



## Consejo de Seguridad

Distr. general  
16 de enero de 2015  
Español  
Original: inglés

### Carta de fecha 15 de enero de 2015 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por los Representantes Permanentes de Australia y Singapur ante las Naciones Unidas

El 12 de septiembre de 2014, los Gobiernos de Australia y Singapur fueron los anfitriones de un simposio celebrado en Singapur, dirigido al sector del transporte marítimo y encaminado a crear conciencia acerca de las sanciones impuestas por las Naciones Unidas y estudiar las cuestiones relacionadas con el cumplimiento de dichas sanciones. Participaron en él más de 100 representantes de toda la cadena de suministro y los servicios conexos, como propietarios y agentes de buques, transitarios, compañías de seguros, corredores y operadores portuarios, así como asociaciones del sector, reguladores y centros de estudio.

Junto con el King's College de Londres, hemos documentado las buenas prácticas de cumplimiento enumeradas durante el simposio, a fin de elaborar el informe adjunto (véase el anexo). Esperamos que el informe sea útil no solo para el sector, sino también para que los Estados Miembros de las Naciones Unidas y los comités del Consejo de Seguridad puedan comprender mejor el papel y las buenas prácticas del sector del transporte marítimo, que es un asociado esencial para lograr la aplicación eficaz de las sanciones de las Naciones Unidas.

Por ello, agradeceríamos que la presente carta y su anexo se distribuyeran como documento del Consejo de Seguridad.

*(Firmado)* Gary **Quinlan**  
Representante Permanente de Australia  
ante las Naciones Unidas

*(Firmado)* Karen **Tan**  
Representante Permanente de Singapur  
ante las Naciones Unidas



**Anexo de la carta de fecha 15 de enero de 2015 dirigida  
al Presidente del Consejo de Seguridad por los  
Representantes Permanentes de Australia y Singapur  
ante las Naciones Unidas**

**Cumplimiento de las sanciones en el sector del transporte  
marítimo**

*Resumen*

En el presente documento se indican las consideraciones y las prácticas eficaces que ayudan al sector del transporte marítimo a cumplir las sanciones de las Naciones Unidas que prohíben la transferencia de armas, artículos relacionados con las armas de destrucción en masa y otros bienes, como el petróleo y el carbón vegetal, con el fin de mantener la paz y la seguridad. El informe se basa en las opiniones que los representantes del sector y los organismos reguladores manifestaron durante un simposio sobre la gestión de los riesgos relacionados con las sanciones en el sector del transporte marítimo, celebrado en Singapur, el 12 septiembre de 2014, bajo los auspicios de los Gobiernos de Australia y Singapur.

La prestación de asistencia al comercio de artículos prohibidos en virtud de un régimen de sanciones, ya sea de manera consciente o no, plantea una serie de riesgos para el sector del transporte. El más evidente es el planteado por las medidas que toman las autoridades estatales para hacer cumplir las sanciones, bien en puerto, bien en alta mar. Esas medidas pueden causar demoras o el desvío de buques, la interrupción de la circulación de mercancías lícitas transportadas en el mismo buque o contenedor que la presunta carga ilícita, gastos de seguros de responsabilidad jurídica y otros gastos y daños a la reputación. Algunos casos, como la interceptación del buque *Chong Chon Gang*, que transportaba armas en violación del embargo de armas aplicado a la República Popular Democrática de Corea, y la explosión en la base naval Evangelos Florakis, en un puerto de Chipre, demuestran los riesgos de daños físicos a que se exponen los buques y sus tripulaciones, así como los puertos y otras instalaciones, y su personal.

Los transitarios y transportistas, los proveedores de servicios financieros y los operadores portuarios siguen prácticas similares y complementarias para cumplir la legislación relativa a la aplicación de sanciones, sobre la base de dos indicadores básicos de riesgo en materia de diligencia debida: el país de destino y el propio bien. Los transitarios deberían obtener suficiente información del consignador a fin de poder determinar si el bien consignado está prohibido o restringido en el país de destino. Los transitarios también pueden pedir a sus clientes que proporcionen información sobre el régimen de control de las mercancías que transportan, o solicitar que les presenten una declaración de cumplimiento de los requisitos legales. Este tipo de información sirve para disuadir el tráfico ilícito.

Los transitarios pueden verificar la exactitud de la información proporcionada por los clientes por conducto de la inspección física de los propios bienes. Por su parte, los proveedores de servicios financieros a menudo recurren a otros indicadores, entre ellos la comprobación de que las instrucciones del cliente para la transferencia de fondos concuerdan con la descripción ofrecida por el cliente sobre el destino de los bienes. Las compañías de seguros llevan a cabo un escrutinio de la

entidad de que se trate antes de autorizar una póliza, así como en diversos momentos durante su vigencia. Cada vez es más frecuente que los aseguradores incluyan cláusulas contractuales para asegurarse de que la situación de un cliente y una transacción en materia de sanciones se pueda tener en cuenta en lo que respecta a un contrato. Muchos operadores portuarios han adoptado mecanismos para el seguimiento de buques y la verificación de sanciones, y consideran como indicadores del riesgo los certificados y registros de seguridad de los buques, así como si disponen de un seguro de responsabilidad civil adecuado.

Las prácticas comunes seguidas en la cadena de suministro para promover el cumplimiento de sanciones incluyen las siguientes medidas: comprender los indicadores de riesgo para detectar transacciones sospechosas; actuar sistemáticamente con la diligencia debida respecto a los clientes (preguntándose, por ejemplo: ¿Cuenta el cliente con un procedimiento de cumplimiento de sanciones? ¿Realiza el cliente transacciones con países a los que se aplican sanciones? ¿Tiene el cliente su sede en un país al que se aplican sanciones?); fomentar la confianza en las transacciones y los clientes mediante el uso de sistemas de certificación y acreditación; vigilar los buques; y mantener registros de auditoría y otros tipos de registros.

Saber hasta dónde llegar para asegurar el cumplimiento de sanciones puede ser complicado, pero es necesario contar con una estructura de cumplimiento adecuada para garantizar que las empresas se mantengan al corriente de los cambios en las sanciones, los reglamentos y los requisitos. Las empresas, en función del sector en el que operen, su tamaño y su posible exposición a los riesgos, abordarán su estructura de cumplimiento de diferentes maneras. Recientemente, se tiende al concepto de “cumplimiento virtual”, con el cual un empleado o consultor debidamente acreditado se encarga de las medidas generales de cumplimiento de la empresa. Si bien un programa de cumplimiento puede servir por lo general para mitigar los riesgos relativos al cumplimiento de sanciones, cabe señalar que a veces se dan situaciones de incumplimiento por inadvertencia. Las empresas deberían adoptar medidas para detectar ese tipo de incumplimiento, informar de ello a las autoridades, según proceda, y mejorar el procedimiento de cumplimiento para que no vuelva a darse otro caso.

## Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción . . . . .	5
II. Requisitos de las sanciones . . . . .	6
A. Sanciones relativas a bienes y servicios . . . . .	6
B. Sanciones relativas a personas y entidades designadas . . . . .	8
III. Cumplimiento . . . . .	9
A. Transitarios y transportistas . . . . .	10
B. Proveedores de servicios financieros . . . . .	13
C. Operadores portuarios . . . . .	14
IV. Cuestiones intersectoriales . . . . .	15
A. Personas y entidades designadas . . . . .	15
B. Transacciones . . . . .	17
C. Diligencia debida del cliente . . . . .	17
D. Recopilación e intercambio de información . . . . .	18
E. Vigilancia de buques . . . . .	18
F. Sistemas de acreditación y certificación . . . . .	19
G. Consecuencias imprevistas y responsabilidades no cubiertas . . . . .	20
H. Mantenimiento de registros de auditoría y otros tipos de registros . . . . .	21
V. Cumplimiento basado en los riesgos . . . . .	21
VI. Conclusiones . . . . .	22
Apéndices	
I. Extractos de las resoluciones del Consejo de Seguridad . . . . .	24
II. Elementos fundamentales de los programas de cumplimiento . . . . .	27
III. Indicadores de alerta . . . . .	29

## I. Introducción

1. Las resoluciones del Consejo de Seguridad aprobadas en virtud del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas a menudo requieren que los Estados adopten y apliquen medidas destinadas a impedir que sus empresas contribuyan a actividades que puedan suponer una amenaza para la paz y la seguridad internacionales. Un elemento fundamental de estas medidas, conocido como “sanciones”, es por lo general una restricción a la exportación o importación de bienes que el Consejo considera que contribuyen a esa amenaza. Lo más frecuente es que se trate de artículos de uso militar, incluidas armas, pero las sanciones también abarcan bienes que podrían utilizarse para producir armas de destrucción en masa o sus sistemas vectores, como los misiles. En algunos casos, el Consejo también puede imponer restricciones a la importación o exportación de recursos naturales, como el petróleo y los diamantes, cuando le preocupe que los beneficios de ese comercio se empleen para financiar el terrorismo o movimientos de insurgencia. Es importante destacar que esas medidas se aplican no solo a los exportadores e importadores, sino también a los proveedores de servicios relacionados con la actividad de que se trate. Desde la introducción de las sanciones selectivas a principios de la década de 2000, el Consejo ha impuesto sanciones en relación con unas 20 situaciones<sup>a</sup>. El Consejo también aprobó la resolución 1540 (2004), en la que exigió a todos los Estados que adoptaran una serie de medidas para prevenir la proliferación de armas de destrucción en masa entre agentes no estatales.

