

DESCRIPCIÓN ESQUEMÁTICA DE LAS INSTALACIONES HIDROCARBURÍFERAS OFFSHORE Y VACÍO CONVENCIONAL INTERNACIONAL RESPECTO A SU RESPONSABILIDAD POR CONTAMINACIÓN

por Jorge M. Radovich

**JORNADA CENTENARIO DE LAS REGLAS DE LA HAYA
Y TEMAS ACTUALES DE DERECHO MARÍTIMO**

CV REDUCIDO

de Jorge M. Radovich

- ✓ **Medalla de Oro de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, 1978**
- ✓ **Socio Senior del Estudio Radovich & Asociados, de Buenos Aires, Argentina.**
- ✓ **Consejero Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional por el máximo de dos períodos.**
- ✓ **Rapporteur y hoy Presidente del International Working Group del CMI on Offshore Activities**
- ✓ **Vicepresidente Segundo del Comité Ejecutivo de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo.**

CV REDUCIDO

de Jorge M. Radovich

- ✓ **Presidente del Comité de Redacción de la Revista de Estudios Marítimos.**
- ✓ **Vicepresidente Segundo de la Rama Argentina del IIDM.**
- ✓ **Ex Profesor de Derecho de la Navegación en La Universidad de Buenos Aires, Cátedra del Dr. José D. Ray.**
- ✓ **Ex Profesor Titular de Derecho de la Navegación, Aeronáutico y Espacial en la Universidad del Museo Social Argentino.**
- ✓ **Autor de varios libros y más de setenta artículos en el área del Derecho de la Navegación y del Mar.**

CV REDUCIDO

de Jorge M. Radovich

- ✓ Autor del libro “Curso de Seguros en el Comercio Exterior”, Buenos Aires, Ed. Astrea, 1999, 768 págs.
- ✓ Libro “Problemas Actuales de Derecho Marítimo en la Argentina”, en el cual el Dr. Radovich actuó como Director y escribió cuatro de sus doce capítulos, Buenos Aires, Editorial Quorum, 2004, 307 págs.
- ✓ Director del libro en homenaje a Arturo Ravina “Estudios Jurídicos sobre Responsabilidad y Seguridad Marítima, Registro de Buques, Sociedades de Clasificación y Riesgos de la Navegación por Agua”, Buenos Aires, Ed. Ad-Hoc, 2006.





