



Universitat Autònoma de Barcelona

ADVERTIMENT. L'accés als continguts d'aquesta tesi doctoral i la seva utilització ha de respectar els drets de la persona autora. Pot ser utilitzada per a consulta o estudi personal, així com en activitats o materials d'investigació i docència en els termes establerts a l'art. 32 del Text Refós de la Llei de Propietat Intel·lectual (RDL 1/1996). Per altres utilitzacions es requereix l'autorització prèvia i expressa de la persona autora. En qualsevol cas, en la utilització dels seus continguts caldrà indicar de forma clara el nom i cognoms de la persona autora i el títol de la tesi doctoral. No s'autoritza la seva reproducció o altres formes d'explotació efectuades amb finalitats de lucre ni la seva comunicació pública des d'un lloc aliè al servei TDX. Tampoc s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant als continguts de la tesi com als seus resums i índexs.

ADVERTENCIA. El acceso a los contenidos de esta tesis doctoral y su utilización debe respetar los derechos de la persona autora. Puede ser utilizada para consulta o estudio personal, así como en actividades o materiales de investigación y docencia en los términos establecidos en el art. 32 del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual (RDL 1/1996). Para otros usos se requiere la autorización previa y expresa de la persona autora. En cualquier caso, en la utilización de sus contenidos se deberá indicar de forma clara el nombre y apellidos de la persona autora y el título de la tesis doctoral. No se autoriza su reproducción u otras formas de explotación efectuadas con fines lucrativos ni su comunicación pública desde un sitio ajeno al servicio TDR. Tampoco se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al contenido de la tesis como a sus resúmenes e índices.

WARNING. The access to the contents of this doctoral thesis and its use must respect the rights of the author. It can be used for reference or private study, as well as research and learning activities or materials in the terms established by the 32nd article of the Spanish Consolidated Copyright Act (RDL 1/1996). Express and previous authorization of the author is required for any other uses. In any case, when using its content, full name of the author and title of the thesis must be clearly indicated. Reproduction or other forms of for profit use or public communication from outside TDX service is not allowed. Presentation of its content in a window or frame external to TDX (framing) is not authorized either. These rights affect both the content of the thesis and its abstracts and indexes.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA

PROGRAMA DE DOCTORADO EN DERECHO

Departamento de Derecho Privado
Área de Derecho Mercantil y Marítimo

LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN NAVAL Estatuto jurídico y régimen de responsabilidad



TESIS DOCTORAL

JULIA TRIUS ARIAS

Director

DRA. MARÍA ISABEL MARTÍNEZ JIMÉNEZ

Barcelona, 2018

LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN NAVAL

Estatuto jurídico y régimen de responsabilidad

Julia Trius Arias
Doctoranda

Dra. María Isabel Martínez Jiménez
Director

*A mis padres,
con todo mi cariño.*

AGRADECIMIENTOS

A mis padres, sin cuyo apoyo y guía no habría sido posible llevar a término el presente proyecto.

A la Dra. María Isabel Martínez Jiménez, por su paciencia, dedicación e imprescindibles consejos.

A la Universidad Autónoma de Barcelona, su Facultad de Derecho y su Servicio de Bibliotecas, por el amplio abanico de medios que se me han ofrecido para la realización de esta tesis.

A todos aquellos amigos y compañeros que han sido partícipes en este proyecto y, junto a los anteriores, lo han hecho posible.

A todos ellos, mis más sinceras gracias.

ÍNDICE

ABREVIATURAS	19
INTRODUCCIÓN	23

PARTE I

ESTATUTO JURÍDICO DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN NAVAL

CAPÍTULO I. SEGURIDAD MARÍTIMA Y SEGURIDAD DEL BUQUE	31
1. La seguridad marítima: aproximación terminológica y delimitación de su contenido.....	33
2. Estudio general de la principal normativa en materia de seguridad marítima	40
2.1. Pilares normativos de obligada observancia en el estudio de la seguridad marítima: la CNUDM y las disposiciones adoptadas en el seno de la OMI.....	40
2.2. La seguridad marítima en el Derecho de la Unión Europea: tratamiento jurídico de las sociedades de clasificación e implantación de un sistema comunitario de seguimiento y control del tráfico marítimo....	44
2.2.1. La inspección y reconocimiento de buques por las sociedades de clasificación (Directiva 2009/15/CE)	46
2.2.2. El sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo (Directiva 2002/59/CE)	47
2.2.3. El diseño del marco normativo español sobre organizaciones de inspección y sistemas de información y seguimiento del tráfico marítimo mediante la trasposición de las Directivas 2009/15/CE y 2002/59/CE.....	51
2.3. Aproximación general a las disposiciones y normativa relevantes sobre seguridad marítima en los Estados Unidos de América	54
3. La seguridad del buque.....	57
3.1. Marco normativo de aplicación a la seguridad del buque.....	59
3.1.1. Las contribuciones del Convenio SOLAS y del Código IGS al incremento de la seguridad en la navegación.....	61
3.1.2. Breve referencia a la normativa comunitaria y nacional española sobre seguridad del buque.....	66
3.1.3. La seguridad del buque en el régimen estadounidense: normas sobre seguridad operacional de la nave y gestión de la seguridad	68

3.2. El aumento de la seguridad de los buques a través de su inspección y certificación.....	70
3.2.1. El control preventivo del buen estado y navegabilidad del buque por el Estado del pabellón: el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles («RICBU») como norma de principal referencia en España.....	70
3.2.2. La seguridad de los buques nacionales en la Ley de Navegación Marítima	74
4. El control del buque por el Estado rector del puerto.....	77
4.1. Las potestades del Estado ribereño en el ejercicio de su soberanía: aplicación de su propia jurisdicción a los buques extranjeros que naveguen por sus aguas y recalen en sus puertos	77
4.2. La regulación del control por el Estado del puerto en las disposiciones supranacionales de mayor relevancia: el Memorándum de París de 1982 y la Directiva europea 2009/16/CE.....	80
4.2.1. El Memorándum de París de 1982: estructura organizativa, régimen de inspecciones y detención del buque deficiente	81
4.2.2. El control ejercido por el ribereño a la luz de la Directiva 2009/16/CE.....	90
4.3. El modelo estadounidense de control de buques extranjeros: el denominado « <i>New Costguard Programme on Port State Control</i> »	93
CAPÍTULO II. LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN NAVAL: CONCEPTUALIZACIÓN Y ANTECEDENTES, ABANICO FUNCIONAL Y MARCO NORMATIVO.....	97
5. La conceptualización de las sociedades de clasificación desde una perspectiva funcional	99
5.1. Análisis terminológico tripartito: las definiciones ofrecidas normativa y jurisprudencialmente y su traslación a la realidad del tráfico.....	99
5.2. La sociedad de clasificación como organización sin ánimo de lucro: el ejemplo de <i>American Bureau of Shipping</i> (ABS).....	103
5.2.1. Las organizaciones sin ánimo de lucro en los Estados Unidos: concepto y naturaleza jurídica	105
5.2.2. Análisis del régimen jurídico aplicable a ABS como organización sin ánimo de lucro ubicada en Houston, Texas, mediante la identificación del <i>State Law</i> aplicable	107
6. Los orígenes y antecedentes históricos de las sociedades de clasificación	111
6.1. El <i>Coffee Shop</i> de Edward Lloyd como punto de encuentro de los principales operadores del tráfico marítimo.....	111
6.2. El surgimiento de las sociedades de clasificación como respuesta a las necesidades del tráfico: antecedentes y evolución del <i>Lloyd's Register</i>	

<i>of Shipping</i> y constitución posterior de otras sociedades de clasificación	113
6.3. Nacimiento de la <i>International Association of Classification Societies</i> (IACS) y armonización de las reglas de clase	116
7. Funciones desempeñadas por las sociedades de clasificación	121
7.1. Una primera aproximación general a su abanico funcional	121
7.2. La clasificación ordinaria de buques y determinación de la naturaleza jurídica del certificado de clase	123
7.2.1. El proceso de clasificación y las Reglas de clase	123
7.2.2. El certificado de clase: naturaleza jurídica y distinción respecto de los certificados de navegabilidad del buque.....	127
7.3. Otras actuaciones de relevancia	130
7.3.1. Inspecciones especiales realizadas en favor de la comunidad marítima.....	130
7.3.2. Funciones públicas desempeñadas por delegación de los Estados.....	132
7.4. La incertidumbre que suscita la independencia de las sociedades de clasificación en el ejercicio de su «doble función» (<i>dual role</i>)	134
8. Marco normativo aplicable a las sociedades de clasificación.....	138
8.1. Disciplina normativa internacional, comunitaria y nacional de trasposición: breve recordatorio de las previsiones contenidas en el Convenio SOLAS y en la Directiva 2009/15/CE	138
8.2. Previsiones en materia de sociedades de clasificación en la normativa estadounidense	140
8.3. Disposiciones de Derecho uniforme. La determinación del nivel de diligencia exigible a las sociedades de clasificación y la limitación de su responsabilidad: los <i>Principles of Conduct for Classification Societies</i> y las <i>Model Contractual Clauses</i>	143
CAPÍTULO III. PROCEDIMIENTOS DE RECONOCIMIENTO Y AUTORIZACIÓN DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN. INCORPORACIÓN A LA IACS	157
9. La autorización de las organizaciones de inspección, peritaje y certificación de buques que actúen en nombre de la Administración de un Estado: breve análisis de la Resolución A.739(18) de la OMI.....	159
9.1. Directrices para la autorización de organizaciones que actúen en nombre de la Administración y normas mínimas a respetar por las mismas	161
9.2. Elaboración de un modelo de acuerdo público de delegación de funciones.....	164
10. Los procesos de reconocimiento y autorización de las sociedades de clasificación en el Derecho de la Unión Europea	167

10.1. El reconocimiento de las sociedades de clasificación como paso previo a su actuación en territorio comunitario: análisis del Reglamento (CE) núm. 391/2009	170
10.1.1. Evaluación de la organización y otorgamiento del reconocimiento.....	170
10.1.2. Imposición de sanciones y revocación del reconocimiento	176
10.2. La autorización conferida a la sociedad de clasificación para que actúe en nombre y por cuenta del Estado español (Real Decreto 877/2011, de 24 de junio).....	179
10.2.1. Tramitación y otorgamiento de la autorización	182
10.2.2. Revocación de la autorización y régimen sancionador..	184
11. El reconocimiento y autorización de sociedades de clasificación en los EE.UU: análisis de la regulación contenida en el <i>Code of Federal Regulations</i>	186
12. La incorporación de las sociedades de clasificación a la <i>International Association of Classification Societies (IACS)</i>	191
12.1. Criterios de afiliación. Derechos y obligaciones de los miembros de la IACS	191
12.2. Procedimiento de incorporación a la IACS	196
12.3. Revisión de la afiliación. Suspensión y revocación de la condición de miembro de la IACS	198
12.3.1. Procedimiento de revisión o supervisión de la afiliación.....	198
12.3.2. Procedimiento de suspensión y revocación.....	199

PARTE II

RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN

CAPÍTULO IV. BASES Y FUNDAMENTOS DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN.....	203
13. La responsabilidad civil contractual de las sociedades de clasificación en el Derecho interno español.....	206
13.1 El contrato de clasificación naval como marco delimitador de la responsabilidad contractual de las sociedades de clasificación	206
13.1.1. Contenido del contrato de clasificación naval	206

13.1.2. Naturaleza jurídica y dualidad de opiniones: el eterno dilema en su identificación como arrendamiento de obra o arrendamiento de servicios.....	210
13.2. Fundamento jurídico, alcance y limitación de la responsabilidad	213
14. Régimen español de responsabilidad extracontractual o aquiliana de las sociedades de clasificación.....	217
14.1. Elementos integrantes de la responsabilidad extracontractual y su alcance respecto de la actuación de las sociedades de clasificación...	219
14.1.1. El daño antijurídico y resarcible	219
14.1.2. El comportamiento culposo y el nivel de diligencia exigible.....	221
14.1.3. El nexo de causalidad.....	223
14.2. Terceros perjudicados y efectivamente legitimados para exigir responsabilidad	225
15. La responsabilidad civil en la auditoría de cuentas como referente esclarecedor en el estudio del régimen aplicable a las sociedades de clasificación	226
15.1. Consideraciones generales al sistema de responsabilidad civil de los auditores.....	229
15.2. El nivel de diligencia exigible en la práctica de la auditoría de cuentas y su traslación al campo de la clasificación y certificación de buques..	231
15.3. La limitación de la responsabilidad civil del auditor: fundamento y aplicabilidad en el control de las cláusulas limitativas de responsabilidad incorporadas a los contratos de clasificación e inspección	235
16. Tratamiento jurídico de la responsabilidad civil de las sociedades de clasificación en el sistema estadounidense: análisis de la jurisprudencia de mayor relevancia y evolución de la misma.....	240
16.1. Régimen de responsabilidad contractual.....	240
16.1.1. Identificación de los deberes y obligaciones asumidos por las sociedades de clasificación en la inspección y clasificación de buques (<i>Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas</i> , 1972).....	240
16.1.2. El certificado de clase y la navegabilidad del buque como realidades distintas e independientes la una de la otra (<i>Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping</i> , 1993).....	243
16.1.3. Sutil giro en la tendencia jurisprudencial estadounidense: la responsabilidad de las sociedades de clasificación por la emisión de informaciones falsas o erróneas (<i>Otto Candies L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corporation</i> , 2003).....	245
16.2. Régimen de responsabilidad extracontractual.....	247
16.2.1. <i>Tort of negligence</i>	249
16.2.2. <i>Tort of negligent misrepresentation</i>	252

CAPÍTULO V. LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS Y SU IMPUTACIÓN A LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN. ESPECIAL CONSIDERACIÓN AL CASO <i>PRESTIGE</i>.....	257
17. Los antecedentes y consecuencias del caso <i>Prestige</i>. Evolución de los acontecimientos e implicaciones técnicas: el papel de la sociedad de clasificación <i>American Bureau of Shipping (ABS)</i>	260
18. El tratamiento jurídico de los daños causados por el hundimiento del <i>Prestige</i> en el Convenio CLC/92.....	263
18.1. Objetivos y ámbito de aplicación territorial del CLC/92	264
18.2. El propietario del buque como principal responsable civil: el principio de canalización de responsabilidad.....	267
18.3. El seguro o garantía financiera obligatorios del artículo VII del CLC/92	270
18.4. El FIDAC: naturaleza jurídica y supuestos de aplicación	271
18.5. Las sociedades de clasificación como posibles responsables civiles en el CLC/92	274
19. Enjuiciamiento del caso <i>Prestige</i> en los Estados Unidos: el Reino de España reclama la responsabilidad de la sociedad de clasificación <i>American Bureau of Shipping (ABS)</i>.....	276
19.1. Determinación de la responsabilidad de ABS por daños al medioambiente en aplicación del CLC/92	277
19.2. La responsabilidad de ABS frente al Estado español como tercero perjudicado	280
20. Sucinta mención a la responsabilidad penal de las sociedades de clasificación	286
20.1. La Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, de 13 de noviembre de 2013 y las sociedades de clasificación como sujetos responsables penalmente	286
20.1.1. Responsabilidades planteadas en el proceso: dificultad en la identificación de las causas del accidente y absolución en cuanto a delitos medioambientales	287
20.1.2. La imposibilidad de atribuir responsabilidad penal a ABS en el momento de producirse el hundimiento del <i>Prestige</i>	289
20.2. Revocación del pronunciamiento de instancia en casación: condena del capitán del <i>Prestige</i> por un delito contra el medio ambiente y responsabilidad civil en aplicación del CLC/92 y del FUND/92	292
20.2.1. La condena del capitán del <i>Prestige</i> por un delito contra el medio ambiente	292
20.2.2. La responsabilidad civil derivada del delito contra el medio ambiente: aplicación del Convenio CLC/92 y del FUND/92.....	294

21. El régimen jurídico sobre responsabilidad civil nacida de la contaminación marina en la Ley de Navegación Marítima y su extensión a las sociedades de clasificación.....	300
21.1. Naturaleza y ámbito de aplicación de la norma.....	300
21.2. La responsabilidad del armador del buque o del explotador de la nave.....	302
21.3. Extensión de la responsabilidad civil por contaminación marina a las sociedades de clasificación	305

CAPÍTULO VI. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD EN LA EJECUCIÓN DE FUNCIONES ESTATUTARIAS POR DELEGACIÓN DEL ESTADO ESPAÑOL

309

22. Naturaleza del vínculo jurídico-contractual que une y regula las relaciones entre la Administración delegante y la sociedad de clasificación autorizada.....	311
22.1. La «relación de trabajo» entre la Administración delegante y la organización que actúa en su nombre: breve apunte a la inexistente naturaleza laboral del acuerdo de delegación de funciones.....	312
22.2. Mecanismos de atribución o delegación de funciones públicas en el ordenamiento jurídico español	316
22.2.1. La atribución de funciones públicas mediante delegación y encomienda de gestión.....	317
22.2.2. La contratación administrativa	318
22.2.2.1. Distinción entre contratos administrativos y contratos privados: posible inserción del acuerdo de delegación de funciones en una u otra categoría.....	318
22.2.2.2. El acuerdo de delegación de funciones como contrato administrativo	321
22.2.2.3. La concesión administrativa de servicios públicos	325
22.2.2.4. El contrato administrativo especial o innominado.....	329
22.2.3. El convenio de colaboración entre el sector público y el sector privado	330
22.2.4. La autorización administrativa en su modalidad tradicional	334
22.2.5. El mecanismo elegido por el legislador español: la delegación de funciones públicas de inspección y control de buques mediante acreditación administrativa previa y posterior autorización	336
23. Breve mención al contenido del acuerdo de delegación de funciones.....	338

24. La responsabilidad derivada de la deficiente ejecución de funciones públicas de inspección y control de buques.....	341
24.1. La responsabilidad de las organizaciones y/o sociedades de clasificación autorizadas al ejercicio de funciones públicas de inspección y control de buques	343
24.1.1. Existencia de responsabilidad.....	343
24.1.2. Discrepancias doctrinales en cuanto a la naturaleza pública o privada de la responsabilidad de las entidades privadas colaboradoras de la Administración.....	344
24.2. La responsabilidad patrimonial de la Administración marítima española.....	350
24.2.1. Régimen de responsabilidad en los supuestos de ejercicio directo de la función.....	351
24.2.2. Imputación de la responsabilidad a la Administración marítima por las inspecciones realizadas en su nombre	354
25. Concurrencia de responsabilidades	357
25.1. Articulación de la responsabilidad administrativa y la responsabilidad de la sociedad de clasificación autorizada	357
25.2. Cláusulas de limitación de la responsabilidad financiera de las organizaciones autorizadas.....	361
CONCLUSIONES	363
BIBLIOGRAFÍA.....	375
ÍNDICE DE LEGISLACIÓN	399
ÍNDICE DE JURISPRUDENCIA	405

ABREVIATURAS

ABS	<i>American Bureau of Shipping</i>
AIS	Identificación automática de buques
Art., Arts.	Artículo, Artículos
BOE	Boletín Oficial del Estado
BOICAC	Boletín Oficial del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas
BV	<i>Bureau Veritas</i>
CC	Código civil
CCS	<i>China Classification Society</i>
CFR	Código de Regulaciones Federales
<i>Cfr.</i>	Cónfer
CLC/92	Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos
CMI	Comité Marítimo Internacional
CNUDM	Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar
Código IGS	Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque
Código ISPS	Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias
COLREG	Convenio internacional sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes
CP	Código penal
CRS	<i>Croatian Register of Shipping</i>
DGMM	Dirección General de la Marina Mercante
DNV	<i>Det Norske Veritas</i>
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea
Fdto.	Fundamento
FIDAC	Fondo Internacional de indemnización de los daños debidos a la contaminación marina

FUND/92	Convenio internacional de constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por contaminación por hidrocarburos
GL	<i>German Lloyd</i>
KRS	<i>Korean Register of Shipping</i>
ICAC	Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas
Jur.	Jurídico
LAC	Ley de Auditoría de Cuentas (Ley 22/2015, de 20 de julio)
LCSP	Ley de Contratos del Sector Público (Ley 9/2017, de 8 de noviembre)
LL	Convenio internacional sobre líneas de carga
LNM	Ley de Navegación Marítima (Ley 14/2014, de 24 de julio)
LPACAP	Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (Ley 39/2015, de 1 de octubre)
LR	<i>Lloyd's Register</i>
LRSJ	Ley de Régimen Jurídico del Sector Público (Ley 40/2015, de 1 de octubre)
MARPOL	Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques
MEPC	Comité de Protección del Medio Ambiente
MOU	Memorándum de París
MSC	Comité de Seguridad Marítima
NKK	<i>Nippon Kaiji Kyokai</i>
NIR	Nuevo régimen de inspección de buques
NTA	Normas técnicas de auditoría
OMI	Organización Marítima Internacional
ONU	Organización de las Naciones Unidas
PRS	<i>Polski Rejestr Statkow</i>
QSCS	<i>Quality Management System Certification Scheme</i>
RAC	Reglamento que desarrolla el texto refundido de la Ley de Auditoría de Cuentas
RD	Real Decreto

RICBU	Reglamento de inspección y certificación de buques civiles
RINA	<i>Registro Italiano Navale</i>
RS	<i>Russian Maritime Register of Shipping</i>
RTD	Registro de los datos de la travesía
SAN, SSAN	Sentencia, Sentencias de la Audiencia Nacional
SAP, SSAP	Sentencia, Sentencias de la Audiencia Provincial
SOLAS	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
SFV	Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros
STC, SSTC	Sentencia, Sentencias del Tribunal Constitucional
STCW	Convenio internacional sobre formación, titulación y guardias de la gente del mar
STS, SSTS	Sentencia/s del Tribunal Supremo
Texas BOC	<i>Texas Business Organization Code</i>
TM	Convenio internacional sobre arqueo de buques
TRLPEMM	Texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre)
UE	Unión Europea
USC	Código de los Estados Unidos
USCG	Guardia Costera de los Estados Unidos
<i>Vid.</i>	Véase
VTS	Sistemas de tráfico marítimo
ZEE	Zona económica exclusiva

INTRODUCCIÓN

Las sociedades de clasificación naval, definidas como aquellas entidades dedicadas a la confección de una serie de premisas y estándares relativos a la calidad e integridad técnica y estructural de los buques, así como a la inspección y clasificación de éstos últimos en relación con las reglas de la propia sociedad de clasificación, las legislaciones nacionales y la normativa internacional, desarrollan en la actualidad un papel de vital importancia en la comunidad marítima. Tanto es así, que el buen funcionamiento del tráfico marítimo depende en gran medida del actuar de las sociedades de clasificación, siendo un ejemplo de ello, entre muchos otros, el que las compañías aseguradoras acostumbren a condicionar la concesión de un seguro marítimo a que la nave sobre la que deba recaer la cobertura, o que vaya a transportar las mercancías aseguradas, se halle debidamente clasificada.

Cuando las sociedades de clasificación desarrollan su actividad en el ámbito privado, especialmente a través de la clasificación de buques, surgen dudas en cuanto al alcance de su responsabilidad. En este sentido, las clasificadoras con frecuencia defienden que sus actuaciones quedan subordinadas a las de sus clientes armadores y que, por esa razón, no pueden devenir responsables de los daños que cause su conducta. Ello se debe a que el certificado de clase no asegura la navegabilidad de un buque, de modo que una sociedad de clasificación no puede asumir la posición de garante respecto de aquélla circunstancia, pues ésta es una obligación no delegable que compete única y exclusivamente al armador de la nave.

Ahora bien, la importancia que han adquirido las sociedades de clasificación es de tal envergadura que ya no es posible restringir el impacto de su actividad al ámbito privado. Sus funciones, las inspecciones que realizan y la elaboración de reglas y estándares técnicos y de seguridad contribuyen sin duda alguna a la protección del medioambiente y, por ende, a la salvaguarda del interés público. Además, la deficiente ejecución del contrato de clasificación o

inspección no queda circunscrita en cuanto a sus efectos a la relación existente entre la sociedad de clasificación y la otra parte contratante —el armador, el porteador, el comprador, la compañía aseguradora o cualesquiera otros sujetos interesados en la nave que se inspecciona y clasifica—, sino que repercute también en el ámbito de actuación de terceras personas que, en el desarrollo de su propia actividad, se basan en las informaciones contenidas en el certificado que se hubiere expedido. Por ello, pretender que una sociedad de clasificación no responda, en ningún caso, de los daños que hubiere provocado con la deficiente ejecución de sus funciones resultaría un auténtico abuso, por no decir que situaría a los perjudicados en una situación de vulnerabilidad e indefensión claramente contrarias a la moral y al Derecho.

Determinar, pues, si la actividad de una sociedad de clasificación puede llegar a generar responsabilidad por parte de la misma frente al armador del buque, la compañía aseguradora, los miembros de la tripulación o, incluso, los Estados que hubieren sido víctimas directas de su negligencia, constituye uno de los objetivos principales de la presente tesis. Más concretamente, el estudio pivotará, en este caso, en torno al régimen de responsabilidad civil contractual y extracontractual de las sociedades de clasificación, así como a las teorías en virtud de las cuales las mismas pueden ser condenadas a indemnizar a quienes hubieren perjudicado con sus actuaciones.

No obstante lo anterior, debe también señalarse que, con los años, las sociedades de clasificación han ido ampliado paulatinamente su ámbito de actuación. Han abandonado el campo estricto de la clasificación e inspección privada de buques para asumir, por delegación de los Estados, funciones públicas de control naval consistentes en la supervisión de la adecuación de los buques a los estándares de seguridad marcados por los convenios internacionales sobre seguridad marítima y, en su caso, en la emisión de certificados obligatorios y de navegabilidad. En estos casos, la incertidumbre en cuanto al régimen de responsabilidad aplicable a las sociedades de clasificación, en tanto que entidades colaboradoras de la Administración, supone una fuente

de no pocas controversias. La naturaleza pública o privada de su eventual responsabilidad, el alcance de la misma y su compatibilización con la responsabilidad de la Administración delegante, son algunas de las muchas interrogantes carentes de una respuesta legislativa clara. Dar una solución a todas ellas constituye, en este sentido, otro de los retos abordados en esta obra.

Antes, sin embargo, de proceder al examen del régimen de responsabilidad aplicable a las sociedades de clasificación por el deficiente ejercicio de funciones públicas y/o privadas de inspección naval, deviene necesario concretar el marco normativo en el que se inserta su actividad. De igual modo, resulta pertinente detenerse en el análisis de su naturaleza jurídica y estructura organizativa, ámbitos de actuación y operatividad en el mercado internacional a través de la denominada *International Association of Classification Societies* (IACS), cuyo objetivo principal se basa en la unificación de las reglas y estándares técnicos de sus miembros a fin de incrementar la seguridad en el mar. Los procesos mediante los cuales las sociedades de clasificación pueden ejercer funciones públicas de inspección y control de buques por delegación de los Estados son, asimismo, un aspecto de imperativo análisis, previo a la determinación de las normas de responsabilidad aplicables a estos supuestos.

Por todo ello, la presente tesis doctoral ha sido estructurada en dos partes, cada una de las cuales se halla integrada por una totalidad de tres capítulos y a las que se añade un apartado final de conclusiones. La primera parte se orienta al estudio del estatuto jurídico de las sociedades de clasificación naval, mientras que en la segunda se examina su régimen de responsabilidad. Así, el Capítulo I se inicia con una reflexión previa en torno al concepto de «seguridad marítima» y a sus diferentes acepciones en función de la perspectiva idiomática adoptada, realizándose a continuación un examen de la normativa internacional, comunitaria y nacional española y estadounidense aplicable a la materia, así como, con carácter más específico, a la seguridad del buque. Nótese que decidir investigar un sistema legislativo extranjero, como lo es el de los Estados Unidos

de América, no solamente se ha debido al interés *per se* de un estudio de Derecho comparado, sino también porque en el Capítulo V de la presente tesis se analiza uno de los supuestos más controvertidos en materia de responsabilidad de las sociedades de clasificación: el caso del buque *Prestige*, cuyo hundimiento en noviembre de 2002 generó para el Estado español unos daños por valor superior a los 4.000 millones de Euros.

El Capítulo II, por su parte, pretende ofrecer unas nociones mínimas en cuanto a la naturaleza, forma organizativa y antecedentes de las sociedades de clasificación. También se enumeran y describen, en términos generales, las funciones usualmente desempeñadas por este tipo de entidades y la normativa que les resulta de aplicación, incluida también la legislación norteamericana.

El Capítulo III pone fin a la primera parte de esta tesis. En él se estudian los procedimientos a través de los cuales las sociedades de clasificación son reconocidas y autorizadas por un Estado para el ejercicio de funciones públicas de inspección naval y, en su caso, para la emisión de certificados obligatorios y de navegabilidad. La normativa analizada comprende, una vez más, las esferas internacional, comunitaria y nacional española y estadounidense. De igual modo se analizan las principales características del proceso de incorporación a la IACS.

La segunda parte de la tesis, relativa al régimen de responsabilidad de las sociedades de clasificación, se inicia en el Capítulo IV con el análisis de su responsabilidad civil contractual y extracontractual. Para ello se examinan, en primer lugar, las disposiciones españolas de Derecho común aplicables a la materia, pues no existe hasta el momento norma específica alguna que regule tal responsabilidad. En ese sentido, se comenta también la normativa reguladora de la auditoría de cuentas en España, con el propósito de identificar en ella un referente válido en caso de confeccionarse, eventualmente, un régimen de responsabilidad propio de las sociedades de clasificación. Por último, el capítulo

se cierra con un sucinto repaso de la jurisprudencia de mayor relevancia en los EE.UU en materia de responsabilidad civil de las sociedades de clasificación.

El Capítulo V parte, según se ha avanzado ya, del hundimiento del buque *Prestige*. En este caso, el Estado español ejerció en los Estados Unidos una acción de responsabilidad civil frente a la sociedad de clasificación *American Bureau of Shipping (ABS)*, por entender que la misma había desempeñado negligentemente sus funciones al conceder la clasificación del *Prestige*, así como al aprobar las últimas inspecciones a las que el mismo había sido sometido, cuando quedó demostrado que el estado de la nave en el momento de su hundimiento en absoluto reunía las condiciones de navegabilidad necesarias y menos aún daba cumplimiento a las propias reglas de seguridad de ABS. Quizá sorprenda al lector que también se comente el proceso penal seguido ante los tribunales españoles frente a los miembros de la tripulación del buque, pues no guarda éste demasiada relación con la temática de este trabajo, que es la responsabilidad de las sociedades de clasificación. Como se verá, empero, también nuestros tribunales efectuaron manifestaciones de interés en cuanto a la posible existencia de responsabilidad civil de ABS. En el capítulo se incluye, además, un breve comentario al novedoso régimen de responsabilidad por contaminación de la Ley 14/2014, de 24 de julio, *de Navegación Marítima*.

El último capítulo de la presente tesis, esto es, el Capítulo VI, versa sobre la responsabilidad aplicable a las sociedades de clasificación en aquellos supuestos en que hubieren ejecutado deficientemente las funciones públicas de inspección naval que el Estado español hubiere delegado en ellas. Para ello se determina, en primer lugar, la naturaleza del vínculo jurídico-convencional que une y regula las relaciones entre la Administración delegante y la sociedad de clasificación autorizada. A continuación, se exponen los mecanismos que el ordenamiento jurídico español pudiera contemplar para el traslado de funciones públicas a entidades privadas colaboradoras. En tercer lugar, se analiza el contenido obligacional del acuerdo de delegación de funciones y la

responsabilidad que su deficiente ejecución pudiere generar tanto para la sociedad de clasificación autorizada, como para el Estado español.

Por último, en el apartado de Conclusiones, se procede a la discusión de los resultados apuntados a lo largo del trabajo y de los aspectos que se consideran más polémicos, incluyendo alguna propuesta para su optimización.

PARTE I

ESTATUTO JURÍDICO DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN NAVAL

CAPÍTULO I

SEGURIDAD MARÍTIMA Y SEGURIDAD DEL BUQUE

SUMARIO:

1. La seguridad marítima: aproximación terminológica y delimitación de su contenido. 2. Estudio general de la principal normativa en materia de seguridad marítima. 2.1. Pilares normativos de obligada observancia en el estudio de la seguridad marítima: la CNUDM y las disposiciones adoptadas en el seno de la OMI. 2.2. La seguridad marítima en el Derecho de la Unión Europea: tratamiento jurídico de las sociedades de clasificación e implantación de un sistema comunitario de seguimiento y control del tráfico marítimo. 2.2.1. La inspección y reconocimiento de buques por las sociedades de clasificación (Directiva 2009/15/CE). 2.2.2. El sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo (Directiva 2002/59/CE). 2.2.3. El diseño del marco normativo español sobre organizaciones de inspección y sistemas de información y seguimiento del tráfico marítimo mediante la trasposición de las Directivas 2009/15/CE y 2002/59/CE. 2.3. Aproximación general a las disposiciones y normativa relevantes sobre seguridad marítima en los Estados Unidos de América. 3. La seguridad del buque. 3.1. Marco normativo de aplicación a la seguridad del buque. 3.1.1. Las contribuciones del Convenio SOLAS y del Código IGS al incremento de la seguridad en la navegación. 3.1.2. Breve referencia a la normativa comunitaria y nacional española sobre seguridad del buque. 3.1.3. La seguridad del buque en el régimen estadounidense: normas sobre seguridad operacional de la nave y gestión de la seguridad. 3.2. El aumento de la seguridad de los buques a través de su inspección y certificación. 3.2.1. El control preventivo del buen estado y navegabilidad del buque por el Estado del pabellón: el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles («RICBU») como norma de principal referencia en España. 3.2.2. La seguridad de los buques nacionales en la Ley de Navegación Marítima («LNM»). 4. El control del buque por el Estado rector del puerto. 4.1. Las potestades del Estado ribereño en el ejercicio de su soberanía: aplicación de su propia jurisdicción a los buques extranjeros que naveguen por sus aguas y recalen en sus puertos. 4.2. La regulación del control por parte del Estado del puerto en las disposiciones supranacionales de mayor relevancia: el Memorándum de París de 1982 y la Directiva europea 2009/16/CE. 4.2.1. El Memorándum de París de 1982: estructura organizativa, régimen de inspecciones y detención del buque deficiente. 4.2.2. El control ejercido por el ribereño a la luz de la Directiva 2009/16/CE. 4.3. El modelo estadounidense de control de buques extranjeros: el denominado *New U.S. Coastguard Programme on Port State Control*.

En este primer capítulo se dará respuesta a una serie de cuestiones conceptuales y teóricas previas que, a nuestro entender, resultan necesarias y fundamentales para la comprensión de la presente tesis y de su principal objeto de estudio, que es el estatuto jurídico de las sociedades de clasificación naval y, muy particularmente, su régimen de responsabilidad.

Haremos referencia, en primer lugar, a la ambigüedad del concepto de «seguridad marítima» y a su naturaleza divergente en función del idioma

empleado en su definición, procediendo seguidamente al estudio de su régimen jurídico a través del análisis de la principal normativa internacional, comunitaria y nacional española y estadounidense prevista al efecto. Por último, aunque no por ello menos importante, se examinará el marco normativo aplicable a la seguridad del buque y, de un modo más detallado, se estudiarán las potestades de control que los Estados del puerto pueden ejercer sobre los buques extranjeros que recalen en sus puertos o fondeen en sus aguas¹.

¹ De entre toda la bibliografía consultada durante la realización de este primer Capítulo vid., con carácter especialmente relevante, ABRAHAM, H.J., *Das Seerecht. Ein Grundriß mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich das Binnenschiffahrts- und Luftrecht*, 4ª ed., Walter de Gruyter, Berlin, 1974; ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho Marítimo*, 3ª ed., Thompson Reuters, Cizur Menor, 2015; BECKERT, E. y BREUER, G., *Öffentliches Seerecht*, Walter de Gruyter, Berlin, 1991; BERRIOS ROJAS, M., «Entrada en vigor del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Marítima», en *Revista de Marina*, vol. 117, núm. 854, 2000, pp. 1-9; BERLINGIERI, F., *International Maritime Conventions: Volume 3. Protection of the Marine Environment*, Informa Law, Abingdon, 2015; BUEGER, C., «What is Maritime Security?», en *Marine Policy*, vol. 53, 2015, pp. 159-164; BRUNS, S., PETRETTO, K. y PETROVIC, D., *Maritime Sicherheit*, Springer VS, Wiesbaden, 2013; CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?*, Springer, Berlín, 2009; DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima. Teoría general del riesgo*, Marge, Barcelona, 2015; DEL POZO, F., et. al., «Maritime Surveillance in Support of CSDP», en *The Wise Pen Team Final Report to EDA Steering Board*, 2010, consultable en: <https://www.eda.europa.eu>; DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY (OFFICE OF INSPECTOR GENERAL), *U.S. Cost Guard's Marine Safety Program-Offshore Vessel Inspections*, Homeland Security, Washington DC, 2011, consultable en: <http://www.oig.dhs.gov>; FELDT, L., ROELL, P. y THIELE, R.D., «Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach», en *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*, núm. 222, 2013, pp. 1-25; GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 3ª ed., Marcial Pons, Madrid, 2006; GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso de Derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Marcial Pons, Madrid, 2012; PULIDO BEGINES, J.L., *La exigencia de garantías financieras como requisito de acceso a un lugar de refugio en España*, en GARCÍA PÉREZ, M. y SANZ LARRUGA, J., *Seguridad Marítima y Medio Ambiente*, Netbiblo, La Coruña, 2006, pp. 87-97; GELLERMANN, M., et. al., *Handbuch des Meeresnaturschutzrechts in der Nord- und Ostsee. Nationales Recht unter Einbezug internationaler und europäischer Vorgaben*, Springer, Berlin, 2012; GUZMÁN, J.V., «Seguridad en el mar. Algunas implicaciones legales de los Códigos IGS y PBIB», en *Revista e-Mercatoria*, vol. 6, núm. 2, 2007, pp. 1-17; HARDER, M. y PAUL, M., «Perspektiven maritimer Sicherheit. Europäische Maritime Sicherheitsstrategie, Piraterie und der asiatisch-pazifische Raum», en *SPW-Aktuell*, núm. 20, 2014, pp. 1-8; HENDRIKSE, M.L., MARGETSON, N.H. y MARGETSON, N.J., *Aspects of Maritime Law. Claims Under Bills of Lading*, Wolters Kluwer, Países Bajos, 2008; HERBER, R., *Seehandelsrecht: Systematische Darstellung*, Walter de Gruyter, Berlin, 2016; HERBERT-BURNS, R., BATEMAN, S. y LEHR, P., *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Lloyd's MIU (CRC Press), Londres, 2009; HOLOCHER, K.H., «Sicherheit im Seeverkehr – Eine nationale oder internationale Aufgabe?», en KNORR, A. y SCHAUF, A., *See- und Luftverkehrsmärkte im Umbruch: weltwirtschaftliche Strukturveränderungen auf strategischen Märkten*, Lit Verlag, Münster, 2004, pp. 87-112; IGLESIAS BANIOLA, S., LOUZÁN LAGO, F. y MELLÓN RODRÍGUEZ, E., «El factor humano y su influencia en la seguridad marítima», en *Medicina Marítima*, Vol. 5, núm. 1, 2005, pp. 41-49; JACOBSHAGEN, U., *Seeschiffahrtsrecht*, Lit, Münster, 2012; JONES, S.M., *Maritime Security. A practical guide*, The Nautical Institute, Londres, 2006; KLEIN, N., *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford,

1. La seguridad marítima: aproximación terminológica y delimitación de su contenido

El estudio del término y significado de «seguridad marítima» ha puesto de relieve que se trata de un concepto difuso y enormemente amplio. Por ello, son múltiples las definiciones dadas por la doctrina, las cuales, además, varían dependiendo de la perspectiva idiomática que se adopte. En inglés, por ejemplo, se habla de «maritime security» y «maritime safety» como realidades distintas —a pesar de que la traducción al idioma español sea la misma en ambos casos—, siendo además crucial el realizar una correcta diferenciación entre ambos conceptos. De este modo, *maritime security* suele definirse escuetamente como la combinación de medidas preventivas y de respuesta dirigidas a proteger

Nueva York, 2011; KRASKA, J. y PEDROZO, R., *International Maritime Security Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Boston, 2013; LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, A., *et. al.*, *Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*, Uria Menéndez, 2014, en: <http://www.uria.com>; MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern Maritime Law. Volume 2: Managing Risks and Liabilities*, 3ª ed., Informa Law from Routledge, Nueva York, 2013; MARÍN CASTÁN, F. «Marco jurídico de la seguridad marítima», en *Cuadernos de estrategia*, núm. 140, 2008, pp. 171-242; MARTEN, B., *Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping*, Springer, Cham, 2014; MARTÍNEZ NÚÑEZ, J.F., «Capacidades clave en la seguridad marítima», en *Cuadernos de estrategia*, núm. 140, 2008, pp. 147-168; MARTÍN OSANTE, J.M., «Seguridad del buque: algunos actores», en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, núm. 10, 2006, pp. 699-714; MCCONVILLE, J., *Transport Regulation Matters*, Pinter, Londres, 1997; MCNICHOLAS, M., *Maritime Security. An Introduction*, Elsevier, Burlington, 2008; MOLENAR, E.J., *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, Kluwer Law International, La Haya, 1998; ORNITZ, B.E. y CHAMP, M.A., *Oil Spills First Principles: Prevention & Best Response*, Elsevier, Ámsterdam, 2002; OXMAN, B.H., «The Rule of Law and the United Nations Convention on the Law of the Sea», en *European Journal of International Law*, vol. 7, núm. 3, 1996, pp. 353-371; PAMBORIDES, G.P., *International Shipping Law. Legislation and Enforcement*, Kluwer Law International, La Haya, 1999; PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones de Derecho de la navegación marítima*, Tecnos, Madrid, 2009; RUESTA BOTELLA, J.A., «Seguridad marítima: tendencias y retos», en *Cuadernos de estrategia*, núm. 140, 2008, pp. 79-116; SEARA VÁZQUEZ, M., «La reglamentación internacional del medio marino», en *Revista de Ciencia y Mar*, vol. 5, núm. 13, 2001, pp. 3-17; SILOS RODRÍGUEZ, J.J., *Manual de lucha contra la contaminación por hidrocarburos*, MIA Monografías (Universidad de Cádiz), Cádiz, 2008; SOYER, B., *Warranties in Marine Insurance*, 2ª ed., Cavendish, Londres, 2006; SOYER, B. y TETTENBORN, A., *Pollution at Sea. Law and Liability*, Informa Law, Abingdon, 2012; SUÁREZ-LLANOS GALÁN, F., «La seguridad marítima en la marina civil», en *Impacto de los riesgos emergentes de la seguridad marítima*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2008; URBANSKI, J., MORGAS, W. Y KOPACZ, Z., «The Safety and Security Systems of Maritime Navigation», en *The Journal of Navigation*, núm. 61, 2008, pp. 529-535; VON GADOW-STEPHANI, I., *Der Zugang zu Nothäften und sonstigen Notliegeplätze für Schiffe in Seenot*, Springer, Berlin, 2006; VON GERLACH, C., *Die Seesicherheitsuntersuchung. Die Untersuchung von Seeunfällen und die Entziehung von Berechtigungen nach dem Seesicherheitsuntersuchungsgesetz*, LIT, Hamburgo, 2005 y WITT, J.A., *Obligations and Control of Flag States. Developments and Perspectives in International Law and EU Law*, LIT, Münster, 2007.

el espacio marítimo de amenazas y conductas criminales de trascendencia internacional. *Maritime safety*, por su parte, se describe como el conjunto de medidas preventivas y de respuesta encaminadas a la protección del espacio marítimo frente a las consecuencias resultantes de accidentes en la navegación, así como frente a cualquier otra causa natural o accidental que suponga una amenaza o un daño al medio ambiente².

Parece, pues, que el factor distintivo entre uno y otro concepto radica en la concurrencia o no de intencionalidad en la causación del daño, esto es, en la intervención directa del actuar humano³. En este sentido, *safety* se entiende referido a todos aquellos riesgos derivados de la deficiente estructura de un buque, la peligrosidad inherente a la mercancía que transporta, la falta de formación suficiente de su tripulación o la inconsciencia en la toma de decisiones por parte de ésta y, en fin, cualquier circunstancia aneja a la navegación de un buque, incluidas las condiciones meteorológicas⁴. Al hablar de *security*, por el

² DEL POZO, F., *et. al.*, «Maritime Surveillance...», *op. cit.*, pp. 45 y 46, precisan que *maritime security* engloba en su definición todas aquellas actividades dirigidas, sobre todo, a mitigar y contrarrestar los riesgos derivados de la ejecución de actividades ilegales en el espacio marítimo, mientras que *maritime safety* se refiere exclusivamente a los peligros inherentes a la navegación marítima y que se derivan del propio buque, su tripulación y pasajeros, así como de la mercancía que transporta. También KLEIN, N., *Maritime Security...*, *op. cit.*, p. 8, se acoge a definiciones de este tipo, si bien al referirse al término de *maritime safety* hace una alusión expresa a las amenazas que para el medio marino suponen los buques sub-estándar o las tripulaciones insuficientemente cualificadas y/o formadas. URBANSKI, J., MORGAS, W. y KOPACZ, Z., «The Safety...», *op. cit.*, pp. 529 y 530, con carácter mucho más simplista, circunscriben el término de *maritime security* a la protección frente a actos de terrorismo, piratería o riesgos de índole similar, así como a la evitación e interdicción de todo tipo de actividades ilícitas en el espacio marítimo, tales como la contaminación del medio marino, la explotación ilegal de recursos marinos, la inmigración ilegal o el tráfico de drogas y armas, entre otras. Con mayor brevedad, explican que *maritime safety* se refiere tanto a la seguridad de la vida y de la propiedad en el mar, como a la protección del medio marino frente a la contaminación causada por los buques. Remarcar, asimismo, que los autores equiparan los conceptos de *maritime safety* y *security* a la expresión «safety and security of maritime navigation».

³ En estos términos, FRANSAS, A., NIEMINEN, E. y SALOKORPI, M., «Maritime Security and Security Measures...», *op. cit.*, p. 12 y FELDT, L., ROELL, P. y THIELE, R.D., «Maritime...», *op. cit.*, p. 2.

⁴ Podría entenderse que la falta de formación de la tripulación o la toma de decisiones incorrectas por parte de ésta suponen casos propios de *maritime security*, pues se refieren a la conducta de las personas. Sin embargo, hay que tener en cuenta que la distinción entre *safety* y *security* no sólo pivota en torno a si hay o no obrar humano, sino que depende también de que concurra o no el elemento de la intencionalidad en la causación de los daños. Recuérdese, en este sentido, que *maritime safety* se refiere a todas aquellas consecuencias resultantes de accidentes en la navegación, con independencia, por tanto, de que deriven de causas naturales o de la conducta negligente, pero no intencionada, de la tripulación.

contrario, se hace mención a la protección frente a actuaciones violentas, criminales o cualesquiera otras que se ejecuten en contravención de algún instrumento normativo aplicable y cuya autoría se atribuye típicamente a organizaciones terroristas⁵. Ahora bien, que la doctrina y la normativa anglosajona hagan uso de dos conceptos distintos no impide que surjan problemas interpretativos, por cuanto los ámbitos afectados por ambos términos se solapan entre sí en más de una ocasión⁶. Un claro ejemplo de ello lo constituye la propia contaminación marina, que si bien puede constituir una actividad ilícita en sí misma cuando es provocada intencionadamente (*maritime security*), también puede derivarse de cualquier otra causa en la que no intervenga el obrar humano (*maritime safety*), caso típico de los accidentes que se dan en el mar debido a los fuertes temporales, por ejemplo⁷.

⁵ Vid. URBANSKI, J., MORGAS, W. y KOPACZ, Z., «The Safety...», *op. cit.*, p. 529; DEL POZO, F., *et. al.*, «Maritime Surveillance...», *op. cit.*, pp. 45 y 46 y KLEIN, N., *Maritime Security...*, *op. cit.*, p. 8, según se ha comentado ya, así como BUEGER, C., «What is Maritime Security?», *op. cit.*, p. 160 y ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p.4. De un modo poco tradicionalista, RAHMAN, C., «Concepts of Maritime Security. A strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for new Zealand», en *Centre for Strategic Studies: New Zealand. Discussion Papers*, núm. 07, 2009 (consultable en: <http://www.victoria.ac.nz/>), p. 29, propone analizar la extensión del término *maritime security* a través de cinco perspectivas interrelacionadas entre sí y que afirma el autor representan las distintas facetas de un mismo problema. Tales perspectivas son: a) la seguridad en el mar; b) la gobernanza de los océanos; c) la protección de las fronteras marítimas; d) las actividades militares que se llevan a cabo en el espacio marítimo; y e) la regulación de la seguridad en el sistema de transporte marítimo. También JONES, S.M., *Maritime Security...*, *op. cit.*, p. 1, merece ser destacado, por cuanto el modo en que ilustra la distinción entre *safety* y *security* se antoja de lo más innovadora. Según el referido autor, hablar de *safety* es como hablar de alpinismo, en tanto que uno sólo alcanzará la cima si ha planeado previamente la ruta, se halla en buenas condiciones físicas y dispone de un buen equipamiento. Por el contrario, entiende que *security* se parece más al fútbol, ya que, a pesar de que uno se haya entrenando y preparado hasta niveles inimaginables, el resultado del juego jamás será enteramente previsible al existir siempre un oponente dispuesto a placarnos.

⁶ KRASKA, J. y PEDROZO, R., *Internacional...*, *op. cit.*, p. 5 y JONES, S.M., *Maritime Security...*, *op. cit.*, p. 1, que en términos similares lo afirman, o BUEGER, C., «What is...», *op. cit.*, p. 160, quien parece insinuar, al afirmar que *maritime security* es un «buzzword» —esto es, una expresión o palabra de uso popular y frecuente en un determinado período de tiempo y que es capaz de acoger una multiplicidad de significados—, que por la amplitud del término no es posible establecer fronteras claras e inflexibles respecto de su contenido. Podría entenderse, en este sentido, que la imposibilidad de separar tajantemente un concepto de otro es lo que ha llevado a autores como URBANSKI, J., MORGAS, W. y KOPACZ, Z., «The Safety...», *op. cit.*, p. 530, a unificar ambos términos, así como su contenido, con la consecuente inclusión de todos aquellos fenómenos dañinos que se den en el espacio marítimo, ya sea bajo la expresión común de «*maritime safety and security*», u otra menos frecuente como lo es la de «*safety and security in maritime navigation*».

⁷ Entre las distintas fuentes que se han citado como base en la conceptualización de ambos términos se ha destacado la referencia que KLEIN, N., *Maritime Security...*, *op. cit.*, p. 8,

En lo que a los territorios de lengua alemana se refiere —Liechtenstein, Suiza, Alemania y Austria, principalmente—, es común el uso de la expresión «Sicherheit im Seeverkehr»⁸ para hacer referencia a una única realidad, siendo su traducción literal al español «seguridad en la navegación marítima». Así, sucede que, del mismo modo en que los términos ingleses de *security* y *safety* encuentran en el español una sola traducción a través de la palabra «seguridad», en alemán el único concepto equivalente existente es el de «Sicherheit», tanto si se emplea con referencia a la seguridad en la navegación (*Sicherheit im Seeverkehr*), como si se inserta en la abstracta amplitud de la expresión «seguridad marítima» (*maritime Sicherheit*). Por ello, no es infrecuente encontrar algún autor que se apoye en la terminología inglesa y base sus estudios en la distinción entre *safety* y *security*⁹.

hace respecto de los buques sub-estándar al definir lo que se entiende por *maritime safety*. Sin embargo, si se conciben este tipo de buques como aquellos «cuyo casco, maquinaria, equipo o seguridad operacional está sustancialmente por debajo de los estándares requeridos por las convenciones relevantes o cuya tripulación no está de acuerdo con el documento de tripulación» (vid. art. 1.7.10 de la Resolución A.1052(27), de 20 de diciembre de 2011, de la Organización Marítima Internacional, sobre los *Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto*), es claro que en este caso existiría navegación ilícita en tanto que la misma derivaría de la vulneración de la normativa internacional. Ello llevaría a plantear la duda, pues, de si nos encontramos ante un supuesto de *maritime safety*, de *maritime security* o, más bien, ante una «zona gris» entre ambos términos.

⁸ Con el propósito de acercarse más a la terminología inglesa, autores como BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN SICHERHEITS- UND VERTEIDIGUNGSINDUSTRIE E.V. (BDSV), «Positionspapier: Maritime Sicherheit» en *BDSV-Positionspapier zur Maritimen Sicherheit*, 2013 (consultable en: <http://www.bdsv.eu/>), pp. 1 y ss.; JANUS CONSULTING GMBH con la colaboración de WORCESTER, M., *et. al.*, «Die Zukunft der maritimen Sicherheit – Fakten und Entwicklungen», en *Positionspapier zur Zukunft der maritimen Sicherheit*, 2010 (consultable en: <http://www.vswnds.de>), p. 10; HARDER, M. y PAUL, M., «Perspektiven maritimer Sicherheit...», *op. cit.*, pp. 1 y ss. y BRUNS, S., PETRETTO, K. y PETROVIC, D., *Maritime Sicherheit*, *op. cit.*, pp. 9 y ss., hacen también uso del término «maritime Sicherheit», siendo posiblemente el más acertado, en tanto que, según se verá más adelante, recoge indiscriminadamente todos aquellos aspectos que puedan afectar a la seguridad en el mar, con total independencia del «qué», del «quién» y del «cómo» y sin que pueda llegar a plantear dudas el contenido comprendido bajo esa denominación.

⁹ JANUS CONSULTING GMBH con la colaboración de WORCESTER, M., *et. al.*, «Die Zukunft...», *op. cit.*, p. 10 o HOLOCHER, K.H., «Sicherheit im Seeverkehr...», *op. cit.*, p. 87, quien, en este último caso, ha preferido restringir en mayor medida el significado del término para apoyarse más en el sentido que los ingleses han dado al concepto de *maritime security*, asimilando la seguridad marítima, pues, a los medios empleados para garantizar la seguridad frente a actividades terroristas. Ésta última conceptualización se ha adoptado también en BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE (BSH), «Sicherheit in der Seeschiffahrt», en *Jahresbericht*, 2012 (consultable en: <http://www.bsh.de/>), p. 12, aunque no sin precisarse antes que el término *safety*, por su parte, hace referencia a la seguridad del buque y a la protección del medio ambiente marino frente a su posible contaminación por los propios buques.

En cualquiera de los casos, entendemos acertada la posición de aquellos autores que, con cautela, prefieren aceptar el extenso ámbito que abarca la seguridad marítima y, basándose en la expresión «good order at sea» empleada por el autor británico Geoffrey Till en una de sus obras¹⁰, atribuyen a su contenido no sólo la amenaza que supone la existencia de grupos terroristas y organizaciones criminales internacionales, sino también un gran conjunto de intereses políticos, económicos, sociales y, sobre todo, ecológicos y de medio ambiente¹¹. Por este motivo, parece también razonable entender que los campos que se ven afectados por la seguridad marítima no deben centrarse únicamente en la seguridad frente a actividades terroristas¹², sino que también se ve contemplada aquella parte más «técnica» y que puede ir referida a las condiciones del propio buque, a su aptitud para navegar y a la formación y cualificación de su tripulación¹³.

¹⁰ TILL, G., *Seapower. A guide for the 21st Century*, Routledge, Nueva York, 2013. La hipótesis central de esta obra pivota en torno a la noción de que el mar constituye, para las naciones de todo el mundo, una de las fuentes primarias de prosperidad y seguridad. Uno de los puntos tratados por el autor se refiere, en este sentido, a la explotación por parte de los Estados del dominio que poseen sobre el mar en relación con la diplomacia naval y el mantenimiento de un *buen orden en el mar* (i.e. «good order at sea»). El autor entiende, en consecuencia, que el mantenimiento de un buen orden en el mar frente a las amenazas que lo acechan no puede sino lograrse mediante la implementación de una fuerte cooperación entre las fuerzas policiales y de seguridad de todos los Estados.

¹¹ BRUNS, S., PETRETTO, K. y PETROVIC, D., *Maritime Sicherheit*, *op. cit.*, p. 9, defienden que los riesgos que amenazan la seguridad en el mar ya no provienen de las actuaciones (fundamentalmente militares) de los Estados, sino también de las conductas privadas dimanantes de terroristas y organizaciones criminales. Ello parece aumentar la «transnacionalidad» de la cuestión y el grado de dificultad en el afrontamiento de los posibles retos que puedan afectar al espacio marítimo y al mantenimiento de un buen orden en el mar. Otros autores que también contemplan la perspectiva medioambiental de la seguridad marítima son, BUND FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ DEUTSCHLAND (BUND), «Mehr Sicherheit im Seeverkehr für Nord- und Ostsee», en *Hintergrundpapier des AK Meer und Küste des BUND*, 2003, p. 1 y BAHLKE, C., «Untersuchung des Gefährdungspotentials durch den Transport von Gefahrgütern auf Fähren», en *Umweltforschungsplan des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit*, Forschungsbericht («Informe de Investigación») núm. 419, 1998 (consultable en: <https://www.umweltbundesamt.de>), pp. 3-4.

¹² *Vid.* BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN INDUSTRIE E.V. (BDI), «Gemeinsame Lösungen für die maritime Logistik. Infrastruktur sichern, Lieferkette optimieren, Umwelt schonen», en *Mobilitätsagenda II der Deutschen Industrie*, 2013 (consultable en: <http://www.bdi.eu>), p. 13; HARDER, M. y PAUL, M., «Perspektiven maritimer Sicherheit...», *op. cit.*, p. 1; BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN SICHERHEITS- UND VERTEIDIGUNGSINDUSTRIE E.V. (BDSV), «Positionspapier: Maritime Sicherheit» *op. cit.*, p. 1 y HOLOCHER, K.H., «Sicherheit im Seeverkehr...», *op. cit.*, p. 87.

¹³ BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGAPHIE (BSH), «Sicherheit in der Seeschifffahrt», *op. cit.*, p. 12 y HOLOCHER, K.H., «Sicherheit im Seeverkehr...», *op. cit.*, p. 87. HOLOCHER, en particular, y a propósito de la perturbación de la seguridad marítima debido

Similar casuística a la observada en los países de lengua alemana es la que se plantea en el territorio español, en tanto que la dualidad de conceptos existente en los territorios de habla inglesa (*i.e.*, *safety* y *security*) queda reducida en nuestro idioma a un solo vocablo: «seguridad». Ante esta realidad, la doctrina española ha optado por vías distintas a la hora de precisar el contenido de la seguridad marítima. Algunos autores han entendido que la mejor manera de superar cualquier diferencia o limitación lingüística consistiría en englobar *safety* y *security* en el término de seguridad, pues da una mayor idea de integración y resulta por ello más conforme con la realidad actual¹⁴. Otros, por el contrario, se han basado en el contenido de distintos cuerpos normativos para definir la seguridad marítima de un modo más restrictivo, relacionándola directamente con la evitación de ataques terroristas a buques y puertos o la utilización de éstos para la comisión de atentados terroristas hacia otros objetivos no relacionados con el ámbito marítimo¹⁵.

a actos terroristas, informa que, dada la consideración del transporte marítimo como una de las vías de circulación y transporte más rentables, la regulación y supervisión del mismo no puede consistir en una tarea puramente nacional o interna una vez llegado el buque a puerto. Entiende, por el contrario, que la coordinación de las medidas destinadas a garantizar una mayor seguridad marítima debe adoptarse, al menos, de forma bilateral —o, a ser posible, incluso multilateral— entre los Estados que participan y se benefician del transporte por mar.

¹⁴ Esta solución, según se ha visto ya en el apartado anterior, deviene equivalente a la elegida por algunos integrantes de la doctrina alemano-parlante. En este sentido, autores españoles como MARTÍNEZ NÚÑEZ, J.F., «Capacidades clave...», *op. cit.*, p. 148, por ejemplo, siguen esta idea. MARÍN CASTÁN, F. «Marco jurídico...», *op. cit.*, pp. 180-181, sin embargo, prefiere partir de la definición en diccionario de «seguridad» —*i.e.*, «libre y exento de todo peligro, daño o riesgo»— para entender referida la seguridad marítima, entre otros, «a las condiciones de navegabilidad de los buques, a los peligros geográficos o climáticos, a las acciones de salvamento, a la prevención y protección de los ecosistemas marinos o a los riesgos derivados de las acciones ilícitas que tienen la mar como escenario». Conviene también mencionar a RUESTA BOTELLA, J.A., «Seguridad marítima...», *op. cit.*, pp. 84-85, quien, dando un paso más allá, revela cuáles son las perturbaciones que en los tiempos presentes han puesto la seguridad marítima en el centro de todo debate. Según el indicado autor, la necesidad de una mayor y más estricta seguridad marítima viene impulsada, de un lado, por la existencia de los denominados «Estados y Mares fallidos», esto es, aquellos espacios marítimos en los que el Estado ribereño no es capaz de imponer el cumplimiento de la ley, y, de otro lado, por el incesante incremento del terrorismo internacional.

¹⁵ GUZMÁN, J.V., «Seguridad en el mar...», *op. cit.*, p. 2, aclara, no obstante a su definición fielmente legal, que en español se hace también uso de la expresión «protección marítima» para identificar la seguridad física de los buques y de los terminales marítimos. Concretamente, resulta que la utilización de las expresiones españolas de «seguridad marítima» y «protección marítima» pretende ser equivalente a los términos ingleses de *safety* y *security*, respectivamente. Critica el autor, sin embargo, que durante la traducción de documentos informativos o legales originalmente redactados en inglés no siempre se toma en consideración esta distinción, lo que provoca que se hagan asimilaciones equivocadas entre la expresión

Sin embargo, y pese a la posibles discrepancias que puedan plantearse a la hora de definir lo que se entiende por seguridad marítima, debemos mostrarnos conformes con la posición adoptada por aquel sector de la doctrina que reduce dicho concepto a dos categorías o ideas distintas: la denominada *seguridad en la navegación*, por un lado, y que se centra particularmente en el desplazamiento de los buques por el mar, y la *seguridad del buque*, por otro, entendida como la aptitud de la propia nave para navegar¹⁶.

Aún cuando ha quedado acreditada la disparidad conceptual existente en los distintos países de nuestro entorno, cabe advertir que dichas diferencias no son absolutas. La mayoría de Estados del mundo encuentran, según se estudiará en los epígrafes siguientes, un punto de referencia común en la regulación de los aspectos que en mayor medida conciernen a la seguridad marítima: la *Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982* (en adelante, CNUDM)¹⁷. En este sentido y con ocasión del vigésimo aniversario

«Marine [o maritime] security» y el término de «seguridad marítima». En términos similares, SUÁREZ-LLANOS GALÁN, F., «La seguridad...», *op. cit.*, p. 27, quien atribuye el nacimiento del concepto de protección marítima a la aprobación del *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (ISPS) —aprobado por la OMI en diciembre de 2002 y publicado en *BOE* núm. 202, de 21 de agosto de 2004—. La traducción del Código al español puso de relieve la problemática de la cuestión y la poca fortuna de la lengua española al disponer sólo de un vocablo, «seguridad», para referirse tanto a lo que es *safety*, como a lo que se entiende por *security*. Con la introducción del concepto «protección» se extrajo del campo de la seguridad marítima todo aquello que afectaba a la protección frente a amenazas, actos hostiles o atentados terroristas a buques mercantes y/o instalaciones portuarias, incorporándolos al ámbito de la protección marítima.

¹⁶ *Vid.* en este sentido, PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 405 y GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, p. 105. También ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 3, quien a pesar de centrarse más en la distinción entre *seguridad del buque* y *seguridad del ambiente marino*, debemos entender que, respecto de ésta última dimensión, la identifica como una consecuencia implícita de la seguridad en la navegación. Destacar, finalmente, que si bien GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA se mantienen firmes en esta clásica conceptualización, PULIDO BEGINES distingue, dentro del grupo de normas dedicado a la salvaguarda de la seguridad de la navegación, entre las normas cuya finalidad es la prevención de los siniestros marítimos y aquellas otras que contemplan la subsanación de los mismos. Explica que el primer grupo de normas, de carácter fundamentalmente jurídico-público, pretende evitar el accidente o reducir su impacto negativo. Las normas que buscan la subsanación del siniestro, por su parte, se centran sobre los efectos ya acaecidos y materializados y su principal finalidad es la de lograr la reparación patrimonial de quienes se hayan visto afectados.

¹⁷ Hecha en Montego Bay (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982, ratificada por España el 4 de diciembre de 1984 y publicada en *BOE*, núm. 39, de 14 de febrero de 1997.

de la CNUDM, la Organización de las Naciones Unidas (en lo sucesivo, ONU) confeccionó un documento titulado «Los océanos: fuente de vida» en el que, entre otros, adaptaba a los tiempos más modernos las distintas facetas de la paz y seguridad marítimas. Así, precisaba textualmente que en la actualidad *«la paz y la seguridad no se consideran sólo en términos de confrontación y conflictos militares (...). Los actos de terrorismo, las actividades criminales como la piratería, el robo a mano armada en alta mar, el contrabando de inmigrantes y el tráfico ilícito de estupefacientes y otras mercancías pueden amenazar la seguridad y la estabilidad de los Estados y causar pérdidas de vidas humanas en la mar. Otra amenaza para la paz y la seguridad está relacionada con reivindicaciones contrapuestas de los Estados sobre los recursos naturales de los océanos. Y la seguridad de un Estado ribereño, incluidos los medios de subsistencia de las poblaciones ribereñas, puede verse amenazada por un grave incidente de contaminación, por ejemplo una marea negra»*¹⁸.

Son, pues, las cuestiones y riesgos expuestos en el documento citado las que con el paso de los últimos años han devenido fuente de preocupación principal para la gran mayoría de Estados y Organizaciones del mundo.

2. Estudio general de la principal normativa en materia de seguridad marítima

2.1. Pilares normativos de obligada observancia en el estudio de la seguridad marítima: la CNUDM y las disposiciones adoptadas en el seno de la OMI

Tal y como se ha advertido en el epígrafe anterior, la CNUDM de 1982 constituye el principal instrumento jurídico internacional de referencia en el

¹⁸ ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU), «Los océanos fuente de vida. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Vigésimo aniversario (1982-2002)», en *Conferencias, reuniones y eventos de las Naciones Unidas, 2002*, epígrafe «Garantizar la paz y la seguridad», en apoyo a las ilustrativas explicaciones de MARÍN CASTÁN, F. «Marco jurídico...», *op. cit.*, p. 181.

estudio de la navegación marítima, el uso de los mares y océanos y la explotación de los recursos marinos¹⁹. Así lo proclama la propia Convención al reconocer en su Preámbulo «*la conveniencia de establecer (...) un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos*»²⁰. Su extenso articulado²¹ se dedica, por tanto, a la regulación exhaustiva de los derechos, obligaciones y responsabilidades nacionales e internacionales implicadas en el uso de los distintos espacios marítimos y en la explotación de los recursos naturales que ofrecen, así como a la solución de controversias internacionales y demás cuestiones suscitadas en relación con la navegación y transporte marítimos²².

A pesar de su carácter revolucionario e innovador, no hay que olvidar que la CNUDM se aprobó en 1982 y que, como es de esperar del mundo globalizado en el que vivimos, son muchísimos los avances tecnológicos que se han

¹⁹ De hecho, autores como WORLD OCEAN REVIEW (WOR), «Das Internationale Seerecht – ein potentes Regelwerk», en *WOR 1 KOMPAKT*, 2010, Capítulo 10 (pp. 198-211), p. 200; BARREIRA, A., OCAMPO, P. y RECIO, E., *Medio Ambiente y Derecho Internacional: Una Guía Práctica*, Obra Social Caja Madrid, Madrid, 2007, p. 186; ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, p. 146 y PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 99, la definen como el instrumento jurídico multilateral de mayor relevancia en la historia del hombre desde que se aprobó en 1948 la Declaración Universal de los Derechos Humanos, siendo incluso reconocida su denominación como la «Constitución de los océanos». Su relevancia viene dada fundamentalmente por ser el primer acuerdo de alcance internacional en el que se codifica íntegramente el Derecho del mar, dejando con ello atrás gran parte de la incertidumbre que hasta entonces existía, sobre todo, en materia de uso y delimitación de los espacios marítimos por parte de los Estados ribereños.

²⁰ Exponendo Cuarto del Preámbulo.

²¹ La CNUDM recoge un total de 320 artículos, los cuales, a su vez, quedan divididos en 17 Partes y 9 Anexos.

²² *Vid.* en términos similares REICHERT, C., «Die Bodenschätze des Meeres und das Seerecht», en LOZÁN, J.L., GRAß, H., KARBE, L. y RIESE, K. (eds.), *Warsignal Klima: Die Meere – Änderungen & Risiken*, 2011 (pp. 304-308), p. 304; BECKMAN, R., «The UN Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea», en *The American Journal of International Law*, vol. 107, núm. 1, 2013 (pp. 142-163), pp. 142-143; TREVES, T., «The Law of the Sea “System” of Institutions», en FROWEIN, J.A. y WOLFRUM, R., *Max Planck Yearbook of United Nations Law. Volume 2*, Kluwer Law International, Londres (pp. 325-340), p. 325; BARREIRA, A., OCAMPO, P. y RECIO, E., *Medio Ambiente...*, *op. cit.*, p. 186; WORLD OCEAN REVIEW (WOR), «Das Internationale Seerecht...», *op. cit.*, p. 200 y OXMAN, B.H., «The Rule of Law...», *op. cit.*, pp. 354-355.

producido desde entonces y que requieren de una normativa más moderna que tenga en cuenta, entre otros muchos factores, el impacto del cambio climático, el crecimiento sostenido de la población humana y la disminución progresiva de los recursos humanos²³. Paralelamente, empero, es también importante recordar que la CNUDM constituye en realidad un marco jurídico de alcance general que en ningún momento pretende apartar la operatividad y aplicabilidad de otros acuerdos internacionales más específicos, sino que más bien confía en el desarrollo que de su contenido puedan hacer dichos instrumentos²⁴. Sucede, en este sentido, que sus disposiciones sobre seguridad marítima —que incluyen tanto la seguridad del buque como el control del tráfico marítimo— se ven completadas con una extensa variedad de Convenios y Resoluciones emanadas principalmente de la Organización Marítima Internacional (OMI)²⁵, entre ellas el

²³ SEARA VÁZQUEZ, M., «La reglamentación...», *op. cit.*, p. 5, afirma, incluso, que la CNUDM «*resulta ya obsoleta en alguna de sus partes*» y que «*su concepción misma podría tener que ser revisada*». El referido autor basa su estudio en el incremento de la captura de productos pesqueros, habida cuenta de que la disminución de recursos en la tierra ha propiciado que toda la atención se centre en el mar, fuente de recursos que se ha creído siempre inagotable. En su opinión, la normativa internacional existente en la regulación de los mares y océanos debe ser objeto de profunda revisión y actualización, todo ello con el único propósito de que los distintos Estados hagan un uso racional, sensato y responsable de este espacio. WORLD OCEAN REVIEW (WOR), «Das Internationale Seerecht...», *op. cit.*, p. 207, por su parte, defiende que la CNUDM deja todavía muchas preguntas sin resolver. Se refiere particularmente a aquellos aspectos que, en atención a los descubrimientos científicos de los últimos tiempos, han devenido importantes con posterioridad a 1982. Defiende, entre otros, que «*längst hat man (...) neue Fischbestände in der Tiefsee entdeckt*», esto es, que se han descubierto nuevas especies de peces en los niveles más profundos del mar y que ello, junto con el cambio climático, requiere que la CNUDM sea completada y suplida por tratados y convenios más específicos. En atención a lo antedicho, ha defendido TREVES, T., «The Law of the Sea “System” of Institutions», *op. cit.*, pp. 325-326, que la CNUDM es en realidad un documento con perspectiva de futuro que asume que el contenido de sus disposiciones no contempla todos los problemas que puedan plantearse con posterioridad a su aprobación y que, por ello, resulta necesario para los Estados el someterse a nuevos instrumentos destinados a complementarla, adaptarla o, incluso, modificarla.

²⁴ A modo de ejemplo interesa citar, entre otros, los arts. 22.3.a [«*Al designar vías marítimas y al prescribir dispositivos de separación del tráfico con arreglo a este artículo, el Estado ribereño tendrá en cuenta: a) Las recomendaciones de la organización internacional competente*»], 60.3 [«*(...) Las instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso serán retiradas para garantizar la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas que haya establecido a este respecto la organización internacional competente (...)*»] y 211.5 [«*Para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques (...) los Estados ribereños podrán dictar, respecto de sus zonas económicas exclusivas, leyes y reglamentos que sean conformes y den efecto a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados y establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general*»] de la CNUDM.

²⁵ En inglés, «*International Maritime Organization*» (IMO), tiene por objetivo principal la colaboración entre los Estados en materia de reglamentación técnica de la seguridad marítima,

*Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)*²⁶, el *Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros (SFV)*²⁷, el *Convenio internacional sobre líneas de carga (LL)*²⁸, el *Convenio internacional sobre formación, titulación y guardias de la gente del mar (STCW)*²⁹, el *Convenio internacional sobre arqueo de buques*

así como preparar convenios y otros proyectos legislativos en relación con esa materia. Su constitución se remonta a 1948, año en el que tuvo lugar la conferencia Marítima de las Naciones Unidas, en Ginebra, entre los días 19 de febrero y 6 de marzo, y en la que se elaboró el proyecto de Convención en cuya virtud quedaba constituida la Organización Consultiva Marítima Internacional (IMCO, por «*International Maritime Consultive Organization*»), entrando finalmente en vigor el 17 de marzo de 1958. Años más tarde, en virtud de la enmienda de 9 de noviembre de 1977, y que entró en vigor el 22 de mayo de 1982, se modificó la denominación original de la Organización y pasó a conocerse como Organización Marítima Internacional (*vid.* para más información, DÍEZ DE VELASCO, M., *Las organizaciones internacionales*, *op. cit.*, p. 400; ANDERSEN, U., *Handwörterbuch Internationale Organisationen*, *op. cit.*, p. 202; ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, p. 116-117; GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, pp. 38-39 y HODGSON, J.R.F., «The Role of the International Maritime Organization in Combating Piracy», en *Dalhousie Marine Piracy Project – DMPP Research Paper*, 2011 (consultable en: <http://dmpp.management.dal.ca>), pp. 1-2.

²⁶ «SOLAS» es el acrónimo de la denominación inglesa del Convenio: «*Safety of Life at Sea*». Se suscribió en la Ciudad de Londres el 1 de noviembre de 1974 y se publicó en *BOE* núm. 144, de 16 de junio de 1980. El SOLAS dedica su articulado a la regulación de la seguridad de los buques mercantes, centrándose principalmente en estipular normas mínimas para la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad.

²⁷ En inglés, «*Safety of Fishing Vessels*». Aprobado en una conferencia internacional celebrada en Torremolinos, España, del 7 de marzo al 2 de abril de 1977, el Convenio de Torremolinos se erige como el primer convenio internacional regulador de la seguridad de los barcos de pesca mediante la introducción de una serie de requisitos de seguridad para la correcta construcción y equipamiento de los barcos pesqueros nuevos, con cubierta y de 24 metros de eslora o más. No obstante, debido a la dificultad inherente a su entrada en vigor, la OMI decidió reemplazar el Convenio con la aprobación del *Protocolo de Torremolinos de 1993*. Éste se incorporó al ordenamiento de la Unión Europea mediante la Directiva 97/70/CE, del Consejo, *por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros* (datos de publicación en nota a pie núm. 87) y, por extensión, al ordenamiento jurídico español.

²⁸ Publicado en *BOE* núm. 192, de 10 de agosto de 1968. Conocido abreviadamente como «*Load Lines*», este Convenio se aprobó el 5 de abril de 1966 y su contenido se traduce en que las líneas de carga asignadas a cada buque deben marcarse a cada lado en el centro del mismo, junto con la línea de cubierta. Particularmente, los buques destinados al transporte de cubiertas de madera tendrán asignado un francobordo —*i.e.*, distancia vertical medida desde la cubierta de arqueo hasta las líneas de carga y que indica el máximo calado permitido— más pequeño, ya que la cubierta proporciona protección contra el impacto de las olas. El Convenio incluye hasta tres anexos. El primero de ellos se divide en cuatro capítulos («Generalidades»; «Condiciones de asignación del francobordo»; «Los francobordos» y «Prescripciones especiales para buques a los que se asigne un francobordo para el transporte de madera en cubierta»). El Anexo II trata de las zonas, regiones y períodos estacionales y el Anexo III incluye certificados, entre ellos el Certificado internacional de francobordo.

²⁹ Publicado en *BOE* núm. 267, de 7 de noviembre de 1984. «*Standards of Training, Certification & Watchkeeping*» (*i.e.*, «STCW»). El Convenio fue aprobado en 1978 y enmendado posteriormente en 1995 y en 2010. Su articulado se dedica a la regulación de la expedición de los títulos para la gente de mar y del control de la organización de las guardias. Sin embargo,

(TM)³⁰, el *Convenio internacional sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes* (COLREG)³¹ y el *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques* (MARPOL)³². De este modo, se distingue entre una fuente normativa de tipo común o general en la regulación de la navegación marítima y el uso de los espacios marítimos, que es la CNUDM, y otra de índole especial, que se manifiesta a través de la normativa elaborada en desarrollo de sus disposiciones y cuyo principal objetivo es el de cumplir un papel integrador del contenido de la Convención.

