

5.10. EL CONTRATO DE CLASIFICACIÓN DEL BUQUE

Jaime Rodrigo de Larrucea

Abogado. *Profesor de Derecho Marítimo* (UPC, UPF)
Presidente Sección Tecnología de la Real Academia Europe de Doctores
Presidente Sección de Derecho Marítimo Iltre. Col. Abogados de Barcelona

5.10.1. INTRODUCCIÓN

Gran parte de los problemas prácticos del derecho marítimo se reducen a cuestiones y aspectos ligados a la navegabilidad del buque (*seaworthiness*)¹. Entendemos por navegabilidad del buque la aptitud del mismo para emprender la navegación con seguridad y en derechura. Resulta una de las obligaciones más importantes del armador². La verificación de la misma y el control preventivo del buen estado técnico del buque se efectúa básicamente a través de tres procedimientos:

1º) el control del Pabellón (*Flag State Control*): cada estado controla su flota y los estándares técnicos, si además dispone de administración propia los inspecciona y supervisa; en caso contrario delega sus funciones inspectoras y de control en las Sociedades de Clasificación. Esto es atribuye efectos civiles a los certificados expedidos por las Sociedades de Clasificación.

¹ La navegabilidad del buque es un tema central y clásico del derecho marítimo; ver por todos, en relación al concepto jurídico de “Navegabilidad” y sus implicaciones: Navas Garatea M. en “*La navegabilidad del buque en el derecho marítimo internacional*”. Ed. Servicio de Publicaciones Gobierno Vasco. Vitoria 2014.

² Entre otros y con carácter meramente ilustrativo: *Artículo 212 LNM. Navegabilidad del buque.*

1. *El porteador cuidará de que el buque se encuentre en el estado de navegabilidad adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previsibles del viaje proyectado, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado.*
2. *El estado de navegabilidad deberá existir en el momento de emprender el viaje, o cada uno de los viajes que incluya el contrato. En el momento de recibir el cargamento a bordo, el buque deberá hallarse, por lo menos, en un estado que lo haga capaz de conservar las mercancías con seguridad.*
3. *El porteador deberá ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato.*

Tanto en nuestro derecho, como en el anglosajón, la prueba de la debida diligencia (*due diligence*), es la tenencia de los certificados en vigor y sin observaciones.

2º) El control del Estado del Puerto (*Port State Control*): con independencia del pabellón del buque, y con apoyos en el derecho internacional (CNUDMAR 82), el estado ribereño que acoge al buque extranjero se encuentra legitimado para inspeccionar su buen estado y condición, en la medida que si se hunde o contamina el daño lo produce a dicho estado;

3ª) Las Sociedades de Clasificación, entidades públicas y/o privadas que mediante la “*clasificación del buque*” y de la asignación de un resultado de la evaluación (“Cota”), comprueban la navegabilidad y buen estado para los aseguradores de cascos y también para gobiernos y administraciones, que como hemos comentado no disponen de administración marítima propia y delegan sus funciones de inspección en las mismas.

La relevancia de la actividad de clasificación es tal que se ha llegado a afirmar que “un buque sin clase es un bien marginado en el tráfico jurídico”.

De manera más reciente y debido a esquemas legales de responsabilidad solidaria de los fletadores y la carga, han aparecido inspecciones privadas, denominadas *Vetting*, (Del verbo *to vet* : inspeccionar, examinar) sumamente exigentes y rigurosas pero limitadas a los tráficos y buques de mercancías peligrosas³.

En el presente capítulo nos proponemos analizar las actividades de las Sociedades de Clasificación; las especiales características de su actividad; el contrato de clasificación del buque como tipo contractual y el marco jurídico de las responsabilidades, entre las partes (armador y clasificadora) y frente a terceros. Asimismo su responsabilidad administrativa.

³ Ver TD dirigida por el autor Rodrigo de Larrucea, J ; Garcia Soto D. en *El "vetting" como instrumento preventivo de seguridad marítima : análisis y juicio crítico*; disponible en <http://upcommons.upc.edu/handle/2117/104390>

5.10.1.1. Certificados de Clase (función privada) y Certificados Estatutarios (función pública)

Cuando las Sociedades de Clasificación actúan por delegación de estados o gobiernos, a sus certificados se les denomina “*Certificados estatutarios*”. (Certificado expedido por un Estado de abanderamiento o emitido en su nombre de conformidad con los Convenios). Esto es, se dota de efectos civiles a los certificados emitidos por la *Class*. Por tanto tendremos dos tipos básicos de certificados: los de la “*Clase*” y que atiende a la función privada de la Sociedad de Clasificación (seguros, etc.) y los “*Estatutarios*”, que son emitidos en nombre de una administración o estado de pabellón, y que cumplen una evidente función pública.

