



## **INSTRUCCIONES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS SANCIONES CONTRA RUSIA CONTEMPLADAS EN EL REGLAMENTO (UE) 833/2014 DEL CONSEJO de 31 de julio de 2014 relativo a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania**

**Versión:** 25 de enero de 2023

**Dirigido a:** Autoridades Portuarias, Capitanías Marítimas, Administraciones de Aduanas Marítimas y Agentes Consignatarios.

El Reglamento (UE) N° 833/2014, relativo a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania, en su versión enmendada, contiene entre las nuevas sanciones económicas, la prohibición de dar acceso a los puertos de la UE a los buques registrados bajo pabellón de Rusia, incluso aquellos que hayan cambiado su pabellón o registro al pabellón o registro de cualquier otro Estado después del 24 de febrero de 2022. Igualmente, establece una serie de restricciones a la importación de mercancías concretas en el espacio aduanero de la UE.

Con la intención de facilitar un procedimiento lo más ágil y claro posible para la aplicación de este Reglamento, se han elaborado las presentes instrucciones, para su distribución a las Autoridades Portuarias, Capitanías Marítimas y Agentes Consignatarios. Siendo conscientes de las cuestiones que puedan surgir durante la aplicación de las mismas, estas instrucciones serán objeto de revisión periódica para su mejor implementación.

## 1. Buques sujetos a sanciones.

A partir del 17 de abril de 2022 inclusive, queda expresamente prohibida la entrada a puerto de todo buque de pabellón ruso que cumpla los siguientes requisitos:

- Cualquier buque ruso que disponga de al menos un certificado internacional de los Convenios SOLAS, MARPOL o LÍNEAS DE CARGA.
  - o Si bien en un principio se habían excluido los buques de pesca, el 9 de mayo se actualizó la página de consultas frecuentes de la Comisión ([Sanctions Russia | European Commission](#)) [Acces to EU Ports], determinando en sus interpretaciones Q2 y Q9, la afectación de estos buques, en la medida que dispongan de un certificado SOLAS, MARPOL o LÍNEAS DE CARGA expedido, lo cual implica igualmente la aplicabilidad, según el caso, a buques de menos de 500 GTs.
  
- Se incluyen igualmente:
  - o Aquellos que teniendo bandera rusa, hayan procedido al cambio de la misma a otro Estado después del 24 de febrero de 2022. Por parte de EMSA se ha procedido a identificar dichos buques y se ha facilitado el listado de los mismos a los Estados Miembros. Para una fácil identificación de estos, se ha programado una alerta en DUEPORT en función del número IMO de dichos buques.
  
  - o Buques y embarcaciones de recreo (incluido las embarcaciones de menos de 15 metros, usadas, comercialmente o no, con fines deportivos o recreativos). En relación con este tipo de buques cabe hacer hincapié sobre la interpretación de la Comisión Europea, publicada igualmente en su web de consultas frecuentes ([Sanctions Russia | European Commission](#)) [Acces to EU Ports], interpretación Q7. En este sentido es

importante reseñar que aquellas embarcaciones y buques de recreo, independientemente de su porte, que se encontrasen en puerto europeo, si abandonasen dicho puerto, no podrían ser autorizadas a entrar de nuevo.

- A partir del 8 de abril de 2023, queda prohibida la entrada a puertos españoles de buques que estén certificados por el Registro Naval Ruso (Russian Maritime Register of Shipping).

## **2. Situaciones particulares:**

Debe tenerse presente que la norma general es la prohibición de entrada a puerto de buques abanderados en Rusia o que hayan procedido al cambio de la bandera rusa con posterioridad al 24 de febrero de 2022, no obstante y siempre que esto no suponga una vulneración de la norma, con carácter adicional a las situaciones contempladas en el apartado 1 de este documento, existen una serie de exclusiones particulares en las que también está permitido el acceso de un buque de pabellón ruso o que hubiera tenido pabellón ruso a puerto, debiendo disponer de una autorización específica emitida por las autoridades competentes, que en el caso del sistema portuario español, sería la adjudicación de atraque.

Dichas situaciones serían las siguientes:

- Ver Reglamento 833/2014 en su versión enmendada (ver columna izda. “Consolidated versions” del siguiente link <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/833/oj>):
  - Artículo 3, sexies bis.5.
  - Artículo 3, sexies bis.5 bis.

### **3. Exclusiones**

No obstante, lo contemplado en el apartado 1 del art.3 sexies bis, han de tenerse en cuenta las siguientes exclusiones al mismo:

- Buques necesitados de asistencia que busquen lugar de refugio, en caso de escalas de emergencia por razones de seguridad marítima, o para salvar vidas en el mar.
- Cualquier buque que no entre dentro de lo contemplado en el apartado 1.
- Los buques y embarcaciones que con anterioridad al 17 de abril de 2022 ya se encontraran en puertos o instalaciones náuticas en España, con aplicación de lo que se ha comentado en el apartado 1.

### **4. Supuestos de transferencia de carga desde buques objeto de sanción a buques de otras banderas.**

Los supuestos de buques de bandera rusa que estén sujetos o no a exclusiones y que mediante el trasbordo de la carga a otro buque cuya bandera le permita ser admitido en un puerto de la UE, han de considerarse como una pretensión de eludir las sanciones. Ha de tenerse presente que el propósito de las sanciones es el de limitar la capacidad operativa de la flota rusa, por lo que cualquier trasbordo de carga, sea en aguas territoriales o internacionales, supondría un intento de elusión de las sanciones.