2. Estas resoluciones dan a cada gobierno la libertad de decidir la manera de aplicar las medidas correspondientes, lo que significa que las empresas deben consultar las leyes sobre sanciones de la jurisdicción en que operen para saber cómo repercuten en su negocio. En los casos en que un intercambio comercial esté sujeto a múltiples jurisdicciones, es necesario tener en cuenta las diferencias entre sus respectivas leyes. Hasta la fecha, algunas autoridades nacionales han proporcionado escasa orientación práctica para las empresas sobre el cumplimiento de las sanciones de las Naciones Unidas. Las orientaciones publicadas han tendido a centrarse en el importador o el exportador de las mercancías sujetas a la medida, y se ha prestado poca atención a cómo afecta la aplicación de las medidas a los proveedores de servicios auxiliares del intercambio comercial en cuestión, incluidos los que trabajan en el sector del transporte marítimo.

3. El objetivo de este documento es establecer prácticas eficaces para el cumplimiento de las sanciones por parte de las empresas que participan en el transporte marítimo y aéreo y en otras formas de transporte, incluidos los transitarios y las compañías de seguros. También abarca medidas que deberían adoptar los operadores portuarios. Si bien el propósito del documento no es orientar a todos los sectores empresariales, muchas de las consideraciones enunciadas en él son aplicables a otras esferas, en particular las de la financiación, la manufactura y la exportación.

---

<sup>a</sup> Para obtener más información sobre la labor de los comités de sanciones del Consejo de Seguridad, véase <http://www.un.org/spanish/sc/committees/> (consultado el 8 de diciembre de 2014).

4. Estas prácticas eficaces se han concebido únicamente a modo de orientación y deben tenerse en cuenta en conjunción con las leyes correspondientes de la jurisdicción o jurisdicciones en que operen las empresas, y con las sanciones que se aplican al territorio de tránsito o transbordo.

5. En primer lugar, en este documento se presenta una visión general de la pertinencia de las diversas sanciones para el transporte marítimo y los sectores conexos. En segundo lugar, se examinan, sobre una base sectorial, los requisitos para que las empresas puedan cumplir las leyes nacionales que imponen obligaciones en materia de sanciones y las prácticas eficaces de cumplimiento que existen a este respecto. En tercer lugar, se señalan ciertas prácticas eficaces que se pueden aplicar a múltiples sectores. En cuarto lugar, se exponen consideraciones relacionadas con la formulación de políticas de cumplimiento de sanciones basadas en el riesgo en las empresas. Por último, se resumen los mensajes principales del documento y se estudia la labor que podría llevarse a cabo en el futuro.

6. El presente documento es el resultado de un simposio organizado por los Gobiernos de Australia y Singapur, celebrado en Singapur el 12 de septiembre de 2014 y centrado en el tema de la gestión de los riesgos relacionados con las sanciones en el sector del transporte marítimo. El simposio, al que asistieron más de 100 participantes del sector del transporte marítimo y las industrias conexas, tenía por objeto fomentar la comprensión de los requisitos relativos al cumplimiento de sanciones. Algunas de las prácticas eficaces que se detallaron durante el acto se han ampliado con posterioridad. Los Gobiernos de Australia y Singapur desean expresar su agradecimiento al Sr. Ian Stewart, investigador adscrito al proyecto Alpha del King's College de Londres, y al Sr. Martin Palmer, de la empresa Supply Chain Compliance, por sus contribuciones a este documento.

## **II. Requisitos de las sanciones<sup>b</sup>**

### **A. Sanciones relativas a bienes y servicios**

7. Las sanciones de las Naciones Unidas relativas a bienes generalmente requieren que los Estados deban adoptar una o ambas de las siguientes medidas:

a) Impedir el suministro, la venta o la transferencia de un determinado bien a un Estado en particular. Mediante la prohibición del suministro se busca por lo general impedir la provisión de bienes que contribuyan directamente a la amenaza objeto de las sanciones, como las armas, incluidas las armas de destrucción en masa o los artículos de doble uso, pero también puede aplicarse a bienes normalmente inofensivos que pueden utilizarse como medio de pago o instrumento de control (véase, por ejemplo, la prohibición de los artículos de lujo en relación con la República Popular Democrática de Corea);

---

<sup>b</sup> El presente documento se centra exclusivamente en las sanciones establecidas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Sin embargo, en el simposio celebrado el 12 de septiembre de 2014, se destacó que las empresas deberían centrarse en el cumplimiento de las medidas a través de las leyes nacionales. En algunas jurisdicciones, esto significará la observancia no solo de las sanciones emanadas de las Naciones Unidas, sino de cualesquiera sanciones complementarias impuestas a nivel nacional.

b) Impedir que un Estado en particular adquiriera un determinado bien. Mediante la prohibición de la adquisición se busca por lo general impedir la proliferación, en un Estado determinado, de artículos peligrosos, como armas, incluidas las armas de destrucción en masa y los bienes y la tecnología de doble uso, pero también se puede impedir la generación de ingresos procedentes del comercio de bienes, incluidos los recursos naturales, como el petróleo, los diamantes en bruto y el carbón vegetal.

8. En el plano nacional, por lo general esto significa que la importación a los Estados pertinentes o la exportación hacia ellos de los artículos objeto de sanciones está totalmente prohibida o sujeta a permiso o licencia, de conformidad con las exenciones previstas en el régimen de sanciones pertinente. En los casos en que el Consejo de Seguridad haya definido los bienes solo en términos generales, los Estados podrán elaborar listas de materiales o tecnologías que consideren comprendidos en el ámbito de aplicación de la prohibición. En muchos casos, esas listas serán las mismas que las listas utilizadas por ese Estado para sus propios controles sobre la importación o exportación generales de esos artículos (con arreglo a la legislación de control de las exportaciones y otros mecanismos conexos).

9. Si bien esos controles están destinados principalmente a los vendedores y compradores de artículos prohibidos, en algunos casos el Consejo de Seguridad exige específicamente a los Estados que impidan la prestación de asistencia en cualquier transacción comercial que esté prohibida por el régimen de sanciones. El término “asistencia” suele tener un significado amplio (a menudo se entiende como la ayuda financiera o de otra índole en relación con el suministro, la venta o la transferencia de bienes objeto de sanción) y, por tanto, se aplicaría a las empresas de expedición de carga, las empresas de transporte marítimo y las aseguradoras, entre otras.

10. Incluso en los casos en que el Consejo de Seguridad no exige específicamente a los Estados que impidan ese tipo de asistencia, la aplicación por un Estado de la prohibición de comerciar puede incluir a cualquier persona que facilite la transacción comercial (por ejemplo, en virtud de los principios del derecho penal general por los que la responsabilidad se hace extensiva a la complicidad, la conspiración, etc.). Por lo tanto, las empresas que colaboran en el comercio internacional deben adoptar medidas para asegurarse de que sus servicios no se están utilizando para prestar asistencia a cualquier actividad que implique una violación de las sanciones.

11. Por último, algunos de los regímenes de sanciones requieren que los Estados impidan que sus nacionales o las personas que se encuentren en su territorio presten servicios de aprovisionamiento de combustible a determinados buques. En algunos casos, esta prohibición se aplica a los buques sobre los que exista información que ofrezca motivos razonables para creer que transportan carga prohibida por un régimen de sanciones. En un caso actual (relacionado con las sanciones relativas a las transferencias ilícitas de petróleo desde Libia), la prohibición se aplica a los buques específicamente designados por un comité del Consejo de Seguridad.

12. Los Estados deben impedir que sus nacionales o las personas que se encuentren en su territorio o provengan de él lleven a cabo los actos descritos anteriormente. En otras palabras, la ley que un Estado apruebe para cumplir esas obligaciones debe ser aplicable de manera extraterritorial a los actos de los nacionales de dicho Estado.

## **B. Sanciones relativas a personas y entidades designadas**

13. Las sanciones selectivas financieras, también conocidas como congelación de activos, precisan que los Estados adopten una o ambas de las medidas siguientes:

a) Congelar los fondos, otros activos financieros y recursos económicos que se encuentren en sus territorios en la fecha en que se apruebe la medida o en cualquier momento posterior y que sean propiedad o estén bajo el control de las personas o entidades designadas, o de personas o entidades que actúen en su nombre o bajo su dirección, o de entidades que sean de su propiedad o estén bajo su control, incluso por medios ilícitos;

b) Cerciorarse de que sus nacionales u otras personas o entidades que se encuentran en sus territorios no pongan fondos, activos financieros ni recursos económicos a disposición de esas personas o entidades ni los utilicen en beneficio de estas.

14. El Consejo de Seguridad designa a las personas y entidades sometidas a sanciones selectivas financieras por una serie de razones, entre ellas: representar una amenaza directa a la paz y la seguridad internacionales o ser directamente responsable de su quebrantamiento (por ejemplo, grupos armados y sus comandantes, organizaciones terroristas y sus dirigentes, organismos que participan en programas gubernamentales sensibles relacionados con la proliferación de armas de destrucción en masa y funcionarios que trabajan en esos programas); o facilitar o apoyar de cualquier manera las actividades de las personas directamente responsables de esos actos (por ejemplo, corredores de armas, intermediarios financieros, agentes comerciales o sociedades pantalla).

15. El grado de cumplimiento de estas obligaciones por parte de los Estados es dispar. En general, dado que la obligación de congelar activos no tiene por objeto afectar a la titularidad de los bienes, los Estados aplican la congelación exigiendo que toda persona que esté en posesión de los bienes en el momento en que la medida se aplica siga conservando el bien y no lo utilice ni comercie con él en modo alguno. La obligación de congelar activos se aplica por lo general a las instituciones financieras y a otras entidades depositarias, como los casinos, así como a los síndicos profesionales (abogados y contables), las agencias inmobiliarias y otros administradores de bienes, y los registros de la propiedad. También son aplicables al depositario de los bienes.

