

Plataformas petroleras y seguridad privada en el derecho español: Una aproximación

Oil platforms and private security in spanish law: An approach

Santiago Areal Ludeña*

Resumen:

Dentro del ámbito de aplicación de la legislación española, en el presente artículo desarrollaremos la regulación que existe respecto a la seguridad privada en las plataformas petroleras. En este sentido, es necesario dar unas posibles respuestas jurídicas ante este hecho, debido a los actuales inconvenientes para su adecuada regulación en el país europeo. Por ello, es necesario proporcionar respuestas desde las distintas perspectivas del derecho como son el Derecho Internacional Público, Derecho Internacional Privado, Derecho Administrativo, Derecho Mercantil y Derecho Laboral, lo que nos guiará a determinar cuál debería ser el papel de Estado.

Abstract:

Within the scope of the Spanish legislation, in this article we will develop the regulation about private security on oil rigs. In this sense, it is necessary to give a possible legal responses to this fact, because of the current drawbacks for proper regulation in the European country. It is therefore necessary to provide answers from the different perspectives of law such as the Public, Private International Law, Administrative Law, Commercial Law and Labor Law, International Law which will lead us to determine what should be the role of State.

Palabras clave:

Plataformas petroleras - Seguridad Privada - Derecho Español - Internacional Privado - Internacional Público

Keywords:

Oil platforms - Private Security - Spanish Law - Private International - Public International

Sumario:

1. Planteamiento de la cuestión y consideraciones previas - 2. La naturaleza jurídica de la plataforma petrolera en el Derecho español - 3. La ordenación jurídica de la seguridad a bordo de la plataforma petrolera en el Derecho español - 4. Las modalidades de seguro necesarias para cubrir la responsabilidad generada por la actividad de la plataforma petrolera - 5. Conclusiones - 6. Bibliografía

* Doctor en Derecho por la Universidad Carlos III de Madrid. Se desempeña como profesor titular en la unidad de Derecho Internacional Privado de la Universidad Carlos III de Madrid. Contacto: C/. Madrid, 126. 28903 GETAFE (MADRID). Despacho: 4.32 (Teléfono.91 6245786 Fax: (91) 624 9589).

1. Planteamiento de la cuestión y consideraciones previas

El texto que se presenta al lector pretende una aproximación al régimen jurídico, conforme a nuestro Derecho, en el que descansa la prestación de servicios de seguridad privada a bordo de plataformas petroleras. Para ello, comenzaremos exponiendo algunas consideraciones de base, o introductorias, para situar la cuestión.

A continuación, centraremos nuestra atención en una cuestión nuclear: ¿cuál es la naturaleza jurídica de una plataforma petrolera, conforme al Derecho español? En tercer lugar, abordaremos y plantearemos una teoría acerca de la posibilidad y los límites a la utilización de servicios de seguridad privada a bordo de plataformas petroleras y, por último lugar, común a la hora de abordar cuestiones jurídicas relacionadas con la seguridad, realizaremos un estudio sucinto sobre las modalidades de seguro más comúnmente utilizadas por las plataformas petroleras, para cubrir las potenciales responsabilidades en las que podrían incurrir en el ejercicio de sus actividades.

La primera consideración se refiere al alcance o, con otras palabras, objetivo, que pretendemos con este trabajo. Como su título indica, buscamos una aproximación al asunto, anotando aquellas cuestiones que consideramos esenciales, y dejando, si es el caso, para un estudio futuro y más detallado otras cuestiones que, seguramente, necesitarían de un análisis mucho más intenso que se escapa del objetivo de esta modesta aportación.

De este modo, y sin perjuicio de que sobre esta cuestión se vuelva más adelante, en el momento oportuno, cabe decir ahora que nuestro estudio se va a referir, en particular, a las plataformas petroleras que desarrollan su actividad en aguas españolas (sin atender de momento a si se trata del mar territorial o a la zona marítima exclusiva, por ejemplo). Nuestro punto de partida, que se refiere a lo que pueden o no pueden hacer los Estados en materia de seguridad, y en particular a la posibilidad de que empresas de seguridad privada lleven a cabo su labor a bordo de estas infraestructuras, es claro: la capacidad operativa de la plataforma en la materia va a depender: a) de lo que sobre el particular indique la bandera de su pabellón, y b) de la zona física en la que desarrolle su actividad mercantil (desde el mar territorial, hasta la alta mar). De este modo, como idea guía, podemos afirmar que cuanto más alejada está de la costa la plataforma petrolera, sus capacidades de actuación son más elevadas, en detrimento de las capacidades de actuación del Estado costero. Y, por lo tanto, cuanto más cerca de la costa desarrolla sus actividades, sus capacidades de actuación son menores, a favor de las capacidades del Estado ribereño.