5.10.1.2. La actividad de clasificación y certificación en el derecho español

No es el caso de nuestro país donde conviene advertir con carácter previo que en nuestro derecho no existe obligación legal alguna de tener el buque clasificado. En nuestro ordenamiento existe claramente una preeminencia de la inspección pública (Inspección de Buques, Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el *Reglamento de inspección y certificación de buques civiles*). Teniendo las inspecciones por organizaciones reconocidas un alcance complementario pero no sustitutivo⁴.

El contrato de clasificación del buque carecía de regulación en España hasta la aprobación de la LNM 2014 (artº.106) que posteriormente estudiaremos y analizaremos.

⁴ Ver del autor Rodrigo de Larrucea, J. en “*Inspección de seguridad marítima por el estado del pabellón (FSC) e inspección por organizaciones reconocidas (class): problemas planteados*”; disponible en Upcommons : <http://hdl.handle.net/2117/8482>. Igualmente en relación a la inspección de buques: “*El reglamento de inspección y certificación de buques civiles*”(https://upcommons.upc.edu/handle/2117/16650). En relación a las embarcaciones deportivas: “*Inspección técnica de buques*” (https://upcommons.upc.edu/handle/2117/18204).

5.10.2. LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (CLASS)

Las denominadas Sociedades de Clasificación proporcionan servicios técnicos y de inspección a la industria marítima y a los Estados (de pabellón). Emiten certificados de clase para el buque a requerimiento de su propietario y pueden llevar a cabo reconocimientos en nombre de los Estados que las hayan reconocido previamente para ello (*Certificados estatutarios*).

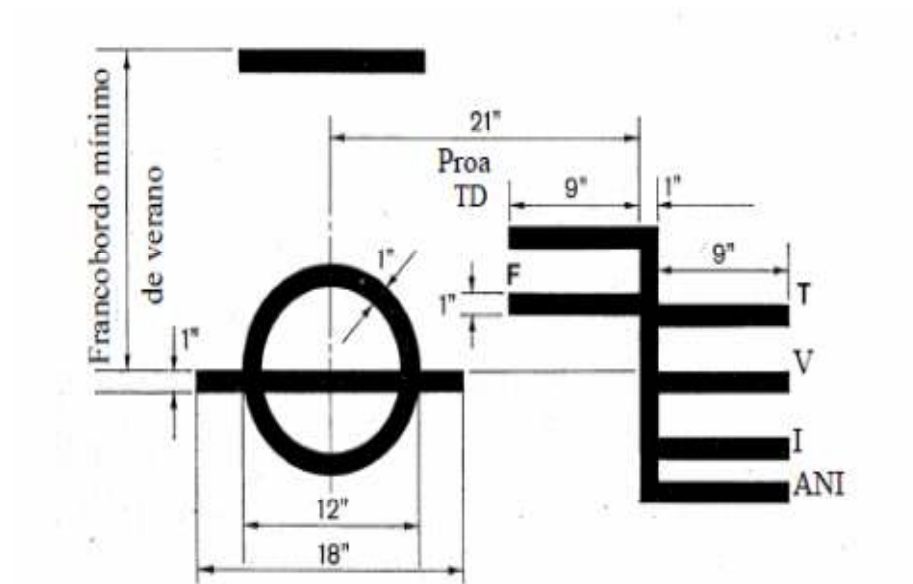
Las Sociedades de Clasificación tienen su origen entre los siglos XVII y XVIII, fruto de las necesidades del mercado asegurador, que no disponía de información fiable para el cálculo de las primas. En aquella época, toda la información que obtenían los aseguradores provenía de entrevistas personales con los capitanes y sus tripulaciones y estas entrevistas solían hacerse en hospedajes, bares o cafés del entorno portuario.

De estos lugares sobresale el café de Edward Lloyd abierto en 1685, lugar de encuentro de comerciantes, aseguradores marítimos y otras personas relacionadas con el mundo marino que divulgaba informaciones y comenzó a circular listas con datos de buques de una forma estructurada. En 1760 sus clientes dieron forma a la "*Sociedad de Registro*" que lleva su nombre y se creó un comité con los principales aseguradores y corredores para examinar los buques mercantes y clasificarlos de acuerdo a su condición ofreciendo información básica que incluía las características técnicas de los buques asegurados. El primer registro de buques del que se tiene antecedentes se imprimió en 1764.