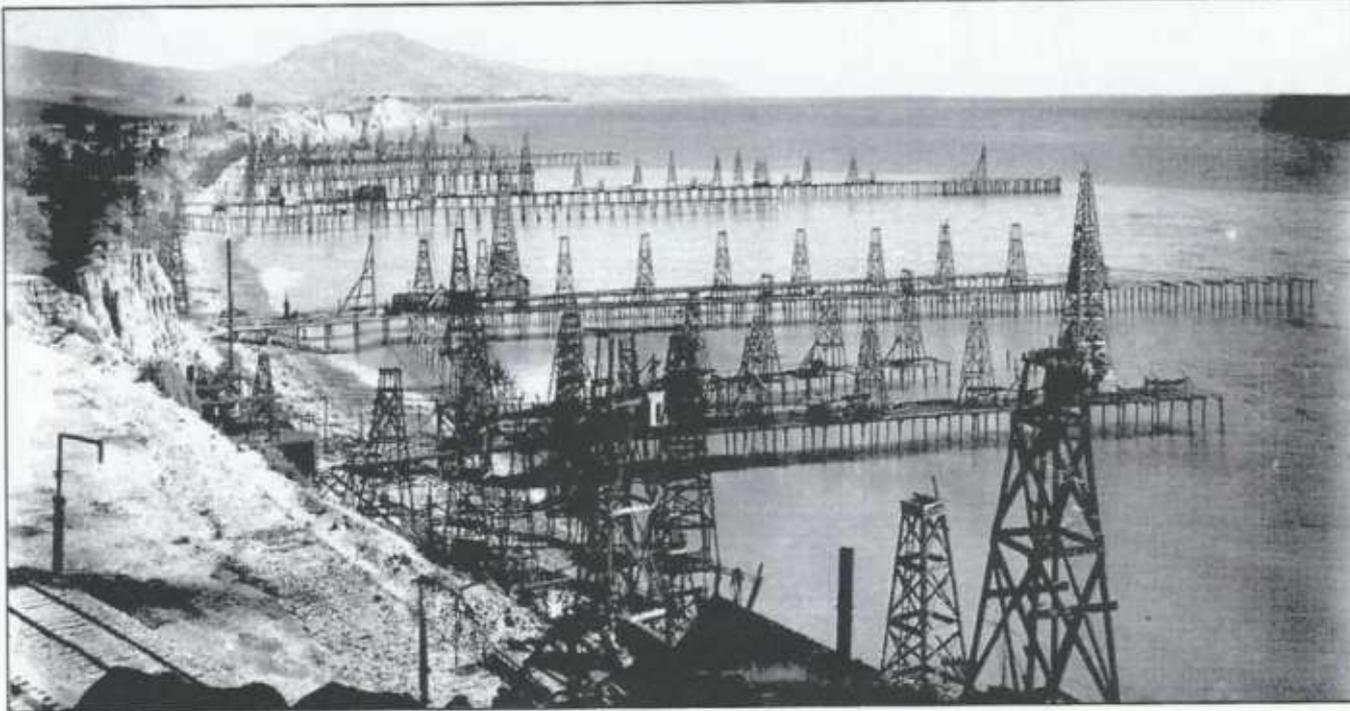


Fig. 1-1. Piers and derricks at Summerland, California, 1901. (Courtesy USGS.)



INTRODUCCIÓN:

- ✓ **Exploración y extracción de hidrocarburos Costa Afuera mediante diversas plataformas**
- ✓ **Buques de exploración con streamers**
- ✓ **Floating Production Storage and Offloading (FPSO refinerías flotantes) y Floating Storage and Offloading (FSO almacenamiento flotante)**
- ✓ **AHTS (colocan campos de anclas) y Supply Vessels (trasladan objetos y personal)**

INTRODUCCION II:

- ✓ Veamos primero algunas imágenes de las Instalaciones Offshore y sus componentes y luego analizaremos si son buques o artefactos navales algunos de ellos que podrían motivar dudas
- ✓ Más adelante nos referiremos a los conocidos casos de la “DEEPWATER HORIZON” y de la “MONTARA”