Esta conclusión, que en nuestra opinión, también, se aplicaría a cualquier tipo de buque pesquero o mercante, en nuestro caso, por lo tanto, debe ser ajustada teniendo en cuenta las circunstancias de nuestro país, ya que dispone de una escasa plataforma continental.

La segunda consideración anunciada afecta a la propia actividad petrolera en general, y la que se encarga de la exploración y la explotación de hidrocarburos en particular, ya que tienen una naturaleza eminentemente internacional. Las empresas que las realizan, los elementos materiales que utilizan, o los trabajadores que emplean, suelen pertenecer a diferentes países, por lo que se hace complicado responder de una manera jurídicamente unilateral, desde el punto de vista exclusivo del Derecho español, a ciertas cuestiones.

En tercer lugar, desde nuestro humilde punto de vista, para dar respuesta a las interrogantes planteadas, sería necesario abordar las siguientes disciplinas jurídicas: A) El Derecho Internacional Público para delimitar tanto el ámbito territorial de la soberanía española, como el régimen jurídico de las diferentes zonas en las que, potencialmente, puede realizar su labor una plataforma petrolera; B) El Derecho Administrativo para conocer el marco jurídico, de derechos y obligaciones, que corresponden tanto al Estado español como a los concesionarios de los Derechos de Explotación de los hidrocarburos ubicados bajo nuestro subsuelo; C) El Derecho del Trabajo, para conocer el régimen jurídico de los trabajadores que trabajan a bordo de las plataformas petroleras; D) El Derecho Internacional Privado,

para dar respuesta a los problemas de jurisdicción competente y ley aplicable que se plantean en las relaciones jurídico privadas, de todo tipo pero siempre con diferentes elementos extranjeros, nacidas con motivo de la actividad de las plataformas petroleras, y E) El Derecho Mercantil, y en particular el Derecho Marítimo, puesto que las plataformas petroleras, como indicaremos, son buques¹.

En cuarto lugar, y por último, consideramos que lo que se refiere a la seguridad, en sentido amplio, de estas instalaciones, no es ni mucho menos una cuestión baladí, que deba quedar fuera del interés de los Estados².

2. La naturaleza jurídica de la plataforma petrolera en el Derecho español

2.1. La plataforma petrolera es un buque para el Derecho español

Así se concluye, que, si atendemos al artículo 75 de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante³, en relación con las disposiciones previstas en el Real Decreto de 28 de julio de 1989 sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, especialmente, en los artículos 1º a 7º, sobre Registros de Matrícula (la "matrícula" es la inscripción de un buque en el Registro de buques y Empresas navieras) de los buques y de las Empresas Marítimas⁴. En este sentido, si acudimos al Registro de Matrícula, que se compone de nueve Libros, que se denominan Listas, atendiendo a la procedencia y actividad de los buques a registrar, resulta que en la Lista primera son susceptibles de ser inscritos "...las plataformas de extracción del subsuelo marino...y los dedicados al suministro de plataformas..." (Tráfico "off shore")⁵.

Esta conclusión, por lo demás, no siempre ha sido pacífica, puesto que tanto las plataformas petroleras como otras embarcaciones, en particular las de recreo, se han visto, tradicionalmente, envueltas en una discusión teórica, a veces de naturaleza doctrinal, a veces de tipo legal o jurisprudencial, hoy en gran medida superada gracias, entre otros elementos, a una definición cada vez más amplia de Derecho Marítimo que viene siendo apoyada, tanto por la mayoría de la doctrina, como por nuestra jurisprudencia⁶.

1 Efectivamente, como seguramente conocerá el lector, el método de trabajo que aborda el jurista al enfrentarse a esta u otras cuestiones, claramente plurilocalizadas desde el punto de vista de las diferentes especialidades es, si se me permite la comparación, la del cirujano que debe coordinar a un equipo de especialistas en una operación quirúrgica compleja. Se dice, y con razón (aunque por desgracia la vida práctica, en ocasiones, dicte lo contrario), que el derecho va siempre por detrás de la realidad. Y, en el caso que nos ocupa, una vez más, es así. Las especialidades jurídicas no se deben tratar como compartimentos estanco. Existen y son autónomas, pero su razón de ser es el servicio para la resolución de problemas, si ya existen o, en la medida delo posible, para su "evitación". Esta doble función, curativa y preventiva, en una sociedad que nos muestra realidades cada vez más complejas, plurilocalizadas e internacionalizadas, no se puede concretar con éxito sin una necesaria cooperación entre disciplinas jurídicas y, si es el caso, no jurídicas, como la economía, las especialidades basadas en el análisis documental, o la ingeniería. La multidisciplinariedad, con otras palabras, que se suele traducir, por ejemplo, en la formación de equipos de trabajo formados por especialistas de diferentes orígenes, es garantía de éxito ante la necesidad de dar respuesta a cuestiones como la que se formula en el título de este trabajo.

