

El régimen jurídico de las plataformas costa afuera

Daniel GAITEIRO LÓPEZ*

REDAV, N° 21, 2020, pp. 161-208

Resumen: El objetivo fundamental de la presente investigación es efectuar un estudio comparado del régimen jurídico de las plataformas costa afuera, a fin de definir su naturaleza y evolución jurídica, analizar su régimen regulatorio según la legislación y doctrina venezolana; y presentar el régimen jurídico de las plataformas costa afuera en los tratados internacionales y en algunas legislaciones foráneas.

Palabras clave: Derecho comparado – Hidrocarburos – Plataformas petroleras.

Abstract: *The fundamental objective of this investigation is to carry out a comparative study of the legal regime of offshore platforms. the specific objectives to define their nature and legal evolution, analyze their regulatory regime according to Venezuelan legislation and doctrine and study the legal regime of the offshore platforms, in the international treaties and in some foreign legislations.*

Keywords: *Comparative law – Hydrocarbons – Oil platforms.*

Recibido

18-02-2021

Aceptado

10-05-2021

Introducción

El comercio internacional tiene su origen en la antigüedad, cuando las antiguas civilizaciones descubren la agricultura y empiezan a desempeñarse en esta actividad para satisfacer sus propias necesidades.

Con el transcurrir de las décadas la actividad fue sufriendo una evolución gracias a las mejoras tecnológicas, el uso de herramientas y una importante intervención de los animales en la actividad, por lo que el conjunto de bienes producto de la agricultura fueron multiplicándose al punto de obtener cosechas mayores a las requeridas por la comunidad.

Como consecuencia de lo anterior, las comunidades empiezan a intercambiar sus excedentes con las poblaciones vecinas a cambio de otros bienes y servicios, evitando de esta manera la putrefacción de sus cosechas remanentes, a cambio de otros pudieran satisfacer otras necesidades.

A raíz de esto, las civilizaciones comienzan a desarrollar el comercio, mediante lo que se denominó el trueque; las comunidades continúan

* Abogado y especialista en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior por la Universidad Central de Venezuela.

cosechando productos, empiezan a elaborar bienes y ofrecer servicios con la finalidad de intercambiarlos por otras posesiones o prestaciones de igual o similar valor con las poblaciones vecinas, ahora con la finalidad no solo de satisfacer las necesidades de los pobladores, sino de intercambiar productos innovadores y tecnológicos que pudieran ayudarlos a desempeñar las distintas actividades del día a día, así como desarrollar posteriormente los productos recibidos como consecuencia del intercambio.

A raíz del surgimiento del intercambio comercial, se introduce el factor de la moneda a las transacciones de comercio entre los distintos Estados constituidos. Éstos comienzan a producir bienes y servicios para ofrecerlos y venderlos a otros Estados en aras de abastecer sus mercados locales y proveerse a su vez de divisas a través de las exportaciones de sus productos.

El intercambio comercial internacional fue evolucionando en gran parte gracias al desarrollo de la navegación. La navegación por vía marítima ha sido objeto de especial atención para el desarrollo y crecimiento del comercio internacional, ya que los pueblos decidieron intercambiar y vender sus mercancías no solo con los pueblos circundantes a sus fronteras, sino que decidieron ir más allá, recorriendo miles de kilómetros para ofrecer sus productos a cambio de mayores ganancias así como, la obtención de artículos a mejores precios.

Los Estados a través de los siglos, han visto incrementada su necesidad de proveerse de divisas a través de las exportaciones de bienes, los cuales han ido variando en base al momento histórico que se estuviere viviendo. Buscando de esta manera exportar productos que reportaran grandes ganancias a menores costos de producción.

De esta manera los pueblos en pro de obtener mayores ganancias de sus mercancías, fueron explotando diversas áreas de producción, pasando de la agricultura, la pesca, la ganadería a la explotación de minerales. Es por esto, que siglos después, a finales del siglo XIX, con la invención del motor de combustión interna empieza a tener gran importancia el petróleo y sus derivados, iniciando de esta manera el auge de la industria petrolera, existente hasta la actualidad y siendo un componente importante en la política, la sociedad, la economía y la tecnología.

El petróleo ha generado un impacto positivo en la economía de todos aquellos Estados afortunados en disponer y explotar este recurso, proporcionándoles un desarrollo económico, social y tecnológico, y mejorando en la gran mayoría de los casos la calidad de vida de sus habitantes.

La explotación petrolífera en el transcurso de éstos casi 150 años ha ido evolucionando y buscando nuevas formas de exploración y explotación, que sean más productivas, generen mayores ganancias a menores

costos y evitando sobre todo, los daños colaterales que esta actividad genera al medioambiente y a la sociedad. Es así como, la industria petrolera pasó de la extracción del mineral bajo métodos anticuados, costosos y de altos riesgos, a una explotación segura, con alta tecnología e incluso procediendo a la extracción del mineral no solo bajo tierra, sino a la extracción en el lecho marino con la utilización de grandes plataformas petrolíferas.

De esta manera, es importante destacar que la explotación del petróleo ha generado un gran impacto en dos factores que en este trabajo interesa resaltar:

a) El comercio marítimo ha conseguido un alto desarrollo tecnológico en el sector naval, que se aprecia en la construcción de buques y en las operaciones de éstos, debido a que el principal medio utilizado para el transporte de este recurso y sus derivados, ha sido precisamente la vía marítima. Por esta razón los medios para el transporte y para el manejo del mineral han ido cambiando con la práctica para que se construyan buques más seguros y se ejecuten controles más rígidos con el fin de evitar desastres y mantener un comercio seguro y dinámico.

b) En el derecho se ha logrado que los legisladores y doctrinarios, debido al auge de la utilización de buques para el transporte del petróleo y sus derivados, dedicaran sus mejores esfuerzos en regular la actividad mediante un conjunto de normas preventivas y reactivas, para hacer de esta, una actividad mucho más segura para la comunidad internacional y el medio ambiente, así como, buscando medidas reactivas en caso de incidentes, para que la comunidad sepa como encauzar sus esfuerzos en caso de materializarse algún riesgo propio de la actividad comercial petrolera. De igual manera, los legisladores y profesionales se han dedicado a elaborar manuales y códigos que buscan reglamentar el sector naval en lo que concierne a la construcción de buques y la seguridad operacional de éstos, para hacer una actividad más segura y con la mayor precisión posible, tratando de minimizar los errores humanos en el desarrollo de la actividad.

El objetivo fundamental de esta investigación es efectuar un estudio comparado del régimen jurídico de las plataformas costa afuera, estudiando su naturaleza jurídica y el régimen regulatorio bajo la legislación y doctrina venezolana, los tratados internacionales y legislaciones foráneas.

La importancia de este trabajo radica en la creciente utilización de las plataformas para la explotación petrolífera y dada la falta de regulaciones legislativas sobre la naturaleza jurídica de estas, se considera que es necesario su estudio. El investigador está consciente que será poca la doctrina y la jurisprudencia nacional en la que podrá apoyarse, sin

embargo los resultados servirán de fuente documental al codificar en este estudio la información existente, en aras de facilitar su comprensión.

Con esta investigación se aspira hacer un aporte jurídico-dogmático que pueda servir de base de estudio y análisis a futuros investigadores y estudiosos que se interesen en dicha institución.

I. Las plataformas costa afuera

El término costa afuera, frecuentemente utilizado en el contexto de las plataformas costa afuera, deviene del término anglosajón *offshore*, el cual se encuentra definido en el Cambridge Dictionary como “*away from or at a distance from the coast*”, traducido como *lejos de o a cierta distancia de la costa*; entendiéndose de esta manera como instalaciones que se encuentran en el mar lejos o a cierta distancia de tierra.

Estas instalaciones ubicadas lejos de la costa son de variada índole, pudiendo encontrar desde oleoductos submarinos (*pipelines offshore*), buques de apoyo en altamar (*offshore support vessels*) hasta el objeto de estudio del presente trabajo como lo son las plataformas costa afuera (*offshore platform - offshore rigs*). De esta manera, las plataformas costa afuera, se encuentran definidas en el Oxford Advanced Learner’s Dictionary como “*a structure with which to extract oil from under the ground or under the sea*”², es decir, una estructura con la que se extraen hidrocarburos desde debajo de la tierra o debajo del mar.

Por su parte, el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define a las plataformas petrolíferas como “*Una instalación destinada a las prospección y extracción de petróleo del subsuelo marino*”³.

Una vez hecha una introducción al tema con una conceptualización genérica de las plataformas costa afuera con las definiciones previamente expuestas, es importante destacar que en el desarrollo del presente trabajo se manejarán los términos “plataformas costa afuera” y “plataformas offshore” como una sinonimia, sin algún tipo de distinción entre ambas.

Por su parte, el desarrollo petrolero costa afuera consiste en la exploración, explotación y desarrollo de los yacimientos petrolíferos y gasíferos que se encuentran bajo la superficie terrestre y el lecho marino. Para el tema que ocupa desarrollar, acerca de las plataformas costa afuera, es importante retrotraerse a los orígenes de estas en el transcurso de la historia.

¹ CAMBRIDGE DICTIONARY: Offshore. <https://bit.ly/3lXh2J>

² OXFORD DICTIONARY: Offshore. <https://bit.ly/3pDyGTH>

³ RAE: Plataforma Petrolífera. <https://bit.ly/3lwKExv>

Variados son los orígenes que intentan explicar a qué época se remontan las plataformas offshore; el primero se retrotrae a la Bahía de Bibi-Heybat en Baku, Azerbaiján, cuando en el año 1803 un habitante de la localidad llamado Gasimbey Mansurbeyov, mediante el uso de palas y equipamiento no especializado perforó el primer y segundo pozo de petróleo de la bahía de Bibi-Heybat a una distancia de 18 y 30 metros de la costa. Posteriormente en el año 1846, en la misma localidad y bajo el mando del ingeniero F.N. Semyenov fue perforado a 21 metros de profundidad el primer pozo petrolero haciendo uso de procedimientos mecánicos. Años después, en el Gran Lago St. Marys, en Ohio, Estados Unidos, fueron construidas unas plataformas en madera para la perforación de los primeros pozos de petróleo que se encontraban a una profundidad de 3 metros de la superficie marina.

Los antecedentes en Venezuela se remontan a inicios del Siglo XX en el Lago de Maracaibo; cuando se construyeron las primeras plataformas para la extracción de hidrocarburos a base de madera, con una profundidad de entre 10 y 20 metros.

La construcción de las plataformas fue en constante evolución gracias al desarrollo tecnológico con el curso de las décadas, así como por la búsqueda de vías más económicas, resistentes y que generaran una mayor seguridad operacional. De esta manera se pasó de la elaboración de plataformas en madera, a través del uso de troncos con unas determinadas especificaciones y tratamientos especiales provenientes de Estados Unidos, a la elaboración de estas en concreto, vigas y estructuras metálicas con tratamientos resistentes a la corrosión; lo que permitió que el desarrollo petrolero pudiera llevarse a cabo a mayor distancia de la costa, extrayendo hidrocarburos a considerables profundidades con mejores sistemas de seguridad, así como extendiendo la vida útil de estas estructuras.

La constante búsqueda en la tarea de extraer hidrocarburos a mayores distancias de la costa permitió que gracias a los desarrollos científicos y tecnológicos las plataformas evolucionaran, haciendo a estas cada vez más independientes y autosustentables, por medio de plantas de procesado, almacenes de hidrocarburos, construcción de helipuertos, sectores habitacionales con capacidad para una tripulación de hasta 250 personas, comedores, antenas de telecomunicaciones, plantas de desalinización y de tratamiento de aguas negras, entre otras.

Actualmente se consumen en el mundo 80 millones de barriles de combustibles fósiles, sin embargo; tres cuartas partes del planeta están compuestas por agua, es por esto que cerca del 60% de la producción mundial de hidrocarburos se extraen y producen en las más de 6.000 plataformas offshore que hacen vida en nuestro planeta, las cuales permiten extraer hidrocarburos a más de 2.000 metros de profundidad sin discriminar en océanos ni condiciones ambientales.

Así, de regreso a la definición de las plataformas costa afuera, podríamos decir en un sentido más técnica que ellas son infraestructuras de grandes dimensiones ubicadas lejos de la costa, las cuales pueden encontrarse flotantes o fijas al lecho marino y tienen como función principal la exploración, explotación y procesamiento de hidrocarburos del lecho marino para exportarlo a la costa mediante oleoductos submarinos o embarcaciones.

Por las actividades que desempeñan, como es la manipulación y extracción de crudo y gas natural, así como por encontrarse ubicadas en alta mar, la gran mayoría están expuestas a los riesgos propios del mar y a condiciones meteorológicas adversas, como lo son la corrosión, los oleajes, las tormentas, los abordajes, entre otros. En otras palabras:

Una plataforma marina se describe como una instalación industrial localizada costa afuera, cuya función original fue la extracción del petróleo y gas natural de los yacimientos del lecho marino.

La estructura de una plataforma marina fija al fondo del océano está constituida de acero, compuesta de marcos, vigas, columnas, arriostramientos, elementos diagonales y puntales principalmente; que dan soporte a los diferentes equipos, herramientas y personal que desarrolla la explotación de hidrocarburos costa afuera⁴.

1. Las etapas de las operaciones offshore

Para que una plataforma offshore inicie las operaciones de extracción y procesamiento de gas natural o petróleo, se llevan a cabo un conjunto de etapas previas que determinaran en primer la ubicación del yacimientos y en segundo lugar, la viabilidad para la extracción o no de hidrocarburos en esa zona. De igual forma, una vez que se ha culminado con la extracción de hidrocarburos de un pozo, se hace necesario el cumplimiento de un conjunto de etapas para el cese de las operaciones de extracción, para dejar el yacimiento estable y seguro, que no genere riesgos de contaminación al medioambiente ante posibles fugas, ni pérdidas humanas debido a la emulsión de gases, explosiones, entre otros factores. Es por esto que las operaciones offshore se encuentran divididas en las siguientes etapas:

a) *Exploración*: esta fase tiene como finalidad la búsqueda y ubicación de yacimientos en el lecho marino. Mediante un conjunto de estudios geofísicos y geológicos, se determina una zona, en la que un buque de exploración, equipado con un sistema especializado se encargará de navegar cubriendo una determinada zona geográfica, con la finalidad de encontrar yacimientos de hidrocarburos en el lecho marino.