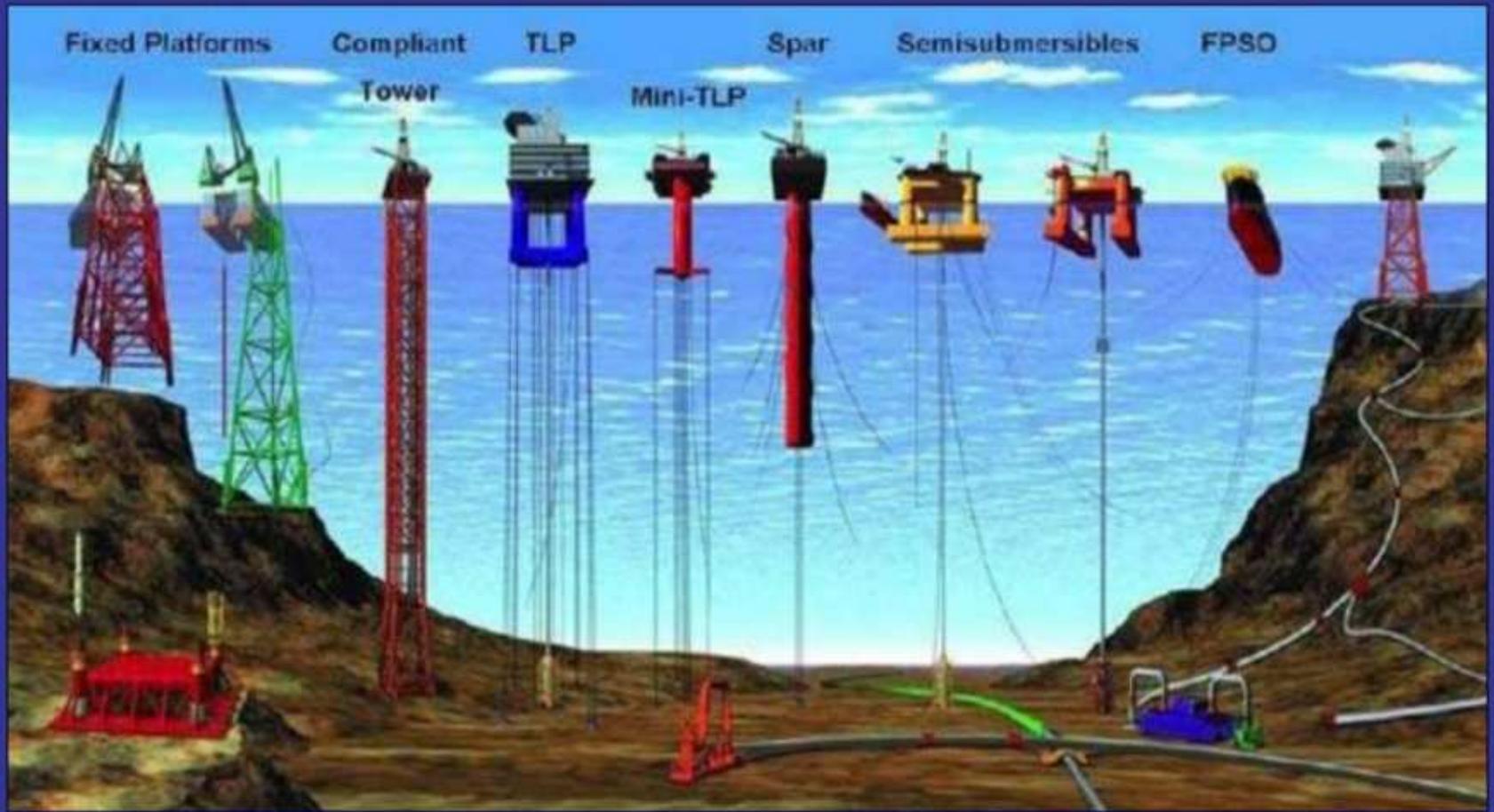






RADOVICH & ASOC
SERVIZIO MARITTIMO







CARACTERIZACIÓN I:

- ✓ Las Instalaciones Offshore son complejos industriales de exploración y extracción de hidrocarburos Costa Afuera, y en algunos casos de refinación y almacenamiento
- ✓ Conforme el Art. 2 de nuestra Ley de la Navegación buque es toda construcción flotante destinada a la navegación por agua, “y que navega” agregaba el Profesor José D. Ray

CARACTERIZACIÓN II:

- ✓ Las plataformas de perforación y otras que pueden navegar por remolque tampoco son artefactos navales en nuestra ley puesto que no son auxiliares de la navegación sino que están destinadas a sus fines específicos.
- ✓ Por ello, las Mobile Offshore Drilling Units (MODUs) como la Deepwater Horizon no son buques ni artefactos navales.

CARACTERIZACION II:

- ✓ Como puede verse en las diapositivas los distintos elementos están conectados por tuberías, en algunos casos incluso a depósitos en tierra
- ✓ Las naves de exploración con streamers son buques
- ✓ Los Floating Production Storage and Offloading (FPSO) y Floating Storage and Offloading (FSO) no, porque no navegan
- ✓ AHTS y Supply Vessels son buques, mas al no ser tanqueros no se les aplica la Convención CLC/Fondo.