Ver la interpretación de la Comisión ([Sanctions Russia | European Commission](#)) [Acces to EU Ports], interpretación Q5.

## **5. Otras sanciones adicionales a la bandera del buque.**

Adicionalmente, es importante recordar que independientemente de la bandera del buque, la mercancía transportada por este y que proceda de Rusia, cuyo destino sea la importación en la UE, podría estar igualmente sometida a sanciones.

Por lo tanto, toda importación en la UE procedente de Rusia, deberá contrastarse con el Reglamento (UE) N° 833/2014, relativo a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania, en su versión enmendada, **por parte del importador**, para asegurarse que no está sujeta a sanciones y que efectivamente puede llevarse a cabo la importación de la misma.

## **6. Procedimiento para la gestión de las situaciones particulares recogidas en el apartado 2.**

- El naviero o agente consignatario de todo buque de pabellón ruso que pueda encontrarse sujeto al apartado 2 de estas instrucciones, deberá presentar ante la Autoridad Portuaria correspondiente y a ser posible antes de la solicitud de escala, la declaración responsable recogida en el Anexo I.
- Igualmente, presentará la documentación acreditativa de la necesidad del empleo del buque concreto de pabellón ruso y no otro de distinta bandera (Contrato de fletamento, especificidad el buque según que cargas, etc..).
- En el supuesto de albergarse dudas en materia aduanera sobre la sujeción de la carga a las sanciones o no, los Agentes, la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima podrán consultar al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales a los siguientes correos:
  - [clara.retamar@correo.aeat.es](mailto:clara.retamar@correo.aeat.es)
  - [pablojavier.gonzalez@correo.aeat.es](mailto:pablojavier.gonzalez@correo.aeat.es)

- Puertos del Estado comunicará semanalmente las escalas de buques de pabellón ruso autorizadas para su comunicación a los demás Estados Miembro y a la Comisión.

## **7. Procedimiento para la gestión de las escalas de buques no abanderados en Rusia que transporten mercancía cargada en Rusia.**

Cuando la mercancía transportada pueda estar afectada por las sanciones, corresponde a las Administraciones de Aduanas e Impuestos Especiales autorizar su descarga (depósito temporal) o decidir su vinculación a un régimen aduanero.

La decisión sobre la vinculación de la mercancía a un régimen aduanero (generalmente, despacho a libre a práctica o vinculación a depósito aduanero) se puede adelantar si el interesado presenta la declaración aduanera y toda la documentación necesaria para el despacho antes de la llegada de la mercancía (hasta 30 días antes de la llegada de las mercancías conforme a lo previsto en el art. 171 del Código Aduanero de la Unión), lo que agiliza las tramitaciones considerando la complejidad que a veces conllevan estas operaciones. En estos supuestos, la Aduana informará al operador sobre la conformidad con el despacho.

A falta de dicha pre-declaración, la aduana no puede manifestarse sobre la autorización de descarga o levante hasta que se presente la declaración y se adjunte toda la documentación necesaria lo que puede acarrear retrasos en el despacho. Por tanto, se recomienda a los operadores que presenten las declaraciones aduaneras con antelación.

Si bien, como se ha indicado, corresponde a la aduana autorizar la descarga o levante de las mercancías, para evitar la entrada a puerto de buques que no vayan a poder descargar, especialmente, en el caso de graneles donde toda la mercancía pueda estar afectada por las sanciones, la Autoridad Portuaria consultará con la Aduana Local para que ésta informe sobre el estado de la pre-declaración.

En estos supuestos, el naviero, el agente consignatario del buque o la carga, o el representante aduanero deberán informar a la Autoridad Portuaria del número de la pre-declaración presentada (MRN) y de la conformidad dada por la Aduana.

En todo caso la admisión del buque en los espacios marítimos españoles por parte de la Capitanía Marítima o la asignación de atraque por parte de la Autoridad Portuaria (autorización de entrada a puerto), nunca supone aprobar la importación de la mercancía, ni ninguna otra operación con la misma, por lo que la entrada a puerto es siempre a riesgo y ventura de los solicitantes de la escala y atraque.

#### **8. Información adicional:**

Se dispone de una página web llamada EU sanctions map (<https://sanctionsmap.eu/#/main>), que es muy útil para encontrar las últimas versiones consolidadas de los Reglamentos aprobados.

## ANEXO I.

MODELO DE DECLARACION RESPONSABLE DEL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE ENTRADA A PUERTO EN FUNCIÓN DEL ARTÍCULO 3 SEXIES BIS, APARTADO 5 DEL REGLAMENTO (UE) 833/2014, relativo a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania.

La empresa ....., en calidad de Agente del buque ..... con número IMO .....

Declaro responsablemente que, de acuerdo con la información que obra en mi poder respecto de la carga que transporta el citado buque, ésta es una de las contempladas en el artículo 3 sexies bis, apartado 5 del Reglamento (UE) no 833/2014 relativo a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania, y en concreto se encontraría dentro del epígrafe (marcar lo que corresponda), de dicho apartado:

- a) ....
- b) ....
- c) ....
- d) ....
- e) ....

Lo que se hace constar a efectos de la autorización de entrada del buque al puerto de ....., en la fecha de .....

Se acompaña la documentación acreditativa de la carga a los efectos oportunos.

Firmado. En ....., el día .....de .....de .....