Adoptar las medidas de diligencia debida de Conozca a su cliente (KYC) en la medida que sea adecuado.
- Sensibilizar a los clientes sobre los posibles riesgos de sanciones relativos a las actividades que involucran a puertos iraníes, norcoreanos y sirios.
- Proporcionar estudios de caso y actualizaciones de manera periódica sobre actividades ilícitas en circulares de distribución en toda la industria. Esto debería incluir sanciones específicas del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en materia de transferencias de buque a buque con embarcaciones con pabellón de Corea del Norte y la desactivación o manipulación del SIA que sea incompatible con el Convenio SOLAS bajo los “Términos y condiciones” en el sitio web de la empresa, particularmente en relación con el transporte y fletamento del petróleo o los productos del petróleo.
- Informar a los solicitantes de registro y propietarios de embarcaciones que la conducta sancionable puede causar una cancelación inmediata de la relación comercial y que los documentos de la diligencia debida subyacente y los documentos de registro que revelen información sobre el propietario de la embarcación pueden enviarse a los EE. UU. y a cualquier entidad pertinente de la ONU a discreción de la sociedad de clasificación y de manera acorde con las leyes y reglamentos aplicables.
- Comunicarles a las contrapartes, según sea necesario y adecuado (por ejemplo, propietarios, gestores, fletadores y operadores de buques), la expectativa de que tengan políticas de cumplimiento adecuadas y apropiadas, que pueden incluir: 1) llevar a cabo sus actividades de manera acorde con las sanciones de los EE. UU. y la ONU, según sea aplicable; 2) tener suficientes recursos disponibles para garantizar la ejecución y cumplimiento de sus propias políticas de sanciones por parte del personal, por ejemplo, los empleados contratados de manera directa y los contratistas; 3) en la medida que sea aplicable, garantizar que las filiales y afiliadas cumplan con las políticas sobre el tema; 4) contar con los controles pertinentes para vigilar el SIA; 5) disponer de controles para examinar y evaluar el embarco y desembarco de carga en lugares que se determine presentan un alto riesgo; 6) tener los controles necesarios para evaluar la autenticidad de los boletos de embarque, según sea necesario; y 7) contar con controles de conformidad con este aviso.
- Garantizar que los documentos de diligencia debida (como los documentos de solicitud para la matrícula del pabellón) incluyan una fotocopia en color de los pasaportes, nombres, direcciones empresariales y residenciales, números de pasaporte y país que lo expidió, números de teléfono, y direcciones de correo electrónico de todos los propietarios *individuales* de la embarcación, y los

¹⁴No se tiene la intención de que esta orientación sea abarcadora o imponga requisitos conforme a la ley de los EE. UU., ni se debe interpretar de este modo o en el sentido de que de otra manera trate cualesquier requisitos particulares conforme a las leyes aplicables.

nombres y números de la OMI de todas las embarcaciones en la flota de ese propietario del buque, cuando sea adecuado.

- Garantizar que los empleados que revelen comportamiento sancionable o ilícito estén protegidos de represalias y que exista un mecanismo confidencial para denunciar las infracciones o sospechas de infracciones de la ley o la conducta sancionable.
- Ya que los arreglos de la industria del transporte marítimo pueden incluir a partes que están sujetas a las leyes de diferentes jurisdicciones, comunicar las restricciones pertinentes conforme a los regímenes de sanciones de los EE. UU. y la ONU a las partes en una transacción puede facilitar una mayor eficacia en el cumplimiento. Los Estados Unidos exhortan a todas las partes vinculadas a la industria del transporte marítimo a compartir este aviso con los miembros de su cadena de suministros.
- Incorporar a las prácticas de diligencia debida datos de varias organizaciones que proporcionan datos de transporte marítimo, como la ubicación del buque, la información de registro del buque, y la información del pabellón del buque, junto a la información disponible del Departamento del Tesoro de los EE. UU., la ONU y la Guardia Costera de los EE. UU.
- Exigir lenguaje contractual que describa la desactivación y manipulación del SIA incompatible con el Convenio SOLAS y la actividad prohibida por las sanciones desde la fecha del contrato como motivos de cancelación del contrato y remoción y denegación de servicios. Las partes también podrían incorporar lenguaje contractual que prohíba las transferencias de carga a clientes que no transmiten el SIA o que tienen un historial del SIA que presente indicios de manipulación incompatible con el Convenio SOLAS.

Orientación para los capitanes de embarcaciones¹⁵

Los navegantes pueden considerar implementar las siguientes prácticas de diligencia debida en la medida que las consideren adecuadas y útiles para evaluar los riesgos de sanciones y mitigarlos.

- Entender, y asegurarse de que sus oficiales de cubierta conozcan, las regulaciones en materia del SIA exigidas por la OMI, que incluyen emitir continuamente las transmisiones del SIA de manera acorde con el Convenio SOLAS.
- Tener en la práctica conciencia de la orientación difundida por la OMI en materia de transporte marítimo ilícito.
- Comunicarles a los propietarios y fletadores de buques que los buques que operan o para los que proporcionan personal serán vigilados para identificar la posible desactivación del SIA, y que los casos de desactivación del SIA serán investigados.
- Investigar el historial de su embarcación para ayudar a determinar si ha estado involucrada en actividades ilícitas.
- Asegurarse de que los capitanes de embarcaciones que llevan a cabo transferencias de buque a buque en zonas de alto riesgo para la evasión de sanciones estén conscientes de la posibilidad de encontrarse con embarcaciones bloqueadas o que transportan carga que está prohibida por las sanciones de los EE. UU. y la ONU y se valen de prácticas engañosas para ocultar su identidad, como emplear nombres de embarcaciones o números de la OMI falsos. En la medida que sea apropiado, los capitanes de las embarcaciones deberían asegurarse de que han verificado el nombre de la embarcación, número de la OMI y el pabellón antes de participar en esa transferencia y asegurarse de que la transferencia de buque a buque tiene un fin legítimo.
- Difundir información sobre la asignación monetaria ofrecida a través del programa de Recompensas por la Justicia (RFJ) que ofrece recompensas de un máximo de US \$5 millones por información que conduzca a la interrupción de los mecanismos financieros de personas que participan en ciertas actividades que apoyan a Corea del Norte, como las actividades de transporte marítimo ilícitas, lavado de dinero, evasión de sanciones, delitos cibernéticos o proliferación de armas de destrucción en masa (ADM). Para obtener más información, o enviar una pista, visite www.rewardsforjustice.net o envíe un correo electrónico a northkorea@dosinfo.com.
- Difundir información sobre la asignación monetaria ofrecida a través del programa RFJ de hasta US \$15 millones a cambio de información que conduzca a la interrupción de los mecanismos financieros de los Guardianes de la Revolución Islámica (IRGC) de Irán y sus filiales, como la Fuerza Quds de la IRGC (IRGC-QF). Para obtener más información, o para enviar una pista, visite <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