⁴ CABALLERO DÍAZ, José R.: *Ingeniería costa afuera orientada al diseño estructural de una plataforma marina fija tipo jacket, para tirantes de aguas someras, instalada en el Golfo de México*. UNAM. México D.F., 2014, p. 22.

El método geofísico que se emplea para la detección de yacimientos de hidrocarburos es el denominado prospección sísmica de reflexión⁵, el cual se suele realizar las 24 horas del día, en el transcurso de unas tres semanas hasta varios meses. Obtenidos los datos como resultado de la prospección sísmica y una vez que éstos han sido procesados por los geólogos y geofísicos, se podrá determinar con certeza que zona del lecho marítimo contiene yacimientos de hidrocarburos.

b) Extracción o perforación: con esta información, se procederá a constatar la veracidad de los estudios realizados, mediante la perforación del lecho marino por medio de barcos perforadores o plataformas fijas, *Jack-up* o semi sumergibles, dependiendo de las condiciones meteorológicas y del suelo.

Esta perforación no tiene por finalidad la extracción de petróleo para ser procesado y comercialización, sino la realización de estudios del yacimiento, para averiguar si resultaría rentable la explotación del pozo, en base a la cantidad de hidrocarburos, gastos en que se incurrirían, maquinaria a utilizar, entre otros.

Una vez culminadas las labores de perforación del pozo, surgen dos posibles resultados: **(i)** no resulta rentable la explotación de dicho pozo; en este caso se deberá sellar el pozo para evitar fugas de hidrocarburos y realizar la recuperación ambiental de la zona o **(ii)** resulta rentable la explotación de dicho pozo; en este caso se deberán realizar estudios técnicos del yacimiento, del suelo, condiciones ambientales de esa determinada zona geográfica, estudios de costos-ganancias, para proceder a la elaboración de la maquinaria adecuada que realizará sus actividades en dicho yacimiento.

c) Construcción: una vez realizados todos los estudios de viabilidad, se procederá a la construcción en un astillero de la plataforma, la cual se utilizará para la extracción de hidrocarburos en ese yacimiento; la culminación de la construcción suele llevar entre tres y diez años aproximadamente.

Es importante destacar la importancia de los estudios previos a esta fase, ya que cada plataforma petrolífera dispone de características que las individualizan y las hacen diferentes unas de otras; esto debido a que son construidas conforme con las zonas en las que realizarán sus operaciones; por lo que mal podría pensarse que una plataforma semi

⁵ La prospección sísmica de reflexión consiste en: "la emisión y después la captura de ondas acústicas desde instrumentos remolcados por un barco. Las ondas emitidas viajan a través del agua, penetran al fondo marino y son reflejadas desde las diversas capas subterráneas hacia la superficie, donde el barco captura, registra e interpreta los datos". GIL VILLAMER, Pedro L.: *Plataformas petrolíferas y procesos para la extracción del petróleo*. España. Universidad de La Laguna, 2015, p. 85.

sumergible, fija o *Jack up* ya construida para un determinado pozo, servirá para la extracción en otro yacimiento; o que una plataforma construida para la extracción de hidrocarburos en el Golfo de México, puede utilizarse para yacimientos en el mar del Norte, donde las condiciones geográficas y meteorológicas suelen ser bastante agresivas.

Cada ubicación de yacimiento presenta unas características geográficas, geológicas, oceanográficas, meteorológicas y ambientales que se distinguen de otras, por lo que cada plataforma y las herramientas que se utilizarán para la explotación del yacimiento se elaboran tomando en cuenta los estudios realizados con anterioridad, en los que se consideran todas las características de la zona, lecho marino, profundidad del pozo, tipo de hidrocarburo del yacimiento, entre otros; por lo tanto, cada plataforma offshore es personalizada y única de las demás.

d) Exploración o producción: en esta etapa, es cuando finalmente se da inicio a las operaciones propias de las plataformas offshore, como lo es la extracción de petróleo y gas natural, para su procesado, transporte a tierra mediante buques u oleoductos y su posterior comercialización. Es acá donde se empiezan a obtener las ganancias que cubrirán los gastos en los que se han incurrido los años previos, necesarios para llegar a esta fase, así como las ganancias que cubrirán futuros proyectos que se desarrollen en otros yacimientos.

e) Abandono: una vez que se considera que culminó la vida útil de un determinado pozo o se produce algún accidente irreparable, se procede al abandono del yacimiento, que consistirá en el desarmado de la plataforma offshore y el sellado definitivo del pozo para evitar eventuales fugas de hidrocarburos y afecciones al medio ambiente.

f) Post abandono: culminadas las actividades de explotación, desarmado y transporte de la plataforma offshore y el sellado definitivo del pozo, se realizarán estudios medioambientales para verificar el estado de la zona en la que se ha trabajado, comparando estos estudios con los realizados justos en la primera etapa (exploración); verificando de esta manera si se ha generado un impacto ambiental negativo al ecosistema.

2. Los tipos de plataformas costa afuera

Las Plataformas Costa Afuera pueden ser clasificadas en base a distintos criterios:

A. Según su sistema de soporte

a) Fijas o sumergibles: las plataformas fijas son aquellas que descansan directamente sobre el lecho marino por medio de las “piernas” de su estructura, las cuales son construidas en acero u hormigón. Normalmente este tipo de Plataformas suelen utilizarse para operaciones de extracción de hidrocarburos por debajo de los 1.000 metros de profundidad.

b) Flotantes o semi sumergibles: las plataformas flotantes son aquellas que por medio de su estructura no descansan directamente sobre el lecho marino; estas se encuentran fijadas al lecho mediante anclas, para la realización de sus operaciones de exploración o extracción y producción de hidrocarburos. A diferencia de las fijas, este tipo de Plataformas suelen utilizarse para operaciones de extracción de hidrocarburos de hasta 2.500 metros de profundidad.

B. Según la etapa en la que se encuentren las operaciones

a) Plataformas de perforación exploratoria: acá se ubican las plataformas que son utilizadas en la etapa de extracción o perforación de las actividades offshore. Las plataformas de Perforación exploratoria tienen por finalidad comprobar la veracidad de los estudios realizados en la etapa de exploración, a través de la perforación de los yacimientos de hidrocarburos, con el objetivo de verificar la existencia de combustibles fósiles, la cantidad estimada y la rentabilidad económica del pozo.

En esta categoría se ubican las siguientes: **(i) Jack Up**, que suelen utilizarse tanto para la perforación exploratoria como para la producción en mares de baja profundidad. Suelen estar apoyadas al lecho marino sobre tres piernas, con la particularidad que la cubierta puede elevarse por encima del mar; **(ii) semi sumergibles**, que cuentan con un sistema propio de propulsión para trasladarse a la ubicación geográfica que desee realizar sus actividades. Su estructura no se fija al lecho marino, sino que se fija mediante un sistema de anclas para la realización de las operaciones que tenga asignadas; y **(iii) barcos perforadores**, que son barcos, equipados con una torre de perforación, para la realización de labores exploratorias de los yacimientos de hidrocarburos.

b) Plataformas de producción: son aquellas que se construyeron conforme a las especificaciones técnicas que determinaron los estudios del yacimiento, el medioambiente en el que interactuará, entre otros factores. Estas son las que finalmente dan inicio al proceso de extracción de hidrocarburos, para procesarlo, transportarlo a tierra y posteriormente comercializarlo.

En esta categoría se ubican las siguientes: **(i) fijas (fixed platform – jacket platform)**, conformadas por una estructura que descansa del lecho marino. Están formadas en dos partes, la estructura fijada al lecho marino propiamente llamada *Jacket*, y la estructura que consiste en la cubierta (*deck*) en donde se arman las grúas, equipos de perforación, producción, entre otros. Estas no alcanzan profundidades superiores a los 500 metros; **(ii) compliant tower**, que suelen ser similares a las plataformas fijas, pero están preparadas para resistir fuertes condiciones climáticas; **(iii) plataforma con piernas tensionadas (tension leg platform – TLP)**, que son plataformas flotantes, que se encuentran fijadas al lecho

marino por medio de tendones, estando la de mayor profundidad a 1.425 metros; y **(iv) plataforma spar** (*spar platform*) diseñadas con una estructura flotante en forma de cilindro de gran diámetro y longitud que se encuentra inmerso en el mar y anclado en el lecho marino, y se encarga de sostener la cubierta de la plataforma. En la actualidad la Plataforma Spar anclada a mayor profundidad se encuentra a 2.383 metros de profundidad.

C. Según su función

Una plataforma offshore suele estar conformada por un conjunto de plataformas más pequeñas ubicadas en la misma estructura pero a distintos niveles de altura, así como pueden encontrarse aledañas a la plataforma principal; estas vienen a complementar las actividades que se llevan a cabo en la plataforma principal. Por lo que, normalmente ese "complejo industrial" puede estar conformado por las siguientes plataformas: **(i) plataforma de perforación**, donde se lleva a cabo la función principal, como es la perforación de un yacimiento petrolífero y la remisión de lo extraído a la plataforma de producción o a la de enlace según sea el caso; **(ii) plataforma de producción**, que llevan a cabo tareas de separación del petróleo y del gas, para posteriormente enviarlas a tierra por medio de la plataforma de enlace; **(iii) plataforma de enlace**, que se encarga de enlazar la producción de una plataforma con otra plataforma o de una plataforma con tierra; **(iv) plataforma de compresión**, que se encarga de la compresión del gas generado en el complejo para enviarlos a tierra o a la plataforma de producción según sea el caso; y **(v) plataformas habitacionales**, que son las que suelen disponer del complejo habitacional y sanitario de la gente de mar, que hace vida en la plataforma.

D. Según la profundidad de las aguas en las que operan

Se habla de **(i) plataformas para aguas pocas profundas** (*shallow water*), aquellas aptas para realizar operaciones de exploración o producción en mares con una profundidad de hasta 350 metros; **(ii) plataformas para aguas profundas** (*deep water*), que realizan sus actividades en mares con profundidades que oscilan desde los 351 metros hasta los 1.499 metros de profundidad; y **(iii) plataformas para aguas ultra profundas** (*ultra deep water*), que realizan sus operaciones a profundidades por encima de los 1.500 metros.

3. Los riesgos y medidas de seguridad para la perforación en yacimientos de aguas profundas

La exploración y explotación de pozos de hidrocarburos en tierra es, *per se*, una actividad sometida a gran cantidad de riesgos, es por esto que los Estados y las Organizaciones Internacionales que rigen y supervisan la actividad, en aras de evitar la materialización de éstos riesgos, ha sometido la actividad a legislaciones y manuales muy rigurosos,

buscando de esta manera evitar la ocurrencia de catástrofes que puedan generar pérdidas de vidas humanas, daños ecológicos, operacionales y económicos; o en caso de haber ocurrido, la toma de medidas inmediatas que reparen y eviten la magnificación de los hechos acontecidos. No obstante, la explotación de hidrocarburos en alta mar, agrega más factores de riesgos a la actividad y amerita una mayor y más efectiva vigilancia de los Estados en esta materia.

Cuando se explotan yacimientos en aguas profundas las empresas se enfrentan a riesgos geológicos, geotécnicos, meteorológicos, oceanográficos, operacionales y financieros. Estos riesgos se traducen en retos y dificultades que las empresas tienen que solucionar.

Entre los riesgos latentes a los que puede estar sometida una plataforma offshore en el transcurso de la explotación de un pozo de hidrocarburos se pueden encontrar: **(i) ambientes marinos**, el oleaje, las corrientes, vientos, tormentas y corrosión suelen ser situaciones regulares en el mar, las cuales representan un riesgo en las operaciones de una plataforma costa afuera. Estos riesgos deben considerarse al momento del diseño y construcción de las plataformas; **(ii) infraestructura**, debido a las actividades que desarrollan y a su complejidad, se hace necesario renovar continuamente la infraestructura de la plataforma y los equipos que se utilizan en sus operaciones; **(iii) problemas en las perforaciones**, son un riesgo permanente los escombros que genera la perforación, las emulsiones de gases inflamables, los cambios de temperaturas en el lecho marino y el mar, así como las altas presiones del agua y de los hidrocarburos; **(iv) tecnología**, la actividad requiere la aplicación de nuevas tecnologías, automatización y aplicación de tecnología robótica, lo que se traduce en una alta inversión constante de dinero; **(v) habitabilidad**, en una plataforma pueden convivir entre 25 a 200 personas, lo que hace necesario un ambiente habitable y con medidas de seguridad óptimas para el establecimiento de una comunidad en una infraestructura aislada de la sociedad y en el medio del mar; y **(vi) equipamiento**, aunado al equipamiento operativo necesario para el desenvolvimiento regular de las actividades de extracción y procesamiento de una plataforma, se hace vital que estas cuenten con un conjunto de equipos de telecomunicaciones, posicionamiento geográfico, helipuertos, comedores, equipos de incendios, salvavidas, sistemas de anclaje, generadores eléctricos, entre muchos más.

En todo caso, una vez suscitado un desastre, es de vital importancia conocer las razones que generaron su ocurrencia, para evitar de esta manera reincidir en un futuro en los mismos errores que dieron lugar al hecho. Las vías para evitar reincidir en acontecimientos fatales pueden ser: **(i)** la redacción y aplicación de recomendaciones y regulaciones jurídicas estrictas que regulen la seguridad de las embarcaciones y de las operaciones del sector naviero, así como, **(ii)** la aplicación de avances

tecnológicos en la construcción, reformas y operación de las embarcaciones que surcan los océanos.

