Transbordos de buque a buque, flotas en la sombra y riesgo marítimo

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Los fondeaderos como mercado

Singapur es el mayor puerto de suministro de combustible a buques (bunkering) del mundo y uno de los principales centros de almacenamiento y mezcla de petróleo, como describen los capítulos G.II y G.III. Parte de esta actividad se desarrolla fuera de los límites del puerto, donde los petroleros trasladan carga de un buque a otro. Los transbordos de buque a buque (ship-to-ship transfers) son una técnica legítima y consolidada desde hace tiempo. Permiten a los operadores fraccionar cargamentos, combinar cargas y utilizar grandes petroleros para las travesías largas y otros más pequeños para la entrega. Suelen realizarse en mar abierto o en el límite exterior del puerto, conforme a orientaciones de seguridad emitidas por los sectores naviero y petrolero.[1]

La misma técnica sirve para eludir sanciones. Un cargamento de petróleo ruso, iraní o venezolano puede trasladarse en el mar a otro petrolero, a veces varias veces, mezclarse con petróleo de otro origen y entregarse con documentos que ocultan su

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

procedencia. Las ventas declaradas de crudo de Malasia a China ilustran la magnitud de este reetiquetado en la región. A comienzos de 2023 alcanzaron alrededor de 1,5 millones de barriles diarios, pese a que Malasia solo produce unos 400 000 barriles diarios.[2] La diferencia suele atribuirse a petróleo iraní y venezolano reetiquetado tras su transbordo en el mar.

Corea del Norte y los transbordos en el mar

Corea del Norte convirtió los transbordos de buque a buque en materia de las sanciones del Consejo de Seguridad. Después de que las Resoluciones 2375 y 2397 limitaran sus importaciones de petróleo, el país recurrió a transbordos en el mar para obtener productos refinados por encima del límite y para vender carbón. Como se ha señalado, la Resolución 2397 permitió a los Estados miembros incautar e inmovilizar en sus aguas territoriales los buques que suministraran ilícitamente petróleo. En varios de estos casos aparecieron empresas singapurenses. El más conocido es el proceso penal seguido en los Estados Unidos contra un nacional singapurense acusado de utilizar el petrolero *Courageous* para entregar petróleo a buques norcoreanos mediante transbordos de buque a buque.[3]

La flota en la sombra rusa y el precio máximo

El precio máximo (price cap) del petróleo ruso dio al problema una nueva dimensión. El Grupo de los Siete, la Unión Europea y sus socios fijaron el precio máximo del crudo ruso transportado por mar en 60 dólares estadounidenses por barril a partir del 5 de diciembre de 2022 y añadieron precios máximos para los productos refinados en febrero de 2023. El transporte marítimo, el seguro y la financiación occidentales solo pueden prestar servicios a este comercio si el petróleo se vende al precio máximo o por debajo de él.[4] La Unión Europea y el Reino Unido rebajaron después el precio máximo del crudo a 47,60 dólares estadounidenses por barril a partir de septiembre de 2025 y, en virtud de un mecanismo automático que lo mantiene un 15 % por debajo del precio medio de mercado, a 44,10 dólares estadounidenses a partir del 1 de febrero de 2026.[5] El precio máximo creó un incentivo para que Rusia y sus compradores trasladaran el comercio a buques fuera

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

del alcance de los proveedores de servicios occidentales. Esta flota de petroleros antiguos, a menudo con una titularidad opaca, pabellones de conveniencia y seguros de valor incierto, se conoce como flota en la sombra o flota oscura (shadow fleet, dark fleet).