¹⁵No se tiene la intención de que esta orientación sea abarcadora o imponga requisitos conforme a la ley de los EE. UU., ni se debe interpretar de este modo o en el sentido de que de otra manera trate cualesquier requisitos particulares conforme a las leyes aplicables.

Orientación para las compañías de personal de tripulación¹⁶

Las compañías de personal de tripulación pueden considerar implementar las siguientes prácticas de diligencia debida en la medida que las consideren adecuadas y útiles para evaluar los riesgos de sanciones y mitigarlos.

- Estar consciente de la orientación difundida por la OMI en relación con el transporte marítimo ilícito y entender por qué estas prácticas son inseguras, y asegurarse de que sus tripulantes también la conozcan.
- Comunicarles a los clientes que los buques que operarán sus tripulantes serán vigilados para identificar la desactivación y manipulación del SIA, y que esos casos serán investigados.
- Investigar el historial del SIA de su embarcación potencial para ayudar a determinar si la embarcación puede estar involucrada en actividades ilícitas.
- Garantizar que los empleados que revelen comportamiento sancionable o ilícito estén protegidos de represalias y que exista un mecanismo confidencial para denunciar las infracciones o sospechas de infracciones de la ley o la conducta sancionable.
- Difundir información sobre la asignación monetaria ofrecida a través del programa de Recompensas por la Justicia (RFJ) que ofrece recompensas de un máximo de US \$5 millones por información que conduzca a la interrupción de los mecanismos financieros de personas que participan en ciertas actividades que apoyan a Corea del Norte, como las actividades de transporte marítimo ilícitas, lavado de dinero, evasión de sanciones, delitos cibernéticos o proliferación de armas de destrucción en masa (ADM). Para obtener más información, o enviar una pista, visite www.rewardsforjustice.net o envíe un correo electrónico a northkorea@dosinfo.com.
- Difundir información sobre la asignación monetaria ofrecida a través del programa RFJ de hasta US \$15 millones a cambio de información que conduzca a la interrupción de los mecanismos financieros de los Guardianes de la Revolución Islámica (IRGC) de Irán y sus filiales, como la Fuerza Quds de la IRGC (IRGC-QF). Para obtener más información, o enviar una pista, visite <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

¹⁶No se tiene la intención de que esta orientación sea abarcadora o imponga requisitos conforme a la ley de los EE. UU., ni se debe interpretar de este modo o en el sentido de que de otra manera trate cualesquier requisitos particulares conforme a las leyes aplicables.



Departamento del Tesoro Departamento de Estado Guardia Costera de los EE. UU.

ANEXO B: Información sobre sanciones pertinentes a la industria marítima relativas a Corea del Norte, Irán y Siria¹⁷

COREA DEL NORTE

Esta sección proporciona información sobre las sanciones de los Estados Unidos y las Naciones Unidas (ONU) relativas a Corea del Norte pertinentes a la industria marítima, incluida una lista no abarcadora de los fundamentos por los cuales las personas pueden ser sancionadas por el Gobierno de los EE. UU. También proporciona información complementaria sobre las prácticas de transporte marítimo engañosas de Corea del Norte. Junto a los demás documentos que forman parte de este aviso marítimo mundial, este anexo actualiza y expande los avisos sobre transporte marítimo relativos a Corea del Norte publicados por la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC) del Departamento del Tesoro de los EE. UU. el 23 de febrero de 2018 y el 21 de marzo de 2019. Esta información está actualizada para la fecha de este aviso, pero las partes deberían revisar periódicamente el sitio web de la OFAC para obtener información integral sobre los programas de sanciones relativos a Corea del Norte.¹⁸ La OFAC puede actualizar este aviso en un futuro, incluido en materia de listas de embarcaciones que han figurado en avisos previos de transporte marítimo. La OFAC mantiene una lista abarcadora, consolidada y consultable de personas sancionadas, así como embarcaciones designadas como propiedad bloqueada, en la Lista de Nacionales Especialmente Designados y Personas Bloqueadas (Lista SDN).¹⁹

Prohibiciones del Gobierno de los EE. UU. y la ONU sobre la conducta relativa a Corea del Norte

Los EE. UU. prohíben²⁰ en general todas las transacciones o relaciones que involucren bienes o intereses en bienes del Gobierno de Corea del Norte o del Partido Nacional de los Trabajadores

¹⁷Este documento solo proporciona una explicación y no tiene fuerza de ley. Este documento no complementa ni modifica leyes, órdenes ejecutivas o regulaciones.

¹⁸ OFAC, “Sanciones contra Corea del Norte” <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/pages/nkorea.aspx> (en inglés).

¹⁹ OFAC, “Lista de Nacionales Especialmente Designados y Personas Bloqueadas (Lista SDN),” <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx> (en inglés).