INTENTOS DE REGULACIÓN INTERNACIONAL

- ✓ **A)** Convención CLEE (Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources) Londres 1976 – Sistemas Alternativos de Responsabilidad limitada e ilimitada.
- ✓ **B)** En 1977 en Río de Janeiro el CMI prepara borrador de Convención sobre “Offshore Mobile Crafts”. No fue tratado en la OMCI.



INTENTOS DE REGULACIÓN INTERNACIONAL II

- ✓ **C)** En 1994 se actualizó el borrador de 1977 en la Conferencia de Sydney. No fue aceptado por el Comité Jurídico de OMI
- ✓ **D)** En 2001 la Asociación Canadiense de Derecho Marítimo produjo un proyecto muy completo
- ✓ **E)** Existen acuerdos regionales como OPOL (USD 250 millones garantizados por todos los operadores del área). Norte de Europa, excluye el Báltico. No convenio.

CONVENIOS DE ALCANCE REGIONAL

- ✓ La Convención de Abidjan de 1981 –con su protocolo de 1985- para la cooperación en la protección y desarrollo del ambiente marino y costero en Africa Central y Occidental se focaliza centralmente en aspectos técnicos y no contiene normas sobre responsabilidad y compensación, aunque se incentiva a los Estados parte a dictar normativa interna al respecto.
- ✓ Son parte Angola, Benin, Camerún, Cabo Verde, Congo, Costa de Marfil, la República Democrática del Congo, Guinea Ecuatorial, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Mauritania, Namibia, Nigeria, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona y Togo

CONVENIOS DE ALCANCE REGIONAL II

- ✓ La denominada Convención OSPAR para la protección del ambiente marino del Atlántico Noreste de 1992, que tampoco se ocupa de las cuestiones de responsabilidad y compensación, mas su artículo 3 y el Anexo III se refieren específicamente a la contaminación originada por la industria costa afuera.
- ✓ Puede verse en la página web www.ospar.org.
- ✓ Son parte Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Islandia, Irlanda, Luxemburgo, Los Países Bajos, Noruega, Portugal, España, Suecia, Suiza, El Reino Unido y la Unión Europea.

ACUERDO EUROPEO

- ✓ El Protocolo para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación resultante de de la Exploración y Explotación la Plataforma Continental y el Fondo del Mar y su Subsuelo fue adoptado en Octubre de 1994
- ✓ Pero sólo entró en vigencia en 2011 como consecuencia de los incidentes mencionados Montara y Deepwater Horizon
- ✓ Establece exigentes standards de seguridad y construcción y la obligación de evaluar el impacto ambiental

ACUERDO EUROPEO II

- ✓ Contempla un régimen de autorización y licencias y la obligación de contar con un plan de contingencia
- ✓ La responsabilidad por contaminación corresponde al operador y es obligatoriamente asegurable
- ✓ Se prevé la remoción de las instalaciones
- ✓ Se pueden revocar las licencias en casos de incumplimientos
- ✓ Se prohíbe la contaminación transfronteriza







INCIDENTES

- ✓ **DEEPWATER HORIZON:** en 2010 en el Golfo de México, explotó y se incendió causando once muertes y un colosal derrame. Explotada por British Petroleum. Se pagaron más de 20.000 millones de dólares aunque la OPA de los EEUU establecía una limitación mucho menor.
- ✓ **MONTARA:** En 2009 una Plataforma operada por una petrolera de Tailandia taladraba en ese pozo cuando se produjo una explosión y se liberó gran cantidad de crudo. Estaba en la ZEE de Australia y afectó a Indonesia

OMI

- ✓ En 2012 Indonesia planteó la cuestión ante el Comité de Seguridad Marítima de la OMI. Se la dirigió al Comité Legal
- ✓ Distintas posiciones: Brasil, incumbencias de la OMI, Petroleras, Ambientalistas
- ✓ Conferencia de Beijing Octubre de 2012



