

RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS PLATAFORMAS ACUÁTICAS EN VENEZUELA **TEMAS SELECTOS¹**

Gustavo Adolfo Omaña Parés²

Introducción

El régimen de las plataformas acuáticas es un tema casi desconocido en la doctrina venezolana. Ante tal carencia, se impone un esfuerzo de investigación, que comprenda el estudio de temas jurídicos, extensos y complejos, relacionados con los derechos y obligaciones de la República en los diferentes espacios acuáticos sobre los cuales ejerce soberanía, jurisdicción y derechos de soberanía. De igual manera, al desarrollar este régimen deberán abordarse los aspectos jurídicos vinculados a la utilización de mares, lagos y ríos, el Derecho internacional público, el Derecho marítimo administrativo, el Derecho marítimo comercial, el derecho internacional privado, el Derecho administrativo, el Derecho ambiental, Derecho laboral y el Derecho penal, amén de la exposición y análisis de los diferentes procedimientos de autorización que permiten la instalación y operación de éste tipo de estructuras. En este contexto, hay que advertir que el presente trabajo no pretende agotar toda esta materia, resumiéndose a tratar los aspectos relacionados con los siguientes temas:

1. El alcance del marco normativo internacional de las plataformas acuáticas a la luz del derecho venezolano³;

¹ La presente conferencia ha sido elaborada para ser dictada, en un tiempo de media hora, en el I FORO VISION INTEGRAL DEL DESARROLLO DE GAS COSTA AFUERA EN VENEZUELA. Caracas. Noviembre 2004.

² Gustavo Adolfo Omaña Parés. Socio del Escritorio Jurídico Sotillo & Asociados. Abogado (UCAB), Especialista en Comercio Marítimo Internacional. Mención Derecho Marítimo (EESMM), Profesor de Conflicto de Leyes en la Especialidad de Comercio Marítimo. Internacional. Mención Derecho Marítimo (UMC)

2. La definición y naturaleza jurídica de las plataformas acuáticas en el Derecho venezolano;
3. La normativa comprendida en la legislación acuática que le es aplicable;
4. Los requerimientos ambientales básicos; y
5. La competencia judicial de los tribunales venezolanos y la ley aplicable en los casos en los cuales se presenten conflictos.

Regulación Internacional de las Plataformas Acuáticas

El marco preceptivo internacional que regula las plataformas acuáticas ha sido un tema que ha concitado el interés de los Estados desde hace muchos años. Al respecto, Anduiza (2002) indica que desde el año 1924, cuando se construyó la primera plataforma de madera perforadora en el Lago Maracaibo, la industria de plataformas móviles costa afuera (offshore mobile craft) ha crecido aceleradamente y se ha convertido en un gran proveedor de petróleo y que de tal expansión ha surgido un movimiento mundial instando a que se elabore una Convención Internacional que regule las unidades costa afuera pues sin el beneficio de un instrumento de este tipo será difícil resolver los numerosos problemas que pueden surgir⁴.

Por muchos años el Comité Marítimo Internacional ha tenido un subcomité de trabajo analizando la posibilidad de extender los términos de las convenciones existentes a las plataformas móviles costa afuera⁵, pero también ha estado

³ He decidido usar el término *Plataforma Acuática* por considerar que al hacerlo abarco tanto a las plataformas que operan en el mar como aquellas que lo hacen en espacios fluviales y lacustres y a las estructuras móviles y fijas, de perforación y de explotación.

⁴ Anduiza, J (2002) Contaminación del Medio Ambiente. Plataformas Móviles Costa Afuera. <http://members.tripod.com/ve/avdmar/anduiza.htm>

⁵ The Maritime Law Association of United States of America. Formal Report of the Comité on Comité Maritime International 1999. <http://www.mlaus.org/article.ihtml?id=434&issue=30&folder=0>

trabajando en la elaboración de una convención, adoptando su primer proyecto en el año 1977 en Río de Janeiro y, luego, aprobando el bosquejo nuevo en la conferencia de octubre 1994 de CMI en Sydney, Australia (bosquejo de Sydney).⁶

La Asociación Canadiense de Derecho Marítimo, después de concluir que la comunidad internacional tiene la imperante necesidad de desarrollar unas reglas generales para las operaciones costa afuera, expresó su insatisfacción por el Bosquejo de Sydney y preparó un documento denominado *Discussion Paper on the Need for an International Convention on Offshore Units, Artificial Islands and Related Structures used in the Exploration for and Exploitation of Petroleum and Seabed Mineral Resources*.⁷

En dicho documento, la Asociación Canadiense de Derecho Marítimo señala que la aplicación de la normativa existente ha creado incertidumbre y vacíos en las normativas domésticas y regionales; además el crecimiento de una fuerza multinacional de trabajo, evidencia la necesidad de identificar métodos de seguridad estándares operacionales y gerenciales, además de asegurar que los bosquejos existentes son insuficientes para crear las bases de un régimen internacional uniforme⁸.