²⁰Estas prohibiciones se aplican a transacciones realizadas por una persona de los Estados Unidos o dentro de los Estados Unidos, e incluyen aquellas que se procesan en el sistema financiero de los Estados Unidos o están

de Corea del Norte, así como las exportaciones e importaciones directas o indirectas desde Corea del Norte o hacia ese país de prácticamente todo artículo, servicio y tecnología. Se prohíbe hacer escala en un puerto de los EE. UU. a las embarcaciones en las que tenga intereses una persona extranjera cuando las embarcaciones hayan hecho escala en un puerto en Corea del Norte en los 180 días previos, y a las embarcaciones en las que tenga intereses una persona extranjera que hayan participado en transferencias de buque a buque (STS) con una embarcación de esa índole en los 180 días previos. Se les prohíbe también a las personas de los EE. UU. registrar una embarcación en Corea del Norte, obtener una autorización para que una embarcación enarbole el pabellón de Corea del Norte, y ser propietarias, arrendar, operar o asegurar cualquier embarcación con pabellón de Corea del Norte.

Las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (RCSNU) que sean pertinentes requieren que los Estados Miembro prohíban, entre otros, la posesión, arrendamiento, operación, prestación de servicios de clasificación de embarcaciones, certificación o servicios asociados y seguro a cualquier embarcación con pabellón de Corea del Norte; proporcionar servicios de clasificación a cualquier embarcación que, por motivos razonables, los Estados Miembro creen que está involucrada en actividades prohibidas por las RCSNU; y proporcionar servicios de seguro o reaseguro a embarcaciones que sean propiedad de Corea del Norte, o que sean controladas u operadas por ese país, o embarcaciones que los Estados Miembro tengan motivos razonables para creer que han estado involucradas en actividades o en el transporte de artículos prohibidos por las RCSNU pertinentes.²¹ Asimismo, los Estados Miembro requieren que se prohíba la provisión de servicios de suministro de combustible o de otros servicios a las embarcaciones norcoreanas si los Estados Miembro tienen información que les provea motivos razonables para creer que estas embarcaciones transportan artículos prohibidos. Las RCSNU también limitan la entrada a puerto de cualquier embarcación que haya sido designada para una prohibición de entrada a puerto por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas o si un Estado tiene información que proporciona motivos razonables para creer que la embarcación es propiedad, está controlada o es operada por personas o entidades designadas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, sujeto a excepciones limitadas.

El Gobierno de los EE. UU. prohíbe la importación de artículos de Corea del Norte a los EE. UU. si no existe una exención o autorización. Mientras tanto, las RCSNU exigen que los Estados Miembro prohíban la importación de una amplia gama de mercancías de Corea del Norte, entre otras:

- Carbón
- Tejidos
- Pescado, incluidos los derechos de pesca
- Hierro y mineral de hierro
- Plata
- Mineral de titanio
- Metal de las tierras raras
- Mineral de vanadio
- Estatuas y monumentos
- Maquinaria
- Equipo eléctrico
- Tierra y piedra, incluidos el magnesio y la magnesita
- Madera
- Armas convencionales

relacionadas con él. Para más detalles sobre las prohibiciones de la OFAC relativas a Corea del Norte, visite www.treasury.gov/ofac.

²¹Todos los Estados Miembro de la ONU tienen la obligación de implementar las medidas de sanciones vinculantes contenidas en las RCSNU. Se puede acceder a las RCSNU relativas a Corea del Norte en el sitio web del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1718: <https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>.

- Plomo y mineral de plomo
- Cobre
- Níquel
- Productos alimentarios y agrícolas
- Cinc
- Oro
- Embarcaciones

De no existir una exención o autorización aplicable, el Gobierno de los EE. UU. prohíbe la exportación o reexportación de artículos a Corea del Norte desde los EE. UU. o por personas de los EE. UU., sin importar donde estén ubicados. Las RCSNU pertinentes exigen que los Estados Miembro prohíban la **exportación** a Corea del Norte de una amplia gama de mercancías, entre otras:

- productos refinados del petróleo* (más de 500.000 barriles por año)
- petróleo crudo* (más de 4.000.000 barriles por año)
- combustible para aeronaves (con la excepción del combustible necesario para que las aeronaves de pasajeros civiles vuelen hacia Corea del Norte y regresen)
- combustible para cohetes
- condensados y líquidos del gas natural
- maquinaria industrial
- todos los vehículos de transporte (incluidos los vehículos de motor, camiones, trenes, buques, aeronaves, helicópteros)
- embarcaciones
- hierro, acero y otros metales
- Armas convencionales
- misiles balísticos
- armas de destrucción en masa y sus componentes
- artículos de lujo

**Se permitirán las transferencias que no excedan el máximo anual establecido por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, pero estas deben: (a) reportarse al Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1718 (el Comité 1718) dentro de 30 días; (b) no involucrar a ninguna persona o entidad vinculada con los programas nucleares o de misiles balísticos de Corea del Norte, u otras actividades prohibidas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas; y (c) tener fines únicamente de subsistencia para los nacionales de Corea del Norte y no tener ninguna relación con la generación de ingresos para los programas nucleares o de misiles balísticos de Corea del Norte o de otras actividades prohibidas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Si alguna de estas tres condiciones no se cumple, las transacciones que no alcancen el máximo anual representan una infracción a la RCSNU 2397.*

Medidas del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas para implementarse en los Estados Miembro de la ONU:

Acciones en alta mar:

- El Estado Miembro inspecciona las embarcaciones con el consentimiento del estado del pabellón si el Estado Miembro que realiza la inspección tiene información que proporcione motivos razonables para creer que la embarcación lleva cierta carga prohibida (**opcional**).

- El estado del pabellón coopera con estas inspecciones (**opcional**).
- El estado del pabellón dirige a las embarcaciones sospechosas a proceder a un puerto apropiado y conveniente para la inspección requerida por las autoridades locales si el estado del pabellón se rehúsa a permitir la inspección en alta mar (**obligatorio**).