Los grandes siniestros marítimos de la historia tienen una estrecha vinculación con las más importantes reformas legales que han procurado regular el sector marítimo. El siniestro que da inicio a este vínculo reactivo "siniestro-reforma legal" es el hundimiento del RMS Titanic en 1912. Con ese acontecimiento, en 1914 surgió la primera versión del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)⁶, en aras de evitar la reincidencia en los errores que permitieron la pérdida de más de 2.500 personas a bordo del Titanic. Sin embargo; JAIME RODRIGO DE LARRUCEA expone la siguiente interrogante:

Los cien años transcurridos desde el hundimiento del Titanic coincidente con el accidente del Costa Concordia nos hace plantear una pregunta fundamental: ¿los grandes avances tecnológicos y el desarrollo e implementación de una ingente normativa de seguridad marítima durante estos cien años, no descartan racionalmente la posibilidad de un gran accidente marítimo?⁷

Hasta la actualidad, lamentablemente no han cesado en su totalidad los grandes accidentes marítimos, sin embargo, todas las reformas legislativas y tecnológicas han coadyuvado a reducir la ocurrencia de grandes siniestros. No obstante, es importante destacar que, en el desarrollo de las actividades del sector marítimo, y concretamente en las de las plataformas costa afuera, se hace necesario la presencia del factor humano en todas y cada una de las labores que se desempeñan, siendo imposible el reemplazo del hombre por los avances tecnológicos o por reformas legales. Expone JAIME RODRIGO DE LARRUCEA, que:

Ni toda la normativa ni la tecnología más desarrollada pueden suplir a la persona: se podrán automatizar las máquinas, dictar cada vez normativas más exigentes, etc.; pero nunca un ordenador, por muy avanzado que sea, podrá suplir al Capitán del buque y la complejidad de sus funciones⁸.

El hombre siempre será un factor de vital importancia en todas las actividades marítimas, sin embargo, en muchas ocasiones, este mismo puede ser el principal factor de muchos de los incidentes y desastres marítimos que acontecen en nuestro planeta.

Es importante destacar que el derecho ambiental marítimo se ha caracterizado por su carácter reactivo, y en el tema bajo estudio, las grandes reformas han sido precedidas de algún gran siniestro. Siempre

⁶ Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) - International Convention for the Safety of Life at Sea.

⁷ RODRIGO DE LARRUCEA, Jaime: *Hacia una teoría general de la Seguridad Marítima*. Reial Acadèmia de Doctors. España, 2015, p. 19.

⁸ *Ibid.*, p. 21.

buscando acciones correctivas al daño ocurrido y prevenir futuros siniestros marítimos.

El autor JAIME RODRIGO DE LARRUCEA, en su libro “Hacia una teoría general de la seguridad” presenta un cuadro esquemático que expone la ocurrencia de un gran siniestro y la respectiva reacción por medio de una reforma legislativa en aras de corregir y evitar futuros siniestros. La relación de causalidad “siniestro-reforma normativa” queda visualizado en la siguiente tabla:

Buque	Año	Reforma Normativa
Titanic	1912	Primera versión SOLAS 1914
Andrea Doria	1956	Nuevo COLREG 1972 sustituye versión 1960
Castillo de Montjuic	1963	Capítulo VI SOLAS-Anexo Transporte de grano
Torrey Canyon	1967	Convenio MARPOL Convenio CLC 1969 Convenio FONDOS 1971 Fondos FIDAC Constitución del Comité Jurídico OMI
Amoco Cádiz Tanio	1978 1980	Enmiendas SOLAS 1981 Memorandum Paris
Derbyshire	1980	Código BLU 1997 Enmiendas SOLAS Código CG Seguridad Bulk Carriers CSM
Herald of Free Enterprise	1987	Enmiendas SOLAS
Piper Alpha	1988	Formal Safety Assessment (FSA)
Exxon Valdez	1989	OPRC Convention USA-OPA Oil Pollution Act
Estonia	1994	Código ISM Seguridad buques ROPAX Estabilidad
Erika	1999	Paquetes ERIKA I, II Y III
Prestige	2002	Paquete Post Prestige HNS Control

II. La naturaleza y evolución jurídica de las plataformas costa afuera

1. Definición de buque

La definición de buque ha sido tanto a nivel nacional, como a nivel internacional producto de diversas opiniones y grandes debates, por la importancia que reviste la definición del mismo a la hora de la aplicación de normativas en los diversos ámbitos jurídicos en los cuales se puede ver inmerso el mismo. Se partirá del concepto de buque que consagra la legislación nacional, para posteriormente hacer una revisión exhaustiva de las convenciones internacionales más relevantes y cuyo concepto e inclusión en cada una de ellas, ha sido producto de serios debates y estudio por parte de quienes en su momento representaron a los Estados Miembros.

a) *Ley de Marina y Actividades Conexas (2014) (LMAC)*: la LMAC en su artículo 17, expresa lo siguiente: “Se entiende por buque toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera que sea su clasificación y dimensión que cuente con seguridad, flotabilidad y estabilidad”⁹. En esta definición se aprecia que la característica por excelencia está determinada por la vocación para navegar por agua, que tenga la construcción flotante; no discrimina el artículo, ni por tamaño, ni por tipo de aguas en que navegue, ni por el uso que se le dé a la embarcación. Resulta entonces apropiado deducir, en base a esta definición que las plataformas al cumplir con las características descritas (aptitud para navegar, flotabilidad, seguridad y estabilidad) son consideradas por nuestra legislación como buques.

b) *Convención internacional sobre responsabilidad civil nacida por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos 1969 (CLC 69)*: en la Convención se puede apreciar una definición de buque, al expresar en su texto que ese convenio se aplicará a todos los buques de navegación marítima que transporten hidrocarburos a granel, pero sólo los que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos deberán mantener un seguro de daños debidos a contaminación por hidrocarburos¹⁰.

Esta definición se refería únicamente a los buques de navegación marítima, de lo que se deduce que aquellos buques de navegación exclusiva fluvial o lacustre, quedaban exceptuados de la aplicación del mismo. Es también interesante la excepción que se hacía en el mismo de la obligatoriedad de mantener un seguro de daños por

⁹ Gaceta Oficial N° 6.153 Extraordinario del 18-11-2014.

¹⁰ En <https://bit.ly/3EDRAqi>

contaminación de hidrocarburos a aquellos buques que transportaran una cantidad inferior a las 2.000 toneladas.

c) *Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos 1992 (CLC 92)*: para los efectos de este convenio, se considera “buque” a:

...toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal solo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte¹¹.

Es interesante observar cómo se ha evolucionado de la definición que hiciera el CLC 69, a la CLC 92, en el sentido que en este último se da una definición mucho más amplia de buque, puesto que se incluye a los artefactos flotantes. Cabe preguntarse en este punto lo siguiente: dado que en la definición se expresa claramente “*construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos y otras cargas*” ¿se podrían incluir las plataformas tengan o no propulsión propia, ya que las mismas a pesar que en su mayoría están provistas de sistemas de almacenamiento de hidrocarburos u otras cargas similares, no han sido diseñadas o construidas para “el transporte”, sino para la exploración y explotación de hidrocarburos?

Por otra parte, se mantiene la exclusión de los buques de navegación exclusivamente fluvial o lacustre, es decir, que sólo incluye a los de navegación marítima. Se entiende también del análisis de la norma precitada, que si un buque que viaje a lastre, contiene en su interior residuos de hidrocarburos producto de su trabajo como transporte de los mismos, estará incluido en la definición que de buque se da en dicha Convención y de los efectos que de ella se derivan.

d) *Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos por combustible de los buques (BUNKERS 2001)*: este convenio define al buque: “*Ship means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever*” (artículo 11)¹², es decir, a cualquier buque de navegación marítima y embarcaciones marítimas. Como se puede apreciar es una definición muy amplia que puede incluir cualquier buque (sin importar su tamaño y su tipo: granelero, buque portacontenedores, buque de pasajeros, remolcador, buque pesquero, lanzamiento, etc.) siempre que sea de mar.

La principal restricción incorporada en la definición es la referencia a que han de ser buques de navegación marítima. En este caso, la

¹¹ En <https://bit.ly/3pHirv4>

¹² En <https://bit.ly/3DD73FM>

definición tampoco pareciera abarcar a buques fluviales, lacustres o un buque que en la práctica nunca abandonó un puerto (por ejemplo, un pequeño remolcador de puerto que ayuda a los buques cerca del muelle durante la operación de atraque y desembarque). Por otra parte, y debido a la amplitud de esta definición se podría considerar que las plataformas con propulsión propia podrían ser susceptibles de aplicación de esta convención, este es un tema susceptible de debate jurídico.

e) *Convenio de Londres para prevenir la contaminación por los buques, de 02-11-1973, y protocolo de 17-02-1978. (MARPOL 73/78)*: del examen del Convenio MARPOL, se observa la siguiente definición de buque: “Por buque se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes” (artículo 2.4)¹³.

Se aprecia que es una definición sumamente amplia si se toma en cuenta el tipo de embarcaciones que abarca ya que incluso las plataformas se encuentran enmarcadas en el mismo. Sin embargo, es limitativo solamente a las embarcaciones que operen en aguas marítimas, excluyendo por lo tanto a las embarcaciones fluviales o lacustres, como en el caso de las anteriormente comentadas.

f) *Decisión 487 de la Comunidad Andina en materia de Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques del año 2000*: la Decisión 487 de la CAN consolidó en un solo instrumento, dos Convenios Internacionales adoptados por la comunidad marítima internacional cuya finalidad es la de fomentar las marinas mercantes de la región andina y los cuales no habían sido ratificados por ninguno de los miembros de la CAN: el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (1993) y el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques (1999). La finalidad de unirlos en uno sólo fue la de facilitar su aplicación a los Países Miembros de la Comunidad Andina de Naciones.

En este instrumento se define el buque de la siguiente manera: “Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza en el comercio para el transporte de carga o pasajeros o ambos de más de 500 toneladas de registro bruto”¹⁴. Esta amplia definición, al señalar que sean construcciones dedicadas a la navegación por agua, no excluye a las que no naveguen en aguas marinas, y por otra parte se entiende que en el caso de las plataformas, incluye sólo a las que tienen propulsión propia, ya que se habla de construcciones flotantes con medios de propulsión, habida cuenta que muchísimas de las plataformas marinas, hoy en día, cuentan

¹³ En <https://bit.ly/31I8pSr>

¹⁴ En <https://bit.ly/3DD4cN5>

con medios propios de propulsión, pero no incluiría a aquellas que carecen de los mismos.

Sólo establece como limitante del concepto, el que se trate de construcciones mayores a 500 toneladas de registro bruto, lo que indica que los buques de menor tonelaje no serán considerados como tales a los fines de esta normativa.

2. Definición de accesorios de la navegación o construcciones flotantes

La LMAC en su artículo 17, expresa lo siguiente: “...*Toda construcción flotante carente de medio de propulsión, se considera accesorio de navegación*”. Adicionalmente en el artículo 4 *eiusdem* expresa:

Están sometidos, además, a esta Ley cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, que se desplace por agua. En el evento que esta se desplace para el cumplimiento de sus fines específicos con el apoyo de un buque, será considerada buque, y por lo tanto deberá con todas las regulaciones previstas en la ley.

De la definición enmarcada dentro de los artículos 4 y 17 de la LMAC se desprenden dos diferencias respecto al buque las cual consisten, en primer lugar, en que carezca de medio de propulsión y en segundo lugar el que no esté destinado a la navegación. Se podría inferir que se refiere entonces, a plataformas de perforación, casas flotantes, diques flotantes, que carezcan de medios de propulsión y no se desplacen, sino que se encuentran fijos o anclados al fondo marino.

3. Definición de plataforma costa afuera

Se podría iniciar este punto, formulando una pregunta ¿Es una plataforma de perforación mar afuera construida con la finalidad de que navegue? Es evidente que la finalidad primigenia de la misma no consiste en navegar, sino cumplir una tarea bien sea de exploración, perforación o de explotación de una actividad específica y que precisamente para poder cumplir con esas exigencias para las cuales ha sido construida, es de capital importancia que tenga aptitud para navegar, puesto que debe desplazarse en el mar.

Es importante tomar en cuenta que las plataformas offshore operan en áreas navegables, muchas flotan y generalmente cuentan con propulsión propia para trasladarse, son diseñadas para tareas que en muchas ocasiones requieren ser fuertemente fijadas al fondo marino.

No existe en la legislación nacional una definición expresa de plataforma costa afuera, sin embargo; es posible afirmar que existe una definición tácita, la cual está contenida en el artículo 17 de la LMAC, el cual expresa lo siguiente: “*Se entiende por buque toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera que sea su clasificación y*

dimensión que cuente con seguridad, flotabilidad y estabilidad. Toda construcción flotante carente de medio de propulsión, se considera accesorio de navegación”.

En atención a las características descritas en el citado artículo es pertinente indicar que en Venezuela, las plataformas costa afuera pueden ser consideradas dentro de dos perspectivas diferentes en atención al medio de propulsión: **(i)** si poseen medio propio de propulsión serán consideradas como buques siempre y cuando se encuentren desplazándose por agua, esto quiere decir que si a pesar de tener propulsión se encuentra fijadas al lecho marino se considerarán como una construcción y no como buque; y **(ii)** si no cuentan con propulsión propia serán consideradas como accesorios de navegación.

La Asociación Canadiense de Derecho Marítimo presentó en el año 2001 al Comité Marítimo Internacional el Proyecto denominado Convención sobre unidades de plataforma costa afuera, islas artificiales y estructuras relacionadas con el uso en la exploración y explotación de petróleo en el suelo marino y recursos minerales; en dicho proyecto que no fue tomado en cuenta por la Organización Marítima Internacional presentaban una interesante definición de Plataforma Marítima, la cual se incluye en esta sección a los fines de abundar un poco en el tema y mostrar diferentes opiniones. En dicho proyecto definen a la plataforma costa afuera como: cualquier estructura sea cual sea su naturaleza, cuando no esté fijada de manera permanente al lecho marino, que tenga las siguientes características: **(i)** que sea capaz de moverse por sí misma (propulsión propia) o susceptible de ser movida; **(ii)** que se utilice o esté destinada a actividades de índole económico; y **(iii)** que incluya unidades destinadas a alojamiento de personal y equipamientos especiales y afines a las actividades a realizar¹⁵.