2 Desgraciadamente, no faltan ejemplos de situaciones en las que la realidad se muestra muy diferente. Como botón demuestra estos son algunos ejemplos que están en la web. Hace unos meses, un grupo de civiles nigerianos tomo, literalmente, el control de una plataforma petrolera que operaba en la zona de la desembocadura del río Níger, para protestar por el incumplimiento que, según ellos, se había producido de las condiciones de la concesión, ya que las multinacionales implicadas no estaban empleando a las gentes del lugar, por otra parte, con un nivel de renta muy bajo (vid. www.admundo.com/contenidos/energia/nigeria). En México, en particular en la zona petrolera del Estado de Campeche, ya desde hace unos cuantos meses elementos del ejército vigilan las instalaciones estratégicas de las que se extrae una buena parte de la producción nacional (vid. www.elsiglodetorreon.com.mx). En tercer lugar, es relativamente habitual que la resistencia iraquí ataque plataformas petrolera (por ejemplo, www.esmas.com). Por último, pero no quizá por ello menos llamativo e interesante, es el hecho de que en alguna ocasión se ha producido la evacuación de una plataforma del Mar del Norte, sencillamente porque una persona soñó que había una bomba a bordo (www.lavozdeasturias.es/noticias/noticia.asp?pkid=397873).

3 Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE de 25 de noviembre de 1992. Corrección de errores, en BOE de 12 de diciembre de 1992).

4 Disposición transitoria séptima de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante armazón o superestructura que conforman la plataforma petrolera.

5 Real Decreto de 28 de julio de 1989 (BOE nº 194, de 15 de agosto de 1989) Art. 1.

6 Vid., entre otras, SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO (29 de diciembre de 2000), SENTENCIAS DE AUDIENCIA PROVINCIAL DE GIPÚZCOA. SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO (17 julio de 2002) SENTENCIA DE AUDIENCIA PROVINCIAL (Sección 3ª), y de la AUDIENCIA PROVINCIAL DE TARRAGONA (19 de noviembre de 2002). Sección 1ª.

2.2. La plataforma petrolera, como cualquier otro tipo de buque, presenta una naturaleza jurídica compleja al ser una cosa compuesta (a), de naturaleza mueble (b), aunque susceptible de hipoteca y, finalmente, también susceptible de inscripción registral (c)

(a) El buque es, de este modo, en primer lugar, una “universitas rerum”, es decir, un conjunto de cosas simples conectadas entre sí, que son objeto de un tratamiento jurídico unitario. En este conjunto se pueden distinguir partes constitutivas (las que se unen para formar la estructura del buque), pertenencias (las que están en una situación de dependencia económica del buque mediante la afectación económica a su servicio, como los instrumentos de navegación o las balsas, por ejemplo), y simples accesorios, que no son más que cosas fungibles y consumibles a bordo (alimentos o agua potable, aceites o pinturas, por ejemplo).

La distinción tiene su importancia ya que, en defecto de pacto, las pertenencias (no los accesorios) forman un todo con el buque y siguen su misma suerte jurídica⁷.

(b) El buque es, además, un bien mueble, aunque susceptible de hipoteca. Así se dice con toda claridad, en el artículo 585 del Código de Comercio español, “*seguirán los buques su condición de bienes muebles, salvo la modificación o restricción que sufra esa condición en otros preceptos de este Código*”. En relación a esta advertencia, el buque sigue la condición de bien inmueble a los efectos siguientes: la exigencia de documento escrito e inscripción en el Registro para su transmisión⁸, la venta judicial⁹ (la constitución y modificación de los derechos de garantía por créditos marítimos privilegiados)¹⁰. Finalmente, ya fuera del Código de Comercio español, el artículo 1º de la Ley de Hipoteca Naval, declara, expresamente, que el buque se considera un inmueble a los efectos de su hipoteca.

(c) Finalmente, el buque es susceptible de inscripción registral, matriculación y abanderamiento. A diferencia de los otros bienes muebles e inmuebles, el buque es objeto de matriculación y, por tanto, de abanderamiento, lo que le otorga el pabellón, sinónimo de nacionalidad. Y, simultáneamente, a diferencia de lo que sucede en otros países próximos (Francia, Italia o el Reino Unido), el buque es objeto de inscripción registral, tanto en el Registro de bienes muebles (que surte efectos privados y dominicales), como en el Registro administrativo, al que antes nos referimos en el apartado 1º (efectos administrativos, de policía y control).