ULSTEIN®



INSPECTION MAINTENANCE & REPAIR (IMR) VESSEL



RADOVICH & ASSOC.
BUREAU MARITIMO

CENTESIMA SESION DEL COMITÉ LEGAL DE OMI

- ✓ **Londres, del 15 al 19 de Abril de 2013**
- ✓ **No existe necesidad imperiosa de preparar un tratado internacional sobre la actividad off shore;**
- ✓ **El objetivo debe ser asistir a los Estados para que alcancen acuerdos bilaterales o regionales creando talleres de trabajo o grupos consultivos;**
- ✓ **No hay necesidad de que la OMI se involucre directamente en ello, lo que podría demorar los acuerdos bilaterales o regionales;**

CENTESIMA SESION DEL COMITÉ LEGAL DE OMI II

- ✓ Los Estados que hayan ratificado acuerdos bilaterales o regionales deberían ofrecer asistencia a aquellos otros que busquen alcanzar el mismo objetivo;
- ✓ Deberían considerarse los principios establecidos en el documento Leg 100/13/2, que refleja la normativa de las Convenciones CLC y Fondo de 1992 y la Bunkers;
- ✓ En los aspectos ambientales deben tenerse presentes los Arts. 192, 194 y 197 de la CONVEMAR.



RADOVICH & ASOC.
SERVICIO MARITIMO

CENTESIMA PRIMERA SESION DEL COMITÉ LEGAL DE OMI

- ✓ En 2014 Indonesia insistió en la necesidad de regular la exploración y explotación Offshore y la contaminación transfronteriza que provoca
- ✓ Respuesta de la OMI
- ✓ El IIDM presentó un documento de posición al Comité Legal de la OMI en 2015 (LEG 102-11) durante la Presidencia de Brasil

POSICION DE LA GLOBAL OCEAN COMMISSION

- ✓ En 2014 esta importante ONG presentó un informe llamado “FROM DECLINE TO RECOVERY – A RESCUE PACKAGE FOR THE GLOBAL OCEAN”
- ✓ Se formulan 8 propuestas para la recuperación del Océano, que incluyen regulaciones de la pesca, eliminación de los plásticos acumulados, y la creación de un área de regeneración de la Alta Mar



POSICION DE LA GLOBAL OCEAN COMMISSION II

- ✓ El Océano debe ser tomado como una entidad viva y global, cuya homeostasis se está quebrantando por la actividad humana
- ✓ La sexta propuesta consiste en establecer normas obligatorias internacionalmente de responsabilidad y seguridad en la actividad extractiva Offshore
- ✓ www.oceanglobalcommission.org/es

POSICION DEL IIDM

- ✓ En 2015 el IIDM presentó a la OMI un position paper en el que se sostiene que la misma debe abocarse a elaborar una Convención Internacional que regule la materia
- ✓ Sostiene que la industria Offshore afecta la navegación marítima y que no puede ignorarse la contaminación transfronteriza que provoca
- ✓ Las propias perforaciones contaminan con SNP

ACCIDENTES/INCIDENTES/EVENTOS CONTAMINANTES

- ✓ La exploración y explotación normal resulta en el vertido de hidrocarburos, HNS y otros líquidos
- ✓ Una instalación offshore perfora entre 70 y 100 pozos descargando unos 90.000 toneladas de fluidos de perforación, que son HNS
- ✓ Por ello, la industria Offshore provoca daño ambiental aunque no haya derrames menores ni obviamente de carácter catastrófico como los casos de la “MONTARA” y de la “DEEPWATER HORIZON”.

POSICION DEL IIDM II

El artículo del IIDM argumenta que la industria Offshore afecta la navegación marítima y que la contaminación transfronteriza no puede ser ignorada.

El documento de posición se encuentra reproducido en el Anuario del CMI 2015, páginas 184 a 192. Por lo tanto, en lo que aquí no se expone en lo sucesivo nos remitimos a ese trabajo.