Al principio se elaboró el llamado *Libro Verde* bajo las indicaciones de los aseguradores, pero los armadores no estaban de acuerdo y publicaron el llamado *Libro Rojo*. En 1834 se dirimieron las diferencias y se estableció una nueva sociedad para elaborar un registro de buques, el *Lloyds Register of Shipping* que incluía en su consejo de administración a grupos de comerciantes, armadores y aseguradores que representaban al conjunto del sector del transporte marítimo, aunque la influencia y poder sobre la gestión la mantenían de forma predominante los aseguradores.



Disco *Plimsoll* en el costado del *Cutty Sark* LR = Clasificado por *Lloyd's Register*



Disco *Plimsoll*.
Líneas de máxima carga para agua dulce y salada

Desarrollaron una red territorial de inspectores y se estableció un sistema de inspección regular de los buques, pero su principal objetivo seguía siendo elaborar un registro catalogando a los buques.

De su inicial actividad básica de clasificación, estas Sociedades pasaron a la certificación de forma gradual, pues a los armadores no les bastaba con asignar una clase y exigían un sistema que fuera válido por un plazo razonablemente largo después de que el buque hubiera sido inspeccionado y clasificado.

De esta manera se instauró el sistema de emisión de certificados y las llamadas “*Rules*”, reglas para el mantenimiento de clase, que pasó a convertirse en la actividad fundamental de las Sociedades de Clasificación.

5.10.3. LA ACTIVIDAD DE CLASIFICACIÓN

Clasificar buques, significa asignar a un buque una clase dentro del registro de buques de cada sociedad, tras efectuar las inspecciones y reconocimientos que les permitan asegurar que el buque está diseñado, construido, equipado y mantenido de acuerdo con sus propias “Reglas”. El *Certificado de Clasificación* acredita la condición del buque y es el comprobante de su estado y de su mantenimiento, documento que habitualmente requiere el sector en sus relaciones comerciales.

Ese certificado y mediante unas imágenes, marcas y codificación propia de cada sociedad⁵, se especifican las “*cotas*” y “*Notaciones*” que describen la clasificación del buque: en el caso de *Lloyd’s Register of Shipping* todos los buques clasificados figuran con los símbolos:

⁵ La IACS trabaja en la adopción de una simbología común que evite las confusiones. En la actualidad cada sociedad conserva sus propias marcas y distintivos.

EJEMPLO DE MARCAS Y NOTACIONES PARA UN BUQUE CLASIFICADO POR LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING		
<i>Buque</i>	Dragon of the Seas	<i>Buque petrolero</i>
<i>Class status</i>	LR Classed	<i>Clasificado por Lloyd's Register</i>
<i>Classification</i>	+100A1	<i>+ o la cruz de Malta: El buque ha sido construido bajo la supervisión de una sociedad de clasificación; 100: el casco de acero puede durar cien años navegando; A1: el casco, la maquinaria, los sistemas y el equipo cumplen los requisitos de las reglas de Lloyd's Register of Shipping</i>
<i>Survey types</i>	SS 06/12	
<i>Hull notation</i>	Double Hull oil tanker	<i>Buque tanque de doble casco</i>
	ESP	<i>Enhanced survey program, programa de inspección reforzado</i>
	SPM	<i>Single point mooring, se asigna a buques provistos de sistema de amarre por un único punto de amarre</i>
	*IWS	<i>In-water survey, inspección a flote cuando el reglamento de Lloyd's Register lo admite</i>
	LI	<i>Los instrumentos de carga se han instalado como requisitos de clasificación</i>
<i>Ship right</i>	SDA	<i>Evaluación de diseño estructural. Los cálculos directos se han aplicado de conformidad con los procedimientos Ship right</i>
<i>Ship right</i>	FDA	<i>Evaluación de diseño de fatiga. Los comportamientos de fatiga de la estructura del casco se han evaluado según los procedimientos Ship right</i>
<i>Ship right</i>	CM	<i>Supervisión de construcción. Notación complementaria cuando se han aplicado y verificado los controles en las tolerancias de construcción que se detallan en los procedimientos Ship right</i>
<i>Machinery Notation</i>	+LMC	<i>Maquina principal y auxiliares construidos, instalados y probados bajo inspección que cumplen las reglas de Lloyd's Register of Shipping</i>
	UMS	<i>Unattended machinery space, máquina desatendida</i>
	IGS	<i>Inerting gas system, sistema de gas inerte</i>

5.10.4. INSPECCIONES:

Una vez el buque operativo, para mantener la clase, el armador está obligado a someter el buque a un programa claramente establecido de inspecciones periódicas, llevadas a cabo a bordo del barco por inspectores de la *Class*, para verificar que el buque continúan cumpliendo las condiciones establecidas en las Reglas⁶.