Acciones en los mares territoriales o dentro de los puertos:

- El Estado Miembro incauta, inspecciona y congela (confisca) cualquier embarcación en un puerto de un Estado Miembro cuando hay motivos razonables para creer que la embarcación transporta artículos prohibidos o que estuvo involucrada en actividades prohibidas que involucran a Corea del Norte (**obligatorio**).
- El Estado Miembro incauta, inspecciona y congela (confisca) cualquier embarcación sujeta a la jurisdicción del Estado Miembro en sus aguas territoriales si hay motivos razonables para creer que la embarcación transportaba artículos prohibidos o que estuvo involucrada en actividades prohibidas que involucran a Corea del Norte (**opcional**).
- El Estado Miembro inspecciona la carga que va a Corea del Norte o que viene de dicho país que ha sido negociada o facilitada por Corea del Norte o por personas o entidades designadas, o que se transporta en embarcaciones con pabellón de Corea del Norte (**obligatorio**).

Acciones en alta mar o en los mares territoriales o puertos:

- El Estado Miembro incauta y se deshace de todo artículo que se descubra en las inspecciones y cuyo suministro, venta, transferencia o exportación quede prohibida por las RCSNU (**obligatorio**).

Registro y otras responsabilidades del estado del pabellón:

- Los estados del pabellón cancelan la matrícula y prohíben los servicios de clasificación de cualquier embarcación que el estado del pabellón tenga suficientes motivos razonables para creer que estuvo involucrada en actividades prohibidas o transporte de artículos prohibidos por las RCSNU pertinentes, y cancelan la matrícula de cualquier embarcación que sea propiedad, sea operada o sea controlada por Corea del Norte, así como deniegan el registro de las embarcaciones con matrículas canceladas por otros Estados Miembro o registros de pabellón de conformidad con la RCSNU relativa a Corea del Norte (**obligatorio**).
- Los estados del pabellón cancelan de inmediato la matrícula de cualquier embarcación designada para dicha cancelación por el Comité 1718 (**obligatorio**).

Autoridades de sanciones del Gobierno de los EE. UU.

Según sea pertinente para los fines de este aviso, la ley de los EE. UU. exige que el Gobierno de los EE. UU. imponga sanciones a cualquier persona que esté decidida a sabiendas a, de manera directa o indirecta:

- Proporcionar cantidades importantes de combustible o suministros, proporcionar servicios de suministro de combustible o facilitar una transacción o transacciones importantes para operar o mantener una embarcación o aeronave que está designada en

virtud de una orden ejecutiva relativa a Corea del Norte²² o una RCSNU²³, o que es propiedad de una persona designada por una orden ejecutiva relativa a Corea del Norte o controlada por esta persona.

- Asegurar, registrar, facilitar el registro, o mantener el seguro o registro de una embarcación que es propiedad del Gobierno de Corea del Norte o esté controlada por ese país.
- Vender o transferir una cantidad importante de embarcaciones a Corea del Norte, excepto si lo aprueba específicamente el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.
- Participar en una actividad importante para fletar, asegurar, registrar, facilitar el registro, o mantener el seguro o registro de una embarcación que es propiedad de una persona de Corea del Norte o que está controlada, comandada o tripulada por una persona de Corea del Norte.
- Participar en la importación desde Corea del Norte o de la exportación hacia ese país de cantidades importantes de carbón, tejidos, pescado, hierro, mineral de hierro, o productos refinados del petróleo o petróleo crudo que excedan los límites establecidos por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y con los cuales los EE. UU. están de acuerdo.
- Participar en la importación desde Corea del Norte, o la exportación o reexportación hacia ese país, de artículos de lujo.

La ley de los EE. UU. también exige que el Gobierno de los EE. UU. imponga sanciones a cualquier institución financiera extranjera que el Secretario del Tesoro determine, en consulta con el Secretario de Estado, que a sabiendas ha proporcionado servicios financieros importantes, a partir del 18 de abril de 2020 (inclusive), a cualquier persona designada para la imposición de sanciones con respecto a Corea del Norte en virtud de las órdenes ejecutivas relativas a Corea del Norte, las RCSNU sobre ese país, o la Ley de sanciones e intensificación de las políticas relativas a Corea del Norte, según se ha enmendado. Estas sanciones pueden incluir el bloqueo de activos y las restricciones sobre las cuentas corresponsales o las cuentas de tránsito.

El Gobierno de los EE. UU. también enfoca sus capacidades de designación de manera enérgica en cualquier persona que participe en al menos una considerable exportación hacia Corea del Norte o considerable importación desde ese país de cualquier artículo, servicios o tecnología, así como en cualquier persona que participe en operaciones en ciertas industrias norcoreanas, como el transporte, la minería, la energía y los servicios financieros.

Autoridades de sanciones de la ONU

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas o el Comité 1718 pueden designar para sanciones selectivas (la congelación de activos y, para las personas, la prohibición de viajar) a cualquier persona o entidad que participe o proporcione apoyo, incluido el apoyo o participación a través de otros medios ilícitos, a los programas nucleares, de armas de destrucción en masa y

²² Las órdenes ejecutivas sobre sanciones relativas a Corea del Norte incluyen las órdenes ejecutivas 13382, 13466, 13551, 13570, 13687, 13722, y 13810.

²³ Las RCSNU pertinentes incluyen 1695 (2006), 1718 (2006), 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016), 2356 (2017), 2375 (2017), y 2397 (2017).

de misiles balísticos de Corea del Norte, o que participe en otras actividades prohibidas por las RCSNU.

El Comité 1718 puede designar embarcaciones de las cuales tiene información de que participan en actividades prohibidas por las RCSNU pertinentes, o lo han hecho en el pasado. Por ejemplo, el Comité 1718, según lo autoriza el párrafo 12 de la RCSNU 2321 (2016), puede designar embarcaciones que han participado en ciertas actividades prohibidas, lo que requiere que los Estados Miembro tomen algunas de las siguientes medidas o todas ellas: (a) retirar el pabellón de la embarcación, (b) dirigir a la embarcación a un puerto designado para realizar una inspección y acciones de seguimiento, (c) prohibir la entrada de la embarcación a sus puertos, o (d) proceder a la congelación de activos.

