



FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992

TERCER GRUPO DE TRABAJO
INTERSESIONES
Punto 2 del orden del día

92FUND/WGR.3/19/16
25 febrero 2004
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

**NUEVA FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE QUE LAS COMPAÑÍAS DE ALMACENAMIENTO DE
TANQUES PUEDAN REVELAR LA IDENTIDAD DE SU PRINCIPAL EVITANDO ASÍ EL PAGO DE
CONTRIBUCIONES**

**Documento presentado por la Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de
Tanques (FETSA)**

- 1 La FETSA comprende cabalmente las preocupaciones expresadas por diversos delegados, que pueden resumirse en el riesgo de que puede evaporarse la base financiera del Fondo. Sin embargo, experimentamos la carga del Fondo como bastante poco razonable porque ni intervenimos en el comercio de estos productos ni somos responsables de las operaciones en el mar, pero si algo va mal en el otro extremo del mundo, las Compañías de Almacenamiento de Tanques, entre otros, se ven obligadas a indemnizar por los daños causados a las víctimas. Las Compañías de Almacenamiento de Tanques obtienen ingresos de un arancel por almacenar este tipo de productos por un tiempo determinado, incluidos los transbordos de entrada y salida, entre casi todas las modalidades de transporte terrestre, lo que explica porqué tantos de nosotros estamos ubicados en zonas portuarias. De esta manera permanece intacta toda la cadena logística desde la fuente hasta el consumidor. Por consiguiente, nos consideramos como operadores logísticos, sin tener un interés económico en el valor del producto en sí. Desde luego, la FETSA asume la responsabilidad del almacenamiento seguro y ambiental de estos productos, y en numerosos países de todo el mundo tiene que responder a reglamentos justificadamente estrictos. Si algo va mal, asumiremos nuestras responsabilidades, y no existe un tope máximo por encima del cual pudiéramos pasar la factura a otro. Gracias al buen nivel de operaciones y controles gubernamentales locales, son raros los siniestros.
- 2 En esencia, la preocupación antes mencionada sólo puede abordarse mediante un análisis de los datos. Esto supondría copiar y recopilar datos comerciales de las Compañías de Almacenamiento de Tanques involucradas, incluidos los competidores. No tenemos que explicar en esta asamblea de Representantes de Gobiernos Nacionales que tal empeño pronto satisfará los límites y sanciones impuestos por el derecho nacional e internacional de competencia. Así, lo que se puede decir aquí y ahora se basa en las opiniones de una muestra de expertos. Al dirigir este ensayo hemos formulado así la preocupación:

La posible pérdida de volumen de la carga sujeta a contribución, por dos factores:

- a) Una dispersión del volumen existente ahora contabilizado por el sector de almacenamiento de tanques a una serie de volúmenes menores de Principales que permanecen por debajo del valor umbral de 150 000 toneladas al año.
- b) Los Principales no se pueden identificar de manera fiable, dando como resultado el que la factura será devuelta al remitente.

Ambos factores sólo desempeñan un papel si estos Principales están supeditados a la jurisdicción de un Estado Parte.

- 3 Es necesario considerar la historia reciente del comercio. Hasta hace 20 años, numerosas compañías comerciales internacionales más pequeñas, con una línea de crédito de dos o tres millones de dólares EE.UU., que empleaban una plantilla de tres personas, podían prosperar en medio de las ineficiencias del sistema comercial internacional, y de hecho muchas de estas pequeñas empresas eran clientes de las Compañías de Almacenamiento de Tanques. Durante principios de la década de 1980 muchas compañías petroleras empezaron a concentrar esfuerzos para atar cabos sueltos en su actividad comercial. Simultáneamente llegó un nuevo fenómeno, la comunicación por medios electrónicos, con el resultado de que, antes de mucho tiempo, todos los protagonistas del mercado podían presenciar en tiempo real todos los tipos vigentes en el mercado. Esto tuvo un efecto devastador en las empresas comerciales menores. De manera general, la lista de esas empresas quedó reducida en un 90 por ciento entre 1985 y 1986. Antes de aquellas fechas, las Compañías de Almacenamiento de Tanques tenían numerosos clientes menores, pero en 2004 apenas quedan algunas pequeñas empresas clientes. Este crecimiento de la escala no ha dejado de afectar al Almacenamiento de Tanques, y muchos de los que llegan sin esfuerzo al umbral han fomentado acuerdos logísticos globales con Principales mayores que operan a nivel mundial. Será bien evidente que estos Principales son Compañías bien establecidas, con un buen estado financiero, y puede que haya más de estos Principales que reciban carga sujeta a contribución que exceden el umbral de lo que hoy es el caso con las Compañías de Almacenamiento de Tanques.
 - 4 Y luego, naturalmente, está el trasbordo. Aquí tal vez tengamos que mirar al futuro durante un tiempo, pero nuestros miembros ya comunican hoy (y esto puede no ser siquiera manifiesto en las estadísticas públicas) que la proporción de volúmenes en relación con el destino está desplazándose muy rápidamente hacia las economías crecientes de Asia. Ello significa un desplazamiento a favor de que la carga sea recibida en un Estado Parte. Esta novedad conducirá evidentemente a una situación sostenible, dado el tamaño de los países involucrados.
 - 5 Concluimos por tanto que una nueva configuración de la financiación, como proponen los Países Bajos en el documento 92 FUND/WGR.3/19/5, de ningún modo va a afectar al volumen de la carga sujeta a contribución recibida, y en consecuencia dejará incólume la solidez del Fondo de 1992, sosteniendo al Fondo para que continúe con toda esta importante labor.
-