16. La obligación de impedir que determinados activos se pongan a disposición de ciertas personas o entidades es más sencilla: ningún activo puede ponerse a disposición de las personas o entidades designadas. En este caso, el concepto de activo abarcaría cualquier bien que la persona o entidad designada trate de comprar, o el precio de compra de cualquier bien que la persona o entidad designada trate de vender. Por consiguiente, toda transacción comercial que incluya a una persona o entidad designada está prohibida, a menos que se le aplique una excepción establecida con arreglo al régimen de sanciones.



### III. Cumplimiento

17. La prestación de asistencia al comercio de artículos prohibidos en virtud de un régimen de sanciones, ya sea de manera consciente o no, plantea una serie de riesgos para el sector del transporte. El más evidente es el planteado por las medidas que toman las autoridades estatales, bien en puerto, bien en alta mar. Incluso en los casos que no conlleven responsabilidad penal de los transportistas de los bienes, las medidas de cumplimiento pueden causar demoras o el desvío de buques, la interrupción de la circulación de mercancías lícitas transportadas en el mismo buque o el mismo contenedor que la presunta carga ilícita, gastos de seguros de responsabilidad jurídica y otros gastos y daños a la reputación. Teniendo en cuenta la peligrosidad de algunos artículos prohibidos (en particular, municiones y otros explosivos, así como artículos con propiedades radiológicas, químicas y biológicas), su manipulación puede representar un peligro físico para el buque y su tripulación, así como para el puerto y otras instalaciones, y su personal. Dichos bienes, cuando se han embalado con objeto de evitar la detección de las autoridades que buscan material prohibido, podrían ser manipulados sin las debidas precauciones.

18. Por último, los propios buques pueden ser bienes de propiedad de personas o entidades designadas o estar bajo su control y, por lo tanto, pueden ser objeto de congelación por las autoridades. Todo cargamento transportado en esos buques corre el riesgo de ser aprehendido si se adopta una medida de cumplimiento de las sanciones en relación con el buque.

#### Recuadro 1

#### **Estudio de caso: la interceptación del buque *Chong Chon Gang* por Panamá<sup>c</sup>**

En 2013, las autoridades panameñas interceptaron el buque *Chong Chon Gang*, una embarcación con pabellón de la República Popular Democrática de Corea que en teoría transportaba azúcar de regreso a dicho país. El buque había llamado la atención de las autoridades debido a diversas actividades sospechosas, incluida la desactivación del sistema de identificación automática para el seguimiento de buques. Al abordar el buque, las autoridades encontraron numerosos sistemas de armas ocultos debajo del azúcar, incluidos aviones MiG y sistemas de defensa aérea. El Consejo de Seguridad exige a los Estados que impidan el suministro, la venta o la transferencia de este tipo de armas a la República Popular Democrática de Corea. En un intento de eludir la detección (habida cuenta de la prohibición que pesaba sobre la carga), las armas se habían almacenado de manera inadecuada, creando el riesgo de una detonación que podría haber bloqueado el canal de Panamá.

El buque se hallaba bajo el control y la dirección de su operador, la empresa Ocean Maritime Management Company Limited, que posteriormente fue designada por las Naciones Unidas<sup>d</sup>. El agente de transporte marítimo, Chinpo Shipping Company, que compartía dirección postal con la Embajada de la República Popular Democrática de Corea en Singapur, fue acusado posteriormente por las autoridades de Singapur.

<sup>c</sup> Véase, por ejemplo, el informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1874 (2009), de fecha 6 de marzo de 2014 (S/2014/147, párr. 124).

<sup>d</sup> Comunicado de prensa del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas titulado “Security Council committee designates entity subject to measures imposed by resolution 1718 (2006)”, en [www.un.org/press/en/2014/sc11499.doc.htm](http://www.un.org/press/en/2014/sc11499.doc.htm) (consultado el 8 de diciembre de 2014).

## Recuadro 2

**Estudio de caso: la explosión de la base naval Evangelos Florakis**

En 2009, la marina de los Estados Unidos de América interceptó en el Mar Rojo un buque, el *Monchegorsk*, en tránsito desde la República Islámica del Irán a la República Árabe Siria. Se descubrió que el buque transportaba 98 contenedores de municiones y otros explosivos en contravención de lo dispuesto en el párrafo 5 de la resolución 1747 (2007) del Consejo de Seguridad. El buque fue escoltado hasta un puerto de Chipre y los explosivos se trasladaron un mes más tarde a la base naval Evangelos Florakis, donde permanecieron a la intemperie durante más de dos años. El 11 de julio de 2011, los explosivos estallaron de manera accidental y provocaron la muerte a 13 personas y heridas a otras 62. La explosión causó graves daños a cientos de edificios cercanos, incluidos todos los edificios de Zygi y la principal central eléctrica de la isla, que suministraba más de la mitad de la electricidad del país. Como resultado de ello, gran parte de Chipre se quedó sin electricidad inmediatamente después del incidente y se establecieron cortes de suministro programados como medida de ahorro. La Unión Europea calculó que el costo de la explosión podría haber ascendido a algo más del 10% de la economía del país.

19. El sector del transporte no es ajeno a los riesgos que plantean los bienes objeto de tráfico ilícito o la manipulación indebida de materiales peligrosos, y todos los participantes en la cadena de suministro, incluidos los operadores de buques, los operadores portuarios y los transitarios, disponen de sistemas para cumplir los requisitos legales y de seguridad pertinentes. La cuestión es la siguiente: ¿Qué otros elementos son necesarios para cumplir las sanciones? La presente sección tiene por objeto estudiar la forma en que se pueden cumplir los requisitos relativos a las sanciones de las Naciones Unidas desde la perspectiva de tres tipos de proveedores de servicios: los transitarios y transportistas, los proveedores de servicios financieros y los operadores portuarios.

**A. Transitarios y transportistas**

20. En el simposio celebrado en Singapur se reconoció que los transitarios y los transportistas se enfrentaban a numerosas dificultades para cumplir las leyes de aplicación de sanciones. Por lo general, gestionan miles o millones de envíos por semana, no fabrican ni empaquetan los artículos enviados, dependen casi totalmente de la información que el consignador ofrezca, y deben operar en numerosas jurisdicciones con diferentes requisitos jurídicos. Los transitarios se especializan en reunir a múltiples proveedores de servicios que prestan conjuntamente un servicio ininterrumpido al comercio. Esos proveedores individuales de servicios se encuentran en diferentes puntos de la cadena de suministro y a menudo en diferentes países, con lo cual entran en juego múltiples sistemas jurídicos y regímenes de tránsito.

21. Sin embargo, también se reconoció que los transitarios y los transportistas obtienen ventajas comerciales cuando se fraguan la reputación de ser ejemplares en el cumplimiento de las sanciones, en particular porque con ello también se consigue

acelerar los plazos de tramitación<sup>e</sup>. En otras palabras, el cumplimiento de las sanciones es bueno para los negocios.

#### *Indicadores de riesgo en materia de cumplimiento*

22. En lo que respecta al cumplimiento de sanciones impuestas en relación con bienes, es obvio que la responsabilidad primordial recae en el exportador o consignador (en el caso de las sanciones relativas a exportaciones) o el importador o consignatario (en el caso de las sanciones relativas a importaciones). Sin embargo, como se ha explicado anteriormente, los propios transitarios y transportistas deben cumplir con la obligación de no prestar asistencia en la venta, el suministro o la transferencia de bienes a o desde un país si con ello se viola un régimen de sanciones. La cuestión para los transitarios reside en el grado en que pueden confiar en que el cliente (consignador o consignatario) cuente con mecanismos de cumplimiento de sanciones.

23. Los principales indicadores de riesgo son el país de destino y el propio bien. Cuando participe en operaciones comerciales con un país objeto de sanciones, el expedidor tiene que estar seguro de que los bienes en cuestión no estén prohibidos con arreglo a ese régimen de sanciones o de que, si lo están, se ha expedido la licencia o el permiso correspondiente. Cuando participe en operaciones comerciales de bienes (como armas) designados en virtud de ciertos regímenes de sanciones, el expedidor tiene que estar seguro de que el destino de la carga no es un país en el que dichos bienes estén prohibidos, a menos que se haya expedido la licencia o el permiso correspondiente.

24. Este procedimiento es sencillo cuando el consignador del bien ha declarado con honestidad y exactitud los bienes y su destino. Las complicaciones surgen cuando los consignadores ocultan la naturaleza del bien (ya sea omitiendo en su totalidad la descripción u ofreciendo una descripción incompleta, ambigua o falsa) o su destino (esto se suele hacer mediante el transbordo de los bienes utilizando un tercer país). Además, el comprador de los bienes puede engañar al consignador respecto al destino final de las mercancías o su uso final previsto.