Asimismo, cuando los Estados Miembro tienen información sobre embarcaciones en alta mar que proporciona motivos razonables para creer que la carga de esa embarcación contiene artículos cuyo suministro, venta, transferencia o exportación está prohibida por las RCSNU, y las embarcaciones o los estados del pabellón no prestan su cooperación, el Comité 1718 puede tomar una serie de medidas en respuesta. Si el estado del pabellón no acepta una inspección en alta mar ni dirige la embarcación a un puerto adecuado y conveniente para la inspección requerida, o si la embarcación en cuestión se rehúsa a aceptar las instrucciones del pabellón de estado de permitir la inspección en alta mar o dirigirse a un puerto adecuado y conveniente, el Comité 1718 puede designar a la embarcación para una congelación de activos y otras medidas autorizadas en el párrafo 12 de la RCSNU 2321. Además, cuando el Comité 1718 efectúa la designación, el estado del pabellón pertinente debe cancelar la matrícula de la embarcación inmediatamente. Cualquier Estado que no reciba la cooperación del estado del pabellón de una embarcación que se sospecha transporta carga ilícita en alta mar debe presentar un informe de manera puntual al Comité 1718 que contenga los detalles pertinentes respecto al incidente, la embarcación y el estado del pabellón, que el Comité 1718 publicará en su sitio web de manera periódica.

Prácticas de transporte marítimo engañosas

Exportaciones de carbón y arena:

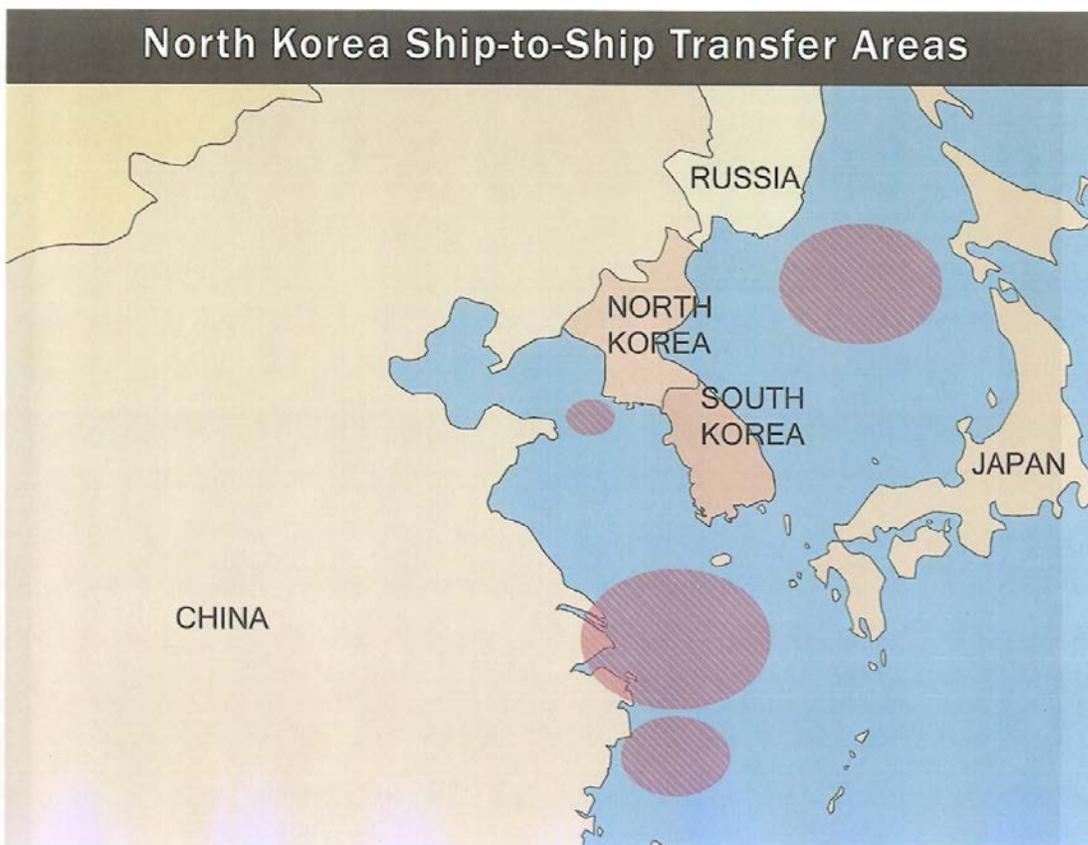
Carbón: Según el informe final de 2020 del grupo de expertos de las Naciones Unidas sobre sanciones contra la RPDC (Informe PoE), Corea del Norte exportó 3,7 millones de toneladas métricas de carbón entre enero y agosto de 2019, principalmente en la región del puerto de Ningbo-Zhoushan y áreas limítrofes. La mayor parte de estas exportaciones han ocurrido a través de transferencias STS desde embarcaciones con pabellón norcoreano a barcas locales en el mar territorial chino. Las barcas autopropulsadas, que posiblemente llevan los artículos a China, constituyen el segundo método más utilizado para la exportación de carbón norcoreano. Esto incluye entregas directas con origen en Corea del Norte y destino a tres puertos en la Bahía de Hanzhou en China.

Arena: Desde principios de abril de 2019 o antes, barcas autopropulsadas y otros buques de carga con pabellones que no son norcoreanos han estado cargando arena en Haeju o en sus cercanías (Provincia de Hwanghae) y en Sinchang (Provincia de Hamgyong del Sur), con el fin de exportarla a China.