Estas se programan sobre un ciclo de cinco años, con inspecciones *Anuales*, inspecciones *Intermedias* y la inspección *Especial o de renovación de clase* que se realiza a al final de dicho periodo de 5 años.

Cada tipo de inspección tiene un alcance y cobertura determinada y en general son más profundas y rigurosas al envejecer el buque.

La preponderancia de los intereses de los armadores en la expedición de los Certificados por las Sociedades de Clasificación generó en los años sesenta del siglo pasado una fuerte desconfianza por parte de las mutuas aseguradoras P&I (*Protection & Indemnity insurance*) que crearon sus propios sistemas de verificación e inspección conocidas en el sector como inspecciones “*full condition survey*”, en las que se tienen cuenta no sólo el estado del buque sino que incluyen también el factor humano, como la titulación de la tripulación y los sistemas de prevención de accidentes instalados.

En el mismo sentido, la *Unión de Aseguradores Marítimos* (IUMI) criticó abiertamente a las Sociedades de Clasificación por su excesiva dependencia de los armadores con el consiguiente conflicto de intereses que podía redundar en un menor nivel de exigencia en el mantenimiento de los buques.

Estas críticas forzaron a las Sociedades de Clasificación a crear en 1968 la *Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación* (IACS) con el fin de recuperar un dialogo constructivo con las aseguradoras ofreciendo una progresiva uniformidad de reglas y para representar sus intereses ante organizaciones como la OMI, en la que mantiene el

⁶ Ver Reyero, J. A., en *Las Sociedades de Clasificación*, ed. Gobierno Vasco Vitoria 2010; págs... 135 y ss.

estatus de órgano consultivo. Al mismo tiempo se han dotado de unos estándares técnicos comunes para todos sus miembros:

Reglas Estructurales Comunes (*Common Structural Rules*),
Requisitos Unificados (*Unified Requirements*),
Requisitos Procedimentales (*Procedural Requirements*),
Interpretaciones Unificadas (*Unified Interpretations*),
Recomendaciones y Guías (*Recommendations and Guidelines*),

Además dispone de un libro verde (*Green book*) y un libro azul (*blue book*), sobre los procedimientos y criterios de IACS, para sus miembros y para los no miembros⁷.

Las principales sociedades de clasificación en todo el mundo son miembros de la IACS. En el año 2017 está formada por 12 miembros: *American Bureau of Shipping* (ABS); *Bureau Veritas* (BV); *China Classification Society* (CCS); *Croatian Register of Shipping* (CRS); *Det Norske Veritas Germanischer Lloyd* (DNV GL); *Indian Register of Shipping* (IRS); *Korean Register of Shipping* (KR); *Lloyd 's Register* (LR); *Nippon Kaiji Kyokai* (NK/ClassNK); *Polish Register of Shipping* (PRS); *Registro Italiano Navale* (RINA); *Russian Maritime Register of Shipping* (RS)⁸.

Los desafíos que enfrentan a la IACS, como se expone en su documento *IACS Objectives and Strategy (2017-2022)*⁹, son los que se abordan en el plan estratégico de la OMI para la industria marítima, que incluye entre otras cuestiones: la globalización, la seguridad marítima y la seguridad, la conciencia ambiental y la eficiencia del buque, la innovación y las nuevas tecnologías, cambiando el énfasis en las personas, promoviendo la cultura de la seguridad. Estos desafíos se ven por la IACS como oportunidades a fin de promover y mejorar aún más el papel de la clase y sus funciones en el mundo marítimo. Hoy en día se puede afirmar que las sociedades de clasificación

⁷ <http://www.iacs.org.uk/publications/>

⁸ <http://www.iacs.org.uk/about/members/>

⁹ <http://www.iacs.org.uk/media/4524/iacs-objectives-and-strategy-2017-2022.pdf>

son una de las claves de bóveda de la seguridad marítima, quizá la más relevante y crítica.

5.10.5. LAS NORMAS BASADAS EN OBJETIVOS (GBS): NUEVAS FUNCIONES PARA LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACION

La noción de "*normas basadas en objetivos*" se introdujo en la OMI en la 89.^a reunión del Consejo en noviembre de 2002 a través de una propuesta de dos Estados miembros, Bahamas y Grecia (C 89/12/1), lo que sugiere que la OMI busca desempeñar un papel más activo en la determinación de las normas sobre los nuevos buques que se construyen, tradicionalmente una responsabilidad atribuida a las sociedades de clasificación y astilleros.