2.2. La seguridad marítima en el Derecho de la Unión Europea: tratamiento jurídico de las sociedades de clasificación e implantación de un sistema comunitario de seguimiento y control del tráfico marítimo

Tras producirse varios accidentes en la década de los noventa y a inicios del siglo XXI, entre ellos los que afectaron a los buques *Erika* (1999) y *Prestige*

sus disposiciones no sólo se aplican a la gente de mar, sino también a los armadores de buques, a los centros de formación y a las administraciones marítimas nacionales.

³⁰ Publicado en *BOE* núm. 221, de 15 de septiembre de 1982. «*Tonnage Measurement of Ships*». El Convenio, aprobado el 23 de junio de 1969, constituye el primer intento que, con éxito, ha creado un sistema universal de arqueo, es decir, el modo de medir el tamaño de los buques a partir de su volumetría. Establece un sistema de arqueos brutos y netos, que se calcularán de forma independiente. Define el arqueo bruto como una función del volumen total de todos los espacios cerrados del buque [art. 2.(4)], mientras que el arqueo neto equivale a una función del volumen total de todos los espacios de carga del buque, no pudiendo ser dicho arqueo neto inferior al 30% del arqueo bruto [arts. 2.(5) y 9.(1).(c)].

³¹ Publicado en *BOE* núm. 163, de 9 de julio de 1977. En inglés, «*International Regulations for Preventing Collisions at Sea*». Aprobado el 20 de octubre de 1972, el Reglamento establece una serie de previsiones técnicas que deberán adoptarse a la hora de afrontar las distintas situaciones que puedan plantearse durante el ejercicio de la navegación y con las que se impedirá la causación de abordajes marítimos. Las disposiciones del Reglamento se estructuran en cinco Partes, enumeradas de la A a la D («Generalidades»; «Reglas de rumbo y gobierno»; «Luces y marcas»; «Señales acústicas y luminosas» y «Exenciones»); y en cuatro Anexos, clasificados del I al IV («Posición y características técnicas de las luces y marcas»; «Señales adicionales para buques de pesca que se encuentren pescando muy cerca unos de otros»; «Detalles técnicos de los aparatos de señales acústicas» y «Señales de peligro»).

³² Publicado en *BOE* núm. 249, de 17 de octubre de 1984. «MARPOL» es la abreviación en inglés de «*Marine Pollution*». Se aprobó en 1973 en la *Conferencia internacional sobre contaminación del mar* que la OMI convocó y celebró los días 8 a 2 de noviembre de aquél año. El Convenio se modificó ulteriormente mediante el Protocolo de 1978, que fue aprobado por la *Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación*, también convocada por la OMI y celebrada del 6 al 17 de febrero de 1978 (*vid.* para más información nota a pie núm. 71).

(2002), la Unión Europea (UE) también se ha visto obligada a elaborar una Política Común en materia de seguridad marítima, aprobando en el marco de la misma una serie de instrumentos destinados a garantizar una navegación segura de los buques mercantes³³. Son de destacar, en particular, dos directivas: la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, *sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes a las administraciones marítimas*³⁴, y que regula esencialmente las funciones públicas de inspección naval de las sociedades de clasificación, y la Directiva 2002/59/CE del Parlamento y del Consejo, de 27 de junio de 2002, *relativa al establecimiento de un sistema comunitario y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo*³⁵, cuyo propósito no es otro que

³³ A raíz, principalmente, del hundimiento del buque *Erika*, la Unión Europea ha demostrado tener una implicación sobresaliente en materias de seguridad marítima y prevención de la contaminación. Destacan, en este sentido, los denominados «paquetes normativos o de medidas Erika» y que en la actualidad ascienden a tres. Los distintos paquetes son reflejo de un exhaustivo ejercicio de análisis de la normativa existente, así como de elaboración de nuevas propuestas destinadas a incrementar en la mayor medida de lo posible la seguridad en la navegación. *Vid.* para más información ALTFULDISCH, R., *Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See. Bestandsaufnahme, Rechtsvergleich und Überlegungen der lege ferenda*, Springer, Berlin, 2007, pp. 119 y ss., PROLESS, A., «The 'Erika III' Package: Progress or Breach of International Law?», en KOCH, H.J., KÖNIG, D., SANDEN, J. y VERHEYEN, R. (Eds.), *Climate Change and Environmental Hazards Related to Shipping: An International Legal Framework*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden – Boston, 2013 (pp. 129-155), pp. 133 y ss., SEGURA CEÑA, A. y MARTÍNEZ DE OSÉS, F.J., «Paquetes Erika I-II, retirada de buques petroleros de casco sencillo de la flota española», en *Revista del Instituto de Navegación de España: publicación técnica cuatrimestral de navegación marítima, aérea, espacial y terrestre*, núm. 24, 2005 (pp. 34-41), pp. 34-41 y DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima...*, *op. cit.*, pp. 43-46.

³⁴ Esta Directiva, publicada en *DOUE* núm. L 131, de 28 de mayo de 2009, deroga la Directiva 94/57/CE, del Consejo, de 22 de noviembre, *sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas* (publicada en *DOUE* L núm. 319, de 12 de diciembre de 1994) junto con todas sus modificaciones. Sobre esta misma materia, el legislador comunitario aprobó el Reglamento (CE) N.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, *sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques* (publicado en *DOUE* L núm. 131, de 28 de mayo de 2009). Destacar, asimismo, que tanto la Directiva 2009/15/CE —como instrumento de reforma de la Directiva 94/57/CE—, como el Reglamento (CE) N.º 391/2009, han sido recogidos en el paquete de medidas «Erika III» [*vid.* «propuesta COM (2005) 587» de la Comunicación de la Comisión sobre el «Tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima en la Unión Europea», hecha pública el 22 de noviembre de 2005 (consultable en: <http://eur-lex.europa.eu/>) y sobre la que el Comité de las Regiones emitió Dictamen publicado en *DOUE* C núm. 229, de 22 de septiembre de 2006].

³⁵ Publicada en *DOUE* L núm. 208, de 5 de octubre de 2002 y recientemente modificada por la Directiva 2014/100/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de octubre de 2014, publicada en *DOUE* L núm. 308, de 29 de octubre de 2014. Quedó recogida en el paquete de

el de establecer un sistema europeo uniforme de control de la navegación marítima.

2.2.1. La inspección y reconocimiento de buques por las sociedades de clasificación (Directiva 2009/15/CE)

Puesto que la Directiva 2009/15/CE afecta primordialmente a las sociedades de clasificación —sobre todo en lo que al procedimiento de autorización y reconocimiento de las mismas se refiere—, nos limitaremos, por ahora, a dar una breve pincelada general de sus objetivos y contenidos, volviendo sobre su análisis en Capítulos posteriores. Así, de la lectura de su exposición de motivos se extrae que dos de las finalidades principales perseguidas por la Directiva son la prevención de la contaminación y la promoción de la seguridad marítima³⁶.

Esta primera idea es el eje central sobre el que gira el contenido de la Directiva, que en su artículo 1 la define como un instrumento dirigido a concretar las medidas que los Estados miembros y las organizaciones de inspección, peritaje y certificación de buques deberán seguir en cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima y, en particular, de las disposiciones de los Convenios SOLAS, MARPOL y STCW [*vid.* art. 2.d)]. Se pretende, en definitiva, que todos los buques que enarboleden el pabellón de un Estado miembro de la Unión Europea sean construidos e inspeccionados en atención a las reglas de una sociedad de clasificación fidedigna (art. 11.1)³⁷.

medidas «Erika I» (*vid.* «Seguridad marítima: paquete Erika I», en *Síntesis de legislación de la UE*, consultable en: <http://eur-lex.europa.eu/>).

³⁶ «[...] la seguridad y la prevención de la contaminación marítima podrían mejorar de forma real, aplicando estrictamente los convenios, códigos y resoluciones internacionales y promoviendo al mismo tiempo el objetivo de la libertad de prestación de servicios», Considerando (4) de la Directiva.

³⁷ Entendemos que será fidedigna toda aquella organización de inspección que hubiere sido reconocida por la Comisión Europea de conformidad con el procedimiento y condiciones establecidos por la propia Directiva y, más concretamente, por el Reglamento (CE) N.º 391/2009. Dicha conclusión se extrae, entre otros, de la lectura del art. 3.2 de la referida norma, a cuyo tenor «Cuando [...] un Estado Miembro decida, en relación con los buques de su propio pabellón: i) Autorizar a determinadas organizaciones a efectuar, total o parcialmente, las inspecciones y

Advertir, por último, que los objetivos de la Directiva 2009/15/CE quedan complementados por las indispensables disposiciones del Reglamento (CE) N.º 391/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, *sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques*³⁸. Dicho instrumento, que también será tratado más adelante, establece el procedimiento en cuya virtud una organización de peritaje e inspección —o una sociedad de clasificación— será reconocida como tal para que opere en territorio comunitario y, además, pueda ser autorizada por un Estado miembro para que la misma efectúe funciones públicas de inspección, reconocimiento y certificación de los buques que enarboleden el pabellón de ése Estado.

2.2.2. El sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo (Directiva 2002/59/CE)

La Directiva 2002/59/CE pretende, en primer término, reforzar la seguridad y la eficacia en la navegación y la protección del medio ambiente marino mediante la implantación de un sistema europeo de seguimiento y control del tráfico marítimo³⁹. Para ello obliga, entre otros, a la utilización de medios tecnológicos que permitan la identificación automática de buques (AIS) o el registro de los datos de la travesía (sistemas RTD o «cajas negras») para facilitar las investigaciones posteriores a los accidentes marítimos⁴⁰. Tales medidas

reconocimientos relacionados con los certificados obligatorios [...], o ii) confiar a determinadas organizaciones la realización total o parcial de las inspecciones y reconocimientos mencionados en el inciso i), sólo podrá confiar estas tareas a organizaciones reconocidas».

³⁸ Vid. nota a pie núm. 34.

³⁹ Su aprobación supuso la sustitución de la Directiva 1993/75/CEE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993, *sobre condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes* (publicada en DOCE L 247, de 5 de octubre de 1993), y en cuya virtud se instaba a los Estados miembros a tomar todas aquellas medidas que fueran necesarias y apropiadas para recabar de los buques con origen o destino en puertos comunitarios, que transportasen mercancías de tipo peligroso o contaminante, todas las informaciones especificadas en el Anexo I de la Directiva —fundamentalmente datos identificativos de la nave y detalles de su trayecto—.

⁴⁰ Considerando (7) con carácter general y artículos 9 y 10 relativos a los sistemas de notificación de buques, los sistemas de organización del tráfico y los servicios de tráfico de buques (AIS) y a los sistemas registradores de datos de la travesía (RDT o «cajas negras»), respectivamente.

deberán ayudar, de un lado, a mejorar la respuesta de las autoridades de los Estados ribereños frente a las situaciones de peligro o riesgo que puedan darse en el mar y, de otro lado, a una mejor prevención y detección de la contaminación ocasionada por los buques⁴¹.

Las disposiciones de la Directiva quedan distribuidas en cuatro Títulos distintos, siendo su contenido el que escuetamente se resume a continuación⁴²:

a) El Título I (arts. 4 a 11), que lleva por rúbrica «notificación y seguimiento de buques», recoge las reglas genéricas sobre control del tráfico marítimo. Regula, pues, la implantación de los sistemas AIS y RTD, así como de los sistemas de tráfico marítimo (VTS). Éstos últimos destacan por obligar a los Estados miembros a proveerse de los equipos y medios que resulten adecuados para permitir la recepción, intercambio y remisión de las informaciones captadas a través de los sistemas nacionales AIS entre los distintos Estados miembros (*vid. art. 9*)⁴³.

b) El Título II (arts. 11 a 15), por su parte, dedica sus disposiciones a la confección de un régimen particular de notificaciones para aquellos buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes.

c) En cuanto al Título III (arts. 16 a 21), éste se vuelca en la regulación de las medidas de carácter especial previstas para el seguimiento de buques peligrosos y la intervención en caso de incidentes y accidentes en el mar. Consagra, entre otras, la obligación de los Estados miembros de asegurar que

⁴¹ *Vid. art. 1* de la Directiva en cuanto a su objeto.

⁴² Para otras descripciones y reseñas sobre la Directiva 2002/59/CE *vid. CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., Maritime Safety Law..., op. cit., pp. 110-111; SILOS RODRÍGUEZ, J.J., Manual de lucha contra la contaminación por hidrocarburos, op. cit., p. 101; PULIDO BEGINES, J.L., La exigencia de garantías financieras..., op. cit., pp. 89-90; MANDARAKA-SHEPPARD, A., Modern Maritime Law..., op. cit., p. 35 y DOMMEL, L., Grundkurs Europäische Verkehrspolitik. Basics eines Politikfeldes zu Wasser, zu Lande und in der Luft, Books on Demand, Norderstedt, 2005, p. 138.*

⁴³ Concretamente dispone el art. 9.1. de la Directiva que «los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias y adecuadas para dotarse gradualmente, en un plazo compatible con el calendario que figura en la sección I del anexo II, de los equipos e instalaciones en tierra apropiados para recibir y utilizar la información de los sistemas AIS, teniendo en cuenta el radio de acción necesario para la transmisión de los informes».

el capitán de todo buque que navegue por su zona de salvamento y rescate, zona económica exclusiva o equivalente⁴⁴, advierta inmediatamente a la estación costera competente en esa zona geográfica sobre cualquier accidente o incidente que afecte a la seguridad del buque, comprometa la seguridad de la navegación o pueda desembocar en una contaminación de las aguas (*vid.* art. 17)⁴⁵.

d) El Título IV (arts. 22 a 26), finalmente, recoge una serie de medidas complementarias destinadas, de un lado, a garantizar la confidencialidad de las informaciones transmitidas mediante los sistemas ya indicados y, de otro lado, a controlar la correcta aplicación de la Directiva mediante el establecimiento de un régimen de inspección y sanción para los supuestos de incumplimiento de sus disposiciones.

En cuanto al ámbito de aplicación de la Directiva, éste se extiende, con carácter general, a todos aquellos buques cuyo arqueo bruto sea igual o superior

⁴⁴ Sobre los espacios de la navegación, *vid.* nota a pie núm. 117.

⁴⁵ No nos pasa desapercibida la terminología empleada por el legislador comunitario en este art. 17, por cuanto nos devuelve de forma inmediata al eterno debate sobre el concepto de seguridad marítima y el contenido que dicho término engloba. El art. 17.1.a) trata específicamente la «seguridad del buque», mientras que el apartado b) se refiere a la «seguridad en la navegación»; una diferenciación a la que ya nos hemos referido al inicio de este capítulo y con la que nos hemos mostrado mayormente conformes. La Directiva, empero, aún cuando parece atinar en su versión española al emplear la expresión «seguridad del buque», no lo hace tanto al hablar de «seguridad en la navegación». Este segundo concepto hay que entenderlo referido al desplazamiento de los buques por el mar en el sentido más amplio y no sólo a los fallos en la maniobrabilidad del buque o el defecto de los sistemas de propulsión —y que en este último caso, por cierto, podría también entenderse como aspecto inherente a la seguridad del buque—, entre otros. Así, cualquier accidente, incidente de contaminación, situación de riesgo o peligro que se den en el mar como consecuencia del acto de navegar entran en aquella expresión. En este sentido, también los apartados c) y d) del art. 17 podrían entrar en la categoría de seguridad en la navegación, si bien hay que aceptar que los supuestos en ellos contemplados no necesariamente habrán de producirse durante la navegación de un buque. Cabe mencionar, sin embargo, que la traducción a la lengua alemana de la Directiva es literalmente equivalente a la española, siendo «Sicherheit des Schiffes» la traducción de *seguridad del buque* y «Sicherheit der Schifffahrt» la de *seguridad en la navegación*, por lo que ambas expresiones nos plantean las mismas dificultades que las señaladas para nuestro idioma. Curioso es, sin embargo, que en la versión inglesa de la Directiva no aparezcan los términos de *maritime security* y *maritime safety*, sino que se nos descubren dos categorías nuevas, englobables claramente en el segundo de los conceptos citados y que son, de un lado, «safety of the ship» [art. 17.1.a)] y, de otro lado, «shipping safety» [art. 17.1.b)]. Hablar de *safety* tanto si es para referirse a la del propio buque, como a la que se debe dar durante la navegación, es sin duda la elección correcta. Los supuestos contemplados en los apartados a) y b) lo son exclusivamente de riesgos o peligros *objetivos*, en tanto que no prevén el actuar humano como fuente de su causación, ya que, en caso de ser así, habría de emplearse el término *security*.

a 300 toneladas, siempre que no se establezca otra cosa⁴⁶. De dicho ámbito de aplicación quedarán excluidos, sin embargo, los buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques propiedad de un Estado Miembro o que estén a su servicio y presten servicios públicos de carácter no comercial, los barcos de pesca, los buques tradicionales y las embarcaciones de recreo con una eslora inferior a 45 metros y, por último, los buques cisterna de menos de 5.000 toneladas (*vid.* art. 2).

⁴⁶ Con carácter general, el Derecho de la Unión Europea se compone de lo que se conoce como el Derecho *primario* y el Derecho *derivado*. La primera de las fuentes se refiere a los Tratados constitutivos de la Unión, mientras que el Derecho derivado engloba todos los actos e instrumentos aprobados por las instituciones europeas en aplicación de aquéllos Tratados, entre otros la directiva comunitaria como acto legislativo europeo. Hay que entender, en este sentido, que la directiva limita su alcance a que los Estados miembros destinatarios cumplan con el resultado en ella indicado, concediéndoles, no obstante, libertad plena en cuanto a la forma y los medios con los que tal resultado debe alcanzarse. En cualquier caso, el legislador nacional deberá adoptar un acto de trasposición mediante el que ajuste la legislación nacional a los objetivos definidos en la directiva (*vid.* al respecto HELLMANN, V., *Der Vertrag von Lissabon. Vom Verfassungsvertrag zur Änderung der bestehenden Verträge – Einführung mit Synopse und Übersichten*, Springer, Berlin, 2009, pp. 60-61; FOLSOM, R.H., *European Union Law in a nutshell*, 8ª ed., West Academic Publishing, Eagan, 2014, pp. 100-101; GÖRGEN, S., *Die Europäische Union und das Lebensmittelrecht*, 2ª ed., Behr's Verlag, Hamburgo, 2015, pp. 50-52; GROßFELD, B., *Internationales und Europäisches Unternehmensrecht. Das Organisationsrecht transnationaler Unternehmen*, Müller Verlag, Heidelberg, 1995, pp. 10-11; SÁNCHEZ, V.M. (Dir.), *et. al.*, *Derecho de la Unión Europea*, Huygens, Barcelona, 2010, pp. 161-162; BORCHARDT, K.D., *The ABC of European Union law*, European Union Publications Office, Luxemburgo, 2010, pp. 89-93 y DAVIES, K., *Understanding European Union Law*, 6ª ed., Routledge, Nueva York, 2016, p. 57). La libertad de elección de medios y formas en la consecución de los objetivos marcados por la directiva es lo que permite, en muchas ocasiones, que los Estados impongan medidas más estrictas que las contempladas en el instrumento comunitario. Destacar, a estos efectos, que España ha sido uno de los Estados que ha aprovechado la expresión «siempre que no se establezca otra cosa» del art. 2 de la Directiva 2002/59/CE para ampliar el alcance de la misma, trasponiéndola mediante una norma que, entre otros aspectos, tiene un mayor alcance en cuanto a su ámbito de aplicación, según se verá más adelante con el estudio del Real Decreto 210/2004, *por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre tráfico marítimo en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción* (sobre datos de publicación *vid.* nota a pie núm. 49).

2.2.3. El diseño del marco normativo español sobre organizaciones de inspección y sistemas de información y seguimiento del tráfico marítimo mediante la trasposición de las Directivas 2009/15/CE y 2002/59/CE

A) Reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques que operen en España (RD 877/2001)

La norma por la que se adapta nuestra legislación interna a los objetivos y estándares de la Directiva 2009/15/CE es 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 a la Administración marítima*⁴⁷. Advertir, sin embargo, que su contenido se expondrá ahora en términos generales. Ello se debe a que, tal y como avanzábamos en páginas anteriores, el estudio del marco normativo al que se somete la actividad, reconocimiento y autorización de las sociedades de clasificación se realizará en capítulos posteriores.

Cabe avanzar, empero, que el enunciado de los objetivos del Real Decreto es más explícito que el de la Directiva 2009/15/CE. Ésta última, como se ha visto, proclama dirigirse a fijar las medidas a adoptar por los Estados miembros en su relación con las organizaciones de peritaje e inspección de buques en cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima. El Real Decreto, por su parte, afirma establecer las condiciones y requisitos que deben cumplir dichas organizaciones y las sociedades de clasificación tanto para ser reconocidas por la Comisión Europea, como para ser autorizadas por la Administración marítima española para desempeñar en nombre de ésta las funciones de inspección, reconocimiento y certificación de los buques que enarbolen pabellón español⁴⁸. A estos efectos, el Real Decreto no sólo regula el

⁴⁷ Publicado en *BOE* núm. 151, de 25 de junio de 2011 en sustitución del Real Decreto 90/2003, de 24 de enero, *sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas*.

⁴⁸ *Vid.* art. 1.a). Con carácter adicional, el Real Decreto 877/2011 orienta sus disposiciones, de un lado, a la regulación del procedimiento y a la identificación de los supuestos

procedimiento y supuestos específicos en los que se concederá —o, en su caso, revocará— la indicada autorización, sino que también fija las obligaciones, responsabilidades y limitaciones asumidas por las organizaciones autorizadas. Ello implica, pues, que la norma española ha sido confeccionada en atención a las disposiciones de la Directiva 2009/15/CE que traspone, pero también refleja gran parte de las contenidas en el Reglamento (CE) N.º 391/2009.

B) El sistema de información y seguimiento del tráfico marítimo en el Derecho interno español

El Real Decreto 210/2004, *por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre tráfico marítimo en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción*⁴⁹, es el instrumento que traspone la Directiva 2002/59/CE a nuestro Derecho interno⁵⁰.

En este sentido y del mismo modo que la norma europea, el Real Decreto encuentra su razón de ser en el incremento de la seguridad marítima y en la eficacia del tráfico marítimo. Pretende, sobre todo, la mejora de la capacidad de respuesta de la Administración marítima frente a los problemas, accidentes o

en los que cabrá otorgar o, en su caso, revocar la autorización concedida a las indicadas organizaciones de inspección y, de otro lado, a la fijación de las obligaciones, responsabilidades y limitaciones asumidas por aquéllas.

⁴⁹ Publicado en *BOE* núm. 39, de 14 de febrero de 2004. Del mismo modo en que la Directiva 2002/59/CE deroga la Directiva 1993/75/CEE, el citado Real Decreto deroga la norma por la que se traspuso la Directiva 93/75/CEE (así como las modificaciones introducidas en esta última por la Directiva 97/26/CE de la Comisión, de 6 de junio y la Directiva 96/39/CE de la Comisión, de 19 de junio), esto es, el Real Decreto 1253/1997, de 24 de julio, *sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, con origen o destino en puertos marítimos nacionales* (publicado en *BOE* núm. 198, de 19 de agosto de 1997).

⁵⁰ La Ley 14/2014, de 24 de julio, *de Navegación Marítima* (datos de publicación en nota a pie núm. 100), novedosa en su momento, convalida el citado Real Decreto 210/2004 al imponer al Gobierno español la obligación de establecer el procedimiento en cuya virtud se designarán, reemplazarán o suprimirán, en los espacios marítimos españoles, los sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación obligatoria para buques y los sistemas de tráfico marítimo (art. 30.1 LNM). Tales sistemas serán obligatorios para todos los buques (art. 30.2 LNM), si bien sólo podrán ser de empleo obligatorio cuando estén emplazados en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial y, en caso de aprobación por la OMI, en la zona económica exclusiva (art. 30.3 LNM).

situaciones potencialmente peligrosas que puedan plantearse con objeto de la navegación marítima, incluyendo las operaciones de búsqueda y rescate, para contribuir de este modo a una mayor rapidez en su detección y a una mejor prevención de la contaminación (*vid.* art. 1). Sin embargo, cabe advertir que sus previsiones se extienden más allá de lo estrictamente previsto por la Directiva 2002/59/CE, estableciendo en consecuencia un régimen jurídico de mayor amplitud, alcance y detalle⁵¹.

El Real Decreto faculta con carácter general a la Administración marítima para adoptar todas las medidas de policía administrativa y de índole sancionadora que resulten necesarias a efectos de asegurar el cumplimiento de los requisitos y condiciones que se establecen en la indicada norma (art. 2)⁵². Destaca, en particular, la posibilidad de denegarle la entrada en puerto a aquellos buques que falseen, oculten o faciliten de forma errónea o incompleta las informaciones cuya transmisión es obligatoria por orden del Real Decreto, siempre y cuando se origine con ello un grave riesgo para la seguridad de la navegación o para la integridad del medio ambiente marino (art. 27)⁵³.

Ahora bien, lo expuesto no implica que la ausencia de peligro deje impunes las conductas descritas en el art. 27, pues en todo caso la vulneración

⁵¹ Por ejemplo, mientras que la Directiva excluye de su ámbito de aplicación a los barcos de pesca, a los buques tradicionales y a las embarcaciones de recreo de una eslora inferior a 45 metros (art. 2.2), el Real Decreto sí prevé su sujeción a una serie de artículos que, entre otros, regulan el sistema de notificación y medidas a adoptar en supuestos de incidentes o accidentes marítimos (arts. 17 y 19), la autorización de entrada de un buque en un lugar de refugio (arts. 20 y 21) y el posible condicionamiento de dicha entrada a la constitución de una garantía (arts. 22 a 24).

⁵² Dispone concretamente el art. 2 del Real Decreto que *«los capitanes, los operadores y los agentes de los buques, así como los expedidores o los propietarios de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo de aquéllos quedarán obligados al cumplimiento de los requisitos y condiciones que se establecen en este real decreto. La Administración marítima adoptará las medidas de policía administrativa y de índole sancionadora que, a tal efecto, resulten necesarias»*.

⁵³ Dispone el precepto que *«La Administración marítima podrá denegar la entrada en puerto de aquellos buques que falseen, no trasmitan o transmitan de forma incorrecta o incompleta la información regulada en este real decreto, cuando ello comprometa gravemente la seguridad de la navegación marítima o suponga un peligro grave para el medio ambiente marino»*.

de cualquiera de las disposiciones del Real Decreto quedará sometida al sistema de infracciones del Capítulo III del Título IV del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, *por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante* (en lo sucesivo, TRLPEMM) y, por ende, al conjunto de sanciones previstas en ésta última (art. 28)⁵⁴.

2.3. Aproximación general a las disposiciones y normativa relevantes sobre seguridad marítima en los Estados Unidos de América

A pesar de que Estados Unidos fue uno de los países participantes en la III. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar que, tras su inicio en 1973, concluyó en la aprobación de la CNUDM en 1982, sigue manteniéndose como uno de los pocos Estados que no ha procedido a su ratificación⁵⁵. No obstante ello, varios de los convenios internacionales adoptados en el seno de la OMI y aplicables en España y en el resto de la Unión Europea lo son también en los Estados Unidos, siendo un ejemplo de ello, entre otros muchos, los convenios SOLAS, MARPOL, LL, STCW, TM y COLREG⁵⁶.

⁵⁴ Publicado en *BOE* núm. 253, de 20 de octubre de 2011. La infracción de alguna de las disposiciones del Real Decreto debería quedar encuadrada en los distintos apartados de los arts. 306 (infracciones *leves*), 307 (infracciones *graves*) y 308 (infracciones *muy graves*) del TRLPEMM que se refieren a las infracciones contra la seguridad marítima y contra la ordenación del tráfico marítimo, si bien éste último supuesto se contempla solamente en los arts. 306 y 307. Destaca, en este sentido, el art. 306.4.d) del TRLPEMM por guardar relación directa con el art. 27 del Real Decreto 210/2004 y referirse específicamente al «*incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la Autoridad marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente*». Dicha infracción podrá, además, tornarse en grave o muy grave cuando concurren las circunstancias agravantes de los arts. 307 y 308 *ut supra* del TRLPEMM —*i.e.*, supuestos de lesiones que provoquen incapacidad laboral durante un plazo de tiempo determinado, la causación de daños y perjuicios de especial cuantía económica, el nivel de peligrosidad a que es sometida la nave o la reincidencia en la comisión de la infracción—.

⁵⁵ Existe, sin embargo, otro instrumento internacional al que Estados Unidos sí queda sometido en tanto que Estado firmante del mismo. Se trata de la *Convención sobre la Alta Mar* (en inglés, «*Convention on the High Seas*»), firmada en Ginebra el 29 de abril de 1958 durante la I. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar que tuvo lugar del 24 de febrero al 27 de abril de 1958, entrando en vigor el 30 de septiembre de 1962 y publicándose en España en *BOE* núm. 309, de 27 de diciembre de 1971. La Convención pretende, al igual que la CNUDM de 1982, codificar las reglas consuetudinarias internacionales sobre uso de los mares.

⁵⁶ *Vid.*, a estos efectos, UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, *Treaties in Force. A List of Treaties and Other International Agreements of the United States in Force on January 1, 2013*, Treaty Affairs Staff (U.S. Department of State), 2013 (consultable en: <http://www.state.gov>), que ofrece una lista detallada de todos los tratados y acuerdos bilaterales

En el ámbito federal, por su parte, los regímenes jurídicos sobre seguridad marítima —entendida, en este caso, desde la perspectiva inglesa de *maritime safety*— y prevención de la contaminación se contienen ambos en los Títulos 33 («*Navigation and Navigable Waters*») y 46 («*Shipping*») del Código de los Estados Unidos (USC)⁵⁷, así como en los Títulos 33 y 46 del Código de Regulaciones Federales (en inglés, *Code of Federal Regulations* o, simplemente, CFR)⁵⁸, éstos últimos coincidentes en sus rúbricas con los títulos del USC.

Con carácter general, el Título 46 del USC impone al Secretario del Departamento de Transporte de los Estados Unidos la obligación de promulgar regulaciones relativas a las materias indicadas a continuación⁵⁹:

i) superestructuras, cascos, bodegas o tanques de carga, equipamientos y accesorios, dispositivos, maquinarias de propulsión, maquinarias auxiliares y calderas;

ii) manipulación y estiba de la carga, así como la maquinaria y accesorios empleados para ello;

y multilaterales ratificados por los EE.UU. y directamente aplicables en dicho país. Repásense, asimismo, las notas a pie núm. 26-32 sobre los datos de publicación y contenido esencial de los indicados convenios.

⁵⁷ El Código de los Estados Unidos responde en inglés a varias nomenclaturas, tales como «Code of Laws of the United States», «United States Code», «U.S. Code» o, según ha quedado indicado ya, «USC», pudiendo consultarse la totalidad de su articulado en: <http://www.gpo.gov>.

⁵⁸ Consultable en <http://www.gpo.gov>. Aclarar, en este sentido, que el USC y el CFR mantienen un estrecho vínculo que, en no pocas ocasiones, se confunde y malentiende. Explicado de un modo sucinto, el USC integra en la totalidad de su cuerpo la recopilación de todas las leyes que se aprueban en el seno del Congreso, si bien su efectiva implementación y desarrollo queda supeditada a la aprobación de concretas regulaciones (denominadas en inglés «Implementing Regulations»), las cuales se recogen en el CFR. Se recomienda, en este sentido, la lectura de SULLIVAN, J.V., *How Our Laws Are Made (House Document 110-49)*, U.S. Government, Washington, 2007, sobre el proceso legislativo en los Estados Unidos.

⁵⁹ *Vid.*, Título 46, Subtítulo II, Parte B, Capítulo 37, art. 3.703.(a). El indicado precepto añade, además, que «*The Secretary (...) may prescribe regulations that exceed standards set internationally*», esto es, que en la promulgación de las regulaciones pertinentes el Secretario de Transportes podrá incrementar el nivel de exigencia y rigurosidad desplegado por los estándares internacionales. Ello, a juicio de DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima...*, *op. cit.*, p. 75, posiciona a Estados Unidos en el límite del derecho internacional. Afirma, en concreto, que «*EE.UU., junto con el resto de su normativa interna que establece unos estándares muy altos, se halla en el límite del derecho internacional*».

iii) equipamiento y accesorios salvavidas, protección contra incendios y prevención y mitigación de daños al medio marino;

iv) deberes, obligaciones, aptitudes y formación de la tripulación a bordo y de sus oficiales;

v) mejora de la maniobrabilidad del buque, de su capacidad de frenado y parada y cuantas otras características o funcionalidades que puedan contribuir a la reducción de accidentes en la navegación;

vi) disminución en la pérdida de mercancías en caso de accidente; y

vii) reducción o eliminación de la descarga de vertidos durante las operaciones de lastrado, deslastrado, limpieza de tanques, manipulación de la carga u otras actividades de similar naturaleza.

En adición a lo antedicho, merecen ser destacados, de entre todos los estatutos y demás regulaciones dictados en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación, los siguientes:

a) el «*Ports and Waterways Safety Act*» de 1972 («PWSA»)⁶⁰, cuyo principal objetivo consiste en la protección de las aguas y los recursos marinos frente a cualquier daño medioambiental que pudiera derivarse de la damnificación o destrucción de buques, puentes y estructuras costeras⁶¹;

b) el «*Federal Water Pollution Act*» o «*Clean Water Act*» de 1972 («CWA»)⁶², que, previo a la aprobación del OPA de 1990, regula, entre otros, los mecanismos de prevención y respuesta frente a supuestos de contaminación marina, así como el régimen de responsabilidad por vertidos con la consiguiente

⁶⁰ Publicado en *Stat.* núm. 86 (p. 424), de 10 de julio de 1972, como *Pub. L.* núm. 92-340.

⁶¹ Sobre la base de las disposiciones contenidas en el PWSA, la Guarda Costera de los Estados Unidos aprobó toda una serie de regulaciones sobre seguridad en la navegación aplicables a buques civiles, nacionales y extranjeros que estén operando en aguas estadounidenses, con un arqueo bruto superior a 1.600 toneladas. Tales regulaciones han quedado recogidas en el Título 33, Capítulo I, Subcapítulo P, Parte 164 del CFR bajo la rúbrica de «*Navigation Safety Regulations*» («NSRs»). A su aplicación quedan exceptuados, no obstante, los buques de pabellón extranjero que estén transitando por las aguas de los EE.UU sin que su destino sea o haya sido uno de los puertos de dicho país (*vid.* sección 164.01 NSRs).

⁶² Publicado en *Stat.* núm. 86 (p. 816), de 18 de octubre de 1972, como *Pub. L.* núm. 92-50.

tipificación de las infracciones susceptibles de ser cometidas y las sanciones aplicables en respuesta de éstas últimas; y, por último,

c) el «*Oil Pollution Act*» de 1990 («OPA»)⁶³, que si bien no deroga las disposiciones anteriores, sí que las sustituye en cuanto a sus regímenes de responsabilidad, motivo por el que su fin principal queda circunscrito, con carácter general, a la regulación de la responsabilidad civil derivada de la contaminación del medio marino por el vertido de hidrocarburos⁶⁴.

3. La seguridad del buque

Realizar un análisis sobre la seguridad del buque hace necesario mencionar, siquiera sucintamente, una de las tragedias navales más conocidas en toda la historia: el hundimiento del transatlántico británico *Titanic*⁶⁵, propiedad de la línea *White Star*, durante su viaje inaugural desde Southampton (Reino Unido) a Nueva York (Estados Unidos), tras chocar contra un iceberg. Alrededor de 1.500 personas murieron al ser engullidas por las gélidas aguas del Atlántico, dejando huella en el historial de accidentes marítimos de todos los tiempos.

⁶³ Publicado en *Stat.* núm. 104 (p. 484), de 18 de agosto de 1990, como *Pub. L.* núm. 101-380.

⁶⁴ De hecho, el Título I del OPA inicia el conjunto de su articulado con la regulación de la responsabilidad e indemnización generadas en supuestos de contaminación por hidrocarburos (en inglés, «*Oil Pollution Liability and Compensation*»), dejando para títulos posteriores el régimen jurídico aplicable a la prevención y saneamiento de los daños (en esencia, Título IV sobre «*Prevention and Removal*»).

⁶⁵ Se recomienda al respecto la lectura de SEIDENBIEDEL, C., «*Untergang der Titanic: Eine geordnete Katastrophe*», en CENTER FOR RESEARCH IN ECONOMICS, MANAGEMENT AND THE ARTS (CREMA), «*Beiträge zur aktuellen Wirtschaftspolitik*», *Weltwoche*, núm. 11/12, 2012, pp. 31-36 y GARCÍA ECHEGOYEN, J.F., *Titanic: historias para después de un naufragio*, Naufragios.es, Edición digital gratuita, 2012 (consultable en: <http://www.naufragios.es/>), que ofrecen una aproximación clara y sencilla al accidente, y SALAS, G., *et. al.*, «El hundimiento del Titanic visto a través de la ciencia y la ingeniería de los materiales», en *Educación química*, vol. 11, núm. 1, 1999, pp. 193-201, para todo lector que desee indagar en aspectos más técnicos y abordar el estudio del accidente desde la perspectiva de la ingeniería naval. Asimismo, para referencias más extensas a las señaladas *vid.* ALDRIDGE, R., *Great Historic Disasters: The sinking of the Titanic*, Chelsea House, Nueva York, 2008, pp. 23-32 y 47-62; y ZÖLLNER, N., *Die Titanic Firma. Die Katastrophe aus der Sicht der Wirtschaft*, 2ª ed., ZölComp, Füssen, 2012, pp. 70-126.

El accidente supuso el detonante que empujó a la industria naviera a dedicarse activamente a la mejora de la seguridad en el transporte marítimo, aunque no sólo desde un punto de vista jurídico-normativo⁶⁶, sino también en conjunción con los avances tecnológicos y las investigaciones técnico-científicas realizadas para la consecución de aquél fin. El Resumen Ejecutivo de 2012 de la compañía aseguradora *Allianz Global Corporate & Specialty* sobre «Seguridad y navegación 1912-2012: Del Titanic al Costa Concordia»⁶⁷ expone, en este sentido, una serie de datos cuya mención entendemos se hace aquí obligada. Se afirma, por ejemplo, que las tasas de pérdidas en la navegación han descendido desde 1 barco de cada 100 al año en 1912, a 1 barco de cada 670 en el año 2009 y que la tasa de mortalidad entre marinos profesionales ha disminuido de 358 víctimas por 100.000 marinos al año en 1919, a un promedio de 11 por 100.000 marinos entre 1996 y 2005. Curioso es que la mayoría de los accidentes en el mar se atribuyen a «errores humanos». A este respecto hay que advertir, según se expondrá más adelante, que aún y estando caracterizados los siglos XX y XXI por la rapidez con la que se presentan nuevos avances técnicos en el ámbito de la navegación marítima y que mejoran la seguridad en la misma, el mantenimiento y la navegación de los buques siguen llevándose a cabo por personas físicas. En consecuencia, la negligencia en su actuación y la consecuente provocación de accidentes es siempre posible⁶⁸.

⁶⁶ El Convenio SOLAS es, tal y como se expondrá más adelante, la primera consecuencia normativa fruto de la preocupación surgida tras el accidente del Titanic.

⁶⁷ Consultable en <http://www.agcs.allianz.com>. Para la realización del informe se consultaron las estadísticas mundiales de accidentes de 1900 a 2010 y las estadísticas de la flota mundial de 2000 a 2010, ambas publicadas en el *Lloyd's Register*.

⁶⁸ MARTÍN OSANTE, J.M., «Seguridad del buque...», *op. cit.*, p. 699, afirma que la mayoría de accidentes de la navegación marítima encuentran su origen en la culpa o negligencia. En este sentido, clasifica las modalidades de conductas negligentes en dos grupos: de un lado, la culpa en el mantenimiento del buque y, de otro lado, la culpa en el desempeño de la navegación, también denominada «culpa náutica». Su obra analiza, en primer lugar, la culpa en el mantenimiento del buque, aclarando que por tal mantenimiento debe entenderse la adopción de las medidas necesarias para garantizar la *navegabilidad del buque*, esto es, que el casco del buque reúna las aptitudes pertinentes que le permitan afrontar la navegación marítima o, dicho más llanamente, que se encuentre en buen estado. Al estudiar la negligencia en el ámbito de la navegabilidad del buque, MARTÍN OSANTE se centra únicamente en el caso del abordaje y define la culpa en este supuesto como la infracción de la normativa de carácter legal o reglamentario dirigida a garantizar la seguridad en el ejercicio de la navegación. Similar opinión es la que comparten IGLESIAS BANIOLA, S., LOUZÁN LAGO, F. y MELLÓN RODRÍGUEZ, E., «El factor...», *op. cit.*, p. 42, quienes, sobre la base de un estudio realizado por el P&I Club del Reino Unido en 1993 (y que cubre el período transcurrido entre 1987 y 1991), fijan el origen del

3.1. Marco normativo de aplicación a la seguridad del buque

A nivel internacional destacan varios Convenios de la OMI que contienen reglas relativas a la seguridad del buque. Los más importantes, según se ha mencionado anteriormente, se conocen en la práctica como SOLAS, SFV, LL, TM, COLREG y MARPOL, si bien éste último destaca particularmente por dirigirse su fin a prevenir la contaminación del medio marino por la descarga de sustancias nocivas (*vid.* art. 1)⁶⁹. En cualquier caso, será objeto de examen en la presente tesis el primero de ellos, dada su regulación de carácter más genérico. También dedicaremos un breve espacio a comentar el denominado *Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque* («Código IGS»), que adquirió carácter obligatorio con la entrada en vigor del Capítulo IX

error humano en los accidentes marítimos en los siguientes porcentajes: error de oficiales de puente (27%), error en tierra (12%), fallo de equipo (9%), fallos mecánicos (9%), fallos estructurales (12%), otros (9%), error de prácticos (6%), error de la tripulación (12%) y error de oficiales de máquinas (4%).

⁶⁹ Aunque el Convenio MARPOL no sea objeto de análisis en el presente trabajo, sí que merece la dedicación de unas pocas líneas explicativas sobre su historia. En 1929 se celebró una primera conferencia que, lamentablemente, no concluyó con la adopción de ningún convenio. En realidad, el primer convenio relativo a la contaminación por hidrocarburos causada por los buques no se adoptó hasta 1954, aunque únicamente trataba los hidrocarburos persistentes. En 1973 se adoptó el Convenio MARPOL, si bien su entrada en vigor se pospuso hasta 1978, año en el que se aprobó un protocolo que modificaría su texto y que le concedería la denominación común de MARPOL 73/78. El Convenio MARPOL contempla los distintos tipos de contaminación y, al igual que el SOLAS, también ha sido enmendado en varias ocasiones desde su entrada en vigor. *Vid.* en términos similares GELLERMANN, M., *et. al.*, *Handbuch des Meeresnaturschutzrechts...*, *op. cit.*, pp. 266 y ss.; ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, pp. 9-12; GÜNER-ÖZBEK, M.D., *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Springer, Berlin, 2008, p. 11; SCOVAZZI, T., *Marine Specially Protected Areas. The General Aspects and the Mediterranean Regional System*, Kluwer Law International, La Haya, 1999, pp. 31-35 y GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op.cit.*, pp. 94-103.

del Convenio SOLAS el 1 de julio de 1998⁷⁰, motivo por el que algunos autores, además, conciben el referido código como una parte más del SOLAS⁷¹.

⁷⁰ Otro instrumento que merece ser destacado es el *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias*, esto es, el Código ISPS (*vid.* nota núm. 15 en cuanto a fechas de aprobación y publicación en el BOE). Sus objetivos, enumerados en el art. 1.2 y contruidos sobre el concepto de protección marítima como equivalente al de *maritime security*, consisten en «1) establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional; 2) definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima; 3) garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección; 4) ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección; y 5) garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas». Para lograr lo indicado, las disposiciones del Código han sido divididas en una parte A y en otra parte B. La primera de ellas contiene normas de carácter imperativo, mientras que la segunda formula un conjunto de recomendaciones a los Gobiernos contratantes (*vid.* para más información KATHERT, B., *Piraterie auf See. Risikomanagement und Versicherung*, Diplomica Verlag, Hamburgo, 2010, pp. 36-39; HERBER, R., *Seehandelsrecht...*, *op. cit.*, pp. 80-81; MCNICHOLAS, M., *Maritime Security...*, *op. cit.*, pp. 90-115; PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, pp. 445-447; DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima...*, *op. cit.*, pp.130-131 y HERBERT-BURNS, R., BATEMAN, S. y LEHR, P., *Lloyd's MIU Handbook...*, *op. cit.*, pp. 3-7.

⁷¹ GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op.cit.*, p. 265. Al estudiar la seguridad del buque, los autores también se centran en analizar solamente aquellos convenios que tienen un alcance más general, arrastrando con ello el Código IGS por entender que «constituye, en realidad, una parte del SOLAS», si bien tal afirmación no debe entenderse en sentido figurado, sino literal. Así se desprende, precisamente, de la Regla 1 del Capítulo IX del SOLAS, la cual identifica el Código IGS como una enmienda del primero del siguiente modo: «el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, aprobado por la Asamblea de la Organización en la resolución A.741(18), tal como lo enmienda la Organización, a condición de que tales enmiendas sean aprobadas, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda del anexo, excepto el capítulo I». Tanto es así, que ANDERSON, P., *ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications*, 3ª ed., Routledge, Nueva York, 2015, epígrafe 1.2.2., entre otros, ha afirmado que introducir el Código IGS como una Convención nueva e independiente habría requerido de un plazo de tiempo demasiado prolongado y aplaude, por ello, la decisión de incorporarlo como un nuevo Capítulo del SOLAS a través del mecanismo de la aceptación tácita que éste último prevé en su artículo VIII.b).vi).2). (*vid.* para más información JONES, S.M., *Maritime Security...*, *op. cit.*, p. 94; DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima...*, *op. cit.*, pp.93-94; BECKERT, E. y BREUER, G., *Öffentliches Seerecht...*, *op. cit.*, p. 206; TAMS, C.J., *et. al.*, *Research Handbook on the Law of Treaties*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2014, pp. 362-363 y JOYNER, D.H. y ROSCINI, M., *Non-Proliferation Law as a Special Regime. A Contribution to Fragmentation Theory in International Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2012, pp. 42-44).

En cuanto a la esfera comunitaria y nacional española y estadounidense, nos dedicaremos simplemente a listar aquellas disposiciones que entendemos son de mayor relevancia en el estudio de la seguridad del buque.

3.1.1. Las contribuciones del Convenio SOLAS y del Código IGS al incremento de la seguridad en la navegación

A) El Convenio SOLAS

Tras el trágico hundimiento del *Titanic*, el Gobierno del Reino Unido instó a la comunidad internacional a celebrar una conferencia para elaborar nuevos reglamentos sobre seguridad marítima. El resultado de dicha conferencia, alcanzado en 1914, fue la primera versión del Convenio SOLAS. Sin embargo, el inicio de la Primera Guerra Mundial impidió que dicho convenio entrara en vigor y no fue hasta 1974, una vez dejadas atrás las versiones de 1929, 1948 y 1960, que se hizo posible la aprobación y entrada en vigor del denominado SOLAS '74, el cual ha sido enmendado en varias ocasiones⁷² y cuyo contenido se mantiene en constante evolución gracias a las resoluciones que se aprueban en el seno de la OMI⁷³.

⁷² Otro aspecto a destacar sobre el contexto histórico del SOLAS es que su versión de 1960 tenía por principal idea el mantener el Convenio actualizado mediante la introducción periódica de enmiendas. Sin embargo, la práctica mostró que el procedimiento de enmienda originariamente previsto era demasiado lento y aparatoso, de tal suerte que la entrada en vigor de las enmiendas practicadas no podría alcanzarse en un período de tiempo razonable. Por ello el Convenio de 1974 no sólo incluía las enmiendas contenidas hasta aquella fecha, sino también un nuevo procedimiento de enmienda mediante las ya mencionadas *aceptación expresa* o *tácita* y con las que se pretende garantizar la introducción de modificaciones dentro de un concreto y razonablemente breve período de tiempo.

⁷³ Manifestaciones similares en, FERRÉ MORERA, F., «Análisis, recopilación y comentario de la normativa aplicable al transporte marítimo», en *UPCommons: proyecto para la obtención del título de licenciado en náutica y transporte marítimo*, 2010 (consultable en: <http://www.upcommons.es>), p. 54; ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Curso modelo 3.05: reconocimiento de los dispositivos contra incendios y disposiciones conexas*, Organización Marítima internacional, Londres, 2004, p. 427; ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, «Resumen de los Convenios de la OMI», en *Organización Marítima Internacional*, 1999 (consultable en: <http://www.imo.org>), pp. 189-191.

Su ámbito de aplicación se circunscribe a aquellos buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados Parte del mismo (art. II). Además, se entiende que el Convenio no se aplica, en principio y salvo disposición expresa en contrario, a los buques de guerra y buques para el transporte de tropas, a los buques de carga de menos de 500 toneladas de arqueo bruto, a los buques carentes de propulsión mecánica, a los buques de madera de construcción primitiva, a los yates de recreo no dedicados al tráfico comercial y a los buques pesqueros (Reglas 1 y 3 del Capítulo I, Parte A⁷⁴).

La estructura actualmente vigente del SOLAS incluye un Preámbulo y 13 artículos, un Anexo con 12 Capítulos y una serie de Apéndices en los que, entre otros, se adjuntan los modelos de los «Certificados Internacionales SOLAS»⁷⁵. El articulado inicial (previo al Anexo) queda dedicado, entre otros, a la clarificación de cuestiones más bien formales, tales como la entrada en vigor del Convenio, los idiomas a los que el mismo será traducido, su relación con otras normas internacionales o el proceso para proceder a su firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión (arts. IV, VI, IX, X y XIII). Ello no obstante, contiene también previsiones de mayor repercusión técnico-jurídica, ya sea porque da una primera indicación de cuál es el ámbito de aplicación de la norma

⁷⁴ Ahora bien, las exclusiones que se citan se aplican en relación con el contenido del Anexo, de modo que respecto de los restantes capítulos y partes habrá que estar a lo contenido en sus reglas, las cuales definen con mayor precisión su ámbito de aplicación y las clases de buques a las que son aplicables.

⁷⁵ El Convenio SOLAS, además de exigir que los certificados que se lleven a bordo de los buques sean los originales, clasifica dichos documentos en función del tipo de buque que deba poseerlos. Así, enumera, en primer lugar, los certificados que deben llevarse a bordo de todos los buques y, a continuación, identifica otra serie de certificados de los que habrán de disponer los buques de pasaje, los buques de carga, los buques que transporten sustancias químicas nocivas y líquidas a granel, los buques tanque quimiqueros, los buques gaseros, los buques que transporten cargas de CNI (*i.e.*, combustible nuclear irradiado, plutonio y residuos radioactivos de alto nivel de conformidad con las estipulaciones del Código CNI —*Código Internacional para el Transporte Seguro de Combustible Nuclear Irradiado, Plutonio y Residuos Radioactivos de Alto Nivel en Bultos a Bordo de Buques*—) y los buques destinados a fines especiales. En cuanto a los certificados de obligada tenencia por todos los buques, éstos ascienden a un número total de catorce e incluyen, entre otros: *a)* el documento relativo a la dotación mínima de seguridad; *b)* los títulos de capitán, oficial o mariner; *c)* el certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos; *d)* el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos; *e)* el plan de gestión de basuras; *f)* el documento de cumplimiento de las disposiciones del Código IGS; y *g)* el certificado de gestión de la seguridad.

(art. II), circunscribiéndolo a los buques que «*tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados cuyos Gobiernos sean Gobiernos contratantes*»⁷⁶, o porque contenga una previsión excepcional que desplace la imperatividad de las disposiciones del Convenio cuando se trate de evacuar a personas en evitación de un peligro para la seguridad de sus vidas (art. V).

Los capítulos del Anexo, por su parte, tratan con detalle las materias que se exponen a continuación:

a) el reconocimiento de buques y la expedición de los certificados que den oportuna fe del cumplimiento de las disposiciones del SOLAS (Capítulo I);

b) los requisitos mínimos a cumplir en la construcción del buque, distinguiéndose, a estos efectos, entre las condiciones a reunir por parte de su compartimentado y estabilidad, así como por parte de las máquinas e instalaciones eléctricas que incorpore, y los estándares a cumplir en la prevención, detección y extinción de incendios (Capítulos II-1 y II-2);

c) disposiciones sobre dispositivos y medios de salvamento, radiocomunicaciones y seguridad en la navegación (Capítulos III, IV y V);

d) la regulación del transporte en atención a la tipología y/o peligrosidad de la carga o del propio buque (Capítulos VI, VII y VIII);

e) la obligatoriedad en la implantación de un sistema de gestión de la seguridad, de un lado, y la aplicación de una serie de medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad y a los graneleros, de otro (Capítulos IX, X y XII); y, finalmente,

⁷⁶ Por otro lado, dispone el SOLAS en su art. VI.a) que «*los buques no sujetos a las disposiciones del presente Convenio al emprender un viaje determinado no quedarán sometidos a ellas si, por mal tiempo o en cualquier otro caso de fuerza mayor*», se ven obligados a desviarse de la ruta inicialmente prevista. Hay que entender, a priori, que el citado precepto se refiere a los buques que realicen viajes nacionales [*vid.* Regla 1.a) de la Parte A del Convenio y la limitación de su ámbito de aplicación a los viajes internacionales] y que, por circunstancias propias del mal tiempo o cualquier otra que encaje en un supuesto de fuerza mayor, se vea obligado a cambiar el rumbo e internacionalizar la travesía con la llegada del buque a las aguas o al puerto de un Estado parte del SOLAS.

f) la autorización de las organizaciones reconocidas⁷⁷ y otras medidas especiales para incrementar la seguridad marítima (Capítulos XI-1 y XI-2).

Se concluye, pues, que el objetivo principal del SOLAS es la consecución, en la mayor medida de lo posible, de la seguridad en la navegación de los buques mediante la estipulación de diversas normas mínimas reguladoras de su construcción, equipamiento y utilización⁷⁸. El control del cumplimiento de esas normas se atribuye a los Estados del pabellón (*vid.* art. I y Cap. I, Parte B, Regla 6) aunque las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Estados rectores del puerto inspeccionar los buques de otros Estados (Cap. I, Parte B, Regla 19).

B) La seguridad operacional del buque: el Código IGS

El Código IGS, conocido en inglés como «*International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention*» o, simplemente, como «*ISM Code*», se adoptó en el seno de la OMI en noviembre de 1993 en forma de Resolución⁷⁹. Su carácter inicial de mera recomendación se vio modificado con la enmienda del SOLAS de 1994, la cual introdujo el Capítulo IX —referido a la «gestión de la seguridad operacional de los buques»— y convirtió el Código IGS en un instrumento de cumplimiento obligatorio en todos los Estados Parte.

⁷⁷ La inspección y reconocimiento de buques por organizaciones (o sociedades de clasificación) autorizadas se regula, en realidad, en la Regla 6 del Capítulo I del Convenio, limitándose el Capítulo IX del mismo a recordar la necesaria observancia de una serie de resoluciones de la OMI al momento de desempeñar tales organizaciones sus respectivas funciones.

⁷⁸ Naturalmente, el objetivo último del Convenio es generar un incremento en la seguridad de la vida humana en el mar, si bien ello solamente se entiende asumible con la confección de normas y disposiciones que garanticen que todo buque resulte idóneo y seguro para ejecutar el servicio para el que haya sido contratado. *Vid.* al efecto, GELLERMANN, M., *et. al.*, *Handbuch des Meeresnaturschutzrechts...*, *op. cit.*, p. 265; DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima...*, *op. cit.*, p. 41; CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., *Maritime Safety Law...*, *op.cit.*, p. 20; ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 8 y VON GERLACH, C., *Die Seesicherheitsuntersuchung...*, *op. cit.*, p. 29.

⁷⁹ Resolución A.741(18), de la Asamblea.

El Código integra un Preámbulo explicativo de los principios y finalidades sobre los que se asienta, que no son otros que la prevención de lesiones físicas y muerte de personas, la prevención de daños al medio ambiente y, en general, la garantía de una mayor seguridad marítima⁸⁰. Las prescripciones que contiene se estructuran en una Parte A («Implantación») y una Parte B («Certificación y Verificación») y su propósito consiste en lograr, de conformidad con la Regla 1.2.2:

1) el establecimiento de prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo;

2) la adopción de precauciones contra todos los riesgos y peligros que amenacen la seguridad del personal o del buque y/o la integridad del medio ambiente; y

3) la mejora constante de los conocimientos prácticos del personal de tierra y de a bordo sobre gestión de la seguridad, incidiendo asimismo en su grado de preparación y formación para afrontar situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente.

Destacar, en este sentido, la obligación de propietarios y operadores de buques de establecer un «Sistema de Gestión de la Seguridad» (SGS), es decir, *«un sistema estructurado y basado en documentos, que permita al personal de la compañía implantar de forma eficaz los principios de seguridad y protección ambiental de la misma»*⁸¹ y que sin duda ayudará a asegurar el cumplimiento de las normas y reglas imperativas relativas a la seguridad operacional del buque y a la protección del medio ambiente⁸².

⁸⁰Vid. en términos similares, BUBENZER, C. y JÖRGENS, R., *Praxishandbuch Seearbeitsrecht*, Walter de Gruyter, Berlin, 2015, pp. 6-8; MCNICHOLAS, M., *Maritime Security...*, *op. cit.*, p. 90; CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., *Maritime Safety Law...*, *op.cit.*, pp. 82-83; JONES, S.M., *Maritime Security...*, *op. cit.*, p. 1; DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima...*, *op. cit.*, p. 92 y BERRIOS ROJAS, M., «Entrada en vigor...», *op. cit.*, pp. 2-3.

⁸¹ Parte A, prescripción 1.1.4.

⁸² Vid., para más información, MARITIME AND COSTGUARD AGENCY (MCA), «International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention: the ISM Code. Instructions for the Guidance of Surveyors», en *Maritime & Coastguard Agency*, 2014, (consultable en: <https://www.gov.uk>). Estas instrucciones, elaboradas por la MCA (una agencia ejecutiva del Departamento de Transportes del Reino Unido), van dirigidas a orientar a

El incumplimiento de las disposiciones del Código, aunque mencionada a lo largo del mismo, no prevé una sanción específica. Ahora bien, partiendo de que el Código IGS adquirió en 1998 carácter imperativo para todos aquellos Estados que fueran parte del Convenio SOLAS, somos de la opinión que la vulneración de cualquiera de sus disposiciones implicará irremediamente un incumplimiento de la legislación interna del Estado Parte cuyo pabellón enarbole el buque incumplidor, desencadenando, por ende, la aplicación del régimen sancionador de aquél Estado.

3.1.2. Breve referencia a la normativa comunitaria y nacional española sobre seguridad del buque

Comentábamos en el epígrafe 2.2. cómo la UE decidió elaborar una Política Común en materia de seguridad marítima tras ser testigo durante la época de los noventa del siglo XX y a principios del siglo XXI de algunos de los siniestros marítimos más graves acaecidos en las costas de algunos Estados miembros. Dichos accidentes, que afectaron tanto a buques de pasaje⁸³, como a buques petroleros portadores de un elemento de riesgo altamente nocivo para el medio marino⁸⁴, forzaron a la Comunidad europea a replantearse normativamente la política existente en materia de seguridad marítima. En este sentido, y además de las Directivas ya apuntadas, requieren ser mencionadas las disposiciones siguientes:

los peritos que inspeccionan el SGS de los buques, tanto en el mar como en tierra. Además, proporcionan una guía útil para los armadores, operadores y otros sujetos interesados en los procedimientos adoptados para la realización de inspecciones de cumplimiento del Código IGS. Resulta asimismo interesante el epígrafe 1.6 del Capítulo I de esta guía, en el que se explica que uno de los objetivos del Código es apoyar y fomentar el desarrollo de una cultura de seguridad dentro de la industria del transporte marítimo, mejorando al mismo tiempo el cumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa internacional.

⁸³ Uno de los accidentes más conocidos de aquella época es, posiblemente, el del *M/S Estonia*, que tuvo lugar el 6 de marzo de 1994. Se trataba de un ferry que cubría la ruta de Tallin a Estocolmo y que se hundió en las costas finlandesas arrastrando consigo a más de 800 personas. La investigación llevada a cabo mostró que el naufragio del buque se había producido por un fallo en los sistemas de cierre de la rampa de proa.

⁸⁴ El 13 de diciembre de 1992, el *Aegean Sea*, un petrolero de bandera griega con una carga de 79.000 toneladas de crudo ligero, encalló frente a las costas de La Coruña, hundiéndose posteriormente. El impacto de la marea negra afectó a 300 kilómetros de costa.

a) La Directiva 96/98/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, *sobre equipos marinos*⁸⁵, traspuesta a nuestro Derecho interno mediante Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo⁸⁶.

b) La Directiva 97/70/CE del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, *por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros*⁸⁷, trasposición de la misma realizada por Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio⁸⁸.

c) La Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, *sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje*⁸⁹, cuya trasposición se articuló por medio de Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio⁹⁰.

d) La Directiva 2001/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de diciembre de 2001, *por la que se establecen requisitos y procedimientos armonizados para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de los graneleros*⁹¹, traspuesta mediante Real Decreto 995/2003, de 25 de julio⁹².

En cuanto a las normas de origen nacional español, destacar, además de las normas de trasposición citadas, el Real Decreto 1661/1982, de 25 de junio,

⁸⁵ Publicada en *DOUE* L núm. 46, de 17 de febrero de 1997.

⁸⁶ Publicado en *BOE* núm. 128 de 29 de mayo de 1999.

⁸⁷ Publicada en *DOUE* L núm. 34, de 9 de febrero de 1998.

⁸⁸ Publicado en *BOE* núm. 156, de 1 de julio de 1999. Ha sido modificado por el Real Decreto 1422/2002, de 27 de diciembre (publicado en *BOE* núm. 311, de 28 de diciembre de 2002) y el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril (publicado en *BOE* núm. 131, de 1 de junio de 2007).

⁸⁹ Publicada en *DOUE* L núm. 144, de 5 de mayo de 1998.

⁹⁰ Publicado en *BOE* núm. 187 de 6 de agosto de 1999. Modificado posteriormente por el Real Decreto 1423/2002, de 27 de diciembre, publicado en *BOE* núm. 311 de 28 de diciembre de 2002 y el Real Decreto 457/2011, de 1 de abril, publicado en *BOE* núm. 124, de 25 de mayo de 2011. También son de mencionar, en materia de buques de pasaje, la Directiva 1999/35/CE, del Consejo, *sobre reconocimientos obligatorios para la seguridad de los servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad*, publicada en *DOUE* L núm. 138, de 1 de junio de 1999 (traspuesta a nuestro Derecho interno mediante Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre, publicado en *BOE* núm. 283, de 25 de noviembre de 2000), y la Directiva 98/41/CE, del Consejo, *sobre registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados Miembros*, publicada en *DOUE* L núm. 188, de 2 de julio de 1998 (cuya trasposición se realizó mediante Real Decreto 665/1999, de 23 de abril, publicado en *BOE* núm. 115, de 14 de mayo de 1999).

⁹¹ Publicada en *DOUE* L núm. 13, de 16 de enero de 2002.

⁹² Publicado en *BOE* núm. 188, de 7 de agosto de 2003.

por el que se hacen aplicables las normas del SOLAS a todos los buques y embarcaciones nacionales⁹³, que fue aprobado en aplicación del Convenio SOLAS '74 y su Protocolo de 1978 —i.e. el *Plan de evaluación del estado del buque (CAS)*—⁹⁴.

3.1.3. La seguridad del buque en el régimen estadounidense: normas sobre seguridad operacional de la nave y gestión de la seguridad

Según ha sido puesto de manifiesto en el epígrafe 2.3 de la presente tesis, Estados Unidos, al igual que España y el resto de países de la Unión Europea, entre otros, queda sometido, como Estado Parte, a las disposiciones del Convenio SOLAS, así como del Código IGS.

Puesto que los indicados instrumentos ya han sido objeto del oportuno estudio en páginas anteriores⁹⁵, basta ahora con hacer un apunte breve sobre las disposiciones contenidas en el Título 46, Subtítulo II, Parte B, Capítulo 32 del USC, relativas a la gestión de los buques («*Management of Vessels*»), así como sobre las distintas regulaciones recogidas en el Título 46, Capítulo I, Subcapítulo I, Parte 96 del CFR, en materia de seguridad operacional del buque y gestión de la seguridad («*Safe Operation of Vessels and Safety Management Systems*») y que pretenden ser una adaptación de la normativa estadounidense a las exigencias específicas del Código IGS.

⁹³ Publicado en *BOE* núm. 176, de 24 de julio de 1982.

⁹⁴ A priori, todas las normas citadas han quedado derogadas en lo que a las embarcaciones de recreo se refiere, pues éstas cuentan con una regulación propia de carácter especial. Es necesario referirse, en primer lugar y entre los instrumentos jurídicos reguladores de la seguridad de este tipo de embarcaciones, a las normas de seguridad contenidas en la Directiva 94/25/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, *relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a las embarcaciones de recreo*, publicada en *DOUE* L núm. 164, de 30 de junio de 1994 y traspuesta a nuestro Derecho interno mediante Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, publicado en *BOE* núm. 262, de 30 de octubre de 2004. Asimismo, mencionar la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, *sobre los equipos de seguridad y de prevención de vertidos por aguas sucias a bordo de las embarcaciones de recreo*, publicada en *BOE* núm. 113, de 12 de mayo de 2003 y que, precisamente, ha ejecutado la referida derogación.

⁹⁵ Sobre los Códigos IGS e ISPS, *vid.* epígrafe 3.1.1. B) y notas a pie núm. 15, 70 y 71, respectivamente.

Así, de ambos conjuntos normativos se extrae, por un lado, que las disposiciones en materia de sistemas de gestión de la seguridad son de imperativo cumplimiento, con carácter general, para aquellos buques extranjeros que recalen en un puerto de los Estados Unidos, así como para aquellos otros buques de nacionalidad estadounidense que, implicados en una travesía internacional:

- a) transporten a más de doce pasajeros; o
- b) presenten un arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas y sean buques petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros u otros buques de carga, buques de alta velocidad o unidades móviles de perforación mar adentro autopropulsadas⁹⁶.

Más importante aún, sin embargo, es la exigencia de que todas las regulaciones que se dicten en materia de seguridad operacional del buque y gestión de la seguridad⁹⁷ guarden absoluta coherencia con el Código IGS⁹⁸, por lo que es suficiente, a los efectos que ahora interesan, con remitirse al contenido de éste último para comprender el alcance mínimo ofrecido por la normativa estadounidense.

⁹⁶ *Vid.*, Título 46, Subtítulo II, Parte B, Capítulo 32, art. 3.202.(a).

⁹⁷ Algunas de esas materias se enumeran con carácter no exhaustivo en Título 46, Subtítulo II, Parte B, Capítulo 32, art. 3.203.(a) y se refieren, en concreto, a: *i*) políticas de seguridad y protección del medio ambiente marino; *ii*) instrucciones y procedimientos que garanticen la seguridad operacional de los buques y la protección del medio ambiente de conformidad con el Derecho internacional y el Derecho nacional estadounidense; *iii*) definición de los distintos niveles de autoridad, así como de las vías de comunicación entre el personal de tierra y el que se encuentre a bordo del buque; *iv*) notificación de accidentes e incumplimientos; *v*) prevención y respuesta frente a situaciones de emergencia; y *vi*) procesos de auditoría interna y evaluación de la gestión del sistema.

⁹⁸ *Vid.*, Título 46, Subtítulo II, Parte B, Capítulo 32, art. 3.203.(b).

3.2. El aumento de la seguridad de los buques a través de su inspección y certificación

La inspección de buques resulta hoy en día imprescindible para la consecución de unos estándares mínimos de calidad que garanticen la protección de la vida humana en el mar y del medio marino. Sin embargo, aunque su regulación principal se centra en nuestro Derecho interno en el *Reglamento de inspección y certificación de buques civiles* (en adelante, RICBU), aprobado por Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre⁹⁹, merecen comentarse también aquí las novedades que en su momento introdujo la Ley 14/2014, de 24 de julio, *de Navegación Marítima* (en lo sucesivo, LNM)¹⁰⁰ y, con ella, la confección de un Capítulo IV que trata «de la seguridad de los buques y de las sociedades de clasificación»¹⁰¹.

3.2.1. El control preventivo del buen estado y navegabilidad del buque por el Estado del pabellón: el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles («RICBU») como norma de principal referencia en España

Dos son las vías a través de las cuales resulta posible ejercer un control preventivo sobre el buen estado y navegabilidad de un buque, esto es, sobre su aptitud e idoneidad para prestar el servicio al que ha sido destinado con unas específicas garantías de seguridad, eficacia y eficiencia¹⁰². Tales vías o

⁹⁹ Publicado en *BOE* núm. 285, de 28 de noviembre de 2000.

¹⁰⁰ Publicada en *BOE* núm. 180, de 25 de julio de 2014.

¹⁰¹ La normativa internacional y comunitaria que, a estos efectos, debe ser tenida en cuenta, ya ha sido destacada con las referencias hechas al Convenio SOLAS y a la Directiva 2009/15/CE, si bien su repercusión a efectos de reconocimiento y autorización de sociedades de clasificación será estudiada con mayor detenimiento en los próximos Capítulos de la presente tesis.

¹⁰² Dado que sobre la navegabilidad del buque se volverá más adelante, baste por ahora mencionar como autores de referencia en el estudio del término a SOYER, B., *Warranties in Marine Insurance*, 2ª ed., Cavendish, Londres, 2006, p. 50; HENDRIKSE, M.L., MARGETSON, N.H. y MARGETSON, N.J., *Aspects of Maritime Law. Claims Under Bills of Lading*, Wolters Kluwer, Países Bajos, 2008, pp. 71-74; MUKJERJEE, P.K. y BROWNRIGG, M., *Farthing on International Shipping*, 4ª ed., Springer, Londres, 2013, p. 226; BHATIA, V.K., CANDLIN, C.N. y EVANGELISTI ALLORI, P., *Language, Culture and the Law. The Formulation of Legal Concepts across Systems and Cultures*, Peter Lang, Berna, 2008, p. 151; ABRAHAM, H.J., *Das*

procedimientos de control se realizan, de un lado, por el Estado del pabellón¹⁰³ y, de otro lado, por el Estado ribereño que acoge al buque extranjero en uno de sus puertos. El primero de los supuestos comprende, en esencia, la realización de inspecciones y controles periódicos a los buques nacionales¹⁰⁴, mientras que el segundo se refiere con carácter general a la comprobación de los certificados que hubiera expedido el Estado del pabellón del buque extranjero en cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima¹⁰⁵.

Cuando es el Estado español el que inspecciona y controla a los buques civiles que enarbolan su pabellón, la primera norma que da origen y fundamento a esa actividad es el art. 268.e) del TRLPEMM¹⁰⁶. Dicho precepto atribuye al

Seerecht..., *op. cit.*, p. 149 y GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, pp. 486-487.

¹⁰³ Cuando el Estado del pabellón no dispone de Administración propia para ejercer sus funciones inspectoras y de control sobre su flota, es posible y, de hecho, bastante frecuente, que delegue tales funciones en sociedades de clasificación (*vid.*, entre otros, GOÑI ETCHEVERS, J.L., «La responsabilidad...», *op. cit.*, p. 525 y DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima...*, *op. cit.*, p. 92). Ello, sin embargo, no altera a nivel formal el tipo de control realizado sobre el buque, que sigue efectuándose por el Estado del pabellón, si bien podrá tener consecuencias importantes en aquellos supuestos en que se realice una defectuosa inspección y/o control del buque y, en consecuencia, se causen daños a terceros.

¹⁰⁴ Cabe decir, a estos efectos, que el Estado del pabellón solamente se verá facultado para ejercer sus funciones y deberes como tal cuando el buque al que pretenda controlar conste inscrito en el «Registro Marítimo» o «Registro de Matrícula» correspondiente. Si bien la mayoría de ordenamientos de nuestro entorno disponen de un único registro, el sistema español destaca por ser de doble registro. Resulta preceptivo, en este sentido, que los buques civiles españoles se inscriban, de un lado, en el *Registro de Bienes Muebles* y, de otro lado, en el *Registro Marítimo*. El primero de los registros sirve esencialmente a las necesidades del sector privado, permitiendo a los particulares y demás sujetos de Derecho privado conocer datos tales como la identidad del propietario del buque inscrito o las posibles cargas que pesen sobre el mismo. El Registro Marítimo, por su parte, se creó para la satisfacción de los intereses de la Administración pública, en tanto que le permite disponer de información individualizada de los buques que enarbolan su pabellón, de las características que éstos reúnen y de los derechos a los que sirven de objeto. El Registro Marítimo consta, a su vez, de otros dos Registros, a saber: a) el *Registro de Buques y Empresas Navieras*; y b) el *Registro Especial de Buques y Empresas Navieras*, que, a diferencia del primero, es de acceso opcional y está previsto para aquellos buques y navieras que, reuniendo determinadas condiciones, deseen acogerse a un régimen fiscal especial. *Vid.* para descripciones más extensas, DURÁN RIVACOBA, R., «Proyección registral del Buque», en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L. (Dir.), *Estudios de Derecho marítimo*, Aranzadi, Cizur Menor, 2012, pp. 217-240; ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, pp. 428-439; PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, pp. 188-200; DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima...*, *op. cit.*, p. 92 y GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, pp. 245-253.

¹⁰⁵ *Vid.* epígrafe 4.3.

¹⁰⁶ Por buque civil hay que entender cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto a la defensa nacional (*vid.* arts. 2.8 RICBU y 9.2 TRLPEMM). Con carácter especial, el RICBU también concede la

Ministerio de Fomento la competencia para ordenar y ejecutar las inspecciones y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales¹⁰⁷.

El desarrollo reglamentario de esta materia se ha articulado a través del Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles, es decir, el instrumento que abreviadamente se conoce como «RICBU» y cuya principal finalidad es la de establecer un marco normativo específico que regule las condiciones generales y el procedimiento para la realización de las inspecciones y controles de los buques en los términos previstos en el art. 268.e) del TRLPEMM (art. 1.1). En este sentido, se entenderá por «actividad inspectora» toda aquella inspección y control que tenga por objeto comprobar que el buque, sus aparatos, elementos, materiales o equipos, así como su tripulación, carga y procedimientos operativos dan cumplimiento a las prescripciones nacionales e internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino producida desde los buques (art. 1.3).

El RICBU se estructura, según se detalla ilustrativamente en su exposición de motivos, en tres títulos:

condición de buque civil a aquellos artefactos flotantes sin propulsión que, no siendo construidos con el propósito específico de navegar, lo hayan sido para ser remolcados o para permanecer anclados (art. 2.8 RICBU *in fine*). Atendiendo a estas definiciones, el indicado Reglamento clasifica los buques civiles españoles en cinco grupos distintos a los efectos de determinar los requisitos técnicos de seguridad y de prevención de la contaminación del medio ambiente marino a que habrán de dar cumplimiento cada una de esas naves. En cuanto a los grupos, éstos son: a) Grupo I: buques de pasaje; b) Grupo II: buques de carga; c) Grupo III: buques para servicios de puerto; d) Grupo IV: buques pesqueros; y e) Grupo V: buques y embarcaciones de recreo.

¹⁰⁷ Añade el indicado precepto que «*en este ámbito se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos del mismo, por razones de tutela de la seguridad marítima, de la vida humana en el mar y de la navegación*». Además, prevé que la realización efectiva de las inspecciones y los controles señalados se efectúen, bien directamente por el Ministerio de Fomento, bien a través de entidades colaboradoras (entre otras, las sociedades de clasificación) en los términos que reglamentariamente se establezcan.

a) el Título I, de rúbrica «Principios generales y organización», que determina el objeto y ámbito de aplicación del Reglamento, el alcance y contenido de las inspecciones y controles por él regulados¹⁰⁸, las exenciones y excepciones susceptibles de concesión y la organización y ordenación de la actividad inspectora;

b) el Título II, que trata «De la actividad inspectora»¹⁰⁹, estableciendo las reglas y principios rectores de la función inspectora y de su realización, ya sea durante el período de construcción, transformación, reforma o reparación de un buque, o durante su servicio, incluyendo asimismo la aprobación y homologación de aparatos y equipos que han de ir instalados a bordo de buques de pabellón español¹¹⁰; y

c) el Título III, sobre el «Régimen sancionador» y dedicado, en este sentido, a adaptar las disposiciones del TRLPEMM a la regulación del ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración marítima respecto de las actividades de inspección y certificación de buques.

Las inspecciones superadas favorablemente concluirán con la emisión del certificado nacional o internacional —en atención a la normativa en cuyo

¹⁰⁸ Las actividades inspectoras detalladas en el art. 6 del RICBU no tienen otra finalidad más que la de comprobar que el buque inspeccionado cumple con los requisitos técnicos y de seguridad que son preceptivos en cumplimiento de la normativa nacional e internacional sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino. En este sentido, las actividades inspectoras que se realicen en las diferentes etapas de construcción y servicio del buque (*vid.* art. 5 RICBU) abordarán contenidos tales como: a) la estructura de la nave, su compartimentado y su disposición general; b) los aparatos, elementos, materiales y equipos que lleve instalados; c) los procedimientos y prescripciones operacionales que se sigan a bordo del buque; d) la competencia y cualificación profesional de la tripulación; y e) el cumplimiento de las disposiciones del Código IGS.

