



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 4 del orden del día	IOPC/OCT22/4/4/2	
Fecha	4 de octubre de 2022	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A27	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC79	
Asamblea del Fondo Complementario	SA19	

LOS POSIBLES EFECTOS DE LAS SANCIONES EN EL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN

CONSECUENCIAS DEL RÉGIMEN DE SANCIONES SOBRE LOS HIDROCARBUROS PERSISTENTES DE ORIGEN RUSO TRANSPORTADOS POR MAR

Documento presentado por el International Group of P&I Clubs

Resumen:	Este documento de información tiene por objeto describir los efectos de las sanciones económicas impuestas al comercio de los hidrocarburos persistentes de origen ruso, de sus efectos en el transporte de esos hidrocarburos y de las medidas restrictivas impuestas a los servicios financieros. La intención de este documento radica en suministrar dicha información exclusivamente por lo que atañe al funcionamiento del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y del Convenio del Fondo de 1992. También informa de las sanciones económicas impuestas a Rusia que han introducido los Estados Miembros de la Unión Europea, el Reino Unido y los Estados Unidos, entre otras partes.
Medidas que se han de adoptar:	<u>Asamblea del Fondo de 1992</u> Tomar nota de la información.

1 Introducción

1.1 Sexto paquete de sanciones del Consejo de la Unión Europea

1.1.1 En junio de 2022 el Consejo de la Unión Europea (UE) adoptó un sexto paquete de sanciones que, entre otras cosas, prohíbe la compra, la importación o la transferencia de petróleo crudo y de ciertos productos del petróleo de Rusia a la UE. En resumen, el artículo 3 *quindecies* del Reglamento (UE) N.º 833/2014 del Consejo, enmendado, dispone lo siguiente:

"1. Queda prohibido prestar, directa o indirectamente, asistencia técnica, servicios de intermediación, financiación o asistencia financiera en relación con el transporte a terceros países, incluso mediante transbordo entre buques, de petróleo crudo o productos petrolíferos enumerados en el anexo XXV originarios de Rusia o exportados desde Rusia.

2. La prohibición establecida en el apartado 1 no se aplicará a:

a) la ejecución, hasta el 5 de diciembre de 2022, de contratos celebrados antes del 4 de junio de 2022 o de contratos accesorios necesarios para la ejecución de tales contratos, o

- b) el transporte de petróleo crudo o productos petrolíferos enumerados en el anexo XXV cuando dichas mercancías sean originarias de un tercer país y únicamente hayan sido cargadas en Rusia, hayan salido de Rusia o hayan transitado por Rusia, siempre que tanto el origen como el propietario de estas mercancías no sean rusos."

- 1.1.2 Los Estados Miembros de la UE serán responsables de hacer cumplir el Reglamento en sus respectivos territorios. La Comisión Europea aplicará el Reglamento en los Estados Miembros. El Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ha introducido restricciones similares a través del Reglamento de Rusia (Sanciones) (Salida de la UE) de 2019, enmendado.
- 1.1.3 Dado que el International Group of Protection & Indemnity (P&I) Clubs (los clubes) está sujeto a supervisión regulatoria y normas de cumplimiento en las jurisdicciones de la Unión Europea, Japón, el Reino Unido y los Estados Unidos de América, no tendrá la facultad de proporcionar cobertura para viajes que estén prohibidos por ley. Los clubes dependen de acuerdos para compartir reclamaciones, una "reserva", para reclamaciones en un rango de USD 10 millones hasta USD 100 millones, y, a partir de este límite, de un programa de reaseguramiento que depende en gran parte de la participación de reaseguradores radicados, regulados e incorporados en diversas jurisdicciones, incluida la Unión Europea, los Estados Unidos y el Reino Unido. Por tanto, los clubes y la mayoría de sus reaseguradores no pueden suministrar servicios de seguro y reaseguro si tal suministro está prohibido por ley y pese a las disposiciones de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- 1.1.4 Si les está prohibido a los clubes proporcionar cobertura no podrán responder a, por ejemplo, una reclamación relacionada con el Convenio de Responsabilidad Civil (CRC) de 1969 o 1992 originada en una o más de las jurisdicciones cubiertas por el CRC. Estas restricciones al transporte de hidrocarburos persistentes de origen ruso claramente afectan al funcionamiento del CRC de 1992 y a las disposiciones del artículo VII relativas al seguro.