Nadie puede negar que día a día la utilización de las plataformas costa afuera se ha hecho cada vez mayor, debido a la versatilidad que ofrecen al uso al que son destinadas, al punto de convertirse en una industria proveedora de las grandes compañías petroleras. Por ser estructuras que deben ser trasladadas y luego deben operar en áreas marinas, son susceptibles de verse involucradas en accidentes marítimos que pueden concluir en verdaderos desastres ambientales y pérdidas de vidas humanas, que se traducen también en graves pérdidas económicas.

Las plataformas costa afuera son inscritas en los registros navales como buques y para operar deben contar con los seguros marítimos pertinentes y cumplir con normativas y convenciones internacionales, sin embargo; sigue habiendo lagunas a la hora de conocer su verdadera naturaleza jurídica, debido a su compleja situación una vez se

¹⁵ CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION. *The draft convention on offshore units, artificial islands and related structures*. CMI newsletter, 2004, p. 4.

encuentran ubicadas en un área determinada para realizar el trabajo para el cual han sido construidas. Al no existir uniformidad normativa internacional, hay ambigüedad y disparidad de criterios a la hora de saber cuál es la norma adecuada a aplicar.

Ha habido intentos por parte de algunas asociaciones especialistas en la materia, (como es el caso de la Canadian Maritime Law Association), que hasta ahora han resultado infructuosos, de elaborar una Convención que las regule a nivel internacional.

Acorde con el doctrinario JOSÉ DOMINGO RAY, "*Todas las instituciones, sean el sujeto, el objeto o las fuentes contractuales o extracontractuales de las relaciones jurídicas referentes a la navegación, se vinculan especialmente al buque*"¹⁶. Es por ello de importancia capital determinar y establecer de manera uniforme la naturaleza jurídica de las plataformas offshore, ya que en las mismas, se conjugan todos los elementos que la vinculan con las relaciones contractuales y extracontractuales que a través de las mismas se dan y que generan responsabilidades.

Es por tanto imperativo y urgente definir la situación jurídica de las plataformas costa afuera, poder determinar a ciencia cierta si deben ser consideradas buques, construcciones flotantes, islas artificiales o auxiliares de la navegación, ya que una vez definida su naturaleza jurídica, será posible saber qué normativa legal debe ser aplicada en aquellos casos que se ameriten, en especial ante los accidentes y desastres ambientales que ocurren con frecuencia.

A tal efecto, debe tenerse presente que nos encontramos ante una materia que destaca por su internacionalización, ya que la actividad desarrollada por estas plataformas no se da únicamente dentro de las fronteras de los Estados, sino precisamente hay una manifestación de esa actividad en aguas internacionales y traspasando las fronteras de otros Estados. Es precisamente de esa internacionalización de donde van a surgir problemas si no existe una legislación uniforme que regule la actividad, los riesgos, y defina claramente los elementos esenciales y fundamentales que se regulan a través de las normas, tales como: el buque, los accesorios de la navegación, la gente de mar, los riesgos, la responsabilidad, etc.

Es a partir del carácter internacional de estas normas que entre los Estados surge una cooperación y reciprocidad, por lo que se puede garantizar un trato igualitario a sus buques cuando se encuentran fuera de su jurisdicción, dando lugar a una cooperación internacional entre ellos, en aras de minimizar los riesgos de la navegación y resolver los conflictos que pudieran ocurrir.

¹⁶ RAY, José Domingo: *Derecho de la Navegación*. Buenos Aires. Abeledo-Perrot, 1992, Tomo I, p. 232.

De manera tal, que de la carencia de uniformidad normativa pueden surgir entre otros, los siguientes problemas: (i) soluciones unilaterales adoptadas como voluntarias, al no existir una norma general que regule la situación; (ii) dificultad a la hora de establecer la cobertura de riesgos por parte de las compañías aseguradoras; (iii) determinación de la responsabilidad de la empresa que opere la plataforma offshore, así como de los límites cuantitativos frente a los daños sufridos por muerte o lesiones de los trabajadores a bordo y daños al medio ambiente; y (iv) determinar el límite de responsabilidad contractual y extracontractual del armador frente la muerte de alguna persona a bordo o de accidentes laborales.

III. El régimen de las plataformas costa afuera en Venezuela

1. Según la legislación

En la legislación marítima venezolana no existe de manera expresa una definición de lo que son las plataformas costa afuera, por lo que para poder conceptualizarlas hay que ceñirse a dos momentos que caracterizan a las plataformas en el desarrollo de las actividades que le son propias, como son la exploración y la explotación de hidrocarburos. Cuando se desplazan a través del mar, lagos o ríos, hasta determinado punto para dar inicio a sus operaciones de exploración o explotación, se considerarán a estas como buques o accesorios de navegación, de conformidad con la legislación venezolana. Cuando se encuentren en operaciones de exploración o explotación de hidrocarburos, por lo tanto, fijadas al lecho marino, se considerarán construcciones.

El Artículo 17 de la LMAC establece: “Se entiende por buque toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión que cuente con seguridad, flotabilidad y estabilidad” y “Toda construcción flotante carente de medio de propulsión, se considera accesorio de navegación”.

Si son construcciones flotantes con medios de propulsión, aptas para navegar por agua, sin importar sus dimensiones, clasificación y cuentan con seguridad, flotabilidad y estabilidad serán considerados buques. Sin embargo; si son construcciones flotantes sin medios de propulsión, aptas para navegar por agua, sin importar sus dimensiones, clasificación y cuentan con seguridad, flotabilidad y estabilidad serán considerados accesorios de la navegación.

En el artículo previamente expuesto se logra subsumir a las plataformas costa afuera en el régimen jurídico venezolano, bajo la consideración de que son buques o accesorios de la navegación, todo dependerá del momento en que se quiera evaluar la naturaleza jurídica de la plataforma.

Es importante determinar que el traslado por mar es simplemente una “herramienta” que emplean las plataformas para la consecución de sus fines como lo son la exploración y explotación de hidrocarburos, estas no se encuentran destinadas para navegar; a diferencia de los buques, los cuales se encuentran destinados a la navegación y el uso de sus medios de propulsión son indispensables para el cumplimiento de sus actividades de transporte marítimo.

Aunado a esto, el artículo 4 de la LMAC expresa lo siguiente:

Todo buque nacional y los extranjeros, así como también los hidroaviones cuando se encuentren posados en el espacio acuático nacional, están sometidos a este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley. Los buques de bandera nacional, en alta mar o en aguas territoriales o interiores de otra nación, estarán igualmente sometidos a este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley, en cuanto sea aplicable.

Están sometidos, además a este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, que se desplace por agua. En el evento en que esta se desplace para el cumplimiento de sus fines específicos con el apoyo de un buque, será considerada como buque y por lo tanto deberá cumplir con todas las regulaciones previstas en este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley.

Se considera entonces que, las construcciones flotantes que carezcan de propulsión y sean aptas para navegar, aun cuando no están destinadas para la navegación pero se desplacen por mar con el apoyo de un buque para el cumplimiento de sus fines, serán consideradas buques.

Visto lo anterior podría determinarse que una plataforma offshore en la legislación venezolana se consideraría un buque o un accesorio de navegación, según sea el caso, sin embargo; si una plataforma fuere construida y fijada directamente al lecho marino y sin medios de propulsión, GUSTAVO OMAÑA PARÉS expone:

Ahora bien, una plataforma que sea construida directamente sobre el lugar donde se va a asentar, ya sea para perforar o explotar, sin haberse desplazado previamente por un espacio acuático no estará sometida al régimen aplicable a los buques o accesorios de navegación¹⁷.

Dentro de la legislación marítima nacional, la Ley de Comercio Marítimo¹⁸, promulgada con el objeto de “Regular las relaciones jurídicas que se originan en el comercio marítimo y en la navegación por agua” establece que el objeto de su ley se aplicará a:

¹⁷ OMAÑA PARÉS, Gustavo A: *Régimen Jurídico de las Plataformas Acuáticas en Venezuela*. Conferencia dictada en el I Foro visión integral del desarrollo de gas costa afuera en Venezuela. Caracas, 2004, p. 6.

¹⁸ Gaceta Oficial N° 38.351 del 05-01-2006.

...los buques y a los hidroaviones nacionales o extranjeros que se encuentren en aguas jurisdiccionales de la República; a los buques nacionales que se encuentren en alta mar o aguas jurisdiccionales de otro país; a cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación destinada o no a ella; a las islas artificiales, instalaciones y estructuras situadas en el espacio acuático Nacional, salvo disposición expresa en contrario establecida en la ley.

La disposición *in comento*, en conjunto con las disposiciones de la LMAC proporcionan de manera tácita una conceptualización de las plataformas costa afuera, permitiendo que sean englobadas bajo el concepto de “buque” y las características que las leyes describen. De esta manera, las precitadas normas regularán en la materia que el legislador les asignó, a las plataformas costa afuera.

Es importante destacar sin embargo; que al carecer de una definición clara y una regulación específica en materia de plataformas costa afuera, y al ser consideradas como buques, se encontrarán obligadas al cumplimiento de un conjunto de normativas constitucionales, legales y Administrativas que le son aplicables a los buques, pudiéndose observar los siguientes casos.

a) *Registro Naval Venezolano (RENAVE)*: los artículos 100 y 101 de la LMAC establecen la obligación de inscribir todo buque construido o en construcción en el Registro Naval Venezolano. En caso de ser buques con más de 500 Unidades de Arqueo Bruto (500 AB) en la sede Principal del Registro Naval Venezolano; y en el caso de ser buques menores de 500 Unidades de Arqueo Bruto (500 AB) en el Registro Naval Venezolano de la circunscripción acuática en que vaya a operar el buque.

Visto lo anterior, GUSTAVO OMAÑA PARÉS expresa que, una vez efectuada la inscripción de la Plataforma Costa Afuera en el Registro Naval Venezolano que corresponda, la Autoridad Náutica de conformidad con los Artículos 132 y siguientes de la Ley de Marinas y Actividades Conexas:

...le expedirá la Patente Provisional de Navegación. Noventa días después, si la plataforma acuática móvil ha cumplido con todos los requisitos legales y reglamentarios, se le entregará la Patente de Navegación Definitiva, la cual será válida por cinco años y acredita la nacionalidad venezolana de la Plataforma Acuática Móvil¹⁹.

Por lo anterior, las plataformas costa afuera una vez registradas serán legalmente consideradas buques de conformidad con la legislación venezolana, por lo que, como bien expresa OMAÑA, estarán obligadas a llevar a bordo de la embarcación toda la documentación original que exige la Autoridad Náutica en el Artículo 23 de la LMAC y que es del siguiente tenor:

¹⁹ OMAÑA PARÉS, Gustavo A: ob. cit., p. 7.

Artículo 23. Todos los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, de arqueo bruto mayor de ciento cincuenta unidades (150 AB) deberán llevar a bordo, en original, los siguientes documentos:

1. Patente de Navegación;
2. Certificado Internacional de Arqueo;
3. Certificado Internacional de Francobordo;
4. Cuaderno de estabilidad sin Avería;
5. Certificado de tripulación mínima;
6. Certificado Internacional de Contaminación por hidrocarburos;
7. Libro de Registro de hidrocarburos;
8. Plan de Emergencia por Contaminación de Hidrocarburos;
9. Títulos y demás documentos exigibles de toda la tripulación;
10. Certificado Internacional de Gestión de la Seguridad;
11. Rol de Tripulantes;
12. Cualquier otro certificado que establezca la Ley.

b) Ley Orgánica del Trabajo, los Trabajadores y Trabajadoras (LOTTT)²⁰: la legislación laboral ordinaria, consagra en su Capítulo VI, Sección Segunda: “Del trabajo en la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre”, artículos 245 al 267, la normativa a aplicar a los integrantes de la tripulación que prestan servicio a bordo de un buque, tanto durante el tiempo que se encuentran navegando, como el tiempo que están en tierra, en concordancia con las convenciones colectivas, la LMAC y los tratados internacionales que normen esta actividad. De igual manera en el artículo 267 de la LOTTT se establece que las normas que rigen las actividades laborales de los trabajadores de transporte marítimo, fluvial o lacustre serán establecidas en una ley especial (ley que a fecha actual no ha sido sancionada aún) lo que implica que estas normas establecidas en la LOTTT son transitorias hasta tanto se legisle en consonancia.

Por lo tanto, en el caso que las plataformas offshore se consideren buques, la legislación laboral aplicable al personal que labore en las mismas, es el explicado en el párrafo anterior.

c) Regulaciones ambientales: las obligaciones que surgen en materia ambiental para las plataformas costa afuera, nacen en virtud de las actividades que estas desempeñan, como son la exploración y explotación de hidrocarburos y el manejo de sustancias peligrosas; y no en base

²⁰ Gaceta Oficial N° 6.076 Extraordinario del 07-05-2012.

a la naturaleza jurídica que les confiere la legislación al considerarlas buques o accesorios de la navegación.

Así, se aprecia que la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, establece en su artículo 129 la obligatoriedad de realizar estudios de impacto ambiental y socio cultural a todas aquellas actividades susceptibles de generar daños a los ecosistemas; esto es con la finalidad de predecir posibles daños y desarrollar las medidas o políticas que coadyuven en su mitigación o prevención.

Entre las obligaciones que tienen los sujetos que pudieren producir algún tipo de daño ambiental a través del desempeño de sus actividades, está la inscripción ante el Registro de actividades capaces de degradar el ambiente, adscrito al Ministerio del Poder Popular para el Ecosocialismo; registro que las plataformas offshore deben realizar por encontrarse su actividad asociada a la explotación de hidrocarburos, susceptible de generar posibles daños medio ambientales.

De igual forma, es importante destacar que aun cuando no existe una definición expresa de las plataformas costa afuera en el ordenamiento jurídico venezolano, el legislador ha sido cuidadoso al ir incluyendo a las plataformas en las distintas normas del marco normativo del país, para distintas finalidades.

d) *De los beneficios fiscales:* en el artículo 4 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional, se hace un nombramiento expreso de las Plataformas Costa Afuera, haciendo uso del término "Plataforma de Perforación". El Artículo expresa:

Artículo 4. Se declara exentos del pago de los derechos y tasas que cause la importación temporal o definitiva, a los buques y accesorios de navegación en los términos establecidos en los Artículos 9 y 10 de la Ley de Navegación, incluidas las plataformas de perforación.

