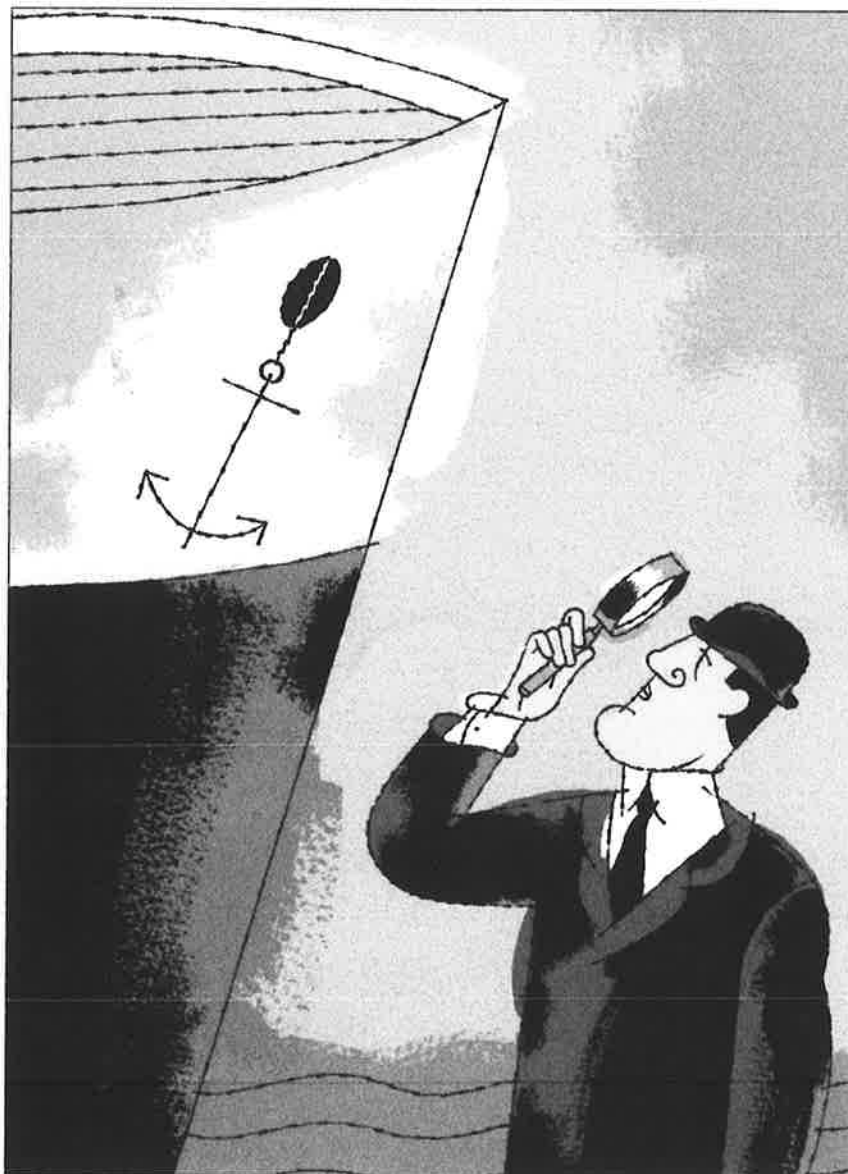


DERECHO DE LOS

Negocios

AÑO 15 - NÚMERO 169 - OCTUBRE 2004

La relevancia de las sociedades de clasificación naval en la seguridad marítima

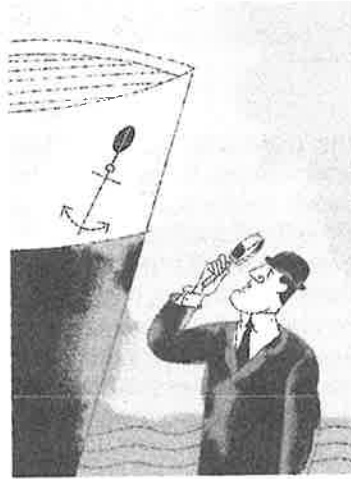


El legado de Mario Monti

Comentarios al Código de la insolvencia y de la recuperación de empresas de Portugal

- *Modificaciones introducidas en la legislación societaria por la Ley Concursal (Sociedades)*
- *Publicidad de alcohol y tabaco. Francia: Ley Évin (Unión Europea)*
- *Responsabilidad de los contratistas o subcontratistas (Tributos)*

LA  LEY



Eliseo Sierra Noguero

Doctor en Derecho
por la Universidad de Bolonia.
Profesor colaborador de Derecho
mercantil. Universidad Autónoma
de Barcelona

La relevancia de las sociedades de clasificación naval en la seguridad marítima (*)

Las recientes catástrofes marítimas causadas por buques que transportan mercancías peligrosas y especialmente contaminantes han sensibilizado a la opinión pública sobre la necesidad de profundizar en las exigencias de seguridad de los buques. Paralelamente han aumentado los requisitos técnicos y personales que deben cumplir en sus buques mercantes los propietarios y armadores, así como se han reforzado los controles de los Estados rectores del puerto a fin de inspeccionar e, incluso, sancionar, a los buques extranjeros que se encuentren en aguas estatales y no cumplan las normas internacionales en materia de seguridad marítima. Finalmente, en aras de mejorar la seguridad de los buques, se ha reconocido más si cabe, la labor realizada por las denominadas sociedades de clasificación naval o de buques. Mediante este artículo se detallan sus funciones y su posible responsabilidad en caso de accidente.

I. Planteamiento

Las recientes catástrofes marítimas causadas por buques que transportan mercancías peligrosas y especialmente contaminantes («Prestige», «Mar Egeo», «Erika», «Torrey Canyon», «Amoco Cádiz», entre otros buques) han sensibilizado a la opinión pública sobre la necesidad de profundizar en las exigencias de seguridad de los buques. Esto permite explicar por qué la seguridad de los buques es la materia del Derecho marítimo que es objeto de mayor atención legislativa en la actualidad (1). Paralelamente al aumento de los requisitos técnicos y personales que deben cumplir en sus buques mercantes los propietarios y armadores, se consolidan también procedimientos para auxiliar a los Estados de pabellón a hacer efectivo el cumplimiento de los Convenios sobre seguridad marítima a los buques que enarbolan su bandera. Otro efecto es el paulatino reforzamiento regional de los controles del Estado rector del puerto (2), a fin de inspeccionar e, incluso, sancionar, a los buques extranjeros que se encuentren en aguas estatales y no cumplan las normas internacionales en materia de seguridad marítima (3).