3. La ordenación jurídica de la seguridad a bordo de la plataforma petrolera en nuestro ordenamiento jurídico

El concepto de seguridad, en relación con la actividad habitual, que se realiza a bordo de las plataformas petroleras presenta, a los efectos que en este momento interesa, dos vertientes. La primera se refiere, propiamente, a la seguridad entendida como la existencia de unas condiciones mínimas para que las personas que allí trabajan puedan desarrollar, normalmente, sus labores. En este sentido, interesa conocer, por ejemplo, que sucede en caso de amotinamiento, desórdenes a bordo, hurtos u otros actos contra la propiedad privada, o que puedan poner en peligro la vida o la integridad física de las personas. ¿Pueden acceder a las instalaciones personas contratadas por el empleador, cómo sería el caso de personal privado de seguridad, para garantizar el orden? La segunda se centra en la seguridad con mayúsculas, entendida como la posibilidad de que el Estado español, a través de sus instrumentos de defensa, garantice ese normal funcionamiento de la instalación a través de actuaciones encaminadas a proteger a la plataforma petrolera, por ejemplo, de ataques terroristas.

⁷ Código Civil Español, arts. 576, 579, 745, 586 y 837.

⁸ Código de Comercio, art. 573.

⁹ Código de Comercio, art. 579.

¹⁰ Código de Comercio, arts. 580 y 584.

Pues bien, la respuesta en ambos casos es positiva. El empresario petrolero, normalmente, concesionario de la explotación de un bien de dominio público, no sólo puede, sino que debe tomar todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las personas y el correcto desempeño de sus obligaciones contractuales. Entre estas medidas, se encuentra la contratación de empresas privadas para qué, cómo sucedería si el desarrollo de la concesión administrativa se llevara a cabo en tierra firme, velen por la seguridad a bordo, también de forma preventiva. Y, del mismo modo, como apunta la normativa internacional que vincula a España y nuestra propia legislación, el Estado español, en defensa de la integridad de su dominio público frente a una intromisión externa y no autorizada, no sólo puede sino que además debe hacer uso de todas los medios previstos en nuestra legislación, incluida la intervención de sus fuerzas armadas.

- (a) Las conclusiones aportadas en el numeral precedente tienen su fundamento en la conjugación de un conjunto de normas, vinculantes para el Estado español de naturaleza administrativa e internacional, directamente aplicables a aquellos espacios en los que realizan sus labores las plataformas petroleras, y cuyo concurso es necesario tanto para conocer, físicamente, las concretas zonas a las que llega la competencia del Estado, como para determinar los concretos derechos y obligaciones que, en cada una de ellas, le vienen atribuidos¹¹. Pasando al análisis de las normas anunciadas, nuestra Constitución de 1978 establece en su artículo 132.2 que son bienes de dominio público estatal la zona marítima terrestre, las playas, el mar territorial, y los recursos naturales de la zona económica exclusiva y la plataforma continental. Importante apuntar en este momento que, a diferencia de los demás bienes que integran el dominio público marítimo (aguas interiores, zona marítimo-terrestre, playas, puertos y mar territorial), respecto a los cuales la soberanía española, con algunas limitaciones, es plena, no todo el volumen que comprende la zona marítima exclusiva corresponde a bienes demaniales marítimos de titularidad estatal, ya que la demanialidad sólo afecta a los recursos naturales que se encuentran en la zona (de origen animal, vegetal o mineral). Y el Estado español, por supuesto, puede conceder o autorizar su exploración o explotación a favor de particulares, o de otras entidades públicas distintas de la estatal.
- (b) Del mismo modo, desde el punto de vista internacional, el estatuto jurídico de los fondos marinos está hoy definido por el Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, aprobado en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982¹², que entró en vigor, de forma general, el 16 de noviembre de 1994, y para España el 14 de febrero de 1997. Entre sus preceptos, merece ser destacado su artículo 60, que lleva por título “Islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva”. Allí, en su apartado primero se dice que “En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tendrá el derecho exclusivo de construir, así como el autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización de: ...b) Instalaciones y estructuras para los fines previstos en el artículo 56 y para otras finalidades económicas...”. Un poco después, en el apartado segundo se afirma que “el Estado ribereño tendrá jurisdicción exclusiva sobre dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, incluida la jurisdicción en materia de leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios, de seguridad y de inmigración”. Por último, el apartado cuarto reza como sigue “cuando sea necesario, el Estado ribereño podrá establecer, alrededor de dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, zonas de seguridad razonables en las cuales podrá tomar medidas apropiadas para garantizar tanto la seguridad de la navegación como de las islas artificiales, instalaciones y estructuras”. Y, en relación directa con lo apuntado, en el apartado quinto se dice que “el