¹⁰⁹ Debe advertirse que las normas contenidas en el Título II del RICBU son aplicables no sólo a los buques de pabellón español, sino también a los que se construyen en España con destino a su exportación, a los buques de pabellón extranjero que entren en un astillero español para ser transformados o reparados y a los que hagan escala en puertos españoles (*vid.* exposición de motivos del Reglamento, antepenúltimo párrafo).

¹¹⁰ Los buques civiles de pabellón español están sujetos, durante el tiempo en que estén de servicio, a un régimen de reconocimiento e inspección que se organiza distinguiendo entre aquellas inspecciones y reconocimientos que estuvieran programados (*vid.* art. 36 RICBU), y aquellos otros que no lo estuvieran (*vid.* art. 37 RICBU). Una vez más, la finalidad del indicado régimen es la de comprobar que la nave objeto de inspección cumpla con las disposiciones de la normativa nacional o internacional aplicable, así como la de asegurar en todo momento unas condiciones suficientes de seguridad marítima y de protección del medio ambiente marino (*vid.* art. 35 RICBU).

cumplimiento se efectúe la inspección— que corresponda y que en todo caso comprenderá alguno de los enumerados en la Disposición Transitoria Segunda del RICBU. Añadir, a estos efectos, que la tenencia en vigor de los indicados certificados se traducirá en una presunción *iuris tantum* de que el buque se encuentra en adecuadas condiciones de navegabilidad y mantenimiento, pudiendo por tanto prestar sus servicios de la forma más idónea y segura¹¹¹.

3.2.2. La seguridad de los buques nacionales como novedad en la Ley de Navegación Marítima («LNM»)

A decir verdad, la mención que la LNM hace en materia de seguridad de los buques nacionales es, tal vez, un tanto superficial y genérica, ya que se limita simplemente a vincular la determinación de los requisitos de seguridad y los relativos a la prevención de la contaminación de los buques a la naturaleza y finalidad de los servicios y de la navegación a la que se encuentren destinadas las embarcaciones (art. 97 LNM). En lo que al control técnico de la seguridad de los buques se refiere, el artículo 98 confiere la competencia para ello a la Administración marítima, debiendo aquél control realizarse en atención de los planes y programas de inspección y supervisión que se establezcan mediante reglamento.

Así, las únicas referencias que encontramos en materia de realización y consecuencias de las inspecciones aluden, por un lado, a su coste, que será asumido por el armador del buque, con la única excepción de aquellas inspecciones que sean calificadas como «injustificadas» (art. 99 LNM), y, por otro lado, a la posibilidad de *paralización del buque* cuando el mismo no se encuentre en condiciones de navegabilidad o, debido a su deficiente estado, incumpla las disposiciones sobre seguridad y contaminación (art. 100 LNM).

¹¹¹ Dicha presunción de navegabilidad queda recogida en la Disposición Transitoria Segunda del RICBU, a cuyo tenor se entenderá que el buque «*se encuentra en condiciones adecuadas de navegabilidad y de prestar eficazmente el servicio para el que haya sido autorizado, mediante la presentación de los certificados que le correspondan según su tipo, clase y características principales, en período de validez*» [vid. apartado I, así como SAP de Pontevedra núm. 556/2012, de 5 de noviembre (JUR 2012, 374202)].

La competencia relativa a la inspección de buques extranjeros también ha sido expresamente conferida a la Administración marítima cuando el buque afectado se encuentre en puerto nacional o cuando se planteen «*dudas razonables sobre sus condiciones de navegabilidad o sobre las relativas a la protección del medio ambiente marino o sobre el cumplimiento del Convenio sobre Trabajo Marítimo*»¹¹² (art. 104 LNM), inspecciones para cuya habilitación la Ley se remite a las previsiones internacionales y a las disposiciones comunitarias. Conviene aclarar, además, que estas inspecciones en particular no hacen sino referencia a lo que se conoce como «control por el Estado rector del puerto», materia que ha sido objeto de una profusa regulación tanto a nivel de la Unión Europea como en la esfera internacional¹¹³.

Pues bien, cuando la inspección arroje como resultado que la navegación del buque no puede hacerse en las debidas condiciones de seguridad para las personas a bordo y para el medio ambiente, la Administración marítima estará legitimada para controlar enteramente su actividad (art. 105 LNM). El precepto

¹¹² Destacar que en el Proyecto de Ley no se hacía referencia alguna al Convenio sobre Trabajo Marítimo de la Organización Internacional de Trabajo (en adelante, OIT). Sin embargo, que el legislador haya decidido modificar su primera propuesta resulta muy acertado, toda vez que el referido Convenio (llamado por algunos, incluso, «superconvenio») consagra una relación extensa de derechos aplicables a las actividades comerciales en el transporte marítimo. El Convenio fue aprobado en Ginebra, en la 94ª Conferencia Internacional de Trabajo, el 23 de febrero de 2006 y entró en vigor en España el 20 de agosto de 2013 (publicado en *BOE* núm. 19, de 22 de enero de 2013). Para más información *vid.* DE LA VILLA DE LA SERENA, P., «Convenio de la Organización Internacional de Trabajo sobre el Trabajo Marítimo, 2006. Ratificación y vigencia. Texto normativo», en *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, núm. 82, 2009, pp. 397-413, MCCONNEL, M.L., DEVLIN, D. y DOUMBIA-HENRY, C., *The Maritime Labour Convention, 2006. A Legal Primer to an Emerging International Regime*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2011 y BUBENZER, C. y JÖRGENS, R., *Praxishandbuch Seearbeitsrecht...*, *op. cit.*, pp. 3-6.

¹¹³ Como sabemos, es competencia exclusiva del Estado del pabellón el control de la seguridad de los buques que enarbolan su bandera. Sin embargo, cabe preguntarse qué sucede cuando el Estado del pabellón incumple sus obligaciones y no ejerce debidamente ese control, de manera que un determinado buque no cumple con la normativa mínima exigible en materia de seguridad marítima. La CNUDM responde a esta cuestión afirmando que «*todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y control apropiados en relación con un buque podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación, el Estado del pabellón investigará el caso y, de ser procedente, tomará las medidas necesarias para corregir la situación*» (art. 94.6 CNUDM). Esta regla, si bien muy respetuosa con las potestades soberanas de cada Estado, no impide en lo más mínimo la navegación de los buques sub-estándar. Es así como, en respuesta a esta falta de garantías, surge el «control por el Estado rector del puerto», potestad que será tratada y analizada en el próximo epígrafe.

señalado afirma, en concreto, que se «*podrá impedir su salida, la realización de su actividad, o adoptar las medidas oportunas*»¹¹⁴. Tales limitaciones se mantendrán hasta que sean subsanados los defectos detectados con la inspección, aunque se requiere que la Administración marítima comunique estas circunstancias al Cónsul del Estado del pabellón para así informar a las autoridades del Estado responsable del buque del incumplimiento por parte de éste último de la normativa vigente.

La LNM legitima a la Administración marítima para otorgar certificados de seguridad que acrediten que el buque inspeccionado respeta los estándares de seguridad exigidos (art. 101.1 LNM). La finalidad de estos certificados es acreditar que la nave se halla en correcto estado en lo referente a su objeto (art. 103.1 LNM), motivo por el que deben ser exhibidos en lugar visible de los buques (art. 102 LNM). Su carencia o vencimiento implica, como regla general y a salvo de las excepciones que reglamentariamente puedan fijarse, que el buque no pueda navegar ni prestar los servicios a los que se encuentre destinado (art. 103.2 LNM).

Por último, añadir que esta facultad de certificación puede ser delegada en sociedades de clasificación u otras organizaciones autorizadas (art. 101.2 LNM), aspecto que será tratado más adelante al examinar los procesos de reconocimiento y autorización de tales entidades. En todo caso, para conocer los términos en los que deberán ejercerse estas competencias habrá que acudir a las disposiciones reglamentarias correspondientes.

¹¹⁴ La amplitud con la que se confiere tal potestad permite entender como posible la adopción de varias medidas, ya sea la detención o traslado inmediato del buque a un puerto de refugio ante el riesgo de un vertido, o la paralización de los servicios de navegación con mantenimiento de otras actividades, como la carga o descarga de su mercancía, por ejemplo. Vid. ZAMORA ROSELLÓ, M^a R., «Las organizaciones autorizadas...», *op. cit.*, p. 9 y LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, A., *et. al.*, *Guía...*, *op. cit.*, p. 20.

4. El control del buque por el Estado rector del puerto («*State Port Control*»)

4.1. Las potestades del Estado ribereño en el ejercicio de su soberanía: aplicación de su propia jurisdicción a los buques extranjeros que naveguen por sus aguas y recalen en sus puertos

Cuando el control ejercido por el Estado del pabellón no alcanza a prevenir la navegación de los buques sub-estándar —*i.e.*, de buques que no cumplen con la normativa internacional sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación—, surge como mecanismo alternativo de protección el denominado «control del buque por el Estado rector del puerto»¹¹⁵. Dicha potestad se traduce, en esencia, en la posibilidad por parte del Estado ribereño de inspeccionar los certificados expedidos por el Estado del pabellón en cumplimiento de los convenios internacionales sobre seguridad marítima, a fin de comprobar su validez¹¹⁶.

¹¹⁵ Como bien afirma SICCO, R., *Asylsuchende und Migranten auf See. Staatliche Rechte und Pflichten aus völkerrechtlicher Sicht*, Springer, Berlin, 2009, p. 246, no siempre es posible garantizar un correcto control del buque por parte del Estado de su pabellón, sobre todo cuando la bandera izada por la nave es de conveniencia. Los «pabellones de conveniencia» son, en este sentido, los que se otorgan por los Estados cuya legislación es conocida por facilitar excesivamente el abanderamiento de buques mediante una liberalización —a nuestro juicio temeraria— de los requisitos exigidos para ello, la mayoría referidos al estado de conservación y seguridad del buque [*vid.* en materia de pabellones o banderas de conveniencia, MCCONVILLE, J., *Transport Regulation Matters*, *op. cit.*, p. 86; MESEGUER SÁNCHEZ, J.L., *Derecho Internacional de los ecosistemas marinos*, Reus, Madrid, 2011, pp. 141 y ss.; SCHAM STROKKE, O. (Ed.), *Governing High Seas Fisheries. The Interplay of Global and Regional Regimes*, Oxford University Press, Oxford, 2001, pp. 53 y ss., y ROIS MADARRO, L., «El control por el Estado de sus nacionales como medio para combatir las actividades pesqueras ilícitas: El Real Decreto 1134/2002, de 31 de octubre, sobre la aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia», en *Revista Electrónica de Estudios internacionales*, núm. 6, 2003 (pp. 717-726), pp. 721-723]. A estos efectos, explica SICCO que el reconocimiento de las facultades de control del Estado rector del puerto equilibra sensiblemente la situación de inseguridad generada con aquella práctica. Se permite así al Estado del puerto, mediante el ejercicio de su jurisdicción sobre los buques extranjeros que recalen en sus puertos, comprobar que se da el debido cumplimiento a los estándares internacionales de seguridad.

¹¹⁶ *Vid.* en términos similares, BECKE, G., *et. al.*, '*Decent Work*'. *Arbeitspolitische Gestaltungsperspektive für eine globalisierte und flexibilisierte Arbeitswelt*, VS Verlag, Wiesbaden, 2010, pp. 60-61; VON GADOW-STEPHANI, I., *Der Zugang zu Nothäften...*, *op. cit.*, p. 102; MARTEN, B., *Port State Jurisdiction...*, *op. cit.*, pp. 46-47; CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., *Maritime Safety Law...*, *op. cit.*, p. 25; ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 255 y LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima...*, *op. cit.*, p. 69.

Es importante retener, sin embargo, que el control del buque por el Estado del puerto no surge como institución aislada, sino que deriva de las potestades y soberanía que les son propias a cada Estado. Así, aún cuando el control de la seguridad del buque sea, a priori, competencia exclusiva del Estado de abanderamiento, habrá supuestos en que la jurisdicción ejercida sobre la nave podrá verse alterada en función de la zona de navegación en la que se encuentre¹¹⁷. En este sentido, dispone el artículo 2.1 de la CNUDM que «*la soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores (...) a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial*». Ello implica, por tanto, que todo buque extranjero que se adentre en las aguas territoriales de un Estado ribereño, quedará inmediatamente sujeto a la jurisdicción de ese Estado. De forma simultánea, empero, la soberanía del ribereño sobre su mar territorial se verá limitada por los derechos de terceros Estados. Entre tales prerrogativas conviene destacar el «derecho de paso inocente»¹¹⁸, que es aquél en cuya virtud se permite a los buques de pabellón

¹¹⁷ Apuntar, siquiera de forma breve, que la CNUDM distribuye las aguas marítimas en distintas áreas, que son los denominados «espacios de la navegación» y que se ordenan, de mayor a menor proximidad respecto de la costa de cada Estado, en *Aguas Interiores*, *Mar Territorial*, *Zona Contigua*, *Zona Económica Exclusiva (ZEE)* y *Alta Mar*. La delimitación de los indicados espacios, en función de su anchura, se logra por medio de la *línea de base normal* y, subsidiariamente, la *línea de base recta*. La primera se corresponde, como regla general, con la línea de bajamar que se extiende a lo largo de la costa en el modo en que el Estado ribereño la hubiera marcado y reconocido oficialmente mediante el signo apropiado en cartas a gran escala (art. 5). Las líneas de base recta, por su parte, se usarán en los lugares en que la costa «*tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en proximidad inmediata*» (art. 7.1), uniendo los puntos apropiados para trazar la línea base desde la que medir el mar territorial. En virtud de lo antedicho, serán aguas interiores las situadas en el interior de la línea de base del mar territorial. Éste último, es decir, el mar territorial, tendrá una anchura máxima de 12 millas marinas a partir de las líneas de base fijadas por el ribereño (art. 3) y la zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas contadas desde aquéllas líneas de base (art. 33.2). La zona contigua se superpone geográficamente con la ZEE, que es el área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, con una extensión máxima de 200 millas marinas contadas a partir de las líneas de base del mar territorial (arts. 55 y 57). Abandonada la ZEE, el último espacio de navegación que se alcanza es el alta mar. Por último, cabe mencionar, no obstante su consideración como espacio marítimo y no de navegación en sentido estricto, la *Plataforma Continental*. Se trata del espacio sobre el que el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales (art. 77.1). Se extiende sobre el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial del ribereño, y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia (art. 76.1).

¹¹⁸ Regulado en la Parte II, Sección 3, Subsección A de la CNUDM (arts. 17-26).

extranjero navegar por el mar territorial de otros Estados, si bien bajo la estricta condicionante de que dicha navegación se haga en cumplimiento de lo que al efecto hubiera previsto la CNUDM. En particular, los términos y condiciones a los que la CNUDM somete la inocencia del paso parten todas ellas de dos premisas que pudieran calificarse de fundamentales, a saber:

- a) que el paso sea rápido e ininterrumpido (art. 18.2 CNUDM)¹¹⁹; y
- b) que el paso no perjudique la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño (art. 19.1 CNUDM)¹²⁰.

La inobservancia de las indicadas condiciones arrebatará al paso del buque extranjero el carácter de «inocente», quedando en consecuencia expuesto a la total jurisdicción del Estado ribereño y a las medidas que éste adopte para impedir aquél paso¹²¹. Por el contrario, cuando el paso reúna y

¹¹⁹ Advertir, sin embargo, que el paso comprende la detención y el fondeo, si bien sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos a la nave por fuerza mayor o por dificultad grave, o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques y aeronaves en peligro o en dificultad grave (*vid.* art. 18.2 CNUDM).

¹²⁰ Dada la indeterminación del contenido comprendido por los indicados conceptos, el legislador internacional facilita la labor interpretativa con la enumeración, en el artículo 19.2 de la CNUDM, de aquellas conductas y actividades que podrán considerarse como no inocentes, esto es, a) cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o que de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas; b) cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase; c) cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o seguridad del Estado ribereño; d) cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño; e) el lanzamiento, recepción o embarque —no autorizado— de aeronaves; f) el lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares; g) el embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño; h) cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a la CNUDM; i) cualesquiera actividades de pesca; j) la realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos; k) cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño; y l) cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

¹²¹ La CNUDM permite al Estado ribereño adoptar, en el ejercicio de su soberanía, leyes y regulaciones relativas al paso inocente por el mar territorial cuando las mismas comprendan todas o algunas de las materias enumeradas con carácter cerrado en el art. 21 y que son: a) la seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo; b) la protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones; c) la protección de cables y tuberías; d) la conservación de los recursos vivos del mar; e) la prevención de infracciones de sus leyes y reglamentos de pesca; f) la preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de éste; g) la investigación científica marina y los levantamientos

respete esos términos, el ribereño no podrá impedirlo o entorpecerlo de modo alguno.

La jurisdicción del Estado ribereño se extiende asimismo a sus puertos y, por ende, a los buques extranjeros que recalen en los mismos. Será posible, en este caso, que el Estado del puerto legisle y aplique su normativa sobre puertos o estándares internacionales a buques extranjeros y, además, ejerza un determinado control sobre los mismos. Este control, insistimos, no surge como institución aislada, sino que deriva de la jurisdicción que todo Estado puede ejercer sobre su territorio y sus aguas y que le es internacionalmente reconocida.

4.2. La regulación del control por parte del Estado del puerto en las disposiciones supranacionales de mayor relevancia: el Memorándum de París de 1982 y la Directiva europea 2009/16/CE

Los instrumentos que, al interés del presente epígrafe, adquieren una mayor relevancia en el estudio de la facultad de control que el Estado del puerto tiene sobre buques extranjeros, son:

a) a nivel internacional, el *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* de 1982 —o, en idioma español, el «Memorándum de París de 1982, para el control de los buques por el Estado rector del puerto»¹²² (en adelante, MOU);

hidrográficos; y *h*) la prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros fiscales, de inmigración y sanitarios.

¹²² Firmado en París el 26 de enero de 1982. Además del indicado, empero, existen otros acuerdos regionales de Estados portuarios, basados en gran medida en el modelo desplegado por el MOU de París (*vid.* en estos términos WITT, J.A., *Obligations and Control...*, *op. cit.*, p. 191) y que en la actualidad se mantienen todavía en vigor. Tales acuerdos son: a) el Acuerdo de Viña del Mar de 1992 («Acuerdo de Latinoamérica», firmado el 5 de noviembre de 1992 al término de la 6ª reunión de la ROGRAM —*Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá*— en Viña del Mar, Chile); b) el *Memorandum Of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region* de 1993 («Tokio MOU», firmado el 1 de diciembre de 1993 en Tokio, Japón); c) el *Memorandum Of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region* de 1996 («Caribbean MOU», firmado el 9 de febrero de 1996 en Christchurch, Barbados); d) el *Memorandum Of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region* de 1997 («Mediterranean MOU», firmado en julio —del 8 al 11— de 1997 en Valetta, Malta); e) el *Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control*

b) en la esfera comunitaria, la Directiva 2009/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, *sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto*¹²³; y

c) en el sistema interno español, el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, *por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles*¹²⁴ y que traspone la Directiva 2009/16/CE a nuestro ordenamiento.

Sin perjuicio de la enumeración anterior, destacar que varios de los convenios de la OMI sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación, entre ellos el SOLAS y el MARPOL, contienen, en su regulación sobre inspección y certificación de buques, reglas que autorizan a los Estados Parte a controlar los buques de otros Estados Parte que hubiesen recalado en sus puertos o instalaciones de similar naturaleza¹²⁵.

4.2.1. El Memorándum de París de 1982: estructura organizativa, régimen de inspecciones y detención del buque deficiente

Hay que comprender, en primer lugar, que el Memorándum de París no es en puridad un tratado o convenio internacional cuyas previsiones se hayan

de 1998 («Indian Ocean MOU», firmado el 5 de junio de 1995 en Pretoria, Sudáfrica); f) el *Memorandum Of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region* («Abuja MOU», firmado el 22 de octubre de 1999 en Abuja, Nigeria); g) el *Memorandum Of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region* («Black Sea MOU», firmado el 7 de abril de 2000 en Estambul, Turquía); y h) el *Riyadh Memorandum Of Understanding on Port State Control* («Riyadh MOU», firmado el 30 de junio de 2004 en Riyadh, Arabia Saudí). Recomendar, por último, la lectura de KRASKA, J. y PEDROZO, R., *International...*, op. cit., pp. 423-427, quienes ofrecen una explicación breve, pero esencial, sobre los indicados acuerdos regionales.

¹²³ Publicada en *DOUE* L núm. 131, de 28 de mayo de 2009. Sus últimas modificaciones fueron introducidas por la Directiva 2013/38/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de agosto de 2013 (publicada en *DOUE* L núm. 218, de 14 de agosto de 2013).

¹²⁴ Publicado en *BOE* núm. 317, de 30 de diciembre de 2010 y modificado recientemente por el Real Decreto 1004/2014, de 5 de diciembre (publicado en *BOE* núm. 295, de 6 de diciembre de 2014).

¹²⁵ *Vid.*, a modo de ejemplo, las Reglas 18.a) y 19.a) [Parte B, Cap. I] del SOLAS/74/88 y la Regla 8.A) [Cap. I, Anexo I] del MARPOL/73/78. Además de las indicadas, otras disposiciones de contenido afín son los arts. 21 del LL/66/88, 12 del TM y X del STCW/78.

incorporado a los ordenamientos jurídicos de los Estados firmantes¹²⁶. Definido por algún autor como un compromiso o un «acuerdo de caballeros»¹²⁷, el MOU es en realidad un acuerdo que se basa en la cooperación mutua entre las

¹²⁶ Con anterioridad al MOU de París, existía el denominado *Hague Memorandum of Understanding on Port State Control*, también conocido como «Hague MOU» o «North-Sea Agreement» y firmado el 2 de marzo de 1978 en La Haya (Países Bajos). Su regulación se centraba principalmente en lograr una correcta implementación de las disposiciones sobre condiciones de trabajo y vida a bordo de los buques de la Convención núm. 147 de la OIT, esto es, el *Convenio sobre las normas mínimas de la marina mercante*, adoptado en Ginebra el 29 de octubre de 1976 durante la 62ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT) —ratificado por España por medio de Instrumento de 10 de abril de 1978; publicado en *BOE* núm. 15, de 18 de enero de 1982—. Poco antes de que el indicado instrumento entrara en vigor, empero, tuvo lugar el catastrófico accidente del *Amoco Cádiz* el 16 de marzo de 1978. Dicho incidente provocó el derrame de grandes cantidades de fueloil y la contaminación de las costas de Francia. Ello urgió al indicado país a adoptar una posición de mayor proactividad en materia de seguridad marítima y protección del medio marino, pues la regulación contenida en el MOU de La Haya no alcanzaba a regular debidamente supuestos como el ocurrido. Se logró, finalmente, adoptar un nuevo, mejorado y más extenso memorándum que regularía no sólo las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques, sino también la seguridad de la vida en el mar y la prevención de la contaminación durante la navegación. Fue así como, en enero de 1982, catorce miembros de la Unión Europea firmaron el MOU de París. *Vid.* sobre lo expuesto, KRASKA, J. y PEDROZO, R., *International...*, *op. cit.*, p. 424; MCNICHOLAS, M., *Maritime Security...*, *op. cit.*, p. 446; MOLENAR, E.J., *Coastal State Jurisdiction...*, *op. cit.*, p. 122; SOYER, B. y TETTENBORN, A., *Pollution at Sea...*, *op. cit.*, p. 277; PAMBORIDES, G.P., *International Shipping Law...*, *op. cit.*, p. 65; FAURE, M.G. y HU, J. (Eds.), *Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage. Recent Developments in Europe, China and the US*, Kluwer Law International, Holanda, 2006, p. 8; DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU), *Meeresumweltschutz für Nord- und Ostsee*, Nomos, Baden-Baden, 2004, p. 164; HEY, E., *Advanced Introduction to International Environmental Law*, Elgar, Cheltenham, 2016, p. 32 y CARBALLO PIÑEIRO, L., *International Maritime Labour Law*, Springer, Berlin, 2015, p. 62. Se recomienda asimismo consultar el sitio web oficial del MOU de París: <http://www.parismou.org>.

¹²⁷ GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, p. 259 se refiere, en realidad, a lo que en inglés se conoce como *gentlemen's agreement*, es decir, acuerdos concluidos por dos o más Estados sin que sean legalmente vinculantes. En consecuencia, el cometido resultante del pacto es de tipo «político» o, incluso, «moral» y queda exclusivamente limitado en su aplicación a los Estados que lo hubieran firmado. El compromiso asumido por los Estados parte del acuerdo se basa asimismo en la *buena fe*, si bien dicho concepto no se contempla aquí de un modo jurídico, sino más bien ético. Es importante, a estos efectos, no confundir los acuerdos entre caballeros (*i.e.*, *gentlemen's agreements*) con el término o noción de *soft law*, esto es, aquellas reglas de conducta, pólizas desarrolladas por organizaciones internacionales de relevancia, principios, resoluciones no vinculantes o recomendaciones que, a pesar de carecer de efectos jurídicos vinculantes, resultan jurídicamente relevantes e influyentes. *Vid.* sobre pactos entre caballeros, SCHÖN, W., *Rechnungsregelung und Wettbewerbsschutz...*, *op. cit.*, p. 273; RITTNER, F. y DREHER, M., *Europäisches und deutsches Wirtschaftsrecht. Eine systematische darstellung*, 3ª ed., C.F. Müller, Heidelberg, 2008, p. 428; TREJO GARCÍA, E.C., «Los tratados internacionales como fuente de derecho nacional», en *Servicio de Investigación y Análisis del Gobierno de México (SIIR)*, 2006 (consultable en: <http://www.diputados.gob.mx>), p. 5; BERNHARDT, R. (Dir.), *Encyclopedia of Public International Law*, Elsevier, Ámsterdam, 2014, p. 105 y GARNER, B.A., *A Dictionary of Modern Legal Usage*, 2ª ed., Oxford University Press, Nueva York, 2001, p. 384.

Administraciones marítimas de los Estados firmantes¹²⁸, a fin de establecer un sistema armonizado de control de los buques que amarren en puertos nacionales y así alcanzar una mayor seguridad en la navegación. Precisamente por esta razón, el MOU no desplaza el régimen de control previsto en los distintos instrumentos internacionales sobre seguridad marítima, sino que establece un revolucionario régimen de inspección de buques —conocido como «NIR» o *New Inspection Regime*¹²⁹— que toma como base varias de las convenciones adoptadas en el seno de la OMI y de la OIT (*vid.* Sección Segunda, apartado 2.1)¹³⁰.

¹²⁸ *Vid.*, a estos efectos, FAURE, M.G. y HU, J. (Eds.), *Prevention and Compensation...*, *op. cit.*, p. 8, quienes afirman que «*the Paris MOU provides a framework for the signatory countries to carry out their inspection duties and to cooperate with each other*», esto es, que el MOU de París proporciona a los Estados firmantes un marco de cooperación mutua en la ejecución de sus obligaciones de inspección. También ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 257, expresa, en términos similares, que «*el Memorandum es un acuerdo administrativo que es suscrito y ejecutado en el ámbito de la cooperación*», opinión a la que se suma finalmente VON GADOW-STEPHANI, I., *Der Zugang zu Nothäften...*, *op. cit.*, p. 102, al entender que el MOU de París despliega una «*staatenübergreifende Koordination hafenstaatlicher Maßnahmen gegenüber ausländische Schiffe aufgrund von völkerrechtlichen Vereinbarungen über die Hafenstaatkontrolle*» o, lo que es lo mismo, la coordinación de medidas transnacionales de control de buques extranjeros por el Estado del puerto y que se basan en el conjunto de acuerdos regionales adoptados en la materia. Tales afirmaciones se comparten asimismo por FRANK, V., *The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea. Implementing Global Obligations at the Regional Level*, Martinus Nijhoff, Leiden (Holanda), 2007, p. 213 y CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., *Maritime Safety Law...*, *op. cit.*, p. 713.

¹²⁹ Con anterioridad a la última enmienda introducida el 1 de Julio de 2011, el MOU preveía que los Estados firmantes inspeccionaran un 25% del total de buques extranjeros que arribasen a sus puertos. Con la posterior modificación e introducción del nuevo sistema NIR, esa premisa ha quedado descartada de tal forma que la cantidad de buques a inspeccionar por parte de cada Estado se determinará en atención a la proporción existente entre los buques que entran en los puertos de cada Estado y en los del conjunto de Estados firmantes, extrayéndose de dicha operación, por ende, una cuota variable y no fija, como lo era con anterioridad (*vid.* Anexo 11 del MOU).

¹³⁰ La enumeración de los distintos instrumentos calificados de «relevantes» por el MOU de París en su Sección Segunda, apartado 2.1, incluye, entre otros muchos, los Convenios SOLAS, MARPOL, STCW, COLREG y LL de la OMI, así como la Convención núm. 147 de la OMI (*i.e.*, *Convenio sobre las normas mínimas de la marina mercante* —*vid.* nota a pie núm. 113—) y el *Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos* («CLC/92»); éste último objeto de detenido análisis en el Capítulo VI de la presente tesis, motivo por el que sus antecedentes y datos de publicación quedan reservados para entonces.

A) La estructura organizativa del MOU

Con la firma del MOU tuvo lugar la constitución de cuatro órganos fundamentales, a saber: el Comité de control del Estado rector del puerto, el Consejo Consultivo, el Secretariado y el Grupo de Evaluación Técnica, respondiendo cada uno de ellos a las estructuras y finalidades siguientes¹³¹:

i) El Comité (en inglés, «*Port State Control Committee*») es el órgano decisorio que lidera la estructura organizativa del MOU. Está integrado por un representante de cada Estado firmante y cuenta con la participación permanente de la Comisión Europea, la cual tiene derecho tanto de voz, como de voto. Se reúne una vez al año y a sus reuniones pueden asistir representantes de la OMI y de la OIT, así como observadores de otros acuerdos regionales sobre control por el Estado rector del puerto¹³².

ii) El Consejo Consultivo (o «MAB», de *MOU Advisory Board*) asiste al Comité en el tratamiento, análisis y decisión de los asuntos de mayor trascendencia, reuniéndose en tantas ocasiones como el propio Consejo lo estime pertinente¹³³. Cuenta con un total de cinco miembros, cuatro de ellos sometidos a un sistema rotativo de cambio y el quinto, que es la Comisión Europea, con presencia permanente.

iii) También el Secretariado cumple con funciones de asistencia al Comité mediante la ejecución de todas aquellas actividades técnicas que resulten necesarias para garantizar la plena operatividad del Memorándum, así como la efectiva actuación del Comité. Su sede queda localizada en el Ministerio de

¹³¹ Consúltense al efecto la Sección Séptima del Memorándum, relativa a la estructura organizativa del MOU y a las funciones previstas para cada uno de sus órganos.

¹³² Sobre otros acuerdos regionales nos remitimos a la nota a pie núm. 122, siendo éstos los acuerdos a los que hay que entender referido el MOU de París.

¹³³ El apartado 7.3.7 de la Sección Séptima del MOU cita como ejemplo específico el deber de dirigir al Secretariado durante las reuniones del Comité en los siguientes términos: «*The Committee will establish a MOU Advisory Board to assist the Port State Control Committee in focusing on key issues, and in particular to direct the MOU Secretariat between Port State Control Committee meetings*».

Transportes y Obras Públicas de los Países Bajos (La Haya) y tiene carácter permanente.

iv) El «TEG», esto es, el Grupo de Evaluación Técnica (*Technical Evaluation Group*, en inglés), coordina y supervisa las labores desempeñadas por diversos grupos de trabajo, que son los encargados de fijar las prescripciones técnicas sobre las que posteriormente se asentarán las actividades de inspección.

Hacer referencia, por último, al sistema de información «THETIS» (*i.e.*, «*The Hybrid European Targeting and Inspection*»). Se trata de una base de datos dedicada a hacer efectiva la correcta implementación del NIR, sirviendo, en este sentido, como herramienta de apoyo al mismo. Su operatividad se articula a través de la «EMSA» (*European Maritime Safety Agency*), que es una agencia de la Unión Europea orientada a la reducción de accidentes marítimos, contaminación marina y pérdida de vidas humanas en el mar con sede en Lisboa (Portugal)¹³⁴. THETIS almacena toda la información relativa a las inspecciones practicadas a los buques que hubiesen recalado en los puertos de los Estados

¹³⁴ La enmienda introducida en el MOU en julio de 2011, ya comentada en la nota a pie núm. 116, no sólo supuso la introducción del NIR, sino también la abolición de la antigua base de datos SIRENAC, la cual fue sustituida por la actual THETIS. SIRENAC dependía en su momento del «CAAM» (*i.e.*, *Centre Administratif des Affaires Maritimes*), un órgano dependiente de la administración marítima de Francia ubicado en Saint-Malo (Bretaña Francesa). El propósito del antiguo sistema, sin embargo, no resultaba distinto del de THETIS, por cuanto también pretendía informatizar los datos relevantes de los buques a efectos de lograr un mayor conocimiento de su estado por parte de los usuarios y fomentar, a su vez, el intercambio de informaciones (sobre el sistema SIRENAC *vid.*, ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, pp. 265-266; WITT, J.A., *Obligations and Control...*, *op. cit.*, p. 196; CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., *Maritime Safety Law...*, *op. cit.*, pp. 90-91 y 713 y ORNITZ, B.E. y CHAMP, M.A., *Oil Spills First Principles...*, *op. cit.*, p. 176). SIRENAC, al igual que THETIS ahora, quedaba unida a todas las bases de datos existentes sobre las condiciones de los buques, sus inspecciones y detenciones. Entre tales bases de datos destaca el sistema de información EQUASIS, todavía en vigor y de acceso totalmente público, que surgió a partir del *Memorandum of Understanding on the Establishment of the EQUASIS Information System* («EQUASIS MOU») —firmado en Londres el 2 de julio de 2009—. El sistema ofrece información sobre las condiciones de seguridad y calidad de todos los buques, centrándose particularmente en los resultados obtenidos con las inspecciones practicadas en los Estados retores de los puertos a quienes resulta aplicable el EQUASIS MOU, así como en la clasificación de cada buque y su aseguramiento (para más información sobre el sistema EQUASIS *vid.*, WITT, J.A., *Obligations and Control...*, *op. cit.*, p. 273-274; ORNITZ, B.E. y CHAMP, M.A., *Oil Spills First Principles...*, *op. cit.*, p. 176-177; GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, p. 265-266; ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, pp. 267-268 y KHEE-JIN TAN, A., *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge University Press, Nueva York, 2006, p. 368. Consúltese asimismo su sitio web en <http://www.equasis.org>).

miembros del MOU. Ello permite a los inspectores identificar con mayor facilidad el nivel de riesgo de cada buque y, en consecuencia, seleccionar las naves que deben ser objeto de inspección.

B) Régimen de inspecciones: contenido, procedimiento y tipología

El MOU inicia la redacción de sus disposiciones con la agrupación, en su Sección Primera, de una serie de cometidos a cumplir por las administraciones marítimas y autoridades de inspección de cada Estado firmante. Se trata, en esencia, de los siguientes compromisos:

- a) asegurar un cumplimiento efectivo de las disposiciones del MOU;
- b) mantener un sistema de control eficaz, a fin de asegurar, sin incurrir en discriminación por razón del pabellón, que los buques mercantes que recalen en los puertos de los Estados firmantes o fondeen en sus aguas, cumplan con los estándares internacionales de seguridad de los instrumentos enumerados en la Sección Segunda (*i.e.*, «convenios relevantes»);
- c) llevar a cabo un número anual mínimo de inspecciones en aplicación de la fórmula de cálculo prevista al efecto en el Anexo 11 del MOU;
- d) consultar, cooperar e intercambiar con las autoridades de los demás Estados firmantes, toda la información relativa a las inspecciones practicadas, en vistas a lograr un mayor alcance de los objetivos del MOU; y
- e) establecer un procedimiento adecuado que permita a los servicios de practica y a las autoridades portuarias informar, a la administración marítima del Estado ribereño, de todas aquellas anomalías que se hubiesen detectado durante la habitual ejecución de sus funciones y obligaciones, cuando se estime que dichas anomalías ponen en riesgo la seguridad del buque.

En cuanto a las inspecciones previstas en el MOU, éstas se agrupan en tres categorías distintas¹³⁵. En primer lugar y con carácter ordinario, la

¹³⁵ *Vid.* Tabla núm. 4 del MOU.

«supervisión inicial», en la que, mediante una una visita a bordo, se comprobarán los certificados y demás documentos de que deba estar provisto el buque, así como sus condiciones generales y de higiene. En segundo lugar, la «supervisión adicional», que se dará solamente en aquellos casos en que existan motivos fundados para sospechar que la nave no cumple con los estándares de seguridad de alguno de los convenios relevantes y sea necesario, por tanto, efectuar una inspección más detallada¹³⁶. Finalmente, el MOU prevé la «supervisión ampliada» para los buques quimiqueros, gaseros, petroleros, graneleros y de pasaje de más de doce años, siendo el riesgo y peligrosidad inherentes a la tipología de estas naves lo que justifica su sometimiento a un régimen de inspección más riguroso¹³⁷.

La selección de los buques que deben ser objeto de inspección se articula a través de los «perfiles de riesgo» y la identificación de aquéllos como buques de riesgo «bajo», «alto» y «normal». Los perfiles se confeccionan atendiendo, de un lado, al tipo, edad y pabellón del buque¹³⁸, así como a las organizaciones reconocidas que intervienen en los procesos de inspección (*parámetros genéricos*) y, de otro lado, al número de deficiencias e inmovilizaciones

¹³⁶ El apartado 3 del Anexo 9 del MOU prescribe la necesidad de una inspección en mayor detalle cuando existan motivos fundados («*clear grounds*») para estimar que el estado del buque o la condición de su equipamiento o tripulación no cumplen con las condiciones exigidas por alguno de los convenios relevantes. El mismo apartado explica, en este sentido, que existirán motivos fundados cuando el inspector del Estado del puerto encuentre elementos de prueba que, de conformidad con su juicio profesional, justifiquen una inspección más detallada del buque, su equipamiento o su tripulación. Además del indicado, el MOU contiene una lista adicional de motivos fundados en el apartado 6 de su Anexo 9.

¹³⁷ La inspección ampliada incluirá la supervisión del estado general del buque, incluido el elemento humano cuando fuere procedente, en las siguientes áreas de riesgo (apartado 7, Anexo 9 del MOU): *a*) documentación que deba llevarse a bordo del buque; *b*) condición estructural de la nave; *c*) condiciones de estanqueidad; *d*) sistemas de emergencia; *e*) comunicaciones por radio; *f*) operaciones y equipamiento de carga; *g*) seguridad contra incendios; *h*) sistema de alarmas; *i*) condiciones de vida y trabajo a bordo del buque; *j*) equipo de navegación; *k*) equipos de salvamento; *l*) mercancías peligrosas; *m*) maquinaria de propulsión y auxiliar *n*) prevención de la contaminación. La selección de cada área, así como la minuciosidad de la inspección, deberá determinarse por el propio inspector de conformidad con su juicio profesional.

¹³⁸ El Anexo 7 del MOU hace mención a los parámetros empleados en la determinación del riesgo inherente a cada buque. Entre tales parámetros se incluye la valoración del pabellón izado y su inclusión en las listas *negra*, *gris* o *blanca* en atención al historial de inspecciones y detenciones de los tres últimos años y siendo la lista negra la que contiene las referencias a los buques de mayor riesgo.

practicadas durante los últimos 36 meses¹³⁹ (*parámetros históricos*). Añadir, finalmente, que también la periodicidad con la que se practican las inspecciones es fijada de conformidad con el perfil de riesgo de cada buque¹⁴⁰.

C) La inmovilización del buque en puerto bajo la condición de que se rectifiquen de las medidas detectadas con la inspección

Finalizado el proceso de supervisión, la autoridad del Estado del puerto hará entrega al capitán del buque de un informe en el que consten los resultados de la inspección practicada, así como una descripción de las medidas adoptadas con ocasión de los mismos.

El MOU prescribe, en este sentido, que todas las deficiencias detectadas en el buque inspeccionado sean objeto de rectificación inmediata. La rigurosidad en el tratamiento de las deficiencias dependerá de su tipología y, muy particularmente, de su potencial peligrosidad para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino¹⁴¹. Así, cuando el estado del buque revele que el

¹³⁹ Los datos resultantes servirán asimismo para valorar el historial de las «compañías» (*i.e.*, «el propietario del buque o cualquier otra organización o persona (...) que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el código internacional de gestión de la seguridad» —*vid.* Regla 1, Cap. IX del SOLAS—) y organizarlas en cuatro grupos, a saber: «alto cumplimiento de la normativa» (*high performance*), «normal cumplimiento de la normativa» (*medium performance*), «bajo cumplimiento de la normativa» (*low performance*) y «muy bajo cumplimiento de la normativa» (*very low performance*). La valoración se realiza no sólo tomando en consideración las deficiencias y detenciones practicadas en la flota de una compañía durante los últimos 36 meses, sino que tales referencias se contrastarán posteriormente con el promedio de deficiencias y detenciones de todos los buques en el conjunto de los puertos de los Estados firmantes, obteniéndose finalmente el perfil de riesgo de cada compañía (*vid.* en esta materia, así como para el resto de factores determinantes del perfil de riesgo de los buques —inclusive, por tanto, el nivel de riesgo de cada pabellón según se ha expuesto en la nota a pie anterior—, SAGE-FULLER, B., *The Precautionary Principle in Marine Environmental Law. With Special Reference to High Risk Vessels*, Routledge, Abingdon, 2013, pp. 28-30; BERLINGIERI, F., *International Maritime Conventions...*, *op. cit.*, pp. 107-108; ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, pp. 272-274 y GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pp. 261-262).

¹⁴⁰ *Vid.* Anexo 8, apartado 4 del MOU. Los buques con un perfil de riesgo «alto» se someterán a inspección transcurridos 5 o 6 meses desde su última inspección en un Estado firmante del MOU, siendo además indistinto que tal inspección fuera de tipo ordinario, adicional o ampliada. Dicho plazo se verá aumentado a uno de entre 10 y 12 meses para los buques con un perfil de riesgo «normal» y a otro de entre 24 y 36 meses para los buques con un perfil de riesgo «bajo».

¹⁴¹ Consúltese a estos efectos la Sección Tercera, apartado 3.4 del MOU.

mismo supone una amenaza para las esferas indicadas, la autoridad de inspección estará obligada a asegurar la corrección de las deficiencias con carácter previo a la salida del buque a la mar. Para ello, podrá adoptar todas las medidas que estime pertinentes, entre ellas la inmovilización de la nave o la paralización de las operaciones durante cuya ejecución se hubieren detectado las deficiencias¹⁴². Ahora bien, cuando los defectos en cuestión no pudieren repararse en el puerto de inspección, será posible autorizar el desplazamiento del buque al astillero de reparación o puerto más próximo, una vez adoptadas las medidas de seguridad pertinentes para que el desplazamiento de la nave se haga de forma segura¹⁴³.

La detención del buque será inmediatamente notificada, por escrito, a la Administración o representación consular o diplomática del Estado del pabellón, extendiéndose asimismo a la organización reconocida que, en su caso, hubiere emitido los certificados estatutarios por delegación de ese Estado o los certificados de clase¹⁴⁴. El MOU recomienda, además, que los Estados firmantes denieguen la entrada en sus puertos de aquellos buques que se hubieren hecho a la mar sin haber subsanado las deficiencias detectadas o sin haber cumplido

¹⁴² El capitán del buque, además de ser informado por escrito del resultado de las inspecciones, tendrá también derecho a la impugnación de las medidas de detención o prohibición de acceso a puerto que, en su caso, se hubieren adoptado. Este derecho corresponde en igual medida a quien fuere el propietario o armador de la nave, si bien la formalización del recurso pertinente no paralizará o suspenderá la efectividad de la medida adoptada (*vid.* Sección Tercera, apartado 3.12).

¹⁴³ El apartado 3.8 de la Sección Tercera del MOU hace referencia a lo que considera «*necessary thickness measurements*», esto es, la medición del espesor o grosor de las paredes del casco de un buque, como medida de adopción previa al desplazamiento de éste a otro puerto o astillero. Sin embargo, no explica en qué forma deben tomarse en consideración dichas mediciones y, en este sentido, simplemente se remite a la Resolución A. 1049(27) de la OMI, *sobre reglas aplicables al programa de reconocimientos mejorados* («Código ESP 2011») —aprobado el 30 de noviembre de 2011 en la 27ª Asamblea de la OMI—. Acudiendo al indicado texto, empero, es posible concluir que la medición del grosor del casco del buque servirá para asegurar que el mismo se encuentra en un estado e integridad idóneos y suficientemente seguros como para realizar el desplazamiento sin que ello suponga un grave riesgo para la seguridad o el medio ambiente marino (*vid.* art. 2.1.4 de la Resolución A. 1049(27), a cuyo tenor «(...) *this examination should be supplemented by thickness measurement and testing as required by 2.6 and 2.7, to ensure that the structural integrity remains effective*»).

¹⁴⁴ La distinción entre el certificado estatutario y el certificado de clase será tratada en el Capítulo II de la presente tesis.

con las condiciones impuestas al efecto (e.g., no haberse presentado en el astillero de reparación acordado).

4.2.2. El control ejercido por el ribereño a la luz de la Directiva 2009/16/CE

La naturaleza jurídica del MOU limita indudablemente su efectividad, por cuanto no deja de ser un acuerdo a cuya observancia se comprometen, pero no obligan, los Estados firmantes. Consciente de ello, la Unión Europea procedió a dictar una serie de Directivas que reforzarían el cumplimiento de la legislación internacional y ayudarían a homogeneizar los procedimientos de inspección de los buques en el ámbito comunitario. Destaca, en este sentido, la Directiva 2009/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, *sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto*, la cual es terminante al orientar su propósito a la reducción, «de forma drástica», del número de buques deficientes en las aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros¹⁴⁵. Dicho propósito pretende ser alcanzado por medio de las siguientes «contribuciones» (vid. art. 1):

¹⁴⁵ La primera norma que se dictó en esta materia fue, en realidad, la Directiva 1995/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, *relativa al control de los buques por el Estado del puerto* (publicada en *DOUE* L núm. 157, de 7 de julio de 1995), y que compartía los mismos objetivos que la actual Directiva 2009/16/CE. Fue modificada, en primer lugar, por la Directiva 1998/25/CE del Consejo, de 27 de abril de 1998 (publicada en *DOUE* L núm. 133, de 7 de mayo de 1998), al objeto, entre otros, de armonizar las medidas previstas en los Estados miembros ante supuestos de incumplimiento del Código IGS (art. 1.2 Directiva 1998/25/CE). Seguidamente, la Directiva 1995/21/CE fue también modificada por la Directiva 1998/42/CE de la Comisión, de 19 de junio de 1998 (publicada en *DOUE* L núm. 184), a los efectos de introducir un sistema más actualizado para la identificación de los buques cuya inspección resultare procedente, así como para la fijación del orden de prioridad en tales inspecciones. Las últimas modificaciones se introdujeron por la Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001 (publicada en *DOUE* L núm. 19, de 22 de enero de 2002), de un lado, y por la Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002 (publicada en *DOUE* L núm. 324, de 29 de noviembre de 2002), de otro. La primera, sobre todo, destaca por modificar el régimen de inspecciones previsto hasta el momento mediante la fijación de criterios comunes y uniformes para la realización de inspecciones ampliadas a buques que presenten un factor de riesgo más elevado, así como el incremento en la transparencia de la información sobre los buques que hubieren sido objeto de inspección e inmovilización. Vid. para mayor información VON GADOW-STEPHANI, I., *Der Zugang zu Nothäften...*, *op. cit.*, pp. 102-103; ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, pp. 260-262; PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 455; CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., *Maritime Safety Law...*, *op. cit.*, p. 26 y pp. 89-90; ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, pp. 444-445; JACOBSHAGEN, U., *Seeschiffahrtsrecht*, *op. cit.*, p. 189 y MARITIME AND COSTGUARD AGENCY (MCA), «The Merchant Shipping (Port State Control) Regulations 211», en *Merchant Shipping Notice*, núm. 1832 (M) (consultable en: <http://www.gov.uk>), p. 2.

a) un mejor cumplimiento de la legislación internacional y comunitaria sobre seguridad marítima, protección marítima, protección del medio ambiente marino y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques de cualquier pabellón;

b) el establecimiento de criterios comunes para el control de los buques por parte del Estado rector del puerto y la armonización de los procedimientos de inspección e inmovilización de buques; y

c) la aplicación de un sistema de control que, al igual que en el ámbito del MOU, seleccione los buques a inspeccionar con una frecuencia acorde con su perfil de riesgo, quedando sujetas las naves que representen un mayor riesgo a inspecciones más detalladas y frecuentes.

La Directiva se aplicará a todo buque que haga escala en un puerto o fondeadero de un Estado miembro, si bien con la excepción de los buques pesqueros y de guerra, unidades navales auxiliares, buques de madera de construcción primitiva, buques propiedad del Estado con fines no comerciales y los yates de recreo no dedicados al comercio, a los que no será de aplicación el instrumento comunitario¹⁴⁶.

¹⁴⁶ El art. 3.3. de la Directiva contiene una regla de «tratamiento no más favorable» y afirma, en este sentido, que «cuando se inspeccione un buque que enarbore un pabellón de un Estado que no sea Parte en un Convenio, los Estados miembros garantizarán que no se dé a dicho buque ni a su tripulación un trato más favorable que el otorgado a un buque que enarbore el pabellón de un Estado que sea parte en el Convenio». El citado precepto parte de la idea de que las reglas sobre control por el Estado del puerto solamente son aplicables cuando ese Estado y el de la bandera del buque extranjero sean parte del convenio o convenios internacionales que corresponda aplicar. La no pertenencia de uno de esos Estados al convenio correspondiente implicará su no aplicación al buque extranjero y la sujeción del mismo a la normativa de origen interno del Estado del puerto (sobre la aplicación de tratados y convenios internacionales, *vid.* KOCHENOV, D., *EU Law of the Overseas. Outermost Regions, Associated Overseas Countries and Territories, Territories Sui Generis*, Wolters Kluwer, Alphen aan den Rijn (Holanda), 2011, pp. 484-486; DÍEZ DE VELASCO, M., *Las organizaciones internacionales*, 15ª ed., Tecnos, Madrid, 2008, p. 143-144; HERNÁNDEZ VILLALOBOS, L.L., «Los tratados internacionales como base de la diplomacia mundial», en *Revista de Derecho de la Universidad del Norte*, núm. 22, 2004 (pp- 65-95), pp. 67-69 y, en concreto, el art. 29 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados* —adoptada en Viena el 23 de mayo de 1969 e introducida en España por medio de instrumento de adhesión de 2 de mayo de 1972 con publicación en *BOE* núm. 142, de 13 de junio de 1980—, a cuyo tenor «un tratado será obligatorio para cada una de las partes por lo que respecta a la totalidad de su territorio, salvo que una intención diferente se desprenda de él o conste de otro modo»). Partiendo de que es posible que la legislación nacional de dicho Estado no sea lo suficientemente garantista, la introducción de cláusulas de tratamiento no más favorable implica la obligación de los Estados del puerto de exigirles a los buques de Estados no parte el cumplimiento de todas y cada una de las condiciones previstas en los convenios

El sistema de inspecciones, así como el resto del articulado de la Directiva, se adaptan en su mayor parte al régimen previsto en el MOU. Destacar, sin embargo, el deber de la Comisión de poner a disposición del público la información sobre las inspecciones, inmovilizaciones y prohibiciones de acceso de los buques, debiendo mantener para ello un sitio de Internet en el que se vuelquen tales informaciones. Por otro lado, se establecerá y publicará periódicamente en una página de Internet —de acceso igualmente público—, información relativa a aquellas compañías cuyo grado de cumplimiento de la normativa, a efectos de la determinación del perfil de riesgo del buque, se haya considerado bajo o muy bajo durante un período de tres o más meses¹⁴⁷.

Por último, notar que la Directiva 2009/16/CE ha sido objeto de posterior desarrollo por medio de otros instrumentos comunitarios, en concreto el Reglamento (UE) núm. 428/2010 de la Comisión, de 20 de mayo de 2010, *que desarrolla la Directiva 2009/16/CE en lo que respecta a las inspecciones ampliadas de buques*¹⁴⁸, el Reglamento (UE) núm. 801/2010 de la Comisión, de 13 de septiembre de 2010, *por el que se aplica la Directiva 2009/16/CE en lo que atañe a los criterios del Estado de abanderamiento*¹⁴⁹, y el Reglamento (UE)

internacionales. Es, en fin, una cláusula que uniformiza los sistemas de inspección para todos los buques que recalen en los puertos de los Estados parte, con total independencia de cuál sea el pabellón que enarboles.

¹⁴⁷ El art. 24 de la Directiva 2009/16/CE impone asimismo a la Comisión Europea el deber desarrollar, mantener y actualizar una base de datos de inspecciones, partiendo para ello de la experiencia y conocimientos adquiridos en la aplicación del MOU de París. Los Estados miembros deberán adoptar todas las medidas que resulten pertinentes para garantizar que la información relativa a las horas de llegada y partida real de los buques que hagan escala en sus puertos y fondeaderos, junto con un identificador del puerto en cuestión, se transfiera a la base de datos de inspecciones a través del sistema comunitario de intercambio de información marítima «SafeSeaNet» (art. 24.2). Dicho sistema se define y regula en la ya estudiada Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, *relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo* (datos de publicación en nota a pie núm. 37), como el sistema marítimo de intercambio de informaciones desarrollado por la Comisión en cooperación con los Estados miembros, a fin de asegurar una correcta implementación de la legislación comunitaria. La regulación principal de dicho sistema se contiene en el art. 22.a) de la citada Directiva, así como en su art. 14 («Intercambio electrónico de datos entre los Estados miembros») y en su anexo III («Mensajes electrónicos y SafeSeaNet»).

¹⁴⁸ Publicado en *DOUE* L núm. 125, de 21 de mayo de 2010.

¹⁴⁹ Publicado en *DOUE* L núm. 241, de 14 de septiembre de 2010.

núm. 802/2010 de la Comisión, *por el que se aplican las disposiciones de la Directiva 2009/16/CE en lo que respecta al historial de las compañías*¹⁵⁰.

4.3. El modelo estadounidense de control de buques extranjeros: el denominado «*New U.S. Costguard Programme on Port State Control*»

Estados Unidos no consta como Estado firmante en ninguno de los acuerdos regionales que existen en materia de control por el Estado rector del puerto¹⁵¹. No obstante ello, el mencionado país cuenta con un sistema propio de inspección y control de buques extranjeros con un elevado índice de eficacia en la detención de buques sub-estándar que pretenden recalar en puertos estadounidenses. Dicho sistema se conoce con el nombre de *New U.S. Costguard Programme on Port State Control*. Su ejecución queda confiada a la Guardia Costera de los Estados Unidos (en inglés, «*United States Cost Guard*» o «USCG») y el conjunto de normas que principalmente integra su régimen jurídico queda recogido en el Título 46, Subtítulo II, Parte B, Capítulo 33 del Código de los Estados Unidos.

Al igual que el sistema de control por el Estado rector del puerto de la Unión Europea, el programa estadounidense se inspira en la necesidad de reducir la presencia de buques sub-estándar en los mares y, a su vez, de promocionar e incentivar la existencia de naves de calidad cuya estructura, equipamiento y sistemas de seguridad cumplan con la normativa internacional en materia de seguridad marítima¹⁵². La selección de los buques que serán objeto de inspección se realiza, sin embargo, de un modo distinto al previsto en

¹⁵⁰ Publicado en *DOUE L* núm. 241, de 14 de septiembre de 2010.

¹⁵¹ *Vid.* nota a pie núm. 122.

¹⁵² *Vid.* en términos similares, U.S. COST GUARD, *U.S. Cost Guard: America's Maritime Guardian*, U.S. Cost Guard, Washington DC, 2009, p. 6; CALDWELL, S.L., *Maritime Security: Varied Actions Taken to Enhance Cruise Ship Security, but Some Concerns Remain*, Diane, Washington DC, 2010, p. 11; CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., *Maritime Safety Law...*, *op. cit.*, p. 93 y ORNITZ, B.E. y CHAMP, M.A., *Oil Spills First Principles...*, *op. cit.*, p. 178.

el MOU de París o en la Directiva 2009/16/CE¹⁵³. Así, la posibilidad de que un buque extranjero quede sometido al control de los Estados Unidos como Estado rector del puerto se determina en función de una serie de puntos, de modo que cuantos más puntos acumule un buque, mayor prioridad adquirirá su inspección. Existen, en este sentido, tres niveles de prioridad de inspección, a saber:

- a) Buques con prioridad I («Priority I Vessel»), que acumulan 17 puntos o más;
- b) Buques con prioridad II («Priority II Vessel»), cuyo nivel de puntuación oscila entre los 6 y los 16 puntos; y
- c) Buques no prioritarios («Non-Priority Vessel»), que son aquellos a los que se les ha atribuido menos de 6 puntos y que, a tales efectos, se consideran de bajo riesgo.

La asignación de puntos se realiza asimismo en atención a una serie de criterios, tales como el historial de la compañía propietaria o armadora del buque, el historial de detenciones del Estado del pabellón, así como de la sociedad de clasificación que hubiere expedido certificados de navegabilidad en ejecución de funciones estatutarias, y la tipología y antecedentes del buque en cuestión¹⁵⁴.

¹⁵³ A los efectos de obtener una mayor información en materia de control de buques extranjeros en los Estados Unidos, se recomienda la lectura de THE UNITED STATES COAST GUARD, *Marine Safety Manual. Volume II: Material Inspection*, U.S. Department of Homeland Security (USCG), Washington DC, 2014 (consultable en: <http://www.uscg.mil>), y, muy particularmente, de su sección D sobre «Port State Control», pues en ella se exponen los distintos procedimientos de inspección y los criterios de selección de los buques extranjeros que habrán de ser sometidos a inspección. *Vid.*, asimismo, PAMBORIDES, G.P., *International Shipping Law...*, *op. cit.*, pp. 128-132; ORNITZ, B.E. y CHAMP, M.A., *Oil Spills First Principles...*, *op. cit.*, pp. 177-180; DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima...*, *op. cit.*, p. 75; CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., *Maritime Safety Law...*, *op. cit.*, pp. 86-103; ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, pp. 287-291 y DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY (OFFICE OF INSPECTOR GENERAL), *U.S. Coast Guard's Marine Safety Program-Offshore Vessel Inspections*, Homeland Security, Washington DC, 2011 (consultable en: <http://www.oig.dhs.gov>), pp. 1 y ss.

¹⁵⁴ Resulta interesante comentar, en materia de detenciones, los resultados arrojados en el Informe Anual de 2014 sobre Control por el Estado rector del Puerto en los Estados Unidos, aprobado en el seno del Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos por la Guardia Costera [*vid.* DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY (USCG), *Port State Control in the United States: Annual Report 2014*, USCG, 2014 (consultable en: <http://www.uscg.mil>)]. Los Capítulos I y II del indicado informe contienen toda una serie de estadísticas en materia de inspecciones y detenciones realizadas en los últimos años. En la página 4, por ejemplo, se inserta una tabla informativa sobre el número de detenciones totales que se han practicado en los

Finalmente, si el estado del buque inspeccionado o las condiciones de su tripulación no cumplen con la normativa internacional sobre seguridad marítima, se procederá a la detención de la nave a fin de que la misma sea objeto de reparación, pudiendo hacerse a la mar únicamente cuando ya no suponga o un riesgo para la seguridad en la navegación y el medio ambiente marino¹⁵⁵.

puertos estadounidenses desde el año 2002 hasta el año 2014. Con mayor detalle, el Capítulo II, a partir de su página 8, expone los datos de inspección y detención de cada buque en atención a su pabellón. España, entre otros, vio sometidos a inspección a diez de sus buques entre los años 2012 y 2014. Dos de esas inspecciones resultaron en la detección de deficiencias, si bien ninguna de ellas condujo a la detención de la nave. Destacar, por último, que en la página 11 del informe se contiene una lista con el índice porcentual de buques que, inspeccionados por sociedades de clasificación, han sido detenidos entre los años 2012 y 2014. Dicha lista incluye a un total de treinta y dos (32) organizaciones reconocidas, veinticinco (25) de ellas con un índice de detención inferior al 0.5%; una (1) con un índice de detención de entre un 0.5% y un 1%; dos (2) con un índice de detención de entre un 1% e inferior al 2%; y tres (3) con un índice de detención igual o superior al 2%.

¹⁵⁵ Las detenciones se practican en los puertos estadounidenses de conformidad con las reglas previstas al efecto en los convenios internacionales suscritos por los Estados Unidos (e.g., SOLAS, Cap. I, Parte B, Regla 19, entre otros). *Vid.*, en este sentido, CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., *Maritime Safety Law...*, *op. cit.*, pp. 99-100.

CAPÍTULO II

LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN NAVAL: CONCEPTUALIZACIÓN Y ANTECEDENTES, ABANICO FUNCIONAL Y MARCO NORMATIVO

SUMARIO:

5. La conceptualización de las sociedades de clasificación desde una perspectiva funcional. 5.1. Análisis terminológico tripartito: las definiciones ofrecidas normativa y jurisprudencialmente y su traslación a la realidad del tráfico. 5.2. La sociedad de clasificación como organización sin ánimo de lucro: el ejemplo de *American Bureau of Shipping (ABS)*. 5.2.1. Las organizaciones sin ánimo de lucro en los Estados Unidos: concepto y naturaleza jurídica. 5.2.2. Análisis del régimen jurídico aplicable a ABS como organización sin ánimo de lucro ubicada en Houston (Texas) mediante la identificación del *State Law* aplicable. 6. Los orígenes y antecedentes históricos de las sociedades de clasificación. 6.1. El *Coffee Shop* de Edward Lloyd como punto de encuentro de los principales operadores del tráfico marítimo. 6.2. El surgimiento de las sociedades de clasificación como respuesta a las necesidades del tráfico: antecedentes y evolución del *Lloyd's Register of Shipping* y constitución posterior de otras sociedades de clasificación. 6.3. Nacimiento de la *International Association of Classification Societies* («IACS») y armonización de las reglas de clase. 7. Funciones desempeñadas por las sociedades de clasificación. 7.1. Una primera aproximación general a su abanico funcional. 7.2. Clasificación ordinaria de buques y naturaleza jurídica del certificado de clase. 7.2.1. El proceso de clasificación y las reglas de clase. 7.2.2. El certificado de clase: naturaleza jurídica y distinción respecto de los certificados de navegabilidad del buque. 7.3. Otras actuaciones de relevancia. 7.3.1. Inspecciones especiales realizadas en favor de la comunidad marítima. 7.3.2. Funciones públicas desempeñadas por delegación de los Estados. 7.4. La incertidumbre que suscita la independencia de las sociedades de clasificación en el ejercicio de su «doble función» (*dual role*). 8. Marco normativo aplicable a las sociedades de clasificación. 8.1. Disciplina normativa internacional, comunitaria y nacional de trasposición: breve recordatorio de las previsiones contenidas en el Convenio SOLAS y en la Directiva 2009/15/CE. 8.2. Previsiones en materia de sociedades de clasificación en la normativa estadounidense. 8.3. Disposiciones de Derecho uniforme. La determinación del nivel de diligencia exigible a las sociedades de clasificación y la limitación de su responsabilidad: los *Principles of Conduct for Classification Societies* y las *Model Contractual Clauses*.

Una vez hechas las aclaraciones conceptuales y teóricas pertinentes, conviene ahora precisar con mayor detalle el contexto en el que se desarrolla la presente tesis. Para ello se partirá, en primer lugar, del análisis terminológico de «sociedad de clasificación» y de la forma estructural y organizativa que pueden adoptar este tipo de entidades, efectuando seguidamente un breve repaso de sus orígenes y antecedentes históricos. Se examinarán, asimismo, las funciones típicamente desempeñadas por las sociedades de clasificación y se expondrán,

por último, las notas características generales de la normativa aplicable a las mismas¹⁵⁶.

¹⁵⁶ Por todo lo expuesto *vid.*, en particular, ALCÁNTARA, J.M., «Shipbuilding and Classification of Ships. Liability to Third Parties», en *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, Vol. 58 No. 1-2, 2008, pp. 135-145, en: <http://hrcak.srce.hr/>; ANTAPASSIS, A.M., «Liability of Classification Societies», en *Electronic Journal of Comparative Law*, vol. 11.3., 2007, pp. 1-51; ARROYO, I., «Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima (referencia especial al *Prestige*)», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XX, 2003, pp. 23-62; BASEDOW J. y WURMNEST, W., *Third-Party Liability Of Classification Societies: A Comparativ Perspective*, Springer, Berlin, 2005; BOISSON, P., «Role and Responsibility of Classification Societies in Maritime Safety», en GARCÍA PÉREZ, M. y SANZ LARRUGA, J. (Coords.), *Seguridad Marítima y Medio Ambiente*, Netbiblo, A Coruña, 2006; CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades de Clasificación de Buques y su responsabilidad», en *Gerencia de riesgos y seguros*, núm. 83, pp. 47-58; GOÑI ETCHEVERS, J.L., «La responsabilidad de las sociedades de clasificación: el caso *Prestige* como paradigma», en GARCÍA-PITA y LASTRES, J.L. (Dir.), *Estudios de Derecho marítimo*, Aranzadi, Pamplona, 2012, pp. 523-540; HARE, J., «Liability of Classification Societies – Current Status and Past CMI Initiatives», en *CMI Yearbook*, 2014, pp. 323-330; JIN, H. y SMITH, D.W., «The IACS Quality Management System Certification Scheme (QSCS)-In Progress», *The International Audit Scheme: Protection of the Marine Environment*, Londres, 2003; LAGONI, N., *The Liability of Classification Societies*, Springer, Berlin, 2007; MICALLEF, D., «A legal analysis of the Limitation of Liability of Classification Societies», en *Comité Maritime International: Dublin Symposium*, 2013; MILLER, M.A., «Liability of classification societies from the perspective of United States law», en *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 22, 1997, pp. 75-115; PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, Eusko Jauriaritza, Donostia, 2006; SADLER, P., «The role of classification societies, Recognized Organizations and IACS», en *BIMCO Bulletin*, núm. 3, vol. 108, 2013, pp. 85-88; SMITH, J.J., «On a flood tide: Classification societies and Canada's marine industry in 2020», en *Martin's Marine Engineering Page*, 2012; VAUGHAN, B., «The Liability of Classification Societies», en *LLM (Shipping Law)*, University of Cape Town, 2006; WISWALL, F., «Classification Societies: Introduction to the Panel on Classification Societies», en *CMI Yearbook*, 1997, pp. 179-192; WURMNEST, W., «Third Party Liability of Classification Societies in the Context of Shipping Accidents», en GARCÍA PÉREZ, M. y SANZ LARRUGA, J., *Seguridad Marítima y Medio Ambiente*, Netbiblo, La Coruña, 2006, pp. 110-119; ZAMORA ROSELLÓ, M.A., «La seguridad marítima, problemática y alternativas institucionales», en *Universidad de Málaga (Facultad de Derecho)*, Tesis doctoral, 2009, en: <http://www.uma.es>; ZAMORA ROSELLÓ, M.R., «Desafíos actuales de la seguridad marítima», en *Actualidad Jurídica Ambiental*, Artículos, 2010, consultable en: <http://www.actualidadjuridicaambiental.com/>; WINHELLER, S., «Nonprofit-Organisationen in Deutschland und in den USA. Begrifflichkeiten und gesellschaftliche Bedeutung heute», en *Zeitschrift für Stiftungs- und Vereinswesen (ZStV)*, núm. 3, 2010, pp. 81-120; WOLF, T., *Managing a Nonprofit Organization*, FP (Free Press), Nueva York, 2012; HOPKINS, B.R., *Starting and Managing a Nonprofit Organization: A Legal Guide*, 5ª ed., Wiley, Hoboken (Nueva Jersey), 2009; DÍEZ-PICAZO, L. y GULLÓN, A., *Sistema de Derecho civil. Introducción. Derecho de la Persona. Autonomía privada. Persona jurídica*, Vol. I, 11ª ed., Tecnos, Madrid, 2005; PÉREZ ESCALONA, S., «La asociación y el Derecho de Sociedades: notas para un debate», en *Revista electrónica del Departamento de Derecho de la Universidad de la Rioja (REDUR)*, núm. 2, 2004, pp. 79-98; KRAUS, M. y STEGARESCU, D., *Non-Profit-Organisationen in Deutschland. Ansatzpunkte für eine Reform des Wohlfahrtsstaats*, Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW), Mannheim, 2005, Doc. núm. 05-02; PEDREIRA MENÉNDEZ, J., *Las actividades empresariales de las fundaciones y su tributación*, Lex Nova, Valladolid, 1999; HATZIS, A.N. y MERCURO, N. (Eds.), *Law and Economics: Philosophical issues and fundamental questions*, Routledge, Oxon, 2015; EPSTEIN, M.J. y MCFARLAN, F.W., *Joining a Nonprofit Board: What you need to know*, Jossey-Bass, San Francisco, 2011; AGARD, K.A., *Leadership in Nonprofit Organizations: A Reference Handbook*, Sage, San Francisco, 2011; HOPT, K.J. y VON HIPPEL, T. (Eds.), *Comparative Corporate Governance of Non-Profit Organizations*, Cambridge, Nueva York, 2010; RENZ, D.O. (Ed.), *The Jossey-Bass Handbook of*

5. La conceptualización de las sociedades de clasificación desde una perspectiva funcional

5.1. Análisis terminológico tripartito: las definiciones ofrecidas normativa y jurisprudencialmente y su traslación a la realidad del tráfico

Pocos han sido los autores que han dado importancia al hecho de que no existen definiciones legales que determinen con carácter cerrado y preciso qué se entiende por «sociedad de clasificación»¹⁵⁷. En este sentido, a pesar de gozar el legislador español de la oportunidad de remediar esta circunstancia, lo cierto es que ha optado por guardar silencio una vez más, pues nada se dice al respecto en la nueva LNM¹⁵⁸. Sin embargo, tampoco las normas más relevantes

Nonprofit Leadership and Management, 3ª ed., Jossey-Bass, San Francisco, 2010; HOPKINS, B.R. y GROSS, V.C., *Nonprofit Governance: Law, Practices & Trends*, Wiley, Hoboken (Nueva Jersey), 2009; MALLOY, R.P., *Law in a Market Context: An Introduction to Market Concepts in Legal Reasoning*, Cambridge, Nueva York, 2004; SUTER, K., «The Rise and Fall of English Coffee Houses», en *Contemporary Review*, vol. 286, núm. 1669, 2005, pp. 107-110; HERSCHAFT, J.A., «Not your Average Coffee Shop: Lloyd's of London: A Twenty-First-Century Primer on the History, Structure, and Future of the Backbone of Marine Insurance», en *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 29, núm. 2, 2005, pp. 169-185; LLOYD'S REGISTER, *Lloyd's List: The future of shipping since 1734*, Informa, Londres, 2013; DAVIS, K. (Ed.), «Lloyd's Register in London. The Colcutt and Rogers buildings», LR (Lloyd's Register), Londres, 2013; BROWN, A., *300 years of Lloyds—A Lloyd's List Special Supplement*, Lloyd's of London Press, Colchester, 1988; LAY, H.G., *Marine Insurance—A Text Book of the History of Marine Insurance including the Functions of Lloyd's Register of Shipping*, Post Magazine, Londres, 1925; CUERNO REJADO, C., *Aeronavegabilidad y Certificación de Aeronaves*, Paraninfo, Madrid, 2008; RASHID, N.A.A. y KADIR, O.A., «The Role of a Classification Society in the Shipbuilding and Ship Repair Industries», en *Jurútera*, ed. febrero de 2012; NORTHCOTE PARKINSON, C., *The Trade Wins: a Study of British overseas trade during the French Wars, 1773-1815*, 2ª ed., Routledge, Nueva York, 2006; BRANCH, A.E. y ROBERTS, M., *Branch's Elements of Shipping*, 9ª ed., Routledge, Abingdon, 2014; GOLDREIN QC, I., HANNAFORD, M. Y TURNER, P., *Ship Sale and Purchase*, 6ª ed., Informa Law, Reino Unido, 2008 y WISWALL, F., «Report on the Joint Working Group on a Study of Issues RE Classification Societies», en *CMI Yearbook*, 1996, pp. 328-333.

¹⁵⁷ De hecho, sólo PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 212, de entre toda la bibliografía consultada a los efectos del presente epígrafe, se ha detenido a examinar con mayor detalle el origen y alcance del término, afirmando en este sentido que «*las sociedades de clasificación no están definidas, ni apenas reguladas, por texto legal alguno*». Tal conclusión la alcanzó, sin embargo, con anterioridad, al realizar un estudio en profundidad de la responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación en PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 29.

¹⁵⁸ En realidad, la LNM ofrece algún que otro dato sobre las sociedades de clasificación en sus arts. 101 y 106, si bien ninguno de ellos aborda conceptualmente la cuestión. Así, el primero de ellos alude simplemente a la posibilidad, por parte de la Administración Marítima, de autorizar a organizaciones reconocidas la ejecución de funciones estatutarias, mientras que el art. 106 sólo se detiene a exponer las funciones y responsabilidad de las sociedades de clasificación.

a nivel comunitario e internacional se han atrevido a desarrollar una definición legal de «sociedad de clasificación».

En la esfera europea, la Directiva 2009/15/CE —comentada durante el estudio del régimen jurídico aplicable a la seguridad marítima¹⁵⁹— evita cualquier pronunciamiento en ese sentido y recurre sustitutivamente al término de «organizaciones reconocidas»¹⁶⁰. Será «organización», a estos efectos, toda entidad jurídica, incluidas sus filiales y cualesquiera otras entidades bajo su control, que lleven a cabo, de manera conjunta o separada, actividades que entren en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/15/CE [art. 2.e)]. Si, además, se trata de una organización habilitada para la inspección y reconocimiento de buques de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) núm. 391/2009¹⁶¹, estaremos ante una «organización reconocida» [art. 2.g)].

En el ámbito internacional adquieren especial relevancia los Convenios aprobados en el seno de la OMI y, aunque todos ellos resulten importantes a efectos de estudiar la materia que regulan, nos interesa ahora centrarnos particularmente en el ya mencionado Convenio SOLAS¹⁶². Dicho Convenio hace alusión a las sociedades de clasificación en la Regla 6 de la Parte B de su Capítulo I, aunque, con la misma prudencia mostrada en la Directiva 2009/15/CE, prefiere referirse a ellas como «organizaciones reconocidas». El significado que se les atribuye a éstas últimas es muy similar al expresado en la

¹⁵⁹ Vid. epígrafe 2.2.1 (Capítulo I).

¹⁶⁰ Frente a las doce veces en que el legislador europeo recurre al término de «organizaciones reconocidas», el de «sociedades de clasificación» únicamente aparece en una ocasión, concretamente en el Considerando (3) de la Directiva, siendo su tenor el que sigue: «*En su resolución de 8 de junio de 1993 relativa a una política común de seguridad marítima, el Consejo fijó el objetivo de retirar de las aguas comunitarias todos los buques deficientes y dio prioridad a la acción comunitaria concebida para asegurar la aplicación efectiva y uniforme de las normas internacionales mediante la elaboración de normas comunes para las sociedades de clasificación*». La citada Resolución (publicada en *DOUE C* núm. 271, de 7 de octubre de 1993) fue, en este sentido, el primer paso a la elaboración de la Directiva 94/57/CE, hoy derogada por la Directiva 2009/15/CE.

¹⁶¹ Datos de publicación del Reglamento (CE) núm. 391/2009 en nota a pie núm. 34 (Capítulo I).

¹⁶² Vid. epígrafe 3.1.1 (Capítulo I).

Directiva europea, si bien el proceso de reconocimiento se registrará por lo dispuesto al efecto en la Resolución A.739(18), de 4 de noviembre de 1993, de la OMI (*vid.* Regla 1, Capítulo XI)¹⁶³.

A nivel jurisprudencial la conceptualización de las sociedades de clasificación apenas ha sido objeto de debate. No obstante esta realidad, debemos hacer mención a la descripción que al respecto se formuló en el pleito iniciado por España en los Estados Unidos contra la sociedad clasificadora *American Bureau of Shipping (ABS)*, en reclamación de una cantidad que excedía los mil millones de euros, por mantener dicha sociedad una errónea clasificación del petrolero «Prestige»¹⁶⁴. En la resolución de 29 de agosto de 2012, el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York¹⁶⁵ constató como hechos no controvertidos el que ABS es una sociedad clasificadora dedicada a la determinación de la aptitud de los buques, en atención a los fines para los que han sido construidos, por medio del procedimiento de clasificación. Los expertos de ABS inspeccionan los buques en cuanto a su diseño, construcción y mantenimiento operativo, todo ello a la luz de las normas establecidas por ABS. Respecto de los buques que dan cumplimiento a dichos estándares, se emiten los documentos que acreditan su clasificación, inscribiéndose posteriormente en un registro de buques de la misma sociedad. Se concluye, además, que constar en el registro de ABS, o en el registro de otra sociedad de clasificación, resulta esencial para la comercialización de buques destinados a la navegación

¹⁶³ El Convenio SOLAS y, en concreto, la Resolución A.739(18), no parecen distinguir el reconocimiento de una organización para la inspección y reconocimiento de buques, de su autorización para actuar en nombre de la Administración marítima estatal que delegue en ellas funciones de tipo estatutario. La Directiva comunitaria, por el contrario, establece una clara diferenciación entre los procesos de reconocimiento y autorización y establece regulaciones igualmente diferenciadas para uno y otro. Se trata, sin embargo, de una cuestión cuyo tratamiento reservamos para el Capítulo III de la presente tesis, el cual se dedicará específicamente al estudio de los procesos de reconocimiento y autorización de sociedades de clasificación.