Otro aspecto novedoso de esta corriente legislativa internacional, comunitaria y nacional para mejorar la seguridad de los buques, es el creciente reconocimiento otorgado a las sociedades de clasificación naval o de buques. Tradicionalmente, estas sociedades han cumplido y siguen cumpliendo una labor de gran importancia en las relaciones jurídico privadas. Además de otras funciones, su dictamen sobre el estado y condición del casco y del equipamiento de un buque, el conocido como certificado de clasificación o de clase,

La opinión pública
está sensibilizada con la necesidad
de profundizar en las exigencias
de seguridad de los buques

(*) El presente trabajo es una versión ampliada con notas de la ponencia del mismo título presentada por el autor en el Congreso internacional sobre seguridad marítima-portuaria, celebrado en Barcelona los días 20 y 21 de octubre de 2003 y organizado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

ha facilitado información al propietario o armador del mismo para conocer el valor y la fiabilidad en la navegación a efectos de realizar reparaciones, contratar seguros, utilizarlo a través de contratos de explotación, proceder a su venta, etc. El certificado de clase es también, correlativamente, un elemento de gran interés para aseguradores, navieras interesadas en fletar el buque por un tiempo determinado, cargadores-fletadores dispuestos a cargar mercancías a bordo o eventuales compradores, entre otros. La nueva normativa, que mencionaremos a continuación, opta por no interferir en la actividad originaria de las sociedades de clasificación; la prestación de sus servicios de asesoramiento, vigilancia y certificación y cualesquiera otros determinados en el contrato con los particulares, continúa sin regulación internacional, comunitaria y española (4). También quedan pendientes de regulación los sistemas de información pública sobre buques que realizan generalmente las sociedades de clasificación de buques (5).

Este progresivo protagonismo de las sociedades de clasificación comporta una ampliación de sus obligaciones y correlativa responsabilidad. **No faltan voces que encuentran en estas sociedades el remedio a la inseguridad y riesgos inherentes a la actividad marítima, intentando convertirlas en garantes de la seguridad de la navegación (6).** Sin embargo, parece que no se le debe reconocer más carácter y personalidad que el de una persona que debe responder cuando no cumpla correctamente sus obligaciones contractuales y ocasione con ello perjuicios a sus contratantes y a terceros. Por tanto, la sociedad de clasificación responde cuando su inspector incurre en una falta probada del reglamento técnico de la sociedad. En este sentido, se ha manifestado el Tribunal Supremo español, condenando a la sociedad de clasificación por los daños y perjuicios causados a un armador por permitir el montaje de un equipo realizado con un material defectuoso no acorde con el reglamento de la sociedad (7).

II. El certificado de clase

Los documentos en regla referidos a un buque mercante aluden al conjunto de certificados administrativos o reglamentarios que el propietario o el armador del buque debe poseer para la navegación del buque y su explotación en el tráfico marítimo. Están enumerados en los Convenios internacionales y en las normas nacionales de los Estados del pabellón y su función se adecua a las exigencias de seguridad y navegabilidad de cada momento histórico (medidas del francobordo, exigencias de navegabilidad y localización geográfica, seguridad antiterrorista, etc.). Un denominador común a estos certificados reglamentarios es su emisión por parte

de los Estados de pabellón o sociedades delegadas para actuar en su nombre (8) y su carácter obligatorio.

El certificado de clase naval es un documento usual de los buques cuya falta produce únicamente efectos entre los particulares

En cambio, la obtención del certificado de clase o de clasificación es voluntaria para el propietario o el armador, en el sentido de que el buque no puede ser inhabilitado administrativamente para navegar por carecer del certificado de clase (9). Sin embargo, son los propios

operadores del tráfico los que exigen la tenencia del certificado de clase, junto con los documentos reglamentarios, pues es un indicio fiable sobre el estado de navegabilidad y las condiciones de seguridad del buque. Información que, por otra parte, resultaría difícil de obtener por el interesado (comprador, asegurador, cargador, naviero, etc.) por sus propios medios, dada la complejidad estructural del buque y los conocimientos que ello requiere.

Por consiguiente, el certificado de clase naval es un documento usual de los buques (10), cuya falta produce únicamente efectos entre los particulares. En concreto, un buque sin clasificación puede ver seriamente afectada su óptima explotación, pues ofrece menor fiabilidad en cuanto a su eficiencia para acometer ciertas empresas. Su tráfico puede reducirse al cabotaje; sus fletes y el precio de venta serán probablemente menores y el propietario puede tener mayores dificultades para contratar un seguro o encontrar clientes.

Un efecto similar, si bien no tan agudizado, produce disponer de un certificado de clase, pero emitido por sociedades de clasificación carentes de prestigio y reconocimiento internacional (11). A falta de mayor identificación, se plantea, pues, la cuestión de decidir si la sociedad emisora del certificado de clase es o no prestigiosa. La cualificación de sociedad de prestigio podría corresponder, entre otras, a las incluidas en la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (*The International Associa-*

tion of Classification Societies, conocida por sus siglas IACS), que agrupa las principales sociedades de clasificación del mundo (12).

La sociedad de clasificación puede prestar sus servicios de inspección técnica y certificación a buques y embarcaciones de nueva construcción y buques usados. En el primer caso, la sociedad de clasificación supervisa las labores del astillero, siendo el contrato de clasificación el que determina el alcance del control y vigilancia. Así, en los buques de nueva construcción, la función puede extenderse a comprobar si los planos del buque en construcción se ajustan al reglamento técnico de la sociedad, a la inspección de los materiales y equipos utilizados para la construcción del buque y su conformidad con los requisitos dispuestos en el citado reglamento, y cualquier otro servicio que contrate el astillero o el armador (13).