Actualmente no existe un instrumento internacional multinacional que defina y regule el funcionamiento de las plataformas acuáticas, lo cual no significa la inexistencia de normas internacionales aplicables a éstas. En tal sentido, la

⁶ Anduiza (2002)

⁷ Asociación Canadiense de Derecho Marítimo (1996) Resumen Ejecutivo. Documento de discusión sobre la necesidad de una convención internacional sobre unidades costa afuera, las islas artificiales y las estructuras relacionadas usadas en la exploración y la explotación de los recursos mineral del petróleo y del fondo del mar.
<http://www.wob.nf.ca/News/1998/July98/offshore.Doc.ffshoremobilecraftimoconventionDG>

⁸ Íbidem.

Organización Marítima Internacional ha adoptado el Protocolo de 1988 para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental⁹, que tiene como objetivo garantizar la imposición de las oportunas sanciones a las personas que cometan actos ilícitos contra los buques¹⁰ y el Código para la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro (Código MODU), que contiene las disposiciones técnicas correspondientes.

Concepto y Naturaleza Jurídica

Al no existir una normativa internacional que regule de manera general los diferentes asuntos inherentes a las plataformas acuáticas y que informe a la legislación venezolana, el examen jurídico de estos artefactos debe apoyarse en las normas marítimas administrativas y ambientales que conforman los ordenamientos nacionales.

La legislación venezolana no define las plataformas acuáticas. Así, en defecto de una precisión legal podemos concebir 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

⁹ Entró en vigor internacionalmente el 1° de marzo de 1992. No es ley en la República Bolivariana de Venezuela.

¹⁰ Venezuela es Estado Parte del SOLAS. República de Venezuela. Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida en el Mar. Gaceta Oficial N° 323.597 de 08 de julio de 1982 y República de Venezuela. Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida en el Mar. Gaceta Oficial N° 5.187 del 05 de diciembre de 1997; en virtud de la adscripción a este instrumento y por no haber hecho nuestro país reserva alguna, se aplican *propio vigore*, el Código para la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro (Código MODU), Capítulo 9 y el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

produzcan¹¹; o para ser más exhaustivos pueden entenderse también 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 naturales,

Ahora bien, como explica Da Man¹², muchas de estas estructuras flotan y pueden ser trasladadas con su propia propulsión y, en muchos casos, se parecen a barcos pero son diseñadas para operaciones diferentes a los barcos normales. Algunas de estas estructuras están fijadas firmemente al fondo del mar y se pueden clasificar como islas artificiales en vez de barcos, pero también, muchas no están fijadas y pueden trasladarse de un lugar a otro.

Existen pues dos situaciones diferentes que permiten caracterizar a las plataformas. Cuando están perforando o produciendo son construcciones fijadas al lecho acuático; pero cuando se desplazan por los ríos, lagos y mares, utilizando medios propios de propulsión o siendo remolcadas o empujadas por otras embarcaciones se comportan como buques o accesorios de navegación.

Esta dualidad implica la aplicación a las plataformas acuáticas móviles del Artículo 17 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas¹³, que define al buque como toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión que cuente con seguridad, flotabilidad y estabilidad y a

¹¹ A modo de guía utilizamos la definición contenida en: <http://www.imp.mx/petroleo/glosario/p.htm>

¹² De Man, M (2004) Plataformas Coista Afuera (Off shore). Una perspectiva canadiense. Conferencia, no publicada, dictada en el marco del Congreso de Derecho Marítimo del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo celebrado en Panamá en el mes de noviembre de 2004.

¹³ República Bolivariana de Venezuela. Ley General de Marinas y Actividades Conexas. Gaceta Oficial N° 37.570 de 14 de noviembre de 2004.

los accesorios de navegación como construcciones flotantes carentes de medios de propulsión,

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 navegación.