11 Con carácter previo, como tendremos ocasión de estudiar en unos momentos, atendiendo a su progresivo alejamiento de nuestra costa, las zonas de las que hablamos se denominan aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona marítima exclusiva, plataforma continental y alta mar. Pero en el caso español, merecen en este punto ser destacados dos datos. El primero es que nuestra plataforma continental (límite teórico sobre el que el Estado español tiene derechos soberanos limitados para la exploración y la explotación de recursos naturales), es muy pequeña comparada con la de otros Estados (entre las 30 y las 50 millas en las costas de levante, y entre las 5 y las 15 en nuestros litorales norte y sur). En consecuencia, por lo tanto, las perforaciones autorizadas por el Estado se desarrollan en lugares relativamente próximos a esa costa.

12 Vid. Boletín Oficial del Estado núm. 39, de 14 de febrero de 1997.

Estado ribereño determinará la anchura de las zonas de seguridad, teniendo en cuenta las normas internacionales aplicables. Dichas zonas guardarán una relación razonable con la naturaleza y funciones de las islas artificiales, instalaciones o estructuras, y no se extenderán a una distancia mayor de 500 metros alrededor de éstas, medida a partir de cada punto de su borde exterior (...)."

- (c) Y, si estas son las atribuciones del Estado en la Zona Económica Exclusiva (sujeta al límite máximo de 200 millas, del cual ha hecho uso España en virtud de la Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre Zona Económica Exclusiva¹³), más intensas son esas atribuciones en el mar territorial español, en particular en relación a todas aquellas cuestiones que tienen que ver con el orden y la seguridad. Así, a la hora de excepcionar, el principio general que preside esta zona, conocido como "principio del paso inocente", el artículo 19.2 del mencionado Convenio de Montego Bay permite al Estado ribereño negar ese derecho si ese paso amenaza la paz, el orden o la seguridad de cualquier actividad autorizada por el citado Estado. Concretamente, el precepto mencionado tipifica una serie de supuestos que justificarían la actuación estatal, tales como "(...) a) la amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, integridad territorial o independencia política (...) b) ejercicio con armas (...) f) lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares (...)". Es decir, nos encontramos ante situaciones que justificarían la acción del Estado, no atendiendo al tipo de buque, lo que quiere decir que se podrían realizar desde o hacia plataformas petroleras, sino por razón de la actividad, lo que lleva al Estado ribereño a actuar ante cualquier amenaza contra sus derechos soberanos.

Mención aparte merece la referencia a la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, modificada por la Ley 12/2007, de 2 de julio, con el fin de adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/55/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para el mercado interior del gas natural¹⁴. Efectivamente, esta norma se constituye hoy en día en el marco legal imperativo para conocer el régimen jurídico de la exploración, explotación e investigación de hidrocarburos en nuestro territorio, y también, por lo tanto, en los fondos marinos sobre los que España tiene soberanía. Y varios son los preceptos que no sólo permiten, sino que también obligan al concesionario a solicitar aquellas autorizaciones pertinentes y destinadas a conseguir que su actividad se lleve a cabo de forma segura:

- (a) El artículo 6.1 se refiere a "(...) otras autorizaciones que los trabajos, construcciones e instalaciones necesarias para el desarrollo objeto de las mismas pudieran requerir por razones fiscales (...) o de seguridad para personas y bienes".
- (b) El artículo 103.2, dice que "(...) los titulares de concesiones (...) gozarán del beneficio de la expropiación forzosa (...) así como de la servidumbre de paso y limitaciones de dominio, en los casos que sea preciso para vías de acceso, líneas de conducción y distribución de hidrocarburos, incluyendo las necesarias para atender a la vigilancia, conservación y reparación de las instalaciones".
- (c) El artículo 109.1.a) califica como infracción muy grave "La realización de actividades reguladas por la presente Ley (...) sin la necesaria concesión o autorización administrativa (...) cuando se ponga en peligro manifiesto a las personas, los bienes o el medio ambiente".
- (d) El artículo 109.1.s), califica también como infracción muy grave "El incumplimiento por arte de los titulares de las instalaciones de su obligación de mantener las instalaciones en adecuadas condiciones (...) siguiendo en su caso, las instrucciones impartidas por la administración competente, cuando dicho incumplimiento ponga en peligro manifiesto a las personas, los bienes o el medio ambiente".