Su crecimiento fue rápido. Las estimaciones la cifraban en más de 600 buques a finales de 2022, de los cuales 400 eran petroleros de crudo, y en entre 1100 y 1400 buques en diciembre de 2023. Un catálogo del Gobierno ucraniano recogía 1337 buques en febrero de 2026.[6] En diciembre de 2023, la Organización Marítima Internacional acordó describir la flota en la sombra como el conjunto de buques dedicados a operaciones ilegales con el fin de eludir sanciones. Los operadores emplean técnicas bien conocidas: apagan el sistema de identificación automática, emiten posiciones falsas, trasladan la carga en el mar y cambian de nombre, de pabellón e incluso de número de identificación.[7]

Las autoridades occidentales han respondido con la designación de buques concretos. El 10 de enero de 2025, los Estados Unidos designaron 183 buques en una sola actuación, como se ha señalado. El Reino Unido sancionó a 135 petroleros en julio de 2025.[8] La designación de un buque tiene consecuencias inmediatas en Singapur. Los bancos se niegan a financiar sus cargamentos, las terminales se niegan a operarlo, los proveedores de combustible se resisten a abastecerlo y los agentes marítimos ponen en riesgo su propio acceso al dólar si actúan por su cuenta.

El control por el Estado rector del puerto y los accidentes

La flota en la sombra plantea un riesgo para la seguridad además de un riesgo jurídico. Singapur, por cuyas aguas discurre uno de los tráficos marítimos más densos del mundo, ha recurrido al control por el Estado rector del puerto (port state control) para hacerle frente. En los cinco primeros meses de 2023, Singapur inmovilizó 33 petroleros y quimiqueros que no superaron la inspección, más que en toda la década hasta 2019. En 2022 había inmovilizado 28 petroleros, la mayoría en el segundo semestre, y solo en abril de 2023 inmovilizó nueve.[9] Las cifras coinciden con la expansión de la flota de petroleros antiguos que transportaban petróleo ruso sin seguro occidental.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

El peligro se hizo visible el 19 de julio de 2024, cuando el petrolero de pabellón singapurense *Hafnia Nile* colisionó con el petrolero *Ceres I*, de pabellón de Santo Tomé y Príncipe, cerca de Pedra Branca, en la entrada oriental del estrecho de Singapur. Se declararon incendios en ambos buques, tras lo cual se rescató a 36 tripulantes.[10] El accidente ilustró lo que significa para un Estado ribereño la falta de un seguro fiable. Cuando un petrolero sin una cobertura efectiva de protección e indemnización causa un vertido o una colisión, los costes del rescate, el salvamento y la limpieza pueden recaer en el Estado y en las víctimas. Para Singapur, el riesgo marítimo de la elusión de sanciones es, por tanto, una cuestión de seguridad pública tanto como de cumplimiento normativo.

Los límites de un Estado ribereño

Las facultades de Singapur sobre la flota en la sombra están limitadas por el Derecho del mar. Los buques gozan del derecho de paso en tránsito por el estrecho de Singapur y el estrecho de Malaca, que son estrechos utilizados para la navegación internacional. Los transbordos fuera del mar territorial de Singapur quedan sometidos a la jurisdicción de otros Estados ribereños o de ninguno.[11] Singapur puede controlar lo que ocurre en su puerto y en sus aguas territoriales. Puede inspeccionar e inmovilizar los buques inseguros que hacen escala allí, negar servicios a los buques designados y perseguir penalmente a sus propios residentes. No puede vigilar el alta mar más allá de sus límites. La defensa práctica recae, por tanto, en el sector privado, cuyos bancos, aseguradoras, operadores de terminales y proveedores de combustible deciden a qué buques prestan servicio. La lista de comprobación al final de este capítulo recoge las preguntas que deberían plantearse.

Notas

1. Wikipedia, «Ship-to-ship cargo transfer» (consultado en noviembre de 2026): los transbordos se realizan «at open sea or at OPL (outer port limit)»; las operaciones siguen las directrices del Oil Companies International Marine Forum y de la International Chamber of Shipping; las normas de la OMI exigen un manual de operaciones STS aprobado y la conservación de registros

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

durante tres años conforme a la resolución MEPC.186(59), de 17 de julio de 2009. ↩