En los buques y embarcaciones usadas, es habitual el cambio de sociedad de clasificación durante su vida útil por razones económicas o, incluso, por las menores exigencias técnicas que plantean algunas sociedades frente a otras. El cambio de clasificación suele ir precedido de una revisión del buque para que la nueva sociedad valore la adecuación de su estado y condición a su reglamento (14). Ninguna sociedad de clasificación está obligada a admitir en su libro-registro que un buque no cumpla los parámetros y estándares previstos en su reglamento (15). Pero precisamente por el oligopolio de la clasificación de prestigio que tienen ciertas sociedades, no deben discriminar a ningún buque que cumpla sus reglamentos, pudiendo incurrir en una vulneración del Derecho de la competencia.

Una vez concedida la clase, el armador se obliga a someter el buque a las revisiones y controles periódicos impuestos por la sociedad de clasificación, bajo pena de caducidad del control de clase. También son usuales las cláusulas de revisión de urgencia después de incidentes marítimos de relevancia. Las reparaciones efectuadas se someten al control de la sociedad de clasificación para valorar si mantiene la adecuación del buque a los parámetros de navegabilidad y seguridad del reglamento de la sociedad. La revisión por parte de la sociedad de clasificación de las tareas de reparación y la renovación del certificado de clase, sin objeciones, es una prueba más de la correcta reparación llevada a cabo por el astillero (16), pero no suficiente por sí sola para descargar al astillero de responsabilidad. En palabras del Tribunal Supremo, la conformidad de la sociedad de clasificación no convalida el incumplimiento contractual del astillero (17).

Asimismo, en Sentencia de 20 de marzo de 2003 (18), el Tribunal Supremo condenó solidariamente al astillero y a la sociedad de clasificación encargada de la gestión de un procedimiento especial de vigilancia durante la construcción, a abonar a una compañía pesquera los daños y perjuicios causados por el grave defecto de los materiales empleados, que supuso la inhabilitación del buque durante la temporada de pesca. El Alto Tribunal consideró que «aunque la sociedad no llevaba a cabo el control de calidad de los materiales, sí es cierto que 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». Como los informes periciales revelaron que el acero empleado presentaba gravísimos defectos y no era conforme al reglamento de la sociedad, incurrió en un incumplimiento de obligación que hace a la sociedad responsable de daños y perjuicios. Asimismo, el Tribunal considera que la cláusula de las condiciones generales contenidas en la solicitud de clasificación de la sociedad, que fueron aceptadas por el astillero, es nula e ineficaz al amparo de los arts. 1101 y 1102 del Código Civil (CC) porque la sociedad de clasificación ha incurrido en culpa grave.

1. Las cláusulas sobre la clase naval en los contratos de seguro marítimo

El certificado de clase es un elemento relevante para los aseguradores del buque, de las mercancías cargadas a bordo o de responsabilidad del naviero, pues éstos tienen como referencia la clase a la hora de adecuar los términos del seguro. La falta de un certificado de clase emitido por una sociedad de clasificación de prestigio puede determinar también que los aseguradores opten por no asumir el riesgo y por denegar la cobertura solicitada. De hecho, la actividad de inspección y clasificación de un buque en función del estado y condiciones de su casco y equipamiento surge precisamente como auxiliar de la actividad aseguradora, ante la necesidad del asegurador de conocer el riesgo asumido y, en su caso, ajustar la prima o cuota (19). Probablemente, los actuales inspectores de las sociedades de clasificación son la expresión moderna del perito encargado conjuntamente por el asegurador y el naviero de fijar el valor del buque cuyo aseguramiento se pretendía. La conversión del perito en colaborador de las actuales sociedades de clasificación, en cuyo nombre se realiza la inspección y se

emite el certificado de clase, facilita la formación de entes más competitivos que extienden su nombre y prestigio en el tiempo, más allá de cada singular inspector (20).

La importancia de la clasificación naval se manifiesta con claridad en las pólizas-tipo de seguros marítimos

do. En concreto, la póliza-tipo «*Institute Time Clauses - Hulls*», del Instituto de Aseguradores de Londres, de 4 de noviembre de 1995, dispone que el buque debe estar clasificado y mantenerse así durante toda la vigencia del contrato. Entre los riesgos excluidos de cobertura, figura expresamente la pérdida de la clase estipulada (21). Otras pólizas-tipo disponen, bajo la rúbrica de «riesgos excluidos», que el armador no tendrá derecho a la indemnización en caso de dolo o negligencia grave del armador, de sus mandatarios o consignatarios en tierra, y añade que «se considerará también como caso de negligencia grave del armador la pérdida de la clasificación de buques después de contratado el seguro» (22).

Este clausulado-tipo se completa habitualmente con la denominada cláusula de clasificación («*classification clause*»), de inserción adicional, tanto en los seguros de buques o de mercancías. Redactada también por el Instituto de Aseguradores de Londres, dispone de dos versiones de 1997 y de 2001. En virtud de ésta, el asegurado se obliga a disponer en el momento de la contratación el certificado de clase emitido por una de las sociedades de clasificación identificadas en la citada cláusula-tipo. La cláusula del Instituto de Aseguradores de Londres de 1 de agosto de 1997 ofrece un listado de sociedades y cotas de clasificación que el asegurado debe cumplir por contrato (23). La moderna versión de la cláusula de clasificación, de 1 de enero de 2001, resulta menos estricta, pues entiende cumplida la condición contractual cuando el asegurado aporte un certificado de clase de un miembro o asociado de IACS, que son los citados y alguno más, pero también una sociedad de clasificación nacional cuando el buque se dedique al cabotaje.

El Tribunal Supremo, como hemos avanzado, mantiene una jurisprudencia reiterada favorable a reconocer la validez y eficacia frente al asegurado de este clausulado relativo a la clasificación naval. En Sentencia de 11 de julio de 2002, negó el derecho a la indemnización a favor del propietario de una piscofactoría hundida a causa de un fuerte temporal de mar y viento cuando estaba bajo coaseguro por varias compañías españolas precisamente porque no cumplía la condición contractual de estar clasificado al celebrar el contrato (24). El Tribunal Supremo también admite la validez de la cláusula de «riesgos excluidos» en una Sentencia de 10 de diciembre de 1988. Concretamente, el Alto Tribunal entiende probado que el asegurado ocultó a la aseguradora la pérdida de la clasificación del buque durante la vigencia del contrato (25), «no siendo de estimar la alegación hecha en el motivo de que la Compañía aseguradora tenía pleno conocimiento del estado de conservación del buque, por ser cuestión completamente al margen del incumplimiento de la condición de clasificación». En conclusión, las cláusulas del contrato de seguro marítimo sobre «riesgos excluidos» en caso de pérdida de la clase son válidas de acuerdo con la jurisprudencia actual del Tribunal Supremo y su incumplimiento por el asegurado libera al asegurador del pago de la indemnización de seguro (26).