25. Los elementos básicos de la buena práctica a seguir para cumplir las sanciones son los siguientes:

a) Los transitarios y los transportistas deberían saber qué bienes son objeto de una prohibición de suministro o requieren una autorización para ser suministrados a cada país;

b) Los transitarios deberían obtener suficiente información del consignador a fin de poder determinar si el suministro del bien consignado está prohibido o restringido para el país al que se envía (los transportistas pueden contrastar la

---

<sup>e</sup> Véanse las respuestas a las preguntas frecuentes preparadas por la Dirección de Aduanas y Rentas Públicas del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, en [http://customs.hmrc.gov.uk/channelsPortalWebApp/channelsPortalWebApp.portal?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=pageImport\\_ShowContent&id=HMCE\\_PROD1\\_027461&propertyType=document#P98\\_11454](http://customs.hmrc.gov.uk/channelsPortalWebApp/channelsPortalWebApp.portal?_nfpb=true&_pageLabel=pageImport_ShowContent&id=HMCE_PROD1_027461&propertyType=document#P98_11454) (consultado el 8 de diciembre de 2014), y las preparadas conjuntamente por la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos de América y la Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera de la Comisión Europea, en [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/common/whats\\_new/13\\_01\\_31\\_eu-us\\_questions-answers.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/whats_new/13_01_31_eu-us_questions-answers.pdf).

información del manifiesto de carga con las listas de productos básicos sujetos a control<sup>f</sup>, pero esto puede requerir un gran trabajo, sobre todo porque muchos países tienen sus propias listas de artículos y materiales sujetos a control);

c) Los transitarios también pueden pedir a sus clientes que proporcionen información sobre el régimen de control de las mercancías que desean enviar y que confirmen que cuentan con la licencia de exportación adecuada; también pueden solicitar el número de referencia de la licencia. Con ello, se obtiene una declaración del propio cliente de que se han cumplido los requisitos legales. Si bien los clientes pueden dar una declaración falsa con relativa facilidad, cuando se combinan con otras medidas, estas declaraciones pueden ayudar a garantizar que los clientes no están enviando artículos prohibidos;

d) Los transitarios pueden exigir al cliente que proporcione información sobre el régimen de control y las licencias (las autoridades aduaneras la suelen requerir, aunque esto tal vez no sea el caso en las jurisdicciones con un bajo nivel de observancia). Si bien no es posible delegar la responsabilidad jurídica, esto dejaría constancia de que los transitarios han actuado con la diligencia debida. La solicitud de información de este tipo puede disuadir el tráfico ilícito (muchos clientes dispuestos a pasar por alto el destino de los bienes serán mucho más prudentes en cuanto a dar información falsa por escrito);

e) En el caso de las rutas marítimas o los productos básicos particularmente sensibles, la obtención de una declaración de cumplimiento firmada por el cliente podría ser útil para señalar a su atención los problemas que podrían surgir y los controles que deberían existir;

f) Los transitarios y los transportistas deberían adoptar medidas para velar por que los consignadores declaren debidamente el contenido de sus envíos<sup>g</sup>. Por ejemplo, las principales empresas de expedición de carga suelen abrir el primer envío de un cliente nuevo para asegurarse de que concuerda con las declaraciones provistas. Esas empresas también pueden examinar envíos al azar o de manera selectiva para garantizar que los consignadores siguen cumpliendo las normas. Esas inspecciones periódicas son menos probables cuando el consignador cuenta con las certificaciones adecuadas, como la condición de Operador Económico Autorizado en la Unión Europea.

26. Los transitarios deberían guardar esos datos para analizar *ex post facto* las transacciones sospechosas, a fin de seguir perfeccionando los mecanismos de cumplimiento y para proporcionar información a las autoridades que velan por él.

27. En lo tocante a las personas y entidades designadas, la responsabilidad primordial de los transitarios y los transportistas es no ofrecer servicios de transporte a las entidades designadas de conformidad con la legislación nacional. En

---

<sup>f</sup> Véase el proyecto de normas del grupo de trabajo de la Coalition for Excellence in Export Compliance ([http://www.ceecbestpractices.org/uploads/9/1/2/6/9126226/ceec\\_-\\_screening\\_28\\_nov\\_2011.pdf](http://www.ceecbestpractices.org/uploads/9/1/2/6/9126226/ceec_-_screening_28_nov_2011.pdf), consultado el 8 de diciembre de 2014).

<sup>g</sup> Véanse las orientaciones de la Oficina de Industria y Seguridad del Departamento de Comercio de los Estados Unidos de América, en <http://www.bis.doc.gov/index.php/compliance-a-training/export-management-a-compliance/freight-forwarder-guidance> (consultado el 8 de diciembre de 2014).

la práctica, esto requiere que las compañías transportistas investiguen las entidades para asegurarse de que no han sido designadas<sup>h</sup>.

## **B. Proveedores de servicios financieros**

28. El sector de los servicios financieros también debe abstenerse de prestar asistencia en la venta, el suministro o la transferencia de bienes a un país sobre el que pesen sanciones. Muchos de los mismos principios que se aplican al cumplimiento de sanciones por los transitarios y los transportistas se aplican también a los proveedores de servicios financieros. Los proveedores de servicios financieros para el transporte marítimo internacional deberían saber qué bienes no se pueden suministrar a cada país y recabar de sus clientes información suficiente para determinar si la transacción está prohibida en virtud de los regímenes de sanciones. Si bien los expedidores pueden verificar la exactitud de la información proporcionada por los clientes por conducto de la inspección física de los propios bienes, los proveedores de servicios financieros a menudo recurren a otros indicadores, entre ellos la comprobación de que las instrucciones del cliente para la transferencia de fondos concuerdan con la descripción ofrecida sobre el destino de los bienes.

29. Las compañías de seguros también pueden ayudar a aclarar los riesgos para las empresas. Las aseguradoras no deberían suscribir pólizas para actividades ilícitas, ni pasar por alto deliberadamente la naturaleza de las actividades cubiertas por sus pólizas.

30. Habida cuenta de que suele transcurrir cierto tiempo entre el establecimiento de una póliza y el pago de una reclamación, las compañías de seguros deberían poner en marcha procedimientos para mantenerse al corriente de la posible designación de una entidad que ya tienen asegurada. En la práctica, ello suele entrañar varias comprobaciones durante el período de vigencia de la póliza. Es evidente que esas comprobaciones también se deberían llevar a cabo antes de formalizar o renovar una póliza, y repetirlas de nuevo antes de abonar cualquier reclamación.

31. Igualmente, las aseguradoras deberían considerar la inclusión de una cláusula contractual para asegurar que la situación de un cliente y una transacción con respecto a las sanciones se puedan tener en cuenta en un contrato. En el simposio de Singapur se puso de relieve que en este sector se utiliza cada vez más la cláusula siguiente:

Ningún asegurador o reasegurador tendrá que proveer cobertura ni estará obligado a pagar ninguna reclamación ni satisfacer ninguna prestación en la medida en que la provisión de la cobertura, el pago de la reclamación o la

---

<sup>h</sup> Esto también se conoce como comprobación de entidades prohibidas, comprobación de entidades restringidas, etc. Las listas de sanciones y de personas o entidades prohibidas o restringidas se pueden consultar en general de forma gratuita en los sitios web de las autoridades reguladoras. Las listas de personas y entidades objeto de sanciones impuestas por las Naciones Unidas suelen aparecer en las listas nacionales correspondientes o publicarse por separado. Algunas autoridades ofrecen acceso gratuito a mecanismos de comprobación en línea para los exportadores, transportistas y transitarios. Numerosas empresas que desarrollan programas informáticos de cumplimiento de las normas comerciales ofrecen herramientas sofisticadas de comprobación que abarcan múltiples listas y permiten adaptarlas a los riesgos concretos de una empresa.

satisfacción de la prestación puedan exponer al asegurador o reasegurador a cualesquiera sanción, prohibición o restricción con arreglo a las resoluciones de las Naciones Unidas o a las sanciones, las leyes o los reglamentos en materia comercial o económica de la Unión Europea, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte o los Estados Unidos de América<sup>i</sup>.

32. El sector bancario, en parte como resultado de las directrices para combatir la financiación de la proliferación aprobadas por el Grupo de Acción Financiera, ha implantado recientemente una serie de controles adicionales para no facilitar operaciones ilegales a través de sus clientes de manera involuntaria. Las empresas que desean abrir nuevas cuentas o renegociar los términos de cuentas existentes con entidades bancarias observan cómo estas insisten en que sus clientes confirmen que sus operaciones están al día con el cumplimiento de diversos regímenes de sanciones.

### C. Operadores portuarios

33. Los operadores portuarios son responsables de las operaciones de carga y descarga de mercancías en un puerto. Por lo general son entidades comerciales o semicomerciales. En relación con el cumplimiento de sanciones, los operadores portuarios tienen la responsabilidad de asegurar que no se preste asistencia al suministro o la transferencia de bienes sujetos a sanciones. Además, los operadores portuarios, en la medida en que controlan la prestación de servicios de aprovisionamiento de combustible, necesitan asegurarse de que no se presten dichos servicios a buques sobre los que exista información que brinde motivos razonables para creer que transportan carga sujeta a sanciones.

34. Los operadores portuarios también deberían considerar la posibilidad de imitar la iniciativa de Panamá respecto a la adopción de medidas para el seguimiento de buques y la verificación de sanciones<sup>j</sup>.

35. Igualmente, los operadores portuarios deberían comprobar si los buques que entran en su jurisdicción cuentan con el debido seguro de responsabilidad civil. Dado que los buques que son propiedad de entidades designadas o están operados por ellas a menudo no pueden obtener cobertura de protección e indemnización de las principales empresas, en lugar de ello estos buques a menudo son asegurados por planes soberanos. La cobertura que ofrecen tales planes puede estar en consonancia con las normas internacionales. Sin embargo, existe un riesgo claro de que la cobertura ofrecida por algunos países, como la República Popular Democrática de Corea, sea insuficiente para abonar las reparaciones en caso de incidente grave.

<sup>i</sup> Andy Wragg, “Lloyds sanctions guidance: sanctions clauses”, en [www.lloyds.com/~media/files/the%20market/communications/market%20bulletins/2014/10/y4832.pdf](http://www.lloyds.com/~media/files/the%20market/communications/market%20bulletins/2014/10/y4832.pdf); Arthur J. Gallagher et al., “Shipowners take note: the impact of sanctions imposed against Russia”, en [www.ajg.com/media/980927/Impact-of-Sanctions-Against-Russia-Marine.pdf](http://www.ajg.com/media/980927/Impact-of-Sanctions-Against-Russia-Marine.pdf); Centriq, “Insurance and the sanctions clause”, en [www.centriq.co.za/2012/09/insurance-and-the-sanctions-clause](http://www.centriq.co.za/2012/09/insurance-and-the-sanctions-clause); y RaetsMarine News, “Liability policy for shipowners (updates to policy wording)”, en [www.raetsmarine.com/news/marine-liability-policy-shipowners-updates-policy-wording](http://www.raetsmarine.com/news/marine-liability-policy-shipowners-updates-policy-wording) (todos ellos consultados el 8 de diciembre de 2014).