El planteamiento conceptual es que la OMI debe desarrollar estándares iniciales de construcción de buques que permitan diseños innovadores, pero al mismo tiempo garanticen que los buques que se construyen de tal manera que, si se mantienen adecuadamente, puedan permanecer activos durante toda su vida económica (25 años).

Las "*normas orientadas a objetivos*" no especifican la manera de conseguir el cumplimiento sino que establecen unos objetivos que permiten vías alternativas para su cumplimiento. La normativa preceptiva tiene inconvenientes suficientemente conocidos¹⁰. A los obligados en su aplicación sólo se les exige que cumplan las obligaciones legales para que se exoneren de su responsabilidad jurídica. Si posteriormente se demuestra que estas acciones son insuficientes para evitar un accidente, los responsables serían las normas y quienes las establecieron, y no quienes las cumplen.

Durante dos años, el asunto fue discutido ampliamente en el Comité de Seguridad Marítima (MSC), el Consejo y, finalmente, la Asamblea de la OMI que, en su vigésimo tercer período de sesiones en 2003, incluyó el tema "*nueva normas de construcción de*

¹⁰ Ver Hoppe H. (OMI) en *Normas basadas en objetivos (GBS – Goal-Based Standards): un nuevo enfoque en la regulación internacional de la construcción de buques*. Boletín Informativo de ANAVE nº 460 - Marzo 2007. Traducción ANAVE.

naves basadas en objetivos" en el plan estratégico (A. 944 (23)) y el plan de trabajo a largo plazo (A. 943 (23)) de la Organización.

Verificación de la conformidad

La verificación de la conformidad de las normas de construcción de buques de las organizaciones reconocidas individuales y / o administraciones marítimas nacionales con el GBS se llevará a cabo por los equipos de auditoría de GBS internacional establecidos por el Secretario General de la OMI, de conformidad con las Directrices de verificación. Estas Directrices prevén que las organizaciones reconocidas y / o administraciones marítimas nacionales que presenten solicitudes para la verificación de sus normas de construcción de buques al Secretario General, quien remitirá estas solicitudes a los equipos de auditoría que deban establecerse para la verificación de la información presentada a través de una revisión independiente

Resulta evidente que en este nuevo planteamiento de "*normas basadas en objetivos*", el papel y funciones de las sociedades de clasificación resulta extraordinariamente importante y unas nuevas funciones que incrementan su ya extraordinario papel en la seguridad marítima.

5.10.6. LOS PRECEDENTES JUDICIALES: LOS CASOS “ERIKA” Y “PRESTIGE”

La responsabilidad y funciones de las Sociedades de Clasificación han sido examinadas a la luz de dos de los siniestros más importantes de la historia: el caso *Erika* (1999) y el caso *Prestige* (2002) y han sido un factor determinante en las nuevas exigencias de rigor y responsabilidad a las empresas clasificadoras, incorporadas en el derecho comunitario (Paquetes legales ERIKA I, II y III) que posteriormente comentaremos.

5.10.6.1. El Caso *Erika*

El *Erika* fue un petrolero, con bandera de conveniencia maltesa construido en Japón en 1975 y propiedad de la empresa Tevere Shipping y gestionado por Panship Management and Services Srl. En el momento del incidente estaba fletado por TTC (Total Transport Corporation). En diciembre de 1999 se encontraba transportando de Dunkerque a Livorno (Italia) 30.000 toneladas de fuel pesado adquirido por la compañía eléctrica italiana ENEL a Total Bermuda, que a su vez se lo había comprado a Total-Fina-Elf. En plena travesía del Cantábrico y con una mar de fuerza 8 a 10, el barco (que tenía todos los permisos en regla) se partió en dos debido a un defecto estructural y al desgaste normal en un barco de su edad (25 años), provocando una catástrofe ecológica en forma de marea negra sobre las costas de Bretaña.

En enero de 2007 el tribunal de París dictó sentencia condenando a Total, al armador, al gestor del petrolero, y a la sociedad italiana de clasificación RINA a pagar colectivamente 192 millones de euros en indemnizaciones a las víctimas de la marea negra.