2. La cláusula de clasificación en los contratos de fletamento

El contrato de clasificación instrumenta una relación onerosa y duradera entre la sociedad de clasificación y, generalmente, el armador de un buque (27). No es imprescindible, pues, que los contratantes del fletamento del buque hayan participado en la contratación de los servicios de clasificación. Sin embargo, sus intereses contractuales se ven directamente afectados por la clase atribuida al buque por la sociedad de clasificación. Por un lado, si la sociedad de clasificación otorgaba al buque una clase inferior a la que realmente le correspondía, es evidente que causaba al fletante un perjuicio a la hora de negociar la utilización de su buque en el tráfico marítimo y, más concretamente, a la hora de pactar el importe del flete. De igual modo, una clase superior a la real podía inducir a error al fletador, al confiar en unas características inexistentes de seguridad y adecuación al transporte y pagar un flete desproporcionado respecto a las condiciones reales del buque. Para evitar estos inconvenientes, la mayor parte de las sociedades de clasificación sigue actualmente la práctica de la «cota única», que supone que el buque debe obtener la más alta calificación o no será clasificado (28).

Tras la identificación de las partes contratantes, las pólizas-tipo predisuestas para facilitar las negociaciones de futuros contratos de fletamento contienen la exigencia de que el buque esté clasificado (29). Algunas pólizas-tipo de fletamento prevén incluso que el buque debe ostentar la más alta cota o categoría emitida por una sociedad de clasificación de prestigio (30). Precisamente, la cláusula de clasificación del buque no está recogida en la póliza de mayor utilización en la práctica actual de los fletamentos por viaje, la GENCON 1994, como tampoco estaba prevista esta condición en su edición de 1976. La razón fundamental es la orientación pro-armadora de esta póliza-tipo, tendente a reducir al mínimo las obligaciones contractuales del fletante. En cualquier caso, la cláusula de clase del buque puede añadirse en las cláusulas adicionales pactadas a la póliza-tipo GENCON. Se trata de una cuestión muy importante para el fletador que desea concertar un seguro sobre las mercancías embarcadas a bordo, pues por razón de la cláusula de clasificación contenida en la póliza, deberá asegurarse que el buque fletado está clasificado en una sociedad de prestigio. Si no es así, ante el silencio de la póliza GENCON 94, el fletante cumpliría presentando un buque no clasificado o clasificado en una sociedad distinta, mientras que el asegurador de mercancías podría negar la indemnización en caso de siniestro precisamente por el incumplimiento de los términos de la póliza.

En caso de incumplimiento en el momento de la puesta del buque a disposición del fletador en el lugar de carga, el fletador puede aceptar el cambio de clase o resolver el contrato, manteniendo en ambos casos el derecho a ser indemnizado de los eventuales perjuicios que tal modificación le origine (31). Algunas pólizas-tipo sólo exigen que el buque tenga el certificado de clase pactado en el momento inicial del fletamento (32). Otras disponen que el

fletante asume una garantía de mantenimiento de la clase estipulada durante toda la ejecución del contrato (33), mientras que, en otras, está relativizada con el ejercicio de la debida diligencia del fletante en su mantenimiento (34). La jurisprudencia inglesa ha interpretado que la obligación contractual de ser diligente en el mantenimiento de la clase indicada incluye el cumplimiento de cualquier requisito previsto por la sociedad de clasificación a efectos de extender la clase (35).

Finalmente, el certificado privado de clasificación es tenido también en cuenta judicialmente a la hora de resolver sobre si el buque cumplía inicialmente la obligación de navegabilidad a cargo del fletante. La jurisprudencia internacional valora la obtención y renovación del certificado de clasificación del buque, así como su falta o caducidad. El juez o árbitro dispone de la opinión de un tercero al contrato de fletamento, la sociedad de clasificación, que ha llevado a cabo una labor de inspección y control de las condiciones de navegabilidad del buque. Así, la clasificación del buque permite presumir en juicio que el buque fletado se hallaba en condiciones necesarias de navegabilidad. Inversamente, su falta de obtención permitiría presumir que el buque no se hallaba en condiciones cuando fue puesto a disposición del fletador. En ambos casos, la presunción de navegabilidad o innavegabilidad del buque sentada a partir del certificado de clase puede ser desvirtuada mediante prueba en contrario, tal y como ha reconocido el Tribunal Supremo (36).

III. La actuación por cuenta de las Administraciones marítimas nacionales

Un principio general del Derecho marítimo actual que informa los Convenios internacionales sobre seguridad y que está sancionado expresamente en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar es el de jurisdicción nacional del Estado sobre los buques de su pabellón. En su virtud, el Estado del pabellón debe velar por el cumplimiento de las normas y estándares internacionales generalmente aceptados sobre construcción, navegabilidad, dotación y condiciones de trabajo a bordo, la utilización de señales, el buen funcionamiento de las comunicaciones y la prevención de abordajes (37), haciendo lo necesario para asegurar su observancia (38).

Sin embargo, muchos países carecen de medios suficientes o voluntad para llevar a cabo las inspecciones y el control de su flota que imponen el Derecho internacional. Asimismo, resulta curioso cómo se exige a Estados en vías de desarrollo un control de seguridad marítima, cuando buena parte de los buques subestándar, si bien bajo bandera de conveniencia, están bajo control o explotación de ciudadanos y sociedades de países desarrollados. En cierto modo, este sistema que permite burlar las exigencias legales de seguridad marítima a través de las banderas de conveniencia encuentra su dramática penitencia en las catástrofes que los mismos buques subestándar causan en las aguas de los países

La clasificación del buque permite presumir en juicio que el buque fletado se hallaba en condiciones necesarias de navegabilidad

desarrollados. Entre tanto no se elimina el rentable negocio de los registros de conveniencia, la normativa reciente refuerza, por un lado, el denominado «control del Estado de puerto», cuyo fundamento es la preocupación de los Estados por reforzar los controles sobre los buques extranjeros que se encuentran en las zonas en las que el Estado ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción; principalmente, sobre los buques en régimen de escala o anclados en sus puertos (39).

