



Comisión
Nacional
de Energía

ACUERDO POR EL QUE SE INADMITE EL CONFLICTO DE GESTIÓN TÉCNICA DEL SISTEMA INTERPUESTO POR “EMPRESA” CONTRA “REGASIFICADORA” CON RELACIÓN A LA DESCARGA DE UN BUQUE EN LAS INSTALACIONES DE ESTA ÚLTIMA

ANTECEDENTES DE HECHO

ÚNICO. Por escrito de 11 de julio de 2011, presentado ese mismo día en la CNE, “EMPRESA” interpuso conflicto de gestión técnica del sistema contra REGASIFICADORA ante la negativa de esta última a autorizar la descarga de un buque en sus instalaciones con base en una determinada inspección fechada el 27 de diciembre de 2009. De entrada se aclara que el buque finalmente descargó en la fecha programada, aunque la autorización se otorgó con base a una documentación fechada el 10 de enero de 2011, distinta de la controvertida.

El contenido del escrito de “EMPRESA” puede resumirse del siguiente modo:

1. Que el 20 de mayo de 2011 “EMPRESA” programó la descarga del buque “.....” para el 11 de junio de 2011 en las instalaciones de “REGASIFICADORA”. Tras diversas vicisitudes, el buque ““xxxxxxxxxxx”” sustituyó al anterior.
2. Que la compañía “EMPRESA INSPECTORA” había inspeccionado el buque ““xxxxxxxxxxx”” según las pautas del programa SIRE (inspección conocida como *vetting*) con fecha 27 de diciembre de 2009. Dicho buque tenía menos de 4 años de antigüedad en la fecha de la descarga programada, y había

estado operando en diversas instalaciones españolas de regasificación desde la inspección de 2009 sin requisitos adicionales.

3. Que mediante correo de 16 de agosto de 2010 “EMPRESA” envió a “REGASIFICADORA” la inspección de 27 de diciembre de 2009.
4. Que por correo de 3 de junio de 2011 “REGASIFICADORA” comunicó a “EMPRESA” que no consideraba vigente la inspección de 27 de diciembre de 2009 porque *“Según e-mail remitido el 16 de agosto de 2010, en el que se envió la carta de aceptación de vetting otorgada por “EMPRESA INSPECTORA” para este buque, se recomendaba una re-inspección a los 12 meses”*.
5. Que el 8 de junio de 2011 “EMPRESA” indicó a “REGASIFICADORA” que al tratarse de un buque de edad inferior a 5 años, las Normas de Gestión Técnica del Sistema (Protocolo de Detalle PD-06) conceden a la inspección un plazo de validez de 18 meses. Es decir, la inspección de 27 de diciembre de 2009 seguiría vigente en la fecha de la descarga programada.
6. Que el 10 de junio de 2011 “REGASIFICADORA” reiteró su negación a autorizar la descarga del ““xxxxxxxxxxx”” en base a la información facilitada por “EMPRESA”, exigiendo un *vetting* más reciente para autorizar la descarga.
7. Que *“finalmente “REGASIFICADORA” sólo procedió a autorizar la descarga del buque «“xxxxxxxxxxx”» tras recibir, por parte de “EMPRESA”, el resultado de una inspección realizada a posteriori y en concreto el día 10 de enero de 2011. El envío por parte de “EMPRESA” de dicha documentación se realizó con la finalidad de actualizar el vetting del buque de cara a futuras descargas que se produjeran más allá del 27 de junio de 2011, fecha de vencimiento del vetting vigente en aquel momento y que es objeto de este conflicto”*.

En apoyo de sus pretensiones, “EMPRESA” realiza, en síntesis, las siguientes alegaciones en los fundamentos materiales de su escrito:

- Que los procedimientos de inspección de buques metaneros se rigen por el Protocolo de Detalle PD-06, según el cual *“La validez de las inspecciones será: para buques menores de 5 años, 18 meses...”* Y ello sin perjuicio de que la compañía “EMPRESA INSPECTORA” *“utilice un procedimiento interno que siempre otorga un período de validez de sus inspecciones de 12 meses a todos sus buques, independientemente de su edad”*.
- Por razones de certeza y seguridad, es al plazo de 18 meses del PD-06 al que se debe atender, y no a ese otro de 12 meses que fija “EMPRESA INSPECTORA”, que no deja de ser una recomendación estándar de una compañía privada. Teniendo eso en cuenta *“la inspección realizada por “EMPRESA INSPECTORA” el 27 de diciembre de 2009 expiraba el 27 de junio de 2011 por lo que esta inspección era válida y debió ser admitida por “REGASIFICADORA”*”.
- La decisión de “REGASIFICADORA” de negar la aceptación del buque con base en la recomendación de una empresa privada entraña ciertos riesgos que “EMPRESA” detalla en su escrito: *“Riesgo en el suministro de buques de “EMPRESA” o de otros comercializadores... Riesgo de aplicación de cláusulas take-or-pay... Riesgo de incumplimiento de compromisos... con terceros...”* etc.