<sup>j</sup> La Autoridad del Canal de Panamá adoptó recientemente el sistema PurpleTRAC de Polestar. Véase <http://web.polestarglobal.com/> (consultado el 7 de diciembre de 2014).

## IV. Cuestiones intersectoriales

### A. Personas y entidades designadas<sup>k</sup>

36. A fin de cumplir las sanciones, muchas empresas también emplean métodos de detección para comprobar si determinadas personas y entidades han sido designadas. Esos sistemas comparan automáticamente los nombres de las partes en una transacción comercial con las listas de personas y entidades designadas, y resaltan las coincidencias efectivas o posibles que requieren un examen más detenido<sup>l</sup>.

37. La cantidad y la calidad de la información disponible para realizar esas comprobaciones son dispares. Si bien las Naciones Unidas han trabajado para mejorar sus listas de personas y entidades sometidas a sanciones financieras selectivas, a menudo la información es insuficiente para determinar de manera concluyente si dos partes son idénticas. Este problema se ve agravado por las cuestiones relacionadas con la transliteración de nombres de alfabetos no latinos, las erratas en nombres (ya sean accidentales o por la transcripción fonética), la duplicación ocasional de nombres y la falta general de datos biográficos (como la fecha o el lugar de nacimiento).

38. Habida cuenta de que las empresas dependen de las listas de personas o entidades designadas para poder comprobar si un cliente está sujeto a un régimen de sanciones, es necesario superar estos problemas. Esto puede lograrse, hasta cierto punto, mediante el uso de algoritmos que emplean la lógica difusa y la correspondencia fonética, pero incluso estas soluciones conllevan problemas, ya que el uso de esos algoritmos suele implicar un aumento de la tasa de “falsos positivos”. Estos se producen cuando el nombre buscado es lo suficientemente similar al nombre de una persona o entidad designada para que el sistema detecte una coincidencia. En el caso de las empresas financieras, aseguradoras y de expedición de carga, que pueden tramitar millones de transacciones al día, incluso una tasa de falsos positivos de entre el 1% y el 1,5% (cifra normal en el sector) puede representar una inversión considerable de recursos para la comprobación manual.

39. Cuando se detecta una coincidencia o hay cualquier grado de incertidumbre, la empresa que realiza la comprobación debe contactar oficialmente con la autoridad competente de la jurisdicción que corresponda.

40. Las sanciones de las Naciones Unidas no solo se aplican a las personas y entidades designadas, sino también a cualesquiera entidades que sean de su propiedad o estén bajo su control. Por lo tanto, las empresas también deben adoptar medidas para determinar si sus asociados empresariales o sus clientes son de propiedad o están bajo el control de una persona o entidad designada.

41. Las Naciones Unidas no han publicado directrices sobre el significado preciso de “ser de su propiedad o estar bajo su control”, pero las orientaciones formuladas por determinados Estados o grupos de Estados proporcionan una buena base de

---

<sup>k</sup> Las empresas a menudo se refieren a estas entidades designadas como “entidades prohibidas” o “restringidas”. Estos son los principales términos utilizados habitualmente para referirse a las personas y entidades que figuran en otras listas diferentes de las listas de sanciones de las Naciones Unidas.

<sup>l</sup> Véase [http://export.gov/ecr/eg\\_main\\_023148.asp](http://export.gov/ecr/eg_main_023148.asp) (consultado el 8 de diciembre de 2014).

referencia. En la medida de lo posible, y de conformidad con los requisitos de la legislación nacional, los Estados deberían adoptar las mismas definiciones a fin de reducir al mínimo los problemas relacionados con el cumplimiento de las sanciones a nivel local. Las definiciones recogidas en el recuadro 3 corresponden a las orientaciones de la Unión Europea en la materia<sup>m</sup>.

#### Recuadro 3

##### *Propiedad*

El criterio que se debe tener en cuenta a la hora de evaluar si una persona jurídica o una entidades propiedad de otra persona o entidad es la posesión del 50% o más de los derechos de propiedad de una entidad, o la participación mayoritaria en la misma. Si se cumple este criterio, se considera que la persona jurídica o entidad es propiedad de otra persona o entidad.

##### *Control*

El criterio que debe tenerse en cuenta a la hora de evaluar si una persona jurídica o entidad está controlada por otra persona o entidad, en exclusiva o en virtud de un acuerdo con otro accionista o tercero, podría incluir en particular:

- a) El tener derecho o hacer uso de la facultad de designar o destituir a la mayoría de los miembros del órgano de administración, de dirección o de control de dicha persona jurídica o entidad;
- b) El haber designado, únicamente como resultado del ejercicio del derecho al voto, a una mayoría de los miembros del órgano de administración, de dirección o de control de una persona jurídica o entidad que ejercieron esas funciones durante el año financiero en curso y el anterior;
- c) El control en exclusiva, en virtud de un acuerdo con otros accionistas o miembros de la persona jurídica o entidad, de la mayoría de los votos de los accionistas o los miembros en la mencionada persona jurídica o entidad;
- d) El derecho a ejercer una influencia dominante en una persona jurídica o entidad en virtud de un acuerdo con ellos, o de una disposición contenida en sus estatutos o en su escritura de constitución, en aquellos lugares en los que la ley por la que se rige la persona jurídica o entidad en cuestión permite ese tipo de disposiciones o acuerdos;
- e) El acceso al derecho a ejercer la influencia dominante mencionada en la letra d), aunque no se tenga la titularidad de ese derecho;
- f) El derecho a utilizar todo o parte del activo de una persona jurídica o entidad;
- g) La gestión del negocio de una persona jurídica o entidad sobre una base unificada, en tanto que se publican cuentas consolidadas;
- h) La participación, conjuntamente y por separado, en el pasivo financiero de una persona jurídica o entidad, o el aval del mismo.

<sup>m</sup> Consejo de la Unión Europea, nota 9068/13, “Orientaciones sobre la aplicación y evaluación de las medidas restrictivas (sanciones) en el marco de la Política Exterior y de Seguridad Común”.



## **B. Transacciones**

42. El objetivo de la diligencia debida es comprender los riesgos relativos al cumplimiento de las sanciones y otros riesgos relacionados con una transacción. Si bien el objetivo último del cumplimiento debería ser el poder diferenciar claramente entre un negocio permitido y otro prohibido, independientemente de los términos de las sanciones, la realidad a que se enfrentan las empresas es que se encuentran con cuatro categorías de transacciones, a saber: absolutamente prohibidas, permitidas, ambiguas y sospechosas. En el caso de las transacciones ambiguas, saber si la operación está permitida o prohibida es cuestión de interpretación (por ejemplo, discernir si el bien pertenece a la categoría “armas” o a la categoría “artículos de doble uso”). En las transacciones sospechosas suele haber incongruencias, como una discrepancia entre el supuesto destino de las mercancías y el país de origen del pago de dichos bienes, o una discrepancia entre el sector en el que opera el consignatario o usuario final y la naturaleza de las mercancías. En última instancia, los empleados deben saber detectar los posibles problemas relacionados con el cumplimiento de requisitos y a quién acudir en su empresa si encuentran algún aspecto preocupante.

43. La capacidad de una empresa para cumplir las sanciones depende en última instancia de su acceso a la información. En el sector del transporte, y en particular en la esfera de la expedición de carga, hay una gran dependencia de múltiples asociados comerciales, incluidas las empresas que proporcionan servicios de recogida, embalaje, manipulación, almacenamiento, transporte aéreo, envío o intermediación aduanera, entre otros. Por lo tanto, cada operación en la que participe una empresa puede implicar a múltiples entidades, y no todas tienen la misma capacidad para evaluar si la transacción respeta las sanciones. La exactitud de la documentación y la exhaustividad de la información facilitadas por el cargador de la mercancía son factores decisivos para ayudar a las empresas de transporte a determinar con conocimiento de causa si una operación de exportación concreta podría dar lugar a problemas relacionados con el cumplimiento de sanciones, así como para demostrar que operan con la diligencia debida por anticipado.

44. Las personas y entidades designadas no deberían participar en transacciones. Un examen de algunas de las violaciones de sanciones cometidas en el pasado pone de relieve que las entidades designadas a menudo participan en el transporte de mercancías desafiando las sanciones, aunque esas entidades y personas suelen tratar de ocultar su participación. Se debe examinar la información sobre cada uno de los participantes para garantizar que no son objeto de sanciones.

45. Las empresas también deberían conocer a sus asociados empresariales o clientes, y preguntarse lo siguiente: ¿Cuentan con un procedimiento de cumplimiento que ofrezca garantías de que no están involucrados, a sabiendas o no, en el envío de mercancías en violación de las sanciones? A fin de contar con un programa de cumplimiento basado en el riesgo, las empresas deberían asegurarse de que sus principales asociados comerciales tienen programas de cumplimiento sólidos y centrar sus políticas de gestión de riesgos en las empresas y los proveedores de servicios en que tienen menos confianza o sobre cuyos mecanismos de cumplimiento tienen menos información.

## **C. Diligencia debida del cliente**

46. Se espera que todas las empresas actúen con la diligencia debida, pero no existe una respuesta única en cuanto al nivel de diligencia debida que es necesario.