Por otro lado, los Convenios sobre seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), sobre prevención de la contaminación marítima (MARPOL) y sobre líneas de carga reconocen que la Administración puede confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectores nombrados a ese efecto o a organizaciones reconocidas por ella. Asimismo, el Estado debe notificar a la Organización Marítima Internacional cuáles son las atribuciones concretas que ha asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas (40).

Se considera que la delegación por las Administraciones Marítimas nacionales, al inspeccionar un buque de su pabellón o uno extranjero en un puerto nacional, en sociedades especializadas en la seguridad marítima ofrece garantías de la eficacia de la inspección. Sobre todo en países que carecen de una Administración con medios o conocimientos para llevar a cabo el control del Estado de pabellón que impone el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (41). Para obtener y mantener el reconocimiento oficial, las sociedades deben acreditar que sus normas internas se adecuan y se actualizan permanentemente a los estándares técnicos reconocidos en los Convenios internacionales sobre diseño, construcción y control periódico de buques (42).

Esta delegación de facultades de inspección y emisión de certificados reglamentarios por parte de los países de la Unión Europea se regula en la Directiva 94/57/CE, del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, modificada parcialmente por la Directiva 97/58/CE y, con mayor profundidad, por la Directiva 2001/105/CE. Una novedad deriva de la propia especialidad de la Unión Europea. Concretamente, se duplica el control público de las organizaciones y sociedades de clasificación naval para actuar por delegación de países comunitarios. Primero deben ser reconocidas por la Comisión Europea. Después, las

organizaciones «reconocidas» podrán ser «autorizadas» por la Administración marítima nacional en funciones de inspección y certificación reglamentaria de buques.

Por lo que respecta a la colaboración de las organizaciones reconocidas con el Ministerio de Fomento y, concretamente, con la Dirección General de la Marina Mercante, el RD 90/2003, de 24 de enero, que transpone la Directiva 94/57/CE, con las modificaciones citadas, restringe las funciones objeto de dele-

Las sociedades actúan como delegadas del Estado de pabellón o del Estado rector del puerto y asumen la responsabilidad de los actos de su delegada frente a los perjudicados

gación al control de buques españoles en el extranjero. En concreto, al reconocimiento en nombre de la Dirección General de la Marina Mercante de buques españoles en el extranjero (43) y de buques en construcción en el extranjero que hayan de ondear la bandera española (44). Una razón puede ser evitar que la sociedad sea a la vez juez y parte en la inspección del buque. A la vista de la colaboración con el propietario o explotador del buque, existe una lógica cautela estatal en delegar la inspección pública, por entender que ese conflicto de intereses puede afectar a la eficacia del control de la seguridad marítima.

En conclusión, las sociedades de clasificación observan así cómo aumenta su cartera de clientes y sus inspectores pueden tomar decisiones tan importantes como decidir si un buque es apto o no para la navegación. Resulta indudable que la sociedad actúa como delegada del Estado de pabellón o del Estado rector del puerto, que asumen la responsabilidad de los actos de su delegada frente a los perjudicados (45). Pero también la normativa sobre reconocimiento oficial y delegación sanciona expresamente el derecho del Estado a repetir la indemnización que debe pagar a los perjudicados cuando el Tribunal judicial o arbitral atribuya el daño a una acción u omisión dolosa o a una negligencia grave de la sociedad de clasificación (46).

NOTAS

- (1) El desarrollo del fenómeno del transporte marítimo en masa, tras la revolución industrial, también trajo consigo graves desgracias humanas en el mar. El hua-

dimiento del «Titanic» tras chocar con un iceberg en 1912, con el resultado de muerte de cientos de pasajeros y tripulantes, facilitó el consenso sobre la primera versión del Convenio Internacional para la Seguri-