Importaciones de productos refinados del petróleo:

La RCSNU 2397 limita las importaciones norcoreanas de productos refinados del petróleo a un máximo de 500.000 barriles por año natural. Desde enero hasta octubre de 2019, los puertos norcoreanos recibieron al menos 221 buques cisterna de productos refinados del petróleo, incluidas al menos 157 entregas adquiridas mediante transferencias STS ilícitas que involucraron a embarcaciones norcoreanas. Si estos buques cisterna estaban completamente llenos cuando hicieron sus entregas, Corea del Norte habría importado 3,89 millones de barriles solo con estas transacciones, lo que supone un exceso de siete veces y media la cantidad permitida de productos refinados del petróleo conforme a la RCSNU 2379.

Zonas de transferencia de buque a buque en Corea del Norte:



Adquisición de embarcaciones antiguas:

Según el informe final de 2020 del grupo de expertos de las Naciones Unidas sobre sanciones contra la RPDC, Corea del Norte adquiere embarcaciones antiguas para desguace y las incorpora a su flota de embarcaciones que transportan carbón y otras mercancías.

Uso de barcasas no oceánicas:

Según el informe final de 2020 del grupo de expertos de las Naciones Unidas sobre sanciones contra la RPDC, en ocasiones Corea del Norte utiliza barcasas no oceánicas que no transmiten una señal del SIA para transportar de forma ilícita mercancías de origen norcoreano a China. Es posible que estas barcasas no sean seguras para operar en alta mar.

Para detalles adicionales y descripciones de las técnicas conocidas de evasión de sanciones, véanse el texto principal del “Aviso sobre las sanciones para el sector marítimo, los sectores energético y metalúrgico, y las comunidades conexas”, el “Anexo A”: “Orientación e información adicional para asistir a las labores de cumplimiento de sanciones en la industria marítima” para acceder a buenas prácticas de diligencia debida para hacer frente a la evasión de sanciones en la industria marítima, y [*A Framework for OFAC Compliance Commitments*](#), documento proporcionado por la OFAC que le ofrece a la industria buenas prácticas en materia de cumplimiento de sanciones.

IRÁN

Esta sección proporciona información sobre las sanciones de los EE. UU. relativas a Irán pertinentes a la industria marítima, incluida una lista no abarcadora de los fundamentos por los cuales las personas pueden ser sancionadas por el Gobierno de los EE. UU. Junto a los demás documentos que forman parte de este aviso marítimo mundial, este anexo actualiza y expande los avisos sobre transporte marítimo relativos a Irán publicados por la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC) del Departamento del Tesoro de los EE.UU. el 4 de septiembre de 2019. Esta información está actualizada para la fecha de este aviso, pero las partes deberían revisar periódicamente el sitio web de la OFAC para obtener información integral sobre los programas de sanciones relativos a Irán.²⁴ La OFAC puede actualizar este aviso en un futuro, incluido en materia de listas de embarcaciones que han figurado en avisos previos de transporte marítimo. La OFAC mantiene una lista abarcadora, consolidada y consultable de personas sancionadas, así como embarcaciones designadas como propiedad bloqueada, en la Lista de Nacionales Especialmente Designados y Personas Bloqueadas (Lista SDN).²⁵

Prohibiciones del Gobierno de los EE. UU. sobre las actividades relativas a Irán

La OFAC administra y exige el cumplimiento de sanciones generales y los programas de bloqueo gubernamental contra Irán, según se describen en el Reglamento sobre transacciones y sanciones iraníes, título 31 del CFR, parte 560 (ITSR). El ITSR prohíbe la mayoría de las transacciones directas e indirectas que involucren a Irán o al Gobierno de Irán por parte de personas estadounidenses o entidades extranjeras propiedad de personas estadounidenses o controladas por esas personas o dentro de los Estados Unidos, a menos que sean autorizadas por la OFAC o queden exentas por ley.

Además, el ITSR bloquea los bienes y los intereses en los bienes que estén en los EE. UU., que lleguen posteriormente a los EE. UU., o que están o que pasen posteriormente a la posesión o control de una persona estadounidense, del Gobierno de Irán, según se define en la sección 560.304 del ITSR, incluidas todas las entidades que sean propiedad del Gobierno de Irán o controladas por el mismo. Además, en ausencia de una exención aplicable o una autorización de la OFAC, se les prohíbe a las personas extranjeras, incluidas las instituciones financieras extranjeras, procesar transacciones para o desde los EE. UU. en infracción de estas prohibiciones, incluidas las transacciones a través de cuentas corresponsales de los EE. UU. en nombre o a favor de instituciones financieras iraníes, otras personas ubicadas en Irán, o cuando el beneficio de esos servicios se reciba de otra manera en Irán.

Autoridades de sanciones del Gobierno de los EE. UU.

Asimismo, las personas no estadounidenses, como las instituciones financieras extranjeras, se arriesgan a exponerse a las sanciones de los EE. UU. por facilitarles a sabiendas transacciones

²⁴ OFAC, “Sanciones contra Irán,” <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/programs/pages/iran.aspx> (en inglés).

²⁵ OFAC, “Lista de Nacionales Especialmente Designados y Personas Bloqueadas (Lista SDN),” <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx> (en inglés).

considerables o proporcionarles ciertos tipos de apoyo material a personas iraníes que figuran en la Lista SDN, como la National Iranian Oil Company (NIOC), la National Iranian Tanker Company (NITC) y la Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL), con la excepción de las instituciones de depósito iraníes no designadas.²⁶ Estas autoridades por lo general quedan sujetas a ciertas exenciones y excepciones, como (i) una excepción para exportar alimentos, medicamentos, artefactos médicos y productos agrícolas a Irán, y (ii) una excepción para la asistencia de reconstrucción y desarrollo económico para Afganistán. Aún si existe una exención o una excepción, ciertas transacciones que involucran a los Guardianes de la Revolución Islámica (IRGC) o cualquier otra persona designada relacionada con el apoyo de Irán al terrorismo internacional o su proliferación de armas de destrucción en masa o sus medios de entrega pueden estar expuestas a sanciones de los EE. UU.