Hacer una evaluación de esa índole depende de la tolerancia al riesgo de la empresa, así como del riesgo que entrañe una operación determinada.

47. No obstante, hay una serie de enfoques y prácticas que todas las empresas del sector marítimo y del transporte deberían respetar, en particular en lo tocante a los procesos de diligencia debida y las instancias de control.

48. A fin de actuar sistemáticamente con la diligencia debida, se pueden formular ciertas preguntas sobre un cliente para determinar los riesgos relacionados con la transacción: ¿Cuenta el cliente con un procedimiento de cumplimiento de sanciones? ¿Realiza el cliente transacciones con países a los que se aplican sanciones? ¿Tiene el cliente su sede en un país al que se aplican sanciones? Estas preguntas se suman a las comprobaciones habituales realizadas en el marco de la diligencia debida en el ámbito empresarial, como la verificación de la situación crediticia, que sirven para confirmar la buena fe de una entidad.

#### **D. Recopilación e intercambio de información**

49. Una entidad del sector del transporte puede, en el curso de sus actividades habituales, recabar información que podría conducir a detectar actividades de proliferación encubiertas. Cuando las empresas detectan actividades o transacciones sospechosas, se las alienta a comunicar la información pertinente (por ejemplo, sobre las entidades participantes y la naturaleza de la transacción) a sus autoridades nacionales.

#### **E. Vigilancia de buques**

50. Las empresas de cada uno de los tres sectores, así como los usuarios de servicios de transporte de buques, deberían estar al tanto de cualquier sospecha relativa a la situación en materia de sanciones de un buque. Se debería actuar con la suficiente diligencia debida para determinar si un buque es propiedad de una persona o entidad designada u opera bajo su control o dirección, y para determinar si un buque es propiedad o navega bajo el pabellón de un Estado que tenga un programa gubernamental sujeto a sanciones. Estos esfuerzos de diligencia debida deberían servir también para determinar si un buque ha participado anteriormente en actividades que entrañaran el incumplimiento de sanciones. También podría servir como alerta en caso de que las actividades de un buque que utiliza sus servicios sean sospechosas. La vigilancia de buques engloba las actividades siguientes:

a) Velar por que los buques o los propietarios y explotadores de los buques no sean personas o entidades designadas;

b) Verificar no solo los nombres de los buques, sino también su número de registro en la Organización Marítima Internacional, ya que los buques que participan en actividades relacionadas con la proliferación a menudo cambian de nombre y de pabellón a fin de eludir los controles<sup>n</sup>. El Consejo de Seguridad aún no ha designado buques concretos, pero sí a propietarios y operadores de buques, y las descripciones que aparecen en sus listas de sanciones pueden incluir los nombres de buques concretos (por ejemplo, el *Chong Chon Gang* (véase el estudio de caso en el recuadro 1) se menciona en la entrada correspondiente a la empresa Ocean Maritime

<sup>n</sup> Véase el informe final del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1929 (2010) (S/2013/331).

Management Company de la Lista Consolidada de entidades y personas sujetas a sanciones);

c) Velar por que los buques de propiedad o que navegan bajo el pabellón de países con entornos propicios para evadir sanciones no lleven cargas prohibidas;

d) Actuar con los niveles apropiados de diligencia debida para reducir la posibilidad de prestar servicios a buques que hayan violado sanciones. Las resoluciones de las Naciones Unidas relativas a sanciones suelen incluir la prohibición de importar o exportar armas, equipo que pueda utilizarse en programas de armas de destrucción en masa y, en el caso de Libia, petróleo;

e) Velar por que los buques de cualquier pabellón que hacen escala en territorios a los que se aplican sanciones no lleven cargamentos prohibidos.

51. Algunas resoluciones, como la resolución 1718 (2006) del Consejo de Seguridad relativa a la República Popular Democrática de Corea, otorgan a los Estados la facultad de inspeccionar los buques (independientemente del pabellón y la propiedad) respecto a los cuales exista información que ofrezca motivos razonables para creer que transportan cargamentos prohibidos.

52. A fin de gestionar esos riesgos, los operadores portuarios, las empresas navieras, las compañías de seguros y, en menor medida, los transitarios, deberían aplicar una serie de medidas, entre ellas:

a) Comprobar la información sobre los buques y sus propietarios mediante la comparación de sus nombres con las listas de entidades designadas, a fin de determinar si están sujetos a sanciones;

b) Vigilar el movimiento de buques en torno a puertos o buques que estén sujetos a sanciones.

53. Existen dos sistemas principales que pueden utilizarse para la vigilancia de buques. El primero de ellos utiliza el sistema de identificación automática que deben tener todos los buques con un arqueo bruto superior a 300 toneladas. El segundo utiliza el sistema de comunicaciones Inmarsat, y puede ser empleado también por los Estados del pabellón. Si bien los dos sistemas, en condiciones normales, deberían ofrecer la ubicación real de la nave, se ha observado que los capitanes de algunos buques a veces desconectan el sistema de identificación automática cuando participan en actividades clandestinas. En algunos de esos casos, el sistema Inmarsat ha permitido seguir controlando los movimientos de los buques<sup>o</sup>.

## **F. Sistemas de acreditación y certificación**

54. Hay varios sistemas de certificación que pueden aumentar el grado de seguridad de que una transacción no incumple ninguna sanción. Principalmente, se trata de mecanismos adoptados en relación con el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (Marco SAFE) de la Organización Mundial de

<sup>o</sup> Para obtener más información sobre el seguimiento mediante el sistema de identificación automática, véase <https://www.ihs.com/products/ais-live-ship-tracker.html>. Para obtener más información sobre el seguimiento mediante el uso combinado del sistema de identificación automática e Inmarsat, véase la información sobre el mecanismo PurpleTRAC de Polestar, en <http://purpletrac.polestarglobal.com/why-purpletrac> (consultados el 7 de diciembre de 2014).

Aduanas, como los programas de Operador Económico Autorizado, la Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo y la Iniciativa para la Seguridad de los Contenedores, entre otros sistemas. En el momento de redactar el presente informe, 168 de los 179 Estados miembros de la Organización Mundial de Aduanas estaban adscritos al Marco SAFE, y el reconocimiento mutuo entre programas iba en aumento.

55. A fin de obtener certificación en el marco de los diversos programas de cadena de suministro segura, la autoridad que da su aprobación debe evaluar las actividades y los procedimientos de la empresa para asegurar que cumplan los criterios pertinentes. Estos criterios suelen estar basados en el cumplimiento de las normas aduaneras (y no en el control de las exportaciones y las sanciones), pero hay elementos que son complementarios. La existencia de un sistema de certificación también confirma la buena fe de la empresa. En algunas jurisdicciones hay un número considerable de empresas certificadas. En Alemania, por ejemplo, más de 5.000 empresas están acreditadas como Operador Económico Autorizado.

56. El cumplimiento de las normas establecidas en esos distintos marcos específicos puede contribuir en cierto modo a reducir los riesgos en materia de cumplimiento de sanciones relacionados con una transacción, aunque la manera exacta en que se ha reducido el riesgo depende de cada sector y del tipo de medida.

57. Cabe señalar que la existencia o carencia de un sistema de certificación no mitiga algunos riesgos específicos relacionados con el cumplimiento. No obstante, los envíos de empresas que acreditan una cadena de suministro segura suelen entrañar menos riesgos que los de empresas no acreditadas, lo que por lo general acelera los trámites o, al menos, reduce la probabilidad de que las autoridades aduaneras retengan un contenedor para inspeccionarlo. La existencia o carencia de un sistema de certificación vinculado con el Marco SAFE también puede servir de base para la evaluación de los riesgos relativos a la transacción y al cliente.

#### **G. Consecuencias imprevistas y responsabilidades no cubiertas**

58. La aplicación de mecanismos encaminados a garantizar el cumplimiento de sanciones generalmente reduce los riesgos para los sectores marítimo y de transporte. Sin embargo, hay una serie de casos posibles en los que una excesiva tolerancia al riesgo puede tener consecuencias negativas o no deseadas.

59. Tal es el caso, por ejemplo, de los seguros de responsabilidad civil con respecto a terceros. En aras del interés de la sociedad en su conjunto, es preciso velar por que todos los buques que se encuentren activos tengan pólizas de seguros que cubran los costos derivados de un derrame de petróleo u otras grandes catástrofes. El mero hecho de denegar a los buques el acceso a pólizas de protección e indemnización puede no ser suficiente para mantener el buque en el puerto: en lugar de ello, el operador de un buque puede obtener una póliza con menor cobertura a través de plataformas nacionales o mediante proveedores menos escrupulosos. Esa “campaña a la baja” entraña el riesgo evidente de que el asegurador no pague cuando le corresponda o bien ofrezca cobertura insuficiente para compensar los daños causados por el buque.

## H. Mantenimiento de registros de auditoría y otros tipos de registros

60. Si bien corresponde a los Estados Miembros determinar la manera de aplicar las disposiciones de las resoluciones vinculantes de las Naciones Unidas que establecen sanciones, los Estados deberían respetar ciertas normas comunes en lo que respecta al mantenimiento de registros. En gran medida, los registros son los instrumentos que permiten investigar los posibles casos de incumplimiento. También permite que las empresas demuestren que cumplen las sanciones (o que al menos no las incumplen deliberadamente)<sup>P</sup>. Las empresas también pueden estar obligadas a proporcionar registros de auditoría y de las transacciones internacionales de que son responsables. Por lo tanto, deben garantizar que sus asociados empresariales sean conscientes del requisito de mantenimiento de registros, y es una buena práctica que se incluya en los acuerdos contractuales.