2 Efectos de las medidas de la UE y el Reino Unido en el Convenio de Responsabilidad Civil y en los Convenios de los FIDAC

2.1 Efectos en los propietarios de buques

Después del 5 de diciembre de 2022, la prohibición sobre el transporte de hidrocarburos persistentes rusos impedirá que los propietarios de buques incorporados, radicados o regulados en el Reino Unido y la Unión Europea puedan cargar y transportar esos hidrocarburos, lo cual queda prohibido en virtud del Reglamento o Reglamentos, desde cualquier puerto de salida a cualquier puerto de descarga, ya sea dentro o fuera del Reino Unido/UE. Se prohibirá a los propietarios de buques que no estén incorporados, radicados o regulados en la Unión Europea o el Reino Unido que transporten tales cargas a destinos en el Reino Unido/UE, pero no se les prohibirá que transporten cargas a destinos que no sean de la Unión Europea. La gran mayoría de estos propietarios de buques de países que no pertenecen a la Unión Europea, en la actualidad, obtienen su cobertura P&I de clubes miembros del International Group.

Efectos en los aseguradores

- 2.2 Las prohibiciones relacionadas con el seguro impedirán a los aseguradores y reaseguradores incorporados, radicados o regulados en la Unión Europea suministrar cobertura de seguro y reaseguro a partir del 5 de diciembre de 2022 a los buques que transporten hidrocarburos persistentes de origen ruso, con independencia de que los hidrocarburos sean para entrega dentro o fuera de la UE. Sin embargo, estas prohibiciones no impedirán que los aseguradores y reaseguradores no regulados en la UE suministren cobertura a propietarios de buques

no incorporados, radicados o regulados en la UE que transporten cargas a destinos fuera de la Unión Europea. Los acuerdos de seguro P&I que los propietarios de buques concierten con clubes P&I que no pertenezcan al International Group no se extenderán para incluir la indemnización adicional voluntaria facilitada por los propietarios de buques que son miembros del International Group, de conformidad con las disposiciones del Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017) y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque (TOPIA) 2006 (enmendado en 2017) (véase el documento 92FUND/A/ES.10/13).

2.3 El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y las tarjetas azules

- 2.3.1 El artículo VII del CRC de 1992 dispone que los buques que transporten más de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes a granel como carga deberán mantener un seguro u otra garantía financiera. Estos buques deberán llevar un certificado expedido por un Estado que demuestre que cumplen con este requisito. En el caso de un club P&I del International Group, el asegurador del buque o el proveedor de la garantía financiera expedirá una tarjeta denominada "tarjeta azul" que seguidamente se utilizará para obtener un certificado del Estado de abanderamiento del buque u otro Estado Parte en el CRC de 1992 si el buque no está registrado en un Estado Parte. La tarjeta azul además obliga al asegurador a seguir asumiendo la responsabilidad financiera durante tres meses después de que se comunique al Estado de abanderamiento la cancelación de la cobertura (a menos que el periodo de tres meses se reduzca por las razones que se indican en el artículo VII). Una de las consecuencias de la ley sobre sanciones del Reino Unido/UE es que le será prohibido a un club P&I del International Group suministrar cobertura o admitir reclamaciones por daños por contaminación que sean resultado de un viaje que se considere que viola la ley sobre sanciones aplicable. Por tanto, esta ley tendrá un efecto directo en la aplicación del artículo VII 5) y en la provisión sobre acciones legales directas del artículo VII 8) del CRC de 1992.
- 2.3.2 En principio, podría darse un efecto económico considerable en los Estados Miembros del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario como resultado de las últimas sanciones del Reino Unido/UE impuestas a la compra y transporte de hidrocarburos persistentes rusos.

3 Medidas que se han de adoptar

Asamblea del Fondo de 1992

Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a tomar nota de la información que figura en este documento.