Se declaran exentas del Impuesto al Valor Agregado las importaciones, temporales o definitivas, de los buques y accesorios de navegación incluidas las plataformas de perforación²¹.

Con esta disposición, la norma lo que pretendía era estimular al armador nacional, en la compra de buques y accesorios de navegación a los fines del fortalecimiento y desarrollo de la flota marítima nacional, a través del otorgamiento de exenciones en el pago de aquellos impuestos y tasas que estuvieran involucradas en la importación de buques, accesorios de la navegación o plataformas de perforación, a todos aquellos interesados en ingresar al Estado dichas naves, consiguiendo con este incentivo la finalidad que se buscaba con la promulgación de la norma que es la reactivación de la Marina Mercante Nacional.

²¹ Gaceta Oficial N° 36.980 del 26-06-2000.

La prenombrada disposición fue derogada en su oportunidad por la Ley del Impuesto al Valor Agregado²² del 2002, otorgándose por medio de esta norma una exención únicamente en el pago del Impuesto al Valor Agregado; dicha disposición que derogó al artículo 4º de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional ha ido renovándose en el transcurso del tiempo hasta la actualidad, quedando expresada en la Ley del Impuesto al Valor Agregado de 2014²³, de la siguiente manera:

Artículo 64. (...) Hasta tanto entren en vigencia los decretos de exoneración que dicte el Ejecutivo Nacional, estará exenta del impuesto previsto en este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley la importación o venta de los siguientes bienes:

(...) 3. La importación temporal o definitiva de buques y accesorios de navegación, así como materias primas, accesorios, repuestos y equipos necesarios para la industria naval y de astilleros destinados directamente a la construcción, modificación y reparaciones mayores de buques y accesorios de navegación; igualmente las maquinarias y equipos portuarios destinados directamente a la manipulación de carga.

De la precitada disposición se concluye lo siguiente. En primer lugar, el legislador suprime de la Ley del Impuesto al Valor Agregado a las “plataformas de perforación” como bien las nombró en el año 2000 en la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional; por lo que, haciendo interpretación de las disposiciones en la LMAC, se considerarán a las Plataformas Costa Afuera dentro del concepto de “buque”. En segundo lugar, se otorga (hasta tanto el Ejecutivo no promulgue un decreto con exoneraciones) exenciones del pago del Impuesto al Valor Agregado a todos aquellos que importen a la República Bolivariana de Venezuela *buques y accesorios de navegación*; dando a entender que todos aquellos impuestos o tasas (distintos al Impuesto al Valor Agregado) que involucren el ingreso y permanencia en el territorio Nacional de buques, accesorios de la navegación y demás, deberán ser asumidos por el importador, sin ningún tipo de beneficio fiscal.

Sin embargo, es importante indicar que la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos²⁴ en su artículo 115, reincorpora la disposición establecida en la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional, quedando de la siguiente manera:

Artículo 115. Están exentos del pago de impuesto de importación, los buques, accesorios de navegación y las plataformas de perforación, así como los bienes relacionados con la industria naval y portuaria, destinados exclusivamente para la construcción, modificación, reparación y reciclaje de buques; y el equipamiento, reparación de las máquinas, equipos y componentes para la industrias naval y portuaria.

²² Gaceta Oficial N° 5.600 Extraordinario del 26-08-2002.

²³ Gaceta Oficial N° 6.152 Extraordinario del 18-11-2014.

²⁴ Gaceta Oficial N° 6.153 Extraordinario del 18-11-2014.

Visto lo anterior, se prevén nuevamente en la legislación Nacional beneficios fiscales, por medio de la exención de pago de tasas e impuestos, a todos aquellos que deseen importar a la República Bolivariana de Venezuela buques, accesorios de navegación y expresamente a las plataformas de perforación.

Es importante establecer una definición expresa y uniforme que conceptualice a las plataformas costa afuera, ya que la aplicación de conceptos como el de “buque” para una plataforma costa afuera, genera inseguridad jurídica y podría traer conflictos en la aplicación de normas, debido a que, a pesar de ambas ser aptas para navegar, poseer medios de propulsión (o carecer de estos en el caso de algunas plataformas) y gozar de seguridad, flotabilidad y estabilidad, ambas tienen finalidades distintas. Mientras que los buques están destinados para navegar y realizar transporte marítimo; las plataformas no están destinadas para navegar (así puedan hacerlo), sino que el fin para que han sido construidas es para la exploración y explotación de hidrocarburos en el lecho marino.

2. Según la doctrina

Es poco lo que se ha escrito acerca de este interesante y trascendental tema. Se hará el mejor esfuerzo para dejar aquí las opiniones dadas al respecto por honorables estudiosos del área.

Comenta el Capitán de Navío JULIO PEÑA, en su artículo “Definición de buque”, que en el Proyecto de Ley de Marina del Dr. TULIO ÁLVAREZ LEDO, en su artículo 13, hacía una clara diferenciación entre los conceptos de buque y de accesorio de navegación, según el cual “*Se entiende por buque o nave toda construcción flotante con medios propios de propulsión destinada a navegar por agua...*” y “*Son accesorios de navegación las construcciones flotantes sin autonomía de movimiento. Se considerarán igualmente accesorios de navegación las islas artificiales y plataformas de exploración o explotación costa afuera, que tengan la propiedad de flotar mientras están siendo trasladadas*”²⁵. Se puede susstraer de esta definición que para el Dr. ÁLVAREZ la característica preponderante a la hora de definir el buque es que tenga medios de propulsión propios, de manera tal que las plataformas carentes del mismo, no serían consideradas buques.

El Capitán ÁNGEL TILLEROS SILVA durante las mesas de trabajo de la comisión relatora de las leyes marítimas del 2002, expresó:

Para los efectos de esta ley, el término buque o nave comprende todo vaso flotante, impermeable y resistente dotado de medios de propulsión, que le permitan desplazarse con seguridad por el medio acuático.

²⁵ PEÑA ACEVEDO, Julio: *Definición de buque. El espacio acuático venezolano*, en <https://bit.ly/3DvLiYo>

Las gabarras, grúas, botes y diques, casas, embarcaderos, dragas flotantes, plataformas de perforación y sus equipos, así como las demás construcciones destinadas al medio acuático, pero sin autonomía de movimiento, serán consideradas accesorios de navegación²⁶.

El Capitán TILLEROS coincide con el Dr. ÁLVAREZ, en tomar como elemento diferenciador la autonomía de movimiento para definir a las plataformas costa afuera, por lo que se entiende que si tienen medios propios de propulsión han de ser consideradas buques.

El doctor TULLIO ÁLVAREZ LEDO, en su obra *Derecho Marítimo*²⁷ expresa que aun en el caso de las construcciones flotantes “no destinadas a la navegación”, como sería el caso de las plataformas de perforación, serán consideradas buques cuando se desplacen en el agua; por lo que se ciñe a lo previsto en el artículo 4 de la LMAC.

Por su parte GUSTAVO OMAÑA PARÉS, suscribe la definición que de plataformas costa afuera hace el Instituto Mexicano del Petróleo, según la cual:

Podemos concebir a las plataformas acuáticas como las estructuras fijas o flotantes, ubicadas costa afuera destinadas a la perforación de pozos o a convertirse en plataformas de producción, una vez que los pozos produzcan o para ser más exhaustivos como las estructuras móviles, fijas, flotantes o sumergibles que sean susceptibles de navegar o de ser instaladas en los espacios acuáticos destinadas a la exploración y explotación de recursos naturales²⁸.

Por su parte la Dra. MARÍA GRAZIA BLANCO en su artículo “Régimen legal de las Plataformas Costa Afuera” señala la inexistencia de una definición de las plataformas offshore dentro de la legislación nacional, sin embargo, expresa que existen dos momentos que permiten caracterizarlas, los cuales son: “1) cuando se encuentran perforando o produciendo, se consideran construcciones fijas; 2) cuando se desplazan por agua utilizando medios propios de propulsión o son remolcadas o empujadas por otro buque se comportan como buques o accesorios de navegación”²⁹. Esta dualidad conlleva a problemas de interpretación jurídica.

3. Según la jurisprudencia

De la revisión realizada se encontró una sentencia significativa que permite apreciar la inclinación de los jueces nacionales hacia una

²⁶ Ibid.

²⁷ ALVAREZ LEDO, Tulio: *Derecho marítimo*. Tomo I. 3° ed. Caracas. Publicaciones UCAB, 2011, p. 141.

²⁸ OMAÑA PARÉS, Gustavo: “Análisis jurídico de las Plataformas Acuáticas”. *Libro-Análisis de 10 años de vigencia de las leyes marítimas venezolanas*. Caracas. Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 2012, p. 107.

²⁹ BLANCO, María G.: *Régimen legal de las Plataformas Costa Afuera*, inédito, pp. 15-16. Caracas, 2016.

definición de las plataformas costa afuera a la hora de aplicar una norma específica para resolver el conflicto.

De esta manera la conocida sentencia Petrolago emanada de la Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia de fecha 15-04-2004, en la que para decidir el avocamiento de la causa se hizo necesario llegar a una definición de buque. Para dar solución a la controversia, la Sala realiza un amplio análisis del término consagrado en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas y posteriormente transcribe en dicha sentencia el criterio del Dr. TULLIO ÁLVAREZ LEDO, expresado en su obra Derecho Marítimo, quien hace un estudio comparado del tema en la misma y cuya definición, comparte la Sala.

“Artículo 4. Todo buque nacional y los extranjeros, así como también los hidroaviones cuando se encuentren posados en el espacio acuático nacional, están sometidos a esta Ley, en cuanto sea aplicable.

Están sometidos, además, a esta Ley cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, que se desplace por agua. En el evento que esta se desplace para el cumplimiento de sus fines específicos con el apoyo de un buque, será considerada buque, y por lo tanto deberá cumplir con todas las regulaciones previstas en la ley”.

La redacción del Artículo transcrito supra, evidencia:

a) La Ley es aplicable a todo buque.

b) En el aparte único se extiende la aplicación a “...cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, que se desplace por agua...”. Es decir: aún el caso de las construcciones flotantes no destinadas a la navegación (plataformas de perforación, casas flotantes, diques flotantes, etc.), serán consideradas buque, cuando se desplacen en el agua.

c) Por vía de consecuencia, las gabarras, que son construcciones flotantes aptas para navegar y siempre están destinadas a la navegación son, en todo momento buques.

Habida cuenta de lo expresado queda demostrado que, el término es aplicable, tanto a buques con medios fijos de propulsión como sin ellos; de navegación interior o marítima; afectados a servicios comerciales o no.

De esta decisión jurisprudencial se puede inferir que más allá de la evaluación del conocido artículo 17 de la LMAC que estipula el concepto de buque, se hace necesario ir más allá para poder obtener una definición jurídica de las plataformas costa afuera que pueda ser aplicable al tema bajo estudio y se considera que es el artículo 4 de la mencionada ley, el que da luces al respecto, tal como lo señala la sentencia *supra* comentada.

IV. El régimen de las plataformas costa afuera en el extranjero

En el transcurso del siglo XX hubo un incremento vertiginoso en el uso de combustibles fósiles para el mantenimiento de los Estados desde el aspecto político, económico y social. Esto provocó un desarrollo tecnológico que buscaba la obtención de mayores recursos naturales con la finalidad de obtener mayores beneficios económicos.

Este desarrollo tecnológico permitió el diseño, construcción y operación de plataformas de exploración y explotación de hidrocarburos en los mares, lagos y ríos. Lamentablemente, este acelerado desarrollo tecnológico no llevó consigo un desarrollo legislativo idóneo por parte de los Estados u organizaciones internacionales que protegiera ni legislara a profundidad el desarrollo de esta actividad.

Sin embargo, se debe expresar que son pocas las legislaciones nacionales en el mundo que regulan expresamente la materia, así como, ha habido intentos por parte de organizaciones internacionales u organizaciones regionales en regular el régimen de las plataformas costa afuera.

El primer intento, en el ámbito internacional en regular las plataformas offshore y sus operaciones se materializó mediante el denominado *Proyecto de Río*; la elaboración del cual fue encomendada por la Organización Marítima Internacional (OMI) al Comité Marítimo Internacional (CMI). Dicho proyecto fue presentado en la Conferencia del CMI llevada a cabo en 1977 en Río de Janeiro, en cuyo seno fue aprobado el proyecto por el CMI, para ser presentado ante la OMI; sin embargo el Comité legal de la OMI le dio mayor prioridad a otros asuntos, por lo que el borrador de Río no fue seriamente considerado hasta inicios de 1990, cuando la OMI le solicitó al CMI que revisara nuevamente el Proyecto de Río y lo actualice. En 1994, el Proyecto de Río con algunas modificaciones fue presentado nuevamente al CMI en la 35ª Conferencia en Sídney, el cual fue aprobado y denominado *Proyecto de Sídney*.

La conferencia acordó que este proyecto a pesar de constituir una mejora respecto al de Río, necesitaba un mayor desarrollo para poder constituirse en un instrumento Internacional que regulara el funcionamiento de las plataformas costa afuera.

Luego de la Conferencia de Sídney, el CMI constituyó un comité de trabajo con la tarea de estudiar la viabilidad de una Convención que regulara las plataformas offshore, el grupo de trabajo tras consultas con diferentes asociaciones y otros entes concluyó que este proyecto resultaba insuficiente y se hacía necesario abordar una serie más amplia y específica de temas que permitieran lograr una regulación eficiente de las plataformas costa afuera, como por ejemplo: registro y bandera,

limitación de responsabilidad, jurisdicción civil y penal, salvamento, responsabilidad por contaminación ambiental, entre otros.

En el año 2001 la Organización Marítima Internacional, decide desistir del tema y por ende también lo hace el Comité Marítimo Internacional. Posteriormente tomando como base los años de trabajo del CMI, la Asociación de Derecho Marítimo Canadiense, produjo lo que denominaron “Convención Internacional sobre Unidades Costa Afuera, las Islas Artificiales y las Estructuras Relacionadas, Usadas en la Exploración y la Explotación del Petróleo y los recursos minerales del fondo del mar”, proyecto que sería publicado en enero del año 2004 por el CMI en su boletín.