Petróleo, productos del petróleo y productos petroquímicos:

A partir del 5 de noviembre de 2018 (inclusive), las personas que participen a sabiendas en una importante transacción para la compra, adquisición, venta, transporte o mercadeo de petróleo, productos derivados del petróleo (como gasolina de aviación, gasolina para motores y combustóleo ligero), o productos petroquímicos de Irán, y ciertas personas afiliadas con embarcaciones que transportan petróleo crudo iraní, están en riesgo de ser sancionados por las autoridades de sanciones de los EE. UU. relativas a Irán, excepto si se aplica una exención o una excepción.²⁷ Para obtener más información sobre las definiciones de *petróleo*, *productos del petróleo* y *productos petroquímicos*, véase la sección 16 de la orden ejecutiva 13846.

Metales y demás sectores identificados de la economía de Irán:

Las personas que operan en los sectores del hierro, acero, aluminio y cobre de Irán, o que participan a sabiendas en transacciones importantes para la venta, suministro o transferencia a Irán de cantidades importantes de artículos o servicios que se utilicen en conexión a esos sectores o para la compra, adquisición, venta o transporte, o para el mercadeo del hierro, acero, aluminio o cobre de Irán corren el riesgo de recibir sanciones conforme a la orden ejecutiva 13871, excepto si se aplica una exención o una excepción. De igual manera, las personas que a sabiendas venden, suministran o transfieren, de manera directa o indirecta, hacia Irán o desde ese país, metales preciosos y ciertos materiales, como carbón, grafito o ciertos metales crudos o semiacabados como aluminio y acero, corren el riesgo de recibir sanciones si esos metales o materiales se proporcionan para ciertos clientes finales o usuario finales.²⁸ Las personas que operan en los sectores de la construcción, minería, producción y tejidos de la economía iraní, o que participan a sabiendas en transacciones importantes para la venta, suministro o transferencia a Irán o desde Irán de cantidades importantes de artículos o servicios que se utilicen en conexión a esos sectores, corren el riesgo de recibir sanciones conforme a la orden ejecutiva 13902, excepto si se aplica una exención o una excepción.

²⁶Véanse la Ley de libertad y lucha contra la proliferación de Irán de 2012 (IFCA), secciones 1244 (c) y 1247 (a); la Ley Integral de Sanciones, Rendición de Cuentas y Desinversión contra Irán (CISADA), sección 104; la orden ejecutiva 13846, secciones 1 y 2.

²⁷ Véanse la orden ejecutiva 13846, secciones 2 and 3; la Ley de sanciones contra Irán (ISA), secciones 5(a)(7) y (7).

²⁸ Véase, e.g., la IFCA, sección 1245.

Se aconseja a la industria marítima que revise el Reglamento de sanciones relacionadas con sectores iraníes y abusos de derechos humanos por parte de Irán, título 31 del C.F.R, parte 562, así como la orientación en el sitio web de la OFAC sobre los sectores del hierro, acero, aluminio, cobre, construcción, minería, producción y tejidos de Irán para obtener mayor orientación sobre el alcance de estas nuevas autoridades. Cabe señalar que el periodo de culminación de las actividades descritas en la orden ejecutiva 13871 caducó el 6 de agosto de 2019; el periodo de culminación de las actividades descritas en la orden ejecutiva 13902 caducó el 9 de abril de 2020. No concluir cualquier transacción sancionable relativa a estos sectores dentro de los periodos específicos de culminación puede conllevar riesgo de sanciones a menos que exista una exención o una excepción aplicable.

Servicios a las embarcaciones:

Las personas se exponen a recibir sanciones si proporcionan a sabiendas ciertos servicios de suministro de combustible a las embarcaciones iraníes o a embarcaciones no iraníes que transportan carga, incluido el petróleo o los productos del petróleo de Irán, para personas iraníes que figuren en la Lista SDN, a menos que se aplique una exención o una excepción pertinente. Además, las personas se exponen a recibir sanciones si a sabiendas proporcionan servicios de suscripción, de seguro o de reaseguro para personas iraníes que figuren en la Lista SDN o a personas iraníes que figuren en la Lista SDN, como IRISL, NIOC y NITC, o para cualquier persona o a cualquier persona con respecto a o para el beneficio de cualquier actividad en los sectores de la energía, el transporte marítimo y la construcción naval de Irán, para los cuales se han impuesto ciertas sanciones de los EE. UU. contra Irán, excepto si existe una exención o una excepción.²⁹ Para obtener más orientación, sírvase revisar las preguntas frecuentes de la OFAC en el sitio web de la OFAC.

Prácticas de transporte marítimo engañosas

Según la comunidad mundial aumenta la presión que ejerce sobre el régimen iraní, algunas personas asociadas con la industria del transporte marítimo del petróleo siguen desplegando prácticas engañosas para facilitar las transacciones iraníes. Según lo evidencian las designaciones del Departamento del Tesoro y las medidas tomadas por sus socios en todo el mundo, hay actores, como la IRGC-QF, que intentan evadir las sanciones de los EE. UU. al ocultar el origen, destino y destinatario de los envíos de petróleo. Cabe destacar que ni Irán ni la industria del petróleo de Irán son los únicos en emplear estas tácticas engañosas.

Véanse el texto principal del “Aviso sobre las sanciones para la industria marítima, los sectores energético y metalúrgico, y las comunidades conexas” para ver descripciones de las técnicas de evasión de sanciones conocidas, el “Anexo A”: “Orientación e información adicional para asistir a las labores de cumplimiento de sanciones en la industria marítima” para acceder a prácticas de diligencia debida potenciales para hacer frente a la evasión de sanciones en la industria del transporte marítimo, y [A Framework for OFAC Compliance Commitments](#), documento proporcionado por la OFAC que le ofrece a la industria buenas prácticas en materia de cumplimiento de sanciones.