¹³ Boletín Oficial del Estado nº 46, (23 de febrero de 1978).

¹⁴ Vid., respectivamente, Ley 34/1998, de 7 de octubre (BOE nº 241, de 8 de octubre de 1998), Ley 12/2007, de 2 de julio (BOE nº 153, de 3 de julio de 2007) y Directiva 2003/55 (DOCE, L 176/57, de 15 de julio de 2003).

- (e) Por último, consideramos de interés referirnos en este momento a dos preceptos de la Ley que nos hablan de aspectos directamente vinculados a la seguridad nacional. El primero es el artículo 6.3, que otorga competencia al Ministerio de Defensa para autorizar "(...) trabajos construcciones e instalaciones objeto de la presente Ley que estén ubicadas (...) dentro de las zonas e instalaciones para la defensa nacional, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 8/1975, de 12 de marzo (...) "¹⁵. El segundo es la Disposición Adicional Quinta, que habla de las "Instalaciones petrolíferas para uso de las Fuerzas Armadas", y reza que cuando estas instalaciones estén "ubicadas dentro de la zona e instalaciones para la Defensa Nacional (...)" sus inspecciones y revisiones "(...) serán realizadas por los órganos correspondientes de las Fuerzas Armadas".

4. Las modalidades de seguro necesarias para cubrir la responsabilidad generada por la actividad de la plataforma petrolera

La respuesta a la cuestión planteada debe comenzar, necesariamente, por un ligero comentario acerca de los instrumentos legales que se refieren a uno, que no el único, foco de responsabilidad en el que podría incurrir la plataforma petrolera en el desarrollo de sus actividades: la responsabilidad por contaminación medioambiental. En este sentido, merecen ser destacados en este momento dos normas: a) El Convenio de Bruselas de 1992 sobre responsabilidad Civil de los buques por contaminación marítima de hidrocarburos (CLC)¹⁶, y b) el Convenio de Bruselas, también de 1992, sobre Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (CF)¹⁷. En relación al Convenio CLC, se establece un régimen de responsabilidad objetivo (no absoluto), limitado (art. V del CLC) y garantizado (por lo tanto, es necesario contratar un seguro de responsabilidad civil que cubra, al menos, las cantidades mencionadas en su art. V). El Convenio de Bruselas CF tiene como finalidad indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación, en la medida en la que la protección establecida por el CLC resulte insuficiente (art. 21). Ahora bien, esto no significa que no existan límites indemnizatorios¹⁸.

Una segunda consideración afecta a la naturaleza, tipos y valor de las diferentes responsabilidades en las que puede incurrir una plataforma petrolera en el desarrollo de su actividad. Esto se traduce en el hecho de que es necesario agrupar el esfuerzo de diferentes empresas aseguradoras para cubrir esas responsabilidades a través de la figura del reaseguro, muy comúnmente empleada para hacer frente a los grandes riesgos (por ejemplo, en el transporte aéreo o en el marítimo). En el reaseguro, atendiendo al volumen tan elevado de cobertura que se necesita, lo que se hace es "parcelar" ese volumen para que sean diferentes compañías las que se hagan cargo de la responsabilidad, pero siempre con una reaseguradora en la cima, que hace de gran responsable y, a la vez, establece, por ejemplo frente a las aseguradoras "menores", criterios de negociación o aceptación de acuerdos monetarios extrajudiciales en caso de siniestro. En el mundo marítimo, como en el aéreo, el reaseguro gira en torno, esencialmente, a la plaza de Londres a través de Instituciones como la Lloyd's, que utiliza para las plataformas el denominado Grupo de Reaseguro IV.

Llegados a este punto, ¿de qué pólizas hablamos cuando nos referimos a las plataformas petroleras?

- (a) De una póliza de responsabilidad civil de Explotación. Esta póliza tiene por objeto cubrir la responsabilidad civil en la que pudiera incurrir el titular de la explotación en el desarrollo de la actividad frente a terceros.

15 Ley 8/1975 de 12 de marzo, de zonas e instalaciones de interés para la defensa nacional (BOE de 14 de marzo de 1975) y normativa de desarrollo.

16 BOE de 20 de septiembre de 1995.

17 BOE de 4 de febrero de 1992. Tanto en este caso como en el anterior, el Estado español ha venido formando parte activa del movimiento internacional responsable de la lucha contra la contaminación marina desde sus orígenes, lo que se refleja en una extensa e intensa legislación sobre la materia, que se puede consultar, por ejemplo, en las exposiciones de motivos de las normas referidas.