Siguiendo esta línea de pensamiento, hay que señalar que el Artículo 4 *ejusdem* dispone que están sometidos a la Ley General de Marinas y Actividades Conexas cualquier buque nacional o extranjero y las construcciones flotantes, aptas para navegar, carentes de propulsión propia, que operen en el medio acuático o auxiliar de la navegación pero no destinada a ella que se desplace por agua y, en el evento que éstas se desplacen para el cumplimiento de sus fines específicos con el apoyo de un buque, serán consideradas buques y, por lo tanto, deberán cumplir con las todas las regulaciones previstas en la ley.

La inscripción de las Plataformas Acuáticas Móviles en el Registro Naval Venezolano (RENAVE).

Como consecuencia de la identidad que tienen los buques y accesorios de navegación con las plataformas acuáticas móviles, estas últimas; de acuerdo a lo contemplado en el Artículo 129 en concordancia con los artículos 100 o 101 *íbidem*, tienen que ser inscritas en el Registro Naval Venezolano.

Certificación y Documentación

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 132 de la LGMYAC, luego de efectuada la inscripción de la plataforma acuática móvil en el Registro Naval Venezolano, se 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 Móvil.

Al ser consideradas como buques, según se desprende del Artículo 23 de la LGMYAC, las Plataformas Acuáticas Móviles mayores de 150 UAB 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 a la tripulación;
10. Certificado Internacional de la Gestión de la Seguridad;
11. Rol de Tripulantes; y
12. Cualquier otro certificado que establezca la Ley.

Régimen de Fomento para las Plataformas Acuáticas.

En otro orden de ideas, a tenor de lo dispuesto en el Artículo 4° de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional¹⁴ se declara exentos del pago de los derechos y tasas que cause la importación temporal o definitiva, a los buques y accesorios de navegación, incluidas las plataformas de perforación.

La parte *in fine* de esta misma norma declaraba la exención del Impuesto al Valor Agregado a las importaciones, temporales o definitivas, de los buques y accesorios de navegación incluidas las plataformas de perforación. La exención del Impuesto al Valor Agregado para los buques, accesorios de navegación y plataformas acuáticas, contemplada en la LRMMN fue derogada y sustituida por una disposición contenida en el Artículo 64 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado¹⁵ la cual contempla que hasta tanto no entren en vigencia los decretos de exoneración que dicte el Ejecutivo Nacional, estará exenta del Impuesto al Valor Agregado 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. En este contexto, las plataformas, en tanto puedan ser

¹⁴ República Bolivariana de Venezuela. Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional. Gaceta Oficial N° 36.980 de 26 de junio de 2000.

¹⁵ República Bolivariana de Venezuela. Ley del Impuesto al Valor Agregado. Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.600 de 26 de agosto de 2002.

comprendidas como buques o accesorios de navegación, gozan de los beneficios antes señalados.

Obligación de efectuar el mantenimiento en astilleros nacionales

Como contrapartida a los beneficios fiscales que el Estado les otorga, el artículo 6° de la LRMMN, exige que los buques, dragas, plataformas de perforación y accesorios de navegación nacionales, fletados o arrendados por armadores nacionales o empresas del Estado que se acojan a los beneficios de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional efectúen sus reparaciones normales de mantenimiento, en astilleros venezolanos, salvo que por razones de fuerza mayor o de competitividad deban realizarlas en el exterior, en cuyo caso el armador deberá notificar al Consejo Nacional de la Marina Mercante¹⁶.

Cumplimiento de las normas ambientales

En la República Bolivariana de Venezuela, la protección y conservación ambiental están regidas por normas de origen convencional, constitucional y legal. De manera general, los principios jurídicos en materia ambiental están contenidos en los artículos 15, 156 numeral 23, 127, 129, 178 numeral 4, 299 y 326 de la Constitución de 1999¹⁷ y en normativas técnicas especializadas como la Ley Orgánica del Ambiente¹⁸, la Ley Penal del Ambiente¹⁹, la Ley sobre Sustancias,

¹⁶ El Consejo Nacional de la Marina Mercante fue suprimido por el numeral 5 de la Disposición Derogatoria Única de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. A su vez, el Artículo 76 ejusdem creó el Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, el cual, a nuestro asume las funciones que tenía establecidas el Consejo Nacional de la Marina Mercante.

¹⁷ República Bolivariana de Venezuela. Constitución. Gaceta Oficial N° 5.453 de 24 de marzo de 2000.