El Proyecto Canadiense es bastante amplio y complejo y no sólo aborda a las plataformas costa afuera, sino también a las islas artificiales y a otras estructuras relacionadas. Además de estar enfocado hacia la obtención de un concepto jurídico uniforme para las plataformas costa afuera y de trazar las reglas que les son aplicables, también trata temas como el registro, la propiedad, jurisdicción civil y penal, salvamento, privilegios, hipotecas y establece su propio esquema de responsabilidad.

En la conferencia del CMI llevada a cabo en Vancouver en junio del 2004, se discutió el Proyecto Canadiense y se acordó que el grupo de trabajo debía mantenerse activo y trabajar para mejorar el proyecto canadiense.

Entre los años 2004 y 2011 ocurren los desastres de la Plataforma West Atlas en el Campo petrolero Montara en Australia y el de la Deepwater Horizon en el Golfo de México, lo que de nuevo avivaría la necesidad de una regulación internacional en la materia que nos atañe. Es así, como en la Conferencia del CMI llevada a cabo en Beijing en el año 2012, se aprueba nuevamente la constitución de un grupo de trabajo que se encargaría de elaborar una Convención Internacional en materia de plataformas costa afuera.

Sin embargo, en la centésima Conferencia de la Comisión legal de la OMI, llevada a cabo en Londres en el 2013, se someten a discusión los desastres ocurridos recientemente y concluyen que a pesar de ellos, no es meritoria la regulación de la actividad a través de Convenio Internacional, ya que consideran que son suficientes las regulaciones existentes por medio de acuerdos bilaterales y regionales, y recomiendan que los Estados que ya cuenten con la experiencia de dichos acuerdos asistan y apoyen a aquellos que no los tienen a los fines de que se alcancen dichos objetivos. En este mismo orden de ideas la Comisión Legal de la OMI, recomendó que se deben considerar los principios establecidos en las Convenciones CLC, FONDO del 92 y BUNKER, y en materia ambiental tomar en cuenta los artículos 192, 194 y 197 de la UNCLOS.

La Dra. MARÍA GRAZIA BLANCO señala, que durante un simposio realizado en Dublín en el año 2013, la Dra. ROSALIE BALKIN, la cual ha trabajado

en el Comité Legal de la OMI, explicó las razones por las que la OMI rechazó los intentos de elaborar un Tratado Internacional en materia de Plataformas Costa Afuera, de la siguiente manera:

Dentro de las razones esgrimidas, encontramos que la regulación de la actividad Offshore, no forma parte de los fines de la OMI, lo que se desprende de su propio convenio constitutivo. Para ello se citó en la intervención, el Artículo 1, referido a las finalidades de la organización. Y efectivamente se subrayó que entre los objetivos que tiene el organismo internacional, está: a) establecer un sistema de colaboración entre los gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole, concernientes a la navegación comercial, y fomentar la adopción general de normas para alcanzar los más altos niveles posibles en lo referente a seguridad marítima y a eficiencia de la navegación³⁰.

La mayoría de los Estados no han mostrado un interés real, ni la OMI, ha apoyado irrestrictamente la idea de una Convención Internacional que regule el tema en cuestión, más allá de dar recomendaciones para que se suscriban acuerdos regionales, bilaterales y se sigan aplicando normas establecidas en Convenciones existentes que no son exclusivas de la materia; por lo tanto a día de hoy no hay una normativa internacional vigente y exclusiva que regule y defina las unidades offshore.

En los puntos subsiguientes se analizarán brevemente algunos de los acuerdos internacionales vigentes (se presentarán en orden cronológico acorde con la fecha de su creación) y alguna legislación nacional que regulan en mayor o menor medida ciertos aspectos de las plataformas costa afuera.

1. Según los tratados internacionales

a) *Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (LDC) 1972 y su Protocolo de 1996.* El objetivo fundamental de esta normativa persigue el control efectivo de todas las fuentes de contaminación del medio marino.

Este convenio regula el vertido de materiales y desechos tóxicos de la siguiente manera: **(i)** prohibición del vertido de desechos y otras sustancias preestablecidas en su anexo I, **(ii)** obligatoriedad para todas las naves, aeronaves y plataformas de solicitar un permiso especial para el vertimiento de las sustancias enumeradas en su anexo II, **(iii)** obligatoriedad para todas las naves, aeronaves y plataformas de obtener un permiso general previo para el vertimiento de las sustancias que no se encuentren en el cuerpo del convenio, **(iv)** se permitirá el vertimiento cuando sea necesario para reducir al mínimo las probabilidades de daño a la vida humana, a las plataformas, al buque o aeronave en caso de fuerza mayor, cuando se considere que los daños ocasionados por el

³⁰ BLANCO, María G.: *Propuesta presentada por Venezuela en el CMI, el 6 de mayo del 2016*, inédito. Caracas, 2016.

vertimiento serán menores a los que pudieren ocasionarse de otro modo, y (v) las evacuaciones incidentales que deriven de las operaciones normales de los buques, aeronaves y plataformas, a los efectos del convenio, no serán consideradas como vertimientos. Efectúa el texto una definición de vertimiento de la siguiente manera:

Artículo III. A los efectos del presente Convenio:

1- a) Por "vertimiento" se entiende:

- i) toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuada desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;
- ii) todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Por su parte respecto al buque lo define de la manera siguiente: *"se entienden los vehículos que se mueven por el agua o por el aire, de cualquier tipo que sean. Esta expresión incluye los vehículos que se desplazan sobre un colchón de aire y los vehículos flotantes, sean o no autopulsados"*.

Del precepto del artículo precitado se deriva que las plataformas costa afuera son consideradas buques, por el hecho de ser construcciones flotantes sin importar si disponen de sistemas de propulsión o carecen de ellos.

El Protocolo al Convenio ha resultado más restrictivo que el Convenio mismo ya que adopta dos premisas para su aplicación: (i) un enfoque preventivo según el cual se establece la obligatoriedad de tomar todas las medidas preventivas necesarias cuando se presume que los desechos que se viertan al mar pudieran ocasionar daños, aun cuando no existan pruebas fehacientes de los mismos, y (ii) un enfoque inverso acorde con el cual, se prohíbe todo vertido que no esté expresamente permitido en el texto del Convenio y su Protocolo.

En el capítulo de las definiciones, el Protocolo mantiene la misma que se encuentra en el texto del Convenio respecto a "buque", igual ocurre respecto a la de "vertimiento", pero agrega aquí dos literales a dicho concepto, los cuales se transcriben a continuación: "4.3 todo almacenamiento de desechos u otras materias en el lecho del mar o en el subsuelo de este desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar" y "4.4 todo abandono o derribo in situ de plataformas u otras construcciones en el mar, con el único objeto de deshacerse deliberadamente de ellas".

Conforme a lo anterior, el protocolo no solo considera que "vertimiento" es la evacuación deliberada de desechos desde las plataformas costa afuera y el hundimiento deliberado en el mar de estas, sino que ahonda más en el concepto, indicando que también se considerará

vertimiento el almacenamiento de desechos en el lecho del mar desde plataformas así como el abandono o derribo intencional de las plataformas costa afuera.

b) *Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques. (MARPOL 1973/1978)*. MARPOL se ocupa principalmente de los buques, sin embargo se aplica a las plataformas mar adentro fijas y flotantes cuando no se encuentren ancladas al lecho marino ejecutando operaciones de exploración o explotación de hidrocarburos.

Esta convención estipula que las estructuras en alta mar deben estar equipadas con dispositivos de control de contaminación necesarios en todo buque 400 Unidades de Arqueo Bruto (400 AB) o más, entre los que deberán incluirse los sistemas de control y supervisión de las descargas de hidrocarburos y basuras, así como los equipos de separación de aceites y de agua y los tanques de lodos.

Con relación a los que considera como descargas, se hace necesaria la revisión del artículo que define a las mismas.

Artículo 2. A los efectos del presente Convenio, salvo indicación expresa en otro sentido:

(...)

3) a) Por "descarga", en relación con las sustancias perjudiciales o con efluentes que contengan tales sustancias, se entiende cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento.

b) El término "descarga" no incluye:

i) ni las operaciones de vertimiento en el sentido que se da a este término en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias adoptado en Londres el 13 de noviembre de 1972;

ii) ni el derrame de sustancias perjudiciales directamente resultantes de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos.

Aunque MARPOL generalmente se aplica a plataformas costa afuera en configuración móvil, no aborda muchos otros aspectos operacionales de la exploración y producción de petróleo y gas en el mar que pueden causar daño al medio marino, como se puede apreciar de la disposición previamente citada.

Por otra parte entre las definiciones que incluye el Convenio MARPOL, se encuentra la de buque en su artículo 2.4 como: "*todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes*".

De la lectura de esa norma se puede entender que las plataformas costa afuera serán consideradas buques, ya que se toma como elemento definidor el que operen en el medio marino sin importar si están fijas o móviles o si tienen o no medios propios de propulsión.

c) *Convención de Barcelona para la protección del Mar Mediterráneo (Convención de Barcelona) 1976-1995*. La Convención de Barcelona es un acuerdo regional, que se lleva a cabo con la finalidad de proteger el Mar Mediterráneo de contaminación, y fue suscrito en Barcelona en 1976. En esta misma fecha se suscribieron los dos primeros Protocolos del Convenio:

El Protocolo I, “Sobre la prevención de la contaminación del mar Mediterráneo, causada por vertidos desde buques y aeronaves”, establece el compromiso por parte de los Estados que lo conforman de adoptar todas las medidas y políticas necesarias tendientes a la prevención de la contaminación del Mar Mediterráneo causada por el vertido de sustancias perjudiciales desde buques y aeronaves. Acorde al mismo se entiende por buque (artículo 3.1):

...los vehículos que se mueven por el agua o por el aire, de cualquier tipo que sean. Esta expresión, incluye los vehículos que se desplazan sobre un colchón de aire y los vehículos flotantes, sean o no autopropulsados, así como las plataformas u otras construcciones en el mar y su equipo.

Es interesante apreciar de la definición transcrita, que en esta Convención se considera que las plataformas costa afuera, son buques, es decir, esa será su naturaleza jurídica para la aplicación de dicho acuerdo entre los países que la han suscrito.

También se define el término “vertido”, según la cual (artículo 3.3): *“Por ‘vertidos’ se entiende: a) toda evacuación deliberada en el mar, de desechos u otras materias efectuadas desde buques y aeronaves; b) todo hundimiento deliberado en el mar de buques y aeronaves”*.

El protocolo regula la protección del medio ambiente marino de la Región del Mar Mediterráneo contra la contaminación, de la siguiente manera: (i) prohíbe el vertimiento de las sustancias y materiales que en el texto del Anexo I del protocolo se desprenden, (ii) igualmente, el Anexo II establece aquellas sustancias que pueden ser vertidas desde buques y aeronaves, por medio de la concesión de una autorización especial expedida por las autoridades nacionales competentes, y (iii) por último, se le requerirá a los buques y aeronaves la tenencia de un permiso general para el vertido de todas aquellas sustancias excluidas de los Anexos I y II, permiso que será expedido por las autoridades nacionales competentes.

De igual forma, el artículo 7 establece que toda la información relativa a los permisos expedidos por los Autoridades de los Estados Partes deberá ser remitida a la Organización.

Las disposiciones establecidas en el Protocolo no serán aplicables para todos aquellos vertidos que sean realizados en causas de fuerza mayor, ni cuando se encuentre en riesgo la vida humana o la seguridad de la nave o aeronave.

En tanto, el Protocolo II, "Sobre cooperación para combatir la contaminación en situaciones de emergencia la contaminación del Mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales", insta a las partes a la colaboración que debe existir, traducida en la elaboración de planes de emergencia que permitan tomar acciones ante situaciones de peligro para el medio ambiente producto de vertidos de hidrocarburo u otras sustancias perjudiciales, de igual manera a estimular la vigilancia sobre las actividades llevadas a cabo en el Mar Mediterráneo, e intercambiar información y difundir información y medios de prevenir y luchar contra la contaminación del área.

Del mismo modo las partes a través de este Protocolo están obligadas, ante una situación de peligro a hacer las evaluaciones pertinentes con miras a reducir o eliminar en su totalidad los efectos derivados de la contaminación.

Finalmente, el Protocolo V, sobre la protección del Mediterráneo contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental y del fondo del mar y su subsuelo", también denominado como Protocolo Offshore o Protocolo de Madrid, fue elaborado en 1994 en Madrid, y regula de manera amplia las actividades de exploración y producción de hidrocarburos en alta mar. En el mismo se exige a los Estados Partes la obligatoriedad de contemplar medidas de seguridad efectivas y eficientes en relación con el diseño, construcción, operación y mantenimiento de las plataformas offshore.

Las regulaciones del Protocolo de Madrid abarcan desde medidas para la lucha contra la contaminación, evaluaciones de impacto ambiental, estipulaciones referentes a los vertidos y descargas operacionales, hasta los protocolos de retirada de las plataformas offshore.

El instrumento en su artículo 1 establece dos definiciones concernientes a la materia bajo estudio:

Artículo 1. A los efectos del presente Protocolo: (...)

d) Por "actividades relativas a la exploración y/o explotación de los recursos en la zona del Protocolo" (que en adelante se designarán como «las actividades») se entiende: (...)

ii) las actividades de exploración: actividades sismológicas; prospecciones del fondo del mar y su subsuelo; toma de muestras, perforaciones de exploración,

iii) actividades de explotación: establecimiento de una instalación con miras a la extracción de recursos, y actividades conexas, perforaciones

preparatorias, extracción, tratamiento y almacenamiento, transporte hasta la orilla por tubería y carga a bordo de buques, mantenimiento, reparación y otras actividades auxiliares;

(...)

f) por “instalación” se entiende cualquier estructura fija o flotante, así como cualquier parte integrante de ella, que se utilice en las actividades, comprendidas, en particular:

- i) los equipos, fijos o móviles, de perforación en el mar,
- ii) las unidades de producción fijas o flotantes, incluidas las unidades de emplazamiento dinámico,
- iii) las instalaciones de almacenamiento en el mar, incluidos los buques utilizados con este fin,
- iv) las terminales de carga en el mar y los sistemas de transporte de los productos extraídos, como las tuberías submarinas,
- v) los aparatos incorporados a la estructura y el equipo para el transbordo, el procesamiento, el almacenamiento y la eliminación de las sustancias extraídas del fondo del mar o de su subsuelo.