18 Resolución de la Organización Marítima Internacional, LEG (82), (BOE núm. 236, de 2 de octubre de 2002).

- (b) De una póliza de Responsabilidad Civil por contaminación. Es una especialidad de la anterior, y busca cubrir esa misma responsabilidad civil, pero sólo frente a los efectos nocivos, para personas, flora y fauna, derivados de la contaminación medioambiental que pudiera generar la actividad de la plataforma.
- (c) De una póliza de accidentes/vida. Nos adentramos en este momento en el campo de la cobertura de los daños propios, tanto a los elementos físicos de la plataforma (recordemos que es un buque, y por lo tanto una cosa compuesta), como a las personas que allí trabajan. En este caso queda cubierto el riesgo de accidente (sea o no laboral, por lo que habría que acudir al Convenio Colectivo pertinente que afecta a estos trabajadores del Mar), con o sin resultado de muerte, y la muerte de la persona.
- (d) De una póliza de daños a las instalaciones. En este caso, instalación se debe entender como estructura, por lo que estamos ante una versión "ad hoc" de lo que se denomina en el ámbito marítimo o aéreo seguro de cascos. Con otras palabras, quedan cubiertos los daños que pudiera sufrir la infraestructura en sí, es decir, el elemento o esqueleto físico que sirve de soporte a la maquinaria y a otros elementos que hacen que el todo se convierta en una plataforma.
- (e) De una póliza de daños a la maquinaria. La plataforma es, como cualquier otro buque, un conjunto ordenado de cosas diferentes. Y una de esas cosas es la maquinaria necesaria para que el todo funcione, desde los ingenios de prospección, hasta los de perforación, succión o las cocinas de a bordo. Pues bien, este seguro cubre los daños que pudieran sufrir todos estos elementos.
- (f) De una póliza de transporte de producto. Efectivamente, el producto extraído del subsuelo marino está destinado, finalmente, a ser transportado a tierra para su refinado y elaboración. Pues bien, es habitual que, al tratarse de dos actividades complementarias (la extracción y el transporte), que además suelen realizarse por el mismo concesionario, también se vincule el aseguramiento de los riesgos derivados del transporte a la actividad de la plataforma petrolera.
- (g) De una póliza de servicios complementarios. Aquí nos referimos, aunque es una modalidad asegurativa que puede o no estar incluida entre las que, habitualmente, se relacionan con la plataforma, de una póliza de responsabilidad civil que cubra la actividad de los helicópteros u otros ingenios que presten una labor de apoyo a la plataforma, por ejemplo, transportando a sus trabajadores. Existen empresas especializadas en estas labores que prestan el servicio de forma interesada, pero en ocasiones son los concesionarios de las propias plataformas los que lo ofrecen, y entonces el servicio queda afecto a aquélla, también desde el punto de vista asegurativo.

5. Conclusiones

No se puede comenzar esta parte del trabajo sin subrayar, de nuevo, el objetivo del mismo, que no es otro que una primera aproximación a la cuestión. Como seguramente habrá observado el lector, no son pocas las ocasiones en las que la lectura invita a una reflexión más profunda. Esa es, del mismo modo, nuestra sensación. Pero nuestra intención era otra. Establecer un punto de partida en el que, aparte de identificar el problema, se establecen una serie de pautas normativas necesarias y, del mismo modo, se deja abierta la posibilidad de ampliar el estudio.

En segundo lugar, no cabe duda de que el régimen jurídico que se refiere a la seguridad, en sentido amplio, de una plataforma petrolera, conforme al derecho español, va a depender de dos factores: la naturaleza jurídica del elemento material (la plataforma misma), lo que lleva, como es el caso, al régimen jurídico imperativo dispuesto en el Estado de bandera, España y, por otra parte, el lugar físico en el que ese buque desarrolla su actividad. Conforme a estos elementos, como sucede con otros buques dedicados a la pesca, por ejemplo, lo que se puede hacer, o no a bordo de la plataforma, en materia de seguridad,

vendrá determinado por tomar uno de los elementos mencionados, del lugar en el que trabaja, de tal forma que, cuanto más cerca esté de la costa de un Estado, y en particular si lo hace en su mar territorial, los poderes del Estado ribereño son máximos, y los del Estado de bandera mínimos. Y viceversa, si esa labor se realiza en zonas como la Alta Mar, el Estado ribereño carece de competencia en materia de seguridad, y el Estado de bandera es el dominante.

