

# Las sanciones, el bloqueo económico a RUSIA y su impacto en el sector asegurador y reasegurador

*Desde la invasión a Ucrania el 24 de febrero de 2022, la comunidad internacional ha sido testigo del alcance y severidad de las sanciones impuestas a RUSIA, y de cómo su economía, a pesar de la dureza de las sanciones, ha resistido a parte del bloqueo económico.*



*Laura González*

*Dirección Asesoría Jurídica - MAPFRE GLOBAL RISKS*

Ha sido necesario que la Unión Europea aprobara hasta diez paquetes de sanciones, y que otras tantas medidas restrictivas fuesen aprobadas por EE.UU. y otros países como Reino Unido, Australia o Canadá para frenar el acceso de Rusia a recursos claves. Por ello, todas **las sanciones impuestas**, con metas y objetivos diferentes, bien sean selectivas o individuales, financieras o comerciales, **se dirigen a varios sectores de la economía rusa y a personas y empresas que apoyan la guerra de agresión a Ucrania.**

En lo que se refiere a las **medidas comerciales**, las restricciones o prohibiciones a la exportación e importación **se han dirigido contra sectores clave como la energía, el sector aeronáutico o el del transporte.** Y, de entre todos ellos, **probablemente, el sector energético es el que ha sufrido mayor impacto para limitar la venta de petróleo y otros combustibles fósiles a Europa.** Y probablemente, también en este ámbito, la industria aseguradora, es quien mayores adaptaciones ha tenido que hacer para poder acompañar a las empresas en la prestación de sus servicios.

Estos, son a mi juicio, los principales factores que han apoyado el bloqueo económico con mayor impacto en el sector asegurador y reasegurador:

## **I. LA GUERRA DE LA ENERGÍA EN EUROPA**

Antes de la invasión, la Unión Europea llevaba tiempo concentrando sus esfuerzos en la búsqueda de su **“autonomía estratégica”** para poder tomar decisiones, en determinados ámbitos, sin necesidad de contar con la aprobación o dependencia de terceros Estados.

En el ámbito de la energía y el cambio climático, la Unión Europea perseguía llevar a cabo su agenda de transición energética, de manera que pudiera liberarse de las vulnerabilidades y riesgos geopolíticos asociados a la dependencia en combustibles fósiles. La descarbonización pretendía

contribuir a la lucha contra el calentamiento global y, también, iniciar el camino hacia un entorno con menos dependencia energética de terceros países. Sin embargo, en la práctica, lo que ocurría era que **la dependencia energética de Rusia y otras regiones del mundo seguía siendo elevadísima y la transición energética hacia tecnologías verdes avanzaba mucho más lenta de lo que se deseaba.**

Después de la invasión, y sin resolver el tema de la dependencia energética en Europa, **la energía se ha convertido en una poderosa arma de guerra utilizada como elemento de presión entre Rusia y Occidente:** por Rusia, para paralizar la industria europea. Y, por Europa, para asestar un duro golpe a la economía rusa. Pero en Europa, aun siendo conscientes de que la importación de petróleo y gas debía restringirse, **se temía el efecto boomerang que pudiera generar la prohibición, si con ello se generaban mayores perjuicios a los Estados miembros con escasez de recursos energéticos.**

De hecho, durante algún tiempo y **hasta el sexto paquete de sanciones aprobado el 4 de junio de 2022, era posible justificar la compra de petróleo ruso, si era “estrictamente necesaria” en algún Estado miembro** -así rezaba el artículo 5aa del Reglamento 2022/428 del Consejo, de 15 de marzo de 2022- porque de este modo se mantenía la puerta de entrada a la compra de petróleo de países como Hungría, Eslovaquia o la República Checa con menores recursos energéticos.

Las exportaciones de Rusia continuaron y sus ingresos por la energía se dispararon después de la invasión hasta los 168.000 millones de dólares, lo que supuso un superávit para Rusia de 227.000 millones de dólares. **Inevitablemente, la prohibición a la importación no era suficiente y la Unión Europea debía avanzar, entre otros aspectos, hacia la prohibición de la prestación de servicios aseguradores y financieros para el transporte de petróleo ruso.**



Se apuntó hacia el sector marítimo como pieza clave. En primer lugar, porque como es sabido, la mayor parte de las exportaciones de petróleo ruso se transportan en buques cisterna y más de la mitad del tonelaje bajo pabellón está inscrito en países como Malta y Grecia, quienes no veían con buenos ojos las restricciones. Además, estos países y otros de Europa Central y Oriental, entendían que una prohibición efectiva en todos los ámbitos pasaba por implicar a Estados Unidos y Reino Unido para que pudieran ejercer su influencia sobre otras naciones en el mundo.

Y en segundo lugar, porque dada la importancia del mercado de seguros del Lloyd's, era necesario que Reino Unido aceptara una acción y prohibición coordinada de los servicios aseguradores y financieros marítimos, dando con ello seguridad a los principales clubes de P&I y al resto del sector.