A los fines de la aplicación del presente protocolo, la naturaleza jurídica asignada a las plataformas offshore es de “instalación” tomando en cuenta las actividades a que están destinadas. Es importante destacar que esta definición se aparta de la establecida en el Protocolo I, en el cual las Plataformas tienen naturaleza jurídica de buque, posiblemente esto se deba a que el Protocolo V, es específico para las instalaciones offshore y en el mismo se toman en consideración no sólo la posibilidad de su desplazamiento o no por vía acuática, sino las actividades que le son propias, mientras que el I es más general.

Se considera relevante hacer notar que la normativa del Convenio de Barcelona y sus Protocolos, sobre vertido de sustancias, guarda gran similitud con la establecida en el Convenio LDC de 1972. Existen otros Protocolos a la Convención de Barcelona que no se tocarán en esta investigación por considerar que no son relevantes a los fines del estudio que se está realizando.

d) *Convenio Regional de Kuwait sobre cooperación para la Protección del medio marino contra la Contaminación 1978.* El Convenio de Kuwait es de carácter regional, cuyo ámbito de aplicación se circunscribe al Golfo Pérsico. El objeto de esta Convención es la prevención, reducción, control y combate de la contaminación del medio marino en la zona objeto del mismo, específicamente la contaminación ocasionada por buques, aeronaves, fuentes terrestres y las actividades relacionadas con la exploración y explotación del lecho marino.

De igual forma el Convenio estimula el acuerdo de medidas de cooperación entre los Estados partes, ante situaciones de emergencia

ocasionadas por la contaminación en el área, así como el establecimiento de procedimientos para determinar la responsabilidad y las indemnizaciones debidas por los daños causados.

e) *Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo 1979 (SAR 1979)*. El Convenio sobre Salvamento Marítimo es una convención internacional suscrita en la ciudad de Hamburgo en el año 1979. Su objeto consiste entre otros tantos, en la elaboración de un sistema internacional que rijan las operaciones de búsqueda y salvamento de personas en situación de peligro en el mar, independientemente del lugar en donde ocurra el incidente.

Según el texto del Convenio, se deben establecer planes de emergencia, los cuales deben ser ejecutados por los organismos de búsqueda y rescate del Estado ribereño en el que ocurrió el suceso, así como se estimula a que otras organizaciones de búsqueda y salvamento de Estados aledaños presten su cooperación y contribuyan a solventar la contingencia, preservar la seguridad de la vida humana, los buques, bienes y el medio marino.

Sobre el tema bajo estudio, la convención expresa en su articulado la definición de Buque, quedando expresada de la siguiente manera en su artículo 1: *“toda nave o embarcación, o toda estructura apta para la navegación”*.

Como se observa, establece un concepto de buque amplísimo, en el que podría considerarse inmerso a las plataformas costa afuera, sin embargo; la convención más adelante esclarece que, las plataformas y unidades fijas o flotantes, de exploración y perforación, que se encuentren fijadas al lecho marino realizando las operaciones que le son propias, no le serán aplicables las disposiciones del convenio³¹. Situación que podría considerarse crítica, ya que a pesar de que en las plataformas no se presentan con la misma frecuencia que en los buques, sucesos que expongan la seguridad de la vida humana y medio marino, ha quedado demostrado con los desastres de la Deepwater Horizon, Piper Alpha, entre otros, que la magnitud de los daños que pueden generarse en las mismas pueden ser terribles en detrimento de la vida humana, seguridad marítima y medio ambiente.

f) *Convenio para la Cooperación en la Protección y el desarrollo del medio marino y costero de Occidente y la Región de África Central (Abidjan Convention 1981)*. La Abidjan Convention es de carácter regional, cuyo ámbito de aplicación se circunscribe a la Región de África

³¹ *“Artículo 3. Plataformas y unidades de perforación: El presente Convenio no será aplicable a las plataformas fijas o flotantes ni a las unidades móviles de perforación mar adentro cuando tales plataformas o unidades estén en estación y realizando operaciones de exploración, explotación o producción de recursos minerales en los fondos marinos”*.

Occidental y Central. Al igual que la convención de Kuwait, el objeto de esta Convención es la prevención, reducción, control y combate de la contaminación del medio marino en la zona objeto del mismo, específicamente la contaminación ocasionada por buques, aeronaves, fuentes terrestres y las actividades relacionadas con la exploración y explotación del lecho marino.

De igual forma el Convenio estimula el acuerdo de medidas de cooperación entre los Estados partes, ante situaciones de emergencia ocasionadas por la contaminación en el área, así como el establecimiento de procedimientos para determinar la responsabilidad y las indemnizaciones debidas por los daños causados.

g) *Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (UNCLOS 1994)*. Esta Convención gestada en el seno de Naciones Unidas, tiene carácter internacional y es la de mayor alcance, siendo considerada como una de las más importantes en la materia, también se la conoce como la Constitución de los Mares. Sus regulaciones sobre Derecho del Mar, abarcan temas de importancia vital para los Estados, como es el caso del mar territorial, la zona económica exclusiva, la plataforma continental y el alta mar.

Sus principios se fundamentan en el derecho de los Estados para la navegación internacional, la búsqueda de la paz y la seguridad en el mar, la gestión, protección y conservación de los recursos marinos vivos así como del medio marino y los procedimientos para solventar controversias. Este Convenio autoriza a los Estados ribereños a construir instalaciones en alta mar, en la plataforma continental y en la zona económica exclusiva y ejercer jurisdicción sobre las mismas. Contiene una serie de disposiciones generales y específicas relativas a la protección del mar contra los efectos nocivos de actividades tales como la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de plataformas mar adentro.

Fundamentalmente la Convención exige a los Estados: **(i)** la adopción de medidas que permitan al mínimo la contaminación marina procedente de instalaciones offshore; **(ii)** que realicen esfuerzos para aplicar las leyes y normas nacionales que regulan las actividades de los fondos marinos; y **(iii)** que se creen normativas regionales e internacionales en función de la cooperación global y regional, para la eficiente protección del medio marino y que en las mismas se determine la compensación adecuada por los daños causados producto de la contaminación del mar.

De igual manera se refiere a las medidas que deben ser tomadas en materias tales como prevención y control de la contaminación, prácticas de tratamiento de emergencias así como la seguridad del diseño, construcción y el funcionamiento de las instalaciones offshore.

La UNCLOS establece un marco internacional general amplio con respecto a la prevención de la contaminación marina resultante de las actividades de los fondos marinos, tales como la exploración y explotación de hidrocarburos, aunque no establece estándares definidos ni específicos, muy por el contrario, alienta a los Estados costeros a desarrollar leyes nacionales a tal fin.

h) *Convenio Internacional sobre la Preparación, Lucha y Cooperación en materia de contaminación por hidrocarburos (OPRC) 1990 y su Protocolo (HNS) del año 2000.* Esta Convención establece la obligación que tienen los buques y las plataformas costa afuera de contar con planes de emergencia en casos de contaminación por hidrocarburos; del mismo modo les establece la obligación de notificar a los Estados costeros cualquier incidente susceptible de generar daños al ambiente, así como cualquier evento materializado que esté poniendo en peligro el ecosistema.

Esta convención de carácter internacional, cuyo depositario es la OMI, insta a los Estados el establecimiento de convenios de cooperación entre ellos, bajo la coordinación de la OMI, para dar una rápida respuesta a la contaminación por hidrocarburos. Abarca temas de asistencia mutua, intercambio de información sobre las capacidades de los Estados, establecimiento de planes de emergencia, entre otros.

También establece en su artículo 2 la definición de buque ("*toda nave que opere en el medio marino, del tipo que sea, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes de cualquier tipo*") y de unidad mar adentro ("*toda instalación o estructura mar adentro, fija o flotante, dedicada a actividades de exploración, explotación o producción de gas o hidrocarburos, o a carga o descarga de hidrocarburos*"). Como se aprecia en el texto antes citado, la Convención OPRC marca una clara diferencia entre las definiciones de buque y unidad mar adentro, procurando una individualización conceptual de las plataformas costa afuera.

En materia de notificaciones se establece que las unidades costa afuera, tienen la obligación de notificar al Estado bajo cuya jurisdicción se encuentren de: **(i)** cualquier evento ocurrido en su unidad, que genere contaminación por hidrocarburos o sea susceptible de producirla y **(ii)** cualquier evento observado que genere contaminación por hidrocarburos o sea susceptible de producirla.

Se considera que esta convención trata ampliamente el tema de la contaminación marina por hidrocarburos proveniente de las instalaciones costa afuera regulando de manera concreta la materia.

El Protocolo HNS, persigue los mismos objetivos de la Convención OPRC, que consiste en la cooperación, preparación y lucha contra la contaminación, sin embargo este regula específicamente el caso de la

contaminación por sustancias nocivas y peligrosas, las cuales se encuentran plenamente descritas en el texto del Protocolo.

Finalmente es importante mencionar que ambos instrumentos, sugieren que los planes de emergencia requeridos a bordo para los casos de contaminación, cuando se trata de plataformas costa afuera, que sean los Estados los que se encarguen mediante disposiciones nacionales de la regulación de los mismos.

Debido a la falta de una convención específica, el OPRC y su Protocolo son posiblemente en este momento las normativas internacionales más importantes que regulan la contaminación del medio ambiente marino resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos en alta mar provenientes de las plataformas offshore.

i) *Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (CLC 92) y del Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por Hidrocarburos, 1992 (FUND92)*. El objeto de CLC es establecer la responsabilidad civil como consecuencia de los daños ocasionados por contaminación por hidrocarburos y el sistema de resarcimiento de tales daños, con la finalidad de reducir los daños ocasionados por contaminación.

El convenio define el término buque de la siguiente manera en su artículo 1.a *“Toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga”*. No se puede subsumir en esta definición a las plataformas costa afuera, ya que no son estructuras construidas con la finalidad de transportar hidrocarburos, su tarea fundamental es la exploración y explotación de hidrocarburos. Tampoco se encuentra en la presente convención mención alguna que permita inferir algún tipo de aplicación de sus normas a posibles derrames durante la actividad llevada a cabo por las plataformas, ya que es una normativa muy específica desde el punto de vista de que debe ser aplicada a cierto tipo de buques y que transporten determinados hidrocarburos.

El Fondo es una organización intergubernamental de ámbito mundial cuyo propósito es proveer una compensación a cualquier persona, que haya sido afectada por daños provenientes de contaminación por hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanques y no haya podido obtener la compensación total; para que se pueda obtener tal la indemnización han de cumplirse una serie de criterios establecidos en el Convenio.

Sin embargo, se considera que los principios que rigen tanto el CLC como el FONDO deben ser tomados en cuenta a la hora de elaborar una

normativa Internacional, exclusiva y amplia que regule las plataformas costa afuera.

j) *Convenio para la protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico Nordeste (Convenio OSPAR) 1998.* El Convenio OSPAR, es un convenio regional del Atlántico Norte y constituye el trabajo de refundir dos convenios anteriores: el convenio de Oslo (1972) para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves y el convenio de París (1974) para la prevención de la contaminación marina de origen terrestre. Con la entrada en vigor el 25-03-1998, este convenio pasa a sustituir a los dos antes mencionados, acorde a lo establecido en el Artículo 31 del Convenio OSPAR, siendo prudente mencionar que conforme con el segundo apartado de este artículo:

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente Artículo, las decisiones, recomendaciones y todos los demás acuerdos adoptados en virtud del Convenio de Oslo o del Convenio de París seguirán siendo aplicables, sin modificaciones en cuanto a su naturaleza jurídica, en la medida en que sean compatibles con el Convenio, con cualquier decisión o, en el caso de que existieran, con cualesquiera recomendaciones adoptadas en virtud de aquel, o que no hayan sido explícitamente revocados por uno u otras.

El objeto fundamental del Convenio OSPAR es la prevención y eliminación de la contaminación del medio marino del Nordeste Atlántico, así como protegerlo de los efectos nefastos de la actividad humana. Pretende ser una herramienta en la conservación de los ecosistemas marinos, de la salud humana e impulsar la restauración, en la medida de lo posible, de las áreas marinas que hayan sido afectadas por la actividad del hombre.

Este convenio, se plantea varios objetivos estratégicos en áreas, tales como: diversidad biológica y ecosistemas; sustancias peligrosas; sustancias radioactivas, industria del gas y del petróleo en alta mar, entre otros. A los fines de esta investigación se tocará someramente el objetivo referido a la estrategia sobre la industria de gas y petróleo, ya que para el desarrollo de esta industria se utilizan las plataformas costa afuera, que es el tema que ocupa a este trabajo.

Este punto del Convenio OSPAR tiene por objetivo prevenir y eliminar la contaminación en el medio marino, contra los efectos nocivos que devienen de las actividades offshore llevadas a cabo para exploración y explotación de gas e hidrocarburos a través del establecimiento de objetivos ambientales y mejoramiento de los mecanismos de gestión para proteger la salud humana y conservar el ecosistema. En el artículo 1 de las definiciones se establece:

A los efectos del presente Convenio:

j) Por actividades mar adentro se entenderán las actividades realizadas en la zona marítima para la prospección, evaluación o explotación de hidrocarburos líquidos y gaseosos.

k) Por fuentes mar adentro se entenderán las instalaciones mar adentro y las tuberías mar adentro desde las cuales las sustancias o la energía alcanzan la zona marítima.

l) Por instalación mar adentro se entenderá la estructura artificial, maquina, buque o cualquiera de sus partes, ya sea flotante o fija en el fondo marino, colocada dentro de la zona marítima para realizar actividades mar adentro.

n) Por buque o aeronave se entenderá toda embarcación marina o artefacto volador de cualquier tipo, sus piezas y otros accesorios. Esta expresión comprende los aparatos que se deslizan sobre un colchón de aire, los artefactos flotantes, autopropulsados o no, y otras estructuras artificiales situadas en la zona marítima y su equipamiento, pero no incluye las instalaciones mar adentro ni las tuberías mar adentro.