¹⁶⁴ La aportación de mayores detalles sobre el mencionado accidente, sus consecuencias y su tratamiento jurídico en el procedimiento seguido ante los tribunales estadounidenses, queda pospuesta al Capítulo V de este trabajo.

¹⁶⁵ Sentencia núm. 03-3518-cv (691 F.3d 461, 2012, A.M.C. 2113).

comercial¹⁶⁶. Se exponen, pues, las funciones y actividades que con mayor frecuencia se desempeñan por las sociedades de clasificación, pero no se ofrece una definición cerrada y precisa que indique cuál es el contenido de dicho término.

Siendo ésta la realidad de la cuestión, se ha considerado que el rechazo a ofrecer una definición legal de «sociedad de clasificación» podría estar relacionado con las múltiples formas estructurales, organizativas y de medios a través de las cuales pueden operar tales entidades en el tráfico moderno. Ello aconseja renunciar a la plasmación de una definición legal que sólo conduciría a controversias interminables e innecesarias desde un punto de vista práctico, siendo la única vía disponible a la hora de delimitar tan abstracto concepto la realidad del tráfico¹⁶⁷.

La mayoría de autores coincide, sobre la base de lo antedicho, en que las sociedades de clasificación se constituyen usualmente conforme a reglas de Derecho privado, operando como sociedades mercantiles u organizaciones sin ánimo de lucro y desempeñando funciones de inspección, certificación y clasificación de buques¹⁶⁸. Con mayor amplitud, es posible definir las como aquellas entidades dedicadas a la confección de una serie de premisas y estándares relativos a la calidad e integridad técnica y estructural de los buques, así como a la inspección y clasificación de éstos últimos en relación con las reglas de la propia sociedad de clasificación, las legislaciones nacionales y la normativa internacional aplicable¹⁶⁹. Se trata, en definitiva, de un concepto

¹⁶⁶ Vid. antecedentes de hecho bajo la referencia «*A. Classification Societies and Classification Surveys*»).

¹⁶⁷ De nuevo, PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 212 y PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, pp. 29-30, único, insistimos, en intentar ofrecer una explicación a la ausencia de definiciones legales o normativas que expongan con una mínima claridad lo que debe entenderse por «sociedad de clasificación».

¹⁶⁸ Vid. en términos similares ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, p. 3; VAUGHAN, B., «The Liability...», *op. cit.*, p. 2; MILLER, M.A., «Liability of classification societies...», *op. cit.*, p. 77 y ZAMORA ROSELLÓ, M.R., «Desafíos actuales...», *op. cit.*, p. 6.

¹⁶⁹ INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS), «Classification societies: what, why and how?», 2011 (consultable en: <http://www.iacs.org.uk/>), p. 15, define las sociedades de clasificación en base a las funciones y cometidos que les han

puramente «funcional» que se extiende, asimismo, a servicios que pudiéramos denominar de «asistencia» a la industria marítima y a los organismos reguladores en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación¹⁷⁰.

5.2. La sociedad de clasificación como organización sin ánimo de lucro: el ejemplo de *American Bureau of Shipping (ABS)*

Las sociedades de clasificación han alcanzado, a día de hoy, la consideración de auténticas corporaciones multinacionales. Ello es debido a su alcance mundial, su condición como entidades verdaderamente transnacionales y la asunción por parte de las mismas de un papel central en la coordinación de

sido asignados, destacando como actividad principal la publicación de reglas de clasificación y la verificación de que el buque sometido al procedimiento de clasificación da efectivo cumplimiento a tales normas. No se menciona, sin embargo, la forma jurídica que pueden adoptar o la estructura organizativa a la que pueden someterse. Dando un paso más allá, WURMNEST, W., «Third Party Liability...», *op. cit.*, p. 111, explica que las sociedades de clasificación sirven al interés público, así como a las necesidades de sus clientes, mediante la promoción de la seguridad de la vida, la propiedad y el medio ambiente marino. Afirma, además, que son organizaciones imparciales integradas por personal técnico experto que, con no poca frecuencia, reciben el título de «*unofficial policemen in the marine world*», esto es, de policías marítimos no oficiales. MCNICHOLAS, M., *Maritime Security...*, *op. cit.*, pp. 86-87, por el contrario, las define de un modo que, sorprendentemente, se aparta de la tesis funcional y las identifica como organizaciones no gubernamentales o grupos de inspectores profesionales y especializados en distintas materias, tales como los sistemas de propulsión o eléctricos, entre otros. No obstante ello, creemos que se trata de una definición peligrosamente limitada, pues nada impide, como se ha visto, que una sociedad mercantil, por ejemplo, se constituya como sociedad de clasificación (para otras definiciones *vid.*, BOISSON, P., *Safety at Sea...*, *op. cit.*, p. 101; MICALLEF, D., «A legal analysis...», *op. cit.*, pp. 1-2 y DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima...*, *op. cit.*, p. 77).

¹⁷⁰ En este mismo sentido se pronuncia PULIDO BEGINES en PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 212 y PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 30, al considerar que la expresión «sociedad de clasificación» ha de emplearse necesariamente en un sentido amplio, habida cuenta de la multiplicidad de formas estructurales que pueden adoptar y la infinidad de funciones que pueden desempeñar. Opina, en apoyo a lo manifestado por VIGUER DE TORRES, A., *Derecho Marítimo*, *op. cit.*, p. 374, que «*son sociedades de clasificación aquellas entidades dedicadas al establecimiento de criterios generales de tipo técnico para calibrar el estado del casco y los equipos de los buques mercantes, y que realizan reconocimientos para determinar si los navíos cumplen con esos criterios, así como con la legislación nacional e internacional sobre seguridad marítima, y que emiten certificados acreditativos de tales inspecciones*». ZAMORA ROSELLÓ, M.R., «Desafíos actuales...», *op. cit.*, pp. 5-6, por su parte, se muestra muy contundente al afirmar que las sociedades de clasificación desempeñan una función básica sobre la seguridad marítima. De algún modo parece defender, incluso, que su existencia es totalmente necesaria, pues los Estados han demostrado que no pueden, por sí mismos y con sus propios medios personales y materiales, asumir y desempeñar todas las funciones en el ámbito de la seguridad marítima.

la regulación, gestión y supervisión de las flotas comerciales y gubernamentales¹⁷¹. Resultado de lo expuesto es, pues, la cada vez mayor y más frecuente contratación de sociedades de clasificación tanto por los Gobiernos de los distintos Estados, como por los individuos que integran el sector privado (e.g., armadores y compañías aseguradoras, entre otros)¹⁷². La dependencia que, por tanto, se genera hacia las sociedades de clasificación y su gran influencia en el tráfico marítimo hace que nos resulte interesante su posible actuación como organizaciones o entidades sin ánimo de lucro y no como sociedades mercantiles dedicadas a la obtención de una ganancia susceptible de ser distribuida en un contrato de sociedad¹⁷³. Por ello hemos considerado pertinente y útil realizar un análisis del específico modelo organizativo —como organización sin ánimo de lucro— de una de las sociedades clasificadoras de mayor trascendencia en la actualidad: *American Bureau of Shipping*, comúnmente abreviada como «ABS» y respecto de la cual se afirmó en la antes citada Sentencia de 29 de agosto de 2012, del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York, que se trata de «una organización sin ánimo de lucro fundada en 1862 y una de las sociedades de clasificación líderes en el mundo»¹⁷⁴.

¹⁷¹ SMITH, J.J., «On a flood tide...», *op. cit.*, pp. 1-2, añade con absoluta honestidad que «*classification societies are organizations like no other*», en el sentido de que su doble función de, por un lado, inspeccionar y evaluar el estado de los buques y, por otro lado, asesorar a la industria marítima privada —y entendemos que, por extensión, también a los Gobiernos de los Estados—, es única, opinión compartida en términos muy similares por MICALLEF, D., «A legal analysis...», *op. cit.*, p. 2.

¹⁷² Conclusión similar se alcanza con la lectura de WURMNEST, W., «Third Party Liability...», *op. cit.*, p. 111; ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, pp. 221-222; LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, pp. 26-27; , MICALLEF, D., «A legal analysis...», *op. cit.*, p. 2 y VAUGHAN, B., «The Liability...», *op. cit.*, p. 2.

¹⁷³ Citando a MILLER, M.A., «Liability of classification societies...», *op. cit.*, p. 76, MICALLEF, D., «A legal analysis...», *op. cit.*, p. 2 recuerda que, a medida que las naves revisten una mayor complejidad, la demanda de un servicio rápido y eficiente crece y la presión por economizar en la medida de lo posible la operatividad de los buques comerciales aumenta, la industria marítima no cesa en desarrollar una creciente dependencia hacia el papel desarrollado por las sociedades de clasificación.

¹⁷⁴ *Vid.* «I. Facts. A. Classification Societies and Classification Surveys».

5.2.1. Las organizaciones sin ánimo de lucro en los Estados Unidos: breve apunte en relación a su naturaleza jurídica y conceptualización

En términos generales, las entidades sin ánimo de lucro responden a una realidad conceptual mayormente unánime en los países de nuestro entorno¹⁷⁵. Ello no implica, sin embargo, que el término «sin ánimo de lucro» lleve aparejada una definición precisa en el ámbito del Derecho y en los distintos ordenamientos jurídicos, sino más bien que la problemática existente a la hora de precisar el contenido de tal expresión es de alcance global y frecuente. Así, la referencia al «lucro» no debe entenderse en este caso como la imposibilidad por parte de la organización de obtener una ganancia con su actividad. Por el contrario, se trata de un concepto asociado a las distintas restricciones y limitaciones a que será sometida la entidad a la hora de disponer de tales beneficios¹⁷⁶.

Ahora bien, en los países de habla inglesa y, sobre todo, en Estados Unidos, se advierte de la importancia que tiene el no confundir los términos «nonprofit» y «not-for-profit», en el sentido de que el primero se refiere a un tipo específico de organización, mientras que el segundo describe una actividad, en

¹⁷⁵ Afirma WINHELLER, S., «Nonprofit-Organisationen in Deutschland und in den USA...», *op. cit.*, p. 82, que «Die Bezeichnung "Nonprofit-Organisation" entstammt den Sozialwissenschaften. Sie ist weltweit anerkannt, auch wenn es bislang an einer international einheitlichen Definition mangelt», esto es, que el término «entidad sin ánimo de lucro» nace en el campo de las ciencias sociales, gozando a estos efectos de un cierto reconocimiento terminológico mundial, muy a pesar de que no exista todavía una definición internacional unánime.

¹⁷⁶ Esta idea se comparte en términos prácticamente idénticos por WOLF, T., *Managing...*, *op. cit.*, pp. 5-7; HOPKINS, B.R., *Starting and Managing...*, *op. cit.*, p. 5 y DÍEZ-PICAZO, L. y GULLÓN, A., *Sistema...*, *op. cit.*, 2005, p. 594, lo que demuestra que, en el caso específico de España y los sistemas anglosajones, la entidad sin ánimo de lucro responde a una muy similar realidad económica y conceptual. DÍEZ-PICAZO y GULLÓN explican, en este sentido, que una persona jurídica sin ánimo de lucro podrá llevar a cabo sus actividades tanto de una manera gratuita y asociada a las ideas de liberalidad y beneficencia, como a cambio de la obtención de un cierto beneficio. Ésta última idea se repite de igual forma por PÉREZ ESCALONA, S., «La asociación...», *op. cit.*, p. 93, en el sentido de que «inexistencia de ánimo de lucro no significa que las asociaciones no puedan realizar actividades económicas», opinión que también se da entre los autores de habla alemana, tal y como se extrae de WINHELLER, S., «Nonprofit-Organisationen in Deutschland und in den USA...», *op. cit.*, pp. 82-83 y KRAUS, M. y STEGARESCU, D., *Non-Profit-Organisationen...*, *op. cit.*, pp. 6-7.

particular aquella que se orienta a la consecución de unos objetivos próximos a las ideas de gratuidad, caridad, beneficencia o liberalidad¹⁷⁷.

Estaremos ante un modelo estructural de tipología *nonprofit* cuando las ganancias eventualmente obtenidas no puedan ser objeto de distribución entre aquellos individuos que ejerzan un control sobre la entidad, tales como sus socios, por ejemplo¹⁷⁸. El «lucro» queda reducido, pues, a las categorías de «entidad» (*entity*), como forma organizativa o estructural, y «propiedad» (*ownership*), en la medida en que las ganancias obtenidas por la institución puedan o no repartirse entre sus miembros. No obstante ello, entendemos que sólo de la categoría relativa a la «propiedad» dependerá la configuración de la organización como una sin ánimo de lucro, en tanto que, insistimos, nada impide que una entidad de este tipo realice actividades económicas u obtenga beneficios con las mismas, sin perjuicio de que posteriormente venga obligada a destinarlos a los fines supraindividuales que le sean propios¹⁷⁹.

¹⁷⁷ En términos similares, NEELY, S., «Non-Profits, Not-for-Profits, and Charities: What's the Difference?», en *The Scrivener*, vol. 12, núm. 3, 2003, pp. 11-12; HOPKINS, B.R., *Starting and Managing...*, *op. cit.*, p. 5 y, de nuevo, Díez-Picazo, L. y Gullón, A., *Sistema...*, *op. cit.*, p. 594, en los términos expuestos en la nota a pie núm. 180.

¹⁷⁸ Tal fundamentación fue avalada por la Corte Suprema de los Estados Unidos en su sentencia de 19 de mayo de 1997 [núm. 94-1988, *Camps Newfound/Owatonna, Inc. v. Town of Harrison, Maine* (137, L.Ed.2d, 852)] en los siguientes términos: «*A nonprofit entity is ordinarily understood to differ from a for-profit corporation principally because it is barred from distributing its net earnings, if any, to individuals who exercise control over it, such as members officers, directors, or trustees*». En España, el Tribunal Supremo ha clarificado que la existencia de beneficios no es incompatible con la ausencia de finalidad lucrativa, una opinión que ya hemos expresado al inicio del epígrafe, pero sobre la cual resulta pertinente insistir. Al tratar las fundaciones, el indicado Tribunal afirmó en su sentencia de 11 de abril de 1995 (RJ 1995, 4345), que «*para que una institución benéfico-social pueda cumplir su finalidad específica, debe contar con unos fondos no siempre procedentes del mecenazgo o de la titularidad de un patrimonio propio y es también posible que una entidad de estas características, sin renunciar a ejercer una función social, se nutra del buen resultado de su propia gestión financiera o crediticia*». PEDREIRA MENÉNDEZ, J., *Las actividades empresariales de las fundaciones y su tributación*, Lex Nova, Valladolid, 1999, p. 95, que también comenta la citada sentencia, menciona como otras de relevancia las SSTs de 22 de octubre de 1991 (RJ 1991, 8513) y de 3 de mayo de 1999 (RJ 1999, 3598). Por nuestra parte, entendemos resultan también de interés, por ser algo más recientes, las SSTs de 23 de enero de 2002 (RJ 2002, 5600) y de 31 de enero de 2002 (RJ 2002, 1044).

¹⁷⁹ Vid. WOLF, T., *Managing...*, *op. cit.*, p. 8; HOPKINS, B.R., *Starting and Managing...*, *op. cit.*, p. 6; Díez-Picazo, L. y Gullón, A., *Sistema de...*, *op. cit.*, p. 594 y HATZIS, A.N. y MERCURO, N. (Eds.), *Law and Economics: Philosophical issues and fundamental questions*, Routledge, Oxon, 2015, p. 131.

No resulta contradictorio, en este sentido, que ABS se constituya y opere como organización sin ánimo de lucro. El impacto económico que la sociedad de clasificación estadounidense tiene en el tráfico marítimo no la hace incompatible con la idea de *nonprofit* descrita en el apartado anterior, pues ABS estará ampliamente autorizada a obtener beneficios en el desempeño de su actividad, existiendo limitación sólo en relación con la distribución y reinversión de los mismos¹⁸⁰.

5.2.2. Análisis del régimen jurídico aplicable a ABS como organización sin ánimo de lucro ubicada en Houston (Texas) mediante la identificación del *State Law* aplicable

El régimen jurídico aplicable a las entidades sin ánimo de lucro estadounidenses lo conforman tanto la legislación federal (*federal law*), como la estatal (*state law*), si bien es ésta última la que verdaderamente configura la organización y estructura de aquéllas. La legislación federal, sin embargo, juega un papel muy relevante en el ámbito tributario, pues esboza un beneficioso régimen de exenciones —a nivel federal— para las organizaciones sin ánimo de lucro que se adapten a las formas previstas en el USC¹⁸¹. ABS, en particular, es una de las tantas entidades sin ánimo de lucro cuya actividad económica se halla libre de gravámenes. De hecho, según se desprende del artículo 3316(a) del

¹⁸⁰ Señala HOPKINS, B.R., *Starting and Managing...*, *op. cit.*, p. 6, además, que organizaciones con y sin ánimo de lucro en muchas ocasiones proyectan una imagen similar. De hecho, explica que las características de su organización interna son a menudo idénticas, pues ambas dispondrán de personal directivo y trabajador, encararán unos mismos gastos en el desarrollo de su actividad, realizarán inversiones y celebrarán contratos varios, podrán demandar y ser demandadas y, según se ha visto sobradamente, podrán generar beneficios. Análisis similar es el que realiza EPSTEIN, M.J. y MCFARLAN, F.W., *Joining a Nonprofit Board...*, *op. cit.*, pp. 3-6, al exponer esquemáticamente las similitudes y diferencias existentes entre organizaciones de tipo *nonprofit* y *for-profit*.

¹⁸¹ La regulación general de las mencionadas exenciones queda recogida en el artículo 501 del USC (Título 26 —también conocido como *Internal Revenue Code* o «IRC»—, Subtítulo A, Capítulo 1, Subcapítulo F, Parte I) y afecta, en particular, a las organizaciones listadas en su apartado (c), esto es, aquellas constituidas por una Ley del Congreso a fin de operar al servicio del interés público, las sociedades *holding*, o determinados tipos de asociaciones beneficiarias, entre otras muchas. *Vid.*, asimismo, AGARD, K.A., *Leadership in Nonprofit Organizations...*, *op. cit.*, pp. 32-33; HOPT, K.J. y VON HIPPEL, T. (Eds.), *Comparative Corporate...*, *op. cit.*, pp. 141-144 y RENZ, D.O. (Ed.), *The Jossey-Bass Handbook...*, *op. cit.*, pp. 43-46.

USC¹⁸², la indicada clasificadora naval es reconocida como agente del Gobierno de los Estados Unidos en la clasificación de buques propiedad del mismo, aunque siempre con sujeción a una serie de condiciones, entre ellas la necesidad de que se mantenga en su configuración jurídica como entidad sin ánimo de lucro¹⁸³.

Con carácter general, el funcionamiento y estructura de las organizaciones sin ánimo de lucro estadounidenses se somete al *state law* del Estado que hubiere regulado su constitución¹⁸⁴. En el caso de ABS, el lugar de constitución y ubicación de su sede social es Houston (Texas), estando sometida la entidad, en consecuencia, al denominado *Texas Business Organization Code* (en adelante, Texas BOC) y, en especial, a su Capítulo 22 relativo a «Nonprofit Corporations»¹⁸⁵.

¹⁸² Vid. Título 46, Subtítulo II, Capítulo 33, Parte B.

¹⁸³ Se ha explicado que la configuración de ABS como entidad sin ánimo de lucro no resulta contraria al término *nonprofit*, pues está legalmente autorizada a generar beneficios en el desempeño de su actividad, siempre que respete las restricciones aplicables a la distribución de los mismos. Ahora bien, tal opinión no obsta las críticas que ha suscitado la actividad de ABS en tanto que entidad sin ánimo de lucro al servicio del Gobierno estadounidense y, por ende, beneficiaria de exenciones tributarias relativas a la percepción de ingresos. Entre otros, un artículo publicado en *Bloomberg* bajo el título «Tax-Exempt Firm Gets \$600 Million Profit Flying First Class» (consultable en: www.bloomberg.com) acusó a la sociedad clasificadora de «despilfarrar» sus fondos en el pago de vuelos en primera clase y clubes sociales, entre otros.

¹⁸⁴ En similares términos lo explican RENZ, D.O. (Ed.), *The Jossey-Bass Handbook...*, *op. cit.*, pp. 42 y 56 y ss.; HOPKINS, B.R., *Starting and Managing...*, *op. cit.*, pp. 6-7; WOLF, T., *Managing...*, *op. cit.*, p. 7 y 64; HOPKINS, B.R. y GROSS, V.C., *Nonprofit Governance: Law, Practices & Trends*, Wiley, Hoboken (Nueva Jersey), 2009, p. 1 y MALLOY, R.P., *Law in a Market Context: An Introduction to Market Concepts in Legal Reasoning*, Cambridge, Nueva York, 2004, pp. 213-214.

¹⁸⁵ El Capítulo 22 del Texas BOC se compone de un total de 104 artículos, distribuidos en nueve Subcapítulos numerados de la letra A a la I y dedicados a la regulación de las siguientes materias: a) previsiones de tipo general y definiciones (Secciones 22.001-22.002); b) propósitos de las entidades sin ánimo de lucro, capacidades y limitaciones (Secciones 22.052-22.0561); c) constitución de la entidad y documentos rectores o de gobierno (Secciones 22.101 y 22.109); d) estatuto jurídico de los miembros, incluidos los administradores (Secciones 22.151 y 22.164); e) administración y dirección de la entidad (Secciones 22.201 y 22.235); f) transacciones patrimoniales y comerciales (Secciones 22.251 y 22.257); g) liquidación y disolución de la organización (Secciones 22.301 y 22.307); h) registros financieros y contables e informes anuales (Secciones 22.351 y 22.365); y i) régimen jurídico especial de los «Church Benefits Boards» (Secciones 22.401 y 22.409), esto es, entidades religiosas dedicadas a la administración o financiación de un plan o programa de prestaciones sociales o de jubilación, en los términos previstos por el art. 414(e)(3)(a) del *International Revenue Code* (IRC).

De conformidad con la Sección 22.051 del citado Código, toda entidad sin ánimo de lucro podrá constituirse para la consecución de cualquier fin legítimo o, lo que es lo mismo, para cualquier finalidad que no se halle expresamente prohibida por la ley¹⁸⁶. Se explicita, además, que por «organización sin ánimo de lucro» se entiende toda entidad cuyos beneficios no pueden ser objeto de distribución entre sus miembros, administradores o directivos (Sec. 22.001), insistiendo sobre ello la Sección 22.053 al afirmar que «*no podrán distribuirse dividendos, ni cantidad alguna de los ingresos de la entidad, a los miembros, administradores y/o directivos de la misma*»¹⁸⁷. Si bien dicha prohibición opera con carácter general, lo cierto es que la Sección 22.054 contiene una lista de los supuestos en que la repartición de beneficios sí estará permitida, a saber:

i) la compensación, en cantidad razonable, por los servicios que los miembros, administradores o directivos hubieran prestado a la entidad;

ii) la atribución de beneficios a los miembros de la organización, de conformidad con los propósitos de la misma¹⁸⁸;

iii) la distribución, hasta los límites previstos en el propio Código, del remanente existente tras la conclusión de un proceso de liquidación y disolución;

iv) la repartición de ganancias entre miembros que sean entidades sin ánimo de lucro y beneficiarias del régimen de exenciones fiscales del artículo 501(a) del *International Revenue Code* (IRC), siempre que la distribución de

¹⁸⁶ *Vid.*, a estos efectos, las Secciones 2.001-2.002 y 2.008-2.010 del Capítulo 2 del Texas BOC sobre fines legítimos y prohibidos de las organizaciones sin ánimo de lucro. La Sección 2.008 obliga a las entidades sin ánimo de lucro a operar en el tráfico como tales, indicándose simplemente que no podrán constituirse ni administrarse como si se tratara de sociedades *for-profit*. No obstante ello, nada se dice sobre la forma jurídica que deben adoptar este tipo de organizaciones, de modo que podrán encarnar, en principio, cualquiera de las legalmente previstas (con frecuencia un *trust*, una *corporation* o una asociación, según se apunta por HOPKINS, B.R., *Starting and Managing...*, *op. cit.*, p. 6 y HOPKINS, B.R. y GROSS, V.C., *Nonprofit Governance...*, *op. cit.*, p. 1).

¹⁸⁷ En inglés, «*a dividend may not be paid to, and no part of the income of a corporation may be distributed to, the corporation's members, directors or officers*».

¹⁸⁸ Recuérdese siempre que la obligación principal de toda entidad sin ánimo de lucro consiste en reinvertir y destinar sus ganancias a los fines supraindividuales a los que sirviere (de nuevo, WOLF, T., *Managing...*, *op. cit.*, p. 8; HOPKINS, B.R., *Starting and Managing...*, *op. cit.*, p. 6; HATZIS, A.N. y MERCURO, N. (Eds.), *Law and Economics...*, *op. cit.*, p. 131 y DÍEZ-PICAZO, L. y GULLÓN, A., *Sistema...*, *op. cit.*, p. 594), de modo que los miembros de aquella habrán de percibir tales beneficios en atención a esa finalidad y no a título personal y lucrativo.

fondos se haga en atención al fin supraindividual de la organización y, efectuada la repartición, la misma pueda hacer frente a sus propias deudas y sus activos igualen, como mínimo, la suma económica de todas sus responsabilidades¹⁸⁹.

La administración de una organización sin ánimo de lucro se asumirá por un consejo de administración integrado por, al menos, tres administradores (Sec. 22.201)¹⁹⁰. Sus competencias, sin embargo, podrán ser objeto de delegación en los denominados «comités de administración» (*management committees*) cuando la formación de éstos últimos se hubiere adoptado mediante resolución votada por la mayoría de los administradores y, en todo caso, cuando tal delegación estuviere expresamente permitida por la escritura de constitución o los estatutos (Sec. 22.218).

Conviene aclarar, por último, que la designación de uno o varios comités de administración no liberará a los miembros del consejo de la responsabilidad que les es propia. Éstos deberán desempeñar el cargo de administrador de buena fe y con la diligencia de un ordenado empresario y actuarán, en todo caso, en beneficio e interés de la entidad. Paralelamente, empero, un administrador no devendrá responsable por las decisiones que, en respeto a los principios expuestos, hubiere adoptado (Sec. 22.221).

¹⁸⁹ Con carácter adicional, se permite la concesión de préstamos a trabajadores y directivos de la organización (Sec. 22.055; con exclusión expresa de los administradores en Sec. 22.225) cuando ello suponga un beneficio directo o indirecto para la misma. El préstamo se concederá bajo la condición de que sea destinado a la financiación de la residencia principal del beneficiario o, alternativamente, no supere las cantidades indicadas en el apartado (2).

¹⁹⁰ Excepcionalmente, la administración podrá conferirse a los miembros de la entidad y las facultades del consejo de administración podrán ser objeto de limitación en los extremos pertinentemente pactados en la escritura de constitución o en los estatutos (*vid.* Sec. 22.202).

6. Los orígenes y antecedentes históricos de las sociedades de clasificación

6.1. El *Coffee Shop* de Edward Lloyd como punto de encuentro de los principales operadores del tráfico marítimo

Los *coffee shops* o *coffee houses* —similares a lo que en español pudiera identificarse con una cafetería o un «café-bar», si bien con determinadas peculiaridades que los hacen únicos y distintos de aquello con lo que estamos familiarizados en la actualidad— eran conocidos en sus versiones originales por proporcionar un ambiente cómodo y relajado a la tramitación y negociación de diversas transacciones mercantiles entre los comerciantes y operadores del tráfico que los visitaban, adquiriendo notable popularidad en la Inglaterra de finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII¹⁹¹. En este sentido y como tantos otros, un galés de nombre Edward Lloyd decidió abrir su propio *coffee shop* en 1688 en la ciudad de Londres, concretamente en Tower Street, cerca del río Támesis y en una de las zonas más céntricas de la capital inglesa¹⁹². En sus inicios, el *coffee house* de Lloyd debutó como casa de subastas para la venta pública de embarcaciones marítimas, atrayendo en consecuencia a distintos operadores del tráfico marítimo, tales como mercaderes, armadores, capitanes

¹⁹¹ Además de lo expuesto, SUTER, K., «The Rise and Fall...», *op. cit.*, p.107, atribuye la popularidad de los *coffee houses* no sólo al ambiente confortable de los mismos, sino también a la bebida que, por defecto, se servía: el café. Según la indicada autora, el café era considerado una bebida saludable que estimulaba la creatividad de las personas y les proporcionaba una mayor energía. Se trataba asimismo de una alternativa más asequible frente al elevado coste del alcohol y contribuía, precisamente, a que las negociaciones entre los distintos comerciantes se llevaran a cabo de la manera más eficiente posible. El consumo continuado de café durante una misma sesión lograba que los operadores gozasen de una mente más ágil y pudieran mantener discusiones estimulantes, mientras que el alcohol les adormecía y, en determinados casos, fomentaba las conductas violentas.

¹⁹² HERSCHAFT, J.A., «Not your Average Coffee Shop...», *op. cit.*, p. 170; LLOYD'S REGISTER, *Lloyd's List: The future of shipping since 1734*, Informa, Londres, 2013, p. 11; DAVIS, K. (Ed.), *Lloyd's Register in London...*, LR (Lloyd's Register), Londres, 2013, p. 3 y LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 8. Explica LAGONI, a modo de curiosidad, que el nombre de *Edward Lloyd's Coffee House* apareció mencionado por primera vez en un anuncio en el *London Gazette* de 18 de febrero de 1688, en el que Edward Bransby de Derby reclamaba cualquier información que pudiese dársele en relación con unos relojes que le habían sido sustraídos. Dicho anuncio indicaba a los lectores que se dirigieran con las informaciones correspondientes bien al propio Sr. Bransby, bien al *coffee shop* de Edward Lloyd.

de buques o corredores de seguros, entre otros, alcanzando con posterioridad una extendida reputación como punto de encuentro para la comunidad marítima¹⁹³.

La creciente popularidad del lugar empujó a Lloyd a trasladar su negocio a un local de mayores dimensiones en Lombard Street en el año 1691¹⁹⁴. En atención a las necesidades de sus clientes, inició su distinguida actividad con la creación de una red de corresponsales (o, más bien, «remitentes») ubicados tanto en puertos nacionales, como en el extranjero, que informarían mediante la redacción de múltiples y sucesivas cartas de la actividad de determinados buques y de tantas otras cuestiones relevantes relacionadas con el tráfico marítimo¹⁹⁵.

Posteriormente, en 1696, Lloyd decidió volcar las distintas informaciones en una revista semanal (de nombre, «*Lloyd's News*») en la que se incluirían datos relativos a la arribada a puerto y despacho de los buques, sus travesías y cargamentos, así como cualesquiera otros sucesos acaecidos en Inglaterra o en el extranjero que pudieren afectar de un modo u otro a las operaciones y negocios de sus clientes. Sin embargo, de dicha revista solamente se publicaron setenta y seis números, poniéndose fin a su emisión de forma repentina tras intervenir la Cámara de los Lores a causa de una afirmación que Lloyd formuló en relación con las actuaciones del Parlamento y que afectaban negativamente a la reputación de éste¹⁹⁶. No obstante ello, Lloyd siguió trabajando para satisfacer las necesidades de sus clientes y prosiguió en su labor informativa mediante la creación de la «*Ships' List*», un documento redactado a mano que guardaba en su *coffee house* y que incluía la identidad de determinados buques,

¹⁹³ Vid en estos términos, SUTER, K., «The Rise and Fall...», *op. cit.*, p. 108 y HERSCHAFT, J.A., «Not your Average Coffee Shop...», *op. cit.*, p. 170.

¹⁹⁴ Así lo explica LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 8, que ubica Lombard Street en el centro del distrito comercial del Londres de aquel entonces y que, de hecho, se ha mantenido como tal hasta el día de hoy. Vid. asimismo BROWN, A., *300 years of Lloyds...*, *op. cit.*, p. 18.

¹⁹⁵ HERSCHAFT, J.A., «Not your Average Coffee Shop...», *op. cit.*, p. 171.

¹⁹⁶ Vid. por todo lo expuesto, DAVIS, K. (Ed.), *Lloyd's Register in London...*, *op. cit.*, p. 3, con referencias a LAY, H.G., *Marine Insurance...*, *op. cit.*, p. 25.

sus condiciones y el tipo de transporte para el que servían, ofreciendo asimismo información relativa a aquellos buques cuya operatividad hacía aconsejable su aseguramiento¹⁹⁷.

6.2. El surgimiento de las sociedades de clasificación como respuesta a las necesidades del tráfico: creación y evolución del *Lloyd's Register of Shipping* y constitución posterior de otras sociedades de clasificación

El origen de las sociedades de clasificación debe situarse, como no podía ser de otro modo, a comienzos del siglo XVIII en el *coffee house* de Edward Lloyd, donde comerciantes, aseguradores y todo tipo de personas relacionadas con el comercio y tráfico marítimo se reunían con el propósito de intercambiar noticias e informaciones o, en el caso concreto de los aseguradores, de negociar los términos del aseguramiento de buques y mercancías. Sin embargo, dado que el único recurso del que se disponía para conocer las condiciones y cualidades náuticas de los buques eran las entrevistas personales que se mantenían con los capitanes y las tripulaciones de aquéllos, difícilmente podía defenderse la entera veracidad y fiabilidad de la información obtenida¹⁹⁸. Fue precisamente la imparcialidad de la información circulante en los bares y cafés cercanos a los puertos lo que, en parte, impulsó a Lloyd a extender su actividad informativa y emitir su propia lista con los datos de los buques de una forma estructurada. Dicha lista, según ha quedado expuesto en el epígrafe anterior, recibió el nombre de «*Ships' List*».

¹⁹⁷ LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 9 y HERSCHAFT, J.A., «Not your Average Coffee Shop...», *op. cit.*, p. 171. De Edward Lloyd se afirmó, según HERSCHAFT, que ofrecía el mejor servicio de noticias e informaciones sobre el tráfico marítimo internacional, recibiendo información del Almirantazgo y de todos los puertos británicos, estando al día de los últimos rumores de la comunidad y facilitando informes sobre los últimos accidentes acaecidos. Era, cuanto menos, «*el gran centro y fortaleza del mercado asegurador marítimo*» (HERSCHAFT, J.A., «Not your Average Coffee Shop...», *op. cit.*, pp. 172 y 173).

¹⁹⁸ En realidad, fueron las necesidades de los aseguradores las que hicieron imprescindible la creación de sociedades de clasificación. Ello se debe a que durante los siglos XVII y XVIII los aseguradores no disponían de información veraz y fiable sobre las que basar el cálculo de las primas, ni se desarrollaban tampoco estadísticas o informes sobre las pérdidas de buques acaecidas durante los años y las causas que las habían provocado. *Vid.* CUERNO REJADO, C., *Aeronavegabilidad...*, *op. cit.*, p. 34 y CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades de Clasificación...», *op. cit.*, p. 47.

Tras la muerte de Edward Lloyd en el año 1712, sus sucesores y posteriores propietarios del *coffee house* mantuvieron la tradición informativa y en 1726 fundaron una nueva revista: la «*Lloyd's List*», todavía en circulación a día de hoy¹⁹⁹. Décadas más tarde, en 1760, se constituyó la denominada «*Society for the Registry of Shipping*», integrada por varios grupos de comerciantes, así como por armadores y aseguradores, a fin de elaborar un registro de buques encargado de informar al conjunto del sector del transporte marítimo sobre la construcción y navegabilidad de los buques mercantes²⁰⁰. Este registro pasaría a conocerse como «libro verde» y era de utilización exclusiva por los miembros de la sociedad constituida.

Transcurridos unos años, se modificó el sistema de clasificación existente y se creó uno nuevo atendiendo al lugar en el que los buques habían sido construidos. Sin embargo, no todos aprobaron este cambio y en 1799 se creó otro registro naval: el «libro rojo»²⁰¹. A pesar, empero, de las fuertes disputas entre ambos registros, en 1834 se puso fin a las diferencias entre ellos mediante su unión y la subsiguiente constitución del «*Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*» (hoy conocida como «*Lloyd's Register*»). Se introdujo asimismo un nuevo sistema de clasificación consistente en identificar la condición de cada buque como A, E, I, O o U, de conformidad con la calidad y estado de su construcción, haciéndose también referencia a su equipamiento

¹⁹⁹ LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 9. Las primeras ediciones de la *Lloyd's List* incorporaron las listas confeccionadas por Edward Lloyd y guardadas en su *coffee shop*. La información contenida en la ulterior revista pretendía servir con carácter general a las necesidades de armadores, mercaderes, capitanes de buques y aseguradores.

²⁰⁰ LLOYD'S REGISTER, «It started with a cup of coffee: A brief history of Lloyd's Register» (consultable en: <http://www.lr.org/>) y LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 9. Cabe admitir, empero, que la información reflejada en el registro serviría sobre todo para que agentes marítimos, aseguradores, reaseguradores y armadores evaluaran con mayor facilidad los riesgos comerciales existentes y negociaran, en base a los mismos, los costes de los seguros marítimos.

²⁰¹ El *libro verde* contenía informaciones y datos relativos a aproximadamente 15.000 buques. Cuando se procedió a la modificación del sistema de clasificación marcado por dicho libro, de modo que la nueva versión basaría la clasificación en el lugar de construcción del buque, se dio prioridad a las naves construidas en el río Támesis, siendo este el motivo de tensión generado con los armadores que posteriormente crearían el *libro rojo*. *Vid.*, entre otros, DE LARRUCEA, J.R., «Régimen...», *op. cit.*, p. 3 (nota a pie núm. 4); CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades...», *op. cit.*, pp. 47-48 y NORTHCOTE PARKINSON, C., *The Trade Wins: a Study of British overseas trade during the French Wars, 1793-1815*, 2ª ed., Routledge, Nueva York, 2006, p. 47.

con las siglas G, M o B, según fuera bueno (*good*), regular (*middling*) o deficiente (*bad*), aunque posteriormente se reemplazaron por los números 1, 2 y 3²⁰².

La utilidad e importancia de las sociedades de clasificación fue rápidamente reconocida, habida cuenta de que no sólo informaban a sus miembros acerca de los términos y condiciones del seguro de buques y mercancías, sino que también resultaba útil a quienes se dedicaban al comercio marítimo, pues contribuía a que los buques en mal estado fueran apartados del servicio marítimo. Ahora bien, el desarrollo de estas labores quedaba completamente relegado al ámbito privado al creerse que protegía mayormente a quienes mantenían relaciones con las sociedades de clasificación y que sólo de forma indirecta beneficiaba al interés público²⁰³.

Por supuesto, era inevitable que surgieran otras instituciones en respuesta a la popularidad que la clasificación de buques había adquirido a lo largo de los años. *Bureau Veritas* (BV) se fundó en Antwerp en 1828 —trasladándose a París en 1833— con el objetivo de reformar el sistema de aseguramiento tras producirse, a causa de una serie de accidentes marítimos en 1821, la quiebra de varias importantes compañías de seguro con sede en Francia. Al otro lado del océano Atlántico, en Nueva York, la organización sin ánimo de lucro *American Bureau of Shipping* (ABS) se integró en el mercado en 1862 y en el año 1900 el tráfico acogía ya a seis sociedades de clasificación que, junto con las dos anteriores y el *Lloyd's Register*, contaba con el *Registro Italiano Navale* (RINA en Italia), el *Germanischer Lloyd* (GL en Alemania) y el *Det Norske Veritas* (DNV en Noruega)²⁰⁴.

²⁰² Vid. LLOYD'S REGISTER, «It started...», *op. cit.*; RASHID, N.A.A. y KADIR, O.A., «The Role...», *op. cit.*, p. 14; SMITH, J.J., «On a flood tide...», *op. cit.*, p. 3; LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 5 y CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades...», *op. cit.*, p. 48. No obstante el positivo cambio, la gestión del registro se mantuvo sometida a la influencia ejercida por los aseguradores. Como novedad se estableció un sistema de inspección regular de los buques y se desarrolló una red de inspectores al efecto, aunque la elaboración de un registro catalogado de buques seguía siendo el objetivo principal.

²⁰³ Vid. ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, p. 3 y MICALLEF, D., «A legal analysis...», *op. cit.*, p. 2.

²⁰⁴ SMITH, J.J., «On a flood tide...», *op. cit.*, p. 4 y INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS), «What are classification societies?», 2004, (consultable

A medida que la actividad clasificadora ha ido evolucionando, la práctica de asignar distintas clasificaciones a los buques se ha abandonado paulatinamente, aunque con algunas excepciones. Hoy en día un buque puede o no cumplir con las condiciones exigidas por la sociedad clasificadora, estando, respectivamente, «dentro» o «fuera» de clase. Lo que sí está claro es que tanto la construcción de buques de tamaño cada vez mayor, así como el transporte de una gran cantidad de hidrocarburos y de otras sustancias potencialmente nocivas, han provocado que el daño causado por la intervención de estos factores haya afectado a un amplio número de personas, siendo el alcance de los perjuicios, además, mucho más extensivo que antes²⁰⁵. Por este motivo, no podemos permitirnos contemplar la actividad clasificadora como un asunto de alcance privado entre el propietario del buque y la sociedad de clasificación. Las funciones a desempeñar por las sociedades clasificadoras contribuyen indudablemente a la protección del medioambiente y, en consecuencia, a la salvaguarda del interés público.

6.3. Nacimiento de la *International Association of Classification Societies* («IACS») y armonización de las reglas de clase

La Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (en inglés, *International Association of Classification Societies* o «IACS») fue constituida en 1968 con el propósito de armonizar las reglas de clase y lograr, como punto de partida, una mayor uniformidad en la aplicación de los estándares que rigen la

en: <http://www.iacs.org.uk/>), p. 3. Las sociedades de clasificación de mayor relevancia internacional en la actualidad forman parte, como miembros, de la *International Association of Classification Societies* (IACS), estudiada en el siguiente epígrafe. Tales entidades son: *American Bureau of Shipping* (ABS), *Bureau Veritas* (BV), *China Classification Society* (CCS), *Coratian Register of Shipping* (CRS), *Det Norske Veritas* (DNV), *German Lloyd* (GL), *Korean Register of Shipping* (KRS), *Lloyd's Register* (LR), *Nippon Kaiji Kyokai* (NKK), *Registro Italiano Navale* (RINA), *Russian Maritime Register of Shipping* (RS) y *Polski Rejestr Statkow* (PRS).

²⁰⁵ En la mayoría de los casos las personas afectadas por los accidentes de este tipo no tienen siquiera relación alguna con el buque accidentado y, en caso de tener algún tipo de relación, ésta es totalmente remota. Además, hay que tener muy presente que la prevención de este tipo de catástrofes requiere no sólo de conocimientos especializados y de una gran experiencia en esta materia, sino también de una mayor asunción de costes. En: ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, p. 4.

determinación del francobordo de un buque²⁰⁶. Sus orígenes se remontan, en este sentido, a la Convención Internacional sobre Líneas de Carga, celebrada en 1930 en la ciudad de Londres²⁰⁷ y en la que, entre otros, se instó a las sociedades de clasificación a que procedieran a la unificación de reglas y criterios en relación con las indicadas materias²⁰⁸. Dicha petición obtuvo su respuesta en 1939 cuando el RINA hospedó la *Primera Conferencia de Sociedades de Clasificación*, asistiendo a la misma las sociedades clasificadoras de mayor referencia en aquél momento: ABS, BV, DNV, GL, LR y NKK²⁰⁹. Todas ellas accedieron a cooperar las unas con las otras y en 1955, durante la *Segunda Conferencia de Sociedades de Clasificación*, procedieron a la creación de varios grupos de trabajo para materias específicas, finalizando exitosamente el proceso de colaboración con la ulterior constitución de la IACS en 1968²¹⁰.

²⁰⁶ Coinciden, en términos similares, LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 24; SADLER, P., «The role of...», *op. cit.*, p. 86; SMITH, J.J., «On a flood tide...», *op. cit.*, p. 9; ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 224; CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades...», *op. cit.*, p. 50; DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima...*, *op. cit.*, p. 80; INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS), «What...», *op. cit.*, p. 3 y INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS), «Classification societies...», *op. cit.*, p. 6.

²⁰⁷ Primer antecedente del Convenio internacional LL'66. Contenido y datos esenciales del mismo comentados en la nota a pie núm. 28 de la presente tesis (*vid.* Capítulo I).

²⁰⁸ Explica DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima...*, *op. cit.*, p. 80, que en la década de 1960 y años posteriores —según se confirma por CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades...», *op. cit.*, pp. 49-50— las sociedades de clasificación fueron duramente criticadas por la Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI) y demás miembros del sector marítimo debido a su creciente dependencia de las empresas navieras y la cada vez mayor preponderancia de los intereses de las mismas en la expedición de los certificados de clase. Tal era la desconfianza generada en las mutuas aseguradoras que éstas optaron por crear sus propios sistemas de inspección (de nombre, «*full condition survey*»). Dichos sistemas examinaban, además del estado del buque, otros datos asociados al factor humano, como pudiera ser la titulación de la tripulación o los sistemas de prevención de accidentes con que estuviere provista la nave. A estos efectos, CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades...», *op. cit.*, p. 49, relaciona la conducta dependiente de las sociedades de clasificación con su naturaleza jurídica, en tanto que, desvinculadas del sector asegurador, «*dependen de los ingresos provenientes de los clientes, los armadores, para cubrir sus costes*» y su supervivencia «*depende de mantener un número suficiente de miembros*». Consecuencia de ello es, por una parte, la fuerte y creciente competencia entre las distintas sociedades clasificadoras y, por otra parte, una mayor desconfianza por parte del sector marítimo asegurador, que duda de la imparcialidad de las calificaciones y certificaciones de aquéllas.

²⁰⁹ *Vid.* nota a pie núm. 209 y Abreviaturas.

²¹⁰ *Vid.* por lo expuesto, SADLER, P., «The role of...», *op. cit.*, p. 86; INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS), «What...», *op. cit.*, p. 3 y INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS), «Classification societies...», *op. cit.*, p. 6. A nivel europeo se ha constituido la *Asociación Europea de Sociedades de Clasificación* (abreviada comúnmente como «EACS» o «EURACS»),

El objetivo principal y característico de la IACS queda circunscrito, con carácter general, a la unificación de las reglas y estándares técnicos y de seguridad de sus miembros, a fin de incrementar la seguridad en el mar, prevenir la contaminación marina, facilitar el intercambio de informaciones y ofrecer un programa común de formación de inspectores. Como fines instrumentales o complementarios se añaden, además, la activa colaboración con las principales organizaciones marítimas internacionales y con las industrias marítimas mundiales²¹¹. Con mayor precisión, la propia IACS defiende en sus estatutos la consecución del siguiente objetivo dual²¹²:

a) de un lado, establecer, revisar, promover y desarrollar estándares técnicos mínimos en relación con el diseño, construcción, mantenimiento e inspección de buques [art. 2.1.a)]²¹³;

b) de otro, asistir a instituciones y organismos marítimos internacionales a los efectos de desarrollar, implementar e interpretar la normativa y estándares internacionales aplicables al diseño, construcción y mantenimiento de los buques, pretendiendo con ello el incremento de la seguridad en el mar y la prevención de la contaminación marina [art. 2.1.b)].

organización que persigue los mismos objetivos que la IACS y cuyos miembros coinciden con las sociedades de clasificación que tienen su sede en algún país del continente europeo (es decir, BV, RINA, LR, DNV, y GL). Para mayor información *vid.*, ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 226.

²¹¹ Comenta CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades...», *op. cit.*, p. 51, que en las últimas décadas la IACS ha confeccionado alrededor de 200 reglas unificadas a propósito de una amplia variedad de factores técnicos, entre los que cita, a modo de ejemplo, la resistencia longitudinal mínima de un buque, las directrices sobre la carga y descarga y la utilización de distintos tipos de acero para la construcción de un casco. A ello suma el detalle de que los miembros de la IACS copan aproximadamente el 90% del mercado mundial de clasificación y servicios estatutarios, dato con el que también coinciden BRANCH, A.E. y ROBERTS, M., *Branch's Elements of Shipping*, *op. cit.*, p. 137. Por lo demás, *vid.* LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 24 y ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 224.

²¹² Los estatutos de la IACS son fácilmente accesibles en su sitio web (<http://www.iacs.org.uk>) en el apartado de «IACS explained».

²¹³ La IACS amplía sus servicios a «*other marine related facilities*» que, en este sentido, entendemos no queda limitado a otros vehículos de la navegación, como pudieran ser el artefacto naval y la embarcación, sino que aparentemente cubriría cualquier bien mueble o inmueble de tipo marítimo, siempre y cuando las clasificadoras miembros de aquella dispusieran de los medios y conocimientos necesarios para ello.

Este doble objetivo implica, por tanto, que la IACS es una asociación de naturaleza público-privada que no solamente defiende los intereses de sus miembros, los cuales constituyen en su mayoría sociedades mercantiles orientadas a la consecución de un lucro, sino que su labor tiene una repercusión directa en la defensa del medio ambiente y la seguridad marítima, sirviendo con ello también al interés público²¹⁴.

La consecución de las finalidades apuntadas ha requerido de la IACS la adopción de distintas medidas, entre ellas la aprobación de un Código Ético (*IACS Code of Ethics*), así como el diseño de un sistema orientado a garantizar la calidad de los servicios prestados por sus miembros y que recibe el nombre de «*Quality Management System Certification Scheme*» (en lo sucesivo, QSCS)²¹⁵. Ambos instrumentos exigen de los miembros y asociados de la IACS el más exquisito cumplimiento y respeto²¹⁶. En este sentido, se defiende en el Código Ético que las sociedades de clasificación viven y dependen de su reputación, motivo por el que la aceptación de su labor técnica y de inspección demanda que respecto de la misma se acredite una ejecución íntegra, competente y de calidad. Por ello, se erige como regla capital, en primer lugar, el deber de toda sociedad clasificadora de abstenerse de emplear métodos deshonestos o de dudosa licitud con el propósito de obtener una ventaja competitiva en la industria marina o de perjudicar a otros miembros de la

²¹⁴ Vid. en este sentido, BOISSON, P., «Role and Responsibility...», *op. cit.*, p. 106 y ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 225.

²¹⁵ Así lo corroboran BRANCH, A.E. y ROBARTS, M., *Branch's Elements of Shipping*, *op. cit.*, p. 137 y LIANG, J., «Strategic challenges facing classification societies: posible future scenarios and proposed solutions for China Classification Society», en *World Maritime University Dissertations*, núm. 288, 2000 (consultable en: <http://commons.wmu.se/>), p. 9.

²¹⁶ Dicha obligatoriedad se desprende directamente de sus respectivos Preámbulos. Del Código Ético se afirma que su observancia y cumplimiento constituyen uno de los requisitos principales de acceso a la IACS, siendo asimismo una medida esencial para la salvaguarda de la reputación de la asociación y de sus miembros («*The observance of the Code of Ethics is a requirement for membership of IACS and is an essential measure for safeguarding the reputation of IACS and its Member Societies*»). En cuanto al QSCS, éste proclama su estricta imperatividad a la vez que manifiesta que su contenido responde la interpretación que la IACS ha hecho del Sistema de Gestión de la Calidad implantado por la norma UNE-EN ISO 9001, de la Organización Internacional de Normalización o «ISO» («*[...] the IACS members are strictly bound by these Requirements which constitute the IACS interpretation of the ISO 9001 standard to classification societies*»).

comunidad marítima (art. 2.2 Código Ético). Al mismo tiempo, empero, se advierte que el desarrollo de la competencia entre las sociedades de clasificación no debe ser objeto de prohibición o restricción, pues la misma permite que tales entidades se mantengan flexibles y accesibles en cuanto al coste económico de sus servicios y resulta, por tanto, beneficiosa para la comunidad marítima (art. 3.1 Código Ético)²¹⁷. En directa consonancia con lo expuesto, el QSCS es el que regula los requisitos de calidad a cumplimentar por las sociedades de clasificación que sean miembros o asociadas de la IACS, exigiendo para ello que, de un lado, desarrollen su propio sistema de gestión de calidad interno²¹⁸ y, de otro lado, que dicho sistema se halle en conformidad con los mandatos del QSCS (art. 3.1, Anexo I QSCS)²¹⁹.

Destacar, a modo de conclusión, que la IACS actúa desde 1969 en calidad de observador y como la única organización no gubernamental dotada de funciones consultivas en el seno de la OMI, particularmente durante el desarrollo de las normas y regulaciones aprobadas por ésta última. Así, en los supuestos en que la OMI oriente su labor normativa al establecimiento de estándares técnicos y procedimentales, la IACS centrará su asesoramiento en lograr que tal

²¹⁷ Se insiste, por supuesto, en la necesidad de que el desarrollo de la competencia se abstenga de poner en riesgo la seguridad de la vida o la propiedad en el mar, o de suponer una disminución de los estándares técnicos de seguridad (art. 3.1. *in fine*).

²¹⁸ Sobre sistemas de calidad, su implementación y gestión, *vid.* LÓPEZ REY, S., *Implantación de un sistema de calidad: los diferentes sistemas de calidad existentes en la organización*, Ideaspropias, Vigo, 2006, p. 12, que los define como «la estructura organizativa, las responsabilidades, los procedimientos, los procesos y los recursos necesarios para llevar a cabo la gestión de la calidad» y que, en términos generales, «se aplica[n] a todas las actividades realizadas en una empresa y afecta[n] a todas las fases, desde el estudio de las necesidades del consumidor, hasta el servicio postventa».

²¹⁹ La IACS anima y apoya a sus miembros para que mejoren sus niveles de experiencia técnica, adopten prácticas inspiradas en los principios de integridad, imparcialidad y ética profesional y, en fin, doten de excelencia la prestación de sus servicios, tanto si actúan como sociedades de clasificación u organizaciones reconocidas (*vid.* INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES, «IACS Quality System Certification Scheme (QSCS)», en IACS Procedures, vol. 3, 2011 (últ. revisión en 2014), consultable en: <http://www.iacs.org.uk>. Por otro lado, explica ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 225, en apoyo a JIN, H. y SMITH, D.W., «The IACS Quality...», *op. cit.*, p. 2, que el sistema QSCS se completa con la realización de una serie de auditorías e inspecciones externas que, llevadas a cabo por un equipo de auditores coordinados por la Secretaría de Calidad de la IACS, están orientadas, entre otros, a «mantener la independencia de las sociedades de clasificación frente a posibles injerencias».

normativa se halle libre de ambigüedades y resulte, por tanto, de fácil aplicación²²⁰.

7. Funciones desempeñadas por las sociedades de clasificación

7.1. Una primera aproximación a su abanico funcional

Las sociedades de clasificación han centrado tradicionalmente su actividad en comprobar y acreditar, por medio del proceso de clasificación, el estado de conservación y operatividad de los buques mercantes de conformidad con sus propias reglas y estándares técnicos y de seguridad²²¹. Sin embargo, los «servicios de clasificación», que es el nombre que reciben las labores integradas en la función clasificadora, no ocupan ya un lugar exclusivo en el abanico de funciones susceptibles de ser desempeñadas por las sociedades de clasificación. En efecto, actualmente los servicios que ofrecen estas entidades van mucho más allá de la mera clasificación de buques, pudiendo identificarse, con carácter general, los siguientes²²²:

²²⁰ Vid., BRANCH, A.E. y ROBERTS, M., *Branch's Elements of Shipping*, *op. cit.*, p. 138; SADLER, P., «The role of...», *op. cit.*, pp. 86-87; INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS), «What...», *op. cit.*, p. 3 y INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS), «Classification societies...», *op. cit.*, p. 6.

²²¹ MILLER, M.A., «Liability of classification societies...», *op. cit.*, p. 77, entiende que las sociedades de clasificación fijan los estándares mínimos para el diseño, construcción y mantenimiento de buques. ZAMORA ROSELLÓ, M.R., «La seguridad marítima...», *op. cit.*, p. 269, por su parte, afirma que «la principal finalidad de las sociedades de clasificación es informar sobre la construcción, conservación y estado de los buques». Finalmente, INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS), «Classification societies...», *op. cit.*, p. 15, explica que el objetivo de la clasificación de buques es verificar la resistencia estructural y la integridad de las partes esenciales del casco del buque. Defiende que las sociedades de clasificación velan por el cumplimiento de este objetivo mediante el desarrollo y aplicación de sus propias reglas, comprobando al mismo tiempo que se da cumplimiento a la normativa nacional e internacional en materia de seguridad marítima.

²²² Para más información *vid.* GOÑI ETCHEVERS, J.L., «La responsabilidad...», *op. cit.*, p. 525 y ss.; GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, p. 276 y ss.; LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 43 y ss.; ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, p. 3 y ss.

a) Aprobación y publicación periódica de una serie de reglas de alcance general que afectan a la seguridad en la navegación, así como a la construcción y mantenimiento de buques.

b) La clasificación de buques mediante la realización de las correspondientes inspecciones a cargo de los peritos de la sociedad clasificadora. En este caso se comprueba que cada buque cumple con las reglas elaboradas por la entidad y, en caso de hacerlo, se emite el correspondiente certificado de clase.

c) Control de la adecuación del buque a los estándares de seguridad marcados en los convenios internacionales sobre seguridad marítima. Esta función se realiza por delegación del Estado del pabellón y es, en consecuencia, de carácter público.

d) Otros servicios de tipo pericial de carácter especial.

A excepción de aquellas tareas realizadas por delegación de un Estado, todas las demás se realizan en el ámbito del Derecho privado en virtud de contratos celebrados entre las sociedades de clasificación y los armadores de buques (extensible este concepto al de propietario o empresa naviera) o astilleros²²³. De todos modos, tal y como comentábamos anteriormente al repasar los antecedentes históricos de las sociedades de clasificación, estas actividades privadas sirven también al interés público, por cuanto no sólo contribuyen a la salvaguarda de la seguridad en la navegación, sino también porque aumentan exponencialmente las posibilidades de evitar accidentes marítimos y preservar el medio ambiente marino.

²²³ Ahora bien, a pesar de recogerse su actividad, como sabemos, en contratos de naturaleza privada, las sociedades de clasificación basan principalmente su actividad en una mayor seguridad de las personas y de la propiedad en el mar mediante el desarrollo de estándares técnicos de diseño, producción, construcción y mantenimiento de buques comerciales y no comerciales. Estos estándares forman, en este sentido, un extenso sistema de *seguridad pública* basado, eso sí, en contratos de carácter privado. *Vid.* al respecto, BASEDOW J. y WURMEST W., *Third-Party...*, *op. cit.*, p. 6.

7.2. Clasificación ordinaria de buques y naturaleza jurídica del certificado de clase

7.2.1. El proceso de clasificación y las reglas de clase

El término «clasificación» se define por la Real Academia Española como la «acción o efecto de clasificar»²²⁴, lo que, dicho de un modo más ilustrativo, implica organizar algo en distintas clases en atención a sus características o afinidades. Ésta ha constituido, sin duda, la actividad básica y originaria de las sociedades de clasificación, aunque, con el tiempo, dicho cometido ha ido evolucionando hacia el campo de la certificación. Ello se debe a que el sistema de clasificación, una vez inspeccionado el buque y determinada su clase en atención a las reglas de la sociedad, sólo podía mantener su validez si incluía también la emisión de certificados y la elaboración de unas directrices y normas que regulasen el mantenimiento de aquélla clase²²⁵. Desde entonces, el proceso de clasificación ordinario ha consistido precisamente en aplicar, a cada tipo de buque, un conjunto de reglas y parámetros técnicos —regularmente actualizados en función de los avances tecnológicos del sector— diseñados por las propias sociedades clasificadoras. ABS, por ejemplo, describe el procedimiento clasificatorio como: a) el desarrollo de reglas, guías, estándares y otros criterios para el diseño de buques, materiales, equipamientos y maquinaria; b) el control del diseño y la inspección durante y después de la construcción del buque para verificar su correspondencia con tales reglas, guías, estándares y otros criterios; c) la asignación y registro de clase cuando dicha correspondencia ha sido

²²⁴ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua española: Tomo I*, 21ª ed., Espasa, Madrid, 1992, p. 487.

²²⁵ LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 5 y CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades...», *op. cit.*, p. 49. La asignación de una clase, una vez superado el procedimiento de clasificación, devino insuficiente para satisfacer las verdaderas necesidades de los armadores, quienes requerían de un sistema que mantuviera su validez por un plazo lo suficientemente prolongado. Fue precisamente por ese motivo por lo que se decidió instaurar un sistema de emisión de certificados y de reglas reguladoras del mantenimiento de clase. Además, el certificado de clase se concibe en la actualidad como el principal soporte de la autoridad de una sociedad de clasificación.

verificada; y d) la emisión de un certificado de clasificación renovable con endosos anuales y válido por cinco años²²⁶.

Correlativamente es posible afirmar, por tanto, que las «Reglas de clase» son aquellos parámetros técnicos que, habiendo sido desarrollados por las propias sociedades clasificadoras, diseñan el marco procedimental de la clasificación. Es decir, fijan las condiciones que cada una de estas entidades estima como necesarias a los efectos de comprobar el estado técnico y estructural de un buque y concederle la clase que corresponda²²⁷.

En cuanto a la clasificación *per se*, ésta puede darse en dos momentos de la vida de un buque. El primero de esos momentos coincide con el período de su construcción en el astillero para que, en atención a lo pactado en el contrato de clasificación, el buque en cuestión se inserte en la clase correspondiente²²⁸. El proceso se inicia con la solicitud de clasificación por el astillero con indicación, por su parte, de las *class notations* que deberán serle asignadas²²⁹. La sociedad analiza, en primer lugar, si tales notaciones cumplen o no con las exigencias propias de los servicios que el buque está destinado a

²²⁶ Sección 1/1, del Capítulo 1, de la Parte 1 de las Reglas de ABS para la Clasificación de Buques (en inglés, *Rules for Conditions of Classification*), consultables en <http://www.eagle.org>.

²²⁷ Como bien explica LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, pp. 19-20, las reglas de clase son las que dirigen el proceso de clasificación y, por ese preciso motivo, resulta de vital importancia comprender su sentido y alcance. Así, comenta el referido autor que las reglas de clase no se confeccionan desde la perspectiva de un buque seguro en términos absolutos, pues además de resultar tarea imposible, es también excesivamente costosa. Por el contrario, se diseñan de forma retrospectiva, esto es, a partir de los accidentes que se han dado en la navegación a lo largo de la historia. Su actualización es, por ende, constante y no es la nave en su totalidad la que supone un riesgo, sino todas y cada una de las partes que la integran.

²²⁸ GOÑI ETCHEVERS, J.L., «La responsabilidad...», *op. cit.*, p. 525. Normalmente esta tarea de supervisión depende de lo que los planos del buque en construcción expresan y, sobre todo, si tales planos se ajustan al reglamento técnico de la sociedad. *Vid.*, a modo de ejemplo, la Sección 1/3, del Capítulo 1, de la Parte 1 de las Reglas de ABS para la clasificación de buques, en la que se explica que la revisión de los planos de un buque y las inspecciones llevadas a cabo durante y con posterioridad a su construcción se llevan a cabo por ABS con el único fin de comprobar que las condiciones de la nave se ajustan a las reglas de la sociedad.

²²⁹ Las *class notations* son transcripciones periódicas de todos los aspectos relevantes de la clasificación, siendo habitual su publicación por parte de las sociedades de clasificación en sus libros de registro de buques para que las partes interesadas del sector marítimo puedan consultarlas. Así, cuando se habla de las *class notations* específicas de un buque, se hace referencia a que el mismo a dado cumplimiento a una serie de reglas y criterios en particular.

proporcionar y, posteriormente, envía un presupuesto. Si el astillero lo acepta, la sociedad de clasificación revisa los planos, inspecciona el buque y expide un certificado provisional a nombre del astillero. No obstante, el certificado final no se emite hasta algunas semanas —o incluso meses— después de la concesión del provisional, cuando el astillero ha hecho entrega de todo el material pertinente²³⁰.

Cuando se trata de buques ya contruidos, la clasificación opera de un modo distinto. En estos supuestos, el armador solicita la clasificación de uno de sus buques y presenta los planos del mismo, pudiendo tratarse tanto de buques clasificados por otra sociedad, como de aquellos otros a los que nunca les ha sido asignada una clase. Si el tipo de buque en cuestión ya ha sido clasificado o la certificación de sus planos se ha hecho por una sociedad clasificadora de nivel similar, en cuanto a la aplicación de sus reglas, a aquélla de quien se solicita la nueva clasificación, el proceso clasificatorio concluirá con un simple estudio de la embarcación de conformidad con las directrices de la nueva sociedad clasificadora. De lo contrario, se hará necesaria la revisión completa del diseño del buque²³¹.

Una vez asignada la clase y fijadas sus *class notations*, el proceso de clasificación finaliza con la emisión de un «certificado de clase» y la inscripción del buque en el libro registro de la sociedad²³². Ahora bien, teniendo en cuenta

²³⁰ LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 43-44; RASHID, N.A.A. y KADIR, O.A., «The Role...», *op. cit.*, pp. 15-16 y GOLDREIN QC, I., HANNAFORD, M. Y TURNER, P., *Ship Sale...*, *op. cit.*, pp. 42-44. Obviamente el examen de las condiciones del buque construido no sólo se limita al análisis de sus planos y del proceso de construcción, sino que, una vez construido, es sometido a varias pruebas (por ejemplo, pruebas de fugas o ensayos de estancamiento, pruebas estructurales para comprobar que los depósitos del buque no presentan deficiencias y/o pruebas relativas al equipamiento del buque).

²³¹ Cuando un buque sufre un accidente o daños, bien sea durante la navegación o mientras se llevan a cabo operaciones de carga y descarga en el puerto en que se halle atracado, será necesario llevar a cabo una serie de reparaciones. Sin embargo, no todas las labores de reparación requieren de la intervención de un inspector de clase. Dicho inspector únicamente se vería implicado en aquellos supuestos en que los defectos o componentes reemplazados o reparados se hallasen sujetos a requisitos o exigencias de clasificación. *Vid.*, de nuevo, LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 44; RASHID, N.A.A. y KADIR, O.A., «The Role...», *op. cit.*, p. 16 y GOLDREIN QC, I., HANNAFORD, M. Y TURNER, P., *Ship Sale...*, *op. cit.*, pp. 42-44.

²³² BASEDOW J. y WURMEST W., *Third-Party...*, *op. cit.*, p. 8 y GOLDREIN QC, I., HANNAFORD, M. Y TURNER, P., *Ship Sale...*, *op.cit.*, pp. 41-44. Los certificados de clase mantienen su vigencia por un período de tiempo determinado (normalmente cinco años),

que la Directiva 2009/15/CE, entre otros instrumentos de relevancia, define el certificado de clase como aquél por el que «se certifica la capacidad de un buque para un uso o servicio particular de conformidad con las reglas y procedimientos establecidos y hechos públicos por dicha organización reconocida» [vid. art. 2.k)], es claro que el contenido del certificado de clase de un buque u otro, que dependerá del contenido de las reglas de la clasificadora que los hubiere emitido, muy probablemente no será el mismo. Al mismo tiempo, empero, debemos recordar que la constitución y posterior labor unificadora de la IACS sirvió, tal y como ha quedado expuesto en epígrafes anteriores, para armonizar las reglas de clase y unificar los estándares técnicos y de seguridad de sus miembros. Por ello, es posible afirmar que los procesos de clasificación de ABS, NKK, RINA o BV, entre otros miembros de la IACS, siguen un mismo patrón o, cuanto menos, responden a idénticos requisitos mínimos, sin perjuicio de que cada sociedad de clasificación incremente la rigurosidad de los mismos²³³. Sin embargo, también es cierto que no existe uniformidad absoluta en este aspecto, por lo que el estudio y análisis de las reglas y directrices de cada clasificadora se hará indispensable en todos aquellos supuestos en que se discuta su responsabilidad en relación con el incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato de clasificación.

transcurrido el cual el buque debe ser sometido nuevamente a inspección para así renovar el certificado. BASEDOW y WURMEST, en particular, explican que las sociedades de clasificación aplican primeramente las reglas de la clase a la que, a priori, pertenece el buque. En caso de que el casco de la nave o su maquinaria no reúnan ya las condiciones propias de la clase originariamente asignada, o el propietario del buque se niegue a realizar las reparaciones exigidas por la sociedad de clasificación en el plazo concedido para ello, entonces se procederá a la revocación del certificado de clase. No obstante a lo defendido por los autores, creemos que la revocación del certificado de clase no debería proceder en todos los casos en los que un buque no cumple con las condiciones de la clase que en un principio le fue asignada. Recuérdese que una nave no sólo se clasifica en función de su construcción y condición general —A, B, C, D o E—, sino también en base a sus condiciones técnicas y de equipamiento —G, M o B—). En este sentido, si el buque presentara ciertas desmejoras, debería ser admisible una modificación o degradación de la clase, pues de lo contrario podría forzarse al armador a incurrir en una serie de gastos de conservación o mejora que no son estrictamente necesarios para mantenerse dentro de los niveles de clasificación aceptados.

²³³ ABS, por ejemplo, explica en sus Reglas para la Clasificación de Buques que sus propias directrices y estándares se confeccionan con carácter general por la IACS, así como por su propio personal, siendo supervisados posteriormente por comités especializados que se componen de arquitectos, ingenieros y constructores navales y otros operadores e individuos asociados a la industria marítima (vid. Sección 1/3, art. 3.1, del Capítulo 1, de la Parte 1).

7.2.2. El certificado de clase: naturaleza jurídica y distinción respecto de los certificados de navegabilidad del buque

La función clasificadora se concreta, como sabemos, en la emisión del denominado «certificado de clase»²³⁴, pero como advertíamos al principio de este epígrafe, y sin tener en cuenta el particular régimen de las labores realizadas por delegación de un Estado, todos los demás servicios de clasificación constituyen asesoramiento privado. Según se ha indicado ya, ello se articula por medio de contrato privado, quedando descartada, en consecuencia, la existencia de una obligación legal que imponga la necesidad de recibir este tipo de asesoramiento o de obtener un certificado de clase. Eso no impide, sin embargo, que las compañías aseguradoras, por ejemplo, condicionen el aseguramiento del buque a que éste mantenga vigente su certificado de clase²³⁵.

En cualquier caso, para comprender el valor jurídico de los certificados de clase es importante distinguirlos de lo que se conoce como «certificados de navegabilidad». Si nos centramos, como punto de partida, en la diferenciación entre la navegabilidad de un buque (*seaworthiness*) y su clase (*class*), veremos que ambos conceptos apuntan a realidades distintas. La navegabilidad de un buque se refiere a la especial aptitud e idoneidad de un buque para realizar los transportes o actividades concretas para los que ha sido contratado con la

²³⁴ Conviene apuntar que los certificados de clase no contienen pronunciamientos sobre todos los aspectos técnicos relevantes del buque, sino únicamente sobre aquellos que están cubiertos por las reglas de la sociedad de clasificación que lo emite y, en su caso, por la normativa de seguridad marítima aplicable por imperativo legal. En: BASEDOW J. y WURMEST W., *Third-Party ...*, *op. cit.*, pp. 8-9.

²³⁵ *Vid.* para ello SSTS de 10 de diciembre de 1988 (RJ 1988, 9423); de 11 de julio de 2002 (RJ 2002, 8249); de 12 de junio de 2013 (RJ 2013, 4372). El origen del conflicto se encuentra, en las tres sentencias citadas, en la negativa por parte de las entidades aseguradoras implicadas de abonar la indemnización pactada en los respectivos contratos de seguro. Independientemente del fallo alcanzado, que en los tres casos es favorable a las pretensiones de las aseguradoras demandadas, hay que destacar que todas ellas habían exigido —y lo siguen haciendo ahora en tiempo presente— la clasificación del buque como condición necesaria para el perfeccionamiento del contrato y la consecuente concesión de la cobertura.

seguridad, eficacia y eficiencia exigibles en toda navegación marítima²³⁶. La clase, por el contrario, es un término que sólo opera en el ámbito del contrato de clasificación celebrado entre la sociedad clasificadora y el armador (o, en su caso, el astillero) y que se centra exclusivamente en el cumplimiento por parte del buque de los estándares estructurales y técnicos contenidos en las normas y reglamentos elaborados por la sociedad de clasificación²³⁷. Aunque ambos términos afectan a realidades comunes, el concepto de navegabilidad es mucho más amplio, contemplando elementos no previstos por la clasificación. Por ello, es habitual que las clasificadoras adviertan en sus formularios que la emisión del certificado de clase no garantiza la navegabilidad del buque clasificado²³⁸.

El certificado de navegabilidad constituye la materialización de la obligación de cada Estado de comprobar que el buque cumple con la normativa

²³⁶ Vid. por lo expuesto, GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op.cit.*, pp. 486 y 487; MUSSAM KASSEM, A., *The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development*, Tesis doctoral, Swansea University, 2006, p. 13. La obligación de navegabilidad del buque cobra especial importancia en los contratos de explotación del buque (arts. 188 y ss. LNM). En el contrato de arrendamiento de buque, por ejemplo, es obligación del arrendador el entregar el buque en estado de navegabilidad (art. 192 LNM) y del arrendatario el mantenerlo en esas mismas condiciones (art. 194 LNM).

²³⁷ BASEDOW J. y WURMEST W., *Third-Party...*, *op. cit.*, p. 9; MICALLEF, D., «A legal analysis...», *op. cit.*, pp. 2-3; INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS), «Classification societies...», *op. cit.*, p. 3.

²³⁸ En el contrato de clasificación de ABS para buques de nueva construcción, por ejemplo, destaca la cláusula 13ª relativa a la responsabilidad de la referida sociedad y a cuyo tenor «Se comprende y acepta que cualquier informe, opinión o notación relativa a la inspección o al Certificado (...) constituye únicamente una representación del presente Contrato junto con el cumplimiento por parte de la Nave, su estructura, material, equipamiento o maquinaria, o cualquier otro objeto cubierto por un Certificado, al momento de su inspección, de una o más Reglas o estándares de ABS, emitiéndose el referido Certificado solamente para el uso de ABS, sus expertos, clientes u otras entidades autorizadas. ABS no es una entidad que garantice la integridad o seguridad de una nave o de su equipamiento o maquinaria. La validez, aplicabilidad e interpretación de un Certificado emitido con sujeción a los términos de este Contrato, o en cumplimiento del mismo, se hará de conformidad con las Reglas y estándares de ABS, quien será asimismo el único juzgador de los mismos». Con carácter adicional, se extrae de la Sección 1/7, del Capítulo 1, de la Parte 1, de las Reglas para la Clasificación de Buques de ABS, la advertencia general de que ninguna de las informaciones contenidas en los certificados de clase u otros informes emitidos por la clasificadora liberarán —expresa o tácitamente— de sus obligaciones a quienes estuvieren llamados a efectuar otra clase de inspecciones o a garantizar de cualquier otro modo el estado de navegabilidad del buque. Se insiste, en este sentido, en que los certificados o informes oficiados solamente acreditan el cumplimiento, por parte de la nave inspeccionada, de las reglas, guías, estándares u otros criterios de ABS y que su uso queda exclusivamente reservado a la indicada sociedad de clasificación, a sus clientes y comisiones y a las demás entidades debidamente autorizadas.

nacional e internacional sobre seguridad marítima. En España esta función de control de los buques de su bandera corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante, a través de sus órganos centrales y periféricos, de conformidad con el artículo 8 del RICBU. Ahora bien, cosa distinta es que la función de control de las condiciones de navegabilidad de los buques sea delegada por los Estados a ciertas sociedades de clasificación respecto de los buques de su bandera. Sin embargo, ello no elimina el carácter público de la labor y en muchos casos planteará la duda sobre la posible extensión de responsabilidad de la clasificadora al Estado delegante²³⁹.

El certificado de clase es, por el contrario, aquél documento que garantiza que el buque ha sido inspeccionado correctamente de acuerdo con las Reglas marcadas por la sociedad de clasificación de que se trate, lo que puede implicar (o no) que, en el momento de ser inspeccionado, el buque estaba en condiciones de navegar desde el punto de vista técnico-náutico²⁴⁰.

²³⁹ ARROYO, I., «Problemas jurídicos...», *op. cit.*, pp. 37-40 y GOÑI ETCHEVERS, J.L., «La responsabilidad...», *op. cit.*, p. 526. En España podría atribuirse responsabilidad al Estado español y, más concretamente, a la Dirección General de la Marina Mercante como Administración delegante, en virtud del artículo 106.2 de nuestra Constitución. Dicho precepto determina la responsabilidad patrimonial del Estado «*por el funcionamiento de los servicios públicos*», funcionamiento que, además, se entiende integrado tanto por el funcionamiento anormal de las actuaciones administrativas, como por su funcionamiento normal. Sin embargo, no ha habido todavía ocasión de resolver un asunto de este tipo ante los tribunales españoles, motivo por el que la atribución de responsabilidad a la Administración marítima en virtud del art. 106 CE no deja de ser una hipótesis que habremos de analizar en contraposición a otras posibles vías de enjuiciamiento.

²⁴⁰ Como bien explica BOISSON, P., «Role and Responsibility...», *op. cit.*, p. 102, por «clasificación» se entiende aquella actividad en virtud de la cual una sociedad de clasificación diseña sus propias reglas y directrices y las aplica durante la inspección de una nave, verificando si la misma les da o no cumplimiento. «Certificación» implica, por el contrario, que la clasificadora actúa en nombre y por cuenta del Estado delegante, que es quien diseña legislativamente los estándares de seguridad, y verifica que el buque inspeccionado cumple con la normativa estatal.