Es entonces, el **4 de junio de 2022**, cuando el **Consejo de Europa aprobó el sexto paquete de sanciones que**

**prohibió la prestación de servicios aseguradores y financieros y servicios de distribución de seguros, junto con la prohibición de compra, importación o transferencia de petróleo crudo por vía marítima, que se hizo efectiva el 5 de diciembre de 2022.**

Sólo se aprobaron una serie de exenciones para proteger la seguridad energética mundial. Se permitió, por un lado, la compra de petróleo ruso suministrado por oleoducto a aquellos Estados miembros de la Unión Europea que, por su situación geográfica, carecían de alternativas viables, como es el caso de Bulgaria y Croacia. Y, por otro, se permitió la compra para el suministro de petróleo y productos petrolíferos a países fuera de la Unión Europea.

Finalmente, **la eficacia del embargo quedó demostrada.** Las restricciones cubrieron, a finales de 2022, casi el 90% de las importaciones rusas de petróleo en Europa, reduciendo los beneficios comerciales de Rusia.

## **II. EL TOPE AL PRECIO DEL PETRÓLEO: EL OIL PRICE CAP**

Además del acceso a los combustibles fósiles, otros factores debían ser abordados: el precio del petróleo y la inflación.

**El 2 de septiembre de 2022, los países del G7 realizaron una declaración conjunta por la que se limitaba el precio del petróleo con origen Rusia con la finalidad de paliar la inflación y mantener el precio de la energía.**

Al margen de lo que ocurría en Europa, para países como China, India o Turquía -que nunca condenaron la invasión- Rusia podía continuar satisfaciendo su demanda de crudo y otras materias primas a precios más que competitivos. E incluso Arabia Saudí, socio estratégico de EE.UU. en Oriente Medio, se mostró a favor de colaborar con Moscú en todo momento.

De ahí que se barajara la posibilidad de imponer un arancel al petróleo ruso e impedir con ello que su elevado precio



incrementara la inflación. Un arancel alto sobre las exportaciones de Gazprom hacía suponer una disminución significativa de los ingresos de Rusia y no impondría ninguna carga económica a la Unión Europea, sino todo lo contrario.

Con el consenso de los países del G7 se estableció un tope al precio del petróleo crudo transportado por vía marítima, que está en permanente revisión para reflejar la evolución del mercado y los cambios técnicos.

Lo cierto es que **esta medida está afectando** y mucho **a las empresas del sector, a las entidades aseguradoras, reaseguradoras, y brókers**. Los procesos de due diligence en la suscripción se han complicado y ha sido necesario realizar **adaptaciones para agilizar los procesos y poder conocer toda la información relacionada con el aseguramiento del transporte que se solicita**.

Actualmente, es necesario conocer la mercancía a transportar, verificar si se incluye dentro de la codificación permitida, el precio de venta del producto para advenir que está por debajo del tope permitido, el puerto de origen, el de destino, el comprador, el último vendedor, la bandera del embarque, etc., entre otra información, con la finalidad de acreditar, en primer lugar, que la mercancía a transportar está permitida, y en segundo lugar, que no intervienen en la transacción comercial, personas ni entidades sancionadas, o personas o entidades controladas o que sean propiedad, en más de un 50%, de otras personas sancionadas.

Según el Reglamento de la Unión Europea 269/2014, ninguna aseguradora o reaseguradora europea podrá proporcionar ningún beneficio, directo o indirecto, a personas sancionadas, y, en este sentido, posibilitar el aseguramiento o reaseguramiento de una transacción mercantil por un (re)asegurador europeo, podría suponer un beneficio directo a la empresa o persona sancionada. Por ello, es tal la **diligencia y rigor** que se requiere en la **realización de las**



**due diligence que no se discute ni cuestiona que la información que se solicita es importante si es requerida, porque de ese modo se podrá realizar el “test de propiedad” o “de control” adecuado sobre la mercancía.**

Y por ello, y precisamente, **para otorgar mayor seguridad a todos los operadores, empresas y/o reaseguradores, surgieron distintas iniciativas** con apoyo en las cláusulas del Lloyd’s Market Association, como la LMA 5604 y 5605 que incorporan una **attestation**. Dicha attestation o declaración jurada no siendo una solución perfecta, sí es una **medida eficaz para la realización de un ejercicio diligente en la suscripción, si con ello el tomador del seguro o asegurado puede revelar y poner de manifiesto que el aseguramiento sobre el transporte y la mercancía cumple con las políticas de sanciones internacionales**. De este modo, recae sobre el tomador y/o asegurado la carga de la prueba y se gana en seguridad en el compliance de la operación.

**El compliance interno de las empresas, compañías (re)aseguradoras y brókers hace necesario instaurar mecanismos y procedimientos de control internos adecuados que permitan implementar de forma eficiente las políticas de sanciones y garantizar su cumplimiento y efectividad para evitar riesgos legales y reputacionales**. Siendo conscientes de esta necesidad, y estando como suele decirse “todos en el mismo barco”, se precisa de la colaboración de unos y otros, y el alineamiento de criterios de interpretación de las sanciones. **Y esto, a día de hoy, sí se está observando en el sector.**

Se ha vuelto a demostrar la capacidad que tiene la industria aseguradora para acompañar a las empresas en la gestión de sus riesgos y continuar siendo una herramienta esencial en el desarrollo de su actividad. Y una vez más, el tándem empresa y aseguradora sigue poniendo de manifiesto un modelo de gestión ética y responsable, comprometido con la sociedad.