## V. Cumplimiento basado en los riesgos

61. Las empresas que operan en los sectores del transporte, la expedición de carga, los seguros y las operaciones portuarias deben poner en práctica medidas que respeten las leyes de aplicación de sanciones en las jurisdicciones pertinentes. Sin embargo, la realidad de las empresas de cada uno de estos sectores es más compleja, y suele darse el caso de que una empresa deba tener en cuenta no solo que sus propias actividades respeten las sanciones, sino que también respeten las actividades de sus clientes y socios comerciales. El cumplimiento de la jurisdicción en que esté operando una empresa, sus clientes y sus socios comerciales también es importante: las jurisdicciones que no aplican adecuadamente las sanciones crean un entorno propicio para el incumplimiento y, por lo tanto, entrañan un mayor riesgo para las empresas que operan en esas jurisdicciones y desde ellas.

62. Evidentemente, este es un aspecto complicado del cumplimiento de las sanciones, que a menudo plantea la siguiente pregunta: ¿cuánto es suficiente? No hay una única respuesta a este interrogante, pero la naturaleza de la propia pregunta sugiere que a menudo el cumplimiento de sanciones implica un componente de gestión del riesgo. Las empresas deben decidir cuántas actividades de diligencia debida emprender respecto a sus clientes y socios comerciales, qué requerir de sus socios y clientes en lo que respecta al cumplimiento de sanciones y qué medidas adoptar si no les satisfacen las respuestas que estos les ofrezcan.

63. Este sector también está en las mejores condiciones para comprender en qué punto de la cadena de suministro es más importante verificar el cumplimiento de las sanciones. En otras palabras: ¿cuál es el elemento de la cadena de suministro que puede realizar un mejor control de la naturaleza de un bien que se comercie, incluidos su punto de origen y su uso final? ¿Quién puede realizar el mejor examen de la propiedad o el control del bien que se ha de transportar?

64. Para que una empresa pueda cumplir las normas y mantenerse al corriente de los cambios de los regímenes de sanciones, reglamentos y requisitos, debe tener una estructura de cumplimiento adecuada. Las estructuras de cumplimiento se conocen bajo muchos nombres diferentes: estructuras de gestión del cumplimiento, programas de gestión del control de exportaciones o sistemas de cumplimiento de

---

<sup>P</sup> Varias jurisdicciones (como las de Australia y los Estados Unidos de América) consideran que las empresas son estrictamente responsables del incumplimiento de sanciones.

las normas comerciales internacionales. Las empresas, en función del sector en el que operen, su tamaño y su posible exposición a los riesgos, organizarán su estructura de cumplimiento de diferentes maneras. Por ejemplo:

a) Una sola estructura de cumplimiento que supervise todos los factores de cumplimiento pertinentes para un determinado sector e informe al respecto a la junta de administración;

b) Departamentos individuales encargados del cumplimiento, especializados en esferas determinadas y que presenten informes a los encargados de los diversos ámbitos funcionales de responsabilidad (en este ejemplo, la actividad de auditoría debe mantener su independencia con respecto al ámbito funcional);

c) Más recientemente, se tiende hacia el concepto de “cumplimiento virtual”, según el cual un empleado debidamente acreditado se encarga de las medidas generales de cumplimiento de la empresa, mientras que para las actividades que requieren conocimientos especializados se contrata a diversas compañías que ofrecen esos servicios.

65. Sea cual sea la estructura de cumplimiento que escoja una empresa como solución más eficiente y eficaz, hay una serie de esferas clave que deben gestionarse a fin de garantizar el éxito. Los distintos elementos de un sistema de gestión del cumplimiento son fundamentales para asegurar una estructura eficiente y optimizada. En términos generales, se considera que los siguientes elementos son fundamentales para establecer un programa de cumplimiento eficaz (véase el apéndice II): el compromiso de la administración; la organización de un sistema de cumplimiento; las políticas y los procedimientos; las actividades de comunicación y capacitación; los contratos y las licencias; la documentación y el mantenimiento de registros; la seguridad, incluidos, entre otros, el escrutinio de entidades restringidas, la verificación de antecedentes penales, la seguridad de las instalaciones y la seguridad de los vehículos; el seguimiento; la validación y mejora constantes; y la comunicación voluntaria de información.

66. Si bien un programa de cumplimiento suele servir para mitigar los riesgos de incumplir las sanciones, cabe señalar que a veces se dan situaciones de incumplimiento por inadvertencia. La empresa debería adoptar medidas para identificar ese tipo de incumplimiento, informar de ello a las autoridades, según proceda, y mejorar el procedimiento de cumplimiento para que no vuelva a darse otro caso.

## **VI. Conclusiones**

67. El sector del transporte proporciona servicios vitales para promover la prosperidad económica y, por extensión, la paz y la seguridad internacionales. Existe un riesgo real de que el sector pueda ser utilizado indebidamente para transportar productos sensibles por quienes contribuyen a la proliferación. Por ello, las Naciones Unidas han aprobado sanciones encaminadas a combatir el riesgo de que el sector pueda utilizarse para llevar a cabo actividades prohibidas por las resoluciones del Consejo de Seguridad.

68. Las sanciones requieren de los Estados la adopción y aplicación de medidas para prohibir que sus sectores empresariales participen en actividades sujetas a sanciones. En la práctica, esto significa que las empresas deben mantenerse

vigilantes para no llevar a cabo transacciones prohibidas ni realizar transacciones con entidades designadas.

69. A fin de garantizar que los riesgos vinculados al cumplimiento de sanciones se gestionen adecuadamente, las empresas deberían adoptar un enfoque sistemático respecto al cumplimiento. Esto incluye la capacitación del personal, la realización de actividades para conocer al cliente y al socio comercial, y el escrutinio de las entidades. Las empresas también deberían validar su cadena de suministro y exigir por contrato que sus socios comerciales tengan programas de cumplimiento adecuados.

70. El presente informe, y el simposio en el que se basa, son un primer paso en la elaboración de orientaciones sobre la aplicación de sanciones específicas para este sector. Habrá que trabajar más para garantizar que las sanciones puedan aplicarse de manera efectiva.

## Apéndice I

### Extractos de las resoluciones del Consejo de Seguridad

#### Resolución 1970 (2011) del Consejo de Seguridad relativa a Libia

11. *Exhorta* a todos los Estados, especialmente a los Estados vecinos de la Jamahiriya Árabe Libia, a que, de conformidad con sus autoridades nacionales y su legislación y con arreglo al derecho internacional, en particular el derecho del mar y los acuerdos pertinentes sobre aviación civil internacional, inspeccionen en su territorio, incluidos los puertos y aeropuertos, toda la carga procedente de la Jamahiriya Árabe Libia o con dirección a ese país, si el Estado en cuestión tiene información que ofrezca motivos fundados para creer que la carga contiene artículos cuyo suministro, venta, transferencia o exportación estén prohibidos (...);

#### Resolución 1718 (2006) del Consejo de Seguridad relativa a la no proliferación y la República Popular Democrática de Corea

8. *Decide* que:

(...)

f) Para asegurar el cumplimiento de los requisitos del presente párrafo, e impedir así el tráfico ilícito de armas nucleares, químicas o biológicas, sus sistemas vectores y material conexo, se inste a todos los Estados Miembros a adoptar, de conformidad con su legislación interna y las facultades que ésta les confiere y con arreglo al derecho internacional, medidas de cooperación, incluida la inspección de la carga que circule hacia o desde la República Popular Democrática de Corea, según sea necesario;

#### Resolución 2094 (2013) del Consejo de Seguridad relativa a la no proliferación y la República Popular Democrática de Corea

16. *Decide* que todos los Estados inspeccionarán toda la carga que se encuentre dentro de su territorio o en tránsito por él y cuyo origen o destino sea la República Popular Democrática de Corea, o que haya sido negociada o facilitada por la República Popular Democrática de Corea o sus nacionales, o por personas o entidades que actúen en su nombre, si el Estado en cuestión dispone de información fidedigna que ofrezca motivos razonables para creer que la carga contiene artículos cuyo suministro, venta, transferencia o exportación se prohíba en las resoluciones 1718 (2006), 1874 (2009) y 2087 (2013) o en la presente resolución, con el fin de asegurar la aplicación estricta de esas disposiciones;

#### Resolución 1929 (2010) del Consejo de Seguridad relativa a la no proliferación

14. *Exhorta* a todos los Estados a que, de conformidad con sus autoridades nacionales y su legislación y con arreglo al derecho internacional, en particular el derecho del mar y los acuerdos pertinentes sobre la aviación civil internacional, inspeccionen en su territorio, incluidos los puertos y aeropuertos, toda la carga procedente de la República Islámica del Irán o con dirección a ese país, si el Estado en cuestión tiene información que ofrezca motivos fundados para creer que la carga contiene artículos cuyo suministro, venta, transferencia o exportación estén prohibidos en virtud de (...) la resolución 1737 (2006), (...) la resolución 1747



(2007), (...) la resolución 1803 (2008) o (...) la presente resolución, con el fin de asegurar la aplicación estricta de esas disposiciones;

15. *Observa* que los Estados, de conformidad con el derecho internacional, en particular con el derecho del mar, pueden solicitar inspecciones de naves en alta mar con el consentimiento del Estado del pabellón, y exhorta a todos los Estados a cooperar en esas inspecciones si tienen información que ofrezca motivos razonables para creer que la carga de esas naves contiene artículos cuyo suministro, venta, transferencia o exportación se prohíba en los párrafos 3, 4 o 7 de la resolución 1737 (2006), el párrafo 5 de la resolución 1747 (2007), el párrafo 8 de la resolución 1803 (2008) o los párrafos 8 o 9 de la presente resolución, con el fin de asegurar la aplicación estricta de esas disposiciones;

(...)