En la última sentencia de 25 de septiembre 2012, el Tribunal Supremo (*Cour de Cassation*) ha confirmado en gran parte las decisiones del Tribunal de Apelación. No obstante, en relación con RINA, el Tribunal de Casación decidió que el Tribunal de Apelación se había equivocado al declarar que una sociedad de clasificación no podía beneficiarse de las disposiciones contenidas en el artículo III.4 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CLC). El Tribunal decidió, sin embargo, que los daños habían sido consecuencia de la temeridad de RINA, por lo que esta no podía acogerse a la protección y limitaciones de responsabilidad otorgadas por el CLC de 1992.

5.10.6.2. El Caso *Prestige*

El petrolero *Prestige* fue un buque monocasco liberiano, operado bajo bandera de las Bahamas, que el 19 de noviembre de 2002 se hundió frente a las costas españolas de Galicia, ocasionando un vertido de crudo que provocó uno de los mayores desastres ecológicos de la historia de España.

El Reino de España interpuso demanda estimada en Mil Millones de Dólares ante el Tribunal de Distrito de Nueva York, contra la clasificadora americana ABS debido al derrame de fuel-oil cargado por el buque *Prestige*, que naufragó cerca de las costas españolas y causó una gran contaminación en las mismas. ABS otorgó al *Prestige* certificado de clase y también certificados estatutarios en nombre de Bahamas, cuya bandera enarbolaba el *Prestige*. Cabe destacar que el *Prestige* poseía un fallo estructural, causa que fue decisiva en su naufragio. La demanda no fue admitida, dado que el tribunal consideró que, al no ser Estados Unidos parte del Convenio CLC 92, los tribunales norteamericanos no tenían competencia para conocer del asunto.

La apelación fue igualmente rechazada por las siguientes razones: 1ª) el actor debía, a los efectos de poder iniciar un procedimiento judicial, demostrar suficientemente que ABS actuó con negligencia grave o temeridad. 2ª) Para acreditar la temeridad por parte de ABS, el Reino de España debía demostrar que la clasificadora ignoró un “*riesgo injustificadamente alto de daño por sus acciones, el cual era obvio y por lo tanto debería haber sido conocido por esta*”.

En agosto de 2012, el Tribunal de Apelación de Nueva York dictó su sentencia respecto de la acción judicial incoada por España contra la sociedad de clasificación del *Prestige*, American Bureau of Shipping (ABS). En su sentencia, el Tribunal sostuvo que el Estado español no había establecido que ABS hubiera actuado de forma temeraria y, en consecuencia, rechazó la reclamación de España.

5.10.7. RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS ACTIVIDADES DE CLASIFICACIÓN E INSPECCIÓN (*ORGANIZACIONES RECONOCIDAS Y ORGANIZACIONES AUTORIZADAS*). DIRECTIVA 2009/15 REAL DECRETO 877/2011.

Dentro del Paquete legal ERIKA III y con la finalidad de incidir en el ámbito normativo que regula la inspección de buques se encuentra la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, *sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas*.

El régimen vigente, en nuestro derecho, se encuentra en el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, *sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima*, que traspone la Directiva 2009/15.

La Directiva 2009/15/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, enmienda y refunde el contenido de la anterior Directiva 2001/105/CE que modificaba profundamente la Directiva inicial, 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas

La incorporación al derecho interno de la Directiva 2001/105/CE estaba recogida en el Real Decreto 90/2003, de 24 de enero, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima, por lo que se hace preciso derogar esta norma al objeto de trasponer la nueva Directiva 2009/15.

La entrada en vigor de la Directiva 2009/15/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas, y del Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques, han producido cambios en la regulación de las organizaciones de inspección, lo que hace necesario la adaptación del derecho español. El régimen jurídico de estas organizaciones ha quedado regulado en dos normas comunitarias, el Reglamento (CE) no 391/2009, de aplicación directa y una directiva que se transpone en este real decreto. El mismo además nos proporciona una definición de las mismas (artº.2):

g) Organización reconocida: “organización reconocida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 391/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, del 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimientos de buques”.

h) Organización autorizada:” una organización reconocida a la que el Ministerio de Fomento haya habilitado para realizar las inspecciones y reconocimientos previstos en este real decreto”.

También el RD contempla tres nuevos supuestos los casos en que una organización reconocida pueda actuar en nombre de la Administración marítima española, regulados en el artículo 39.1 del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, lo que redundará en una disminución de los tiempos de espera para la obtención de los certificados obligatorios por parte de los agentes intervinientes en la industria marítima.

5.10.8.- EL CONTRATO DE CLASIFICACIÓN Y EL TRATAMIENTO DE LAS RESPONSABILIDADES

5.10.8.1. Contrato de Clasificación:

El artículo 106,1 de la Ley de Navegación Marítima, en vigor desde el día 24 de septiembre de 2014, define el contrato de clasificación, en los siguientes términos *“la sociedad de clasificación certifica que un buque o cualquiera de sus partes o pertenencias cumple con lo establecido en las correspondientes reglas de clase”*.