7.3. Otras actuaciones de relevancia

7.3.1. Inspecciones especiales realizadas en favor de la comunidad marítima

Además de desempeñar su función clasificadora ordinaria, las sociedades de clasificación prestan otros servicios independientes de tipo pericial. Dichos servicios se prestan usualmente sobre la base de un contrato privado y su propósito es el de proporcionar al solicitante la opinión técnica y experta de la sociedad de clasificación en relación con un determinado buque.

Ciertos autores han afirmado que el supuesto más común se plantea en los contratos de compraventa de buques, pues es habitual que el cumplimiento por parte del buque objeto de la venta de las reglas técnicas de la sociedad de clasificación se configure como un requisito previo a la entrega del buque al comprador. Sin embargo, algún que otro autor ha relativizado la importancia de la función pericial independiente en el marco de estos contratos. Ello se debe principalmente a que el *Norwegian Saleform* (denominado en la práctica «NSF»), modelo que más se utiliza en la compraventa de buques, prevé en su artículo 8.(a).(v) la obligación del vendedor de disponer, al momento de celebrarse el contrato, de un documento que certifique la clasificación del buque —más comúnmente conocido como *confirmation of class* en inglés, ya que constata precisamente que el buque sigue manteniendo una clase o clasificación—. Dado el frecuente uso que se hace de este modelo de contrato en la práctica, son muy escasas e incluso raras las ocasiones en las que se solicitan servicios de inspección técnica a una sociedad de clasificación en el seno de un contrato de compraventa²⁴¹.

²⁴¹ Afirma ZHANG, K., «Misrepresentation under the Law of Ship Sale & Purchase. A comparative study of various sale forms», en *Lund University: Master Thesis*, 2013, p. 5, que todos aquellos sujetos e individuos familiarizados con operaciones de compraventa de buques son conocedores también del NSF, un modelo de contrato adoptado en 1956 por el Consejo Marítimo Internacional del Báltico («BIMCO»). Revisado en varias ocasiones, la versión emitida en 2012 por BIMCO en conjunción con la *Norwegian Shipbrokers' Association* es la más reciente y la que actualmente se encuentra en vigor. La cláusula 8.(a).(v) del contrato estipula que «a cambio del pago del precio, los vendedores deberán proporcionar a los compradores [...] un

La comprobación y supervisión del estado y condiciones de un buque también se plantea, entre muchos otros, en supuestos de construcción, reparación y arrendamiento de buques, así como en contratos de seguro como requisito previo a la obtención de la cobertura solicitada²⁴². En todos estos casos el procedimiento es el mismo: la sociedad clasificadora designada por las partes contratantes, que puede ser la habitual u otra distinta, bien participará de un modo indirecto si la parte interesada se conforma con una simple copia del certificado de clase o de inspección en vigor, o bien adoptará un papel más activo cuando se comprometa frente a las partes a la realización de una supervisión especial del estado del buque objeto del contrato²⁴³.

certificado de clase o (dependiendo de la sociedad de clasificación) un certificado de mantenimiento de clase, expedido éste dentro de los tres días hábiles anteriores a la entrega del buque y que confirme que el mismo está en clase [...]». Destacar también la referencia que ZHANG hace a la *Nippon Ship Sale Form* («Nippon-sale»), modelo de uso común en Asia por adaptarse mejor a las preferencias de los operadores asiáticos. Consúltese, asimismo, PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 216; GOÑI ETCHEVERS, J.L., «La responsabilidad...», *op. cit.*, p. 528 y LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 45. PULIDO BEGINES explica cómo la entrega del buque, que no el cumplimiento del contrato de compraventa en sí, queda condicionada a la presentación de un certificado de clasificación vigente. LAGONI, empero, aclara que en muchas ocasiones, al utilizarse el NSF, el nacimiento de las obligaciones y derechos reconocidos en el contrato de compraventa se hace depender de que, al momento de celebrarse el mismo y como condición a su eficacia, el vendedor del buque ya cuente con un certificado de clasificación en vigor. GOÑI ETCHEVERS, por su parte, se mantiene neutral y simplemente menciona la posibilidad del comprador de solicitar del comprador la contratación de un perito independiente que supervise el correcto estado y condiciones de la nave.

²⁴² Tomando como referencia los formularios de construcción de buques de la *Association of West European Shipbuilders* (cláusulas 1.c y 1.d) y del *Shipbuilding Contract of the Shipowners Association of Japan* (cláusula 2), explica PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 41, que en los contratos de construcción de buques se suele prever, con carácter expreso, que las sociedades de clasificación que realizan la inspección previa a la entrega de la nave actúan en nombre y por cuenta del astillero. El astillero es asimismo el que debe asumir el coste de los servicios prestados por la sociedad de clasificación, de modo que las valoraciones emitidas por ésta no necesariamente deberán compartirse por el adquirente del buque, quien, en efecto, podrá no haber prestado su conformidad con el estado de éste último.

²⁴³ Los grados de implicación (directa o indirecta) de la sociedad clasificadora determinarán además su cuota de responsabilidad, la cual podrá variar en función del papel que deba adoptar de conformidad con los términos del contrato. En caso de aceptarse por la sociedad, ésta podría incluso llegar a convertirse en garante del sujeto obligado a la entrega del buque frente a la otra parte del contrato. *Vid.*, en este sentido, GOÑI ETCHEVERS, J.L., «La responsabilidad...», *op. cit.*, p. 528-529.

7.3.2. Funciones públicas desempeñadas por delegación de los Estados

Según se establece en la Regla 6, del Anexo I, del Convenio SOLAS, los Gobiernos de cada país podrán confiar la inspección y el reconocimiento de buques a organizaciones reconocidas por ellos o a inspectores nombrados al efecto²⁴⁴. Así, aunque en el Derecho marítimo internacional es regla imperativa que el control de la adecuación de los buques a las condiciones y estándares internacionales de seguridad es competencia del Estado del pabellón —incumbiendo también, como se ha visto, al Estado rector del puerto, aunque con carácter subsidiario²⁴⁵— y éste puede ejercer sus funciones de inspección por sí mismo a través de los órganos administrativos que resulten competentes, nada impide que pueda delegar todo o parte de su poder a un tercero, como a una sociedad de clasificación, por ejemplo²⁴⁶.

Lo cierto es que no son pocos los Gobiernos que han decidido trasladar todo o parte de su potestad supervisora a las sociedades de clasificación, motivo por el que se ha llegado a reconocer el carácter público o semipúblico de los servicios prestados por las mismas, según se confíe el control total o parcial, respectivamente, del cumplimiento de la normativa imperativa sobre seguridad marítima por parte de los buques²⁴⁷. Tal delegación será total cuando se autorice

²⁴⁴ Sin olvidar la aplicabilidad de la Directiva 2009/15/CE y del Reglamento (CE) N.º 391/2009 en el ámbito de la Unión Europea, ambos sobre autorización y reconocimiento de sociedades de clasificación.

²⁴⁵ *Vid.* epígrafe 4 del Capítulo I de esta tesis.

²⁴⁶ Las inspecciones llevadas a cabo por los Gobiernos de los Estados en cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima son, según PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 32, de carácter preventivo, consistiendo su finalidad principal en la evitación de que buques cuyas condiciones físicas o técnicas no cumplen debidamente con los estándares de seguridad, se hagan a la mar. Puntualiza, además, que los certificados que acreditan el cumplimiento de los referidos estándares podrán ser revisados por las autoridades de otros Estados en virtud de la potestad de control por el Estado rector del puerto.

²⁴⁷ La delegación de funciones estatutarias encuentra su principal razón de ser en la falta de capacitación técnica y formativa de los Estados y de su funcionariado para ejecutar debidamente las inspecciones derivadas de la normativa internacional sobre seguridad marítima, hoy en día mucho más compleja debido a la técnica y estructuralmente compleja condición de una nave. Así lo corroboran, entre otros, GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, p. 279 («[...] sucede que no en todos los países existen servicios públicos especializados suficientes para velar por el cumplimiento de las normas reguladoras de la seguridad de los buques»); PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 220 («Los

a las sociedades de clasificación para que, de un lado, desempeñen las inspecciones pertinentes de conformidad con los convenios y normas internacionales y, de otro, para que emitan los correspondientes certificados una vez realizadas las inspecciones. Por tanto, la delegación de las funciones de inspección será, a priori, parcial cuando el Estado únicamente confíe la primera de las dos actividades mencionadas y retenga para sí la capacidad de expedición de los certificados²⁴⁸. Y si bien puede resultar interesante analizar el modo jurídico en que se produce la indicada delegación, pospondremos su estudio hasta el próximo capítulo de la presente tesis, advirtiendo por el momento al lector de que las funciones delegadas en las sociedades de clasificación no únicamente exigen la celebración de un contrato dirigido a tal efecto entre el Estado delegante y la sociedad clasificadora seleccionada, sino que, además, trae a colación un segundo contrato. Dicho contrato tendrá por partes al armador del buque objeto de la inspección y a la sociedad de clasificación que vaya a realizarla, tratándose sin duda de una circunstancia de vital importancia a la hora de determinar la responsabilidad de la entidad privada que ejecuta una función pública por delegación de un Estado.

*motivos que llevan a los Estados a delegar estas funciones son diversos, pero, con carácter general, el más frecuente es la falta del aparato técnico y burocrático necesario para su adecuado ejercicio, lo que no debe sorprender, pues las sociedades de clasificación suelen disponer de medios más eficaces y de personal más cualificado para la realización de las complejas labores de evaluación del estado técnico de los buques mercantes»); BOISSON, P., «Role and Responsibility...», *op. cit.*, p. 104 («[...] very few governments have the technical expertise to keep up with the requirements of modern shipping»); LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 28 («Some of these States do not simply have the manpower to control their registered vessels. Apparently there is currently only a very limited number of people world-wide who possess the required knowledge») y CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades de Clasificación...», *op. cit.*, p. 47 («Los países que ofrecen banderas de conveniencia, y muchos otros, carecen de la necesaria capacidad técnica, así como de la cobertura geográfica necesaria para inspeccionar el estado de sus buques y para expedir, en su caso, los correspondientes certificados estatutarios»).*

²⁴⁸ ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, p. 12; ZAMORA ROSELLÓ, M.A., «La seguridad marítima: problemática...», *op. cit.*, p. 271; PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 220 y LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, pp. 51-52. Sin embargo, no parece haber impedimento normativo alguno a que la delegación parcial de funciones consista en la autorización a la emisión de sólo una parte de los certificados obligatorios, confiándose respecto de los demás controles únicamente las funciones de inspección. Sobre este aspecto se vuelve en el Capítulo VI.

7.4. La incertidumbre que suscita la independencia de las sociedades de clasificación en el ejercicio de su «doble función» (*dual role*)

Resulta sencillo concluir, sobre la base de lo expuesto en los epígrafes anteriores, que de los servicios ofertados por las sociedades de clasificación, dos son los que asumen en el tráfico una mayor relevancia. De un lado, la asistencia a armadores y demás sujetos interesados mediante la clasificación de buques y otros servicios periciales especiales. De otro lado, la ejecución de funciones públicas de inspección por delegación de los Estados, emitiendo en ocasiones, incluso, los certificados estatutarios correspondientes a dichas supervisiones. Sin embargo, los indicados servicios no reflejan con carácter exclusivo lo que en la práctica se conoce como la «doble función» (en inglés, *dual role*) de las sociedades de clasificación.

La inmensa mayoría de autores son de la opinión que la *dual role* de las clasificadoras se traduce en que las mismas asisten con su actividad tanto al interés privado, mediante la clasificación de buques, como al interés público, a través de la ejecución de funciones estatutarias. También afirman, empero, que la clasificación de buques repercute indirectamente en beneficio del interés público, pues contribuye al incremento de la seguridad marítima y reduce así el número de accidentes en el mar²⁴⁹. Otros, por el contrario, relacionan la doble función de las sociedades de clasificación con el hecho de que habitualmente prestan sus servicios a armadores y Gobiernos al mismo tiempo²⁵⁰. Sea como

²⁴⁹ ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, pp. 4-5; GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, p. 271; VAUGHAN, B., «The Liability...», *op. cit.*, p. 2; BOISSON, P., «Role and Responsibility...», *op. cit.*, p. 101; WURMNEST, W., «Third Party Liability...», *op. cit.*, p. 111; PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, p. 488 y DE BRUYNE, J., «Liability of Classification Societies. Developments in Case Law and Legislation», en MUSI, M. (Ed.), *New Challenges in Maritime Law: de Lege Lata et de Lege Ferenda*, Bonomo Editore, Bolonia, 2015 (pp. 221-246), p. 222.

²⁵⁰ LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, pp. 26-27, en particular, parte en la definición de la doble función de las sociedades de clasificación de una misma premisa. Explica, en primer lugar, que las clasificadoras habitualmente sirven a armadores y Estados al mismo tiempo, aunque también advierte que quien solicita la ejecución de servicios de clasificación o de tipo estatutario son, en última instancia, los primeros. El autor focaliza así la doble función de las sociedades de clasificación en el hecho de que, con frecuencia, ejecutan funciones estatutarias sobre la base de un contrato privado celebrado con el armador. Por tanto, doble función no sólo implica servir simultáneamente al interés público y al interés privado, sino también ejecutar

fuere, es palmario que ambas situaciones generan una misma preocupación: la independencia de las sociedades de clasificación respecto de quienes solicitan y se sirven de sus servicios²⁵¹.

La clasificación de buques, en particular, no responde a imperativo legal alguno y su obtención por la nave es, a priori, voluntaria. No obstante ello, la práctica habitual muestra que se trata de un proceso necesario y obligado para todo buque que pretenda emplearse en el tráfico, pues se ha venido entendiendo que el certificado de clase proporciona a los operadores de la industria marítima una información independiente sobre el estado y condiciones de seguridad de la nave²⁵². Ahora bien, si se tiene en cuenta que los principales clientes de las sociedades de clasificación son, precisamente, a quienes más conviene e interesa obtener una clasificación favorable (*i.e.*, propietarios, armadores y empresas navieras), resulta difícil de asimilar que la actividad clasificadora se realice con total independencia respecto de los intereses de los clientes, ya que éstos son, en definitiva, quienes deben correr con el coste del servicio. La clasificación es, además, objeto de una feroz competencia entre las distintas

funciones públicas a petición de un sujeto privado y en cumplimiento de normativa pública — nacional e internacional— sobre seguridad marítima. GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, p. 271, por su parte, y sin entrar a discutir la falta o no de independencia de las sociedades de clasificación, explica, en relación con la delegación de funciones estatutarias y la figura jurídica a través de la cual se articula (*i.e.*, contratos administrativos o privados, por ejemplo) que «suele ser denominador común de todas ellas», es decir, de las formas empleadas para la delegación de funciones, «que la prestación de los servicios delegados o autorizados es exclusivamente retribuida por los armadores de los buques que los reciben».

²⁵¹ JESSEN, H., «The liability of classification societies...», *op. cit.*, p. 276, defiende con firmeza que la ejecución de funciones públicas y privadas por parte de las sociedades de clasificación resulta de vital importancia para combatir la presencia de buques sub-estándar en el mercado («Both functions of classification societies are essential to fight “substandard shipping”»), algo con lo que BOISSON, P., «Role and Responsibility...», *op. cit.*, pp. 106-107, se muestra conforme. Al mismo tiempo, empero, admite JESSEN que esta doble función es fuente de varios problemas, entre ellos la incertidumbre en cuanto a la independencia de las clasificadoras respecto de sus clientes, opinión a la que también se suma PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 491-492.

²⁵² *Vid.* al respecto MILLER, M.A., «Liability of classification societies...», *op. cit.*, p. 82; ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, pp. 4-5 y PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 487-488. De las indicadas fuentes se extrae, en concreto, que los certificados de clase y, por ende, la actividad clasificadora de las sociedades de clasificación, es esencial en el mercado asegurador, así como en el tráfico en general, dependiendo principalmente la comercialización de los buques de que los mismos ostenten una clasificación favorable.

sociedades de clasificación y ello ha hecho que varios autores se cuestionen hasta qué punto las reglas por ellas desarrolladas se confeccionan objetivamente o si, por el contrario, atienden más a la necesidad comercial de prestar un servicio más ventajoso para los clientes que el ofrecido por otras clasificadoras del mercado²⁵³.

En cuanto al ejercicio de funciones estatutarias, el problema radica en que, si bien el servicio se presta en nombre y por cuenta del Estado en cumplimiento de la normativa en vigor sobre seguridad marítima, los gastos derivados de estas inspecciones habitualmente son asumidos por quienes ostentan la titularidad o capacidad de explotación del buque; es decir, por los armadores (una vez más, concepto extensible al de propietario y empresa naviera)²⁵⁴. Es decir, aún cuando las clasificadoras operan sobre la base de una autorización oficial cuando ejecutan funciones estatutarias, los verdaderos clientes no dejan de ser los armadores, que son quienes han solicitado de aquéllas la realización de inspecciones estatutarias y, en consecuencia, quienes han abonado el precio derivado de las mismas. Esta evidente separación funcional en el desempeño de funciones estatutarias —en nombre y por cuenta

²⁵³ PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 491-492, exterioriza varias reflexiones en torno a la independencia de las sociedades de clasificación. Al señalar que las mismas son contratadas y retribuidas en sus servicios por los armadores de los buques clasificados, advierte que el diseño de Reglas demasiado estrictas, en comparación con las de otras sociedades de clasificación, puede poner en riesgo la fidelidad de los clientes y ello fomentar una menor rigidez en el diseño e imposición de los estándares técnicos y de seguridad. Explica, en segundo lugar, que la estructura corporativa de las clasificadoras también pone en duda su independencia en muchas ocasiones, sobre todo cuando en sus órganos ejecutivos participan miembros de la industria marítima privada, como es el caso del Lloyd's Register, por ejemplo. También VAUGHAN, B., «The Liability...», *op. cit.*, p. 3, apunta a esta problemática al citar a Lord Donaldson of Lynton en LYMINGTON, L.D., «The ISM Code: the road to discovery?», en *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1998, pp. 526-527. Se explica que la principal vulnerabilidad de las sociedades de clasificación radica en que, de un lado, son retribuidas en sus servicios por los armadores y, de otro lado, que están en constante competencia con las otras clasificadoras del mercado. Ello llegó a provocar que fueran menos estrictas en la aplicación de sus reglas y en el otorgamiento de la clasificación y, en suma, que se erosionaran los estándares de seguridad aplicados por las sociedades de clasificación. No obstante ello, LYMINGTON defiende que la indicada debilidad ha sido mayormente saneada gracias a la constitución de la IACS, la cual diseña e impone a sus miembros unos requisitos mínimos de calidad.

²⁵⁴ LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, pp. 26-27, así como PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 491-492 y VAUGHAN, B., «The Liability...», *op. cit.*, p. 3, según lo indicado en notas a pie precedentes.

del Gobierno delegante, pero con cargo a la economía del cliente armador—, pone en riesgo la independencia de las sociedades de clasificación, sobre todo cuando el armador dispone de una flota de tamaño considerable y la sociedad de clasificación genera respecto del mismo una cierta dependencia económica.

Así las cosas, resulta plenamente válida, a nuestro entender, la opinión de quien afirma que el método que con mayor probabilidad eliminaría la problemática expuesta pasaría por suprimir el sistema de clasificación actual y proceder a la ampliación de los estándares internacionales sobre seguridad del buque y seguridad marítima²⁵⁵. De este modo, se cubrirían todos aquellos aspectos que, hoy por hoy, siguen siendo objeto de regulación privada y, en suma, de las Reglas confeccionadas por las sociedades de clasificación. Naturalmente, ello no impediría que las clasificadoras siguieran prestando servicios periciales o de inspección, pero sí lograría suprimir la clasificación privada. Además, se eliminaría la competencia del sector y todas las clasificadoras ofrecerían un mismo servicio en cumplimiento de la normativa y estándares internacionales. En consecuencia, la clasificación como tal dejaría de existir y la misma pasaría a integrar una nueva forma de certificación estatutaria²⁵⁶.

²⁵⁵ LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, pp. 26-27, expone otras dos formas de subsanación del problema. En primer lugar, propone que los servicios de inspección y certificación estatutaria sean retribuidos solamente por los Estados delegantes. Con ello se lograría desplazar la figura del armador como cliente principal y serían los distintos Gobiernos quienes ocuparían dicha posición. No obstante ello, entiende el autor que esta alternativa no pondría fin al problema, pues es precisamente la dependencia hacia los clientes —con independencia de quienes sean éstos— la que da origen a las dudas que suscita la independencia de las sociedades de clasificación. Una segunda posibilidad consistiría en limitar los servicios a prestar por las clasificadoras, pudiendo éstas solamente dedicarse a la clasificación de buques o al ejercicio de funciones estatutarias, pero sin que estuvieran autorizadas a ejercer ambas funciones de forma simultánea. El éxito de esta iniciativa dependería, sin embargo, de la voluntad de las clasificadoras, pues si no hubiera ninguna en el mercado que optara por la certificación estatutaria, es evidente que la medida devendría inefectiva.

²⁵⁶ *Ibidem*.

8. Marco normativo aplicable a las sociedades de clasificación

8.1. Disciplina normativa internacional, comunitaria y nacional de trasposición: breve recordatorio de las previsiones contenidas en el Convenio SOLAS y en la Directiva 2009/15/CE

Como ya ha sido puesto de manifiesto en epígrafes anteriores, una de las disposiciones internacionales de referencia en el estudio del régimen jurídico de las sociedades de clasificación es el Convenio SOLAS. Pues bien, respecto de tales entidades el Convenio dispone que, sin perjuicio de lo prescrito por sus propias reglas, los buques se proyectarán, construirán y mantendrán cumpliendo las prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos de una sociedad de clasificación reconocida por la Administración del Estado del pabellón (Regla 3-1, Parte A-1, Capítulo II-1)²⁵⁷. El Convenio parte, en realidad, del reconocimiento y autorización de sociedades de clasificación para la ejecución de funciones estatutarias, si bien no ahonda en la cuestión y cede la regulación de tal delegación a las resoluciones A.739(18) y A.789(19) de la OMI²⁵⁸. La primera de ellas, aprobada el 4 de noviembre de 1993, lleva por título el siguiente: «Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración». Sus reglas se refieren, de un lado, a la

²⁵⁷ La citada regla dispone textualmente que *«además de las prescripciones que figuran en otras partes de las presentes reglas, los buques se proyectarán, construirán y mantendrán cumpliendo las prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos de una sociedad de clasificación que haya sido reconocida por la Administración de conformidad con las disposiciones de la regla XI/1, o las normas nacionales aplicables de la Administración que ofrezcan un grado de seguridad equivalente»*.

²⁵⁸ Vid. Regla 1 del Capítulo XI: *«Las organizaciones que se mencionan en la regla I/6 cumplirán las Directrices aprobadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), tal como las enmiende la Organización, y las Especificaciones aprobadas por la Organización mediante la resolución A.789(19), tal como las enmiende la Organización, a condición de que tales enmiendas sean aprobadas, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente convenio relativas a los procedimientos de enmienda del anexo, excepto el capítulo I»*. Nótese, además, que el Capítulo XI del SOLAS, que es en el que queda insertada la citada regla, trata de las «medidas especiales para incrementar la seguridad marítima». Así, una regulación internacional de los procesos de reconocimiento y autorización de sociedades de clasificación es lo que permitirá que la ejecución de funciones estatutarias se realice sobre la base de un mismo marco procedimental aplicable a todos los Estados parte del Convenio. Ello asegurará, por tanto, que las inspecciones llevadas a cabo por organizaciones reconocidas se ajusten todas a unos mismos parámetros con independencia del Estado en el que operen.

concesión de dicha autorización y a las prescripciones que las organizaciones autorizadas deberán cumplir y, de otro lado, al contenido del acuerdo celebrado entre el Estado y la entidad autorizada. La segunda resolución citada fue aprobada el 23 de noviembre de 1995 y, pese a que comparte con la primera su mismo objeto y finalidad, reviste más bien la forma de una guía práctica, al indicar los artículos y normativas a las que debe adaptarse cada una de las actuaciones de las organizaciones autorizadas.

La Unión Europea, por su parte, dictó su primera norma sobre la materia en 1994 con la aprobación por el Consejo de la Directiva 94/57/CE, desarrollada posteriormente por el Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, *sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima*²⁵⁹. Sin embargo, junto con la sustitución de la Directiva de 1994 por la Directiva 2009/15/CE, el mencionado Real Decreto ha sido derogado por otras versiones del mismo, estando vigente en la actualidad el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio. Este conjunto normativo también ha dado lugar a un régimen de «organizaciones reconocidas» en virtud del cual un Estado podrá conferir a una empresa u organización determinada la competencia de inspección y control de buques cuando esa empresa u organización esté reconocida por la Comisión Europea. Obtenido dicho reconocimiento, será cada Estado el que autorice, de conformidad con su normativa nacional, la realización de los tipos concretos de inspección y control.

Países de nuestro entorno, como Inglaterra y Alemania, han incorporado la citada normativa comunitaria a sus ordenamientos internos por medio de las «*Merchant Shipping Regulations 1966*»²⁶⁰ y la «*Schiffsbesichtigungs-*

²⁵⁹ Publicado en *BOE* núm. 303, de 19 de diciembre de 1998.

²⁶⁰ Este conjunto normativo, cuya denominación completa es «*The Merchant Shipping (Ship Inspection and Survey Organisations) Regulations 1996*» y que se publicó en los *Statutory Instruments* núm. 2908 de 1996, ha sufrido múltiples adaptaciones a medida que en la Unión Europea han ido proliferando normas comunitarias sobre seguridad marítima, datando la última reforma de 19 de diciembre de 2011, publicada en los *Statutory Instruments* núm. 3056 de 2011. Accesible en: <http://www.legislation.gov.uk/>.

Verordnung See»²⁶¹, respectivamente, dedicando ambas normas su articulado, como es de esperar, a la regulación de la inspección y control de buques realizados por organizaciones autorizadas al efecto.

8.2. Previsiones en materia de sociedades de clasificación en la normativa estadounidense

Al igual que en el Convenio SOLAS y la Directiva comunitaria 2009/15/CE, la normativa estadounidense centra su atención en la autorización de sociedades de clasificación para la realización de determinadas inspecciones y controles en nombre y por cuenta del Estado norteamericano. Es de destacar, en este sentido, el mandato contenido en el artículo 3316.(a) del USC. En virtud de dicho precepto, todo departamento, agencia y organismo del Gobierno de los Estados Unidos queda obligado a reconocer a *American Bureau of Shipping (ABS)* como su agente en la clasificación de buques propiedad del Gobierno, si bien con sujeción a una serie de condiciones, entre ellas la necesidad de que la indicada clasificadora se mantenga en su naturaleza de entidad sin ánimo de lucro²⁶². A

²⁶¹ Su denominación completa es «*Verordnung zur Durchführung von Gemeinschaftsvorschriften über die Überprüfung und Zertifizierung auf dem Gebiet der Seeschifffahrt durch anerkannte Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsgesellschaften*» (equivalente al español a «Reglamento sobre la aplicación de la legislación comunitaria en materia de inspección y certificación en el ámbito del transporte marítimo por sociedades autorizadas») y se publicó el 15 de diciembre de 1995 en el *Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1995, Teil I* (Boletín Oficial alemán). Accesible en <http://www.bgbl.de/>.

²⁶² Cabe decir que el indicado precepto no se refiere a ABS como entidad sin ánimo de lucro, sino que es algo más preciso al requerir de la misma que se abstenga de disponer de capital accionario y de distribuir dividendos entre sus socios o miembros («(...) *as long as the Bureau is maintained as an organization having no capital stock and paying no dividends*»). Otro aspecto de relevancia es la participación que el Gobierno estadounidense tiene en uno de los órganos de decisión de ABS y que, de algún modo, podría llegar a poner en riesgo la independencia de la clasificadora en la toma de decisiones y la ejecución de inspecciones. El mismo apartado (a) del artículo 3316 del USC dispone, a estos efectos, que el Secretario de Estado y el Secretario de Transporte nombrarán, cada uno de ellos, a un representante del Gobierno para que actúe como miembro activo en el comité ejecutivo de ABS (salvo en el caso de que la condición del segundo recayera también en el primero, en cuyo caso sería éste el que asumiría ambas designaciones), nombramiento que la sociedad de clasificación está obligada a aceptar [«*The Secretary and the Secretary of Transportation each shall appoint one representative (except when the Secretary is the Secretary of Transportation, in which case the Secretary shall appoint both representatives) who shall represent the Government on the executive committee of the Bureau. The Bureau shall agree that the representatives shall be accepted by it as active members of the committee*»].

pesar de esta explícita alusión, empero, se prevé también la delegación de funciones en otras sociedades de clasificación estadounidenses e, incluso, a clasificadoras extranjeras que reúnan una serie de condiciones.

El régimen general de inspección y clasificación de buques por delegación de los EE.UU. parte de dos presupuestos, uno objetivo y otro subjetivo. El primero se concreta en las materias y funciones que son susceptibles de delegación [art. 3316.(b).(1) USC], mientras que el segundo trata los supuestos en que tal delegación podrá efectuarse en sociedades extranjeras [art. 3316.(b).(2) USC]. En cuanto al ámbito objetivo de delegación, éste se extiende a los siguientes conceptos:

- a) la revisión y aprobación de los procesos de inspección previos a la emisión de un certificado de inspección por cuenta del Gobierno estadounidense;
- b) el desarrollo de inspecciones y controles; y
- c) la emisión certificados de inspección y otros documentos afines en nombre del Gobierno estadounidense.

Las materias citadas serán delegadas, como regla general, en la clasificadora ABS o en otra entidad de inspección afín que haya sido reconocida por el Secretario de Estado. Ésta última opción adquiere especial relevancia cuando la entidad reconocida es una sociedad de clasificación extranjera, pues tal reconocimiento se otorgará solamente cuando se dé cumplimiento al *principio de reciprocidad* proclamado en el artículo 3316.(b).(2)²⁶³. Si bien es cierto que este principio no se cita como tal, sí que es posible reconocerlo con carácter implícito en la redacción del artículo 3316.(b).(2), en tanto que la delegación de funciones en una clasificadora extranjera quedará condicionada a lo siguiente:

²⁶³ El artículo 3316.(b).(1) del USC dispone que «*The Secretary may delegate to (...) another classification society recognized by the Secretary as meeting acceptable standards*», es decir, que la delegación de funciones estatutarias podrá realizarse en cualquier sociedad de clasificación que reúna unos estándares «suficientes». La alusión, que es global, entendemos afecta tanto a sociedades de clasificación estadounidenses distintas de ABS, como a sociedades extranjeras, si bien en éste último caso será necesario que, con carácter previo, se cumplan las condiciones del artículo 3316.(b).(2) del USC.

a) que el gobierno del Estado en el que se halle domiciliada la sociedad de clasificación extranjera delegue autoridad en ABS y le conceda asimismo acceso al mercado nacional para la realización de inspecciones, certificaciones y funciones afines respecto de los buques que enarboleden el pabellón de aquél Estado;

b) que la entidad extranjera tenga delegaciones en los Estados Unidos y mantenga un registro de su operatividad en dicho país; y

c) que la sociedad de clasificación extranjera no preste servicios comparables a los comprendidos en el artículo 3316.(b).(1) a Estados que patrocinen o financien el terrorismo²⁶⁴.

El último de los presupuestos mencionados implicará, en caso de darse o descubrirse con posterioridad a la delegación, la inmediata revocación de la misma [*vid.* art. 3316.(e) USC].

Con carácter adicional a los presupuestos objetivo y subjetivo a los que se ha hecho referencia, el artículo 3316.(c) del USC somete la capacidad para realizar inspecciones, controles o certificaciones de buques en construcción, reparación o transformación —y no solo, por tanto, en materia de ejecución de funciones estatutarias— a la necesidad de que la entidad inspectora disponga de un programa adecuado para la implementación de estándares de seguridad y el registro de las inspecciones practicadas, a efectos de que las mismas sean consultadas por el propio Secretario de Estado u otras sociedades de clasificación que así lo soliciten.

Conviene finalmente destacar, sin perjuicio de lo anterior, que la regulación contenida en el USC es de carácter general y, a los efectos que por el momento interesan, ofrece sólo una primera aproximación a la naturaleza y sentido de la normativa estadounidense en materia de delegación de funciones

²⁶⁴ Insuficiente, tal vez, la limitación de este último requisito a que no se presten en un Estado financiador del terrorismo servicios comparables a los comprendidos en el artículo 3316.(b).(1) del USC. A nuestro entender habría sido más acertado restringir el acceso a aquellas sociedades de clasificación que presten *cualquier* servicio a Estados de ese tipo.

estatutarias en organizaciones de inspección y peritaje de buques. Sin embargo, no contiene disposición alguna que explice con detalle cuál es el procedimiento a seguir en los supuestos de reconocimiento y autorización de sociedades de clasificación o cuáles son, por ejemplo, las condiciones técnicas, estructurales o de personal que debe reunir la eventual entidad designada. En efecto, tales materias se regulan, en realidad, por otro cuerpo normativo: el *Code of Federal Regulations* (CFR) y, en particular, por los Títulos 33 y 46 del mismo, los cuales serán objeto del debido estudio en el siguiente Capítulo²⁶⁵.

8.3. Disposiciones de Derecho uniforme. La determinación del nivel de diligencia exigible a las sociedades de clasificación y la limitación de su responsabilidad: los *Principles of Conduct for Classification Societies* y las *Model Contractual Clauses*

No son pocos los autores que, de un lado, critican la ausencia de un régimen jurídico positivo aplicable a las sociedades de clasificación y, de otro lado, ponen de manifiesto la consecuente existencia de un vacío legal que obstaculiza el enjuiciamiento de la responsabilidad civil en que tales entidades pueden incurrir durante el desarrollo de su actividad²⁶⁶. Esta situación ha favorecido la aprobación de una serie de instrumentos de Derecho uniforme tendentes a regular tanto el contenido del contrato de clasificación, como la

²⁶⁵ Vid. Capítulo III, epígrafe 11.

²⁶⁶ PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, op. cit., p. 48, se refiere asimismo a un incremento de la litigiosidad en sede de responsabilidad civil de las sociedades de clasificación, algo que, según entiende el referido autor, ha contribuido a que se produzca «una reacción por parte de diversos operadores interesados en el sector, tendente a configurar con más claridad el régimen jurídico en el que operan estas sociedades». Esta misma idea, sustentada también sobre el cada vez mayor número de reclamaciones de responsabilidad frente a las sociedades de clasificación, es la que se comparte por WISWALL, F., «Classification Societies...», op. cit., p. 179. Éste último autor explica, además, que gran parte de los conflictos resultan de la búsqueda, por parte de los demandantes, de una mayor garantía indemnizatoria («deep pocket», en palabras de WISWALL) en comparación con la que ofrecen los armadores y los aseguradores de éstos. HARE, J., «Liability of Classification Societies...», op. cit., p. 323, por su parte, critica que, a pesar de los avances logrados en sede comunitaria y a través de las directrices internas de la IACS, las cuestiones relativas a qué tipo de responsabilidad asumen las sociedades de clasificación por sus errores y negligencia no han recibido respuesta todavía, defecto que afecta también al eterno dilema sobre la limitación de dicha responsabilidad. Recalca, además, que el consenso existente en los órganos judiciales de los distintos países del mundo es reducido, por no decir nulo.

responsabilidad que del mismo se deriva para las partes contratantes y, sobre todo, para las sociedades de clasificación²⁶⁷. El Comité Marítimo Internacional (CMI) se presenta, en este sentido, como el emisor de dos instrumentos que, a pesar de no ser de carácter vinculante, son de obligada mención:

a) El primero de esos instrumentos, hecho público en la Asamblea de 15 de mayo de 1999, recibe el nombre de «Principios de Conducta y Condiciones del Contrato para su empleo por las sociedades de clasificación»²⁶⁸. Tales principios tienen por objeto delimitar y precisar el contenido del contrato de clasificación naval, así como fijar los supuestos de responsabilidad de las sociedades de clasificación y el derecho de las mismas a limitar cuantitativamente la indemnización que pudiera derivar de su incumplimiento²⁶⁹.

b) En la Asamblea de 8 de mayo de 1999 el CMI hizo público su «Modelo de Cláusulas Contractuales»²⁷⁰, complementario a los Principios de Conducta. Integra un total de 11 cláusulas, de las cuales las tres primeras, incluidas en la Parte I, se refieren a los acuerdos celebrados entre las sociedades de clasificación y los Estados que, a través de la Administración marítima competente, deleguen en ellas funciones de tipo estatutario. La Parte II, comprensiva de las restantes cláusulas, regula las relaciones entre las sociedades de clasificación y sus clientes armadores y constructores navales²⁷¹.

²⁶⁷ PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, pp. 48-49.

²⁶⁸ En inglés «*Principles of Conduct for Classification Societies*», extraíbles de la *Guía de Convenciones Marítimas («Handbook of Maritime Conventions»)* del CMI de 2004, Documento 11-1.

²⁶⁹ VAUGHAN, B., «*The Liability...*», *op. cit.*, p. 15, explica cómo los principios de conducta recalcan la importancia de que las sociedades de clasificación se mantengan imparciales e independientes durante la ejecución de sus funciones. Se exige asimismo que tales organizaciones publiquen sus reglas de clase, las actualicen y apliquen de conformidad con aquéllos principios.

²⁷⁰ En inglés «*Model Contractual Clauses*», extraíbles de la *Guía de Convenciones Marítimas («Handbook of Maritime Conventions»)* del CMI de 2004, Documento 11-2.

²⁷¹ GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op.cit.*, p. 279, destacan especialmente las cláusulas II.8 y II.9 del Modelo por contemplar los principales aspectos a tener en cuenta en materia de responsabilidad de las sociedades clasificadoras, así como la limitación de aquélla. No obstante, advierten que hoy por hoy no existe acuerdo entre los representantes de las sociedades de clasificación y sus clientes en cuanto a la plasmación cuantitativa de la limitación de responsabilidad. ALCÁNTARA, J.M., «*Shipbuilding...*», *op. cit.*, p. 142, explica que los principios de conducta y el modelo de cláusulas contractuales no tuvieron demasiado éxito en el mercado, posiblemente porque, tal y como se redactaron las cláusulas, las mismas podrían

El Grupo de Trabajo para el estudio de asuntos relativos a las sociedades de clasificación²⁷², que ha sido el encargado de confeccionar los instrumentos indicados, se constituyó en 1992 por iniciativa del Consejo Ejecutivo del CMI y los aspectos que se tomaron en consideración para la consecución de su objetivo fueron dos: *i)* los derechos, obligaciones y responsabilidades de las sociedades de clasificación; y *ii)* la relación jurídica existente entre éstas últimas y los armadores²⁷³.

A) La determinación del nivel de diligencia exigible a las sociedades de clasificación a través de los Principios de Conducta y Condiciones del Contrato

Los Principios de Conducta tienen por principal objetivo el establecimiento de una serie de estándares, reglas y directrices mínimas que permitan determinar, mediante su aplicación a cada caso concreto, el nivel de diligencia exigible a las sociedades de clasificación en el desempeño de sus funciones, tanto si éstas últimas son de carácter público, como si son de naturaleza privada²⁷⁴. Tales regulaciones quedan estructuradas en el texto conforme a dos apartados diferenciados, a saber, la «Introducción», de un lado, en la que se

no tener efecto alguno sobre terceros. Defiende, sin embargo, que el proyecto del CMI supuso un paso decisivo en esta materia, promoviendo y provocando un debate en torno a la aprobación de una norma internacional para sociedades de clasificación. Por su parte, PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 69, afirma que las *Model Contractual Clauses* son el resultado de un estudio comparativo de los formularios empleados por las principales sociedades clasificadoras de modo que las mismas, junto con el examen de los formularios empleados actualmente por las sociedades de clasificación de mayor importancia, permiten esbozar las obligaciones principales asumidas por las partes en el contrato de clasificación.

²⁷² En inglés, «*Joint Working Group on a Study of Issues related to Classification Societies*».

²⁷³ Vid. LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 299; MICALLEF, D., «A legal analysis...», *op. cit.*, p. 13 y LAMB, B., «Liability of Classification Societies», en *University of Cape Town (UCT) – LL.M. Thesis*, 2008 (consultable en: <http://www.comitemaritime.org>), p. 126.

²⁷⁴ Así lo explican MICALLEF, D., «A legal analysis...», *op. cit.*, p. 13; PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 49 y SKOU, A.W., «Presentation on Behalf of IACS to the Centenary Conference of the CMI», en *CMI Yearbook*, 1997 (pp. 180-185), p. 184. Puntualiza LAMB, B., «Liability of Classification Societies», *op. cit.*, p. 127, además, que la aplicación de los Principios de Conducta —que, se recuerda, deviene imperativa para quienes pacten voluntariamente someterse a ellos— no se hace depender de la incorporación a la IACS y que el sometimiento a los mismos es idéntico para todas las sociedades de clasificación, con independencia de si éstas operan como entidades privadas o si son propiedad de un Gobierno (cfr. WISWALL, F., «Joint Working Group...», *op. cit.*, p. 329).

precisan los criterios de actuación generales de las sociedades de clasificación, y, de otro lado, los que pudieran denominarse «Estándares de conducta y práctica»²⁷⁵, que contienen la enumeración ordenada de los deberes de conducta específicos en el ámbito de la gestión técnica y administrativa de las sociedades de clasificación.

Toda sociedad de clasificación que se someta voluntariamente a los Principios de Conducta estará obligada a desempeñar sus funciones con el máximo respeto a los principios de imparcialidad y buena fe (cláusula 3), debiendo asimismo mostrar una estricta diligencia en la clasificación y certificación estatutaria de buques, consistiendo dicha diligencia en el uso de una razonable pericia, cuidado y juicio (cláusula 4). Con carácter diferenciado, se exige a las sociedades de clasificación que actúen con absoluta independencia respecto de propietarios, Gobiernos y cualesquiera otros sujetos interesados en la clasificación o certificación de un buque o buques, si bien esa independencia queda excusada en el caso de que se opere como agente de un Gobierno en el desempeño de funciones estatutarias (cláusula 2)²⁷⁶. Adicionalmente, las

²⁷⁵ En inglés, «*Standards of Practice and Performance*», traducidos por PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 50 como «Criterios de ejecución y práctica».

²⁷⁶ Es, por ejemplo, el caso de ABS, en cuyo comité ejecutivo se hallan presentes, como miembros activos, dos representantes del Gobierno estadounidense (*vid.* nota a pie núm. 232). En cualquiera de los casos, entendemos resulta cuestionable el que no se haya precisado el tipo de independencia exigida a las sociedades de clasificación y, más concretamente, si la excusabilidad de la misma en los supuestos de delegación de funciones estatutarias es o no absoluta. Queremos expresar con ello que, en nuestra opinión, las sociedades de clasificación deberían poder mantener intacto su criterio profesional y no verse condicionadas, en la ejecución de procedimientos de clasificación o inspección, por su vinculación a un Gobierno que haya delegado en ellas funciones estatutarias, al menos no en lo que se refiere a la aplicación de sus propias reglas de tipo técnico o de seguridad. Lo indicado resulta de extraordinaria importancia a la hora de tratar la responsabilidad que pudiera surgir en los supuestos de una deficiente ejecución de funciones estatutarias, en tanto que, en caso de no existir una mínima independencia respecto del Gobierno delegante, debería ser éste, y no la sociedad de clasificación, el que responda por el total de los daños causados. Si, por el contrario, la sociedad de clasificación conservase todavía una cierta independencia que le permitiese desvincularse de las instrucciones del Estado delegante cuando éstas fueren totalmente contrarias a lo que las reglas de la propia entidad o la normativa internacional dispusiesen al efecto, entonces sí que habría que entender que la sociedad de clasificación es responsable. Ahora bien, la naturaleza de esa responsabilidad y su concurrencia conjunta con la posible responsabilidad del Estado es algo que se tratará en el último capítulo de la presente tesis.

sociedades de clasificación deberán atender a las siguientes obligaciones generales (cláusula 5):

a) publicar las reglas sobre clasificación de buques y las directrices que rijan la prestación de otros servicios, debiendo todas ellas ser revisadas periódicamente y actualizadas siempre que resulte necesario;

b) llevar a cabo las inspecciones de los buques de conformidad con sus propias reglas y reglamentos;

c) constituir y mantener una red internacional de oficinas, a fin de ofrecer y proporcionar servicios de inspección y certificación allí donde sean requeridos con carácter habitual;

d) utilizar personal debidamente cualificado para el desempeño de sus servicios;

e) cumplir con el *Quality System Certification Scheme* (QSCS) de la IACS o con cualquier otro sistema de calidad equivalente basado en la norma UNE-EN ISO 9001²⁷⁷;

f) llevar a cabo un programa de investigación técnica y desarrollo, dedicado principalmente al incremento de la seguridad de los buques y de su equipamiento y a la mejora de las reglas de clase.

El apartado de «Introducción» de los Principios de Conducta finaliza con una previsión relativa al sistema de calidad de las sociedades de clasificación, afirmándose que las disposiciones del mismo determinarán todos los aspectos relacionados con la conducta y objetivos de aquella entidad, así como con la ejecución de sus servicios (cláusula 6)²⁷⁸.

²⁷⁷ Vid. nota a pie núm. 221. El precepto parece dejar la elección del sistema de calidad al criterio de las sociedades de clasificación, si bien hay que entender que el QSCS será siempre el aplicable (con carácter imperativo) a aquellas sociedades que sean miembros de la IACS, pudiendo aquéllas que no lo sean optar por someterse a ese sistema o a otro distinto, pero equivalente, de conformidad con la norma UNE-EN ISO 9001.

²⁷⁸ Defiende PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, op. cit., p. 50, al tratar la cuestión relativa al nivel de diligencia exigible a las sociedades de clasificación de conformidad con los Principios de Conducta, que «con ello se pretende fijar un patrón de diligencia que correspondería, en principio, con el de una obligación de medios», entendiéndose, en consecuencia, que el cumplimiento de los criterios de conducta contenidos en el citado instrumento llevaría a «una suerte de presunción iuris tantum de inexistencia de culpa de la

Los «Estándares de conducta y práctica», por su parte, se agrupan en cuatro secciones, ordenadas de la A a la D bajo las siguientes rúbricas, respectivamente: «técnicos, administrativos y de ejecución» (*Technical, Administrative and Managerial*), «personal técnico» (*Technical Personnel*), «certificados e informes» (*Certificates and Reports*) y «confidencialidad» (*Confidentiality*). La sección primera agrupa cuatro obligaciones principales, referidas todas ellas al ámbito de la gestión y organización internas de las sociedades de clasificación. De este modo, se deberá mantener y disponer de un equipo de profesionales adecuado que asegure la ejecución de los servicios contratados de conformidad con el sistema de calidad de la sociedad de clasificación, debiendo éstas asimismo ordenar sus reglas, reglamentos y directrices de forma sistemática. Estarán igualmente obligadas a adoptar las medidas que resulten necesarias para asegurar el cumplimiento de las indicadas normas internas y, por supuesto, a cumplir con la normativa vigente en cada país sobre delegación y ejecución de funciones estatutarias.

La sección segunda regula la cualificación profesional del personal técnico al servicio de las sociedades de clasificación, exigiendo, con carácter general, que se establezcan —y revisen periódicamente— estándares apropiados para la formación y adiestramiento del referido personal, debiendo éste también superar cursos de formación técnica ofrecidos por instituciones reconocidas²⁷⁹.

sociedad de clasificación». Cabe decir, sin embargo, que la labor previa a solventar sería la relativa al tipo de obligación asumida por la sociedad de clasificación y dilucidar, en efecto, si la misma consiste en una obligación de medios o de resultado. Tal cuestión no es baladí, habida cuenta de que existen dos sectores de la doctrina que defienden posturas contrapuestas en esta materia, ambas con repercusiones más que trascendentales a la hora de determinar si existe o no responsabilidad civil (principalmente contractual) por parte de una sociedad de la clasificación (*vid.* Capítulo IV).

²⁷⁹ La IACS es una de las instituciones de mayor referencia en la materia y cuenta con distintos procedimientos de formación y cualificación de personal técnico dedicado a la inspección, certificación y clasificación de buques. Dicha formación se regula con carácter autónomo en lo que la propia institución denomina «*Procedural Requirements*» (en adelante, PR) y de los que quisiéramos destacar uno en particular, por su alcance más general (consultable en <http://www.iacs.org.uk>, *Publications, Procedural Requirements*). Se trata del *Procedural Requirement No. 7*, de 1 de julio de 2009, su última revisión de 1 de julio de 2013 y que regula el proceso de formación y capacitación de personal técnico al servicio de una sociedad de clasificación. Se distingue, en concreto, entre el *survey staff*, esto es, el grupo de profesionales dedicados a la inspección y/o clasificación de buques (cláusula 2.1), y el *plan approval staff*, que es el personal encargado de evaluar el diseño y construcción de los buques y determinar si los

La sección tercera se refiere a las obligaciones asumidas por las sociedades de clasificación en la emisión de certificados e informes y parte, en primer lugar, de la concreción del marco normativo o disciplinario que resulta aplicable a cada servicio prestado, distinguiéndose fundamentalmente entre el ejercicio de funciones privadas o públicas²⁸⁰. Respecto de las primeras se consagra la obligación de las sociedades de clasificación de expedir los certificados de clase de conformidad con sus reglas y reglamentos internos, mientras que en los supuestos de emisión de certificados estatutarios será preciso que se adapten a las disposiciones del Derecho nacional aplicable. Los indicados documentos deberán permanecer registrados durante el tiempo en que el buque se mantenga clasificado por la sociedad correspondiente y durante los cinco años siguientes. Por otro lado, además de publicar periódicamente un registro con las principales informaciones de los buques en relación con su clasificación, deberá facilitarse copia de los certificados estatutarios y de clase a las personas enumeradas en el apartado (c) de esta sección tercera, esto es:

mismos cumplen o no con los estándares internacionales de seguridad y con las prescripciones de la propia sociedad de clasificación a cuya inspección se hubieran sometido (cláusula 2.2). Este *Procedural Requirement* se asienta sobre los requisitos desplegados en las resoluciones A.739(18) de la OMI, de 4 de noviembre de 1993, *sobre directrices relativas a la autorización de las Organizaciones Reconocidas que actúen en nombre de la Administración*, y A.789(19) de la OMI, de 23 de noviembre de 1995, *sobre funciones de Reconocimiento y Certificación de las Organizaciones Reconocidas que actúen en nombre de la Administración* (cláusula 1.1) y su objetivo principal lo constituye el establecimiento de los requisitos de formación y capacitación del personal técnico dedicado a la inspección y clasificación de buques existentes o de nueva construcción y de instalaciones costeras, así como en lo relativo al desempeño de funciones estatutarias en nombre y por cuenta de la Administración delegante (cláusula 1.2). Se exige, en este sentido, que las sociedades de clasificación miembros de la IACS definan las competencias requeridas para la ejecución de cada tipo específico de inspección y diseñen los módulos teóricos y prácticos de tal modo que los mismos procuren la adquisición de aquéllas competencias (cláusula 4.1). En cualquiera de los casos, empero, se requiere de quienes tomen parte en estos cursos que adquieran los conocimientos y formación suficientes en relación con los distintos tipos de buque existentes, así como con las clases de procedimientos y servicios ofrecidos de conformidad con las propias reglas y reglamentos de la sociedad de clasificación, los PR de la IACS y los convenios e instrumentos internacionales basados en las resoluciones A.739(18) y A.789(19) de la OMI (cláusula 4.2).

²⁸⁰ Según se verá más adelante, la determinación del marco normativo aplicable a las obligaciones contraídas por las sociedades de clasificación resulta de suma importancia a la hora de examinar su posible responsabilidad, sobre todo en su vertiente contractual. La remisión a los reglamentos internos de cada sociedad de clasificación dificultará la labor e impedirá, en principio, el esbozo de un sistema de responsabilidad armónico para todas ellas. Sin embargo, cierto es que la constitución de la IACS y el cuasi monopolístico protagonismo de sus miembros en el mercado de inspección y clasificación ha permitido reforzar la seguridad marítima existente en la materia mediante la definición de unos estándares, regulaciones y criterios comunes a los que todas se someten.

i) al propietario del buque o cualquier otro individuo que se halle en situación contractual análoga con la sociedad de clasificación;

ii) a los terceros expresamente autorizados por el propietario del buque o sujeto que mantenga con la sociedad de clasificación vínculo contractual similar, así como aquéllos que figuren como legitimados en virtud de resolución judicial o administrativa;

iii) a la Administración del Estado del pabellón del buque inspeccionado o clasificado.

Finalmente, la sección cuarta pone fin al texto de los Principios de Conducta con un deber de confidencialidad a cargo de las sociedades de clasificación, materializándose en la obligación de éstas de mantener reservados todos los documentos, materiales e informaciones que adquieran con ocasión de su actividad y en el desempeño de sus funciones²⁸¹.

B) El «Modelo de Cláusulas Contractuales» y la limitación de la responsabilidad de las sociedades de clasificación

La denominación «Modelo de Cláusulas Contractuales» hace referencia a un texto, más bien breve, cuya estructura se organiza en torno a dos bloques diferenciados. El primero de dichos bloques se compone de una introducción en la que se exponen cuestiones de relevancia en cuanto a la naturaleza y propósito de las *model clauses*, mientras que el segundo, dividido a su vez en dos partes, acoge las cláusulas modelo propiamente dichas.

²⁸¹ Conviene cerrar este epígrafe con una referencia a las explicaciones de LAMB, B., «Liability of Classification Societies», *op. cit.*, p. 127, en relación con las premisas esenciales sobre las que se construyen los Principios de Conducta y, también, el Modelo de Cláusulas Contractuales. Destaca el autor, en primer lugar, que las sociedades de clasificación juegan un papel de creciente importancia y esencialidad en materia de seguridad marítima y protección del medio ambiente. En segundo lugar, explica que constituyen entidades únicas gracias a su doble función (*dual role*), la cual, además, ha ido adquiriendo una mayor relevancia con el tiempo debido a que cada vez son más los Estados que delegan funciones estatutarias en las sociedades de clasificación. Por último, recalca LAMB que la actual función de las sociedades de clasificación es la de servir al interés público, habida cuenta de que con su actividad promueven la seguridad de la vida y de los buques en el mar.

La introducción sirve esencialmente para comprender que las cláusulas modelo han sido ideadas con el propósito de definir y clarificar, con sujeción al Derecho nacional aplicable, las circunstancias bajo las cuales ha de limitarse o regularse la responsabilidad de las sociedades de clasificación, incluida asimismo la de sus agentes y empleados. Siendo necesario, en este sentido, que tales cláusulas se interpreten y apliquen en consonancia con los Principios de Conducta («*The clauses are intended to be read in conjunction with the Principles of Conduct for Classification Societies (...)*»²⁸²), es evidente que las mismas centran su contenido en la elaboración de un sistema uniforme de responsabilidad civil contractual de las sociedades de clasificación²⁸³. El clausulado se divide, por ello, en dos partes:

i) la Parte I, de un lado, se refiere a los acuerdos de delegación de funciones estatutarias y a la ejecución de labores de certificación en nombre de los Gobiernos delegantes;

ii) de otro lado, la Parte II, que por su extensión goza de una mayor relevancia en el texto, se centra en regular el conjunto de derechos y obligaciones de las sociedades de clasificación y de sus clientes armadores, así como la limitación de la responsabilidad de las primeras.

Puesto que volveremos sobre el contenido de la Parte I en el Capítulo III de la presente tesis, al analizar los procesos de reconocimiento y autorización de las sociedades de clasificación, focalizaremos ahora nuestra atención en comentar, en términos generales, cuál es el régimen de deberes, obligaciones y responsabilidades de la Parte II²⁸⁴.

²⁸² Vid. Introducción *Model Contractual Clauses*, último párrafo *in fine*.

²⁸³ LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 299, critica, con severidad, que la iniciativa del CMI no haya abordado un tema tan conflictivo como lo es la responsabilidad extracontractual de las sociedades de clasificación, pues ésta es, en realidad, la que mayor litigiosidad presenta en la práctica.

²⁸⁴ Interesante es, sin duda, la explicación que ofrece SKOU, A.W., «Presentation on Behalf of IACS...», *op. cit.*, pp. 181-182, para justificar el que se limite la responsabilidad de las sociedades de clasificación. Las razones que ofrece el indicado autor ascienden a un total de seis, pudiendo su contenido resumirse como sigue: 1) El propósito de la clasificación de buques es reducir el riesgo de accidentes en el mar, no incrementarlo. Ahora bien, las sociedades de clasificación no sustituyen a otros operadores del tráfico responsables de la seguridad del buque,

Pues bien, a nuestro entender las cláusulas contenidas en la indicada Parte II pueden agruparse en tres categorías en función del objeto que regulan. Primero, la cláusula 4, que se refiere a los deberes y obligaciones de las sociedades de clasificación y en la que se declara con rotundidad que estas entidades solamente certifican el estado del buque inspeccionado para su clasificación, sin que su actividad pueda entenderse extendida a ningún otro ámbito o propósito [cláusula 4.a)]. Se ha afirmado, en este sentido, que la redacción de la cláusula pretende advertir o recalcar que las sociedades de clasificación no garantizan, mediante la clasificación, el estado de navegabilidad de la nave²⁸⁵. Con carácter adicional, se informa en la referida cláusula 4 que el nivel de diligencia exigible a las sociedades de clasificación en la prestación de sus servicios será aquél que se consagra en los Principios de Conducta [cláusula 4.b)].

sino que ejercen su actividad con carácter adicional o accesorio respecto de aquéllos. 2) El riesgo al que son expuestas las sociedades de clasificación en el ejercicio de sus funciones no se corresponde con el importe por el que se retribuyen sus servicios. Ello se debe a que el precio del servicio se calcula atendiendo a las prestaciones que el mismo lleva aparejadas y no en función del valor del objeto inspeccionado, menos aún su tonelaje. 3) Se espera de las sociedades de clasificación que estén siempre al corriente de los nuevos avances tecnológicos, motivo por el que, en ocasiones, su actividad quedará enmarcada en la de un proyecto de investigación. Parece aceptable, en este sentido, que en caso de haber errores o causarse algún daño durante dicha «investigación», la reclamación a la que deban hacer frente las clasificadoras no sea excesivamente elevada. 4) Si bien los servicios de clase se prestan formalmente al cliente que los retribuye, son varios los individuos y operadores del tráfico que se benefician del mismo, tales como las compañías aseguradoras, entre otros. En consecuencia, las sociedades de clasificación no sólo se enfrentan a las reclamaciones de sus clientes, sino también a la de los otros sujetos a quienes afecta la clasificación del buque de forma directa. 5) El servicio de clasificación se presta en interés público. Si la responsabilidad a la que queda expuesta la clasificadora es demasiado elevada, el servicio de clasificación se encarece y puede llegar incluso a dejar de prestarse. En este último supuesto, serían los Gobiernos de los distintos Estados quienes pasarían a asumir la ejecución del servicio, lo cual generaría una importante problemática en materia de responsabilidad dada su inmunidad soberana. 6) El factor motivacional capital para toda sociedad de clasificación lo constituye la confianza que el mercado deposita en ellas. Si los clientes, los Estados, las aseguradoras y demás operadores del tráfico cesan en confiar en una clasificadora, ésta terminará por extinguirse. En términos similares se expresa MICALLEF, D., «A legal analysis...», *op. cit.*, pp. 10-12.

²⁸⁵ Vid. PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 52, quien afirma que «(...), se quiere subrayar que las sociedades de clasificación no garantizan el estado de navegabilidad del navío clasificado, sino un ámbito más restringido (...)». Ese «ámbito más restringido» al que se refiere el autor es el equivalente, entendemos, al marco obligacional que se desprende del contrato de clasificación y, por tanto, al contenido del certificado de clase, debiendo recordarse que éste último solamente certifica que el buque clasificado da cumplimiento a las reglas de clase de la sociedad clasificadora, lo que en ningún caso equivaldrá a una garantía de navegabilidad de la nave.

Las cláusulas 5 y 6, por su parte, tratan el marco obligacional de los clientes armadores. A tal efecto, se exige, en primer lugar, que el armador mantenga el buque, su maquinaria y equipamiento en las condiciones exigidas por las reglas y demás regulaciones de la sociedad de clasificación, así como a emplearlo de conformidad con las mismas y la clase que tuviere asignada [cláusula 5.a)]. En segundo lugar, es obligación del armador informar, con carácter general, de todas aquellas circunstancias que afecten al buque y a su clase —tales como la alteración de su estructura, equipo o maquinaria, por ejemplo— [cláusula 5.b)], debiendo asimismo realizar todas aquellas reparaciones que fueren necesarias para el mantenimiento de la clase por parte de la nave [cláusula 5.c)]. Del mismo modo, pesa sobre el armador un estricto deber de colaboración e información para y con la sociedad de clasificación, de los que destacan la obligación de informar de cualquier cambio en la titularidad del buque o datos identificativos y la de advertir a la clasificadora sobre cualquier modificación en la utilización de la nave que pudiere invalidar o afectar a su clase [cláusula 5.d)].

La inobservancia de las obligaciones expuestas por parte del armador habilitará a la sociedad de clasificación para que, entre otras medidas y ejerciendo su facultad discrecional de un modo razonable, suspenda o cancele la clasificación, estando también contemplada como sanción la retirada de los certificados o informes que la entidad hubiere emitido.

A continuación, las cláusulas 7 a 10 acogen el régimen de responsabilidad de las sociedades de clasificación y su limitación. Así, se entenderá que una sociedad de clasificación incurre en responsabilidad cuando incumpla el deber de diligencia que le es exigible en el ejercicio de sus funciones; una vez más, el que se proclama en los Principios de Conducta²⁸⁶. La acción u omisión dañosa deberá ser atribuible, sin embargo, a la propia clasificadora o a los empleados o

²⁸⁶ En la nota a pie núm. 9 del Modelo de Cláusulas Contractuales se afirma que «*diferent standards or terms may be substituted in accordance with applicable national law*», es decir, que el nivel de diligencia consagrado en los Principios de Conducta podrá ser reemplazado por el que establezca la legislación nacional aplicable al contrato.

agentes que actúen por cuenta de la misma (cláusula 7). Además, los daños de los que responderá la sociedad de clasificación serán solamente los directos, es decir, los que afecten directamente a la nave y siempre que la causa del perjuicio se deba a una deficiente ejecución de las obligaciones contractuales o a una incorrecta aplicación de las reglas de la entidad (cláusula 8)²⁸⁷.

En cuanto a la limitación de la responsabilidad de las clasificadoras, la cláusula 9 cede la fijación del importe máximo de la indemnización que eventualmente se devengue a las partes, basándose el cálculo en un importe fijo o en multiplicar el precio del servicio de la clasificadora por un número a convenir entre los contratantes²⁸⁸.

²⁸⁷ El texto no es, en realidad, tan explícito en cuanto a los daños a los que se extiende la responsabilidad de las sociedades de clasificación. La cláusula 8 enumera solamente los supuestos en que podrá ser responsable la clasificadora (*i.e.*, por daños en el buque, en general), si bien se refiere en exclusiva a las reclamaciones que se susciten en relación con la prestación de los servicios pactados en el contrato de clasificación («(...) *any claim arising out of the performance of services pursuant to these Rules (...)*»). Ello implica, por tanto, que la responsabilidad de la sociedad de clasificación deberá medirse en relación con las obligaciones que le competan de conformidad con el contrato, incluidas asimismo las reglas de clase que fueren aplicables al buque en cuestión.

²⁸⁸ La limitación de la responsabilidad de las sociedades de clasificación es, sin lugar a dudas, el aspecto que mayor controversia ha suscitado durante la elaboración de las cláusulas modelo, discusión ésta que se mantiene incluso en los días presentes. La redacción de las cláusulas 8 y 9 es, en este sentido, provisional y así se mantendrá en tanto no se llegue a un acuerdo definitivo entre sociedades de clasificación y armadores respecto del importe o concepto exacto por el que pueden llegar a responder las primeras. Por ello se mantiene, por ahora, una redacción con espacios en blanco a rellenar por las partes. Según LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 299, esta circunstancia pone de relieve que las *Model Contractual Clauses* no han logrado introducir armonización alguna en materia de limitación de responsabilidad de las sociedades de clasificación, siendo precisamente éste uno de sus principales propósitos («*The Model Contractual Clauses, however, did not succeed in their aim of harmonising the limitation of liability*»). En consecuencia, las cláusulas modelo solamente pueden servir a modo de guía para las sociedades de clasificación cuando éstas redacten las Condiciones Generales de sus servicios (*vid.* MICALLEF, D., «A legal analysis...», *op. cit.*, p. 15). SKOU, A.W., «Presentation on Behalf of IACS...», *op. cit.*, p. 182-183, por su parte, explica la complejidad que acompaña a la determinación del límite de la responsabilidad de las sociedades de clasificación. Recuerda, en primer lugar, que no es el tamaño del buque el que determina el precio del servicio, sino las prestaciones incluidas en éste último. Entiende, por tanto, que la determinación de la responsabilidad de las sociedades de clasificación en función del tonelaje de la nave es inaceptable, habida cuenta de que, atendiendo al valor del servicio facturado, el riesgo al que quedarían expuestas las clasificadoras es absolutamente desproporcionado. A ello suma la preocupación de que la responsabilidad de las clasificadoras se compare con la que la *Convención Internacional sobre Limitación de Responsabilidad para Reclamaciones Marinas de 1976* (LLMC) prevé para los armadores y es que dicha Convención parte, precisamente, del tonelaje del buque para fijar los límites de la responsabilidad de los armadores. Por otro lado, entiende SKOU que sociedades de clasificación y armadores de buques no pueden recibir el mismo trato, puesto que los segundos ejercen sobre sus naves un control absoluto y permanente,

Finalmente, las cláusulas 10 y 11 contienen pactos de ley aplicable y sumisión expresa, respectivamente²⁸⁹.

mientras que las primeras solamente las visitan por breves períodos y en ocasiones puntuales. El referido autor advierte asimismo que las profundas diferencias existentes entre las jurisdicciones de los distintos países en materia de responsabilidad de las sociedades de clasificación también dificultan enormemente el que se establezca un régimen uniforme en dicha materia.

²⁸⁹ Ambas cláusulas van acompañadas, cada una, de una nota a pie de página: *a)* la núm. 11, relativa a la cláusula 10 y que dispone que usualmente la ley aplicable al contrato será la del lugar en el que la sociedad de clasificación tuviere ubicado su domicilio social; y *b)* la núm. 12, que respecto de la cláusula 11 advierte que, a fin de superar la prueba de los sistemas de *common law* sobre *forum non conveniens*, el Estado a cuya jurisdicción se sometan las partes debe ser uno de elección «razonable» en cuanto a su sistema judicial, a la competencia demostrada por sus tribunales en la resolución de este tipo de casos y a su conveniencia para el demandante y los posibles testigos.

CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTOS DE RECONOCIMIENTO Y AUTORIZACIÓN DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN. INCORPORACIÓN A LA IACS

SUMARIO:

9. La autorización de las organizaciones de inspección, peritaje y certificación de buques que actúen en nombre de la Administración de un Estado: breve análisis de la Resolución A.739(18) de la OMI. 9.1. Directrices para la autorización de organizaciones que actúen en nombre de la Administración y normas mínimas a respetar por las mismas. 9.2. Un modelo de acuerdo público de delegación de funciones. 10. Los procesos de reconocimiento y autorización de las sociedades de clasificación en el Derecho de la Unión Europea. 10.1. El reconocimiento de las sociedades de clasificación como escalón previo a su actuación en territorio comunitario: análisis del Reglamento (CE) núm. 391/2009. 10.1.1. Evaluación de la organización y otorgamiento del reconocimiento. 10.1.2. Imposición de sanciones y revocación del reconocimiento. 10.2. La autorización conferida a las sociedades de clasificación para que operen en nombre y por cuenta del Estado español (RD 877/2011, de 24 de junio). 10.2.1. Tramitación y otorgamiento de la autorización. 10.2.2. Revocación de la autorización y régimen sancionador. 11. El reconocimiento y autorización de sociedades de clasificación en los EE.UU: análisis de la regulación contenida en el *Code of Federal Regulations*. 12. La incorporación de las sociedades de clasificación a la *International Association of Classification Societies (IACS)*. 12.1. Criterios de afiliación. Derechos y obligaciones de los miembros de la IACS. 12.2. Procedimiento de incorporación a la IACS. 12.3. Revisión de la afiliación. Suspensión y revocación de la condición de miembro de la IACS. 12.3.1. Procedimiento de revisión o supervisión de la afiliación. 12.3.2. Procedimiento de suspensión y revocación.

Analizada la doble función público-privada de las sociedades de clasificación en el Capítulo precedente, así como su innegable influencia y activo papel en el cumplimiento de las disposiciones internacionales sobre seguridad marítima y, en particular, sobre seguridad del buque, interesa ahora centrarse en la primera de las funciones mencionadas y estudiar, así, los mecanismos o procedimientos a través de los cuales estas entidades son reconocidas y autorizadas por un Estado para el ejercicio de funciones públicas de inspección y certificación de buques. Dicho análisis pasará por examinar, con especial atención, la normativa comunitaria y nacional española de trasposición sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques, contenida esencialmente en la Directiva 2009/15/CE y en el Reglamento (CE) núm. 391/2009, para el ámbito de la Unión Europea, y en el Real Decreto

877/2011, de 24 de junio, en el caso concreto español²⁹⁰. Análisis similar es el que se realizará, a continuación, a nivel de derecho comparado, siendo objeto de estudio las disposiciones contenidas en el Título 46 del CFR de los Estados Unidos, dedicado también al reconocimiento y autorización de sociedades de clasificación para el desempeño de funciones estatutarias en nombre y por cuenta del Estado norteamericano.

Previo a todo lo anterior, empero, se hará mención a la Resolución 739.A(18) de la OMI, relativa a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración marítima de cada país, por tratarse no sólo de una disposición de alcance internacional, sino por haber servido también de principal referente en el diseño del régimen europeo en vigor²⁹¹. Por último, se incluirá una referencia a las principales características del proceso de incorporación a la *International Association of Classification Societies* (IACS) y a los requisitos que deben cumplimentar los distintos aspirantes para alcanzar finalmente la condición de miembro y, en consecuencia, la de una sociedad de clasificación de reconocido prestigio y elevada fiabilidad²⁹².

²⁹⁰ Instrumentos que ya han sido tratados en los Capítulos I y II de la presente tesis (*vid.* Capítulo I, epígrafes 2.2, 2.2.1, 2.23 y Capítulo II, epígrafe 8.1).

²⁹¹ *Vid.* Capítulo II, epígrafe 8.1.

²⁹² Lo cierto es que los procedimientos de reconocimiento y autorización de sociedades de clasificación, así como el proceso de incorporación a la IACS, no se tratan apenas en los estudios y trabajos de referencia en la materia. Por ello, merecen destacarse especialmente las pocas obras nacionales e internacionales que, cuando menos, comentan la cuestión: ANDERSSON, K., BRYNOLF S., LINDGREN, J.F. y WILEWSKA-BIEN, M. (Eds.), *Shipping and the Environment: Improving Environmental Performance in Marine Transportation*, Springer, Berlin, 2016; GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, *op. cit.*; HOPPE, H., «The work of the Subcommittee on Flag State Implementation», en *IMO News*, núm. 4, 1997, pp. 21-27; INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES, «IACS Quality System...», en *op. cit.*; LASAGABASTER HERRARTE, I., «Régimen jurídico de la autorización necesaria para operar como organización de inspección y peritaje de buques», en *IeZ: Ingurugiroa eta zuzenbidea (Ambiente y derecho)*, núm. 2, 2004, pp. 33-48; MANSELL, J.K., *Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues*, Springer, Berlin, 2009; ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD), *International Regulatory Co-operation and International Organisations: The cases of the OECD and the IMO*, OECD Publishing, 2014, versión electrónica en: <http://www.oecd.org>; PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*; SMITH, D.W., «The IACS Quality...», *op. cit.*; ZAMORA ROSELLÓ, M^a R., «Las organizaciones autorizadas...», *op. cit.*; ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*; ZAMORA ROSELLÓ, M.A., «La seguridad marítima: problemática...», *op. cit.*; ZHU, L., *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Springer, Berlin, 2007; BRANCH, A.E. y ROBERTS, M., *Branch's Elements of Shipping*, *op. cit.*; BOISSON, P., «Role and Responsibility...», *op. cit.*

9. La autorización de las organizaciones de inspección, peritaje y certificación de buques que actúen en nombre de la Administración de un Estado: breve análisis de la Resolución A.739(18) de la OMI

Según se ha señalado ya en páginas anteriores, la doble función público-privada de las sociedades de clasificación viene suscitando, desde hace ya tiempo, dudas en cuanto a la independencia de las mismas en el ejercicio de sus funciones²⁹³. Dicha incertidumbre aparece, en particular, cuando se prestan servicios de inspección y certificación de buques tanto a armadores y operadores privados del tráfico marítimo, como a los Gobiernos de distintos Estados de forma simultánea²⁹⁴. Para minorar el riesgo que ello comporta, sobre todo en cuanto a la posible pérdida de imparcialidad de las clasificadoras en la aplicación de la normativa pertinente sobre seguridad marítima, se aprobaron por la OMI las denominadas «directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración», a través de la Resolución A.739(18), de 4 de noviembre de 1993²⁹⁵. Su objetivo, definido en la exposición de motivos, es la elaboración de «*procedimientos uniformes y un mecanismo*

JESSEN, H., «The liability of classification societies...», *op. cit.*; ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*; LIANG, J., «Strategic challenges ...», *op. cit.*; GOEBEL, F., *Classification Societies: Competition and Regulation of Maritime Information Intermediaries*, LIT, Surich, 2017; LAGONI, R., EHLERS, P. y PASCHKE, M. (Eds.), *Recent Developments in the Law of the Sea*, LIT, Berlin, 2010; WITT, J.A., *Obligations and Control...*, *op. cit.*; BRANCH, A.E. y ROBERTS, M., *Branch's Elements of Shipping*, *op. cit.*; BAENA BAENA, P.J., «Nacionalidad de los buques. Seguridad de los buques y sociedades de clasificación», en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M. (Dirs.), *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 117-147; FAURE, M.G. y HU, J. (Eds.), *Prevention and Compensation...*, *op. cit.*; TUPPER, E.C., *Introduction to Naval Architecture*, 5ª ed., Butterworth-Heinemann, Oxford, 2013 y LINDLEY, J., *Somali Piracy. A Criminological perspective*, Routledge, Abington, 2016.

²⁹³ Vid. Capítulo II, epígrafe 7.4.

²⁹⁴ JESSEN, H., «The liability of classification societies...», *op. cit.*, p. 276 y BOISSON, P., «Role and Responsibility...», *op. cit.*, pp. 106-107. La situación de incertidumbre respecto de la independencia de las sociedades de clasificación condujo a lo que en la práctica se ha venido conociendo como «crisis de clase» (en inglés, «*crisis of class*») o, lo que es lo mismo, como la pérdida de credibilidad de las clasificadoras y de su labor profesional frente a la industria marítima. Explica PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 490-491, en este sentido, que hasta mediados de los años noventa existía en la comunidad marítima un consenso más o menos mayoritario en cuanto a los deficientes y poco fiables servicios de las sociedades de clasificación, siendo uno de los principales focos de sospecha su independencia en el ejercicio de sus funciones.

²⁹⁵ Texto disponible en <http://www.imo.org>.

para la delegación de autoridad a las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración, y establecer normas mínimas, que sirvan de ayuda a los Estados de abanderamiento en lo que se refiere a la implantación uniforme y eficaz de los convenios pertinentes de la OMI». Para justificar ese deseo o propósito, la indicada Resolución parte de las siguientes premisas:

i) en primer lugar, que el éxito en la prevención de los siniestros marítimos y la contaminación del mar se hace depender en gran medida del cumplimiento, por parte de los buques, de las disposiciones de los convenios internacionales sobre seguridad marítima y protección del medio marino;

ii) luego, que son las Administraciones de los distintos Estados las responsables de adoptar las medidas oportunas para garantizar que los buques que enarbolan el pabellón de cada país cumplan con la normativa internacional;

iii) finalmente, que la Administración puede delegar sus funciones de inspección y certificación a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella, siendo así como lo reconocen la Regla I/6 del Convenio SOLAS, la Regla 4 del Anexo I y la Regla 10 del Anexo II del Convenio MARPOL²⁹⁶.

La Resolución A.739(18) fija, en definitiva, los estándares mínimos de tipo técnico, investigador y de gestión a reunir por las organizaciones reconocidas en el ejercicio de sus funciones, a fin de que las mismas cumplan debidamente los encargos que les sean confiados²⁹⁷. Del mismo modo, se incrementa el control

²⁹⁶ Vid. Exposición de Motivos: «Reconociendo la importancia de que los buques cumplan las disposiciones de los convenios internacionales pertinentes (...) a fin de prevenir los siniestros marítimos y la contaminación del mar ocasionada por los buques, (...) Tomando nota de que las Administraciones son responsables de la adopción de las medidas cautelares necesarias para garantizar que los buques que enarbolan el pabellón de sus respectivos Estados cumplen con las disposiciones de dichos convenios, incluidas las que se refieren a los reconocimientos y la certificación, (...) Tomando nota además de que en virtud de la Regla I/6 del Convenio SOLAS 1974, la regla 4 del Anexo I y la regla 10 del Anexo II del MARPOL 73/78 la Administración puede confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella (...)».