2. Wikipedia, «Russian oil price cap» (consultado en noviembre de 2026), sección sobre enero–marzo de 2023: Malasia declaró haber elevado sus ventas de crudo a China a «1.5m b/d even though Malaysia only produces 400,000 b/d», con cita de CNBC. ↩
3. US Department of Justice, 2021: acusación contra el nacional singapurense Kwek Kee Seng y demanda civil de decomiso contra el petrolero M/T *Courageous* por entregas de petróleo a buques norcoreanos mediante transbordos de buque a buque. ↩
4. Wikipedia, «Russian oil price cap» (consultado en noviembre de 2026): precio máximo de 60 dólares por barril vigente desde el 5 de diciembre de 2022; precio máximo para los productos refinados previsto a partir del 5 de febrero de 2023; las personas estadounidenses solo pueden prestar servicios si el precio es igual o inferior al máximo; la orientación revisada de la OFAC de 20 de diciembre de 2023 exige certificaciones cada vez que se carga o recoge petróleo ruso. ↩
5. Reglamento (UE) 2025/1494 del Consejo, de 18 de julio de 2025 (decimoctavo paquete), art. 3 quindecies: precio máximo dinámico equivalente al precio medio de mercado menos un 15 %, revisado cada seis meses; precio máximo de 47,60 dólares estadounidenses a partir del 3 de septiembre de 2025 y de 44,10 dólares estadounidenses a partir del 1 de febrero de 2026. Las cifras del Reino Unido las confirma la Office of Financial Sanctions Implementation, *UK Maritime Services Ban and Oil Price Cap: Industry Guidance*, gov.uk (actualizada en enero de 2026): precio máximo del crudo de 47,60 dólares estadounidenses, que baja a 44,10 dólares estadounidenses a las 23:01 GMT del 31 de enero de 2026. ↩
6. Wikipedia, «Russian shadow fleet» (consultado en noviembre de 2026): «over 600 ships in the Russian shadow fleet, 400 of which were crude oil tankers» a finales de 2022; «the fleet consisted of 1,100–1,400 ships» en diciembre de

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

2023; el catálogo del Gobierno ucraniano recoge «1337 ships» en febrero de 2026. ↩

7. Wikipedia, «Russian shadow fleet» (consultado en noviembre de 2026): las tácticas incluyen «disabling transponders», «transmitting false data», «ship-to-ship transshipment» y el cambio de los números de identificación OMI; estas prácticas «increase the risk of collisions and spillages»; Wikipedia, «Russian shadow fleet» (consultado en noviembre de 2026): en diciembre de 2023, la OMI «agreed on a precise definition» de los buques en la sombra como «ships that are engaged in illegal operations for the purposes of circumventing sanctions». ↩
8. Wikipedia, «Russian shadow fleet» (consultado en noviembre de 2026): el 10 de enero de 2025, el Tesoro estadounidense añadió «about 180 vessels» a su lista; en julio de 2025, el Reino Unido impuso sanciones a «135 oil tankers»; Australia sancionó a 60 buques en junio de 2025. ↩
9. Oilprice.com, «Singapore Detains Record Number Of Oil Tankers As Shadow Fleet Expands», 31 de mayo de 2023, con cita de datos del Tokyo MOU publicados por Bloomberg: 33 petroleros inmovilizados en lo que iba de 2023, más que en toda la década hasta 2019; 28 en 2022, la mayoría en el segundo semestre; nueve en abril de 2023, la cifra más alta desde al menos 2010. ↩
10. Wikipedia, «2024 in Singapore» (consultado en noviembre de 2026), entrada del 19 de julio de 2024: incendios tras una colisión cerca de Pedra Branca entre el «São Tomé and Príncipe-flagged tanker *Ceres I*» y el petrolero de pabellón singapurense *Hafnia Nile*; «Thirty-six people are rescued». ↩
11. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, parte III, sección 2 (paso en tránsito), artículos 37–44, un.org: art. 37 (ámbito de aplicación), art. 38 (derecho de paso en tránsito), art. 42 (leyes y reglamentos de los Estados ribereños de estrechos relativos al paso en tránsito) y art. 44 (obligaciones de los Estados ribereños de estrechos). ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com