Dicha definición tiene un carácter descriptivo clásico con las actividades y funciones de dichas sociedades. La responsabilidad de las Sociedades de Clasificación ha tenido un tratamiento muy escaso en nuestro derecho, podemos decir testimonial. El caso más relevante es la STS de 20 marzo de 2013, de las que destacamos sus aspectos más relevantes.

El alto tribunal se pronuncia sobre las funciones de las clasificadoras, en su FD III, en un sentido muy descriptivo de su actividad y funciones: inspección y certificación:

“la misma entidad demandada (Sociedad de Clasificación) admite que tenía encomendada la clasificación del buque, siguiéndose el procedimiento de vigilancia especial, asumiendo la sociedad clasificadora las siguientes funciones: -proceder al examen de los plazos cuya lista figura en el

Reglamento propio de la entidad. -Inspeccionar en fábrica los materiales y equipos utilizados para la construcción del buque e indicados en el Reglamento. -Seguir la construcción del buque para asegurarse de que los escantillones y la construcción son conformes a los planos aprobados y al Reglamento. - Seguir las pruebas y ensayos previstos en el Reglamento. -Asimismo, y en relación al control de las hélices, expresamente expone que su actuación consiste en: -La aprobación de los planos, en los que deben indicarse la naturaleza y características del material utilizado. -El material debe satisfacer las prescripciones aplicables del volumen de materiales del Reglamento. -Los controles exigidos son: verificación de las características mecánicas, examen visual y control por líquidos penetrantes sobre la cara en presión de las palas, extendiéndose este control desde la base hasta una distancia de 0'4R. - Examen de la hélice una vez finalizada comprobándose que sus características se corresponden con el plano aprobado.”

Para finalizar afirmando la responsabilidad de la Sociedad Clasificadora:

“Debe concluirse que la recurrente (Clasificadora) incumplió la obligación asumida que no era otra que la vigilancia especial durante todo el proceso de fabricación y construcción con inspección de los materiales empleados para que cumplieran no sólo las características señaladas en los planos, sino las especificaciones técnicas recogidas en su propio Reglamento”.

Pronunciándose expresamente sobre el alcance y valor de la “Certificación”

“La sentencia a quo reconoce que no corresponde a la “clasificadora “hacer el control de calidad de los materiales utilizados, pero certificó en este sentido y otorgó la máxima clasificación al buque inspeccionado, por lo que garantizaba con ello la sujeción de los materiales empleados a lo contenido en su Reglamento en cuanto a especificaciones”,

5.10.8.2. Régimen de responsabilidad de las Sociedades de Clasificación:

Cuál es el régimen de responsabilidad de las sociedades de clasificación?

En relación a la responsabilidad de las mismas, se dedica el párrafo 2º) a la responsabilidad contractual y el párrafo 3º a la responsabilidad extracontractual

5.10.8.2.a) Responsabilidad contractual

106,2: “Las sociedades de clasificación responderán de los daños y perjuicios que se causen a quienes contraten con ellas y que sean consecuencia de la falta de diligencia de aquéllas en la inspección del buque y en la emisión del certificado.

Desde la perspectiva contractual el planteamiento es simple: la sociedad de clasificación será responsable de los daños y perjuicios causados por la negligencia en la inspección o en la emisión de los certificados conforme al régimen de culpa acreditada (como puede verse en la sentencia comentada del TS de 20 de marzo de 2013.

Conviene tener muy presente que tanto el contrato de *Germanisher Lloyd* (GL) como el de *Lloyds Register of Shipping* (LR), se someten al derecho inglés en sus respectivos contratos de clasificación. Los mismos son sumamente restrictivos en el tratamiento de cualquier responsabilidad, especialmente LR¹¹.

5.10.8.2.b) Responsabilidad extracontractual

106,3 “La responsabilidad de las sociedades de clasificación frente a terceros se determinará con arreglo al Derecho común, sin perjuicio de la normativa internacional y comunitaria que sea de aplicación.”