²⁹⁷ LAGONI, R., EHLERS, P. y PASCHKE, M. (Eds.), *Recent Developments...*, op. cit., p. 71; GOEBEL, F., *Classification Societies...*, op. cit., p. 83; MANSELL, J.K., *Flag State Responsibility...*, op. cit., p. 136 y ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD), *International Regulatory Co-operation...*, op. cit., p. 99. En este punto cobra especial relevancia la Resolución A.789(19) de la OMI, sobre *especificaciones relativas a*

ejercido sobre tales entidades a través de una serie de procesos de verificación y supervisión previstos en la indicada Resolución y cuya implementación por la Administración delegante es obligada²⁹⁸.

Nótese, finalmente, que el Convenio SOLAS confiere carácter imperativo y vinculante a la Resolución A.739(18) en la Regla 1 de su Capítulo IX sobre «Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima», disponiéndose, en este sentido, que «*las organizaciones que se mencionan en la Regla 1/6 cumplirán las Directrices aprobadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), tal como las enmiende la Organización*»²⁹⁹.

9.1. Directrices para la autorización de organizaciones que actúen en nombre de la Administración y normas mínimas a respetar por las mismas

La delegación de funciones estatutarias en sociedades de clasificación u otras organizaciones de peritaje e inspección de buques ha resultado en una práctica bastante habitual hoy en día³⁰⁰. Por ello, el establecimiento de un

las funciones de inspección y certificación de organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración, complementaria a la Resolución A.739(18) en tanto que prescribe en detalle las condiciones o especificaciones técnicas que deben cumplir las organizaciones reconocidas en el ejercicio de sus funciones. El mencionado documento está dividido en una Introducción —idéntica a la contenida en la Resolución A.739(18)— y un Anexo, este último dividido en cuatro áreas o módulos relativos a la gestión y las capacidades técnicas a reunir por la entidad, al modo en que deben ejecutarse las inspecciones y a la cualificación y formación de su personal.

²⁹⁸ Por lo expuesto, *vid.* MANSELL, J.K., *Flag State Responsibility...*, *op. cit.*, p. 224 y ZHU, L., *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Springer, Berlin, 2007, p. 115.

²⁹⁹ Esta imposición se hace también extensiva a la Resolución A.789(19) de la OMI, comentada en la nota a pie núm. 297, según se afirma explícitamente en la misma Regla 6 del Capítulo IX del SOLAS. Por otro lado, tal y como puntualiza correctamente PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, p. 495, las Resoluciones A.739(18) y A.789(19) no son legalmente vinculantes por sí mismas, pues de su exposición de motivos se extrae solamente la petición «urgente» a los Gobiernos para que apliquen las directrices cuanto antes, de modo que su observancia no es, en principio, obligada. No obstante ello, la aprobación del nuevo Capítulo XI-I del Convenio SOLAS, en vigor desde el 1 de enero de 1996, confirió a las indicadas Resoluciones el carácter vinculante que poseen en la actualidad.

³⁰⁰ Ya se ha advertido en el Capítulo II de la presente tesis que la delegación de funciones estatutarias obedece principalmente a la falta de capacitación técnica y formativa de los Estados y del personal a su servicio para ejecutar debidamente las inspecciones prescritas en la normativa sobre seguridad marítima (*vid.*, nota a pie núm. 247 y GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, p. 279; PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*,

sistema de control o supervisión de tal delegación deviene imprescindible si lo que se pretende es que las inspecciones y la aplicación, especialmente, de las normas de la OMI sobre seguridad marítima, obedezcan a un mismo patrón en cada Estado. Es por ello, pues, que la atribución de funciones estatutarias a organizaciones reconocidas debe atender a una serie de requisitos mínimos.

Ante todo, es necesario que la delegación de funciones estatutarias en organizaciones de peritaje e inspección de buques se formalice por escrito y en un acuerdo oficial cuyas partes sean, de un lado, la Administración delegante y, de otro lado, la organización en la que se delegue autoridad. Tal acuerdo debe contener, asimismo, los elementos e informaciones indicados en el Apéndice 2 de la Resolución y que, en nuestra opinión, operan a modo de contenido mínimo, por lo que habrán de reputarse válidas aquellas regulaciones internas que impongan cláusulas adicionales o más rigurosas³⁰¹.

p. 220; BOISSON, P., «Role and Responsibility...», *op. cit.*, p. 104; LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, pp. 28 y CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades de Clasificación...», *op. cit.*, p. 47).

³⁰¹ Los «elementos» que debe incluir el contrato de delegación de funciones no se encuentran propiamente definidos en el Apéndice 2 de la Resolución A.739(18). Se trata, por el contrario, de un listado o enumeración esquemática de las cláusulas mínimas que deben hacerse constar en el acuerdo, si bien su contenido específico no queda precisado. La extensión de cada cláusula se deja, en consecuencia, en manos de las partes. No obstante ello, entendemos habrán de respetarse, siempre y en todo caso, las disposiciones mínimas sobre seguridad marítima y protección del medio ambiente aprobadas en el seno de la OMI, así como todas las demás disposiciones internacionales de obligado cumplimiento que resulten aplicables. En cuanto a la estructura que se da al contrato de delegación de funciones en el Apéndice 2, aquélla sigue el orden siguiente: 1.º) ámbito de aplicación del acuerdo; 2.º) objeto y finalidades; 3.º) condiciones generales —que pueden ser de variada naturaleza en función de los intereses de la Administración delegante y del objeto específico del contrato—; 4.º) cláusulas relativas a la identificación de las funciones objeto de la autorización; 5.º) base jurídica de las funciones que se delegan, esto es, identificación de los instrumentos legislativos, reglamentos y disposiciones complementarias que resulten de aplicación, con precisión de la interpretación que merecen y el modo en que deben aplicarse; 6.º) procedimientos de notificación a la Administración, en particular para aquellos casos relativos a la clasificación de un buque —asignación de clase, alteraciones y anulaciones, por ejemplo—; 7.º) elaboración de reglas y/o reglamentos; 8.º) otras condiciones, entre las que se incluye la remuneración de los servicios, la regulación de las responsabilidades, la entrada en vigor y la terminación del acuerdo, así como los supuestos de incumplimiento de obligaciones y la solución de controversias; 9.º) especificación de la autorización concedida a la organización, tales como los tipos de buques sobre los que podrán desplegarse las funciones delegadas y la expedición y/o revocación de certificados, entre otros; y 10.º) supervisión por parte de la Administración de las funciones delegadas a la organización, mediante el acceso de ésta a las instrucciones, circulares y directrices internas de la organización o el acceso a la documentación de ésta sobre la flota de la Administración, por ejemplo.

Es asimismo preceptiva la confección de una serie de instrucciones que especifiquen las medidas a adoptar en los supuestos en que un buque no se halle en condiciones aptas de navegabilidad³⁰². A tal efecto, deberán proporcionarse a la organización reconocida todos los instrumentos legislativos que resulten de aplicabilidad en el ejercicio de las funciones objeto de delegación. Además, se exige de la Administración delegante la instauración de un sistema «*que garantice la idoneidad de la labor desempeñada por las organizaciones autorizadas a actuar en su nombre*» y que incluirá, entre otros, los procedimientos de comunicación con la organización y de notificación por parte de ésta última, así como el tratamiento que la Administración delegante dará a los informes remitidos por aquélla³⁰³.

El Apéndice 1 de la Resolución A.739(18) regula, por su parte, los estándares mínimos de calidad a reunir por una organización a los efectos de ser reconocida y autorizada por la Administración del Estado que vaya a delegar en ella funciones de carácter estatutario³⁰⁴. Con carácter general, la organización de que se trate deberá gozar de unas dimensiones, estructura, experiencia y capacidad de organización equiparable a la naturaleza y grado de autoridad que vaya a asumir por vía de la delegación y deberá estar también en condiciones

³⁰² Más concretamente, la Resolución se refiere a aquellos casos en que «*un buque no sea apto para hacerse a la mar sin peligro para él mismo o para las personas a bordo, o que constituya una amenaza inaceptable para el medio marino*»; formulación más amplia y flexible que si se hubiera hecho referencia solamente al incumplimiento de la normativa aplicable sobre seguridad marítima y protección del medio ambiente marino.

³⁰³ Vid. cláusula 3 del Anexo de la Resolución A.739(18), sobre «*Verificación y Control*».

³⁰⁴ MANSELL, J.K., *Flag State Responsibility...*, op. cit., p. 139 y GOEBEL, F., *Classification Societies...*, op. cit., p. 83. Más adelante se comprobará que estas condiciones o requerimientos mínimos quedan también recogidos en la Directiva 2009/15/CE y en el Reglamento (CE) núm. 391/2009. También se verá que, en el caso de la normativa comunitaria, los estándares de calidad mínimamente exigidos se encuentran mucho más desarrollados, clarificados y especificados que en la Resolución A.739(18), si bien es igualmente cierto que la Resolución A.789(19) desarrolla en gran medida la regulación confeccionada por la OMI. Del mismo modo, resulta importante destacar la existencia de una Resolución destinada a asistir a los Estados en la implementación de los instrumentos de la OMI, i.e., la Resolución A.847(20), de 27 de noviembre de 1997, sobre *Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implementación de los instrumentos de la OMI*, y cuya Parte 4 («*Delegation of Authority*») incluye reglas orientadas, al igual que las contenidas en las Resoluciones A.739(18) y A.789(19), a uniformizar el sistema de inspecciones y a mantener unos mismos estándares en la delegación de funciones estatutarias.

de acreditar una «amplia experiencia» en la supervisión de los proyectos, la construcción y el equipamiento de buques mercantes, entre otros³⁰⁵.

9.2. Elaboración de un modelo de acuerdo público de delegación de funciones

La Resolución A.739(18) parte, como sabemos, de una exposición de motivos que circunscribe sus objetivos principales a la unificación y armonización de los procedimientos y mecanismos previstos para la delegación de funciones estatutarias en organizaciones que actúen en nombre de la Administración de un Estado. De igual manera, se ha hecho referencia al ruego «urgente», mas no vinculante ni imperativo con anterioridad a la entrada en vigor del Capítulo XI-I del Convenio SOLAS, que se realiza a los Gobiernos para que apliquen, cuanto antes, las directrices contenidas en la Resolución³⁰⁶.

Existe, no obstante lo antedicho, un ulterior deseo. Éste se concreta en la petición dirigida al Comité de Seguridad Marítima («MSC») y al Comité de Protección del Medio Marino («MEPC») para que, en primer lugar, revisen las directrices y estándares mínimos al objeto de mejorarlos cuando así resulte necesario y, en segundo lugar, elaboren, *«con carácter de urgencia, especificaciones pormenorizadas para las organizaciones reconocidas en lo referente a las funciones precisas de reconocimiento y certificación»*³⁰⁷. A los

³⁰⁵ Apéndice 1, Cláusulas 1 y 2 («Generalidades»). Vid., asimismo, PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 495-496 y MANSELL, J.K., *Flag State Responsibility...*, *op. cit.*, p. 139.

³⁰⁶ Vid. nota a pie núm. 299.

³⁰⁷ El Comité de Seguridad Marítima (MSC) es el órgano técnico de la OMI de mayor rango. Integrado por todos los Estados miembros, sus funciones se concretan, entre otros, en el examen de todas aquellas cuestiones relacionadas con ayudas a la navegación, construcción y equipos de buques, dotación desde un punto de vista de seguridad, reglas destinadas a la prevención de abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos y prescripciones relativos a la seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigación de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas y cualesquiera otras materias que afecten directamente a la seguridad marítima. El Comité de Protección del Medio Ambiente (MEPC), por su parte, se compone también de todos los Estados miembros y está facultado para examinar todas las cuestiones que, siendo competencia de la OMI, guarden relación con la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques. Tanto el MSC, como el MEPC, se ven asistidos en su labor por una serie de subcomités en los

efectos de cumplir con dicho mandato, ambos Comités aprobaron, en fecha 27 de marzo de 1997, la Circular MSC/Circ.788–MEPC/Circ.325, en cuyo Anexo III se contiene el denominado «*Model Agreement for the Authorisation of Recognized Organisations Acting on Behalf of the Administration*» (en lo sucesivo, «*Model Agreement*»)³⁰⁸. Se trata, en términos generales, de un formulario puesto a disposición de las administraciones marítimas para que lo empleen o consulten en la formalización, por escrito, de los acuerdos oficiales de delegación de funciones estatutarias que suscriban con organizaciones de inspección, peritaje y certificación de buques³⁰⁹. El documento incluye, además del clausulado general, dos Apéndices y un Anexo. Los Apéndices servirán primeramente para determinar, con mayor precisión, el alcance de la delegación y los instrumentos normativos por los que vaya a regirse el acuerdo (Apéndice 1); luego, para fijar el procedimiento a través del cual la organización reconocida facilitará a la Administración delegante toda la información relevante en relación con el desempeño de las funciones encomendadas (Apéndice 2). En cuanto al Anexo, su contenido queda reservado a todas aquellas otras previsiones adicionales que no tengan cabida en los documentos anteriores.

El cuerpo principal del *Model Agreement* se divide en un total de siete secciones. La primera de ellas, comprensiva de una sola cláusula, determina que el objeto del acuerdo lo constituye la delegación de autoridad para el desempeño

que pueden participar todos los Estados Miembros y que responden a las denominaciones siguientes: Subcomité de Factor Humano, Formación y Guardia (HTW); Subcomité de Implantación de los Instrumentos de la OMI (III); Subcomité de Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (NCSR); Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación (PPR); Subcomité de Proyecto y Construcción del Buque (SDC); Subcomité de Sistemas y Equipo del Buque (SSE); Subcomité de Transporte de Cargas y Contenedores (CCC). Para mayor información al respecto *vid.*, entre otros, MANSELL, J.K., *Flag State Responsibility...*, *op. cit.*, pp. 102-104; DÍEZ DE VELASCO, M., *Las organizaciones internacionales*, *op. cit.*, pp. 402-403 y ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD), *International Regulatory Co-operation...*, *op. cit.*, pp. 92-93. Consúltese asimismo el sitio web de la OMI, <http://www.imo.org>, que en la sección sobre «Quiénes somos» contiene un apartado relativo a su «Estructura».

³⁰⁸ Versión electrónica consultable en <http://www.msa.it>. El Anexo III responde también a la denominación de MSC/Circ.710–MEPC/Circ.307.

³⁰⁹ En tal sentido lo definen también HOPPE, H., «The work of the Sub-Committee...», *op. cit.*, p. 22 y PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, p. 496.

de funciones estatutarias de certificación de buques, así como la determinación del alcance, términos, condiciones y requisitos de dicha delegación (cláusula 1.1). Dícese a tal efecto en la sección segunda, relativa a las condiciones generales aplicables al acuerdo, que las funciones estatutarias de certificación comprenderán tanto la inspección de los buques de bandera nacional, como la facultad de emitir certificados estatutarios en nombre de la Administración delegante (cláusula 2.1), si bien ésta última quedará condicionada a que la organización reconocida cumpla con las previsiones contenidas en el Apéndice 1 de la Resolución A.739(18) de la OMI, relativo, según lo comentado al respecto en apartados anteriores, a las «Normas mínimas para las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración» (cláusula 2.3)³¹⁰.

Las secciones tercera, cuarta y quinta del *Model Agreement* regulan, por orden, los aspectos esenciales en materia de interpretación de los instrumentos y normativa aplicables (cláusulas 3.1 a 3.3), de procesos de comunicación y remisión de informaciones relevantes a la Administración delegante (cláusulas 4.1 a 4.5) y, en fin, de las potestades de supervisión que asisten a la Administración (cláusulas 5.1 a 5.3) y que la habilitan para, entre otros, confiar los procesos de auditoría de la organización reconocida a un grupo de expertos independiente que represente los intereses de la Administración o de la OMI (cláusula 5.2).

³¹⁰ El tenor de la cláusula 2.3 resulta un tanto desconcertante. Tal y como está redactada (*i.e.*, «*Statutory services rendered and statutory certificates issued by RO will be accepted as services rendered or certificates issued by the Administration provided that RO maintains compliance with the provisions of Appendix 1 of the Annex to Assembly resolution A.739(18)*»), parece que, en caso de prestarse un servicio defectuoso por parte de la organización reconocida, o de emitirse un certificado con informaciones erróneas, la Administración delegante no habría de considerarse responsable de las consecuencias que ello comportaría, habida cuenta de que la actuación en su nombre sólo se entenderá producida cuando la organización reconocida hubiere actuado en conformidad con las normas mínimas previstas en la Resolución A.739(18). La duda que se plantea entonces es si, ante supuestos de daños a terceros, estos podrían reclamar frente a la Administración delegante o no y, en particular, si la cláusula 2.3 se refiere solamente a las responsabilidades que pudieren surgir entre la organización reconocida y la Administración marítima, o si también podría llegar a alcanzar en su efectividad a los terceros víctimas del servicio defectuoso o del erróneo certificado. Se trata, en definitiva, de un aspecto que habrá de merecer especial atención durante el estudio de las responsabilidades derivadas de una defectuosa ejecución de funciones estatutarias por parte de las sociedades de clasificación.

Por último, la sección sexta del documento se refiere a aquellas «otras condiciones» que, por su diversa naturaleza, no encajan en las secciones precedentes. Se tratan, en este sentido, aspectos tales como la remuneración a percibir por la organización reconocida en el desempeño de sus funciones y que, como regla de principio, se abonará directamente a la organización por quien se beneficie de los servicios de certificación estatutaria. De igual modo se incluyen reglas varias en materia de confidencialidad, cualidades de los inspectores de la organización, posibles futuras modificaciones del acuerdo, cláusulas de ley aplicable y jurisdicción competente y, finalmente, responsabilidades que pudieren surgir durante la ejecución del acuerdo. En cuanto a éste último aspecto, sucede que cuando la Administración delegante fuere judicialmente declarada responsable por los daños causados a consecuencia de la negligente actuación de la organización reconocida, sus administradores o empleados, o cualesquiera otros sujetos que actuaren en su nombre, podrá la Administración repetir contra éstos el importe que hubiere abonado o, cuanto menos, exigir una compensación que no podrá exceder del valor fijado por la organización en sus condiciones y términos generales en concepto de responsabilidad pecuniaria o financiera (cláusula 6.1)³¹¹.

10. Los procesos de reconocimiento y autorización de las sociedades de clasificación en el Derecho de la Unión Europea

La Unión Europea, consciente también de la influencia que ejercen las sociedades de clasificación en el tráfico marítimo, así como de su capacidad para

³¹¹ La inclusión de ésta última cláusula en materia de responsabilidad de la organización reconocida frente a la Administración delegante no resuelve, en absoluto, la duda que apuntábamos en la nota a pie inmediatamente precedente, pues la cláusula de responsabilidad hay que entenderla circunscrita a la actuación negligente, mas no a la actuación llevada a cabo sin cumplir con las previsiones de la Resolución A.739(18) de la OMI. De hecho, la redacción que se da a la cláusula 6.1 al apuntar que «*if a liability is finally and definitively imposed on the State of the Administration*», da a entender que, en caso de reclamaciones de terceros, primero habrá que dilucidar si la Administración puede ser declarada responsable por los daños causados, cosa que únicamente sucederá cuando la organización reconocida hubiere actuado en nombre y por cuenta de la misma, aspecto éste último que permanece supeditado al cumplimiento, por parte de la organización, de las normas mínimas desplegadas por la Resolución A.739(18).

desempeñar funciones estatutarias por delegación de los Estados y expedir los certificados de seguridad prescritos por los convenios internacionales, ha aprobado un conjunto de reglas y estándares comunes para tales entidades, recogidos actualmente en la Directiva 2009/15/CE y en el Reglamento (CE) núm. 391/2009, ambos de fecha 23 de abril de 2009 y relativos a las «reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques»³¹².

Ciertamente, el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea se muestran firmes al exigir que las organizaciones con competencias para inspeccionar y certificar buques en nombre de los Estados miembros estén dotadas de «*una independencia estricta, una competencia técnica altamente especializada y una gestión de la calidad rigurosa*» (Considerando 9, Directiva 2009/15/CE)³¹³. Es por este motivo, en efecto, que el fin último de la normativa comunitaria referenciada lo constituye el establecimiento de aquellas medidas que deberán seguir los Estados miembros en sus relaciones con las organizaciones en que deleguen funciones estatutarias y que devengan, como consecuencia de ello, en «*responsables de la inspección, el reconocimiento y la certificación de buques en cumplimiento de los convenios internacionales sobre seguridad en el mar y prevención de la contaminación marítima*» (art. 1 Directiva 2009/15/CE y Reglamento núm. 391/2009).

³¹² BAENA BAENA, P.J., «Nacionalidad de los buques...», *op. cit.*, p. 141 y GOEBEL, F., *Classification Societies...*, *op. cit.*, pp. 98-99. Ambos instrumentos ya han sido tratados en los epígrafes 2.2.1 y 8.1 (Capítulos I y II, respectivamente) de la presente tesis.

³¹³ Según opina ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, pp. 228-229, las sociedades de clasificación se han convertido en garantes últimos del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación, siendo por ello imprescindible el establecimiento de un control más estricto y riguroso «*e implicar activamente a los Estados en la supervisión de estas sociedades*». Afirma, asimismo, que la necesidad de establecer un marco de actuación uniforme a nivel comunitario responde a la doble función público-privada que tales entidades ejercen y que, por tanto, resulta vital establecer criterios mínimos que permitan homogeneizar los niveles de seguridad en el ámbito marítimo comunitario. No hay que olvidar, sin embargo, que la propia Directiva 2009/15/CE defiende que las sociedades de clasificación han de poder ofrecer sus servicios en todo el territorio comunitario y, al mismo tiempo, competir entre sí, lo que ZAMORA ROSELLÓ identifica como la necesidad de «*garantizar el cumplimiento de la libertad de prestación de servicios en el territorio de la Unión*».

La Directiva 2009/15/CE recuerda que, ante todo, es responsabilidad de los Estados miembros garantizar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan con las disposiciones internacionales sobre seguridad marítima (art. 3.1) y si bien es cierto que lo indicado no obsta a que un Estado miembro decida delegar todo o parte de sus funciones en determinadas organizaciones de peritaje, hay que tener presente que dicha delegación no podrá producirse si la entidad de que se trate no ha sido debidamente reconocida por la Comisión Europea (art. 3.2 *in fine*)³¹⁴. Paralelamente, cuando un Estado decida delegar funciones de inspección y reconocimiento de buques, así como de expedición de los certificados obligatorios establecidos en los convenios internacionales, no podrá, como norma general, negarse a conceder dicha autorización a una organización que haya sido debidamente reconocida (art. 4.1). Se permite, sin embargo, que los Estados limiten el número de organizaciones a las que concedan autorización cuando sus necesidades así lo justifiquen y siempre que dicha limitación responda a razones objetivas y transparentes (art. 4.1 *in fine*). Asimismo, cuando una organización reconocida esté establecida en un tercer país, el Estado delegante podrá solicitar a dicho país el reconocimiento recíproco de las organizaciones sitas en territorio comunitario (art. 4.2).

Sentado lo anterior, se concluye que el sistema comunitario de supervisión y control de las sociedades de clasificación en el desempeño de sus

³¹⁴ WITT, J.A., *Obligations and Control...*, *op. cit.*, p. 130. LASAGABASTER HERRARTE, I., «Régimen jurídico de la autorización necesaria para operar como organización de inspección y peritaje de buques», en *leZ: Ingurugiroa eta zuzenbidea (Ambiente y derecho)*, núm. 2, 2004 (pp. 33-48), p. 36, hace mención a la utilización de dos términos que pueden inducir a confusión. Tales conceptos son los de *empresas reconocidas* y *empresas autorizadas*. Según el referido autor, ser organización reconocida es requisito *sine qua non* para poder operar como organización autorizada, siendo los Estados los que establecen, con total libertad, si en su ámbito territorial van a existir organizaciones autorizadas y, en caso de existir, con qué funciones. Aclara, en consecuencia, que el régimen jurídico aplicable a las organizaciones reconocidas es comunitario, mientras que el de las organizaciones autorizadas es interno. Igualmente, ZAMORA ROSELLÓ, M.A., «La seguridad marítima: problemática...», *op. cit.*, pp. 279-282, explica que el reconocimiento de una sociedad de clasificación es requisito previo a su actuación en el ámbito comunitario. Del mismo modo, destaca la participación activa que la Comisión Europea asume actualmente en esta materia tras la entrada en vigor de la Directiva 2001/105/CE, en tanto que, una vez recibida la solicitud de reconocimiento de una sociedad de clasificación por parte de un Estado, es el órgano que concede efectivamente el reconocimiento. *Vid.* asimismo GOEBEL, F., *Classification Societies...*, *op. cit.*, pp. 95-96, quien señala las modificaciones más relevantes que la Directiva 2001/105/CE introdujo en la Directiva 94/57/CE, predecesora de la actual Directiva 2009/15/CE.

funciones descansa en dos figuras o procedimientos, que son el de «reconocimiento» de organizaciones de inspección y peritaje de buques, y el de «autorización» de las mismas. El reconocimiento es concedido por la Comisión Europea y se regula, esencialmente, en el Reglamento (CE) núm. 391/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, citado al inicio de este epígrafe³¹⁵, mientras que el otorgamiento de la autorización para desarrollar funciones estatutarias se tramita por cada Estado delegante de conformidad con las prescripciones de su Derecho interno, estando recogido en España en el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio³¹⁶. Ambos procedimientos se tratan en los epígrafes siguientes.

10.1. El reconocimiento de las sociedades de clasificación como paso previo a su actuación en territorio comunitario: análisis del Reglamento (CE) núm. 391/2009

10.1.1. Evaluación de la organización y otorgamiento del reconocimiento

El reconocimiento de las organizaciones de inspección y control de buques en el ámbito de la Unión Europea requiere que las mismas den cumplimiento estricto a las condiciones y medidas que se detallan en el Reglamento (CE) núm. 391/2009, debiendo avanzarse, al mismo tiempo, en el objetivo de la libertad de prestación de servicios que imperativamente debe asistir a tales entidades (art. 1)³¹⁷. En este sentido, se extraen del Considerando

³¹⁵ Recuérdese, según se apuntó ya en el epígrafe 5.1 de esta tesis, que la Directiva 2009/15/CE dispone con carácter expreso que «organización reconocida» es toda aquella que haya sido reconocida de conformidad con el Reglamento (CE) núm. 391/2009 [art. 2.g)].

³¹⁶ PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 509-510 y FAURE, M.G. y HU, J. (Eds.), *Prevention and Compensation...*, *op. cit.*, p. 13. A modo de resumen, apunta GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, p. 272, a la distinción conceptual entre «sociedad reconocida» y «sociedad autorizada». Define la primera como aquella que, dando cumplimiento a una serie de requisitos, ha sido reconocida por la Comisión Europea a propuesta de un Estado miembro. La sociedad autorizada es, por su parte, aquella que, contando con el reconocimiento previo de la Comisión, se habilita por un Estado miembro para el desempeño de funciones estatutarias, es decir, las «inspecciones y controles obligatorios», según los denomina el autor.

³¹⁷ Se explica en la propia exposición de motivos del Reglamento, en relación con el «objetivo de la libertad de prestación de servicios», que las organizaciones reconocidas han de

(7) del Reglamento una serie de criterios generales que guiarán cualquier proceso de reconocimiento, los cuales se identifican como sigue:

a) el reconocimiento de una organización se basará solamente en la actuación de la organización en términos de calidad y seguridad³¹⁸;

b) se asegurará que la amplitud del reconocimiento se ajuste en todo momento a la capacidad real de la organización³¹⁹;

c) se tendrán en cuenta los diversos regímenes jurídicos y las distintas estructuras empresariales de las organizaciones reconocidas, si bien ello no obstará a que se siga manteniendo la aplicación uniforme de los criterios mínimos establecidos en el Reglamento, así como la eficacia de los controles comunitarios;

d) con independencia de su estructura empresarial, las organizaciones que vayan a ser reconocidas deben prestar servicios a nivel mundial y sus entidades jurídicas estar sujetas a responsabilidad solidaria en todo el mundo.

El proceso de reconocimiento se iniciará a propuesta de un Estado miembro cuando éste pretenda autorizar a una organización que aún no ha sido

poder prestar sus servicios en todo el territorio de la Unión Europea, así como competir entre sí, proporcionando un nivel igual de protección de la seguridad y del medio ambiente. Por este motivo, las normas profesionales necesarias para sus actividades deben establecerse y aplicarse uniformemente en toda la Comunidad (*vid.* Considerando 3). En palabras de GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, p. 273, la necesidad de que las sociedades reconocidas proporcionen un nivel igual de protección de la seguridad y del medio ambiente «*aconseja una evaluación armonizada y centralizada por la Comisión, junto con los Estados miembros que soliciten el reconocimiento*».

³¹⁸ Según opina GOEBEL, F., *Classification Societies...*, *op. cit.*, p. 99, el hecho de que ya no se tenga en cuenta la dimensión de las organizaciones de inspección fomentará, desde una perspectiva competitiva, que las sociedades de clasificación incrementen la calidad de sus servicios.

³¹⁹ De ello se extrae, a *sensu contrario*, que el reconocimiento no será igual para todas las organizaciones de inspección, sino que su extensión y habilitación estará limitada en función de las específicas características de cada una de ellas. Ello tiene reflejo inmediato en el artículo 4.4 del Reglamento, que será tratado con posterioridad, afirmándose en el mismo que «*la Comisión (...) podrá limitar en cualquier momento, el reconocimiento en lo que se refiere a ciertos tipos de buques, a buques de ciertas dimensiones o ciertos usos, o a una combinación de estos aspectos*». Se trata, a nuestro entender, de una medida limitadora justa, pacífica y adecuada para aquellas sociedades de clasificación u otras organizaciones de inspección cuyos medios y dimensiones no les permitan asumir determinadas funciones más complejas.

reconocida (art. 3.1)³²⁰. Para ello, se deberá presentar una solicitud de reconocimiento a la Comisión Europea, acompañando a la misma información completa y justificantes del cumplimiento por la entidad de los criterios mínimos que se enumeran en el Anexo I del Reglamento³²¹. Tales criterios se dividen en dos clases: «criterios generales mínimos» y «criterios específicos mínimos» (Secciones A y B del Anexo I, respectivamente). Ambos conjuntos muestran que el principal objetivo del proceso de reconocimiento lo constituyen la evaluación inicial y la supervisión periódica que acrediten que las organizaciones candidatas a la obtención del reconocimiento están debidamente capacitadas para desarrollar adecuadamente las inspecciones, controles y certificaciones de buques. Por ello se obliga, entre otros muchos aspectos, a que la organización eventualmente reconocida cuente en todo momento con una importante plantilla de gestión técnica, de apoyo y de investigación acorde con las dimensiones de la flota de su clase y a que los inspectores a su servicio tengan un conocimiento

³²⁰ Artículo 3.1: «Los Estados miembros que deseen conceder autorización a cualquier organización que aún no esté reconocida, presentarán una solicitud de reconocimiento a la Comisión (...)». Ante la literalidad del precepto (*i.e.*, cualquier organización que «aún» no esté reconocida) surge la duda de si es o no posible iniciar el proceso de reconocimiento a través de una vía distinta a la prevista en el art. 3.1, es decir, prescindiendo de su tramitación a instancia del Estado miembro y presentándose la solicitud ante la Comisión directamente por la organización interesada. ZAMORA ROSELLÓ, M.A., «La seguridad marítima: problemática...», *op. cit.*, p. 230, señala que el Real Decreto 2662/1998, ya derogado y que traspuso el texto originario de la Directiva 94/57/CE, sí que preveía el procedimiento a seguir por aquellas organizaciones que desearan obtener el reconocimiento. Esta vía se vio, sin embargo, suprimida con la posterior entrada en vigor del Real Decreto 90/2003, en su momento sustituido por el actualmente vigente Real Decreto 877/2011 (Disp. Derogatoria única). No obstante ello, en la actualidad se prevé que las organizaciones interesadas en obtener un reconocimiento limitado de conformidad con el art. 4 del Real Decreto 877/2011 presenten solicitud motivada al efecto e insten al Estado español a tramitar su solicitud ante la Comisión (art. 4: «La Administración marítima española podrá presentar a la Comisión Europea solicitudes especiales de reconocimiento limitado a ciertos tipos de buques, a buques de ciertas dimensiones o ciertos usos, o a una combinación de estos aspectos, con arreglo a la capacidad y experiencia acreditada por la organización en cuestión. La organización interesada en dicho reconocimiento limitado deberá presentar solicitud motivada y, en el supuesto de no estar reconocida, aportar la documentación que acredite el cumplimiento de los criterios que se relacionan en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 391/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, y manifestar su compromiso de atenerse, en caso de obtener el reconocimiento limitado, a lo dispuesto en el artículo 8, apartado 4, y en los artículos 9, 10 y 11 del citado reglamento europeo»).

³²¹ En el caso español es la Subsecretaría de Fomento, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, la que tramita la solicitud ante la Comisión (*vid.* art. 3.2 *in fine* del Real Decreto 877/2011, de 24 de junio).

extenso del tipo de nave en la que realizan su trabajo, en función del peritaje concreto que deba efectuarse y de los correspondientes requisitos aplicables³²².

No obstante lo antedicho, otra de las principales preocupaciones del Reglamento, exteriorizada con carácter previo en su exposición de motivos, pivota en torno a la garantía de independencia de las sociedades de clasificación³²³. Se instaura, así, un régimen de incompatibilidades que exige, en primer lugar, que la organización reconocida no esté controlada por propietarios o constructores de buques u otras personas o entidades que se dediquen comercialmente a la construcción, reparación, equipamiento o explotación de buques. Los ingresos de la entidad no podrán tampoco depender de una sola empresa comercial y no le estará permitido llevar a cabo sus tareas reglamentarias o de clasificación si es, a su vez, propietaria o explotadora o tiene vínculos mercantiles, personales o familiares, con el propietario o el explotador de la nave inspeccionada³²⁴.

Las organizaciones que no den cumplimiento a los criterios generales y especiales mínimos del Anexo I del Reglamento, o cuya actuación se considere una amenaza inaceptable para la seguridad o el medio ambiente marino, no obtendrán el reconocimiento solicitado, debiendo los Estados miembros colaborar activamente en la evaluación de las organizaciones candidatas³²⁵.

³²² Vid. apartado 3, Sección A y apartado 7.g), Sección B, del Anexo I del Reglamento (CE) núm. 391/2009.

³²³ Vid. Considerando (14): «La capacidad de las organizaciones reconocidas para detectar y corregir rápidamente las deficiencias en sus reglas, procesos y controles internos es crítica para la seguridad de los buques que inspeccionan y certifican. Esta capacidad debe fortalecerse mediante una entidad de evaluación y certificación de calidad que sea independiente de todo interés comercial y político, con autonomía de acción para proponer actuaciones comunes para la mejora sostenida de todas las organizaciones reconocidas y que asegure una cooperación fructífera con la Comisión».

³²⁴ Apartado 6, Sección A, Anexo I del Reglamento (CE) núm. 391/2009, régimen que se aplica de igual forma a los inspectores de la organización.

³²⁵ El art. 14.1.b) del Reglamento (CE) núm. 391/2009 exige de la Comisión que adopte y publique los criterios para determinar cuándo la actuación de una sociedad de clasificación constituye una amenaza inaceptable para la seguridad o el medio ambiente, medida que se adoptó mediante Decisión de la Comisión de 16 de junio de 2009, *relativa a los criterios que deben aplicarse a la hora de decidir en qué casos la actuación de una organización que opere en nombre de un Estado del pabellón puede considerarse una amenaza inaceptable para la*

Además, incluso después de obtenido el reconocimiento, éste podrá revocarse en los casos en que la entidad deje de cumplir con los requisitos exigidos (*vid.* arts. 3.2 y 3.3)³²⁶.

En cuanto a la tramitación del reconocimiento, éste se producirá con arreglo al «procedimiento de reglamentación» previsto en el art. 12.3 del Reglamento, cuyo texto se remite a los arts. 5 y 7 de la Decisión del Consejo 1999/468/CE, de 28 de junio de 1999, *por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión*³²⁷. En el procedimiento de reglamentación, la Comisión Europea estará asistida por un Comité compuesto por los representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión³²⁸. A propuesta de la

seguridad y el medio ambiente [notificada con el número C(2009) 4398 y publicada en *DOUE L* núm. 162/6, de 25 de junio de 2006]. Entre otros aspectos, se toma como referencia o indicador de la efectividad de la actuación de la organización reconocida el número de buques que, guardando relación con la misma, hubieren sido inmovilizados. Según la propia Decisión, se entiende por «inmovilización relacionada con la organización reconocida», aquella inmovilización en la que la organización reconocida que hubiere llevado a cabo las tareas de peritaje pertinentes o que hubiere expedido un certificado, tuviere responsabilidades en relación con las deficiencias que, solas o en combinación con otras causas, hubieren provocado la inmovilización, de acuerdo con la definición que figura en las instrucciones aplicables del régimen de control por el Estado rector del puerto pertinente (art. 1.4).

³²⁶ Con carácter general, se recomienda la consulta, siquiera breve, del Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 5 de febrero de 2016, *relativo a los progresos en la aplicación del Reglamento (CE) núm. 391/2009 y de la Directiva 2009/15/CE, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas*, confeccionado en aplicación de los arts. 17 del Reglamento (CE) núm. 391/2009 y 12 de la Directiva 2009/15/CE, respectivamente. Entre otros datos de notable relevancia, el informe hace referencia a la lista de las organizaciones reconocidas en el ámbito de la Unión Europea a partir de mayo de 2015, la cual queda recogida en la Comunicación de la Comisión de 19 de mayo de 2015 (publicada en *DOUE C* núm. 162/5, de 19 de mayo de 2015). Dicha lista enumera a un total de once organizaciones reconocidas en territorio comunitario, a saber: *American Bureau of Shipping (ABS)*; *Bureau Veritas (BV)*; *China Classification Society (CCS)*; *Croatian Register of Shipping (CRS)*; *Det Norske Veritas (DNV)*; *Korean Register (KR)*; *Lloyd's Register Group (LR)*; *Nippon Kaiji Kyokai General Incorporated Foundation (ClassNK)*; *Polish Register of Shipping (PRS)*; *Registro Italiano Navale (RINA)* y *Russian Maritime Register of Shipping (RS)*. Como puede observarse, la gran mayoría de las sociedades de clasificación agrupadas en la lista comunitaria son, a su vez, miembros de la IACS.

³²⁷ Publicada en *DOUE L* núm. 184, de 17 de julio de 1999.

³²⁸ De conformidad con el Considerando (7) de la Decisión 1999/468/CE, el procedimiento de reglamentación debería seguirse en la adopción de medidas de alcance general cuyo objetivo sea aplicar elementos esenciales de actos base, así como medidas destinadas a adoptar o actualizar determinadas disposiciones no esenciales de actos jurídicos de base.

Comisión, el Comité emitirá un dictamen sobre el «proyecto de medidas» elaborado por aquélla, debiendo aprobarse por las mayorías previstas en el art. 205.2 del Tratado de la Unión para las decisiones del Consejo³²⁹. La Comisión adoptará las medidas que estime pertinentes, siempre que guarden conformidad con el dictamen del Comité. En caso contrario, o en ausencia de dictamen, presentará sin demora al Consejo una propuesta relativa a las medidas que vayan a adoptarse e informará de ello al Parlamento Europeo. Si éste último considera que la propuesta se excede de las competencias de ejecución que corresponden a la Comisión, informará de su posición al Consejo, el cual, a la luz de dicha posición, podrá pronunciarse sobre la propuesta de la Comisión, por mayoría cualificada y dentro de un plazo que en ningún caso será superior a tres meses a partir de la fecha en que la propuesta se haya presentado al Consejo. Si dentro de ese plazo el Consejo manifiesta que se opone a la propuesta, la Comisión la examinará de nuevo y presentará, en su caso, un proyecto de medidas modificado. En el supuesto de que el Consejo no adoptase el acto de ejecución propuesto, ni manifestase tampoco su oposición a la propuesta de la Comisión, ésta adoptará el acto³³⁰.

Sin perjuicio de lo anterior, el reconocimiento de la organización candidata podrá limitarse, en cualquier momento, a ciertos tipos de buques, a buques de ciertas dimensiones o ciertos usos, o a una combinación de ambos, con arreglo a la capacidad y experiencia acreditadas por la entidad³³¹.

³²⁹ A nuestro entender, el «proyecto de medidas» deberá incluir, en los supuestos de reconocimiento de organizaciones de inspección, un análisis detallado de la estructura y capacidades de la entidad candidata, la extensión o amplitud del reconocimiento que se pretende otorgar y, en su caso, la identificación de los buques a que quedará limitado dicho reconocimiento. En definitiva, deberá determinar si la organización en cuestión cumple o no con los criterios generales y especiales mínimos del Anexo I del Reglamento (CE) núm. 391/2009 y, en función de su estructura organizativa, dimensiones y capacidades, elaborar una propuesta de reconocimiento en la que se especificará el alcance del mismo.

³³⁰ *Vid.*, por lo expuesto, art. 5 de la Decisión 1999/468/CE.

³³¹ Art. 4.4 Reglamento (CE) núm. 391/2009.

10.1.2. Imposición de sanciones y revocación del reconocimiento

De conformidad con el art. 8 del Reglamento (CE) núm. 391/2009, la Comisión Europea, conjuntamente con el Estado miembro que haya presentado la solicitud de reconocimiento, someterá a las organizaciones reconocidas a una supervisión periódica que deberá efectuarse, al menos, una vez cada dos años. Dicha evaluación tendrá por objeto comprobar que las organizaciones reconocidas cumplen debidamente con las obligaciones que les impone el Reglamento, así como que siguen satisfaciendo los criterios generales y específicos mínimos del indicado instrumento comunitario³³². No obstante, el incumplimiento de los criterios del Anexo I del Reglamento no conducirá a la revocación automática del reconocimiento. En efecto, con carácter previo habrá que entrar a valorar si las deficiencias de la organización constituyen o no una amenaza inaceptable para la seguridad o el medio ambiente, disponiendo el art. 5 del Reglamento que, en caso de no serlo, se requerirá a la organización reconocida para que lleve a cabo las actuaciones preventivas y correctoras necesarias a fin de asegurar el pleno cumplimiento de las obligaciones y criterios mínimos correspondientes³³³. Para el caso de que la entidad no lleve a cabo las rectificaciones que le hubieren sido exigidas, o se retrase injustificadamente en su aplicación, podrá la Comisión imponerle sanciones conminatorias periódicas

³³² Al seleccionar las organizaciones reconocidas que deberán someterse a supervisión, la Comisión prestará especial atención a la actuación de la organización reconocida en materia de seguridad y prevención de la contaminación, a los expedientes de siniestro y a los informes elaborados por los Estados miembros en aplicación del art. 10 de la Directiva 2009/15/CE, esto es, en supuestos de detección de expedición de certificados obligatorios a buques que no cumplen los requisitos pertinentes de los convenios internacionales, o de cualquier incumplimiento por parte de un buque provisto de un certificado de clasificación válido y que afecte a elementos cubiertos por dicho certificado. A tal efecto, explica LASAGABASTER HERRARTE, I., «Régimen jurídico...», *op. cit.*, p. 40, que los resultados alcanzados por las organizaciones reconocidas en relación con la prevención de la contaminación de los buques de su registro se extraerán de los datos obtenidos de las inspecciones realizadas por el Estado del puerto o por procedimientos similares, incluido asimismo el análisis de los accidentes que hayan podido sufrir las naves clasificadas por aquéllas.

³³³ El mismo art. 5 afirma que «*las actuaciones preventivas o correctoras podrán incluir medidas de protección provisionales cuando la posible amenaza a la seguridad o el medio ambiente sea inmediata*». Los supuestos subsumibles en la formulación anterior son, lógicamente, extensos e innumerables, pero cabría incluir entre las medidas provisionales la inmovilización de los buques recientemente inspeccionados por la clasificadora o la paralización de todos los procedimientos de clasificación o certificación que estuvieren en marcha al momento de detectarse las anomalías de que se tratare.

hasta que se lleven a cabo las actuaciones preventivas y correctoras pertinentes (art. 6.2)³³⁴.

A las medidas adoptadas provisionalmente por la Comisión también podrá sumarse la imposición de multas, bien cuando el incumplimiento de los criterios mínimos o de las obligaciones prescritas por el Reglamento fuere grave o repetido, bien cuando el empeoramiento de la actuación de la organización reconocida revelare deficiencias serias en su estructura, sistemas, procedimientos o controles internos. Asimismo se contempla la imposición de sanciones pecuniarias cuando la organización hubiere facilitado deliberadamente información incorrecta, incompleta o engañosa a la Comisión durante la supervisión periódica de su actividad en aplicación del ya examinado art. 8 del Reglamento (art. 6.1). Además, el procedimiento sancionador deberá conceder a la organización reconocida y a los Estados miembros afectados la oportunidad de presentar sus observaciones, confiriéndose, a su vez, competencia jurisdiccional plena al Tribunal de Justicia de la Unión Europea («TJUE») para revisar las decisiones por las cuales la Comisión haya impuesto una multa o una sanción conminatoria periódica³³⁵. Dicha revisión podrá consistir en una anulación, una reducción o, incluso, un incremento de la multa o sanción (arts. 6.3 *in fine* y 6.4).

³³⁴ Estas multas o sanciones conminatorias periódicas serán disuasorias y siempre proporcionadas a la gravedad del caso y a la capacidad económica de la organización reconocida, teniendo en cuenta especialmente el grado en que haya quedado comprometida la seguridad o la protección del medio ambiente (*vid.* art. 6.3 del Reglamento). El principio de proporcionalidad y capacidad económica se completa con el último apartado del art. 6.3, en el que se limita el importe total de las multas y sanciones conminatorias periódicas a un valor máximo equivalente al 5% del promedio del volumen de negocio total de la organización reconocida durante los tres ejercicios anteriores para las actividades que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento. En: GOEBEL, F., *Classification Societies...*, *op. cit.*, p. 102.

³³⁵ Coincidimos, en este sentido, con las reflexiones apuntadas por LASAGABASTER HERRARTE, I., «Régimen jurídico...», *op. cit.*, p. 41, en relación con las consecuencias que tendría el no conceder un plazo de alegaciones u observaciones a la organización reconocida. Según el indicado autor, la no concesión de un trámite de audiencia a la organización afectada al inicio del proceso de revocación, no tendría ningún efecto sobre la resolución final a adoptar por la Comisión si con ello no se ha provocado la indefensión de la entidad, garantía ésta que se mantiene durante la tramitación de todo el procedimiento.

En cuanto a la retirada efectiva del reconocimiento, ésta quedará limitada a los supuestos expresamente contemplados en el art. 7 del Reglamento y que se entienden constitutivos de una enumeración *numerus clausus*. El reconocimiento se revocará por la Comisión, ya sea a iniciativa propia o a instancia de un Estado miembro, si bien ofreciendo siempre y en todo caso a la organización reconocida afectada la oportunidad de presentar sus observaciones (art. 7.3)³³⁶.

Así, las causas por las que la Comisión retirará el reconocimiento a una organización pueden agruparse en tres categorías, a saber³³⁷:

a) cuando el incumplimiento repetido y grave de los criterios mínimos o de las obligaciones impuestas por el Reglamento, así como una actuación deficiente en materia de seguridad y prevención de la contaminación, constituyan una amenaza inaceptable para la seguridad o el medio ambiente marino [arts. 7.1.a) y b)]³³⁸;

b) el impedimento u obstaculización repetida a la evaluación periódica de la organización [art. 7.1.c)]³³⁹;

c) no abonar las multas o sanciones conminatorias periódicas del art. 6 del Reglamento, así como pretender obtener la cobertura financiera o el reembolso de las mismas [arts. 7.1.d) y e)].

³³⁶ El art. 7.3 del Reglamento se remite, a través del artículo 12.3 del mismo instrumento, a los arts. 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, del Consejo, de 24 de junio de 1999. La revocación del reconocimiento se tramitará, en consecuencia, por los cauces del procedimiento de reglamentación previsto en la Decisión referenciada y que ya ha sido objeto de estudio en el epígrafe 10.1.1. precedente, al cual nos remitimos.

³³⁷ Vid. GOEBEL, F., *Classification Societies...*, *op. cit.*, pp. 102.103.

³³⁸ Circunstancia que se determinará de conformidad con el art. 14 del Reglamento, ya comentado en la nota a pie núm. 325.

³³⁹ Conducta expresamente prohibida de conformidad con el art. 9.1 del Reglamento, a cuyo tenor «*las organizaciones reconocidas garantizarán el acceso de la Comisión a la información necesaria para la evaluación mencionada en el artículo 8 apartado 1*», añadiendo seguidamente que no podrán oponerse cláusulas contractuales para limitar aquél acceso.

Retirado el reconocimiento, se plantea la duda de si sería posible o no obtenerlo de nuevo. Nada se dice en el Reglamento (CE) 391/2009, como tampoco lo prevé la Directiva 2009/15/CE. A nuestro entender, empero, no debería existir impedimento alguno para que en un momento posterior se vuelva a iniciar el proceso, supervisando nuevamente las capacidades de la organización y comprobando que la misma cumple con los criterios generales y específicos mínimos del Anexo I del Reglamento. Lógico sería, sin embargo, que ese reconocimiento se limitara provisionalmente a una serie de buques o actividades en particular, así como que se incrementara la periodicidad de las evaluaciones una vez otorgado de nuevo el reconocimiento.

10.2. La autorización conferida a la sociedad de clasificación para que actúe en nombre y por cuenta del Estado español (RD 877/2011, de 24 de junio)

La autorización de una organización de inspección y peritaje de buques para que actúe en nombre y por cuenta de un Estado en el ejercicio de funciones estatutarias y, en su caso, esté habilitada para expedir los certificados obligatorios prescritos por los convenios internacionales, se tramitará de conformidad con las disposiciones internas de aquél Estado³⁴⁰.

En España, la norma que actualmente regula la materia es el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, el cual incorpora a nuestro ordenamiento interno la Directiva 2009/15/CE, de 23 de abril. Su objeto lo constituye, en primer lugar, el

³⁴⁰ Vid., como recordatorio, BAENA BAENA, P.J., «Nacionalidad de los buques...», *op. cit.*, p. 141, GOEBEL, F., *Classification Societies...*, *op. cit.*, pp. 95-96 y 98-99, WITT, J.A., *Obligations and Control...*, *op. cit.*, pp. 130 y ss., ZAMORA ROSELLÓ, M.A., «La seguridad marítima: problemática...», *op. cit.*, pp. 279-282; LASAGABASTER HERRARTE, I., «Régimen jurídico...», *op. cit.*, p. 36; GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, p. 272, así como los Considerandos (5) y (7), respectivamente, de la Directiva 2009/15/CE, en cuya virtud «es responsabilidad de los Estados de pabellón y del puerto controlar que los buques cumplan la normativa internacional uniforme en materia de seguridad y prevención de la contaminación marítimas», si bien «todos los Estados miembros pueden autorizar, en distinta medida, organizaciones reconocidas para la certificación de este cumplimiento, y pueden delegar la expedición de los correspondientes certificados para la seguridad y la prevención de la contaminación».

establecimiento de las condiciones y requisitos a cumplir por las sociedades de clasificación a fin de ser autorizadas por la Administración marítima española y poder así efectuar, en su nombre, funciones de inspección, reconocimiento y certificación de los buques civiles de su pabellón en aplicación de la normativa internacional sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación³⁴¹. En segundo lugar y como consecuencia lógica de lo anterior, la norma española se centra también en la regulación de los procedimientos de otorgamiento y revocación de la autorización, así como en la identificación de las obligaciones, responsabilidades y limitaciones asumidas por las organizaciones de inspección autorizadas (*cf.* art. 1).

De conformidad con el artículo 6 del Real Decreto, las organizaciones reconocidas en un Estado miembro de la Unión Europea, o de otro Estado que aplique criterios de reciprocidad en cuanto al reconocimiento y al trato a las organizaciones reconocidas en aquélla y que tengan un centro de carácter permanente en España, podrán ser autorizadas para realizar en nombre de la DGMM los reconocimientos de buques previstos en los convenios internacionales, el refrendo de las revisiones anuales o intermedias y la emisión de los certificados prescritos por la normativa internacional sobre seguridad del mar y prevención de la contaminación (art. 6.1)³⁴². Tal autorización, empero,

³⁴¹ De hecho, el Real Decreto 877/2011 incluye también un Capítulo II relativo al «reconocimiento por la Comisión Europea de las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques», si bien sus disposiciones no hacen sino recordar la existencia de la obligación de colaboración que pesa sobre los Estados miembros en los procesos de concesión, supervisión y revocación del reconocimiento otorgado a las organizaciones de inspección y peritaje de buques. Además de ello, identifica cuáles son los organismos españoles competentes para intervenir en cada momento. Así, se advierte que la solicitud de reconocimiento a la Comisión Europea será efectuada por la Secretaría General de Transportes a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante (art. 3.3), aplicándose la misma regla en los supuestos de solicitud de revocación del reconocimiento otorgado a una organización (art. 5.1).

³⁴² La emisión de certificados estatutarios en nombre de la Administración marítima española supone un cambio en la tendencia legislativa de nuestro país, habida cuenta de que el anterior Real Decreto 90/2003, de 24 de enero, así como el precedente Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, excluían por completo dicha opción. En efecto, bien es sabido que la Directiva comunitaria permite que los Estados miembros deleguen total o parcialmente sus funciones de inspección, control y certificación de buques (*vid.* art. 3.2 Directiva 2009/15/CE), pudiendo ceder solamente la realización material de las inspecciones o, por el contrario, autorizar asimismo la emisión de certificados estatutarios en su nombre. El Estado español se decantó en un inicio por la primera opción, previendo solamente la cesión de competencia para la realización de los peritajes e inspecciones de buques, pero reservándose en todo momento la autoridad

quedará limitada a los supuestos indicados en el apartado primero del art. 6³⁴³. Asimismo, y en función de la extensión de la autorización, la organización autorizada podrá o no emitir o refrendar certificados en nombre de la Administración marítima española. En caso de contar solamente con una autorización parcial y estar sus funciones limitadas a la ejecución material de los procesos de peritaje e inspección de buques, la sociedad de clasificación deberá, en primer lugar, emitir informe de inspección que posteriormente facilitará al capitán o a la empresa naviera. Luego, solicitará a la Dirección General de la Marina Mercante, mediante aportación de copia del informe de inspección, la prórroga del certificado que corresponda y por el plazo necesario, la emisión de un nuevo certificado o, en su caso, la expedición de un documento acreditativo de haber superado con éxito un reconocimiento de las partes afectadas en caso de avería o siniestro (art. 6.2). De igual modo, la emisión o refrendo de certificados, tanto si se efectúa por la organización reconocida en nombre y por cuenta de la Administración marítima, como si se realiza directamente por ésta, deberá hacerse en un plazo de quince días, notificándolo al interesado (art. 6.3).

para emitir los correspondientes certificados prescritos por los convenios internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación. Ello, a priori, ha cambiado con la entrada en vigor del Real Decreto 877/2011, que modifica el apartado 1 del anterior art. 6 del Real Decreto 90/2003. En éste se afirmaba que *«las organizaciones reconocidas (...) podrán ser autorizadas, en los términos previstos en este capítulo, para realizar en nombre de la Dirección General de la Marina Mercante los reconocimientos de buques previstos en los Convenios internacionales»*. En la actualidad, empero, el art. 6.1 amplía el abanico de funciones delegables y habla, en concreto, de emitir una autorización *«para realizar en nombre de la Dirección General de la Marina Mercante los reconocimientos de buques previstos en los convenios internacionales, el refrendo de las revisiones anuales o intermedias y la emisión de nuevos certificados obligatorios»*.

³⁴³ Citando textualmente, los supuestos a que queda limitada la autorización de organizaciones reconocidas son: *«a) Cuando un buque español con destino a un puerto español se encuentre en puerto extranjero y necesite prorrogar el plazo de validez de cualquier certificado obligatorio por aproximarse la fecha de su caducidad. b) Cuando un buque español esté dedicado a realizar viajes entre puertos extranjeros y resulte perjudicial para la explotación comercial del mismo su traslado a puerto nacional, para efectuar alguno de los reconocimientos preceptivos. c) Cuando un buque español, por averías u otras causas de siniestralidad, deba de ser objeto de reconocimiento en el extranjero. d) Cuando un buque español se construya o realice obras de transformación, reforma o gran reparación en el extranjero. e) Cuando un buque español recalce en puerto español en vísperas de festivo o en días feriados y necesite prorrogar el plazo de validez de cualquier certificado obligatorio por aproximarse la fecha de su caducidad. f) Cuando un buque se encuentre en el extranjero y solicite el abanderamiento en España»*.

10.2.1. Tramitación y otorgamiento de la autorización

El procedimiento previsto para la obtención de la autorización se iniciará a solicitud de la organización reconocida, que se dirigirá a la Secretaría General de Transportes y se tramitará por la Dirección General de la Marina Mercante. Ésta última realizará todas las actuaciones que estime pertinentes y necesarias a los efectos de comprobar, con sujeción a criterios objetivos, que la organización candidata reúne los requisitos exigidos por el Real Decreto 877/2011 (art. 9.1).

La competencia para otorgar o denegar la autorización corresponde al Secretario General de Transportes mediante resolución motivada que, no poniendo fin a la vía administrativa, podrá impugnarse ante el Secretario de Estado de Transportes mediante recurso de alzada y en el plazo de un mes (arts. 9.2 y 9.4 *in fine*)³⁴⁴. En cuanto al plazo previsto para la resolución del procedimiento, éste no podrá exceder los tres meses y, en caso de no haber recaído resolución expresa dentro de ese plazo, se entenderá que la misma ha sido estimada (art. 9.4)³⁴⁵.

³⁴⁴ Si bien el art. 9.4 se remite expresamente a los arts. 114 y concordantes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (publicada en BOE núm. 285, de 27 de noviembre de 1992), reguladores del recurso de alzada, hay que recordar que la indicada norma ha sido derogada, de un lado, por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (publicada en BOE núm. 236, de 2 de octubre de 2015) y, de otro lado, por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (publicada en BOE núm. 236, de 2 de octubre de 2015), quedando ahora recogido el régimen del recurso de alzada en los arts. 121 y ss. de la primera de ellas.

³⁴⁵ LASAGABASTER HERRARTE, I., «Régimen jurídico...», *op. cit.*, p. 42 muestra una comprensible disconformidad con la obtención de la autorización por silencio administrativo, planteando como supuesto conflictivo el que «una organización reconocida que estuviese sometida a un procedimiento de revocación de esa condición o algo similar, podría obtener por silencio administrativo la autorización para realizar ciertos controles e inspecciones sobre los buques». La indicada situación, sin embargo, se nos antoja improbable, habida cuenta de que los procesos de otorgamiento y revocación de autorización no pueden darse, en principio, de forma simultánea. Una organización cuya autorización está en proceso de revocación no puede, al mismo tiempo, verse inmersa en un proceso de autorización, ya que la autorización inicial la conserva hasta una vez acordada la revocación, salvo que la autorización que se solicite difiera en su contenido respecto de la que en su día se otorgó, es decir, que comprenda funciones distintas a las inicialmente delegadas. Éste supuesto es, de hecho, altamente conflictivo, pues al tiempo que se pone en duda, mediante el proceso de revocación, el cumplimiento por parte de la organización autorizada de sus obligaciones, se solicita autorización para el desempeño de

La resolución en la que se otorgue la autorización deberá revestir la forma del acuerdo de delegación de funciones previsto en la Resolución A.739(18) de la OMI, incluyendo, por tanto, los elementos reseñados en el Apéndice II de la indicada norma e inspirándose, como preceptúa el propio Real Decreto 877/2011, en el Anexo III de la MSC/Circ.788–MEPC/Circ.325 y que incluye el ya estudiado «*Model Agreement for the Authorisation of Recognized Organisations Acting on Behalf of the Administration*»³⁴⁶.

La Dirección General de la Marina Mercante llevará un registro en el que constarán las organizaciones reconocidas y autorizadas, así como todos los datos relevantes y actualizados en relación con las mismas (art. 13). Además, cuando las necesidades de la inspección marítima, debido al volumen de la flota civil española y su evolución previsible, el grado de implantación efectiva de las organizaciones reconocidas o cualesquiera otras circunstancias similares, así lo aconsejen, podrá limitarse el número de organizaciones autorizadas (art. 10.1). Dicha limitación se acordará por orden del Ministerio de Fomento, la cual incorporará las reglas objetivas y transparentes aplicables para seleccionar, cuando proceda, a las distintas organizaciones autorizadas (art. 10.2).

Señalar, por último, que en virtud de la Resolución de 12 de junio de 2017, de la Dirección general de la Marina Mercante, por la que se publica la lista de organizaciones de inspección reconocimiento de buques autorizadas por la Administración Marítima Española³⁴⁷, se ha autorizado al ejercicio de funciones públicas de inspección y control de buques a *Bureau Veritas* (BV), a *China Classification Society* (CCS), a *Det Norske Veritas* (DNV), al *Korean Register of Shipping* (KR), al *Lloyd's Register* (LR) y al *Registro Italiano Navale* (RINA).

otras funciones para las que podría no estar cualificada; incluso comprender obligaciones que se han visto incumplidas y que han dado lugar a la revocación de la autorización inicial.

³⁴⁶ Vid. nota a pie núm. 313.

³⁴⁷ Publicada en *BOE* núm. 160, de 6 de julio de 2017. La resolución se remite, en cuanto a las obligaciones inherentes la delegación de funciones, al Real Decreto 877/2011.

10.2.2. Revocación de la autorización y régimen sancionador

El incumplimiento, por parte de una organización autorizada, de las obligaciones que le atañen en el desempeño de sus funciones, tal como pudiera ser la realización de reconocimientos de buques de forma manifiestamente incompleta, inexacta, incorrecta o deficiente, puede dar lugar a la revocación de la autorización inicialmente conferida³⁴⁸. Sin embargo, el procedimiento de revocación, que se regula en el artículo 11 del Real Decreto 877/2011, no se inicia de inmediato, sino que va precedido de una fase cautelar en la que se suspende temporalmente la autorización otorgada. Así, cuando el Secretario General de Transportes considere que una organización no debe seguir ejerciendo funciones estatutarias en nombre de la Administración marítima española, suspenderá cautelarmente, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, la autorización otorgada, comunicando su decisión a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros³⁴⁹.

La obligación de comunicar la suspensión a la Comisión y a los demás Estados de la Unión queda también preceptuada por el artículo 8 de la Directiva 2009/15/CE, afirmándose en el mismo que *«cuando un Estado miembro considere que una organización reconocida no pueda seguir siendo autorizada*

³⁴⁸ Recuérdese, una vez más, que organización «reconocida» y organización «autorizada» son dos conceptos distintos, si bien la segunda sólo existirá si previamente se le ha conferido el debido reconocimiento por la Comisión Europea. Cabe decir, en este sentido, que la revocación de la autorización no afecta al reconocimiento, cuya pérdida se regula a través del Reglamento (CE) núm. 391/2009 en los términos vistos en el epígrafe 10.1.2 de este Capítulo. Como bien afirma LASAGABASTER HERRARTE, I., «Régimen jurídico...», *op. cit.*, p. 42, la revocación de la autorización únicamente *«significa la pérdida del título habilitador que permite realizar ciertos controles e inspecciones en nombre del Estado español»*.

³⁴⁹ Autores como ZAMORA ROSELLÓ, M.A., «La seguridad marítima: problemática...», *op. cit.*, p. 239 y LASAGABASTER HERRARTE, I., «Régimen jurídico...», *op. cit.*, p. 43, ambos estudiosos de las disposiciones contenidas en el anterior Real Decreto 90/2003, explican que la suspensión acordada por las autoridades españolas es sólo «cautelar», pues sólo cuando se ha producido la confirmación de la Comisión, se inician los trámites para la revocación de la autorización. Tal era, en efecto, el procedimiento previsto en el Real Decreto 90/2003, que en el apartado segundo de su art. 11 preveía que *«si la Comisión ratificase la suspensión cautelar, la Dirección General de la Marina Mercante iniciará de oficio el procedimiento de revocación de la autorización (...)»*. Sin embargo, no es así como queda regulado en el actualmente vigente Real Decreto 877/2011, que ha eliminado por completo esa previsión sin que pueda entenderse que la Comisión pueda ya decidir sobre la procedencia o no de la revocación de la autorización conferida por un Estado.

para desempeñar en su nombre las tareas especificadas en el artículo 3, podrá suspender o retirar dicha autorización. En tal caso, el Estado miembro informará de inmediato a la Comisión y a los demás Estados miembros de su decisión y exponiendo motivos suficientes para ello». A nuestro entender, la respuesta que pueda dar la Comisión Europea a los motivos aducidos por el Estado que pretenda revocar la autorización conferida a una organización de peritaje e inspección de buques no es vinculante, de modo que por mucho que el órgano comunitario considere que no existen motivos para proceder a la revocación, ésta es una cuestión que compete resolver al Estado de que se trate, pudiendo éste decidir, de conformidad con su legislación interna y a la luz del contenido del acuerdo de delegación de funciones, si revoca o no revoca la autorización con total independencia de cuál sea la opinión de la Comisión. Ahora bien, lo dicho no debe malinterpretarse, pues en caso de entender la Comisión que la organización autorizada está incurriendo en un incumplimiento que supone una amenaza grave para la seguridad y el medio ambiente, es evidente que ello podría suponer una revocación del reconocimiento³⁵⁰. Y como repetidamente se ha señalado, el reconocimiento de una organización es requisito *sine qua non* para que pueda actuar en nombre de un Estado miembro y ser, por ende, una organización autorizada, motivo por el que la suspensión del reconocimiento, así como su revocación, afectarán del mismo modo a la autorización y a su vigencia³⁵¹.

En caso de quedar confirmado el incumplimiento de la organización autorizada, la Dirección General de la Marina Mercante iniciará de oficio el procedimiento de revocación de la autorización, en el que se dará audiencia a la entidad interesada. En caso contrario, se levantará la suspensión cautelar³⁵².

³⁵⁰ De hecho, como bien afirma ZAMORA ROSELLÓ, M.A., «La seguridad marítima: problemática...», op. cit., p. 239, «la Comisión, ante la suspensión de una autorización por parte de un Estado debe decidir si inicia o no el procedimiento de revocación del reconocimiento», siendo una circunstancia que no se ha visto modificada por la distinta redacción del Real Decreto 877/2011 respecto de su antecedente Real Decreto 90/2003.

³⁵¹ Vid. nota a pie núm. 343.

³⁵² Llama la atención que no se limite temporalmente el período de suspensión cautelar, ni que se indique tampoco si la respuesta dada por la Comisión Europea a los motivos aducidos por el Estado que pretenda proceder a la revocación determinará la iniciación del procedimiento

Iniciado el procedimiento de revocación, éste se resolverá motivadamente por el Secretario General de Transportes en un período máximo de seis meses. Contra la resolución, que no pone fin a la vía administrativa, cabrá interponer recurso de alzada, en el plazo de un mes, ante el mismo Secretario General de Transportes³⁵³. Además, cuando no haya recaído resolución expresa dentro del plazo señalado, se producirá la caducidad del procedimiento y se ordenará el archivo de las actuaciones.

Finalmente, las infracciones y sanciones a que haya lugar en el desempeño de las actividades contempladas en el Real Decreto 877/2011 se registrarán esencialmente por lo dispuesto en el Título IV, del Libro Tercero, del TRLEPMM, así como por lo establecido en el Capítulo III, del Título Preliminar, de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

11. El reconocimiento y autorización de sociedades de clasificación en los EE.UU.: análisis de la regulación contenida en el *Code of Federal Regulations*

El reconocimiento de una sociedad de clasificación, así como su autorización para la realización de funciones estatutarias en nombre de la Administración marítima norteamericana, es decir, el *U.S. Cost Guard*, se tramitan de conformidad con las previsiones contenidas en los Títulos 46 (arts. 8.100-8.130 y 8.200-8.260) y 33 (arts. 96.400-96.495) del *Code of Federal Regulations* (CFR), respectivamente.

A diferencia de lo previsto en la normativa comunitaria, en los EE.UU. los conceptos de «reconocimiento» y «autorización» sólo identifican la extensión del

de revocación o, por el contrario, conducirá al levantamiento de la suspensión cautelar. En cualquiera de los casos, hay que entender que, como todo proceso administrativo, el de suspensión cautelar, al no ver fijado un plazo de duración en la norma reguladora (*i.e.*, RD 877/2011), no podrá exceder de los tres meses, a contar desde la fecha del acuerdo de suspensión (*cf.* art. 21.3 Ley 39/2015, de 1 de octubre). Transcurridos éstos sin que la Administración marítima emita pronunciamiento alguno, la suspensión cautelar deberá alzarse.

³⁵³ Sobre el recurso de alzada *vid.* arts. 121 y ss. de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

abanico de funciones objeto de delegación y no distinguen, como sí sucede en el Derecho de la Unión Europea, entre el reconocimiento como requisito indispensable para prestar de servicios de inspección y clasificación de buques en territorio comunitario, y la autorización como procedimiento encaminado a la delegación de funciones estatutarias en sociedades de clasificación.

Así, en los EE.UU. el «reconocimiento» de una sociedad de clasificación deviene necesario para que la misma pueda realizar, con carácter general, funciones de inspección y certificación de buques por delegación del *U.S. Cost Guard*³⁵⁴. La «autorización», por su parte, queda reservada a aquellas clasificadoras que pretendan ampliar su abanico funcional a la auditoría de los sistemas de gestión de la seguridad operacional de los buques y a la emisión de certificados internacionales de seguridad en nombre de los EE.UU.³⁵⁵. Por tanto, los procesos de reconocimiento y autorización de organizaciones de inspección y peritaje de buques se prevén exclusivamente para aquellos supuestos de delegación de funciones por parte de la Administración marítima estadounidense y no, por ejemplo, para la prestación de servicios privados de clasificación en territorio norteamericano.

A) La tramitación del reconocimiento

La sociedad de clasificación interesada en la obtención del reconocimiento deberá formular, por escrito, solicitud al efecto con indicación de las concretas funciones que pretenda asumir por delegación. La candidatura será entonces remitida al Comandante del *U.S. Cost Guard*, órgano competente para la tramitación del procedimiento, así como para la adopción de la resolución que corresponda³⁵⁶.

³⁵⁴ Art. 8.200 CFR.

³⁵⁵ *Vid.* art. 96.410 CFR. Los certificados para cuya expedición podrá ser autorizada la sociedad de clasificación son cuatro, enumerados en el art. 96.420.(a) CFR en el siguiente orden: 1) certificado de gestión de la seguridad conforme a la legislación estadounidense; 2) documento de cumplimiento de la normativa interna; 3) certificado de gestión de la seguridad en aplicación del Código IGS; 4) documento de cumplimiento del Código IGS.

³⁵⁶ Arts. 8.240 y 8.220 CFR.

El procedimiento se iniciará con la comprobación de los criterios recogidos en el artículo 8.230 CFR, referido a los estándares mínimos a reunir por la organización candidata y debiendo destacarse que, más allá de la comprobación de la estructura empresarial, la competencia técnica y las dimensiones y nivel de cualificación del personal empleado, se tomará como referencia determinante de la concesión del reconocimiento el número de buques que, perteneciendo a la flota clasificada por la organización candidata, hubieren sido objeto de detención³⁵⁷.

Acreditadas las competencias señaladas, el Comandante del *U.S. Cost Guard* emitirá resolución escrita favorable o desfavorable, expresando en éste último caso las razones de la negativa³⁵⁸. La sociedad de clasificación que vea

³⁵⁷ De la sociedad de clasificación interesada en la obtención del reconocimiento se exige, en concreto, que: 1) haya operado en el tráfico como sociedad de clasificación internacional durante un período no inferior a 30 años; 2) acredite su capacidad para el tratamiento adecuado de siniestros marítimos e incumplimiento de las reglas de clase; 3) demuestre haber realizado cambios pertinentes en las reglas de clase en base a los resultados de su aplicación y al rendimiento de su flota; 4) disponga de un tonelaje clasificado de, al menos, 10 millones de toneladas en términos brutos; 5) tenga una flota clasificada de, como mínimo, 1.500 buques oceánicos de más de 100 toneladas brutas; 6) tenga una flota oceánica clasificada de más de 100 toneladas brutas que, sin embargo, no supere los 8 millones de toneladas en términos brutos; 7) publique y mantenga las reglas de clase en idioma inglés para el diseño, construcción y certificación de buques; 8) documente las inspecciones en idioma inglés; 9) disponga de fuentes de información y búsqueda adecuados para asegurar la adecuada actualización y mantenimiento de las reglas de clase y los procesos de inspección y clasificación; 10) disponga de recursos adecuados y de una cobertura geográfica suficiente para llevar a cabo las actividades de revisión de planos e inspección de buques como funciones delegadas, así como en aplicación de los estándares de la sociedad de clasificación; 11) emplee un mínimo de 150 inspectores exclusivos; 12) aplique criterios adecuados en la contratación y cualificación de inspectores y personal técnico; 13) ofrezca un plan apropiado para la formación continuada de inspectores y personal técnico; 14) establezca una oficina corporativa en los EE.UU. a efectos representativos; 15) mantener un sistema interno de calidad basado en el *American National Standard ANSI/ASQC Q9001*, que no hace sino incorporar al sistema norteamericano las disposiciones de la norma UNE-EN ISO 9001 (*vid.* notas a pie núm. 218 y 279), u otro sistema de estándares calidad equivalente; 16) compruebe que las naves sometidas a inspección cumplan con las reglas de clase; 17) verifique que los buques inspeccionados en el ejercicio de funciones estatutarias cumplen con los requerimientos y condiciones que correspondan; 18) monitorice todas las actividades relacionadas con el ejercicio de funciones estatutarias; 19) mantenga y asegure el cumplimiento de un código ético que reconozca la responsabilidad inherente a la ejecución de funciones por delegación; 20) no esté sometida al control financiero de propietarios o constructores de buques, ni de cualquier otro operador dedicado con la producción, equipamiento, reparación o explotación de buques; 21) no dependa, en cuanto a sus ingresos, de una sola empresa o entidad comercial; 22) no tenga ningún tipo de interés comercial en uno o más buques de la flota; y 23) no esté involucrada en ningún tipo de actividad que pueda resultar en un conflicto de intereses.

³⁵⁸ Art. 8.220, letras (c) y (d) CFR.

rechazada su candidatura podrá, sin embargo, presentar una nueva solicitud tan pronto corrija las deficiencias que fundamentaron el rechazo inicial, no existiendo, pues, plazo mínimo de espera antes de presentar una segunda solicitud³⁵⁹.

En cuanto al contenido del acuerdo de delegación de funciones, éste se precisa en el artículo 8.130 CFR y se compone en su gran mayoría de deberes de información para y con la Administración marítima, tales como la remisión anual del registro de buques clasificados o la notificación de todos aquellos supuestos en que se revoque la clasificación de una nave³⁶⁰. También se prevé el derecho del *U.S. Cost Guard* de participar en el desarrollo de reglas de clase, así como la facultad de acompañar a los inspectores de la sociedad de clasificación durante las auditorías de calidad internas o externas que realicen³⁶¹.

El acuerdo deberá formalizarse necesariamente por escrito y todos los servicios de inspección o certificación prestados por la sociedad de clasificación designada se entenderán realizados por el *U.S. Cost Guard* siempre que la clasificadora hubiere cumplido, no obstante, con las prescripciones del acuerdo.

Finalmente, la sociedad de clasificación que incumpla cualquiera de las condiciones, obligaciones y/o estándares mínimos mencionados será sometida a una reevaluación y, en su caso, privada del reconocimiento en su día otorgado³⁶².

B) La autorización de organizaciones reconocidas

La solicitud de autorización deberá remitirse al Comandante del *U.S. Cost Guard*, especificando, en primer lugar, la concreta autorización cuya obtención

³⁵⁹ Art. 8.220, letra (e) CFR.

³⁶⁰ Números 7 y 5 del art. 8.130 CFR.

³⁶¹ Números 19 y 23 del art. 8.130 CFR.

³⁶² Art. 8.260 CFR.

se pretenda, así como las funciones que con la misma vayan a desempeñarse. A tal efecto, deberá remitirse documentación suficiente que acredite que la entidad interesada cumple toda una serie de condiciones estructurales y de organización interna, enumeradas en el apartado 2 del artículo 96.430 CFR, y se aportará una lista con los nombres de los auditores de la clasificadora que estén cualificados para la realización de auditorías de gestión de la seguridad, especificando asimismo su área operativa³⁶³. Finalmente, se incluirá una declaración escrita en virtud de la cual los procedimientos y registros de la organización reconocida, con respecto a sus labores en materia de auditorías de sistemas de gestión de la seguridad y certificación de buques, estarán disponibles para su revisión anual, y en cualquier momento, por el *U.S. Cost Guard*.

Una vez recibida la solicitud, el *U.S. Cost Guard* analizará la documentación que se hubiere acompañado y si de su examen resultare una primera evaluación favorable, visitará las oficinas corporativas y portuarias de la organización a fin de realizar una valoración *in situ* de su actividad³⁶⁴. Superado este segundo control, la organización reconocida formalizará un acuerdo con la Administración marítima norteamericana en el que se especificarán el alcance, términos, condiciones y requerimientos de la autorización³⁶⁵.

³⁶³ Art. 96.430 CFR.