21. *Exhorta* a todos los Estados a que, además de cumplir las obligaciones que les incumben de conformidad con las resoluciones 1737 (2006), 1747 (2007) y 1803 (2008) y la presente resolución, impidan la prestación de servicios financieros, incluidos servicios de seguros o reaseguros, o la transferencia a su territorio, a través de él o desde él, a sus nacionales o por ellos, a entidades organizadas con arreglo a sus leyes (incluidas las sucursales en el extranjero) o por ellas, o a personas o instituciones financieras que se encuentren en su territorio o por ellas, de activos financieros o de otro tipo o de recursos cuando dispongan de información que ofrezca motivos razonables para creer que esos servicios, activos o recursos podrían contribuir a actividades nucleares del Irán que sean estratégicas desde el punto de vista de la proliferación o al desarrollo de sistemas vectores de armas nucleares, incluso congelando todos los activos financieros o de otro tipo o los recursos relacionados con esos programas o actividades que se encuentren en su territorio en este momento o en el futuro o que estén sujetos a su jurisdicción en este momento o en el futuro, y realizando una vigilancia más estricta para impedir todas esas transacciones, de conformidad con su legislación interna y las facultades que esta les confiere;

#### **Resolución 2182 (2014) del Consejo de Seguridad relativa a Somalia**

15. *Autoriza* a los Estados Miembros, por un período de 12 meses a partir de la fecha de la presente resolución, a que, actuando a título nacional o mediante asociaciones navales multinacionales de carácter voluntario, como las “Fuerzas Marítimas Combinadas”, en cooperación con el Gobierno Federal de Somalia y previa notificación del Gobierno Federal de Somalia al Secretario General, que a su vez lo notificará a todos los Estados Miembros, a fin de asegurar la estricta aplicación del embargo de armas relativo a Somalia y la prohibición relativa al carbón vegetal, inspeccionen, sin demoras indebidas, en las aguas territoriales de Somalia y en alta mar frente a la costa de Somalia hasta el Mar Árabe y el Golfo Pérsico inclusive los buques con origen o destino en Somalia cuando tengan motivos razonables para creer lo siguiente:

a) Que transportan carbón vegetal desde Somalia en contravención de la prohibición relativa al carbón vegetal;

- b) Que transportan armas o equipo militar a Somalia, directa o indirectamente, en contravención del embargo de armas relativo a Somalia;
- c) Que transportan armas o equipo militar destinados a personas o entidades designadas por el Comité dimanante de las resoluciones del Consejo de Seguridad 751 (1992) y 1907 (2009).

## Apéndice II

### Elementos fundamentales de los programas de cumplimiento

En términos generales, se considera que los siguientes elementos son fundamentales para establecer un programa de cumplimiento eficaz:

a) El compromiso de la administración. Esto es crucial para cualquier programa de cumplimiento. Si los administradores de las categorías superiores de una organización no demuestran liderazgo en materia de cumplimiento, será prácticamente imposible que los requisitos y las normas se cumplan a su vez en todos los niveles de la fuerza de trabajo. Una declaración de compromiso por parte de la administración es un modo eficaz de subrayar la importancia del programa y el apoyo del personal directivo superior;

b) Organización de un sistema de cumplimiento. Se debe designar a funcionarios facultados para garantizar que las normas de cumplimiento necesarias formen parte intrínseca de la organización. Deberían comunicarse claramente las funciones y responsabilidades de esas personas, que además habrían de contar con suficientes recursos, incluidos recursos financieros, para velar por que la empresa siga cumpliendo las sanciones pertinentes y aplicando los sistemas de control;

c) Políticas y procedimientos. Es necesario crear políticas y procedimientos que pasen a formar parte intrínseca de las operaciones comerciales cotidianas, y que servirán también de base para la supervisión del cumplimiento;

d) Comunicación y capacitación. Estas esferas son fundamentales para el éxito de cualquier programa de cumplimiento. Por su propia naturaleza, las sanciones y los controles de las exportaciones se modifican o amplían periódicamente. Es importante contar con una plataforma eficiente de comunicación y capacitación para garantizar que el personal pertinente se mantenga al corriente de los requisitos;

e) Contratos y licencias. En los contratos con todos los asociados comerciales se debería exigir a los asociados que respetaran lo dispuesto en la legislación en materia de sanciones y control de las exportaciones, así como incluir el derecho a la validación o certificación de los programas de cumplimiento. Un programa de cumplimiento ineficaz puede tener grandes consecuencias para una empresa. Podría ser necesario contar con licencias para el transporte de ciertos productos básicos o para su transferencia a determinados países o individuos. Es preciso establecer un proceso para identificar las transacciones que requieran una licencia y por que esas operaciones se tramiten de acuerdo con los requisitos establecidos;

f) Documentación y mantenimiento de registros. Disponer de documentación exacta y completa es absolutamente fundamental para que una empresa pueda determinar las consecuencias de las sanciones y de los controles de las exportaciones. En el caso de los transitarios, gran parte de esa documentación la proporcionan sus socios comerciales y pasa a ser la base para seguir haciendo declaraciones. Los problemas con la documentación original a menudo aumentarán las complicaciones relativas al cumplimiento en el marco de la cadena de suministro. El mantenimiento de registros en todas sus formas es un elemento vital de cualquier programa de cumplimiento;

g) Seguridad. Esta esfera abarca una amplia gama de actividades, incluidas, entre otras, el escrutinio de entidades restringidas, la verificación de antecedentes penales, la seguridad de las instalaciones y la seguridad de los vehículos. Estos son solo algunos de los controles que deben formar parte de una estructura de cumplimiento;

h) Seguimiento. Las empresas pueden transportar, en nombre de sus clientes, artículos restringidos, sometidos a control o de doble uso. Es preciso disponer de un sistema de seguimiento de envíos para mantener el pleno control sobre ellos, velar por que no transiten a través de países que puedan plantear problemas secundarios de cumplimiento y detectar posibles casos de desvío;

i) Validación y mejora constantes. El cumplimiento es verdaderamente un viaje y no un destino. La naturaleza de las sanciones y los controles de exportaciones exige que, una vez que se ha establecido un sistema de gestión del cumplimiento, los procedimientos sean examinados (evaluados) regularmente a fin de velar por que se ejecuten correctamente y que reflejen los cambios y controles más recientes;

j) Comunicación voluntaria de información. Por más eficaz que sea un sistema de gestión del cumplimiento, siempre existirá la posibilidad de que alguien cometa un error, ya sea en el plano interno de la organización o en el plano externo, respecto a un envío transportado por la organización.

## Apéndice III

### Indicadores de alerta

En el ámbito de las sanciones, los indicadores de alerta son actos que podrían clasificarse como anormales y que sugieren la intención de cometer infracciones. Puede tratarse de indicadores muy sencillos o sutiles, tales como:

a) Cambio de la dirección de entrega. Un cambio en la dirección de entrega realizado en el último minuto o tras la partida de la carga puede revelar la intención de desviar los bienes. Esto tiene más posibilidades de suceder cuando el cambio implica la entrega en un país diferente. Se debería examinar con detalle cualquier cambio realizado en la dirección de entrega;

b) Entrega en direcciones anormales, como la entrega de bienes en direcciones incompatibles con el tipo de actividades con las que suelen relacionarse los productos enviados. Tal sería el caso del envío de equipo de comunicaciones a una panadería o una farmacia, o de envíos a escala industrial dirigidos a una dirección privada;

c) Hoteles. Cuando se designan como dirección de entrega, los hoteles pueden utilizarse como destinos para dejar una carga. Ofrecen condiciones de anonimato, lo que dificulta el seguimiento de las entregas con los receptores;

d) Expedidores de carga. El sector de las expediciones de carga a veces es objeto de uso indebido por organizaciones o individuos que tratan de incumplir sanciones o evadir controles. En ocasiones se utiliza a empresas de transporte, proveedores de servicios logísticos o transitarios como consignatarios o receptores de envíos. Una vez recibidos por un transitario, esos envíos se pueden dividir o registrar como transacciones individuales;

e) Zonas de libre comercio. Las zonas de libre comercio han simplificado los trámites y procedimientos de importación y exportación y se benefician de una presencia mínima de las autoridades reglamentarias, como las aduaneras. Además, estas zonas se utilizan habitualmente como almacenes e instalaciones de tránsito. Por estas razones, las zonas de libre comercio son un destino predilecto para el desvío de bienes hacia países y personas sujetos a sanciones;

f) Entrega de envíos en las instalaciones de transitarios. Este tipo de entregas puede tener el objetivo de dificultar la identificación del tipo de empresa del consignador o de ocultar información sobre el verdadero consignador. Siempre se debe solicitar la presentación de identificación oficial y obtener una fotocopia de ella;

g) Pagos en efectivo. El hecho de que un cargador solicite pagar en efectivo una operación de transporte de gran envergadura o coste podría considerarse inusual en estos tiempos en los que priman la facturación y las facilidades de crédito;

h) Fletes elevados. La intención de un cargador de cobrar fletes que no se corresponden con la naturaleza de los productos despachados constituye un indicador de alerta;

i) Pago de fletes por terceros;

- j) Productos que parecen ser incompatibles con la capacidad técnica del país de destino, como equipo para la fabricación de semiconductores enviado a un país que no tiene industria electrónica;
  - k) Tamaño de la transacción. El tamaño del envío parece ser incompatible con la escala de las actividades comerciales habituales del exportador o importador;
  - l) Documentos. Documentos modificados a mano y evaluaciones que no se ajustan a los productos que se despachan o al peso del envío;
  - m) Descripciones. Descripciones de los productos vagas o engañosas;
  - n) Agrupación de la carga. Cargas de agrupadores o mayoristas que ofrecen escasos datos sobre los envíos.
- \_\_\_\_\_