Extracontractualmente, responderá frente a terceros conforme a las normas de la culpa aquiliana establecidas en el ordenamiento jurídico común –arts. 1902 y siguientes del Código Civil. El mayor problema que se plantea desde el tratamiento de la responsabilidad extracontractual es la delimitación del concepto de “tercero” esto es la determinación de los sujetos legitimados para reclamar por esta vía una indemnización por los daños ocasionados por los certificados de clase incorrectos, erróneos o

¹¹ En el Contrato de GL, ver *Liability* (I) y (J) *Jurisdiction -Governing Law*; se someten a arbitraje en Londres y sujeto al derecho inglés. En el caso de LR, *Block Fee Contract* (2013), Ver Cl.ª 10.1: sumisión a los tribunales ingleses y derecho inglés. Sobre la responsabilidad, Ver 4) *Liability* y tras un principio general de negación de cualquier responsabilidad, la misma en cualquier caso queda limitada al valor económico de los *fees* (honorarios) por los servicios prestados.

inexactos. La respuesta a la cuestión depende de la vinculación y estatus que atribuyamos a las mismas su vocación íntimamente ligada al control de la seguridad marítima y su carácter público o semipúblico en muchos supuestos. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que incluso los jueces anglosajones que rechazan mayoritariamente el establecimiento de la responsabilidad extracontractual de las sociedades de clasificación, no desconocen ese papel y función institucional¹².

Puede considerarse tercero legitimado para el ejercicio de la acción de responsabilidad aquiliana a toda persona que, teniendo un interés legítimo vinculado a la información proporcionada por la sociedad, la emplea de forma razonablemente de acuerdo con las prácticas habituales del tráfico marítimo, siempre que sea capaz de acreditar el vínculo causal entre el comportamiento dañoso de la sociedad y perjuicio sufrido¹³. En este concepto podemos incluir sin duda a los fletadores, los aseguradores de cascos y mercancías; los cargadores y/o embarcadores y los compradores de buques y embarcaciones.

5.10.8.2. c)) Responsabilidad administrativa

Desde la perspectiva comunitaria y administrativa la Directiva 2009/15 y especialmente el Real Decreto 877/2011, en su artículo 8, plantea el tratamiento de las “autorizadas” y la obligación de indemnización a favor de la Administración. Para las Organizaciones “reconocidas” ver la Directiva en igual sentido (artº.5).

Artículo 8.

Responsabilidad de las organizaciones autorizadas.

1. Cuando un tribunal declare, por sentencia firme, o cuando se determine como solución de un litigio en el marco de un procedimiento arbitral, que la Administración marítima es responsable de un accidente y

¹² En sentido contrario a admitir la responsabilidad extracontractual, ver en el derecho americano: “*The Sundancer*” 1992.AMC 2946; en el derecho inglés “*The Nicolas H: Marc Rich. Co. Vs. Bishop rock marine co, Ltd et altri*” ;LLR (1995),Vol..2., pág. 299.

¹³ Ver Pulido Begines J.L. en *Las sociedades de clasificación en la nueva LNM: ¿Quiénes son los terceros legitimados para reclamar contra la sociedad una indemnización por los daños ocasionados por un certificado de clase erróneo?*. Disponible en: <http://www.ccopyme.org/articulo.php?a=142>

que debe indemnizar a los perjudicados por los daños materiales, daños físicos o fallecimiento y resulte probado que tales daños están causados por una acción u omisión dolosa o por negligencia grave imputable a la organización autorizada, sus servicios, su personal, sus agentes u otras personas que actúen en nombre de la misma, la Administración tendrá derecho a recibir una indemnización de la organización autorizada, en la medida en que dichos daños materiales, daños físicos o fallecimiento hayan sido causados, a criterio del tribunal o del órgano arbitral, por la citada organización”.

Todo ello sin perjuicio de la revocación de licencias o autorizaciones o del régimen sancionador previsto en la Directiva 2009/15 y en RD 877/2011.

5.10.8.3. Conclusiones

La importancia y los nuevos roles atribuidos a las Sociedades de Clasificación (especialmente las *normas basadas en objetivos GBS*), rebasan las clásicas funciones del tráfico mercantil y los intereses en juego para el transporte marítimo en el que nacieron y se desarrollaron dichas entidades. La dimensión pública de sus funciones es tan evidente, y de tanta importancia para la seguridad marítima: estados y organismos internacionales confían en ellas, que lógicamente cabe esperar que su marco jurídico, ya exigente en el momento actual, se vea todavía incrementado con los nuevos roles y funciones que van a desempeñar. El tratamiento público de la actividad de clasificación, debería llevar a un tratamiento más equilibrado en sus relaciones contractuales con sus clientes: los navieros. No resultan aceptables en relación al tratamiento de la responsabilidad en el momento actual, un marco contractual tan laxo y tan desigual para las partes como el de la mayoría de las Sociedades de IACS, aunque resulten significativas las pequeñas diferencias entre unas y otras.