³⁶⁴ La documentación remitida por la organización reconocida deberá ofrecer una imagen fiel de la entidad en relación con su gestión interna, los estándares éticos establecidos para sus inspectores y auditores, los procesos para la formación, cualificación y certificación de auditores y los procesos de auditoría de sistemas de gestión de la seguridad operacional de los buques, que deberán corresponderse con los estándares de la industria y, muy particularmente, con las prescripciones de la Resolución A.788 (19) de la OMI, de 23 de noviembre de 1995, sobre *Directrices para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones*, hoy derogada por la Resolución A.1022(26), de 1 de julio de 2010. El *U.S. Cost Guard* comprobará, además, que la organización candidata a la obtención de la autorización cumple con unos estándares mínimos aceptables en materia de auditoría interna y supervisión de su gestión, que dispone de un sistema de registro de auditorías y certificaciones adecuado y, entre otros muchos, que cumple con las prescripciones de la Resolución A.739 (18) de la OMI.

³⁶⁵ El acuerdo especificará, de conformidad con el art. 96.460 CFR, la duración de la autorización, los deberes y responsabilidades de la organización, los certificados para cuya emisión está autorizada, los informes e informaciones que deberá remitir al Comandante del *U.S. Cost Guard* y, finalmente, las medidas que deberán adoptarse una vez venza el acuerdo de delegación de funciones o, en su caso, cuando la Administración marítima revoque la autorización o reconocimiento de la entidad.

Si, por el contrario, la organización reconocida no alcanzare los estándares requeridos, el *U.S. Cost Guard* denegará su autorización mediante resolución motivada, pudiendo la entidad presentar nueva candidatura una vez subsanadas las deficiencias que motivaron la denegación de su solicitud inicial³⁶⁶.

Por último, el *U.S. Cost Guard* evaluará a las organizaciones autorizadas al menos una vez cada doce meses. Si a la luz de la supervisión realizada se comprueba que la entidad no reúne ya los estándares mínimos exigidos para la obtención y conservación de la autorización, se procederá a la rescisión del acuerdo de delegación de funciones y el Comandante del *U.S. Cost Guard* eliminará a la clasificadora del registro de organizaciones reconocidas, procediendo seguidamente a la apertura del proceso de revisión del reconocimiento, conforme a lo dispuesto al efecto en el artículo 8.260 CFR.

12. La incorporación de las sociedades de clasificación a la *International Association of Classification Societies (IACS)*

12.1. Criterios de afiliación. Derechos y obligaciones de los miembros de la IACS

El propósito de toda sociedad de clasificación es la prestación de servicios de clasificación, la ejecución de funciones estatutarias y, en general, la asistencia a la industria marítima y a las instituciones, organismos y organizaciones nacionales e internacionales en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación³⁶⁷. Por ello, la finalidad principal y característica de la IACS

³⁶⁶ Art. 96.450 CFR.

³⁶⁷ Preámbulo de los Estatutos de la IACS (datos de publicación de los estatutos de la IACS en nota a pie núm. 217) y ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, p. 3; VAUGHAN, B., «The Liability...», *op. cit.*, p. 2; MILLER, M.A., «Liability of classification societies...», *op. cit.*, p. 72; ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 221; ZAMORA ROSELLÓ, M^a R., «Las organizaciones autorizadas...», *op. cit.*, p. 6; PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 30; WURMNEST, W., «Third Party Liability...», *op. cit.*, p. 111; MCNICHOLAS, M., *Maritime Security...*, *op. cit.*, pp. 86-87 y BOISSON, P., «Role and Responsibility...», *op. cit.*, p. 101.

queda circunscrita, con carácter general, a la unificación de las reglas y estándares técnicos y de seguridad de sus miembros, a fin de incrementar la seguridad en el mar, prevenir la contaminación marina, facilitar el intercambio de informaciones y ofrecer un programa común de formación de inspectores³⁶⁸. A ello se suma, como fin instrumental o complementario, la activa colaboración con las principales organizaciones e industrias marítimas internacionales³⁶⁹. Tal es, de hecho, el nivel de excelencia predicado por la IACS, que la obtención de la condición de «miembro» de la misma queda sometida a toda una serie de criterios estrictos cuyo cumplimiento se supervisa por medio de un exhaustivo procedimiento de incorporación³⁷⁰.

En este sentido, la incorporación a la IACS se inicia con la supervisión de los denominados «criterios de afiliación». Éstos, enumerados en la cláusula 3.1 de los Estatutos de la asociación, hacen mención a las capacidades y competencias mínimas que debe reunir una sociedad de clasificación a los efectos de poder postularse como potencial candidata a la obtención de la condición de miembro, sin perjuicio, por supuesto, del procedimiento que

³⁶⁸ TUPPER, E.C., *Introduction to Naval Architecture*, *op. cit.*, pp. 28-29.

³⁶⁹ *Vid.*, a modo de recordatorio, Capítulo II, epígrafe 6.3. No es de extrañar, pues, que el mercado asegurador requiera, con frecuencia y como condicionante a la vigencia de la cobertura en un seguro marítimo, sea de casco o de mercancías, entre otros, que el buque en cuestión haya sido objeto de clasificación por una de las clasificadoras miembros de la IACS. Sirva como ejemplo de ello la aseguradora mexicana «NRGI Broker», que circunscribe el seguro de transporte marítimo a bienes y/o intereses transportados bajo cubierta por buques de casco de acero mecánicamente autopropulsados de hasta 25 (veinticinco) años de antigüedad, «*clasificados por una asociación miembro de la IACS INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES*» y que no enarbolan bandera de conveniencia (sobre las condiciones del seguro de transporte marítimo en NRGI Broker visítase su sitio web <http://nrgibroker.com>). Otro ejemplo lo constituye la entidad aseguradora de origen italiano «GENERALI». En el marco de condiciones generales y condiciones generales específicas aplicables al seguro marítimo de mercancías de «Generali España» (consultable en: <http://www.sofise.es>), se establece la necesidad, también, de que el buque o buques porteadores se encuentren clasificados «*con la más alta cota en alguna de las Sociedades de Clasificación de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)*» (*vid.* cláusula 6).

³⁷⁰ *Vid.*, en términos generales, la cláusula 3 de los Estatutos de la IACS sobre «Membership of IACS», dividida en varios sub-apartados relativos a los criterios de afiliación, proceso de incorporación y retirada de la condición de miembro, derechos y obligaciones. Al explicar que la pertenencia a la IACS se hace depender del cumplimiento de unos criterios estrictos, LINDLEY, J., *Somali Piracy...*, *op. cit.*, p. 106 destaca también que, a cambio de dicho cumplimiento, los miembros de la asociación adquieren una mayor y mejor reputación que el resto de sociedades de clasificación del mercado.

corresponda seguir³⁷¹. Tales criterios (o, si se prefiere, requisitos) ascienden a un total de diez, quedando ordenados en los estatutos del siguiente modo:

i) capacidad de la sociedad de clasificación para desarrollar, aplicar, mantener, actualizar y publicar periódicamente sus propias reglas de clase, cubriendo con ellas todos los aspectos inherentes al proceso de clasificación de buques³⁷²;

ii) capacidad para la ejecución de inspecciones de buques en construcción de conformidad con las reglas de la propia clasificadora, así como el desarrollo de inspecciones periódicas de naves en servicio, incluyendo inspecciones estatutarias en cumplimiento de la normativa de la OMI y del Estado de abanderamiento;

iii) cobertura internacional suficiente en proporción a la flota clasificada por la sociedad de clasificación;

iv) amplia experiencia documentada en la evaluación del diseño y construcción de buques;

v) personal directivo, técnico, de apoyo e investigación suficiente en relación con las dimensiones de la flota clasificada por la sociedad de clasificación;

vi) habilidad técnica de la clasificadora para contribuir, con sus propios medios personales, a la labor propia de la IACS en el desarrollo de reglas y requisitos mínimos orientados al incremento de la seguridad marítima;

³⁷¹ BRANCH, A.E. y ROBARTS, M., *Branch's Elements of Shipping*, op. cit., p. 137. En efecto, la cláusula 2.2 de los Estatutos de la IACS es clara al condicionar la afiliación a la asociación, con carácter general, a la capacidad de la clasificadora de disponer y mantener unos máximos estándares profesionales, asegurando en todo momento la ejecución de sus servicios con una impecable integridad profesional. Ambos objetivos se entenderán cumplimentados, de un lado, con la efectiva aplicación del «*Quality Management System Certification Scheme*» de la IACS y, de otro lado, mediante una verificación inicial y una supervisión periódica de que los miembros cumplen con los estatutos de la sociedad y con los criterios de afiliación enumerados en la cláusula 3 de aquéllos.

³⁷² Puesto que los Estatutos de la IACS deben aplicarse e interpretarse de conformidad con la legislación inglesa (cláusula 6), siendo el inglés, además, el idioma oficial de la asociación, no es sino lógica la exigencia que se formula en la cláusula 3.1 y que prescribe que las reglas de clase de la clasificadora candidata estén redactadas en inglés.

vii) contribución efectiva a la labor de la IACS según ha quedado señalado en el número precedente³⁷³;

viii) disponer de un registro de buques clasificados, en soporte electrónico y con una actualización periódica de, al menos, una vez al año³⁷⁴;

ix) independencia respecto de propietarios y constructores de buques y de cualesquiera otros intereses comerciales que pudieren socavar la imparcialidad de la sociedad de clasificación;

x) cumplimiento del *Quality Management System Certification Scheme* (QSCS) de la IACS³⁷⁵.

Si se reúnen todas y cada una de las exigencias señaladas y, a su vez, se supera exitosamente el procedimiento de incorporación, al que seguidamente nos referiremos, los miembros de la IACS adquirirán y asumirán determinados derechos y obligaciones, respectivamente.

En cuanto a sus prerrogativas, se reconoce, en primer lugar, el derecho de la clasificadora a referirse a sí misma como miembro de la IACS. A ello le siguen la capacidad para participar y votar en todas las reuniones y discusiones del Consejo y del Grupo de Políticas Generales, así como para participar y votar en todos los grupos de trabajo que se formen y en el Comité de Calidad de la

³⁷³ Al incorporarse a la IACS, las sociedades de clasificación admitidas gozarán de la condición de miembro, mas no tendrán derecho de voto hasta transcurridos tres años desde su incorporación, período éste en el que deberán demostrar haber contribuido activamente a las labores de la IACS tal y como preceptúa el criterio de afiliación vii) [vid. cláusula 3.4].

³⁷⁴ También aquí se impone la necesidad de que el registro de buques clasificados esté disponible en idioma inglés, si bien creemos que no habría inconveniente alguno en que la información contenida en el mismo se ofreciere en otros idiomas.

³⁷⁵ Según ha quedado expuesto en el Capítulo II de la presente tesis, el QSCS es un sistema que ha sido diseñado por la IACS para garantizar la calidad de los servicios prestados por sus miembros. En consecuencia, regula los requisitos de calidad a cumplimentar por las sociedades de clasificación que sean miembros o asociadas de la IACS, exigiendo para ello que, de un lado, desarrollen su propio sistema de gestión de calidad interno y, de otro lado, que dicho sistema se halle en conformidad con los mandatos del QSCS. Vid. Cap. II, epígrafe 6.3 y, a modo de recordatorio, BRANCH, A.E. y ROBERTS, M., *Branch's Elements of Shipping*, op. cit., p. 137; LIANG, J., «Strategic challenges ...», op. cit., p. 9; JIN, H. y SMITH, D.W., «The IACS Quality...», op. cit., p. 2; INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES, «IACS Quality System...», en op. cit. y GOEBEL, F., *Classification Societies...*, op. cit., pp. 117-118.

asociación³⁷⁶. Finalmente, se reconoce también el derecho a participar en la delegación de la IACS presente en las reuniones de la OMI³⁷⁷.

Por su parte, son obligaciones de todos los miembros de la IACS, tal y como quedan enumeradas en la cláusula 3.6 de los Estatutos:

a) contribuir económicamente a la asociación, asumiendo, entre otros, la obligación de satisfacer los salarios, gastos por desplazamiento y cualesquiera otros conceptos generados por los representantes de la clasificadora en el Consejo de la IACS y demás órganos subsidiarios en el ejercicio de sus funciones;

b) cumplir en todo momento con los criterios de afiliación;

c) someterse al proceso de supervisión periódica de los miembros existentes;

d) acatar los procedimientos de la IACS en vigor;

e) presidir el Consejo de la asociación y el Grupo de Políticas Generales por un período de un año de conformidad con el sistema rotativo establecido;

f) dar cumplimiento a todas las resoluciones de la IACS, a excepción de aquellos supuestos en los que la propia asociación permita la formulación de reservas por sus miembros.

Destacar, finalmente, que, con independencia de los procedimientos de incorporación, suspensión o retirada de la condición de miembro de la IACS, toda sociedad de clasificación afiliada podrá renunciar a su condición como tal

³⁷⁶ Relevante es la distinción que se realiza entre «miembros» y «asociados» de la IACS. El Anexo 4 de los Estatutos se refiere al miembro de la IACS como aquella sociedad de clasificación titular de los derechos y obligaciones reseñados en los estatutos vigentes de la asociación. Es asociada, sin embargo, la sociedad de clasificación que se hubiere incorporado a la IACS bajo la vigencia de estatutos anteriores. No obstante ello, no parece haber diferencia alguna en materia de derechos y obligaciones entre las clasificadoras que son miembros y aquellas otras que son asociadas. Los Estatutos no distinguen entre unas y otras al tratar tales aspectos y, de hecho, se diferencia esencialmente entre «IACS CS» (sociedad de clasificación miembro o asociada de la IACS) Y «Non-IACS CS» (*vid. Anexo 4 in fine*). Recuérdese, además, que tanto el Código Ético de la IACS, como el QSCS, exigen de los miembros y asociados el más exquisito cumplimiento y respeto de las disposiciones desplegadas en cada uno de ellos (*vid. Cap. II, epígrafe 6.3 y nota a pie núm. 216*).

³⁷⁷ *Vid. Cláusula 3.5, «Rights of Members».*

mediante notificación por escrito al Consejo, desplegándose los efectos de la renuncia a los seis meses de producida dicha notificación³⁷⁸.

12.2. Procedimiento de incorporación a la IACS

Con anterioridad a la adquisición, siquiera, de la condición de «candidato», la entidad que pretenda presentar su solicitud de afiliación a la IACS deberá remitir a la Secretaría General toda aquella documentación que resulte necesaria y pertinente a fin de acreditar que constituye, en efecto, una «sociedad de clasificación» en los términos previstos en los Estatutos de la IACS³⁷⁹. Remitida la documentación, la Secretaría General dispondrá de un plazo de tres meses, a contar desde la recepción de aquélla, para formular recomendación al Consejo y exponer si la entidad examinada es o no, a su juicio, una sociedad de clasificación. A ello habrá de responder el Consejo en el plazo de un mes mediante resolución en la que concederá o denegará a la entidad la condición de «candidato» a la incorporación de la IACS. En caso de resolver de forma negativa, la decisión del Consejo deberá estar debidamente motivada.

Concedida la condición de candidato o aspirante a la membresía de la IACS, la sociedad de clasificación interesada deberá remitir su candidatura al Consejo, aportando con ella toda información y fuente de prueba que acredite el cumplimiento de los criterios de afiliación de la cláusula 3.1 de los Estatutos³⁸⁰.

³⁷⁸ Vid. cláusula 3.9, «*Resignation from the Association*».

³⁷⁹ De conformidad con el Anexo 4 de los Estatutos de la IACS, una «sociedad de clasificación» es una organización que: *i)* publica sus propias reglas de clase en relación con el diseño, construcción e inspección de buques y dispone de capacidad suficiente para aplicar, mantener y actualizar esas reglas por sus propios medios; *ii)* verifica que se da cumplimiento a las reglas de clase durante la construcción de un buque y, periódicamente, durante el tiempo en el que la nave se encuentre en servicio; *iii)* publica un registro de buques clasificados; *iv)* no está controlada por propietarios y constructores de buques o cualesquiera otros operadores del tráfico relacionados con la producción, equipamiento, reparación o explotación de buques, ni tiene tampoco intereses relacionados con los mismos; y *v)* ha sido autorizada por un Estado para el desempeño de funciones estatutarias de conformidad con la Regla 1, del Capítulo XI-1 del Convenio SOLAS, figurando asimismo debidamente inscrita en la base de datos «*Global Integrated Shipping Information System*» (GSIS) de la OMI.

³⁸⁰ En el caso de que la sociedad de clasificación esté presentando una nueva solicitud de incorporación tras haber sido rechazada una candidatura anterior o, incluso, por haberse procedido a la revocación de su condición de miembro, deberá aportar prueba suficiente de todos

A tal efecto, se constituirá un Comité de Revisión que asistirá al Consejo durante el examen de las distintas candidaturas que se presenten, disponiendo de un plazo de seis meses desde la recepción de la candidatura para analizar el cumplimiento, por parte de la entidad interesada, de los criterios de afiliación³⁸¹. Transcurrido el plazo indicado, el Comité de Revisión formulará recomendación motivada al Consejo y éste resolverá finalmente la candidatura en un plazo de tres meses. El rechazo sólo podrá producirse en dos situaciones, a saber:

a) cuando la sociedad de clasificación aspirante no cumpliera con los criterios de afiliación; o

b) cuando no hubiere aportado las pruebas o evidencias del cumplimiento de los criterios de afiliación en el plazo que al efecto hubiere fijado el Consejo.

La resolución del Consejo, que deberá estar respaldada por la debida fundamentación, se notificará al interesado por escrito, pudiendo éste presentar una nueva candidatura transcurrido un año desde que se produjo el rechazo o, en caso de que se hubiere impugnado la decisión del Consejo, desde que la Junta Independiente de Apelaciones hubiere resuelto dicha impugnación³⁸².

aquellos cambios que haya adoptado en su estructura o funcionamiento desde que se produjo aquél rechazo o revocación. Además, será la entidad candidata la que deba asumir, en su caso, los costes derivados de su candidatura (*vid.* cláusula 1.1.c Anexo 1).

³⁸¹ El Comité de Revisión estará compuesto por tres miembros del Consejo de la IACS, de los cuales uno será reemplazado cada año por otro miembro del Consejo, a fin de que los integrantes del Comité se mantengan en su condición como tales por un período que no exceda los tres años (*vid.* cláusula 1.1.d Anexo 1).

³⁸² La Junta Independiente de Apelaciones estará compuesta por un total de diez miembros, todos ellos con profusa experiencia técnica o legal en el comercio marítimo, siendo asimismo absolutamente independientes de los miembros de la IACS o de la propia asociación, así como de cualquier otra organización que haya sido miembro de la IACS o que hubiere presentado su candidatura a la membresía de la misma. En concreto, la Junta Independiente de Apelaciones será competente para resolver las impugnaciones que se formulen contra las decisiones del Consejo en materia de denegación de la condición de aspirante, rechazo de la solicitud de incorporación, suspensión de la condición de miembro o revocación definitiva de la afiliación (*vid.* cláusula 1.5 del Anexo 1).

12.3. Revisión de la afiliación. Suspensión y revocación de la condición de miembro de la IACS

12.3.1. Procedimiento de revisión o supervisión de la afiliación

Ejecutado una vez cada tres años, el proceso de verificación tiene por objeto la comprobación del adecuado cumplimiento, por parte de los miembros de la IACS, de los criterios de afiliación inicialmente acreditados durante el proceso de incorporación a la asociación y cuyo mantenimiento es condición *sine qua non* para la conservación de la condición de miembro³⁸³. No obstante ello, el contenido del procedimiento variará ligeramente en función de si constituye, o no, la primera revisión del miembro de que se trate. En este sentido, cuando se trate de la primera revisión, la entidad supervisada deberá remitir al Consejo de la IACS una declaración de cumplimiento (*compliance statement*) en la que se viertan todas las informaciones, documentos y material probatorio acreditativo del cumplimiento de los criterios de afiliación de los Estatutos³⁸⁴. Por el contrario, en las revisiones posteriores bastará con que se remita una declaración respecto de las posibles alteraciones o cambios que, producidos desde la última revisión, pudieren afectar al cumplimiento de los criterios de afiliación.

Recibida la declaración de cumplimiento, el Consejo de la IACS la revisará pertinentemente, solicitando mayores informaciones o documentación del miembro supervisado cuando así lo estimare conveniente, debiendo asimismo

³⁸³ Cabe resaltar, sin embargo, que la fecha en que se llevará a cabo la primera supervisión no será la misma para todos los miembros de la IACS. Así, aquellas entidades que ya fueran miembros con anterioridad a la adopción de los Estatutos, es decir, con anterioridad al 27 de octubre de 2009, se someterán a su primera revisión en fecha 1 de enero de 2011 a muy tardar, debiendo la misma finalizar el 1 de julio de ese mismo año. Los miembros de nueva incorporación, por su parte, serán supervisados por primera vez en la fecha de revisión periódica que correspondiere y fuere inmediatamente posterior a la fecha de su afiliación, salvo que dicha revisión periódica se produjere en un plazo inferior a 6 meses desde aquélla fecha.

³⁸⁴ La declaración de cumplimiento deberá confeccionarse atendiendo a las informaciones requeridas por el documento «*Membership Criteria: Guidance*», accesible en el sitio web de la asociación (<http://www.iacs.org.uk>) bajo el título «*IACS Procedures, Volume 2: Procedures Concerning Requirements for Membership of IACS*», adoptado en Diciembre de 2009, siendo éste también un documento que debe servir de guía para todas aquellas entidades que decidan presentar su candidatura a la membresía de la IACS.

conceder un trámite de audiencia a la entidad sometida a revisión cuando la misma lo solicitare con anterioridad a la emisión de la resolución que corresponda. Evacuados estos trámites, el Consejo dispondrá de un plazo de tres meses para resolver el proceso de verificación, pudiendo decidir entre la confirmación de la membresía o, en su caso, la iniciación del procedimiento de suspensión previsto en la cláusula 1.3 del Anexo 1 de los Estatutos. Su decisión se notificará al interesado por escrito.

12.3.2. Procedimientos de suspensión y revocación

La revocación de la condición de miembro de la IACS no opera de forma automática y depende, en realidad, del modo en que se desarrolle y concluya el proceso de suspensión³⁸⁵. Por tanto, ante un supuesto de incumplimiento de los criterios de afiliación de la cláusula 3.1 de los Estatutos, se procederá primero a la suspensión cautelar del miembro afectado, a quien se notificará el inicio del proceso por escrito y con relación de los motivos que avalen la suspensión³⁸⁶. A su vez, se concederá a la entidad interesada un plazo previo y razonable a fin de que rectifique o justifique su conducta incumplidora. Expirado el susodicho plazo, si el Consejo de la IACS determina que el miembro afectado sigue sin cumplir con los criterios de afiliación, se procederá inmediatamente a la suspensión absoluta de los derechos de voto del miembro incumplidor, si bien se mantendrán en vigor el resto de derechos y obligaciones inherentes a la membresía.

No obstante lo antedicho, se concederá a la entidad suspendida un nuevo plazo, de duración razonable, para que corrija o subsane la causa de incumplimiento que motivó la suspensión. Cabe resaltar, además, que la

³⁸⁵ Vid. cláusula 1.3 del Anexo 1 de los Estatutos de la IACS, sobre «*Suspension and withdrawal process*».

³⁸⁶ En todo momento, hasta que cualquiera de las decisiones adoptadas en el seno del proceso no surta plenos efectos, la IACS y sus miembros y asociados se abstendrán de hacer cualquier declaración o anuncio público sobre la decisión de suspensión. Una vez que la decisión adquiera total firmeza, la IACS efectuará una comunicación adecuada al efecto en su sitio web. Del mismo modo, se hará pública la caducidad del proceso de suspensión mediante su anuncio en el sitio web de la asociación [cláusula 1.3, letra (f)].

decisión de suspensión de la membresía no desplegará sus efectos hasta una vez expirado el plazo concedido para su impugnación ante la Junta Independiente de Apelación o, para el caso de que sea posterior, hasta la fecha en que la indicada Junta emita decisión rechazando la solicitud del interesado de adopción de medidas provisionales.

Por último, el Consejo de la IACS deberá proceder a la revocación de la membresía si el miembro incumplidor no rectifica su conducta o subsana la causa de incumplimiento en el plazo que se le hubiere concedido al efecto en la decisión de suspensión³⁸⁷. Sin perjuicio de ello, empero, todo miembro que hubiere visto revocada su membresía podrá volver a solicitar su incorporación a la asociación transcurrido, al menos, un año desde la fecha en que se hubiere adoptado la decisión de revocación o, en su caso, desde la fecha en que la Junta Independiente de Apelación hubiere desestimado el escrito de impugnación del miembro incumplidor.

³⁸⁷ También aquí la IACS y sus miembros deberán abstenerse de hacer pública la decisión de revocación hasta que la misma no adquiera plena firmeza. Cuando ello ocurra, se procederá a su debido anuncio en el sitio web de la asociación [cláusula 1.3, letra (i)].

PARTE II

RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN

CAPÍTULO IV

BASES Y FUNDAMENTOS DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN NAVAL

SUMARIO:

13. La responsabilidad civil contractual de las sociedades de clasificación en el Derecho interno español. 13.1. El contrato de clasificación naval como marco delimitador de la responsabilidad contractual de las sociedades de clasificación. 13.1.1. Contenido del contrato de clasificación naval. 13.1.2. Naturaleza jurídica y dualidad de opiniones: arrendamiento de obra o arrendamiento de servicios. 13.2. Fundamento jurídico, alcance y limitación de la responsabilidad. 14. Régimen de responsabilidad extracontractual o aquiliana de las sociedades de clasificación. 14.1. Elementos integrantes de la responsabilidad extracontractual y su alcance respecto de la actuación de las clasificadoras. 14.1.1. El daño antijurídico y resarcible. 14.1.2. El comportamiento culposo y el nivel de diligencia exigible. 14.1.3. Terceros perjudicados y efectivamente legitimados para exigir responsabilidad. 15. La responsabilidad civil en la auditoría de cuentas como referente esclarecedor en el estudio del régimen aplicable a las sociedades de clasificación. 15.1. Consideraciones generales al sistema de responsabilidad civil de los auditores. 15.2. El nivel de diligencia exigible en la práctica de la auditoría de cuentas y su traslación al campo de la clasificación y certificación de buques. 15.3. La limitación de la responsabilidad civil del auditor: fundamento y aplicabilidad en el control de las cláusulas limitativas de responsabilidad incorporadas en los contratos de clasificación e inspección de buques. 16. Tratamiento jurídico de la responsabilidad civil de las sociedades de clasificación en el sistema estadounidense: análisis de la jurisprudencia de mayor relevancia y evolución de la misma. 16.1. Régimen de responsabilidad contractual. 16.1.1. Identificación de los deberes y obligaciones asumidos por las sociedades de clasificación en la inspección y clasificación de buques (*Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas*, 1972). 16.1.2. El certificado de clase y la navegabilidad del buque como realidades distintas e independientes la una de la otra (*Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, 1993). 16.1.3. Sutil giro en la tendencia jurisprudencial estadounidense: la responsabilidad de las sociedades de clasificación por la emisión de informaciones falsas o erróneas (*Otto Candies L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corporation*, 2003). 16.2. Régimen de responsabilidad extracontractual. 16.2.1. *Tort of negligence*. 16.2.2. *Tort of negligent misrepresentation*.

Una vez hechas las aclaraciones conceptuales y teóricas pertinentes, conviene ahora identificar el alcance de la responsabilidad civil en que pueden incurrir las sociedades de clasificación de buques en el desarrollo de sus actividades. Se estudiarán, a este respecto, tres niveles o ámbitos distintos. En primer lugar, la responsabilidad derivada de la relación contractual existente entre la sociedad de clasificación y el naviero o astillero que hubiere solicitado

de ésta la inspección o control de la nave³⁸⁸. En segundo lugar, la responsabilidad de naturaleza extracontractual en que la sociedad clasificadora incurra frente a terceros perjudicados por una deficiente clasificación o inspección del buque. Y, por último, la responsabilidad de la sociedad de clasificación frente a la Administración que hubiere delegado en ella funciones estatutarias, así como la responsabilidad que el Estado delegante pudiese asumir frente a terceros como consecuencia de aquélla delegación.

En el presente capítulo se examinarán las dos primeras esferas de responsabilidad mencionadas, es decir, la de naturaleza contractual y la de tipo extracontractual. Dicho análisis se iniciará, respecto de la responsabilidad contractual, con el estudio del contrato de clasificación naval en cuanto a su contenido y naturaleza jurídica, permitiendo seguidamente el examen del fundamento y alcance de la responsabilidad en que pudiese incurrir la sociedad clasificadora sobre la base de un incumplimiento contractual. A continuación, se identificarán los elementos integrantes de la responsabilidad extracontractual, así como su alcance respecto de la actuación de las sociedades de clasificación y los sujetos legitimados para exigir responsabilidad en tanto que terceros perjudicados.

Luego, se analizará el régimen de responsabilidad civil en la auditoría de cuentas, pues es un modelo que podría llegar a emplearse como referente en el diseño de un régimen de responsabilidad propio de las sociedades de clasificación. Finalmente, el capítulo concluirá con el comentario a la jurisprudencia de relevancia en el sistema de los EE.UU. en materia de responsabilidad civil de las sociedades de clasificación³⁸⁹.

³⁸⁸ En este mismo campo habría que incluir la relación contractual que contrae la sociedad de clasificación con quienes soliciten de ella una inspección de tipo pericial como condicionante a la celebración de algún contrato en particular, como pudiera serlo una compraventa o un arrendamiento, por ejemplo.

³⁸⁹ Sirvan como principales referentes en el estudio de las materias tratadas en el presente Capítulo, según corresponda, BALLESTEROS FERNÁNDEZ, A., *Manual de responsabilidad patrimonial de los entes locales*, La Ley, Madrid, 2007; BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F., *et. al., Lecciones de responsabilidad civil*, Aranzadi, Pamplona, 2013; REBOLLO MARTÍN, L., «Fundamento y función de la responsabilidad del Estado: situación

actual y perspectivas», en MORENO MARTÍNEZ, J.A., *et. al.*, *La responsabilidad civil y su problemática actual*, Dykinson, Madrid, 2007; LASARTE, C., *Contratos: Principios de Derecho Civil III*, 15ª Ed., Marcial Pons, Madrid, 2013; SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad del buque en el transporte marítimo*, Civitas, Madrid, 1992; ACEDO PENCO, A., *Teoría general de las obligaciones*, Dykinson, Madrid, 2010; MONTESINOS JULVE, V., *La auditoría en España: situación actual y perspectivas*, Universitat de València, Valencia, 1992; MADARIAGA, J.M., *Manual práctico de auditoría*, Deusto, Barcelona, 2004; MORENO ARAGONESES, J., *Introducción a la contabilidad de las entidades no lucrativas*, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, 2009; BUSTO LAGO, J.M., «Materiales para la construcción de la responsabilidad civil de los terceros de confianza: perspectiva desde la responsabilidad civil de auditores y de las agencias de rating y la teoría de las flood gates», en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 2014, pp. 31-63; SARAZÁ JIMENA, R., «La responsabilidad civil del auditor de cuentas en la reciente jurisprudencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo», en *Lefebvre: El Derecho, Responsabilidad extracontractual*, 2010, consultable en: <http://www.elderecho.com>; MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho Penal. Parte General*, 8ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2010; OSTROS PALACIO, L., «Reflexiones acerca del principio *alterum non laedere* a la luz de un supuesto de responsabilidad extracontractual», en *Revista de Derecho UNED*, núm. 1, 2006, pp. 489-496; MORENO NAVARRETE, M.A., «La suspensión de la ejecución de la pena y la responsabilidad civil. El principio *alterum non laedere* y la desprotección de las víctimas y perjudicados», en *Revista Internacional de Doctrina y Jurisprudencia*, vol. 8, 2014, en: <http://www.ual.es>; MACÍAS CASTILLO, A. y HERNÁNDEZ ROBLEDO, M.A. (Coords.), *El Derecho de autor y las nuevas tecnologías. Reflexiones sobre la reciente reforma de la Ley de Propiedad Intelectual*, La Ley, Madrid, 2008; PIZARRO, R.D., «Modernas fronteras de la responsabilidad civil: el derecho a la reparación desde la perspectiva constitucional», en *Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba (República de Argentina)*; TRILLO NOVAL, A., «Responsabilidad civil subjetiva y objetiva (la culpa y el riesgo extracontractual)», en *Ministerio de Justicia, Estudios Doctrinales*, núm. 923, 1972, en: <http://www.mjusticia.gob.es>; GIMÉNEZ CANDELA, T., «Lex Artis y responsabilidad médico-sanitaria: una perspectiva actualizada», *Revista Aranzadi de derecho patrimonial*, núm. 17, 2006, pp. 67-77; SARRATO MARTÍNEZ, L., «Delimitación jurídica y contenido de la denominada “Lex Artis” médica», en *Actualidad Jurídica Aranzadi*, núm. 728, 2007, pp. 8-9; SÁNCHEZ GÓMEZ, A., «La información al paciente y el consentimiento informando en el derecho español. Referencia legal y jurisprudencial. La praxis médica», en *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, núm. 8, 2014, pp. 97-117; BLANCO PÉREZ-RUBO, L., «El consentimiento informado como elemento esencial de la lex artis», en *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, núm. 2, 2014, pp. 89-122; DÍAZ-REGAÑÓN GARCÍA-ALCALÁ, C., «Relación de causalidad e imputación objetiva en la responsabilidad civil sanitaria», en *Indret, Working Paper* núm. 180, 2003, en: <http://www.indret.com>; PATIÑO DOMÍNGUEZ, H.E., «Responsabilidad extracontractual y causales de exoneración. Aproximación a la jurisprudencia del Consejo de Estado colombiano», en *Revista de Derecho Privado*, núm. 14, 2008, pp. 193-217; PATIÑO DOMÍNGUEZ, H.E., «Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual», en *Revista de Derecho Privado*, núm. 20, 2011, pp. 371-398; STATSKY, W.P., *Essentials of Torts*, 3ª ed., Delmar, Nueva York, 2012; CLYNE, R.G. y SAVILLE, J.A., «Classification Societies and Limitation of Liability», en *Tulane Law Review*, vol. 81, 2007, pp. 1399-1431; LUNNEY, M. y OLIPHANT, K., *Tort of Law. Text and Materials*, 3ª ed., Oxford University Press, Nueva York, 2008; OWEN, D.G., «The Five Elements of Negligence», en *Hofstra Law Review*, vol. 35, núm. 4, 2007; JISC LEGAL INFORMATION, «Duty of Care in the Further and Higher Education Sectors», en *JISC Legal Information Service*, 2003, en: <http://www.jisclegal.ac.uk/>; FURNISH, D.B., «Fuentes del Derecho en Estados Unidos. La muerte del Derecho consuetudinario, las fuentes escritas en la edad del derecho positivo y el papel y efecto de los *Restatements of the Law*», en *Revista de la Facultad de Derecho de la UNAM*, núm. 235, 2001, pp. 75-110; GONZÁLEZ MARTÍN, N., «*Common Law*: Especial referencia a los *Restatement of the Law* en Estados Unidos», en GONZÁLEZ MARTÍN, N. (Coord.), *Estudios jurídicos en homenaje a Marta Morineau, Tomo II: Sistemas jurídicos contemporáneos. Derecho comparado. Temas diversos*, México, UNAM, 2006 y TISDALE, T.L., «Classification Society Liability after PRESTIGE», en *Tisdale Law Offices*, s.f., en: <http://www.tisdale-law.com>.

13. La responsabilidad civil contractual de las sociedades de clasificación en el Derecho interno español

13.1. El contrato de clasificación naval como marco delimitador de la responsabilidad contractual de las sociedades de clasificación

Sabemos que entre la sociedad de clasificación y su cliente rige un contrato, comúnmente denominado «de clasificación», que en términos de la LNM acoge el compromiso de la entidad de certificar que un buque o cualquiera de sus partes o pertenencias da cumplimiento a las reglas de clase correspondientes (art. 106.1 LNM). Ello implica, lógicamente, que las sociedades de clasificación naval respondan por los daños y perjuicios que causen a quienes contraten con ellas por una falta de diligencia en la inspección de la nave y en la emisión del certificado correspondiente (art. 106.2 LNM)³⁹⁰.

También se ha puesto de manifiesto que los contratos que rigen las relaciones entre las sociedades de clasificación y sus clientes son de naturaleza privada. Este dato resulta crucial para identificar las normas de aplicación supletoria, pues la LNM es escasa en su regulación y, a pesar de que de momento no ha sido requerida su aplicación, es posible que plantee problemas interpretativos el día en que dicha aplicación sea necesaria.

13.1.1. Contenido del contrato de clasificación naval

Las sociedades de clasificación suelen contratar, por lo general, con armadores y astilleros, y si bien los servicios prestados a unos y otros pueden no ser idénticos, sí que existen una serie de obligaciones fundamentales a las

³⁹⁰ Los preceptos que la LNM incluye en relación con esta materia suponen una auténtica novedad. Antes de su entrada en vigor no existía ninguna norma —nacional o internacional— específica que tratase la responsabilidad contractual o extracontractual en que puede incurrir una sociedad en el ejercicio de su actividad. En este sentido, explica CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades...», *op. cit.*, p. 54, que la regulación aplicable al contrato de clasificación no era otra que la dimanante de sus propias cláusulas. Sin embargo, al tratarse de contratos de naturaleza privada, su contenido era desconocido para los sectores mercantiles, entre ellos el asegurador.

que las sociedades clasificadoras se comprometen por medio del contrato de clasificación³⁹¹.

Sin embargo, tales obligaciones son más bien consecuencia de una práctica generalizada, y no de una regulación legal imperativa, siendo el contenido del contrato determinado libremente por las partes³⁹². No pueden ignorarse, empero, las referencias que al respecto encontramos en la LNM o en la Directiva comunitaria 2009/15/CE. La LNM, por ejemplo, acota el ámbito de actuación de las sociedades de clasificación a la comprobación de que *«un buque o cualquiera de sus partes o pertenencias cumple con lo establecido en las correspondientes reglas de clase»* (art. 106.1 LNM). Sin embargo, ésta es una definición demasiado abstracta que requeriría un examen detallado de las reglas de cada sociedad de clasificación y que, además, supone un obstáculo a la construcción de una normativa unívoca sobre la materia. Más atinada era la forma en que la Directiva 94/57/CE abordó originariamente la cuestión, pues de forma neutral, al definir el certificado de clasificación en su artículo 2.i), circunscribía la actividad clasificadora a la evaluación de *«la capacidad estructural y mecánica de un buque para un uso o servicio particular»*. Sin embargo, con la versión refundida de 2009 (i.e. Directiva 2009/15/CE) se sustituyó la redacción inicial por una similar a la contenida en la LNM, afirmándose que el certificado de clasificación es aquél por el que *«se certifica la capacidad de un buque para un uso o servicio particular de conformidad con*

³⁹¹ Como todo contrato, el de clasificación nace *«desde que una o varias personas consienten en obligarse, respecto de otra u otras, a dar alguna cosa o prestar algún servicio»* (art. 1.254 CC). Enlazando dicho precepto con el art. 1.091 CC, relativo a la fuerza de ley que los contratos tienen entre los contratantes, puede afirmarse que el contrato genera obligaciones de carácter recíproco para las partes, asumiendo ambas un papel activo que puede concluir en la exoneración de responsabilidad de la sociedad de clasificación por incumplimiento de su cliente. Vid. DÍEZ-PICAZO, J.L. y GULLÓN, A., *Sistema...*, op. cit., p. 29 y PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, op. cit., p. 68.

³⁹² ANTAPASSIS, A.M., *«Liability...»*, op. cit., p. 23, alude al principio de libertad de pactos que acostumbra a regir las relaciones contractuales para justificar, entre otros, la validez de las cláusulas limitativas de responsabilidad, algo con lo que VAUGHAN, B., *«The Liability...»*, op. cit., p. 4, también se muestra conforme.

*las reglas y procedimientos establecidos y hechos públicos por dicha organización reconocida»*³⁹³.

Determinar las obligaciones de las partes parece, pues, tarea difícil, pues se exige el análisis de las reglas y reglamentos de cada sociedad de clasificación. Ello no obstante, existen dos instrumentos desarrollados por el Comité Marítimo Internacional (CMI) que, a pesar de no ser de carácter vinculante, constituyen una referencia fundamental en la determinación del nivel de diligencia exigible a las sociedades de clasificación en el desempeño de sus funciones. Hablamos, de un lado, de los «Principios de Conducta y Condiciones del Contrato para su empleo por las sociedades de clasificación», que delimitan y precisan el contenido del contrato de clasificación naval, fijando asimismo los supuestos de responsabilidad de las sociedades de clasificación y el derecho de las mismas a limitar cuantitativamente la indemnización que pudiere derivar de su incumplimiento³⁹⁴. De otro lado, está el denominado «Modelo de Cláusulas Contractuales», complementario a los principios de conducta, cuyas disposiciones regulan tanto los acuerdos celebrados entre las sociedades de clasificación y los Estados que, a través de la Administración marítima competente, deleguen en ellas funciones de tipo estatutario, como las relaciones entre las clasificadoras y sus clientes navieros y constructores navales³⁹⁵.

En base a los indicados instrumentos, examinados profusamente en el Capítulo II de la presente tesis, y después del análisis a título de ejemplo de las condiciones generales de la contratación de *American Bureau of Shipping* en la

³⁹³ Correcta resulta, en este sentido, la valoración efectuada por ZAMORA ROSELLÓ, M.A., «La seguridad marítima: problemática...», *op. cit.*, p. 294, al afirmar que, al regirse las sociedades de clasificación por lo establecido en sus propios reglamentos, la conformidad de su actuación deberá examinarse a la vista de los mismos.

³⁹⁴ *Vid.* GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op.cit.*, p. 279, quienes recuerdan que se trata de cláusulas de incorporación voluntaria a los contratos de clasificación, por lo que la sociedad clasificadora y su cliente podrán perfectamente optar por otras distintas.

³⁹⁵ *Vid.* nota a pie núm. 270.

inspección y clasificación de buques, podemos identificar, respecto de las sociedades de clasificación, dos obligaciones fundamentales³⁹⁶:

a) en primer lugar, la relativa a la prestación de un servicio de inspección de la nave y la comprobación del estado de la misma de acuerdo con las reglas de la sociedad clasificadora³⁹⁷;

b) en segundo lugar y como consecuencia inmediata de la anterior, la obligación de emitir el correspondiente certificado que acredite el resultado de la inspección realizada³⁹⁸.

Respecto del armador o astillero, las obligaciones que a él le competen, según se contemplan en los Principios de Conducta, las que siguen³⁹⁹:

a) Pago del precio del servicio de clasificación.

b) Mantenimiento de la nave en las condiciones estipuladas en el certificado de clase hasta la siguiente inspección.

³⁹⁶ Vid. epígrafe 8.3, al cual nos remitimos para un análisis con mayor detalle de los instrumentos del CMI. En cuanto a las condiciones generales de ABS (*«Rules for Conditions of Classification 2017»*), éste se encuentra disponible en <http://www.eagle.org>, en la sección *«Rules & Guides»*.

³⁹⁷ Ello implicará, según defiende PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, op. cit., p. 69, la obligación de detectar, mediante una diligente actividad de inspección, los deficiencias del buque inspeccionado, así como la comunicación de su existencia al cliente. Sin embargo, matiza esta obligación en cuanto a su juego en el ámbito de la construcción de buques, pues en estos supuestos la actividad de la sociedad y su obligación de inspección y comprobación diligentes se limitará al examen de los planos de construcción de la nave y la correcta ejecución de los trabajos constructivos. En este sentido, afirma la cláusula 3.a. del contrato de nueva construcción de ABS que *«[...] ABS revisará los planos y los respectivos cálculos, realizará las inspecciones, asistirá a las pruebas que correspondan y emitirá los informes pertinentes para la clasificación con sujeción a las Reglas de ABS»*.

³⁹⁸ El apartado C de los *Principles of conduct for classification societies* dispone que toda sociedad de clasificación que adopte los referidos principios se obliga, entre otros, a dictar informes de clasificación y, si fuera procedente, a emitir los certificados correspondientes de conformidad con sus propias reglas y reglamentos. Exige asimismo el archivo y copia de todos estos documentos. De la cláusula 2.d) del contrato de ABS se extrae la misma idea, si bien la organización se muestra bastante prudente al fijar como condición contractual que *«el Cliente y ABS aceptan que la emisión de certificados de clasificación y la realización de los Servicios se someterán ambos a la total discreción de ABS, reservándose ésta el derecho a retrasar o revocar la Clasificación, los Certificados o los Servicios por falta de cumplimiento de sus Reglas»*.

³⁹⁹ Vid. epígrafe 8.3; PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, op. cit., pp. 71-72 y el Modelo de Cláusulas Contractuales del CMI.

c) Informar en el menor tiempo posible a la sociedad de clasificación de las modificaciones, trabajos de mantenimiento o reparaciones, averías o desperfectos que puedan suponer una alteración en la clasificación del buque, así como de todos aquellos cambios en el pabellón, titularidad, nombre o forma de gestión de la nave.

d) Remediar inmediatamente todas aquellas circunstancias que, indicadas por la sociedad, condicionen el mantenimiento de la clase.

e) Facilitar al personal de la sociedad el desarrollo de sus funciones inspectoras.

Además de las anteriores, ABS, en particular, atribuye al armador la obligación de inspeccionar la nave siempre que resulte conveniente a los efectos de conservar su clasificación. Si bien es cierto que ABS se compromete a notificar al cliente de las inspecciones que deban realizarse y las recomendaciones que recientemente se hubieren adoptado, la no recepción de las respectivas notificaciones no eximirá al propietario de la nave o al naviero de la obligación indicada⁴⁰⁰.

13.1.2. Naturaleza jurídica y dualidad de opiniones: arrendamiento de obra o arrendamiento de servicios

La mayoría de autores atribuye al contrato de clasificación la naturaleza de arrendamiento de servicios⁴⁰¹, mientras que otros, la minoría, defienden que

⁴⁰⁰ Vid. Parte 1, Capítulo 1, Sección 2, Cláusula 3 de las Reglas de ABS.

⁴⁰¹ GOÑI ETCHEVERS, J.L., «La responsabilidad...», *op. cit.*, p. 530, BRUNETTI, A., *Derecho...*, *op. cit.*, p. 340 y SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad...*, *op. cit.*, p. 29. También ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, pp. 16 y 17, respecto del Derecho francés y del Derecho griego. Sin embargo, aclara que en otros sistemas —Reino Unido, Estados Unidos y Canadá— la responsabilidad contractual de las sociedades de clasificación se determina caso por caso, en atención al contenido del contrato de clasificación y, en particular, a las obligaciones que la sociedad hubiere asumido frente a la otra parte, de modo que el contrato no se subsume en ninguna categoría o tipología contractual específica. Por su parte, BOISSON, P., *Safety at Sea...*, *op. cit.*, p. 396, explica que tanto en el Derecho francés, como en el Derecho anglosajón, las sociedades de clasificación asumen una obligación de medios y no de resultado.

se trata de un arrendamiento de obra⁴⁰². Antes de formular nuestro propio juicio corresponde, pues, repasar las distintas características de cada modalidad contractual.

Nuestro Código civil⁴⁰³ ha optado por definir el arrendamiento de servicios junto al arrendamiento de obra al determinar, en su artículo 1.544, que *«en el arrendamiento de obras o de servicios, una de las partes se obliga a ejecutar una obra o a prestar a la otra un servicio por precio cierto»*, radicando la diferencia entre uno y otro contrato en su objeto. Mientras que en el contrato de obra el contratista promete un resultado determinado (*obligación de resultado*), en el arrendamiento de servicios el objeto lo constituye la actividad que el prestador ejerce en beneficio del arrendatario, con independencia de si la actividad desemboca en una utilidad o no (*obligación de medios*)⁴⁰⁴. Así, por ejemplo, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 14 de junio de 2005⁴⁰⁵, en la que se afirma que *«la diferencia entre ambos contratos radica en que, mientras en el arrendamiento de servicios el arrendatario supedita su obligación de pagar el precio a la obligación del arrendador de prestar un servicio con independencia de la obtención o no de un resultado, en el de ejecución de obra el arrendatario supedita su obligación de pagar el precio a la obligación del arrendador de conseguir un resultado, sin que baste o sea suficiente la prestación por éste de un servicio adecuado y correcto si no se logra el resultado comprometido»*⁴⁰⁶.

⁴⁰² BASEDOW J. y WURMEST W., *Third-Party...*, *op. cit.*, pp. 46-47 y PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 76.

⁴⁰³ Publicado a través del Real Decreto de 24 de julio de 1889 en *BOE* núm. 206, de 25 de julio de 1889.

⁴⁰⁴ DÍEZ-PICAZO, J.L. y GULLÓN, A., *Sistema...*, *op. cit.*, pp. 380 y 395, en relación con el contrato de obra y el de arrendamiento de servicios, respectivamente. DÍEZ-PICAZO y GULLÓN explican, sin embargo, que en la práctica la distinción entre una u otra modalidad contractual no siempre es tan nítida. La razón de ello radica en que, a priori, toda prestación se dirige a la consecución de un resultado. Por ello añaden una distinción crucial, y es que *«en el arrendamiento de servicios se trata de desenvolver una actividad, mientras que en el arrendamiento de obra se persigue el resultado útil de aquella actividad»* (p. 395).

⁴⁰⁵ JUR 2005, 176380.

⁴⁰⁶ *Vid.*, asimismo, SSTS de 29 de junio de 1984 (Ar. 3441) y de 3 de noviembre de 1983 (Ar. 5953), ambas citadas en la SAP de Madrid referenciada.

Quienes defienden la modalidad de arrendamiento de obra en el contrato de clasificación suelen hacerlo en función de la casuística del contrato, es decir, de si el objeto del contrato lo constituye la actividad inspectora (*obligación de medios*) o, por el contrario, la expedición del certificado de clasificación (*obligación de resultado*), afirmando finalmente que es éste último el fin perseguido por las partes⁴⁰⁷. Se menciona que el Tribunal Supremo, con reiterada jurisprudencia, ha permitido concluir que habrá arrendamiento de servicios cuando el arrendador tenga derecho a percibir el precio pactado aún cuando su actividad, diligentemente desarrollada, no genere ningún resultado útil. Por el contrario, si de no alcanzar el resultado prometido el arrendador se ve privado de toda posibilidad de reclamación, el contrato será de obra⁴⁰⁸. La conclusión que entienden debe alcanzarse es, por tanto, que la obligación de la sociedad de clasificación la constituye fundamentalmente la emisión del certificado que acredite la actividad inspectora, a priori con irrelevancia de que el mismo sea favorable o desfavorable al interés del arrendatario⁴⁰⁹.

Aún cuando se trata de una opinión bien fundamentada, ésta no termina de convencernos. Ciertamente es que, como ya decíamos antes, una de las obligaciones fundamentales de la sociedad de clasificación es emitir un certificado en el que conste el resultado de la inspección, pero a nuestro juicio ésta es una obligación de carácter accesorio a la de inspección, que sería la principal. Si recapitulamos a la definición dada por la LNM, vemos que el objetivo último perseguido por el contrato de clasificación es comprobar que el buque y

⁴⁰⁷ PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, op. cit., p. 75. De esta forma, PULIDO BEGINES concluye que la obligación asumida por las sociedades de clasificación «*constituye una prestación de hacer que se materializa en la expedición de un certificado de clase, por lo que el contrato ha de calificarse como arrendamiento de obra*».

⁴⁰⁸ Vid. al respecto SSTS de 7 de octubre de 1964 (RJ 1964, 4326) y de 9 de diciembre de 1983 (RJ 1983, 6925), afirmándose en ambas que «*delimitando así el contrato de arrendamiento de empresa, previsto en el citado art. 1588 del Código, por el que una persona —contratista— se obliga respecto de otra —comitente— a la obtención de un resultado previsto por los contratantes, con aportación o no por aquél de materiales —en este caso aportados— pero corriendo el contratista con el riesgo de perecimiento de lo construido mientras la entrega no se efectúe*».

⁴⁰⁹ PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, op. cit., p. 75.

sus componentes dan cumplimiento a las reglas de la sociedad clasificadora⁴¹⁰. Sin embargo, dicho cumplimiento depende enteramente del cliente, y no de la entidad, la cual podrá revocar, retrasar o incluso denegar la clasificación de la nave. Además, no puede olvidarse que la intención del cliente será siempre obtener una clasificación, es decir, «estar *dentro* de clase», no un mero informe en el que se proyecte el resultado de la inspección.

Evidente es, empero, que la línea divisoria entre ambos contratos no está del todo definida. Por ello ha entendido el Tribunal Supremo en su sentencia de 7 de febrero de 1995⁴¹¹, que cuando el resultado de la actividad no esté en manos del que realiza el trabajo (lo mismo sería, por ejemplo, la emisión de un dictamen por un abogado, que la inspección dirigida a la obtención de una clase), el supuesto dudoso habrá de resolverse a favor del arrendamiento de servicios⁴¹².

13.2. Fundamento jurídico, alcance y limitación de la responsabilidad

De lo anteriormente expuesto se desprende como idea principal que, por medio del contrato de clasificación naval, la sociedad de clasificación se compromete frente al propietario, armador o naviero a la prestación de un servicio de inspección determinado. En consecuencia y puesto que tales inspecciones se completarán por medio del personal de la propia sociedad (*i.e.*

⁴¹⁰ Recuérdese que «*por el contrato de clasificación 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*» (art. 106.1 LNM).

⁴¹¹ RJ 1995, 745.

⁴¹² Se afirma en el fdo. jur. PRIMERO que «*no es que se contrate, como es propio del arrendamiento de obra, un resultado cuyo logro dependa del contratista a cuya obtención se compromete («opus consumatum et perfectum»), sino que suponen una concreción necesaria de los servicios a prestar mediante las grúas, no obstante la realidad de que también se persiga un resultado, lo que no excluye la calificación de arrendamiento de servicios cuando aquél no es determinante del contrato ni quien deba prestarlos asuma la obligación fundamental de obtenerlo*». *Víd.* también DÍEZ-PICAZO, J.L. y GULLÓN, A., *Sistema...*, *op. cit.*, pp. 395.

sus inspectores), no es sino lógico que ésta responda por la actuación profesional negligente de los mismos⁴¹³.

La responsabilidad contractual de una sociedad de clasificación vendrá determinada por los términos y condiciones del contrato que hubiere concluido con su cliente, tanto si se trata de un contrato de clasificación naval, como si los servicios prometidos por la entidad lo son de inspección, emisión de informes o certificados, asistencia técnica de todo tipo o cualesquiera otros que oferte. De esta forma, los conflictos que se originen se dirimirán, en primer lugar, de conformidad con las previsiones que al efecto hubieren realizado las partes en el contrato y, en lo no previsto por éste, por lo dispuesto en el régimen legal supletorio que resulte aplicable en función del tipo de contrato formalizado⁴¹⁴.

En el caso español es la LNM la que disciplina con carácter especial, aunque claramente insuficiente, la responsabilidad en que pueden incurrir las sociedades de clasificación en la prestación de sus servicios y en el desempeño de sus funciones. Afirma, en cuanto al régimen de responsabilidad contractual, que 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»* (art. 106.2 LNM), no ofreciendo, sin embargo, aclaración alguna en cuanto al nivel de diligencia exigible o a los posibles efectos resolutivos que pudiere conllevar un incumplimiento contractual. La escasez en la indicada regulación especial exige, pues, su compleción mediante la aplicación supletoria del régimen general previsto en materia de incumplimiento de las obligaciones en los artículos 1.101 y siguientes del Código civil⁴¹⁵.

⁴¹³ LÓPEZ QUIROGA, J., FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T. y DE BUSTOS LANZA, H., *La nueva...*, op. cit., p. 48, ZAMORA ROSELLÓ, M^a R., «Las organizaciones autorizadas...», op. cit., p. 9 y GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, op.cit., p. 279.

⁴¹⁴ ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 242; PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, op. cit., p. 77 y GOÑI ETCHEVERS, J.L., «La responsabilidad...», op. cit., p. 530.

⁴¹⁵ Lamentablemente, a pesar de haber identificado el contrato de clasificación de buques como un arrendamiento de servicios, no resulta posible dirimir las dudas que suscita su incumplimiento con los preceptos que el Código civil dedica a la regulación de dicha modalidad

Atendiendo a las reglas referenciadas, se concluye que la responsabilidad contractual puede surgir por el incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de las prestaciones dimanantes de un contrato, de modo que las sociedades de clasificación, en particular, devendrán responsables en los supuestos de inexecución o deficiente ejecución de las obligaciones que sobre ellas pesaren⁴¹⁶.

Pues bien, en caso de incumplimiento contractual el artículo 1.124 del Código civil ofrecerá al perjudicado dos opciones:

a) exigir de la sociedad incumplidora el efectivo cumplimiento de la obligación; o

b) proceder a la resolución del contrato, generando ambos casos la correspondiente indemnización por daños y perjuicios a cargo de la entidad⁴¹⁷.

La mala ejecución, por su parte, se sancionará por nuestro Código civil con la obligación por parte de la sociedad de clasificación de resarcir al cliente perjudicado con una indemnización por daños y perjuicios cuando, en el cumplimiento de sus obligaciones, hubiere incurrido en dolo, negligencia o morosidad (art. 1.101)⁴¹⁸.

contractual. En efecto, el indicado cuerpo normativo sólo disciplina el servicio de criados y trabajadores asalariados, por lo que incluso para servicios totalmente distintos a la clasificación de buques es necesario recurrir al régimen general de los artículos 1.101 y siguientes del Código civil; escasez normativa insistentemente criticada en LASARTE, C., *Contratos: Principios de Derecho Civil III*, op. cit., p. 215; DÍEZ-PICAZO, J.L. y GULLÓN, A., *Sistema...*, op. cit., p. 395 y PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, op. cit., p. 73.

⁴¹⁶ Vid. STS de 31 de octubre de 2007 (RJ 2007, 6815); GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, op.cit., p. 279 y SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad...*, op. cit., p. 30. Interesante resulta, a estos efectos, la remisión que SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU hace a los baremos de diligencia cualificada que, basados en la actuación profesional de las sociedades de clasificación, habrán de servir a la hora de determinar en qué supuestos tales entidades no han atendido a la diligencia que les es exigible.

⁴¹⁷ ACEDO PENCO, A., *Teoría general...*, op. cit., p. 204.

⁴¹⁸ Dispone el artículo 1.104 del Código civil que la «negligencia del deudor consiste en la omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar». Ello, traducido al campo de las sociedades de clasificación, exigirá de éstas no la diligencia de un buen padre de familia, tal y como exige el segundo apartado del precepto, sino la de un profesional medio del ámbito de la actividad y que consiste, según la cláusula 4 de los Principios de Conducta del CMI, en el uso de una razonable pericia, cuidado y juicio.

En cuanto al fundamento jurídico, la responsabilidad de la sociedad de la clasificación que se genera ante el incumplimiento del contrato de clasificación se basa en la culpa —que, además, deberá ser probada por quien formule la reclamación—, siendo así como se ha puesto de relieve por el Tribunal Supremo en su sentencia de 20 de marzo de 2003⁴¹⁹, la cual, a su vez, declara la responsabilidad solidaria del astillero y de la sociedad clasificadora frente al adquirente del buque construido por defectos en los materiales empleados e inspeccionados⁴²⁰.

Por último, si bien es cierto que el sistema español ofrece un régimen de responsabilidad contractual aplicable a las sociedades de clasificación, ésta es una cuestión que a nivel jurisprudencial ha tenido poco protagonismo en la mayoría de Estados de nuestro entorno. La razón de ello radica principalmente en que los clientes de las sociedades de clasificación (*i.e.* propietarios, navieros, astilleros, armadores, etc.) suelen evitar enfrentarse a ellas y, aunque son varias las razones por las que optan por la pasividad, la más frecuente deriva de la inclusión de cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad en los contratos de clasificación, circunstancia perfectamente lícita y fundamentada en el principio de libertad contractual de las partes⁴²¹.

Ahora bien, también es cierto que la introducción de este tipo de cláusulas únicamente se entenderá válida en el Derecho español cuando la sociedad de clasificación no hubiese actuado con dolo o culpa grave. Esta regla dimana

⁴¹⁹ RJ 2003, 2794.

⁴²⁰ El conflicto dirimido por la sentencia encuentra su origen en la demanda interpuesta por la entidad Chymar, S.A. contra el astillero y la sociedad de clasificación Intermarín, S.A. y Bureau Veritas, S.A., respectivamente, siendo el motivo del litigio la defectuosa construcción y negligente inspección de la nave encargada por la primera. Quedaron probados, en este sentido, «los gravísimos defectos del acero empleado de estructura metalográfica incorrecta, con agujas de martecesita muy grandes y presencia de ferrita, así como otros graves defectos» (fdto. jurídico TERCERO).

⁴²¹ ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, 23. Autores como MICALLEF, D., «A legal analysis...», *op. cit.*, p. 2 y SKOU, A.W., «Presentation on Behalf of IACS...», *op. cit.*, pp. 181-182 defienden incluso la necesidad de que las sociedades de clasificación vean limitada su responsabilidad. Los motivos que aducen para ello ya quedaron expuestos en el epígrafe 8.3 de la presente tesis, en el Capítulo II de la misma y en la nota a pie de página núm. 284, por lo que nos remitimos a ella a fin de evitar innecesarias reiteraciones.

precisamente del régimen de control marcado por el artículo 1.102 del Código civil, a cuyo tenor se considerará nula toda renuncia a la acción de responsabilidad procedente del dolo, tanto si dicha responsabilidad es de carácter contractual, como si es extracontractual⁴²².

Es más, la aceptación generalizada de las cláusulas limitativas de responsabilidad no ha impedido al Tribunal Supremo derribar su validez cuando la sociedad de clasificación ha incurrido en culpa grave (asimilada al dolo). Precisamente explicó, en la Sentencia de 20 de marzo de 2003 antes comentada, que los defectos detectados en el buque negaron toda eficacia a la cláusula de exoneración de responsabilidad incluida entre las condiciones generales del contrato de clasificación celebrado entre las partes, apareciendo patente la responsabilidad de la sociedad de clasificación «*ante la grave negligencia que se recoge en los hechos probados de instancia*»⁴²³.

14. Régimen español de responsabilidad extracontractual o aquiliana de las sociedades de clasificación

Limitándonos a los supuestos de certificación o clasificación ordinaria de buques y dejando a un lado la delegación de funciones estatutarias en las sociedades de clasificación, la pregunta que uno debe formularse es muy simple, y es si las sociedades de clasificación responden frente a aquellos terceros que, depositando plenamente su confianza en la clasificación otorgada a una nave, hubieren obrado de un modo determinado. Piénsese, por ejemplo, en los fletadores que hubieren embarcado sus mercancías en un buque o en los aseguradores que hubieren consentido en su aseguramiento. Pues bien, por remisión del artículo 106 de la LNM, «*la responsabilidad de las sociedades de*

⁴²² GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, op.cit., p. 279 y SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad...*, op. cit., pp. 29-30. Paralelamente, véase ACEDO PENCO, A., *Teoría general...*, op. cit., p. 178; ESPEJO RUIZ, M., *La partición...*, op. cit., p. 213 y BALLESTEROS FERNÁNDEZ, A., *Manual...*, op. cit., p. 33.

⁴²³ Fdto. jur. CUARTO.

clasificación frente a terceros se determinará con arreglo al Derecho común, sin perjuicio de la normativa internacional y comunitaria que sea de aplicación».

En el Derecho español el régimen de responsabilidad extracontractual se contiene en los artículos 1.902 y siguientes del Código civil y se trata de un sistema de responsabilidad cuyo fin último consiste en proporcionar a quien sufre un daño injusto los medios jurídicos necesarios para obtener la reparación o compensación del mismo⁴²⁴. Ahora bien, para que tal responsabilidad nazca y, en consecuencia, surja la obligación de indemnizar, es condición indispensable que se den los siguientes requisitos⁴²⁵:

- a) una acción u omisión por parte de la persona que con su conducta hubiese generado un daño y en la que, además, intervenga culpa o negligencia;
- b) la producción de un daño antijurídico; y
- c) la existencia de un nexo de causalidad entre la conducta dañina y el daño efectivamente soportado.

Teniendo también en cuenta que la prueba de la existencia de todos y cada uno de estos elementos pesará sobre el tercero perjudicado que reclamare la reparación del daño que hubiere sufrido, pasaremos ahora a ver con mayor detalle la aplicabilidad de estos elementos.

⁴²⁴ La responsabilidad por daños no cumple, a priori, una función de carácter punitivo o preventivo. Sin embargo, hay otros ordenamientos jurídicos en los que la responsabilidad civil sí desempeña una función preventiva, basada en la necesidad de reducir el número de accidentes mediante medidas de prevención, o, incluso, una función sancionadora o punitiva. En: BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F., *et. al., Lecciones...*, pp. 43-46.

⁴²⁵ *Vid.* BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F., *et. al., Lecciones...*, pp. 42-43; DÍEZ-PICAZO, J.L. y GULLÓN, A., *Sistema...*, *op. cit.*, p. 544; LLAMAS POMBO, E., *Estudio...*, *op. cit.*, pp. 353-354 y ROMERO COLOMA, A.M., «La aplicación...», *op. cit.*, p. 21.

14.1. Elementos integrantes de la responsabilidad extracontractual y su alcance respecto de la actuación de las sociedades de clasificación

14.1.1. El daño antijurídico y resarcible

En el esquema general de responsabilidad aquiliana, el daño o injusto es, además de la acción u omisión negligente y el nexo causal, uno de los elementos necesarios para que surja la obligación de indemnizar del artículo 1.902 CC. Así, por mucho que la sociedad clasificadora incumpla sus deberes profesionales, no habrá responsabilidad extracontractual si de su conducta negligente no se deriva un daño para un tercero. Esta consecuencia es inherente a la función reparadora de la responsabilidad extracontractual, en tanto que la ausencia de daño o perjuicio impedirá el nacimiento de la obligación de resarcir, pues nada habrá de ser reparado⁴²⁶.

La necesidad de que el daño sea ilícito o antijurídico implica, en puridad, que la conducta originadora del mismo contravenga el ordenamiento jurídico, ya sea infringiendo un deber legal o una obligación contractual⁴²⁷. Sin embargo, la necesidad de que en el ámbito de responsabilidad extracontractual el daño sea antijurídico se nos antoja un tanto cuestionable. Hay autores que deducen la existencia de este requisito de la redacción del artículo 1.089 del Código civil, a

⁴²⁶ PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, pp. 188; BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F., *et. al., Lecciones...*, pp. 81-84; REBOLLO MARTÍN, L., «Fundamento...», *op. cit.*, p. 552 y Díez-PICAZO, J.L. y GULLÓN, A., *Sistema...*, *op. cit.*, pp. 545-546. No obstante, la producción de un daño no es de por sí suficiente. Para que sea reparable, el daño deberá ser *cierto, directo y personal*. La certeza del daño se traduce en su existencia y consistencia, esto es, en un daño susceptible de ser probado. En la STS de 28 de diciembre de 1998 (RJ 1998, 1164), por ejemplo, la parte demandante reclamaba responsabilidad civil médica por habersele irrogado un daño psicológico terrible como consecuencia de un análisis de SIDA erróneo. Sin embargo, al no quedar acreditada la existencia de ese daño, declaró el Tribunal la inexistencia de aquella responsabilidad. Por su parte, el que el daño sea directo y personal se traduce en la necesidad de que exista una relación de causalidad de suficiente entidad entre el hecho que lo hubiera originado y la víctima.

⁴²⁷ MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho penal...*, *op. cit.*, p. 299, afirman, por ejemplo, que «el término antijuricidad expresa la contradicción entre la acción realizada y las exigencias del ordenamiento jurídico». LÓPEZ MESA, J.M., «El territorio...», *op. cit.*, p. 4, explica que «una actuación antijurídica es aquella que —infringiendo un deber legal u obligación contractual— causa un daño a otro, sin que medie una causa de justificación de ese daño».

cuyo tenor las obligaciones (y, más concretamente, la obligación de reparar) nacen de los «actos y omisiones ilícitos o en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia»⁴²⁸. Creemos, sin embargo, que también sería posible negar la necesidad de antijuricidad, pues no siempre habrá una norma vulnerada. Si bien el precepto citado alude a la ilicitud de la conducta dañina, parece dejar entrever que no siempre habrá de darse esta circunstancia y que, en ocasiones, bastará con que se trate de una conducta culposa o negligente.

Por otro lado, a diferencia de lo que sucede en el Derecho penal, el Derecho civil de daños no exige una tipificación expresa de todas las conductas sancionables. Imaginemos, por ejemplo, que un individuo lanza una piedra contra un cristal y tratemos de identificar una norma que prohíba específicamente lanzar piedras contra las ventanas de los edificios. Obviamente dicha norma no existe como tal. En este sentido, el artículo 1.902 del Código civil no exige la contrariedad del daño respecto a la ley, sino que únicamente condiciona su aplicación a la existencia de un daño causado por culpa o dolo, mediando asimismo una relación de causalidad entre la conducta del causante y el resultado dañoso.

Sin embargo, y en lo que a nuestra opinión personal se refiere, debemos mostrarnos conformes con quienes opinan que el artículo 1.902 no menciona expresamente la antijuricidad por presumir que, en principio, todos los actos u omisiones que producen un daño a terceras personas son antijurídicos⁴²⁹. Y es

⁴²⁸ PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, op. cit., p. 189 y VALÉS DUQUE, P., *La responsabilidad precontractual*, op. cit., pp. 201-203. Esta es, a su vez, la posición mayormente defendida por el Tribunal Supremo, vistas, entre otras, las Sentencias de 28 de febrero de 1950 (RJ 1950, 367), 14 de mayo de 1963 (RJ 1963, 2699), 15 de noviembre de 1979 (RJ 1979, 3828), 17 de marzo de 1981 (RJ 1981, 1009) y de 16 de julio de 1991 (RJ 1991, 5393), de las que se extrae el principio común en virtud del cual bastará, para declarar la existencia de responsabilidad extracontractual, que el agente causante del daño hubiere contravenido las reglas de conducta correspondientes, incumpliendo el deber de cuidado y diligencia que le fueren exigibles.

⁴²⁹ LÓPEZ MESA, J.M., «El territorio...», op. cit., p. 4 y DÍEZ-PICAZO, J.L. y GULLÓN, A., *Sistema...*, op. cit., pp. 544-545. LASARTE, C., *Contratos: Principios de Derecho Civil III*, op. cit., pp. 270-272, afirma, por su parte, que toda conducta activa u omisiva que cause daño a otro se presumirá antijurídica, salvo que concurra una causa que excluya la antijuricidad y que el autor resume en tres categorías: a) la legítima defensa o estado de necesidad; b) el consentimiento o culpa exclusiva de la víctima; y c) el correcto ejercicio de un derecho.

que no podemos examinar la cuestión limitándonos a la vulneración de normas de conducta típicas, sino que hemos de atender también al principio general del Derecho *alterum non laedere*, que literalmente significa «no dañar al otro» y que obliga a la asunción de un comportamiento correcto y prudente para y con los demás⁴³⁰. Ello implica, en consecuencia, que incluso el ejercicio de un derecho puede ocasionar un daño indemnizable si dicho ejercicio se ha realizado de un modo abusivo o excesivo (*vid.* art. 7 CC)⁴³¹.

14.1.2. El comportamiento culposo y el nivel de diligencia exigible

Obviando los supuestos particulares, el Código civil requiere para la existencia de responsabilidad la concurrencia de culpa o dolo, aunque en este caso nos centraremos sobre todo en la culpa, por ser más compleja su aplicación en la práctica. Y si bien ninguna de las normas reguladoras de la responsabilidad extracontractual hace referencia expresa a este criterio subjetivo de imputación, se ha entendido que el artículo 1.104 del Código civil y la noción de culpa o negligencia en él contenida le son perfectamente aplicables⁴³². El estudio debe partir, en definitiva, de la noción de «culpa» o «negligencia».

⁴³⁰ OSTROS PALACIO, L., «Reflexiones...», *op. cit.*, pp. 494-496; MORENO NAVARRETE, M.A., «La suspensión...», *op. cit.*, p. 2; MACÍAS CASTILLO, A. y HERNÁNDEZ ROBLEDO, M.A. (Coords.), *El Derecho de autor...*, *op. cit.*, p. 2030 y PIZARRO, R.D., «Modernas...», *op. cit.*, p. 4. A este respecto véase también MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho penal...*, *op. cit.*, p. 299 y LÓPEZ MESA, J.M., «El territorio...», *op. cit.*, p. 4, de quienes se aprende que la antijuridicidad no es un término exclusivamente circunscrito al ámbito penal, sino que resulta válido respecto de todo el ordenamiento jurídico, si bien con consecuencias distintas en función de la rama en la que opere.

⁴³¹ Interesante resulta, a este respecto, la sentencia del Tribunal Constitucional de 2 de diciembre de 1982 (RTC\1982\73), en la que se discute el grado de aplicabilidad del artículo 25.1 de la Constitución, a cuyo tenor «*nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento*». Consagra, en otras palabras, los principios de tipicidad y legalidad de los delitos, las faltas y las infracciones administrativas. En la citada sentencia, el Tribunal Constitucional realiza una interpretación estrictamente literal del precepto, entendiendo que, al no referirse expresamente a los ilícitos civiles, no puede aplicarse a los mismos con la misma amplitud con la que se aplica a los ilícitos penales y administrativos. Entiende, en suma, que en los ilícitos civiles la tipicidad y la legalidad no operan de un modo tan estricto.

⁴³² Algunos autores, como BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F., *et. al.*, *Lecciones...*, p. 73, afirman que la aplicación del artículo 1.104 CC en materia de responsabilidad extracontractual se debe no sólo a la interpretación doctrinal, sino también a que «*lo afirma una amplísima jurisprudencia*», si bien no se cita sentencia alguna. De todos modos y tras una

El artículo 1.104, ya citado al tratar la responsabilidad contractual, la define en términos generales como la omisión de la diligencia debida, la cual, no obstante, variará en función del sector de actividad al que se refiera. En el caso particular de las sociedades de clasificación, la diligencia exigible a las mismas deberá analizarse partiendo de su conocimiento experto en la clasificación de buques. En este sentido, sabemos que la sociedad de clasificación se limita, por medio del contrato de clasificación, a comprobar que el buque inspeccionado da cumplimiento a sus reglas de clase. Por tanto, no habrá incumplimiento por parte de la sociedad cuando los daños causados a un tercero se deriven de aspectos técnicos no previstos por sus reglamentos.

Esta teoría se sostiene sobre la aplicación de la denominada *lex artis*⁴³³. Por tal se entiende el conjunto de reglas o prescripciones que informan el correcto desempeño de la profesión, y aunque hoy en día es un término comúnmente empleado para definir la práctica médica correcta, es susceptible de ser aplicada a todas aquellas profesiones que requieran de la posesión de un título. Por consiguiente, no podrá responsabilizarse a la sociedad de clasificación de cualquier daño o perjuicio sufrido por el tercero, sino únicamente por aquél que derive de una transgresión de las normas que regulan el correcto desenvolvimiento de la actividad clasificadora y, en particular, de las reglas y reglamentos de la sociedad de clasificación y del contrato de clasificación⁴³⁴.

búsqueda no exhaustiva, hemos detectado las siguientes sentencias que corroboran lo dicho: SSTs de 10 de octubre de 1998 (Id Cendoj: 28079110011998101738), de 16 de abril de 2008 (Id Cendoj: 28079110012008100101) y de 9 de febrero de 1987 (RJ 1987, 692). Ahora bien, a veces se tiende a centrarse tanto en lo que afirma o deja de afirmar la jurisprudencia, que se olvida lo más esencial: la ley. Y es que del artículo 1.103 CC se extrae la misma idea al afirmarse en él que «*la responsabilidad que proceda de negligencia es igualmente exigible en el cumplimiento de toda clase de obligaciones (...)*». En: TRILLO NOVAL, A., «Responsabilidad civil...», *op. cit.*, p. 9.

⁴³³ PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, pp. 178, plantea como supuesto similar al de las sociedades de clasificación el de la auditoría de cuentas y que seguidamente se estudiará (*vid. epígrafe 15*). Cita así el artículo 11.1 de la ahora derogada Ley 19/1988, de 12 de julio, *de Auditoría de Cuentas*, en cuya virtud el auditor de cuentas responde, respecto a la sociedad auditada y a terceros perjudicados, de «*los daños y perjuicios que se deriven del incumplimiento de sus obligaciones*», regla ésta que se mantiene con la actual Ley 22/2015, de 20 de julio, *de Auditoría de Cuentas*.

⁴³⁴ *Vid.*, GIMÉNEZ CANDELA, T., «Lex Artis...», *op. cit.*; SARRATO MARTÍNEZ, L., «Delimitación jurídica...», *op. cit.*; SÁNCHEZ GÓMEZ, A., «La información...», *op. cit.*; BLANCO PÉREZ-RUBOI, L., «El consentimiento...», *op. cit.*; XIOL RÍOS, J.A., «La moderna doctrina

14.1.3. El nexo de causalidad

Puede afirmarse que, por lo general, nuestro sistema de responsabilidad extracontractual dilucida la existencia del nexo causal por medio de la «teoría de la imputación objetiva». Bajo dicha denominación se entiende aquél proceso interpretativo que, a partir de una valoración del riesgo creado por cada una de las causas concurrentes en la producción del daño, es capaz de separar aquéllas que son jurídicamente relevantes de las que no lo son⁴³⁵. Ello, trasladado al ámbito de las sociedades de clasificación, implica la necesidad de que la causa del daño producido al tercero derive directamente del comportamiento negligente de la entidad.