Acorde con este convenio se le da una doble connotación jurídica a las plataformas costa afuera, por lo tanto: **(i)** si están fijadas al fondo marino o se encuentran simplemente flotando en la zona marítima realizando actividades que le son propias se consideran como una instalación mar adentro; **(ii)** cuando se deslizan con medios propios de propulsión o sin ellos, inclusive cuando se encuentran simplemente flotando en la zona marítima, pero sin realizar actividades mar adentro, se consideran buques. Es interesante apreciar que lo que determina la naturaleza jurídica de las plataformas en esta Convención es el fin o trabajo que realiza en un momento dado y no los medios de propulsión en sí.

El Convenio establece para las partes dos principios fundamentales: **(i)** en materia de prevención, “el principio de precaución”, según el cual las partes deben adoptar medidas convenientes cuando tengan motivos para pensar que ciertas sustancias pudieran constituir peligro para los recursos marinos y la vida humana; y **(ii)** en materia de responsabilidad por contaminación el convenio establece en su artículo 2 el principio “el que contamina, paga”, lo que implica que el responsable de generar daños por contaminación ambiental deberá asumir los costos de prevención, control y reducción de la misma.

El convenio establece que las partes están obligadas a utilizar “las mejores técnicas disponibles” y las “mejores prácticas medio ambientales” a los fines de prevención y eliminación de contaminación causada por las plataformas costa afuera. Este convenio regula el vertimiento de desechos y otras materias, el uso, y el abandono parcial o total de las plataformas costa afuera.

k) Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos por combustible de los buques (BUNKERS 2001). BUNKERS es un convenio Internacional que nace del seno de la OMI inspirado en el CLC. El objetivo es regular la responsabilidad civil derivada de la contaminación por hidrocarburos para combustible utilizado para la propulsión de los buques, lo cual no regula el CLC. Además, este Convenio se aplica a todo tipo de buques

sin excepción, lo que lo diferencia del CLC que sólo se aplica a los buques tanques para transporte de hidrocarburos.

Este Convenio pretende garantizar el pago de las indemnizaciones a las víctimas de la contaminación producto de fugas de hidrocarburos o de descargas de los mismos cuando los buques se encuentran aprovisionando y que las mismas se lleven a cabo de una forma adecuada, pronta y efectiva, para ello, esta normativa sigue el esquema propuesto por CLC y FUND. La materia que regula esta Convención se refiere tanto a la fuga de combustible como a los derrames ocasionados producto de las operaciones de aprovisionamiento de combustible de los buques.

En el Artículo 1 del Convenio BUNKERS, se define el buque de la siguiente manera: *“Buque es toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea”*. Se puede apreciar que es una definición amplísima en la que puede subsumirse perfectamente a las plataformas costa afuera, por lo que se considera que podría ser aplicable esta normativa a las plataformas offshore en materia de fugas de combustible o derrames al momento de aprovisionamiento del mismo y que le son necesarios para su funcionamiento.

1) *Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Anti incrustantes perjudiciales en los buques (AFS) 2001*. El objeto fundamental de este instrumento internacional de la OMI, es el de contribuir en la preservación del ecosistema marino a través de la prohibición y restricción del uso de todos aquellos compuestos orgánicos que se encuentren presentes en la composición de las pinturas anti incrustantes que se usan en los buques y en las plataformas costa afuera y que afectan o pudieren afectar a futuro el medio ambiente.

De la revisión del artículo 2.9 del texto se puede encontrar la definición que hace de buque, según la cual se subsume en la misma a las plataformas offshore al ser el primero:

...toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio marino, incluidos los hidro alas, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas fijas o flotantes, las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD).

En base a esto se puede afirmar que este es uno de los convenios que regula de algún modo a las plataformas costa afuera.

Analizadas las convenciones antes expuestas, se observa que en la actualidad se carece de una regulación a nivel internacional exclusiva y amplia que regule toda la materia concerniente a las plataformas costa afuera y las actividades que estas realizan, sin embargo; en cada una de las convenciones precitadas, es posible apreciar que la gran mayoría permiten que sus preceptos sean aplicados a las plataformas offshore, a través de una mención expresa sobre la aplicación del objeto de la

Convención a las mismas o, por considerar a estas unidades dentro del concepto de buque. Consiguiendo de esta manera que sean regulados en dichos instrumentos, diferentes aspectos de la vida y seguridad marítima, relativos a las plataformas costa afuera.

No obstante, se considera importante enumerar algunos otros instrumentos internacionales que de algún modo norman ciertos aspectos de las plataformas costa afuera, como por ejemplo: **(i)** Código para la Construcción y equipamiento de las Unidades móviles de perforación Costa Afuera de 1989/2009 resolución A649 aprobada el 19-10-1989 por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, **(ii)** Guía de seguridad para buques remolcados y otras estructuras en el mar, **(iii)** Directrices y normas para la remoción de instalaciones y estructuras emplazadas mar adentro en la plataforma continental y en la zona económica exclusiva; resolución A.672 de la Organización Marítima Internacional, **(iv)** Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988, específicamente su protocolo de 1988/2005 para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, 1988, **(v)** Convenio Internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los Buques, 2009, **(vi)** Convenio sobre la Protección del medio Ambiente Nórdico, 1974, **(vii)** Convención para la Protección del Mar Negro contra la contaminación, 1992, **(viii)** Convenio Regional para la Conservación del Medio Marino del Mar Rojo y el Golfo de Adén (Convenio de Jeddah), 1982, y **(ix)** Contrato de responsabilidad de contaminación Offshore, 1974.

2. Según el derecho comparado

En este aparte se hará una muy breve revisión de las disposiciones que hacen referencia a la regulación de las plataformas costa afuera en las legislaciones de Noruega y Uruguay, con la finalidad de ver el nivel de desarrollo legislativo que hay en la materia, en estas naciones. Se eligieron las mismas tomando en cuenta, por una parte la larga data de Noruega en el área de exploración y explotación de hidrocarburos y en el caso de Uruguay su reciente incursión en dichas actividades.

A. Noruega

El sistema normativo noruego no dispone de una ley específica que regule bajo un único instrumento las plataformas costa afuera. Actualmente la principal herramienta con que cuenta para normar gran parte de la materia offshore, es la Ley relativa a las actividades petroleras. La precitada norma regula principalmente la parte administrativa de las actividades costa afuera, como por ejemplo: el otorgamiento de licencias de exploración y de producción; registro e hipoteca; lo relativo al cese de las actividades petroleras, entre otros aspectos generales; además de normar también en áreas especiales como la seguridad, planes

de emergencia y la responsabilidad por daños de contaminación, entre otros.

La *Act Relating to Petroleum Activities*, cuenta con un Reglamento, denominado *Regulations to Act Relating to Petroleum Activities* de 1997, el cual ahonda en la aplicación de las disposiciones de dicha Ley.

Noruega cuenta además con otras cinco leyes³² que complementan el sistema jurídico en este ámbito, que son la ley relativa a la protección del medio ambiente en Svalbard, las normas relativas a la práctica segura en la exploración y explotación de perforación de depósitos de petróleo en Svalbard, el Código Marítimo Noruego, la ley relativa a la protección contra la contaminación y residuos y la ley de compensación en ciertas circunstancias.

Noruega posee una considerable cantidad de instalaciones costa afuera, dedicadas a la explotación de hidrocarburos, precisamente por ello, es quizás por lo que ha desarrollado un cuerpo normativo interno bastante extenso para regular dicha actividad, además de las regulaciones internacionales suscritas como por ejemplo: Convenio sobre la Protección del medio Ambiente Nórdico, 1974; el Convenio para la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico del Nordeste (OSPAR); Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las Aguas por Hidrocarburos (CLC), MARPOL, entre muchas otras.

B. Uruguay

De la revisión de la legislación marítima uruguaya, no fue posible encontrar leyes que regulen las plataformas costa afuera, más allá de una brevísima mención en un Proyecto de Ley para regular las operaciones de buques y plataformas en operaciones costa afuera, elaborado por la Prefectura Nacional Naval en el año 2013, en la que textualmente se mencionan de la siguiente manera:

Artículo 1. Interpretéese que las actividades de exploración y explotación costa afuera (offshore), así como las de apoyo y prestación de servicios accesorios a aquellas actividades, no se consideran transporte de cabotaje y por ende no resulta de aplicación la Ley 12.091.

Artículo 4. Las instalaciones y/o buques que realicen las actividades detalladas en los Artículos 1 y 2, deberán cumplir con todos los requisitos establecidos por la legislación vigente, en lo relacionado a la prevención de contaminación de las aguas, planes de contingencia, seguridad y protección marítima y poseer seguro de responsabilidad civil por daños a bienes, personas y medio ambiente, por medio de seguros de Clubes de P&I (Protección e Indemnización) miembros de la Asociación Internacional de Clubes de Protección e Indemnización.

Artículo 5. Las empresas propietarias de las instalaciones y estructuras mar adentro, son responsables de su remoción, así como de la disposición final

³² Todas consultadas en <https://bit.ly/3pGZcBY>

de estas del equipamiento utilizado, luego de que haya cesado su actividad. Los plazos y aspectos técnicos del desguace, remoción y disposición final serán reglamentados por el Poder Ejecutivo, utilizando como base las resoluciones de la Organización Marítima Internacional.

Artículo 6. La República Oriental del Uruguay, en calidad de Estado Ribereño, y a través de la Prefectura Nacional Naval, inspeccionará las Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro (MODU en su sigla en idioma inglés) toda vez que así lo considere conveniente, a efectos de verificar el Cumplimiento de las normas nacionales e internacionales aplicables a la actividad³³.

La actividad costa afuera es muy reciente en Uruguay, es por ello que se eligió este país para su revisión legislativa en el área, la cual se aprecia que es exigua y a nivel de suscripción de convenios internacionales en la materia, se puede indicar que ha suscrito: Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las Aguas por Hidrocarburos (CLC) 92, con su Protocolo del 92; MARPOL; OPRC 90, entre otras.

Conclusiones

Es indudable que en los últimos 120 años ha habido un auge vertiginoso en el área de la exploración y explotación de combustibles fósiles como una vía para impulsar el crecimiento económico, político y social en los Estados; es por esto, buscando siempre nuevas fuentes de recursos y bajo la implementación de los nuevos desarrollos tecnológicos, en las últimas décadas se dio inicio a la exploración y explotación de nuestros océanos para continuar el crecimiento de las naciones.

Como es lógico y por encontrarse nuestro planeta compuesto en más de un 70% de agua, se descubre en el lecho marino la presencia de más recursos energéticos principalmente, petróleo y gas.

Las Naciones, en aras del logro de sus fines dan inicio a las actividades de exploración y explotación en los océanos y mares, por medio de la utilización de lo que se denominan plataformas costa afuera, sin embargo; hasta la fecha no existe una reglamentación Internacional amplia, precisa, clara y eficiente que regule esta actividad que los Estados han venido desempeñando cada vez con más fuerza y frecuencia. Actividad que requiere de un gran conjunto de materias especializadas como lo son la oceanografía, geología y geofísica para su exitoso desempeño.

La actividad de las plataformas costa afuera se puede considerar de alto riesgo, precisamente por desenvolverse bajo ambientes hostiles,

³³ Prefectura Nacional Naval: *Proyecto de Ley para regular las operaciones de buques y plataformas en operaciones costa afuera*. Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, Uruguay 2013, e <https://bit.ly/3EGWgM7>

condiciones climatológicas adversas, expuestas a la corrosión, buques, oleaje, icebergs que condicionan la actividad y pueden ocasionar graves problemas de contaminación ambiental por hidrocarburos. Sin embargo, a pesar de todas estas condiciones adversas que pueden estar presentes en el desarrollo de las actividades de una plataforma costa afuera, han logrado desarrollarse en el transcurso de las décadas con pocas situaciones que lamentar, en comparación con el transporte marítimo de pasajeros, mercancías e hidrocarburos.

Hay que destacar un punto que merece gran atención por parte de todos los Estados, y este se refiere a que las actividades de exploración y explotación costa afuera se han venido desarrollando sin ningún tipo de normativa internacional que las regule, situación que no debería tomarse a la ligera, en vista de que, aun cuando no son frecuentes los accidentes en la materia, cuando ocurren generan un gran impacto en la vida humana, seguridad de la navegación, medio ambiente y biodiversidad.

Desde el año 1970 se ha venido impulsando la idea de la constitución de una regulación efectiva y específica en materia de las plataformas costa afuera y sus operaciones, por medio de los conocidos Borradores de Río, Sídney y la propuesta de la Asociación Canadiense de Derecho Marítimo, sin embargo; la mayoría de los Estados y en específico, la Organización Marítima Internacional han rechazado tales propuestas y consideran que no es un punto relevante a tomar en cuenta para la regulación en estos momentos, incentivando que la materia sea regulada por medio de convenios regionales entre los Estados.

Por lo anterior, en la actualidad se puede observar que la materia bajo estudio carece de una regulación única y exclusiva internacional, es por esto que se aprecia que existen algunas convenciones internacionales que permiten la aplicabilidad de su objeto a las plataformas costa afuera, bien sea por una mención expresa de su aplicación sobre las plataformas costa afuera o por considerar a estas unidades dentro del concepto de buque, sin embargo; por no ser convenciones especiales para la materia bajo estudio podrían encontrarse muchas lagunas legislativas.

En la actualidad, se aprecia que el ámbito en que las plataformas costa afuera y sus operaciones cuentan con un mayor blindaje regulatorio, es en la materia referida a la contaminación marítima.

No obstante, vistos los muy recientes desastres acaecidos en la Plataforma West Atlas en 2009, la Deepwater Horizon en 2010 entre otras de menor magnitud, aunque no menos importantes, se destaca nuevamente la necesidad vital de disponer de una Convención Internacional que regule las plataformas costa afuera y sus operaciones, para de esta manera conseguir un mayor control sobre la construcción, registro,

propiedad, certificación, seguridad operacional, así como las medidas para la prevención, lucha y planes de emergencia en casos de contaminación causadas por estas, la responsabilidad civil, penal y los sistemas indemnizatorios. ■