- dad de la Vida Humana en el Mar (*Safety Of Life At Sea*, abreviadamente, SOLAS), de 1914. El desastre ecológico en las costas francesas e inglesas causado por el hundimiento del buque «Torrey Canyon», en 1967, tuvo su respuesta legal con la aprobación del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, con Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), entre otras normas. El hundimiento del «Erika» en 1999, ante las costas de la Bretaña francesa, justifica y da nombre a los paquetes legislativos de la Unión Europea sobre seguridad marítima. O, en fi, los daños catastróficos al medioambiente, a la pesca, al turismo de costa y playa, etc., causados por el hundimiento del buque «Prestige» en 2002, han conducido a los Estados de la Unión a acortar el calendario de retirada de los petroleros de casco único adoptado en el marco del paquete «Erika I» y a prohibir el transporte de fuelóleo pesado en petroleros de casco único hacia o desde puertos de la Unión Europea. En relación con las medidas legislativas aprobadas tras el accidente del «Prestige», *vid.* Comisión de las Comunidades Europeas: «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero "Prestige"», de 3 de diciembre de 2002, COM (2002) 681 final, Bruselas.
- (2) La Directiva 95/21/CE, del Consejo, de 19 de junio de 1995, aprovecha la experiencia de la aplicación del Memorandum del Acuerdo de París de 1982 («*Memorandum of Understanding*»), conocido como París-MOU. Desde esta fecha, el Memorando ha sido enmendado en varias ocasiones para extender el control sobre el cumplimiento de las más recientes normas de seguridad aprobadas en el seno de la Organización Marítima Internacional y para adecuarse a las Directivas de la Unión Europea. El sitio www.parismou.org ofrece gratuitamente el texto del Memorando, con sus enmiendas, así como los principales documentos sobre las inspecciones realizadas, estadísticas e informes anuales. Asimismo, la Comisión de las Comunidades europeas contribuye, con ciertas administraciones marítimas, entre ellas, la española, a financiar la base de datos en Internet www.equasis.org, que ofrece de forma gratuita información sobre los datos principales de los buques, sus inspecciones y detenciones. Entre sus principales suministradores de información, se encuentra la base de datos del sistema del Memorando del Acuerdo de París.
- (3) En virtud de la cláusula de trato no más favorable, la inspección del Estado rector del puerto no distingue entre buques de Estados parte y no parte de los Convenios internacionales sobre seguridad marítima (art. 3 del RD 91/2003, de 24 de enero, transpuesto de la Directiva 95/21/CE). En el fondo de esta aplicación indiscriminada, que puede generar conflictos frente a países no firmantes, late la soberanía estatal que decide las condiciones en que se permite la entrada y estancia a sus puertos. GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA: *Manual de derecho de la navegación marítima*, 2.ª ed., Marcial Pons, 2002, pág. 138, indican que el Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea en su versión modificada por el Tratado de Amsterdam permite entender que los posibles e hipotéticos conflictos podrían resolverse a favor de la preferente aplicación de los Convenios OMI frente a la normativa comunitaria, al menos cuando se trate de Estados que los hayan ratificado antes de su adhesión a la Comunidad, cual es el caso de España.
- (4) Como el contrato es atípico en Derecho español, las partes tienen mayor libertad para determinar su contenido, si bien suele estipularse a partir de las condiciones generales del reglamento de la sociedad de clasificación.
- (5) GÓMEZ PRIETO: «Las sociedades de clasificación de buques», *ADM*, Vol. XI, 1991, pág. 354, niega como regla general, y a la vista de la jurisprudencia de Derecho comparado, que las sociedades puedan asumir responsabilidad frente a los terceros con quien no han contratado y a quienes han suministrado información errónea. La excepción es el supuesto de falsedad. VIDAL SOLÀ: «La responsabilidad de las sociedades de clasificación de buques», *RGD*, núm. 138-139, 1956, pág. 195; GONZÁLEZ HEVIA: *Manual de seguro marítimo*, Madrid, 1980, pág. 64 y ECHEVARRÍA RIVERA: *El transporte marítimo*. Enciclopedia sucinta de las ramas del Derecho que lo regulan, 2.ª ed., Pamplona, 1983, pág. 123, destacan esta labor de información sobre buques a cargo de las sociedades de clasificación.
- (6) GÓMEZ PRIETO: «Las sociedades...», *op. cit.* págs. 368-369, considera que es equivocado y peligroso, pues puede llevar a la desaparición de las sociedades de clasificación, con el consiguiente detrimento de la seguridad en la navegación.
- (7) STS de 20 de marzo de 2003 (LA LEY JURIS 12323/2003). En el caso «Erica», el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992 (FIDAC) ha entablado acciones judiciales, con el fin de recobrar las sumas por él abonadas en concepto de indemnización, contra las partes que pueden ser responsables como resultado de las investigaciones en curso sobre la causa del siniestro, a saber contra el propietario y el gestor del «Erika», el asegurador de su responsabilidad, los fletadores y las sociedades de clasificación que habían inspeccionado el «Erika» (Informe actualizado el 7 de julio de 2004). El informe completo puede consultarse en <http://sp.iopcfund.org/erika.htm>. Igualmente, continúa la reclamación de daños y perjuicios planteada ante los Tribunales de Houston (Texas) por parte de los Gobiernos español y vasco contra la sociedad de clasificación que era la responsable técnica del buque «Prestige».
- (8) Ésta es otra tarea que pueden asumir las sociedades de clasificación naval, como veremos en el epígrafe III.
- (9) *Vid.* GÓMEZ PRIETO: «Las sociedades...», *op. cit.* págs. 296 y ss.; BELTRÁN MONTIEL: *Curso de Derecho de la navegación*, 6.ª reimp., Buenos Aires, 1988, pág. 74; VIGIER DE TORRES: *Derecho marítimo*, 3.ª ed., Madrid, 1977, pág. 374; FARIÑA: *Derecho comercial marítimo*, Tomo I, 2.ª ed., Barcelona, 1955, pág. 74; GAMECHO-GOICOECHEA: *Tratado de Derecho marítimo español*, Vol. 2, 1941, pág. 259 y RODRÍGUEZ SÁNCHEZ: «Buques:

- clasificación. Las sociedades clasificadoras. 1.ª parte», en *Comme*, núm. 42/89, págs. 44-45.
- (10) En este sentido, en Sentencia de 3 de mayo de 1991 (LA LEY JURIS 2491/1991), el Tribunal Supremo resolvió que el fletamento de un buque con los documentos administrativos en regla, más un certificado de clase por parte de un vendedor CIF es suficiente para convencerse que comprobó la aptitud e idoneidad de tal buque para efectuar el transporte, pues «se ajustó a los usos normales de comercio, guardando la diligencia habitual en tales casos».
- (11) GÓMEZ PRIETO, M. T.: «Las sociedades...», *op. cit.* pág. 271, alude a otras sociedades que tienen esencialmente jurisdicción nacional y carecen de prestigio internacional, lo que hace pensar que con su aparición se incrementarán los supuestos de doble clasificación. Como señala FERNÁNDEZ BEISTEGUI: «El control de los buques por el Estado del puerto», en *ADM*, Vol. XIII, 1996, pág. 152, «la contradicción inherente a la confusión de los intereses económicos de la sociedad de clasificación y la delegación de los intereses públicos que ostenta, suele resolverse en detrimento de la seguridad marítima con el resultado de buques en realidad subestandar, pero portadores de certificados que les atribuyen un buen estado».
- (12) De acuerdo con los datos publicados en enero de 2004 por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, son sus miembros las siguientes sociedades: «American Bureau Shipping», «Bureau Veritas», «China Classification Society», «Det Norske Veritas», «Germanischer Lloyd», «Korean Register of Shipping», «Lloyd's Register», «Nippon Kaiji Kiokai», «Registro Navale Italiano», «Russian Maritime Register of Shipping». Como asociados, figuran «Hrvatski Registar Brodova (Croatian Register of Shipping)» e «Indian Register of Shipping». El informe de la Asociación señala que aproximadamente el 94% del tonelaje mundial dedicado al comercio marítimo internacional está bajo clasificación de alguna de las sociedades de clasificación integrada en el IACS (*vid.* nota 28).
- (13) *Vid.* nota 27.
- (14) Entre las sociedades de clasificación reconocidas en el ámbito de la Unión Europea para actuar como delegadas de los Estados en las facultades inspectoras y de control, se impone un deber de colaboración entre la sociedad cedente y la receptora (disp. adic. 5.ª del RD 90/2003, de 24 de enero, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes a la Administración marítima).
- (15) La SAP Tarragona de 27 de octubre 2000 (LA LEY JURIS 371632/2000) plantea las diferentes actividades de la «Lloyd's Register», como organización encargada de llevar un listado internacional de buques y como sociedad de clasificación, que puede no otorgar calificación a determinados buques en razón de su edad, aunque esto no implica que no aparezcan en las listas.
- (16) En este sentido, la SAP Cantabria 26 de marzo de 2004 (COLEX DATA 1653957/2004), que absuelve al astillero de la reclamación de daños por negligencia.
- (17) El TS, en Sentencia de 1 de diciembre de 1988 (LA LEY JURIS 152651-JF/0000) indica que «la simple aprobación por una Sociedad Clasificadora, o la actuación de la inspección de buques, que fiscalizan los trabajos de astillero, no pueden tener otro valor que el de estimular los cumplimientos contractuales y permitir la llamada "cota" de clasificación, pero no establecer irresponsabilidades en casos como el presente de incumplimiento contractual».
- (18) STS 20 de marzo de 2003 (*cit.*).
- (19) GÓMEZ PRIETO: «Las sociedades...», *op. cit.* págs. 257 y 310.
- (20) GÓMEZ PRIETO, M. T.: «Las sociedades...», *op. cit.* págs. 260-276, analiza los detalles históricos más relevantes y la situación actual de las principales sociedades de clasificación, con especial interés en aquellas de mayor prestigio y antigüedad.
- (21) Cláusula 4 «*Institute Time Clauses - Hulls*».
- (22) Sobre la validez de esta cláusula, *Vid.* SSTS 10 de diciembre de 1988 (LA LEY JURIS 11359-R/1989) y 11 de julio de 2002 (LA LEY JURIS 7295/2002).
- (23) Concretamente, Lloyd's Register, 100A1 or B.S.: American Bureau of Shipping, A1; Bureau Veritas, 1 3/3 E; China Classification Society, CSA; Germanischer Lloyd, 100 A5; Korean Register of Shipping, KRS 1; Maritime Register of Shipping, KM; Nippon Kaiji Kyokai, NS; Norske Veritas, 1A1 y Registro Italiano, 100-A-1.1.
- (24) STS de 11 de julio de 2002 (*cit.*). Concretamente, declara que «la intención de los contratantes, y en lo que aquí respecta la de la compañía aseguradora, aparece con toda claridad de que otorga el contrato con la condición de que el buque esté convenientemente clasificado y debe razonablemente estimarse que no se hubiera producido el otorgamiento en caso de falta de esta clasificación (...). Al no existir la clasificación en el momento del otorgamiento del contrato, no existía la base sobre la que se construyó la voluntad negocial que priva al contrato de su sentido, frustrando su fin, y que es imputable a una de las partes».
- (25) STS 10 de diciembre de 1988, en *ADM*, Vol. VIII, 1990, págs. 682 y ss., añadiendo que esta ocultación se refiere a un «dato en verdad importante, en cuanto que de él puede depender en gran medida no ya la celebración del oportuno contrato de seguro, sino también sus condiciones, comunicación que pudo y debió hacerse al firmar las diversas Pólizas que entre asegurada y aseguradora se fueron suscribiendo».
- (26) Se trata de una cláusula contractual estipulada al amparo de la autonomía de la voluntad que informa los seguros marítimos y los contratos en general (arts. 1091 y 1255 del CC y 738 del CCom.). GÓMEZ PRIETO: «Las sociedades...», *op. cit.*, pág. 310, examina la jurisprudencia italiana (Sentencia de la *Corte di Cassazione* de 18 de septiembre de 1961) y la legislación inglesa (Sección 33.3 de la Ley de seguro marítimo de 1906), confirmando que el asegurador también queda liberado del pago de la indemnización en caso de que el asegurado no cumpla con la clase al contratar o no la mantenga durante la vigencia del contrato.