Partiendo de esta realidad, ¿cuál fue nuestro objetivo? Analizar el asunto en aquellos supuestos en los que las plataformas petroleras trabajan en nuestras costas, es decir, en zonas relativamente cercanas a la costa, casi siempre dentro de nuestro mar territorial. Y en esa línea ha apuntado nuestra exposición. La labor de plataformas petroleras con bandera española en otras aguas precisaría, de este modo, partiendo de nuestro trabajo, de un estudio más pormenorizado del régimen jurídico del Estado ribereño concernido, si la plataforma realiza su labor en el mar territorial, a los efectos de conjugar lo que permite en materia de seguridad nuestro ordenamiento (estado de bandera), con lo que permite o impone ese tercer Estado.

En tercer lugar, como hemos podido también comprobar la seguridad, en su más amplio sentido, no es ni mucho menos una cuestión baladí, y es un asunto que concierne, de manera imperativa, al Estado español y a los concesionarios de la explotación petrolera. Así, nuestra legislación vigente, en particular nuestra Ley de Hidrocarburos en sus versiones más comunitarizadas, no deja lugar a dudas acerca de la obligación de los concesionarios de adoptar todas aquellas medidas de seguridad encaminadas al cumplimiento fiel de sus obligaciones contractuales, bien en el estudio geológico o de cualquier otro tipo, previo a la explotación, bien en la misma explotación, o en la distribución inmediata o final del producto refinado. Hablamos, por ejemplo, de la necesidad de contratar servicios de seguridad privada para proteger las instalaciones de cualquier ataque exterior, o bien de cualquier actividad interior que impida el correcto funcionamiento de la planta de extracción, por ejemplo, lo que derivaría, seguramente, en un incumplimiento contractual.

La dimensión estratégica de esta actividad concesionada, y su importancia para la economía nacional, del mismo modo, no sólo hacen más imperativas las obligaciones que, en materia de seguridad, se refieren a los concesionarios, sino que son la piedra de toque para abordar, correctamente, la actividad del propio Estado en esta cuestión.

Por esta razón, creemos conveniente, para finalizar, exponer algunas consideraciones sobre el concepto de seguridad que planteamos en sentido amplio, es decir, atendiendo a la posibilidad de que el Estado, y no el concesionario particular, actúe en aquellos supuestos en los que se vea amenazada la seguridad, o la integridad, para las personas o los bienes situados en una plataforma petrolera, por ejemplo, por un ataque terrorista. Consideramos que no es este el objeto de la Ley 34/1998 de Hidrocarburos, al menos de manera directa, ya que no desconoce que los hidrocarburos son no sólo la base de nuestro sistema energético, sino uno de los pilares de la economía, lo que se traduce en un férreo control sobre la actividad de los concesionarios y la mención a la defensa nacional, la seguridad nacional y la actuación de nuestros ejércitos en determinados casos.

¿Cuál es el papel del Estado en estas situaciones? Como ya afirmamos en su momento, la competencia del Estado español es no sólo plena para administrar como mejor entienda, en defensa de sus intereses, la exploración, investigación y explotación de los recursos naturales situados en aquellos lugares a los que llega su soberanía, y por lo tanto esto también afecta a los ubicados en los fondos marinos, sino que tiene la obligación de tomar todas las medidas necesarias, incluyendo la actuación de sus ejércitos, cuando lo estime necesario, en defensa de sus intereses. Así lo permite la legislación internacional, como hemos visto que establece el Convenio de Montego Bay cuando define los derechos y obligaciones de los Estados ribereños en cada una de las diferentes zonas marítimas, y así se pronuncian nuestras leyes, como también hemos tenido ocasión de comprobar. La razón de esta conclusión, en definitiva, no se encuentra sólo en la necesidad de que el Estado garantice a los concesionarios la investigación o la exploración pacífica, para que

puedan cumplir con su compromiso con el poder público, sino en la defensa del interés del Estado, a través de la puesta en funcionamiento de todos aquellos mecanismos de defensa necesarios, para que los bienes de dominio público no queden desprotegidos frente a un ataque externo no autorizado, que puede desembocar en una desestabilización de los mercados y de la economía.

6. Bibliografía

Aguado Cudola . 2007. V. *Derecho de la seguridad pública y privada*". 1ª Ed. Navarra.

Arroyo, I. 2005. *Curso de Derecho Marítimo*. 2ª ed., Madrid.

Calvo Caravaca, A.L. y Carrascosa Gonzalez, J. 2010. *Derecho Internacional Privado*. 2 vols., 11ª. Ed., 2010-2011. Granada: Comares.

Ruiz Soroa, J.M. y Gabaldón García, J.L. 2006. *Manual de Derecho de la Navegación*. 3ª ed.

ENCUÉNTRANOS EN FACEBOOK

Manténgase en contacto y al tanto de todas nuestras actividades por esta popular red social. ¡Sígannos en Facebook!

 /derysoc

 /polemosvirtual