LAS 4 D DE MITROPOULOS

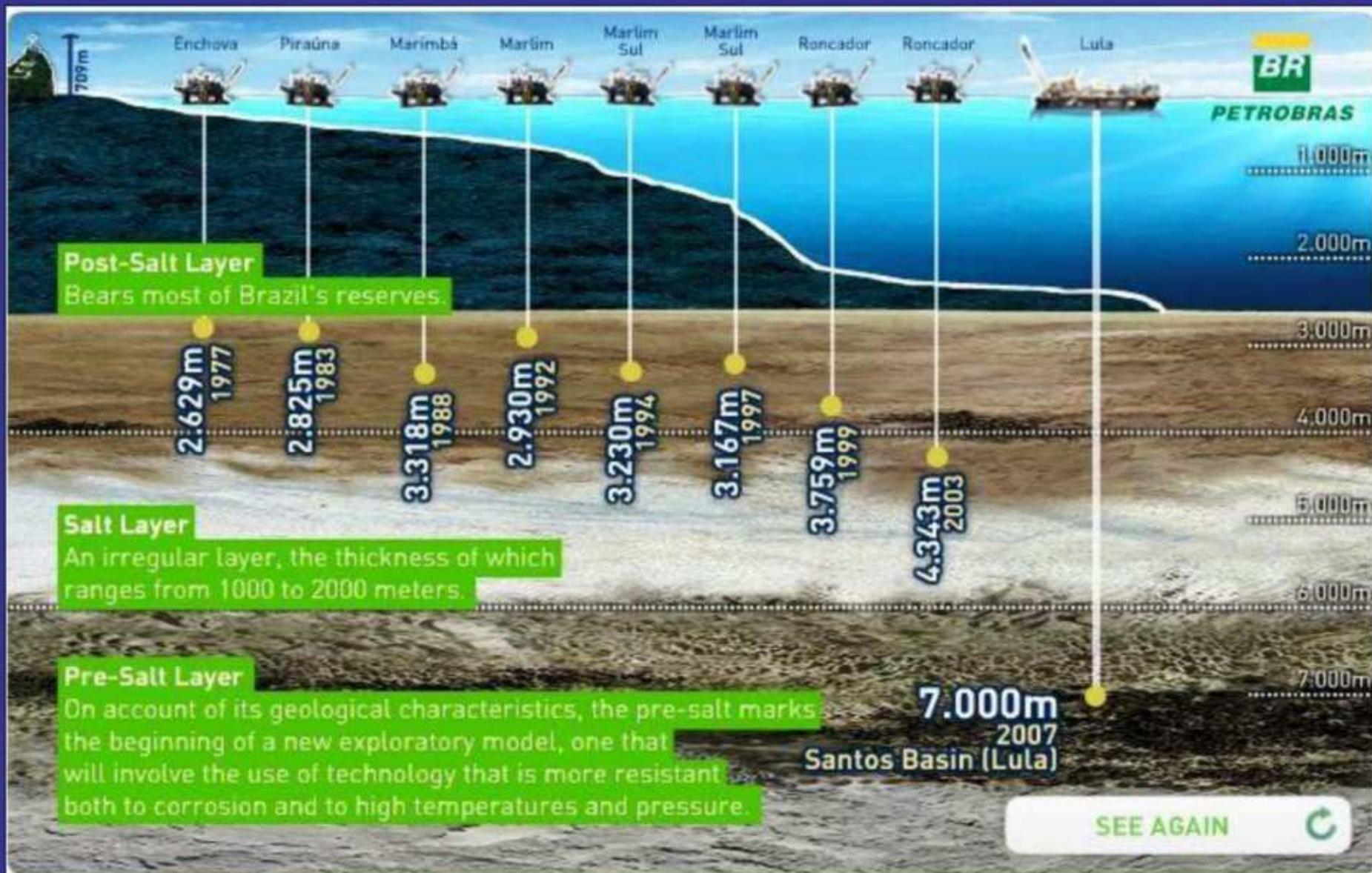
✓ Al momento de dejar su cargo como Secretario General de la ONU, M. Mitropoulos advirtió sobre las cuatro “D” que conlleva el desarrollo actual de la industria Offshore:

1. **DEEP** = Profundo

2. **DISTANT** = Alejado

3. **DIFFICULT** = Dificultoso

4. **DANGEROUS** = Peligroso



ORIGEN Y FUNDAMENTOS DE LA OGA CONVENTION

- ✓ El Comité Ejecutivo del Comité Maritime Internacional autorizó al Internacional Working Group on Offshore Activities a elaborar un proyecto de Convenio Internacional que regule la contaminación transfronteriza ocasionada por MODUs, como lo era la “DEEPWATER HORIZON”
- ✓ Luego el objeto se amplió por Presidencia a contaminación transfronteriza originada en cualquier artefacto Offshore, salvo aquéllos cuya responsabilidad se halla regulada por otras convenciones internacionales.

ORIGEN Y FUNDAMENTOS DE LA OGA CONVENTION II

El borrador de la International Convention on Liability and Compensation for Transboundary Pollution Damage in Connection with Offshore Oil and Gas Activities (OGA Convention) fue elaborado por el suscripto y el Dr. Aldo Brandani, biólogo marino y reconocido experto en materia de contaminación por hidrocarburos. Fue revisado en lo idiomático por el ex Juez Federal Australiano Stephen Rares y existieron aportes de Miembros del IWG.

El Convenio es de aplicación residual, en ausencia de acuerdos bi o multilaterales, lo que se halla motivado en razones políticas y no jurídicas.

ORIGEN Y FUNDAMENTOS DE LA OGA CONVENTION II

- ✓ Los Estados no quieren resignar su soberanía sobre las plataformas continentales y Zonas Económicas Exclusivas y se resisten a suscribir un convenio internacional relativo a la actividad Offshore que entienden limitaría sus facultades jurisdiccionales sobre dichas áreas
- ✓ En la medida que numerosos Estados liderados por Brasil reivindican su soberanía en la ZEE y Plataforma Continental, el Convenio no resulta de aplicación en las mismas, más sí en los espacios soberanos de terceros Estados en la medida que no exista un convenio bi o multilateral que regule el tema

ORIGEN Y FUNDAMENTOS DE LA OGA CONVENTION III

- ✓ El proyecto sí resulta aplicable a la Alta Mar y a los fondos marinos en consonancia con la necesidad de su Gobernanza promovida por las Naciones Unidas
- ✓ Los redactores pensamos que atento la conciencia ambiental actual el Convenio debe compensar no sólo los perjuicios estrictamente económicos sino también que debe protegerse a la fauna y flora marina y del lecho, aun en zonas que no se encuentran bajo jurisdicción de ningún Estado
- ✓ Esto es resistido por los juristas que quisieran que sólo se compensen los daños puramente económicos como ocurre hoy con la Convención CLC/Fondo de 1992 y sus modificatorias, atento la interpretación restrictiva que los FIDAC (Fondos Internacionales de Indemnización por Contaminación por Hidrocarburos) han venido haciendo respecto de la misma

NUESTRA OPINION

- ✓ Los objetivos centrales que la OMI consigna en su página web, y que se hallan plasmados en su propio logo **consisten en mejorar la seguridad marítima y propender a limpieza de los mares, especialmente en lo que respecta a contaminación por hidrocarburos.**
- ✓ Permitir la proliferación de artefactos costa afuera y de sus embarcaciones auxiliares y de servicio sin estándares exigentes no propende precisamente a la seguridad de la navegación, y la carencia de un régimen internacional de prevención, contención y limpieza de los derrames de hidrocarburos provocados por artefactos costa afuera no coadyuva precisamente a que los mares se encuentren más limpios.

muchas gracias