- (27) Respecto a quién sea el cliente de la sociedad de clasificación, dependerá básicamente del momento en que se proceda a la clasificación del buque. Así, en el caso de nuevas construcciones, normalmente es el astillero el que solicita los servicios de la sociedad. Así se establece en el ap. 3.º del contrato de construcción de buques que viene siendo usado por Astilleros españoles, que indica que el buque será construido bajo la clasificación de la «Lloyd's Register of London». En el caso de clasificación de buques ya construidos, el armador es quien solicita los servicios de la sociedad de clasificación (GÓMEZ PRIETO: «Las sociedades...», *op. cit.* pág. 297, nota 93). La Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de marzo de 2003 (*op. cit.*) resuelve un supuesto declarando la responsabilidad de la sociedad de clasificación frente al armador en virtud de su error al ejecutar el contrato de clasificación celebrado con el astillero.
- (28) *Vid.* descripción de cotas en nota 23. En el informe de IACS: «What are classification societies», en www.iacs.org.uk, pág. 3, esta organización indica que la cota única opera sin perjuicio de que si el buque cumple criterios adicionales por razón de su tipo o su estado y condición es superior a los estándares, las sociedades de clasificación pueden incluir anotaciones adicionales en el certificado de clase.
- (29) *Vid.* FERTIVOY 88, cas. 8, OREVOY, cas. 7, SYNACOMEX 90, cl. 1, NORGRAIN 88, preám., SHELLVOY 5, cas. A, ASBATANKVOY, cas. A, ASBA, cas. A, INTERTANKVOY 76, cas. A. Entre las pólizas de fletamento por tiempo, *vid.* NYPE, preám., INTERTANKTIME, cl. 2, BEEPETIME, cl. 3, BALTIME, preám. El certificado de clase también es exigido en el contrato-tipo de arrendamiento de buque bajo condiciones BARECON A (cl. 12).
- (30) *Vid.* FERTIVOY 88, cl. 1 y OREVOY, cl. 1.3, que incluyen la fórmula «Lloyd's Register of Shipping de Londres o sociedad equivalente».
- (31) Art. 688.3 del CCom.
- (32) *Vid.* la póliza-tipo CENTROCON, cl. 1. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ y otros autores: *Manual de derecho del transporte marítimo*, Vitoria-Gasteiz, 1986, indica que del art. 688.3 del CCom. puede deducirse que el fletante cumple su obligación simplemente con que el buque tenga la clase mencionada en el contrato en el momento de la puesta a disposición.
- (33) *Vid.* las pólizas-tipo SHELLVOY 5, cas. A e INTERTANKVOY 76, cl. 1.
- (34) *Vid.* las pólizas-tipo OREVOY, cl. 1.3; ASBATANKVOY, cl. 1 y ASBA II, cl. 1.
- (35) «The Bridgestone Maru núm. 3» (1985) 2 *Lloyd's Rep.* págs. 62 y 76.
- (36) El TS, en Sentencia de 26 de diciembre de 1996 (LA LEY JURIS 589/1993), cita la tenencia del certificado de clasificación, junto con otros documentos, como una prueba del buen estado de navegabilidad del buque, que no resulta desacreditada en los autos.
- (37) Art. 94 CNUDM.
- (38) Art. 94.5 CNUDM y también preámbulo de la Resolución de la Organización Marítima Internacional (OMI) A.739 (18), aprobada el 4 de noviembre de 1993, sobre directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúan en nombre de la Administración.
- (39) Las autoridades españolas pueden inspeccionar las condiciones de seguridad marítima que ofrecen los buques extranjeros surtos en nuestros puertos «en los casos autorizados por los acuerdos internacionales» (art. 86.5 de la LPEMM). Concretamente, una norma habilitante es el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, que ha sido ratificado por la mayoría de los países, atribuye a los Estados de puerto la facultad de comprobar que los buques que se encuentran en uno de sus puertos o instalaciones terminales cumplen las reglas y estándares internacionales aplicables en materia de navegabilidad. En caso de incumplimiento, si ello supone una amenaza al medio marino, puede prohibir que se haga a la mar, hasta que no haya procedido a las reparaciones oportunas para continuar el viaje (art. 219). El Convenio MARPOL 73/78 impone que el buque que enarbole el pabellón de un Estado parte que se encuentre en el puerto o terminal de otro Estado parte debe admitir la inspección de sus certificados por parte de funcionarios autorizados por el Estado del puerto. Si existiesen motivos fundados de disconformidad del buque con los certificados, el Estado Parte que efectúe la inspección podrá tomar las medidas necesarias para que el buque no se haga a la mar mientras sea una grave amenaza para el medio marino (art. 5). Una autorización más amplia contiene el Convenio núm. 147 de la Organización Internacional del Trabajo, que atribuye al Estado de puerto la posibilidad de adoptar cualquier remedio a cualquier situación a bordo de un buque de un Estado parte que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud (art. 4). Desde el punto de vista europeo, la transformación de la facultad de control del estado de puerto en una obligación se encuentra en proceso de consolidación por obra de una serie de Directivas comunitarias. El Consejo de las Comunidades Europeas, tras la sucesión de accidentes de buques subestándar frente a sus costas, aprobó la Directiva 95/21/CE, de 19 de junio, relativa al control de los buques por el Estado del puerto, que impone sobre los Estados miembros la obligación de inspeccionar al menos un 25% de los buques extranjeros que hayan entrado en sus puertos en un año. El sistema de control comunitario de buques extranjeros ha sido reforzado a raíz del naufragio del «Erika» en 1999. La Comisión aprobó la Directiva 2001/106/CE, de 19 de diciembre, por la que se modifica la citada Directiva 95/21/CE, para introducir, entre otros aspectos, la obligación de la Autoridad marítima de denegar el acceso al puerto a aquellos buques de un pabellón incluido en la lista negra o que sea descrito como de alto o muy alto riesgo en el Informe Anual del Memorando del Acuerdo de París y que ya hayan sido inmovilizados previamente en algún puerto signatario del citado Memorando 39. La eficacia de la Directiva 95/21/CE, del Consejo, de 19 de junio de 1995, no termina en la tarea unificadora de los procedimientos de inspección, sino que transforma la «facultad» inspectora de

los Estados de puerto derivada de sus Derechos soberanos en una verdadera «obligación jurídica» a cargo de los países de la Unión Europea (GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA: *Manual de derecho...*, *op. cit.* pág. 137). No obstante, la Directiva 95/21/CE no prevé la sanción para los supuestos en que las Autoridades marítimas de un Estado miembro no cumplan la obligación de inspección de la cual son destinatarios directos (arts. 5 y 22).

En el ámbito nacional, la Directiva 95/21/CE, con sus modificaciones, se ha incorporado a nuestro ordenamiento mediante RD 91/2003, de 24 de enero, que aprueba el reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles. De su contenido, junto a lo dicho para la Directiva, puede destacarse la especialidad que supone haber elevado el número mínimo de inspecciones al 30% del promedio anual del número de buques que hayan entrado en los puertos españoles durante los tres últimos años (25% en la Directiva).

- (40) En virtud de la Regla 1/6 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS 1974) (regla 4 del anexo 1), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques y su Protocolo (MARPOL 1973/1978) (regla 10) y el Convenio internacional sobre líneas de carga

de 1966 (LL 1966) (art. 6). La Asamblea de la Organización Marítima Internacional adoptó la Resolución A.739 (18), aprobada el 4 de noviembre de 1993, sobre directrices y criterios mínimos que deben cumplir las sociedades para ser autorizadas a actuar en nombre de los Estados y la Resolución A.789 (19), de 23 de noviembre de 1995, sobre especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración. Ésta distingue varios módulos elementales sobre los que puede recaer la delegación de funciones de reconocimiento y certificación y describe el contenido mínimo de la labor reglamentaria a desarrollar por la sociedad de clasificación en nombre del Estado de pabellón.

(41) Art. 94 CNUDM.

(42) *Vid.* los criterios generales mínimos y los criterios específicos mínimos detallados en el anejo 1 del RD 90/2003, de 24 de enero, para el reconocimiento de las organizaciones de inspección y control de buques, especialmente, punto B.7, letras a y b.

(43) Art. 6.(44) Disp. adic. 1.^a

(45) GÓMEZ PRIETO: «Las sociedades...», *op. cit.* pág. 295.

(46) Art. 8.