¹⁸ República de Venezuela Ley Orgánica del Ambiente Gaceta Oficial N° 31.004 de 16 de junio de 1976

¹⁹ República de Venezuela Ley Penal del Ambiente Gaceta Oficial N° 4.358 de 3 de enero de 1992

Materiales y Desechos Peligrosos (LSMDP)²⁰ y las Normas Sobre Evaluación Ambiental de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente²¹.

En el ámbito acuático, las anteriores regulaciones son complementadas por un conjunto de regulaciones de carácter legal y convencional, entre las que destacan la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares²², la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, la Ley de Zonas Costeras²³, la Ley General de Puertos²⁴, la Ley Aprobatoria del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973, la Ley Aprobatoria del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (MARPOL 73/78) y la Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990.

Estas normas contemplan una serie de mecanismos destinados a proteger y conservar el ambiente. Entre éstos mencionaremos aquí los estudios de impacto ambiental (EIA) y el Registro de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente (RASDA).

Los Estudios de Impacto Ambiental

²⁰ República Bolivariana de Venezuela Ley sobre Sustancias, Materiales y Desechos Peligrosos. Gaceta Oficial N° 5.554 extraordinario de 13 de noviembre de 2001.

²¹ República de Venezuela. Normas Sobre Evaluación Ambiental de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente. Gaceta Oficial N° 35.946 de 25 de abril de 1996.

²² República Bolivariana de Venezuela Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. Gaceta Oficial N° 37.290 de 25 de septiembre de 2001 reformada por la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares Gaceta Oficial N° 37.596 de fecha 20 de diciembre de 2002

²³ República Bolivariana de Venezuela Decreto N° 1.468 con Rango y Fuerza de Ley de Zonas Costeras. Gaceta Oficial N° 37.319 de 07 de noviembre de 2001

²⁴ República Bolivariana de Venezuela Decreto con Rango y Fuerza de Ley General de Puertos. Gaceta Oficial N° 37.292 de 27 de septiembre de 2001, modificada por la Ley de Reforma Parcial de la Ley General de Puertos Gaceta Oficial N° 37.589 de 11 de diciembre de 2002

Se entiende por Estudio de Impacto Ambiental el examen orientado a predecir y evaluar los efectos del desarrollo de una actividad sobre los componentes del ambiente natural y social, y proponer las correspondientes medidas preventivas, mitigantes y correctivas a los fines de verificar el cumplimiento de las disposiciones ambientales contenidas en la normativa legal vigente en el país; y determinar los parámetros ambientales que conforme a la misma deban establecerse para cada programa o proyecto.²⁵

Según lo establecido en el Artículo 129 de la Constitución, todas las actividades susceptibles de generar daños a los ecosistemas deben ser previamente acompañadas de estudios de impacto ambiental y, a tenor de lo dispuesto en el Artículo 61 de la Ley Penal del Ambiente, los funcionarios públicos que otorguen permisos o autorizaciones, sin cumplir con el requisito de estudios y evaluación del impacto ambiental, en las actividades para las cuales las exige el reglamento sobre la materia , será sancionado con prisión de tres a seis meses y multa de trescientos a seiscientos días de salario mínimo.

Entre las actividades que requieren de la realización de estudios de impacto ambiental se encuentran los programas de producción de hidrocarburos y los programas de perforación exploratoria.

El Registro de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente.

El Registro de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente (RASDA), es una oficina de registro público administrativo que funciona en el Ministerio del

²⁵ <http://www.monografias.com/trabajos10/gacetadic/gacetadic.shtml>

Ambiente y de los Recursos Naturales (MARN) y que tiene entre sus funciones inscribir a las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades o procesos, o sean generadores potenciales de sustancias peligrosas.

De acuerdo a lo contemplado en el Artículo 65 de la Ley sobre Sustancias, Materiales y Desechos Peligrosos, las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que pretendan realizar actividades de uso, manejo o generación de sustancias, materiales y desechos peligrosos deberán inscribirse, antes del inicio de sus actividades, en el Registro de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente llevado por el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales.

Considerando que los hidrocarburos son sustancias peligrosas o susceptibles de degradar el ambiente, debe entenderse que las plataformas acuáticas que perforen o produzcan hidrocarburos u otras sustancias peligrosas o susceptibles de degradar el ambiente deben inscribirse en el RASDA.

