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.3/14/1
27 noviembre 2002
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

PUESTA A PUNTO DEL SISTEMA DE CONTRIBUCIÓN

Nota presentada por la Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA)

Resumen:	En las reuniones del Tercer Grupo de Trabajo Intersesiones se prestó consideración a la necesidad de mantener un equilibrio equitativo entre las contribuciones de los diversos intereses en los planes existentes, sobre todo en el caso de un Fondo secundario. Esto ha suscitado preocupación entre los propietarios independientes de almacenamiento de tanques, representados por la FETSA, puesto que ciertos contribuyentes en algunos países no tienen otro interés en la carga recibida que el de facilitar servicios temporales de almacenamiento, recibiendo físicamente la carga pero en nombre de un principal. La finalidad de este documento es brindar una propuesta sobre la base de las definiciones derivadas del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP), que presenta una visión más precisa de la función del almacenamiento independiente de tanques dentro de los planes comerciales existentes, logrando así la compatibilidad.
Medidas que han de adoptarse:	Se invita al Grupo de Trabajo a prestar consideración a este documento en función de la puesta a punto del sistema de contribución.

1 Introducción: La función relativa de las empresas de almacenamiento de tanques

1.1 Las empresas de almacenamiento de tanques facilitan instalaciones para el almacenamiento de grandes cantidades de líquido a granel. Los productos almacenados incluyen típicamente petróleo crudo, productos de petróleo y químicos, así como líquidos potables, aceites comestibles y grasas. La recepción y entrega de estos productos tiene lugar mediante el transporte marítimo, en gabarras de navegación interior, carretera, ferrocarril y oleoducto terrestre. El almacenamiento de tanques facilita una interfaz entre estos diversos modos de transporte. Existe, desde luego, un interés y compromiso común entre la industria de almacenamiento y las empresas de los diversos modos de transporte para lograr altas cotas de seguridad y protección ambiental en todas sus operaciones. La industria brinda también otros servicios a los clientes, tales como el calentamiento o la mezcla. El hecho de que esta industria sea capaz de cumplir los diversos requisitos de los clientes con eficacia, seguridad y eficiencia para un amplio y siempre cambiante inventario de productos constituye una de las fortalezas de la industria.

1.2 Las empresas independientes de almacenamiento de tanques, que son representadas por la FETSA, no son propietarias de los productos que almacenan ya que estos productos son almacenados para terceros. Ello contrasta con las instalaciones de almacenamiento en las mismas empresas, que son propiedad y también suelen estar físicamente ligadas a una instalación de fabricación. Esta diferenciación entre el almacenamiento independiente y en la misma empresa es particularmente significativa cuando se trata de recuperar los costes incurridos a consecuencia de la legislación. Esos costes suelen ser con frecuencia relativamente reducidos en relación con el valor del producto del cliente, por ejemplo en relación con el precio al consumidor de los combustibles de automóviles, pero es desproporcionadamente elevado en relación con los costes de almacenamiento solamente. Es más, la experiencia indica que dichos costes no se pueden recuperar en las tarifas vigentes entre las empresas de almacenamiento de tanques y sus principales.

1.3 La situación es peor para los costes incurridos atrasados. Los ejemplos más significativos son los relativos a siniestros que son reconocidos para su indemnización en virtud del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Un número sustancial de empresas de almacenamiento de tanques dentro del contorno de la FETSA han sido designadas 'receptoras', aun cuando no son propietarias del producto, como se ha explicado anteriormente. Estos costes se facturan mucho después de cerrar los tratos. Los clientes sólo están dispuestos a reabrir los libros en casos excepcionales. Ello significa con frecuencia que los tratos concluidos en el pasado, que proporcionaron un margen comercialmente viable sobre el cual se pagaron impuestos, se convierten ahora en pérdidas. Varias empresas de almacenamiento de tanques han intentado incluir cláusulas de rehabilitación en sus contratos, pero las circunstancias del mercado han hecho ineficaces estos intentos. Esta situación empeorará si el Fondo es ampliado por un complemento.

1.4 La FETSA opina que las empresas de almacenamiento de tanques son afectadas de modo no equitativo y sufren dificultades en relación con su importancia económica en todo el ciclo comercial de productos en los que se centra el/los Fondo(s) internacional(es) de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos actualmente en vigor. Con todo, la FETSA reconoce que las empresas de almacenamiento de tanques son importantes en términos de volumen de giro y pueden ser pertinentes para el buen funcionamiento administrativo del Fondo.

2 Posible solución

2.1 La cuestión para la FETSA y sus miembros es, por lo tanto, cómo mantener una función instrumental en el funcionamiento del Fondo sin sufrir una carga financiera no equitativa e imprevisible. La solución quizás se presente en el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP), Artículo 1, párrafo 4, apartado a), sobre el concepto

de 'receptor', y el Artículo 1, párrafo 10, la carga en tránsito, sobre la cuestión de la 'carga sujeta a contribución':

> (cita)
> la persona que físicamente recibe una carga sujeta a contribución descargada en los puertos o terminales de un Estado Parte: con la salvedad de que, si en el momento de la recepción la persona que físicamente recibe la carga actúa como agente de otra persona sometida a la jurisdicción de cualquier Estado Parte, se considerará receptor al principal, si el agente facilita el nombre de éste al Fondo SNP; (fin de cita) respectivamente,
>
> (cita)
> Carga sujeta a contribución: toda sustancia nociva y potencialmente peligrosa que se transporte por mar como carga a un puerto o terminal situados en el territorio de un Estado Parte y que se descargue en ese Estado. La carga en tránsito que sea transbordada directamente, o a través de un puerto o terminal, de un buque a otro, ya sea en su totalidad o en parte, durante su transporte continuo desde el puerto o terminal de carga original hasta el puerto o terminal de destino final se considerará como carga sujeta a contribución sólo con respecto a su recepción en el destino final.
> (fin de cita)

2.2 Mediante el instrumento de divulgación, se puede mitigar el efecto injusto de vincular la recepción a la empresa de almacenamiento de tanques. Además se pueden buscar soluciones permitiendo 'pagos diferidos' en el mismo sentido que se acordó durante la Conferencia SNP.

3 Medidas que se solicitan

3.1 Se invita a la Asamblea del FIDAC y respectivamente al Tercer Grupo de Trabajo Intersesiones a prestar consideración a la cuestión del sistema de contribución, particularmente en relación con la posición y función de las empresas de almacenamiento de tanques que se clasifican como receptoras conforme al sistema actual del Fondo en general y, en relación con la constitución de Fondos Complementarios en particular, y a formular recomendaciones a la Asamblea del FIDAC y al Comité Jurídico de la OMI.

_____