²⁹ Véase, e.g., la IFCA, sección 1246.

SIRIA

Esta sección proporciona información sobre las sanciones de los EE. UU. relativas a Siria pertinentes a la industria marítima, incluida una lista no abarcadora de los fundamentos por los cuales las personas pueden ser sancionadas por el Gobierno de los EE. UU. Junto a los demás documentos que forman parte de este aviso marítimo mundial, este anexo actualiza y expande los avisos sobre transporte marítimo relativos a Siria publicados por la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC) del Departamento del Tesoro de los EE. UU. el 20 de noviembre de 2018 y el 25 de marzo de 2019. Esta información está actualizada para la fecha de este aviso, pero las partes deberían revisar periódicamente el sitio web de la OFAC para obtener información integral sobre los programas de sanciones relativos a Siria. La OFAC puede actualizar este aviso en un futuro, incluido en materia de listas de embarcaciones que han figurado en avisos previos de transporte marítimo. La OFAC mantiene una lista abarcadora, consolidada y consultable de personas sancionadas, así como embarcaciones designadas como propiedad bloqueada, en la Lista de Nacionales Especialmente Designados y Personas Bloqueadas (Lista SDN).

Conductas relativas a Siria prohibidas por el Gobierno de los EE. UU.

Los EE. UU. prohíben en general las transacciones por parte de personas de los EE. UU. o dentro de los EE. UU. que, de manera directa o indirecta, involucren al Gobierno de Siria, o a otras entidades sancionadas en virtud del Reglamento de sanciones contra Siria, título 31 del CFR, parte 542. El término Gobierno de Siria incluye: (a) el Estado y el Gobierno de la República Árabe Siria, así como cualesquiera subdivisiones políticas, dependencias e instituciones del mismo, como el Banco Central de Siria; (b) cualquier entidad que sea propiedad o esté controlada, de manera directa o indirecta, por el precedente, incluida cualquier corporación, sociedad, asociación, u otra entidad de la que el Gobierno de Siria sea propietario del 50% o más o en la que tenga una participación mayoritaria, y cualquier entidad que sea de otro modo controlada por ese gobierno; (c) cualquier persona que está actuando, ha actuado, actúa o alega actuar, de modo directo o indirecto, en nombre o a favor de cualquiera de los anteriores; y (d) cualquier otra persona que la OFAC ha determinado se debe incluir dentro de las categorías (a), (b) y (c).

Los Estados Unidos también prohíben la importación de petróleo o de productos del petróleo de origen sirio a los Estados Unidos y de cualquier transacción de compraventa de petróleo o de productos del petróleo de origen sirio, o relacionada con ellos, por una persona estadounidense o cualquier facilitación de esa índole, de manera acorde con la orden ejecutiva 13582.

Asimismo, los Estados Unidos entienden que, debido al entorno complejo y fluido en Siria, otros actores ilícitos operan en el sector marítimo, entre los que se encuentran personas relacionadas con el terrorismo y actividades ilícitas relativas a Irán o Rusia.³⁰

³⁰Para más detalles sobre las prohibiciones de la OFAC relativas al antiterrorismo, Irán y Rusia, visite <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Pages/default.aspx> (en inglés).

Riesgos de sanciones y autoridades de sanciones del Gobierno de los EE. UU. relativas a Siria

La ley de los EE. UU. dispone sanciones obligatorias para las personas extranjeras que se ha determinado han proporcionado a sabiendas apoyo financiero, material o tecnológico importante a, o que a sabiendas han participado en una transacción importante con, el Gobierno de Siria; o que a sabiendas han vendido o proporcionado artículos, servicios, tecnología, información y otro apoyo importante que facilite de manera significativa el mantenimiento o la expansión de la producción nacional del Gobierno de Siria de gas natural, petróleo y productos del petróleo. Esto podría incluir a entidades o personas que entregan o financian los envíos de petróleo al Gobierno de Siria o a las entidades que son propiedad del gobierno, como lo son la Company for Oil Transport o la Baniyas Refinery Company, ambas designadas por los EE. UU.

Prácticas de transporte marítimo engañosas

Los EE. UU. están comprometidos a exigir responsabilidad al Gobierno de Siria, al régimen de Bashar al-Assad y a quienes siguen apoyándolos, por su violencia y por matar a civiles sirios. Con este fin, los envíos relacionados con el petróleo y su cadena de suministros generan suficiente riesgo de sanciones para quienes son parte de la industria marítima. Países como Irán y Rusia se han involucrado al proporcionarle al Gobierno de Siria petróleo y otras mercancías. En relación con esta actividad, en septiembre de 2019, la OFAC sancionó a Maritime Assistance LLC y a tres personas por facilitar la venta y entrega de combustible para reactores a fuerzas militares rusas que operan en Baniyas, Siria. En un incidente separado en noviembre de 2018, la OFAC sancionó a entidades del sector público y privado involucradas en una estratagema para obtener petróleo iraní para Siria. Esta estratagema se valía de arreglos de compensación de pago en los cuales la venta y el envío de petróleo iraní a Siria proporcionaba cientos de millones de dólares a grupos subsidiarios terroristas de Irán, como Hizbulah, Hamás y la IRGC-QF.

Para detalles adicionales y descripciones de las técnicas conocidas de evasión de sanciones, véanse el texto principal del “Aviso sobre las sanciones para el sector marítimo, los sectores energético y metalúrgico, y las comunidades conexas”, el “Anexo A”: “Orientación e información adicional para asistir a las labores de cumplimiento de sanciones en la industria marítima” para acceder a buenas prácticas de diligencia debida para hacer frente a la evasión de sanciones en la industria del transporte marítimo, y [A Framework for OFAC Compliance Commitments](#), documento proporcionado por la OFAC que ofrece a la industria buenas prácticas en materia de cumplimiento de sanciones.