Tribunal Competente y Ley Aplicable en Materia de Plataformas Acuáticas.

Como consecuencia del transporte e instalación de las plataformas acuáticas en los espacios acuáticos venezolanos pueden suscitarse diversos conflictos entre los dueños u operadores de las plataformas acuáticas tanto con el Estado como con particulares.

En principio, las autoridades judiciales venezolanas son competentes para conocer en ambos casos pues, en desarrollo de los contenidos constitucionales, la soberanía plena y la jurisdicción de la República se ejercen en los espacios continental e insular, lacustre y fluvial, mar territorial, áreas marinas interiores, históricas y vitales y las comprendidas dentro de las líneas de base recta que ha

adoptado o adopte la República y los derechos de soberanía y jurisdicción en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) le corresponden.

La instalación de las plataformas acuáticas en la Zona Económica Exclusiva está regulada extensamente en la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos. Entre los aspectos que vale la pena destacar se encuentra la disposición contenida en el Artículo 56 de esa ley que establece que en la ZEE, la República tiene derecho exclusivo de construir, así como autorizar y reglamentar la construcción, explotación y utilización de instalaciones y estructuras así como impedir la construcción, explotación y utilización de las instalaciones y estructuras que puedan obstaculizar el ejercicio de los derechos de la República y que en la ZEE la República tiene la jurisdicción exclusiva sobre las plataformas acuáticas incluso en la jurisdicción aduanera, fiscal, sanitaria, de seguridad, de inmigración, entre otras.

Ahora bien, hay que puntualizar que los contratos o convenios realizados por las compañías operadoras de las plataformas con el Estado para la exploración o explotación de recursos naturales ubicados en los espacios acuáticos venezolanos conocerán, según sea el caso, los tribunales contencioso administrativos correspondientes pero, fuera de este supuesto, deberán conocer los tribunales marítimos.

Los tribunales marítimos venezolanos, que tienen definidas en el artículo 112 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares sus competencias, entre éstas están el conocimiento de las controversias que involucren a más de un buque y que alguno fuere de matrícula nacional, o cuando resulte aplicable la legislación

nacional, en virtud del contrato o de la ley, o cuando se trate de buques extranjeros que se encuentren en aguas jurisdiccionales de la República y de los hechos ilícitos con ocasión a los delitos perpetrados en los espacios acuáticos de conformidad al Código Penal, según el procedimiento establecido en el Código Procesal Penal. De lo anterior se desprende que las competencias en materia penal de los tribunales marítimos se constriñen a los delitos contenidos en el Código Penal pero que no alcanzan a los previstos en otras normativas, como por ejemplo, la Ley Penal del Ambiente.

En cuanto a la ley aplicable, en los casos en los cuales la relación conflictual de tipo contractual se presente entre personas privadas y existan elementos de extranjería, hay que advertir que, según lo dispuesto en el Artículo 29 de la Ley de Derecho Internacional Privado²⁶, priva el principio de la autonomía de la voluntad de las partes pero que a falta de ésta se resolverán los conflictos de leyes que se presenten aplicando en primer lugar las disposiciones de la Ley Aplicable Ley de Comercio Marítimo²⁷ y supletoriamente las establecidas en la Ley de Derecho Internacional Privado.

En los supuestos conflictuales extracontractuales se regirán por lo dispuesto en el Artículo 32 de la Ley de Derecho Internacional Privado o por lo establecido en el Artículo 333 de la Ley de Comercio Marítimo, si se trata de abordajes.

A modo de conclusión, es conveniente precisar que la normativa de las plataformas acuáticas en la República Bolivariana de Venezuela es insatisfactoria

²⁶ República de Venezuela. Ley de Derecho Internacional Privado. Gaceta Oficial N° 36.511 de 6 de agosto de 1998.

²⁷ República Bolivariana de Venezuela. Ley de Comercio Marítimo. Gaceta Oficial N° 5.551 de 09 de noviembre de 2004.

y, en tal sentido, nuestra legislación debe adaptarse a las particularidades tecnológicas y las características de estos artefactos.

Finalmente, es necesario resaltar el carácter introductorio de este estudio y, tomando en cuenta la inmensa importancia que para Venezuela tendrá en los próximos años el desarrollo de los diferentes proyectos de explotación costa afuera, aprovecho la ocasión para invitar a todos los colegas y alumnos a investigar y profundizar sobre el tema que ha sido objeto de este trabajo.