En virtud de lo expuesto, “EMPRESA” solicitó:

1. Que se considere contraria a Derecho la decisión de negar la aceptación del buque *““xxxxxxxxxxx”* al no considerar válida la inspección de 27 de diciembre de 2009.
2. Que se declare que el plazo de validez de las inspecciones vinculante para todos los agentes del sistema gasista español es únicamente el establecido en

el Procedimiento de Detalle PD-06, independientemente de cuáles sean los procedimientos internos de las compañías de inspección.

A su escrito, “EMPRESA” acompaña la siguiente documentación:

- 1) Inspección de 27 de diciembre de 2009 del buque “xxxxxxxxxxx”.
- 2) Correo electrónico de “EMPRESA INSPECTORA” sobre el resultado favorable de la inspección.
- 3) Correos electrónicos de 6 y 8 de junio de 2011 sobre denegación de la descarga con base en la documentación facilitada por “EMPRESA”.
- 4) Correos electrónicos de diversas fechas entre “REGASIFICADORA” y “EMPRESA” sobre la documentación precisa para autorizar la descarga.
- 5) Correos electrónicos de diversas fechas entre “REGASIFICADORA” y “EMPRESA” sobre la documentación necesaria para la descarga (incluye el correo de “REGASIFICADORA” de 10 de junio de 2011 que, aunque se remite a lo expuesto en correos anteriores, autoriza la descarga con base en el *vetting* de 10 de enero de 2011, enviado por “EMPRESA” mediante correo de esa misma fecha).
- 6) Copia de la publicación oficial del Protocolo de Detalle PD-06.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

ÚNICO. De conformidad con la disposición adicional undécima, tercero, 2, 2ª, de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos la CNE es competente para *“resolver los conflictos que le sean planteados en relación con la gestión económica y técnica del sistema y el transporte”*.

Este asunto tiene origen en la inicial negativa de “REGASIFICADORA” de permitir la descarga de un buque con base en una determinada documentación de inspección que no consideró vigente (de 27 de diciembre de 2009). A pesar de ello, el buque descargó en la fecha prevista (11 de junio de 2011), si bien con base en una documentación de inspección posterior (10 de enero de 2011), que sí consideró vigente la transportista.

En vista del desenlace de la controversia expuesto por “EMPRESA” en su escrito, esta Comisión considera que, en el momento de interposición del conflicto, el mismo había desaparecido. Se explica a continuación.

“EMPRESA” argumenta que:

- “REGASIFICADORA” se negó a admitir la validez de la inspección de 27 de noviembre de 2011 y que,
- la entrega posterior de la inspección de 10 de enero de 2011, que permitió la autorización de descarga, se hizo para permitir descargas posteriores a 27 de junio de 2011, y no para permitir la descarga de 11 de junio de 2011.

A pesar de lo anterior, el buque ““xxxxxxxxxxx”” descargó en la fecha programada (11 de junio de 2011) por lo que la discusión que “EMPRESA” plantea en su escrito es puramente teórica, o de interpretación abstracta de la norma, sin que exista propiamente un conflicto entre las partes. Y ello con independencia de lo razonables que puedan parecer, a priori, los argumentos de “EMPRESA”.

Prueba del carácter teórico de la discusión que plantea “EMPRESA” lo constituye la enumeración de “daños” que el escrito contiene: se trata de meros riesgos, es decir, daños hipotéticos o eventuales. De otro lado, el suplico tiene un tono netamente declarativo, y no ejecutivo. Y es que en el presente caso no es posible dictar una resolución ejecutiva en sentido estricto. Como se ha dicho, al descargar el buque ““xxxxxxxxxxx”” en la fecha programada desapareció el conflicto entre las partes.

No obstante lo anterior, el eventual conflicto que “EMPRESA” plantea podría llegar a producirse en el futuro. Si así fuese, esta Comisión entraría al fondo del asunto. Pero lo que no cabe es tramitar un procedimiento administrativo *ad cautelam*, o de tipo preventivo, pues esa finalidad sería ajena a la naturaleza del procedimiento administrativo de resolución de conflictos.

A la vista de lo anterior, el Consejo, en su sesión del día 15 de septiembre de 2011, ACUERDA

INADMITIR la solicitud de resolución de conflicto de gestión técnica del sistema presentada por “EMPRESA” contra REGASIFICADORA con relación a la descarga del buque ““xxxxxxxxxxx”” en las instalaciones de esta última.

La presente decisión agota la vía administrativa pudiendo ser recurrida ante la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, de conformidad con lo establecido en la disposición adicional undécima, tercero, 5 de la Ley 34/1998 de 7 de octubre, así como en la disposición adicional, cuarta, 5ª, de la Ley 29/1998, de 13 de julio, sin perjuicio de la posibilidad de interponer frente a la misma recurso potestativo de reposición ante la CNE, en el plazo de un mes, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.