Así, cuando al inicio de este epígrafe nos hemos referido a los perjuicios causados a un tercero por una sociedad de clasificación, lo hemos hecho partiendo de los supuestos en los que el tercero dañado base su conducta en el contenido de la clasificación otorgada a un buque o en los certificados de inspección que el mismo hubiere obtenido. Por tanto, los extremos que habremos de comprobar a la hora de determinar la existencia o no de una relación de causalidad entre el injusto sufrido por el tercero y el comportamiento de la sociedad clasificadora son:

a) de un lado, que la decisión tomada por el tercero hubiere tenido como causa inmediata la confianza que éste hubiere depositado en la clase o en los certificados de inspección del buque, y

b) de otro lado, que el daño hubiere sido provocado directamente por el contenido del certificado o, en otras palabras, que el comportamiento del tercero,

jurisprudencial...», *op. cit.*. Consúltense asimismo las SSTS de 29 de mayo de 2003 (RJ 2003, 3916), de 23 de julio de 2003 (RJ 2003, 5462), de 21 de diciembre de 2005 (RJ 2005, 10149), de 27 de mayo de 2011 (RJ 2011, 3991) y de 11 de abril 2013 (RJ 2013, 3384).

⁴³⁵ Con carácter general, DÍAZ-REGAÑÓN GARCÍA-ALCALÁ, C., «Relación de causalidad...», *op. cit.*, p. 5; BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F., *et. al.*, *Lecciones...*, p. 109; DÍEZ-PICAZO, J.L. y GULLÓN, A., *Sistema...*, *op. cit.*, p. 549 y MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho penal...*, *op. cit.*, p. 289.

basado en la confianza depositada por éste en un certificado de contenido erróneo o inexacto, hubiere desembocado en un daño⁴³⁶.

Hay que recordar, empero, que la sociedad de clasificación no sólo quedará eximida de la obligación de indemnizar cuando acredite la inexistencia de relación de causalidad, sino también cuando aporte prueba suficiente de que dicha relación se ha roto por la concurrencia de causas de exoneración de responsabilidad civil, es decir, por fuerza mayor o culpa exclusiva de la víctima⁴³⁷.

⁴³⁶ La teoría de la imputación objetiva es la que mayormente ha acogido el Tribunal Supremo en sus sentencias. Sin embargo, dicha teoría la ha perfilado en mayor medida con la inclusión de los denominados «criterios de imputación objetiva». De entre tales criterios son de destacar: a) el relativo al *riesgo general de la vida*, a cuyo tenor no puede imputarse a un tercero el daño o perjuicio que, atendiendo a las circunstancias que intervienen en el caso, deba considerarse como inherente a la propia vida o a su desenvolvimiento [SSTS de 2 de marzo de 2006 (RJ 2006, 5508) y de 17 de julio de 2007 (RJ 2007, 4895)]; b) el criterio de la *prohibición de regreso*, traducido en la imposibilidad de retroceder en la cadena causal a partir del momento en el que queda verificada la intervención dolosa o gravemente negligente de un tercero [STS de 11 de marzo de 1988 (RJ 1988, 1961)]; c) la necesidad de *incremento del riesgo*, es decir, que el daño no se produzca sin la concurrencia de la causa que se analiza [STS de 14 de marzo de 2008 (RJ 2008, 4463)]; d) el criterio de la *adecuación*, relativo a que el resultado dañoso debe quedar imputado a aquella causa que con mayor adecuación o potencialidad cause el daño; y e) la necesaria observancia al *fin de protección de la norma en que se fundamenta la responsabilidad*, y es que sólo podrá haber imputación objetiva cuando los resultados dañosos queden circunscritos a la finalidad de protección de la norma que se ha transgredido, es decir, no podrá haber imputación causal si la norma transgredida no tiene por fin la evitación de los daños (o tipo de daños) que el sujeto a ocasionado con su conducta [SSTS de 22 de febrero de 1946 (RJ 1946, 253) y de 15 de enero de 2008 (RJ 2008, 1394)]. *Vid.* también a nivel doctrinal, GONZÁLEZ ULTAE, R., «El nexo de causalidad...», *op. cit.*, pp. 11-12; BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F., *et. al.*, *Lecciones...*, pp. 111-112 y Díez-PICAZO, J.L. y GULLÓN, A., *Sistema...*, *op. cit.*, pp. 549-550.

⁴³⁷ Son de interés al respecto PATIÑO DOMÍNGUEZ, H.E., «Responsabilidad extracontractual...», *op. cit.*; PATIÑO DOMÍNGUEZ, H.E., «Las causales exonerativas...», *op. cit.* y BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F., *et. al.*, *Lecciones...*, pp. 121-131. Cabe decir, por otro lado, que también el caso fortuito entra como causa exonerativa de responsabilidad, conceptuándolo el artículo 1.105 del Código civil como un suceso del que nadie responderá, a no ser que una norma especial o convencional dispongan otra cosa. El caso fortuito se diferencia de la fuerza mayor en atención a la interioridad o externalidad del evento o suceso en relación con la actividad en cuyo transcurso o ejecución se produce el daño. En este sentido, se entenderá que es caso fortuito cuando el evento causal se produzca dentro del ámbito de riesgo de la actividad, mientras que será fuerza mayor cuando el evento sea totalmente ajeno a aquella. Esta distinción ha sido definitivamente acogida por la jurisprudencia del Tribunal Supremo a partir de la STS de 15 de febrero de 1968 (RJ 1968, 1082), siendo posteriormente repetida en las SSTS de 12 de marzo de 1984 (RJ 1984, 2508) y de 28 de julio de 1986 (RJ 1986, 4451), entre otras muchas. Por último y a modo de ejemplo, destacar que el contrato de clasificación de ABS para buques de nueva construcción contiene una cláusula destinada a exonerar de toda responsabilidad a la sociedad de clasificación y a su cliente en supuestos de fuerza mayor. Así, dispone su cláusula 14ª.a) que «Ninguna de las partes será responsable de la pérdida y/o deterioro producido por cualquier retraso en la ejecución, o en la inejecución de

14.2. Terceros perjudicados y efectivamente legitimados para exigir responsabilidad

Partiendo de que los daños sufridos por el tercero se deban a la confianza por él depositada en el certificado de clase de la nave, conviene ahora determinar en qué supuestos esa confianza será, de por sí, justificación suficiente para que el tercero esté legitimado en el ejercicio la acción de responsabilidad extracontractual del artículo 1.902 del Código civil. En este sentido, parece claro que la información vertida en un certificado de clase se extiende más allá del propio contrato de clasificación y de su ámbito de aplicabilidad⁴³⁸, repercutiendo consecuentemente en el transcurso y desarrollo de otros negocios jurídicos⁴³⁹. Por ello, debería entenderse como tercero legitimado a todo aquél que, de conformidad con los usos y costumbres del tráfico marítimo, sea potencial o previsiblemente susceptible de emplear, en el desarrollo de su propia actividad, la información proporcionada por la sociedad de clasificación en el certificado de clase⁴⁴⁰.

Ahora bien, entendemos no parece razonable, por el contrario, extender la protección del artículo 1.902 a terceros que no suelen hacer uso de los

las cualquiera de las previsiones contenidas en este Contrato (...), siempre y cuando dicha inejecución o retraso derive de circunstancias que excedan del control razonable de la parte afectada».

⁴³⁸ SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad...*, *op. cit.*, p. 30; ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, pp. 4-5; VAUGHAN, B., «The Liability...», *op. cit.*, pp. 3-4; PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 170 y GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, p. 281. En el contrato de buques de nueva construcción de ABS, por ejemplo, se prevé en la cláusula 7ª la posibilidad de que haya terceros autorizados a obtener toda o parte de la información contenida en el certificado de clase, si bien con el previo consentimiento del cliente.

⁴³⁹ Recuérdense, por ejemplo, las SSTs de 10 de diciembre de 1988; de 11 de julio de 2002; de 12 de junio de 2013, comentadas en la nota número 235 y en las que se destaca cómo la gran mayoría de las entidades aseguradoras condicionan el aseguramiento de un buque a que el mismo disponga de un certificado de clase en vigor.

⁴⁴⁰ BOISSON, P., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 16, define a los «terceros» como a todos aquellos sujetos que, sin estar vinculados por el contenido del contrato y las reglas de las sociedades de clasificación, se ven afectados por sus actuaciones. Para PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 173, es «tercero» toda persona que, «*teniendo un interés legítimo vinculado a la información proporcionada por la sociedad, la emplea de forma razonablemente previsible de acuerdo con las prácticas habituales del tráfico marítimo*».

informes emitidos por las sociedades clasificadoras o que de forma injustificada depositan su confianza en los certificados de clase para asumir un riesgo totalmente alejado del contenido o propósito del mismo⁴⁴¹.

15. La responsabilidad civil en la auditoría de cuentas como referente esclarecedor en el estudio del régimen aplicable a las sociedades de clasificación

La Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas (en lo sucesivo, LAC)⁴⁴², define esta actividad como aquella consistente en la revisión y verificación de las cuentas anuales de una entidad, así como de otros estados financieros o documentos contables, «*siempre que dicha actividad tenga por objeto la emisión de un informe sobre la fiabilidad de dichos documentos que pueda tener efectos frente a terceros*» (art. 1.2). Ello implica, pues, que la auditoría de cuentas, para ser considerada como tal, debe, de un lado, referirse a la revisión y verificación documentos contables y, de otro lado, concluir con la emisión de un informe susceptible de producir efectos frente a terceros⁴⁴³.

El informe de auditoría, que contiene la opinión técnica del profesional que ha examinado los documentos contables y demás estados financieros pertinentes, debe poner de manifiesto si tales fuentes de información representan la imagen fiel del patrimonio y la situación financiera de la entidad

⁴⁴¹ Se entiende que la protección brindada por el artículo 1.902 CC se extiende únicamente sobre quienes hagan un uso habitual de los informes emitidos por las sociedades de clasificación, pero no por quienes, en el desempeño de su actividad, no suelen consultar estos documentos. Un ejemplo, tal vez extremo, de esta última situación se daría con el pasajero que hubiere decidido embarcarse en un buque de pasaje sobre la base de un certificado de clase, cuando es evidente que ello no es en absoluto una práctica habitual en el tráfico marítimo. Lo mismo debe predicarse de los estibadores, quienes, encargados de la carga, descarga y distribución adecuada de la carga de los buques, no hacen uso del certificado de clase para ejecutar su actividad.

⁴⁴² Publicada en BOE núm. 173, de 21 de julio de 2015.

⁴⁴³ MONTESINOS JULVE, V., *La auditoría en España...*, op. cit., p. 52. De un modo alternativo, MADARIAGA, J.M., *Manual práctico de auditoría*, op. cit., p. 13, describe la auditoría como el examen sistemático de los estados financieros, registros y operaciones «*con la finalidad de determinar si están de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados, con las políticas establecidas por la dirección y con cualquier otro tipo de exigencias legales o voluntariamente adoptadas*».

auditada⁴⁴⁴. De conformidad con el artículo 1.1 del Real Decreto 1517/2011, de 31 de octubre, *por el que se aprueba el Reglamento que desarrolla el texto refundido de la Ley de Auditoría de Cuentas* (en adelante, RAC)⁴⁴⁵, en la auditoría de cuentas «se analizará, mediante la utilización de técnicas de revisión y verificación adecuadas, la información económico-financiera deducida de los documentos contables examinados, con el objeto de emitir un informe dirigido a poner de manifiesto una opinión técnica sobre la fiabilidad de la citada información».

La similitud que la auditoría de cuentas comparte con la clasificación y certificación de buques es, a nuestro entender, innegable. La inspección llevada a cabo por una sociedad de clasificación respecto de una nave, con independencia de cuál sea el objetivo perseguido, si la inserción del buque en una clase o la obtención de un certificado en particular, consiste en la revisión del estado técnico, operacional y de equipamiento de aquél y, tras ese examen, el procedimiento finaliza con la emisión de un informe que afectará no sólo a quien hubiere contratado los servicios de la entidad, sino también a aquellos terceros que hubieren depositado su plena confianza en el contenido del informe para obrar de un modo determinado.

Por su parte, el informe de auditoría afectará a aquellos terceros, ajenos a la entidad auditada, cuya conducta económica respecto a la misma se hubiere hecho depender de los resultados vertidos en el informe de auditoría, como pudiera ser, por ejemplo, la compra de acciones o participaciones sociales⁴⁴⁶. Situación similar es la que se presenta en el supuesto de compraventa de un buque, ya que suele ser habitual condicionar su venta definitiva a la emisión de un informe de inspección favorable a cargo de una sociedad de clasificación⁴⁴⁷.

⁴⁴⁴ MORENO ARAGONESES, J., *Introducción a la contabilidad...*, *op. cit.*, p. 62.

⁴⁴⁵ Publicado en *BOE* núm. 266, de 4 de noviembre de 2011.

⁴⁴⁶ BUSTO LAGO, J.M., «Materiales...», *op. cit.*, p. 41.

⁴⁴⁷ *Víd.*, como recordatorio, ZHANG, K., «Misrepresentation...», *op. cit.*, p. 5; PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 216; GOÑI ETCHEVERS, J.L., «La responsabilidad...», *op. cit.*, p. 528; LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 45 y nota a pie núm. 241.

La Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de diciembre de 1998⁴⁴⁸, reproduciendo parte de la exposición de motivos de la anterior Ley 19/1998, de 12 de julio, de Auditoría de Cuentas⁴⁴⁹, señala que *«la auditoría de cuentas es, por tanto, un servicio que se presta a la empresa revisada que afecta e interesa no sólo a la propia empresa, sino también a terceros que mantengan relaciones con la misma, habida cuenta de que todos ellos, empresa y terceros, pueden conocer la calidad de la información económico contable sobre la cual versa la opinión emitida por el auditor»*⁴⁵⁰. Esta idea se mantiene vigente también hoy con la LCA de 2015 y que en su artículo 26.1 *in fine* entiende por «tercero» a cualquier persona física o jurídica, pública o privada, que acredite que actuó o dejó de actuar *«tomando en consideración el informe de auditoría, siendo éste elemento esencial y apropiado para formar su consentimiento, motivar su actuación o tomar su decisión»*.

Teniendo en cuenta todo ello, entendemos pertinente el análisis, siquiera sucinto, de la responsabilidad civil en la auditoría de cuentas, por cuanto podría solventar parte de la incertidumbre que se plantea en el estudio del régimen aplicable a las sociedades de clasificación. Así, se observará que el tratamiento dado a los supuestos de responsabilidad de los auditores coincide, en su gran mayoría, con el modo en que hemos considerado enjuiciar la responsabilidad de las sociedades de clasificación, si bien la práctica de la auditoría de cuentas ha generado una mayor cantidad de pronunciamientos judiciales en España y ello permite concretar y definir con precisión muchos de los conceptos que se presentan en el estudio de la materia y que, en el caso de las clasificadoras, siguen planteando muchas dudas.

⁴⁴⁸ RJ 1998, 9883.

⁴⁴⁹ Publicada en BOE núm. 169, de 15 de julio de 1998.

⁴⁵⁰ La propia STS de 10 de diciembre de 1998 afirma, tras citar la exposición de motivos de la LAC de 1998, que *«es indiscutible el interés general existente en la actividad de los auditores como garantía de la veracidad de las cuentas auditadas»*. Vid. asimismo BÁSCONES RAMOS, J.M., «La responsabilidad civil...», op. cit., p. 58.

15.1. Consideraciones generales al sistema de responsabilidad civil de los auditores

En el ejercicio de su actividad profesional, los auditores de cuentas, al igual que las sociedades de clasificación, pueden incurrir en responsabilidad civil contractual y extracontractual, en función, principalmente, de los sujetos que se hubieren visto perjudicados con su actuación⁴⁵¹. No obstante ello, y a pesar de la aprobación de una específica Ley de Auditoría de Cuentas, no existe para los auditores un régimen especial de responsabilidad civil. En efecto, según prescribe el artículo 26.1 de la LAC, *«los auditores de cuentas y las sociedades de auditoría responderán por los daños y perjuicios que se deriven del incumplimiento de sus obligaciones según las reglas generales del Código Civil, con las particularidades establecidas en este artículo»*, por lo que habrán de aplicarse los artículos 1.101 y 1.902 y concordantes del Código Civil en lo no previsto por la LAC⁴⁵².

Así, las especialidades que la LAC señala en su artículo 26, respecto de la responsabilidad civil de los auditores de cuentas, son las siguientes:

a) La responsabilidad civil de los auditores de cuentas y las sociedades de auditoría será exigible de forma proporcional y directa a los daños y perjuicios económicos que pudieren causar por su actuación profesional, sea a la entidad auditada o a un tercero. Dicha responsabilidad será exigible de forma personal e individualizada, con exclusión del daño o perjuicio causado por la propia entidad auditada o por terceros.

b) En el supuesto de que la auditoría de cuentas se llevare a cabo por un auditor en nombre de una sociedad de auditoría, responderán ambos

⁴⁵¹ BÁSCONES RAMOS, J.M., «La responsabilidad civil...», op. cit., p. 58, centra el fundamento de la responsabilidad contractual en el incumplimiento del contrato de prestación de servicios suscrito entre el auditor o la sociedad de auditoría y la entidad que será auditada. En cuanto a la responsabilidad extracontractual, el autor identifica como terceros habitualmente perjudicados a los propios accionistas de la sociedad auditada y a sus acreedores.

⁴⁵² BUSTO LAGO, J.M., «Materiales...», op. cit., p. 41.

solidariamente, si bien dentro de los límites señalados en el apartado precedente.

c) La acción para exigir la responsabilidad contractual del auditor de cuentas y la sociedad de auditoría está sometida a un plazo de prescripción de cuatro años a contar desde la fecha del informe de auditoría.

Añadiendo a las particularidades anteriores las reglas generales contempladas en el Código Civil (*i.e.*, arts. 1.101 y ss. y 1.902 y ss.), se concluye que los presupuestos que necesariamente deben concurrir a los efectos de poder exigir responsabilidad civil a los auditores de cuenta son tres. En primer lugar, el incumplimiento de los deberes profesionales que regulan su actividad profesional y del deber de diligencia que les es exigible. En segundo lugar, la causación de unos daños a la entidad auditada o a terceros, como consecuencia de aquél incumplimiento. Finalmente, la existencia de relación de causalidad entre los perjuicios ocasionados y el incumplimiento del auditor⁴⁵³. Son presupuestos que concurren tanto en la exigencia de responsabilidad civil contractual, como extracontractual, siendo así como lo tiene manifestado el Tribunal Supremo en jurisprudencia que, por todas, queda consagrada en la STS de 5 de julio de 1983 al defender que *«si bien las responsabilidades contractual y extracontractual tienen su punto de arranque en la existencia o no de una relación negocial, tanto la doctrina de esta Sala como autorizados sectores de la científica estiman que no existen entre ellas esenciales diferencias y sí fundamentos y finalidad comunes (...). Así, son puntos de coincidencia en ambas*

⁴⁵³ Vid. STS de 1 de julio de 2016 (RJ 2016, 2912), que de forma clara y concisa describe la responsabilidad del auditor como aquella *«fundada en el daño y en la culpa, se pretende la indemnización del daño o perjuicio causados a la sociedad como consecuencia de un cumplimiento doloso o negligente de las obligaciones del auditor. Estas obligaciones son las legales, que forman parte de la prestación contractual asumida por el auditor, y otras asumidas contractualmente siempre que no sean incompatibles. Bajo este régimen de responsabilidad, para su apreciación, se precisa la concurrencia de los siguientes requisitos: una actuación antijurídica, por parte del auditor, en el marco de la relación contractual de auditoría que le une con la sociedad auditada; que esta conducta del auditor sea culpable, por haber actuado con dolo o culpa; la causación de un perjuicio o daño a la sociedad auditada; y una relación de causalidad entre el daño y perjuicio sufrido por la sociedad auditada y la conducta antijurídica del auditor»*. En términos similares, MUÑOZ VILLAREAL, A., «La responsabilidad...», *op. cit.*, p. 58; BÁSCONES RAMOS, J.M., «La responsabilidad civil...», *op. cit.*, p. 59 y BUSTO LAGO, J.M., «Materiales...», *op. cit.*, p. 44.

manifestaciones: a) la producción de un daño —lesión—; b) la atribuibilidad del mismo a un sujeto —imputabilidad—; c) el deber de indemnizar o resarcir —responsabilidad—. (...) mientras la llamada culpa contractual nace como consecuencia lógico-jurídica del incumplimiento o infracción de los términos o contenido de un negocio o vínculo jurídico, la extracontractual tiene su origen en un ilícito civil productor de un daño, al margen, o, además, de todo incumplimiento o infracción (...)»⁴⁵⁴.

En atención a lo expuesto, interesa, sobre todo, detenerse en el examen de dos parámetros relevantes:

i) De un lado, la diligencia exigible al auditor de cuentas en el ejercicio de su actividad como punto de partida en la identificación de la conducta antijurídica causante de los daños.

ii) De otro lado, el fundamento que descansa detrás de la tan aceptada limitación de su responsabilidad y los límites que la conforman.

Es indiscutible que ambas circunstancias adquieren igual relevancia en el estudio del régimen de responsabilidad civil de las sociedades de clasificación, pues dos de los aspectos que mayor controversia generan son, efectivamente, la concreción de su deber de diligencia y de los supuestos en que puede entenderse que han faltado al mismo, así como la habitual inclusión de cláusulas limitativas de responsabilidad en los contratos de clasificación e inspección de buques.

15.2. El nivel de diligencia exigible en la práctica de la auditoría de cuentas y su traslación al campo de la clasificación y certificación de buques

Atendiendo a la literalidad del artículo 26.1 de la LAC, antes transcrito, el auditor de cuentas incurre en responsabilidad civil cuando en el desempeño de su actividad, ya sea mediante la adopción de una conducta activa u omisiva,

⁴⁵⁴ RJ 1983, 4072.

incumple las obligaciones que le competen⁴⁵⁵. Tales obligaciones emanan de la normativa reguladora de la profesión y que, por indicación expresa del artículo 17.1 RAC, constituyen los principios y requisitos que deben observar los auditores de cuentas en la realización del trabajo de auditoría de cuentas⁴⁵⁶.

Son obligaciones de contenido eminentemente técnico y, por ello, «*están representadas por el cumplimiento de las reglas del arte o profesión (lex artis)*»⁴⁵⁷. En consecuencia, es la propia ley la que determina la forma en que los auditores han de ejercer su función para garantizar la veracidad y ajuste de los documentos contables examinados a las normas de contabilidad, de modo que el incumplimiento de sus obligaciones se erige automáticamente en fuente de responsabilidad profesional y falta de diligencia, «*que les resulta exigible más allá de la normal que se requiere del deudor común según el artículo 1.104 del Código Civil*»⁴⁵⁸. Dicho de otro modo, puede sostenerse que, a priori, cualquier incumplimiento de la normativa reguladora de la actividad de auditoría se entenderá equivalente a la falta de diligencia debida y, en caso de concurrir los demás presupuestos (*i.e.*, existencia de un daño o perjuicio y una relación de causalidad entre éste y la actividad del auditor), será suficiente para el nacimiento de la correspondiente responsabilidad civil⁴⁵⁹.

⁴⁵⁵ SARAZÁ JIMENA, R., «La responsabilidad civil del auditor de cuentas en la reciente jurisprudencia...», *op. cit.*, p. 1.

⁴⁵⁶ Dispone el art. 2 de la LAC, relativo a la normativa reguladora de la actividad de la auditoría de cuentas, que ésta se realizará con sujeción a la LAC, a su Reglamento de desarrollo y a las normas internacionales de auditoría adoptadas por la Unión Europea, así como a las normas de auditoría, de ética e independencia y de control de calidad interno de los auditores de cuentas y sociedades de auditoría.

⁴⁵⁷ STS de 5 de marzo de 2009 (RJ 2009, 1631).

⁴⁵⁸ *Ibidem*. Es también de interés la STS de 14 de octubre de 2008 (RJ 2008, 6913), que, poniendo de relieve la importancia que tiene el informe de auditoría respecto de terceros perjudicados, afirma lo siguiente: «*La declarada infracción de las reglas de la lex artis por parte de los auditores demandados, aunque no hubiese sido la causa principal de la crisis económica de la sociedad auditada y, por ello, del incumplimiento por la misma de sus compromisos frente a los actores, contribuyó a ese resultado pues privó a estos, como socios, de la necesaria información sobre la imagen fiel del patrimonio y situación financiera de la sociedad. (...) Los intereses de los actores y los demás socios estaban, en definitiva, protegidos por la norma que los auditores demandados infringieron*». *Vid.*, asimismo, BÁSCONES RAMOS, J.M., «La responsabilidad civil...», *op. cit.*, p. 59.

⁴⁵⁹ BÁSCONES RAMOS, J.M., «La responsabilidad civil...», *op. cit.*, p. 60.

El particular nivel de diligencia del auditor —el de un «buen profesional»— debe concretarse tomando como principal referencia las denominadas «*Normas técnicas de auditoría*» (en lo sucesivo, NTA), aprobadas mediante Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), de 19 de enero de 1991⁴⁶⁰. Las NTA fijan los estándares mínimos de calidad a cumplir en la función de auditoría y constituyen, en este sentido, pilar fundamental en la determinación de la *lex artis* de la profesión. A mayor abundamiento, el artículo 17.2 del RAC dispone que las normas de auditoría representan los principios y requisitos que deben observar los auditores de cuentas en el ejercicio de su actividad y sobre los que deben basarse las actuaciones necesarias para expresar una opinión técnica responsable e independiente. Así pues, las NTA son de imperativa observancia y aplicación⁴⁶¹. Sirva como ilustrativa de ello, entre otras, la STS de 26 de octubre de 2012, que, respecto de las NTA, entiende que «*nos ofrecen las pautas de comportamiento que debe seguir el auditor en su actuación y, por tanto, los criterios para determinar si en un caso concreto el auditor se ha comportado o no con la debida diligencia*»⁴⁶².

Las NTA son, respecto de la clasificación e inspección de buques, un híbrido equivalente a las normas técnicas y de clase de las sociedades de clasificación, así como a la normativa internacional y comunitaria sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques⁴⁶³. Ahora bien, aspectos tales como la diligencia profesional o la responsabilidad inherente al ejercicio de la auditoría devienen unívocos para todos los profesionales del sector y se someten a unas mismas normas, cosa que no sucede igual en el ámbito de la clasificación e inspección de buques, pues ésta sólo encuentra uniformidad en los supuestos de delegación de funciones

⁴⁶⁰ Publicada en *BOICAC* núm. 4, de enero de 1991 y en *BOE* núm. 96, de 22 de abril de 1991; inclusive las modificaciones introducidas por el ICAC mediante Resoluciones de 1 de diciembre de 1994 y 2 de marzo de 2007.

⁴⁶¹ BUSTO LAGO, J.M., «Materiales...», *op. cit.*, pp. 43-44.

⁴⁶² RJ 2013, 2271.

⁴⁶³ Resoluciones A.739(18) y A.789(19) de la OMI, Directiva 2009/15/CE y Reglamento 391/2009/CE.

estatutarias. Así, mientras que la responsabilidad de los auditores y el contenido de la *lex artis* de la profesión se regulan conforme a unas normas de aplicación universal, en la clasificación de buques habrá que estar siempre a las normas propias de cada sociedad de clasificación, por lo que el contenido de sus obligaciones podrá no ser siempre el mismo y, por ende, el canon o parámetro de diligencia a ellas exigible tampoco.

Téngase en cuenta, no obstante lo anterior, que el auditor de cuentas no responderá por no detectar todas las irregularidades o incoherencias que deriven de la información que se le ha facilitado, sino solamente cuando tales circunstancias hubieren tenido que ser descubiertas con una correcta ejecución de sus funciones y una diligente observancia a las normas técnicas que rigen su actividad⁴⁶⁴. Lo mismo puede decirse de las sociedades de clasificación, pues si bien no son garantes de la navegabilidad de un buque, sí lo debieran ser del correcto funcionamiento de la construcción y equipamiento que han sido sometidos a su actividad inspectora y que, con una correcta aplicación de las normas técnicas y reglas de clase de la propia clasificadora, debieran haber sido percibidos.

Es lícito concluir, en fin, que los parámetros determinantes del nivel de diligencia exigible a los auditores de cuentas, en caso de trasladarse al campo de la clasificación y certificación de buques, conducirían a las siguientes conclusiones:

a) Las normas técnicas y las reglas de clase de la sociedad de clasificación son las que, en la realización de inspecciones a título privado y en

⁴⁶⁴ SARAZÁ JIMENA, R., «La responsabilidad civil del auditor de cuentas en la reciente jurisprudencia...», *op. cit.*, p. 4 y STS de 9 de octubre de 2008 (RJ 2008, 6042), en la que se afirma que «no cabe hacer responsable al auditor por no detectar todos los errores o fraudes que puedan cometer los administradores, directivos o personal de la entidad auditada —algunos realizados con la intención de mantenerlos ocultos a toda investigación ajena—, sino sólo aquellos que con una correcta ejecución de su prestación profesional debería haber descubierto. La diligencia y pericia del auditor constituyen una regla de determinación de la exactitud del cumplimiento de la prestación por él debida y, a la vez, un criterio de imputación subjetiva de responsabilidad».

la clasificación de buques, integran el contenido de la *lex artis* propia de esta actividad profesional⁴⁶⁵.

b) El incumplimiento de las normas indicadas equivaldría, en principio, a una falta de diligencia y, en caso de concurrir el resto de presupuestos configuradores de la responsabilidad civil, ésta nacería de forma inmediata.

c) Sin perjuicio de lo anterior, la sociedad de clasificación no respondería por no detectar todos y cada uno de los defectos de que pudiere adolecer la nave inspeccionada, sino solamente de aquéllos que debieren haber sido descubiertos con una correcta aplicación de sus normas y reglas.

15.3. La limitación de la responsabilidad civil del auditor: fundamento y aplicabilidad en el control de las cláusulas limitativas de responsabilidad incorporadas a los contratos de clasificación e inspección de buques

El primer problema que se plantea en el estudio de la responsabilidad de las sociedades de clasificación, en comparación con el sistema aplicable a los auditores de cuentas, es que las primeras carecen de una norma especial e imperativa, nacional o internacional, que contemple, más allá de las prescripciones generales del Código Civil —o instrumento equivalente en los países de nuestro entorno—, la responsabilidad derivada del incumplimiento de sus obligaciones. Ciertamente es que los auditores de cuentas no gozan de un régimen de responsabilidad civil especial, pero sí que se rigen, entre otras, por un conjunto de normas técnicas de auditoría configuradoras de la *lex artis* y del canon de diligencia que les es exigible. En este sentido, las NTA, de naturaleza imperativa y como complemento a la normativa nacional e internacional reguladora de la auditoría de cuentas, contienen una norma específicamente

⁴⁶⁵ Recuérdese que en materia de delegación de funciones estatutarias rigen, a nivel internacional, las Resoluciones A.739(18) y A.789(19) de la OMI, a nivel comunitario, la Directiva 2009/15/CE y Reglamento 391/2009/CE y, en el caso español, el Real Decreto 822/2011. Naturalmente, éste es un régimen cuyas eventuales lagunas deberán ser suplidas convenientemente con la aplicación de las normas de Derecho común o administrativo que correspondan.

orientada a determinar el fundamento y alcance de la responsabilidad del auditor⁴⁶⁶. Dicha norma integra los siguientes parámetros:

i) El auditor está obligado a prestar servicios de calidad a sus clientes, respetando los intereses de éstos. Sin embargo, tales intereses no deben prevalecer frente a sus obligaciones para con terceros interesados y en cuyo favor el auditor debe mantener su independencia, integridad y objetividad en el desempeño de sus funciones⁴⁶⁷.

ii) El auditor, que es responsable de su informe y debe realizar su trabajo de conformidad con las NTA, no está obligado a detectar todas las irregularidades que hayan podido cometerse y, por ende, no puede tampoco esperarse que sus resultados las revelen⁴⁶⁸. Ahora bien, el auditor de cuentas sí deberá planificar su examen teniendo en cuenta la posibilidad de que pudieran existir errores o irregularidades con un efecto significativo en las cuentas anuales⁴⁶⁹.

A lo anterior se suma, además, que la responsabilidad civil del auditor de cuentas no es, en principio, ilimitada. De hecho, el fundamento que descansa tras esa limitación nace de la Recomendación de la Comisión Europea, de 5 de junio de 2008, *sobre la limitación de la responsabilidad civil de los auditores*

⁴⁶⁶ La norma general 1.5 de las NTA enuncia, como cuarta norma, que «*el auditor de cuentas es responsable del cumplimiento de las Normas de Auditoría establecidas, y a su vez responsable del cumplimiento de las mismas por parte de los profesionales del equipo de auditoría*».

⁴⁶⁷ Norma 1.5.2.

⁴⁶⁸ El auditor de cuentas tampoco debe prever sucesos futuros, de modo que «*la emisión de un informe sin salvedades sobre las cuentas anuales no constituye una garantía o seguridad de que la entidad tenga capacidad para continuar su actividad durante un período determinado después de la fecha de dicho informe*» (Norma 1.5 *in fine*). Tampoco las sociedades de clasificación debieran ser responsables de las deficiencias estructurales que aparezcan con posterioridad a la inspección, por lo que a la hora de enjuiciar un supuesto de eventual responsabilidad será determinante conocer el estado en el que se encontraba el buque al ser inspeccionado y si, en consecuencia, adolecía del defecto en el momento de la inspección.

⁴⁶⁹ Norma 1.5.3, circunstancia puesta de manifiesto en la ya citada y comentada STS de 9 de octubre de 2008, la cual, recordamos, entiende que el auditor de cuentas solamente es responsable de aquellos errores o fraudes que deberían haber sido detectados con una correcta ejecución de su prestación profesional.

*legales y las sociedades de auditoría*⁴⁷⁰, la cual deriva directamente del mandato contenido en el artículo 31 de la Directiva 2006/43/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, *relativa a la auditoría legal de las cuentas anuales y de las cuentas consolidadas*⁴⁷¹. En la indicada Recomendación se explica, en términos generales, que el buen funcionamiento de los mercados de capitales exige una capacidad de auditoría sostenible y un mercado de servicios de auditoría competitiva. Sin embargo, el establecimiento de un sistema de responsabilidad civil conjunta, solidaria e ilimitada puede disuadir a las sociedades y redes de auditoría de participar en el mercado internacional de auditoría de sociedades cotizadas en la Comunidad, motivo por el que resulta necesario limitar su responsabilidad⁴⁷².

Para lograr los objetivos señalados, la Recomendación propone tres posibles métodos para limitar la responsabilidad, a saber:

a) la fijación, por ley, de una cuantía máxima o de una fórmula que permita calcular esa cuantía⁴⁷³;

b) la construcción de un conjunto de principios en cuya virtud el auditor de cuentas o la sociedad de auditoría respondan solamente dentro de los límites de su contribución al perjuicio sufrido por el reclamante, lo que evita, por tanto, que sean conjunta y solidariamente responsables con otros causantes del perjuicio;

o

⁴⁷⁰ Publicada en *DOUE* L núm. 162, de 21 de junio de 2008.

⁴⁷¹ Publicada en *DOUE* L núm. 157, de 9 de junio de 2006, dispone en su art. 31 que «antes del 1 de enero de 2007, la Comisión presentará un informe sobre el impacto de las normas nacionales vigentes en materia de responsabilidad civil en la realización de auditorías legales sobre los mercados europeos de capitales y sobre los regímenes de seguro de los auditores legales y las sociedades de auditoría, incluido un análisis objetivo de las limitaciones de la responsabilidad financiera. En su caso, la Comisión llevará a cabo una consulta pública. A la luz de ese informe, la Comisión presentará, si procede, recomendaciones a los Estados miembros».

⁴⁷² Considerandos (2) y (3) de la Recomendación de la Comisión Europea, de 5 de junio de 2008.

⁴⁷³ BÁSCONES RAMOS, J.M., «La responsabilidad civil...», op. cit., p. 60, propone que se tengan en cuenta para el diseño de la correspondiente fórmula o cuantía máxima los honorarios de auditoría o el tamaño de la sociedad auditada, por ejemplo.

c) el establecimiento de disposiciones en el contrato celebrado con el auditor legal o la sociedad de auditoría que permitan la limitación de su responsabilidad⁴⁷⁴.

La LAC actualmente en vigor incorpora la segunda de las opciones reseñadas, limitando la responsabilidad de los auditores sobre la base de su contribución real a los daños y perjuicios ocasionados. En concreto, prescribe el artículo 26.2. de la LAC que *«la responsabilidad civil de los auditores de cuentas y las sociedades de auditoría será exigible de forma proporcional y directa a los daños y perjuicios económicos que pudieran causar por su actuación profesional tanto a la entidad auditada como a un tercero»*. Se trata, pues, de un sistema de responsabilidad mancomunada y, a nuestro juicio, constituye una opción que debiera también resultar compatible con el sistema de responsabilidad de las sociedades de clasificación, vista la doctrina general acogida por el Tribunal Supremo en sus sentencias, donde la tendencia general es admitir la solidaridad en los casos en los que son varias las personas responsables del mismo daño⁴⁷⁵. De todos modos, el Tribunal Supremo entiende también aplicable la mancomunidad en los supuestos en los que quepa individualizar la relevancia de cada acción concurrente en el resultado dañoso, pues ello excluiría la posibilidad de declarar la solidaridad⁴⁷⁶.

⁴⁷⁴ Esta alternativa se completa con las prescripciones del apartado 3 de la recomendación sobre «Limitación de responsabilidad», conforme al cual la limitación de la responsabilidad del auditor debería aplicarse tanto frente a la sociedad auditada como frente a terceros. Sin embargo, es ésta una alternativa que no parece compatible con las bases de nuestro sistema, habida cuenta de que al no ser el tercero perjudicado parte del contrato de auditoría, las estipulaciones en él contenidas no le serían oponibles, por lo que el auditor y/o la sociedad de auditoría sí podrían llegar a responder de forma ilimitada. Cabe decir, sin embargo, que en caso de limitarse la responsabilidad mediante acuerdo, los Estados miembros deberán cerciorarse de que se cumplen tres condiciones: a) que el acuerdo se haya sometido a revisión judicial; b) que los órganos de administración, dirección y supervisión de la sociedad objeto de auditoría hayan decidido consentir colectivamente en la limitación; y c) que la limitación y toda posible limitación de la misma se refleje en la memoria de las cuentas de la sociedad auditada (vid. «Métodos para limitar la responsabilidad», apartado 6).

⁴⁷⁵ Vid. SSTS de 3 de diciembre de 1998 (RJ 1998, 9703), de 15 de junio de 2000 (RJ 2000, 6885) y de 7 de noviembre de 2000 (RJ 2000, 9911).

⁴⁷⁶ Vid. SSTS de 11 de abril de 2000 (RJ 2000, 2148) y de 16 de diciembre de 2008 (RJ 2008, 6983). Para más información consúltese también BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F., *et. al.*, *Lecciones...*, pp. 142-147.

Ahora bien, según se advirtió ya al tratar la limitación de la responsabilidad de las sociedades de clasificación, en nuestro sistema la renuncia a toda acción de responsabilidad procedente de dolo se considerará nula ex artículo 1.102 del Código civil, tanto si la responsabilidad es de carácter contractual, como si es extracontractual⁴⁷⁷. Así lo ha entendido también la Comisión Europea al elaborar su Recomendación, en tanto que al tratar la limitación de responsabilidad afirma que la responsabilidad civil de los auditores derivada del incumplimiento de sus obligaciones debería limitarse, «*salvo cuando el auditor legal o la sociedad de auditoría incumplan deliberadamente dichos deberes*».

Concluir, finalmente, que en caso de extrapolar las particularidades del régimen de responsabilidad civil de los auditores de cuentas al campo de las sociedades de clasificación y a la limitación de su responsabilidad, las reglas imperantes en la evaluación de los distintos supuestos de responsabilidad serían las siguientes:

a) La sociedad de clasificación debiera ser responsable solamente de aquellos defectos no detectados y que debieran haber sido descubiertos con una correcta aplicación de las reglas de clase y una diligente ejecución de su prestación profesional.

b) Asimismo, a fin de evitar un encarecimiento o limitación de sus servicios, las sociedades de clasificación debieran poder beneficiarse de un sistema de responsabilidad limitada, siempre y cuando los daños o perjuicios que hubieren causado no estén fundados en un incumplimiento consciente y deliberado de sus obligaciones.

c) La limitación de la responsabilidad podría articularse mediante la instauración de un sistema de responsabilidad mancomunada, respondiendo la sociedad de clasificación en función de su contribución real a los daños y perjuicios causados.

⁴⁷⁷ Vid. epígrafe 13.2 *in fine*.

16. Tratamiento jurídico de la responsabilidad civil de las sociedades de clasificación en el sistema estadounidense: análisis de la jurisprudencia de mayor relevancia y evolución de la misma

16.1. Régimen de responsabilidad contractual

Los tribunales de los Estados Unidos no se han mostrado demasiado favorables a la hora de resolver las acciones de responsabilidad contractual que, ejercitadas por los armadores de los buques frente a las sociedades de clasificación, tengan por base una falta de detección, por parte de la entidad, de los defectos y deficiencias que afecten a la navegabilidad del buque clasificado, incluso cuando tales circunstancias determinen el incumplimiento de las reglas y estándares de la sociedad clasificadora. A decir verdad, son pocos los casos en que se entra a resolver esta cuestión y, de entre todos ellos, sólo en uno se decreta finalmente la responsabilidad de la sociedad de clasificación frente al armador del buque. En este sentido, se expondrán tres de los supuestos más representativos, a saber, *Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas*⁴⁷⁸, *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*⁴⁷⁹ y, por último, *Otto Candies L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corporation (NKK)*⁴⁸⁰.

16.1.1. Identificación de los deberes y obligaciones asumidos por las sociedades de clasificación en la inspección y clasificación de buques (*Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas*, 1972)

Este primer pronunciamiento se suscitó como consecuencia del hundimiento del buque *Tradeways II* durante su viaje desde Antwerp hasta los Estados Unidos, el 22 de octubre de 1965, tras ser inspeccionado y clasificado

⁴⁷⁸ Sentencia del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York núm. 68 Civ. 4535 (338 F.Supp. 999, 1972 A.M.C. 1455), de 22 de febrero de 1972.

⁴⁷⁹ Sentencia del Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el Segundo Circuito núm. 92-9153 (7 F.3d 1077, 1994 A.M.C. 1), de 15 de octubre de 1993.

⁴⁸⁰ Sentencia del Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el Quinto Circuito núm. 02-30842 (346 F.3d 530, 2003 A.M.C. 2409), de 17 de septiembre de 2003.

por la sociedad de clasificación *Bureau Veritas* un mes antes de que tuviera lugar el accidente. En septiembre de 1965, BV realizó la inspección anual del buque, acompañándola asimismo de una inspección del casco. No se detectaron deficiencias. Poco después, la misma sociedad de clasificación llevó a cabo una inspección más completa por orden del fletador, detectándose defectos en el buque que no habían sido puestos de relieve durante la inspección anual. Como consecuencia inmediata de ello, se procedió a la suspensión de la clase y a la retirada del certificado de clasificación. Se ordenó la reparación de la mayoría de los defectos, pero respecto de otros se previó su aplazamiento hasta la próxima inspección anual. Al embarcar, la nueva tripulación inspeccionó el buque, manifestando su conformidad respecto de su estado a pesar de que algunas de sus deficiencias no habían sido reparadas.

La parte demandante entabló acción de responsabilidad frente a BV por entender que la misma había desempeñado sus funciones negligentemente y en contra de la garantía que asegura que los servicios de la sociedad de clasificación sean prestados de conformidad con el nivel de diligencia profesional exigible en el ámbito. Más concretamente, fue intención de los demandantes demostrar que los defectos cuya reparación había sido retrasada con permiso de BV afectaban directamente a la navegabilidad del *Tradeways II*, provocando con ello su hundimiento⁴⁸¹.

En su sentencia, el Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos procedió a identificar los deberes asumidos por las sociedades de clasificación en la realización de la inspección y la clasificación de buques, los cuales dictaminó se traducen, en primer lugar, en que la sociedad de clasificación está llamada a inspeccionar y clasificar las naves de conformidad con sus propias reglas y estándares. En segundo lugar, afirmó que también se espera de la sociedad clasificadora que proceda con la diligencia debida en la detección de

⁴⁸¹ Para mayor información sobre las circunstancias del supuesto véase ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, pp. 21-22; LAGONI, N., *The Liabilit...*, *op. cit.*, pp. 72-73 y CLYNE, R.G. y SAVILLE, J.A., «Classification Societies and Limitation...», *op. cit.*, p. 1406.

los defectos de que adolezca el buque inspeccionado y que, además, remita notificación inmediata de tal circunstancia al cliente⁴⁸².

Respecto de la primera función, concluyó el órgano judicial que su vulneración no podía servir de fundamento a una reclamación por el hundimiento de un buque. Justificó su decisión sobre la base de que, en caso de permitirse y admitirse una reclamación de este tipo, se estaría vulnerando la más tradicional y asentada jurisprudencia que impone al armador de toda nave la obligación no delegable de mantenerla en condiciones de navegabilidad. El error sería, pues, pretender que del contrato de clasificación y del propio certificado de clase se derivara una obligación de la sociedad de clasificación de asegurar la navegabilidad del buque clasificado⁴⁸³.

⁴⁸² MILLER, M.A., «Liability of classification societies...», *op. cit.*, pp. 21-22, critica la superficialidad con la que el órgano judicial ha delimitado las funciones de las sociedades de clasificación. En su opinión, la primera función definida muestra sólo una pequeña parte de la auténtica actividad de una clasificadora, en tanto que el primer paso a dar por la misma consiste en fijar una serie de reglas y estándares que, en caso de cumplirse, acreditarían la navegabilidad de un buque. Defiende, además, que, en caso de que las reglas y estándares esbozados sean inadecuados, se declare responsable a la sociedad en los mismos términos en que se haría si la misma hubiere inspeccionado deficientemente un buque en contradicción a sus propias reglas. Por otro lado, MILLER estima también apropiado imputar responsabilidad a la sociedad de clasificación en caso de que ésta descubra un defecto grave en el buque (entiéndase en el sentido de comprometer la seguridad marítima y constituir un peligro inminente para la misma) y no adopte las medidas oportunas para remover la nave de sus servicios. Cabe decir, sin embargo, que la opinión de MILLER terminaría por convertir a las sociedades de clasificación en auténticas responsables, aunque sea indirectamente, de la navegabilidad de un buque. Por ello, LAGONI, N., *The Liabilit...*, *op. cit.*, pp. 78-79, ha advertido sobre el error que comúnmente se comete al creer que las reglas y estándares de las sociedades de clasificación constituyen una garantía absoluta de la seguridad y navegabilidad de una nave. Según el referido autor, aún cuando tales reglas han sido escrupulosamente diseñadas sobre la base de cálculos matemáticos de ingeniería marina, así como en atención a las estadísticas de accidentes y deficiencias comunes de los buques, en ningún caso garantizan la navegabilidad de los mismos. Sobre esta base, empero, coincide con MILLER en que una sociedad de clasificación debería ser declarada responsable en los supuestos en que descubra un defecto importante en la nave, pero no proceda a retirar su clasificación. Por último y a modo de ejemplo, apuntar que la Sección 2, del Capítulo 1, de la Parte 1 de las Reglas de ABS para la clasificación de buques, atribuye a ABS la potestad de suspender o retirar la clasificación de una nave cuando se den una serie de circunstancias, usualmente previstas en procedimientos de inspección (incumplimiento de plazos, negativa a efectuar las reparaciones indicadas por la sociedad, etc.).

⁴⁸³ Literalmente se afirmó que ello «*evaporaría a todos los efectos la responsabilidad de los propietarios de mantener sus buques en condiciones de navegabilidad*», añadiendo posteriormente que la sociedad de clasificación únicamente entra en contacto con la nave por breves períodos de tiempo al año, mientras que el propietario del buque está siempre presente durante el tiempo de vida del mismo. Ahora bien, que el propietario del buque tenga la obligación no delegable de mantener el buque en condiciones de navegabilidad no justifica que la sociedad de clasificación se vea apartada por completo del asunto. Como bien defiende ANTAPASSIS, A.M., «*Liability...*», *op. cit.*, p. 22, no puede presumirse que el armador de la nave es el único

En lo que a la segunda de las funciones mencionadas se refiere, el Tribunal entendió que, efectivamente, la sociedad de clasificación debe cargar con el deber de detectar todos los defectos de la nave que, durante la inspección del buque, sean susceptibles de ser identificados.

16.1.2. El certificado de clase y la navegabilidad del buque como realidades distintas e independientes la una de la otra (*Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, 1993)

Sundance Cruises Corp., propietaria del crucero de lujo *Sundancer*, entabló en este supuesto una acción de responsabilidad contra la sociedad de clasificación ABS, quien había emitido toda una serie de certificados de inspección, la mayoría de carácter estatutario, y un certificado de clase en relación con el mencionado buque. Las actuaciones inspectoras de ABS finalizaron con la emisión de los certificados el 14 de junio de 1984, produciéndose el hundimiento del crucero el día 29 de ese mismo mes, debido a un error del práctico que llevó a su encallamiento y provocó una brecha en el casco. Sundance Cruises Corp. reconoció que el accidente había sido consecuencia de que el crucero encallara, pero entendió, en términos generales, que la catástrofe podría haber sido de menor entidad si ABS hubiera ejecutado diligentemente sus funciones y hubiera detectado una serie de defectos que agravaron la situación⁴⁸⁴. Así, las acciones ejercitadas frente a la sociedad de

responsable de modo que la sociedad de clasificación se vea eximida de toda responsabilidad, sobre todo cuando la misma hubiere incurrido en incumplimiento contractual. Según MILLER, M.A., «Liability of classification societies...», *op. cit.*, p. 23, debería permitirse, en atención a la doctrina que trata los supuestos de pluralidad de responsables, que los terceros perjudicados puedan verse resarcidos por armador y sociedad de clasificación, solidariamente, cuando ambos hubieren contribuido conjuntamente a la producción del mismo daño.

⁴⁸⁴ El buque adolecía de dos defectos importantes. El primero consistía, de un lado, en la existencia de un agujero en un compartimento estanco y, de otro, en la rotura de una tubería sin sellar que permitió que el agua fluyera de un compartimento estanco a otro. El segundo defecto afectaba al sistema de tuberías grises, conducentes de agua, y al sistema de drenaje instalado en el lado estribor del buque. Ni la supervisión del plano de construcción del buque ni las inspecciones realizadas por la sociedad de clasificación pusieron de relieve estas deficiencias, las cuales existían posiblemente desde la construcción del buque. Para más información sobre los detalles del caso *vid.* VAUGHAN, B., «The Liability...», *op. cit.*, pp. 4-5; LAGONI, N., *The Liabilit...*, *op. cit.*, p. 83 y MILLER, M.A., «Liability of classification societies...», *op. cit.*, p. 28.

clasificación americana se basaban en las teorías de negligencia grave, falsedad en las declaraciones e incumplimiento del contrato y de la garantía que asegura un desempeño diligente y profesional de las funciones encomendadas⁴⁸⁵.

El principal motivo por el que se desestimó la demanda radicó en el hecho de que ABS, al emitir los certificados de carácter estatutario, había actuado como una agencia del gobierno de las Bahamas, Estado cuyas leyes confieren inmunidad a las empresas —incluidas, por tanto, las sociedades de clasificación— que prestan servicios por cuenta del mismo. Sin embargo, también se desestimaron todas las pretensiones fundamentadas en la negligente emisión del certificado de clase. El Tribunal de Apelaciones, siendo fiel a las conclusiones alcanzadas con *Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas*, entendió que el armador del buque no se ve en ningún caso perjudicado por los errores cometidos por una sociedad de clasificación cuando ésta emite un certificado de clase, pues no puede concebirse dicho certificado como una garantía de que la nave ha sido perfectamente construida y se encuentra en plenas condiciones de navegabilidad.

Por último, fundamentó el Tribunal que, de un lado, el armador del buque es plenamente responsable de la nave, así como de la supervisión de sus actividades, pesando por ello sobre él la obligación no delegable de mantener la nave en condiciones de navegabilidad⁴⁸⁶. De otro lado, alegó que de la disparidad entre la cantidad cobrada por ABS en concepto de sus servicios y los

⁴⁸⁵ Concretamente expresa la sentencia que «*Sundance claims that the vessel would not have sunk for ABS's (1) negligence, (2) gross negligence, (3) negligent misrepresentation, (4) breach of contract, and (5) breach of implied warranty of workmanlike performance*».

⁴⁸⁶ Sin duda, es evidente que cuando la innavegabilidad de un buque se debe a las propias prácticas de mantenimiento de su propietario, prácticas cuya deficiencia roza incluso lo atroz, exonerar a la sociedad de clasificación deviene tarea simple. A nuestro parecer, empero, casos tan extremos no justifican pronunciamientos legales que excluyen la responsabilidad de las sociedades de clasificación sobre la base de circunstancias no tan graves. En apoyo, nuevamente, a la teoría de comisión del daño por una pluralidad de sujetos, debería dejarse abierta la posibilidad de que el cliente propietario se vea resarcido por la sociedad de clasificación cuando dicho propietario no hubiere participado tan activamente o individualmente en la negligencia que llevó a la pérdida del buque, pesando la culpa también sobre la sociedad de clasificación.

perjuicios reclamados por el propietario, se deducía que la voluntad última de las partes no era responsabilizar a la sociedad de clasificación de semejantes daños⁴⁸⁷.

16.1.3. Sutil giro en la tendencia jurisprudencial estadounidense: la responsabilidad de las sociedades de clasificación por la emisión de informaciones falsas o erróneas (*Otto Candies L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corporation*, 2003)

Importantísimo reconocimiento, si bien formulado con cautela y de forma limitada, es el que tuvo lugar con la emisión de esta Sentencia, en la que el Tribunal de Apelaciones afirmó que el Derecho marítimo entiende aplicable la responsabilidad por la emisión de informaciones falsas a las sociedades de clasificación⁴⁸⁸.

En el supuesto expuesto, Diamond Ferry Co. Ltd., como vendedora propietaria del buque denominado *The Speeder*, contrató los servicios de NKK para reclasificar la nave. La reclasificación de *The Speeder* se erigía como condición a la compra del mismo por parte de la entidad Otto Candies, emitiendo NKK en enero de 2000 un certificado de clase a nombre de la parte vendedora, haciendo constar en el mismo la plena superación por parte del buque de las

⁴⁸⁷ La factura emitida por ABS ascendía a un monto total de 85.000 dólares, mientras que la indemnización reclamada por Sundance Cruises Corp. aumentaba brutalmente esa suma a 264.000.000 dólares. En este sentido, sucede que usualmente los honorarios generados con la actividad inspectora de la sociedad de clasificación son de varios miles de dólares, los cuales se multiplican durante la vida útil de un buque hasta alcanzar varios cientos de miles. Sin embargo, la disparidad entre el precio y la responsabilidad exigida nunca ha supuesto un gran impedimento. Pongamos como ejemplo la adquisición de un cortacésped: su precio de compra puede ser bastante bajo, pero la indemnización a percibir en caso de que el producto, por un defecto en su diseño, provoque la pérdida de un pie, es con creces mucho mayor. ¿Por qué deberían entonces las sociedades de clasificación gozar de un trato más favorable que cualquier fabricante de productos? Como bien afirman LAGONI, N., *The Liabilit...*, *op. cit.*, p. 89 y MILLER, M.A., «Liability of classification societies...», *op. cit.*, p. 30, el Tribunal estadounidense concede demasiada importancia a la disparidad entre la factura y la responsabilidad reclamada, diferencia que en cualquier caso sólo adquiriría relevancia a efectos del contrato celebrado y no respecto de terceros perjudicados, como más adelante se explicará.

⁴⁸⁸ En la sentencia consta la siguiente literalidad: «*We hold that general maritime law cautiously recognizes the tort of negligent misrepresentation as applied to classification societies and that on the specific facts presented in this case, NKK owed a legal duty to Otto Candies*».

inspecciones realizadas, hallándose por tanto dentro de clase y sin presentar deficiencias o recomendaciones particulares. Sobre esta base, *Otto Candies* procedió posteriormente a completar la operación de compraventa.

Tiempo después, *The Speeder* fue inspeccionado por ABS con el propósito de transferir la clase obtenida con NKK a ABS. Los inspectores de ABS, empero, detectaron una serie de defectos cuya reparación se hacía necesaria para que ABS concediera la clasificación, ascendiendo su reparación a un valor superior a los 325.000 dólares. Como consecuencia de esta situación, *Otto Candies*, deseosa de recuperar los gastos invertidos en las reparaciones costeadas, ejercitó demanda de responsabilidad frente a NKK sobre la base de una representación falsa y negligente de las verdaderas condiciones del buque⁴⁸⁹.

Tras revisar algunos de los antecedentes jurisprudenciales más importantes de los Estados Unidos —entre ellos el caso del *Sundancer*—, el Tribunal entendió efectivamente que, en principio, el Derecho marítimo reconoce que la responsabilidad derivada de la emisión de informaciones falsas o erróneas sea susceptible de aplicación al actuar de las sociedades de clasificación, si bien enfatizando que el reconocimiento de una reclamación de este tipo debe concederse con carácter estricto y cuidadosamente limitado. En este sentido, el Tribunal reconoció que las inspecciones y sistemas de clasificación de NKK eran esenciales para preservar la seguridad en el comercio marítimo, aunque sus actividades, por supuesto, no podían derogar la obligación no delegable de los propietarios de buques de mantener sus buques en condiciones de navegabilidad. Explicó que, si bien declarar indebidamente responsable a una sociedad de clasificación podía tener repercusiones negativas importante, *Otto Candies* había logrado acreditar la concurrencia de los requisitos que dan lugar a responsabilidad por la emisión de informaciones erróneas⁴⁹⁰.

⁴⁸⁹ Datos fácticos en LAGONI, N., *The Liabilit...*, *op. cit.*, pp. 171-172.

⁴⁹⁰ El Tribunal de Apelaciones identificó, al igual que en *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, toda una serie de consecuencias a la ampliación incondicionada de la responsabilidad de las sociedades de clasificación frente a los armadores de los buques.

Quedó demostrado que NKK era perfectamente consciente de que la reclasificación de *The Speeder* se encontraba vinculada a su eventual compraventa y que el certificado de clase se erigía como condición a la celebración de la operación. Por ello, se declaró responsable a NKK frente a Otto Candies, por entender que la sociedad de clasificación había incurrido en lo que se conoce como *tort of negligent misrepresentation* y que seguidamente se estudiará, ya que el certificado emitido por la misma y que informaba sobre el presunto buen estado de la nave, no daba siquiera cumplimiento a las reglas y estándares propios de NKK⁴⁹¹.

16.2. Régimen de responsabilidad extracontractual

La corriente jurisprudencial estadounidense mantiene, en materia de responsabilidad extracontractual de las sociedades de clasificación, una postura similar a la ya vista en el epígrafe anterior. Puede afirmarse, por tanto, que los tribunales americanos también aquí se muestran reacios a la hora de admitir las acciones de responsabilidad ejercitadas por terceros frente a las sociedades de clasificación, sobre todo en aquellos supuestos en los que los presuntos daños se deriven de una información equívoca, errónea o falsa, emitida negligentemente por tales entidades.

De entre ellas se destacan la posibilidad, en primer lugar, de que ello podría disuadir a las sociedades de clasificación de inspeccionar a buques dañados o viejos, los cuales son, precisamente, los que más requieren de sus servicios. Se entendió también que una decisión de este tipo podría mermar el sentido de la responsabilidad por el buque de los propietarios, así como aumentar los costes a invertir por las sociedades de clasificación en la gestión de riesgos; costes que, a su vez, serían eventualmente repercutidos a los clientes.

⁴⁹¹ CLYNE, R.G. y SAVILLE, J.A., «Classification Societies and Limitation...», *op. cit.*, pp. 1412-1413 y LAGONI, N., *The Liabilit...*, *op. cit.*, pp. 172-174. *Otto Candies L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corporation (NKK)* supone, en términos de jurisprudencia estadounidense sobre responsabilidad contractual de las sociedades de clasificación, una revolución, pues la teoría del deber de la sociedad de clasificación de detectar todos los defectos que, conforme a sus reglas y estándares, deben ser detectados, no jugó un papel decisivo en los pronunciamientos posteriores a *Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas*, posiblemente porque la teoría fue poco desarrollada en aquella sentencia y carecía de sustento fáctico suficiente (*vid.* LAGONI, N., *The Liabilit...*, *op. cit.*, p. 78). Este régimen es el que, en nuestra opinión, es más respetuoso con la tradición jurisprudencial estadounidense, ya que admitir la existencia de este deber no convertiría a la sociedad de clasificación en garante de la seguridad y navegabilidad del buque, ni tampoco colocaría sobre ella todo el peso de la responsabilidad derivada de los daños causados, pero sí permitiría que la misma respondiera frente al armador de la nave por incumplimiento contractual y avalaría la reclamación que el mismo hiciera por los perjuicios que hubiera sufrido.

Aparentemente, la razón de ello radica en la necesidad de mantener intacto el sistema de distribución de responsabilidades que, deducido de la aplicación de las normas vigentes en Derecho marítimo, se aplica a los operadores del tráfico marítimo⁴⁹². En Estados Unidos, sin embargo, muy recientemente ha comenzado a percibirse un cambio en la trayectoria de los pronunciamientos judiciales de los últimos años, produciéndose un cierto distanciamiento con la línea jurisprudencial predominante y diseñándose nuevos principios jurídicos de carácter más flexible. Así, se seguirá en el presente epígrafe una estructura similar a la empleada durante el análisis de la responsabilidad contractual de las sociedades de clasificación, revisando en primer lugar aquellos casos en que se ha inadmitido la acción de responsabilidad extracontractual contra tales entidades en aplicación de la teoría de *tort of negligence*. En segundo lugar, nos centraremos en aquellos otros supuestos en los que se aprecia un cambio de tendencia en la labor interpretativa de los tribunales, reconociéndose la responsabilidad extracontractual de las sociedades de clasificación por incurrir las mismas en *tort of negligent misrepresentation*.

Advertir, por último, que el sistema de responsabilidad por negligencia no es siempre común a todos los Estados norteamericanos, pues cada uno de ellos posee su propio régimen y sus tribunales en más de una ocasión adoptan criterios interpretativos distintos. Sin embargo, los supuestos en los que se halla involucrada una sociedad de clasificación suelen afectar a materias de responsabilidad marítima, las cuales quedan sometidas a la *United States*

⁴⁹² PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 111, define esta postura como un «*argumento de política legislativa*» cuyo sustento se pretende lo constituya, a grandes rasgos, la doctrina del *Tort of Damages*, la cual define precisamente el ámbito de aplicación y alcance del Derecho de daños en el derecho angloamericano. Sin embargo, adquieren especial relevancia en este trabajo las doctrinas de *Tort of Negligence* y *Tort of Negligent Misrepresentation*, la segunda concebida como una subcategoría de la primera. Ambas teorías son, no obstante, constitutivas de comportamientos negligentes autónomos y cuya apreciación por los tribunales, como se verá, tiene repercusiones completamente distintas. A este respecto, recomendamos la lectura de las obras de STATSKY, W.P., *Essentials of Torts*, *op. cit.*; LUNNEY, M. y OLIPHANT, K., *Tort of Law...*, *op. cit.*, y OWEN, D.G., «The Five Elements...», *op. cit.*, para obtener mayor información sobre las distintas corrientes doctrinales.

Admiralty Law (i.e., Ley Federal Marítima de los Estados Unidos), que sí es común a todos los Estados.

16.2.1. *Tort of negligence*

La doctrina de *tort of negligence* («responsabilidad por negligencia»), para ser apreciada, requiere del demandante la prueba de que la parte demandada se hallaba comprometida por un deber de diligencia (*duty of care*)⁴⁹³. Sin embargo, el incumplimiento de este deber no es, de por sí, causa suficiente para reconocer la responsabilidad pretendida, pues en todo caso se precisa de la existencia de un nexo de causalidad de suficiente entidad entre la infracción del deber de cuidado y los daños provocados⁴⁹⁴. Dicho nexo, junto con la existencia y cuantía de los daños, es una circunstancia cuya prueba también pesa sobre el demandante.

La negligencia se define por la legislación estadounidense como aquella conducta que implica la asunción de riesgos irrazonables o la omisión de un deber de cuidado⁴⁹⁵, sin cuya concurrencia no será posible condenar al

⁴⁹³ Este deber de diligencia se conceptúa por el Derecho angloamericano como *duty of care* y, con carácter general, puede definirse como aquél deber que consiste en tomar todas las precauciones que resulten necesarias para evitar actos u omisiones cuyas consecuencias puedan razonablemente implicar un perjuicio para terceras personas que, por su cercanía al causante del daño, eran víctimas previsiblemente potenciales de sufrir un daño. *Vid.* para más detalles JISC LEGAL INFORMATION, «Duty of Care...», *op. cit.*, pp. 1-2; INTERNATIONAL SOS, «Duty of Care of Employers...», *op. cit.*, pp. 8-9 y CALYTON UTZ, «Good decision-making...», *op. cit.*, p. 2.

⁴⁹⁴ Un deber de cuidado podría consistir, por ejemplo, en la obligación de una de las partes contratantes de no incurrir en situaciones irrazonablemente arriesgadas o peligrosas. En un supuesto de este tipo, la parte demandada deberá haber incumplido su obligación y haber asumido ese riesgo irrazonable, pero además será necesario que su incumplimiento haya provocado un daño al demandante.

⁴⁹⁵ Autores como FURNISH, D.B., «Fuentes del Derecho en Estados Unidos...», *op. cit.*, o GONZÁLEZ MARTÍN, N., «*Common Law...*», *op. cit.*, nos revelan los denominados *Restatements of the Law* como punto de partida obligatorio en el estudio del Derecho estadounidense. Divididos en varios tratados, son una fuente del Derecho de notable importancia en los Estados norteamericanos que, en términos generales, plasman por escrito y codifican una serie de reglas y valores que tiempo atrás no eran más que Derecho consuetudinario. En este sentido, conviene remarcar a efectos de la *tort of negligence*, que la Regla §282 del *Restatement Second of Torts* —que, dentro de la compilación de los *Restatements of the Law*, dedica su contenido a la regulación de las obligaciones extracontractuales— dispone que «*Negligence is*

demandado a indemnizar a un tercero por *tort of negligence*. Sin embargo, no existe definición expresa de lo que se entiende por «riesgo irrazonable» o «deber de cuidado» y serán los tribunales los que, caso por caso, concretarán esta realidad. Cabe decir, empero, que al igual que sucede en nuestro sistema, la parte demandada gozará de la oportunidad de alegar la concurrencia de culpas, la asunción del riesgo por parte de la víctima o la existencia de límites a la responsabilidad⁴⁹⁶.

Con base a las anteriores afirmaciones, los tribunales estadounidenses han venido emitiendo, hasta muy recientemente, pronunciamientos bastante restrictivos, denegando la existencia de responsabilidad extracontractual de las sociedades de clasificación frente a terceros, por entender que no pesa sobre las primeras un *duty of care* respecto de los segundos.

En el caso de *Steamship Mutual Underwriting Association Ltd. v. Bureau Véritas*⁴⁹⁷, por ejemplo, el club de P&I del armador del buque *SS Pensacola* demandó a la sociedad de clasificación BV, en reclamación de daños en *tort of negligence*, por el hundimiento de la nave en febrero de 1966 y para recobrase las cantidades que hubo de abonar a quienes se habían visto perjudicados por la pérdida de la carga del buque. La parte demandante llegó a probar que BV había ejecutado la inspección de la nave de forma negligente y que su perito había contravenido las reglas y estándares de la propia sociedad, pero fracasó a la hora de demostrar que el hundimiento había sido consecuencia de esa negligencia. Así, el tribunal entendió que la relación de causalidad entre los daños producidos y la conducta de BV no había sido suficientemente probada⁴⁹⁸.

conduct which falls below the standard established by law for the protection of other against unreasonable risk or harm» (consultable en: <http://lexinter.net>).

⁴⁹⁶ BASEDOW J. y WURMNEST, W., *Die Dritthaftung...*, *op. cit.*, pp. 21 y ss.; PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 125 y LAGONI, N., *The Liabilit...*, *op. cit.*, p. 147.

⁴⁹⁷ Sentencia del Tribunal del Distrito Este de Luisiana núm. 68-1515 (380 F.Supp. 482, 1973 A.M.C. 2184), de 4 de junio de 1973.

⁴⁹⁸ El Tribunal no apreció la *tort of negligent misrepresentation* porque los propietarios de la carga dañada no habían actuado sobre la base de los certificados del buque o de sus datos registrales, circunstancias que ni siquiera conocían. En este sentido y por basarse la reclamación

En *Continental Insurance Co. v. Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery Ltd.*⁴⁹⁹, las aseguradoras de los propietarios de la carga dañada ejercitaron acción de responsabilidad frente a ABS por entender que la misma había vulnerado el deber que regía su relación con los propietarios de la mercancía y que, entre otros, consistía en detectar el defecto que había provocado el accidente. En este sentido, indicó el Tribunal Federal del Distrito Sur de Nueva York que el deber de ABS estaba delimitado por el contenido del contrato que había celebrado con el armador del buque y que, en atención a las cláusulas contractuales, la sociedad de clasificación estaba obligada solamente a revisar diligentemente el diseño de la nave y a guardar un deber de cuidado en la inspección de su construcción antes de emitir el certificado correspondiente. Según el Tribunal, no era obligación de ABS certificar la absoluta navegabilidad de la nave, sino sólo que la misma daba cumplimiento a sus reglas, por lo que extender el deber de la sociedad de clasificación a las operaciones realizadas por la gerencia o gestión del buque ignoraría claramente los límites de su responsabilidad contractual y la convertiría en garante absoluta de la integridad de la nave frente a terceros⁵⁰⁰.

únicamente en la seguridad promovida por la sociedad de clasificación a través de sus inspecciones, el órgano enjuiciador aplicó la *tort of negligence*. Sin embargo, defiende LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 142, que no sólo los certificados o el registro de buques sirven como referencia al armador o a terceras personas, sino que las inspecciones y controles regulares también se asientan sobre el cumplimiento de una serie de estándares de seguridad. Con independencia de que el tercero conozca o no tales hechos, la sociedad de clasificación controla la nave con el propósito de alcanzar ese nivel de seguridad marcado por sus propias reglas. Según el referido autor, que pone en duda la consistencia de la argumentación esgrimida por el Tribunal, esta dimensión de seguridad es importante respecto de todos y cada uno de los casos que impliquen daños personales o económico-patrimoniales, especialmente cuando el demandante no es conocedor de los certificados.

⁴⁹⁹ Sentencia del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York núm. 86-Civ. 5255 (RLC) (707 F.Supp. 123, 1988 A.M.C. 2526), de 18 de julio de 1988. Esta sentencia trae causa de los daños que se causaron a la carga transportada por el *American New York*, durante su viaje inaugural, debido a una filtración de agua que fue provocada por el deficiente sellado del domo central de uno de los tanques de lastre del buque.

⁵⁰⁰ Concretamente, estableció el Tribunal que «*ABS's duty is delimited by its contract [...] The terms of its contract required it only to exercise due care in reviewing design and surveyin construction before certifying that the vessel met ABS standards. It was required to certify not to the absolute seaworthiness of the vessel, but only to the vessel's conformity to ABS rules. [...] To extend a classification society's duty to the operational details of the vessel's management would both ignore the clear limits of its contractual duty and make it an absolute insurer of the vessel*». Ello implica, por tanto, que la sociedad de clasificación en absoluto contrajo la obligación de garantizar que el domo central por el que se filtró el agua en el tanque de lastre

Este último pronunciamiento puso de relieve, una vez más, que las sociedades de clasificación no siempre son responsables de la seguridad de los buques que inspeccionan y que, más bien, se trata de organizaciones inspectoras que tan solo supervisan la adecuación de la nave a una serie de estándares de seguridad en el momento en que es inspeccionada.

16.2.2. *Tort of negligent misrepresentation*

La razón de ser de la *tort of negligent misrepresentation* la constituye la emisión negligente de informaciones falsas y es precisamente por este motivo por el que adquiere una especial importancia en materia de sociedades de clasificación⁵⁰¹.

El objetivo principal de este régimen de responsabilidad consiste en prevenir la emisión o suministro de informaciones erróneas a personas que se sirven de las mismas para llevar a cabo su propia actividad, protegiendo asimismo al usuario de dicha información comercial de cualquier daño físico o pérdida económica que pudiere sufrir. Tal protección se extiende también a todo tercero que, conociéndose por el emisor de la información, hubiere sido receptor de la información y el uso de la misma le hubiere propiciado una pérdida económica⁵⁰².

había sido sellada correctamente después de la inspección de la nave o, incluso, al momento de realizar el buque las pruebas de navegación.

⁵⁰¹ MILLER, M.A., «Liability of classification societies...», *op. cit.* pp. 32-35, y LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 142, distinguen entre dos modalidades de protección distintas en la *Tort of negligent misrepresentation*, en función de si resulta de aplicación la Regla §311 del *Restatement Second of Torts*, en materia de daños personales, o la Regla §552, relativa a daños económicos o patrimoniales. En materia de sociedades de clasificación, empero, cobra especial relevancia la Regla §552, por ser la que configura la responsabilidad de las organizaciones profesionales que suministren negligentemente información errónea o falsa (*vid.* PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, pp. 126-127). Así, afirma el referido precepto que «*One who, in the course of his business, profession or employment, or in any other transaction in which he has a pecuniary interest, supplies false information for the guidance of others in their business transactions is subject to liability for pecuniary loss caused to them by their justifiable reliance upon the information, if he fails to exercise reasonable care or competence in obtaining or communicating the information*».

⁵⁰² LAGONI, N., *The Liabilit...*, *op. cit.*, p. 160, sin embargo, descarta que la protección sea de carácter generalizado y alcance a todo tercero que pueda consultar razonable y previsiblemente un certificado de clasificación. En su opinión, prácticamente toda la industria entra en contacto con la información contenida en el certificado de clasificación, por lo que entendemos circunscribe la *Tort of negligent misrepresentation* a los perjuicios sufridos por

Retomando el caso de *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, el Tribunal de Apelaciones admitió la aplicabilidad de la *tort of negligent misrepresentation* en el marco del contrato de clasificación de buque, siendo en principio indistinto que la información errónea hubiere perjudicado al armador de la nave o a un tercero ajeno al contrato. Sin embargo, tal y como se expuso durante el análisis del caso en materia de responsabilidad contractual, resultó a juicio del Tribunal que el certificado de clase no constituye una garantía de la seguridad y/o navegabilidad de la nave, por lo que no había motivos en aquél supuesto para entender que el armador del *Sundancer* podía legítimamente depositar su confianza en la total certeza del contenido del certificado de clase. Así, manteniendo los razonamientos que en su momento se expusieron con *Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas*, el Tribunal terminó por absolver a ABS.

Explicó el tribunal, además, que para declarar la existencia de *negligent misrepresentation* es precisa la acreditación de una serie de circunstancias⁵⁰³:

a) Lógicamente, se requiere del suministro de una información, a requerimiento del demandante, que vaya a ser usada por éste.

b) En segundo lugar, es necesario que la información emitida adolezca de error o falsedad y que dicha vicisitud se deba a la negligencia de la sociedad de clasificación en el desempeño de sus funciones.

aquellos terceros que la sociedad de clasificación sabía de antemano iban a ser receptores de la información (por ejemplo, el comprador que adquiere la nave clasificada y que no es parte del contrato de clase celebrado entre el vendedor y la sociedad de clasificación). Esta fue la tesis mantenida por el Tribunal en el caso *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*.

⁵⁰³ Comentadas también en ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, pp. 39-40; MILLER, M.A., «Liability of classification societies...», *op. cit.* p. 27; TISDALE, T.L., «Classification Society Liability...», *op. cit.*, p. 4; LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 84 y PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 129. Cabe decir que las exigencias enumeradas lo son con carácter general y que, en realidad, varían ligeramente según nos encontremos ante supuestos de daños personales (§311 *Restatement Second of Torts*) o económicos (§552 *Restatement Second of Torts*). En particular, coinciden los autores citados en que el daño económico en sede de *negligent misrepresentation* exige con carácter particular que la sociedad de clasificación demandada hubiere ejercitado sus funciones en el marco de un contrato, negocio u operación en que tuviere encomendada la emisión de informaciones para la orientación de terceras personas en la gestión de sus propias actividades.

c) En tercer lugar, que la sociedad de clasificación sepa con anterioridad a la emisión de la información que la misma va a ser usada por el demandante para la ejecución de su propia actividad o para cualquier otro propósito particular.

d) Por último, es necesaria la causación de un daño al demandante como consecuencia de la confianza que el mismo hubiere depositado en la información recibida.

Ahora bien, a pesar de reconocer el Tribunal la aplicabilidad de la *tort of negligent misrepresentation* a los supuestos en que se vean implicadas sociedades de clasificación, entendió también que su apreciación es limitada, pues en caso de apreciarse sin restricción alguna entraría en conflicto con la obligación no delegable del armador de mantener el buque en condiciones de navegabilidad. Fue opinión firme del órgano judicial que el certificado de clase no constituye garantía de ninguna clase del estado del buque. Para ello trajo a colación dos argumentos esenciales, ambos comentados brevemente durante el análisis del supuesto desde la perspectiva contractual:

i) En primer lugar, defendió que la abismal diferencia entre los honorarios percibidos por ABS y el valor reclamado en concepto de daños y perjuicios no podía sino significar que las partes del contrato no pretendían responsabilizar a la sociedad de clasificación por este tipo de daños. Tal argumento, no obstante, se nos antoja un tanto flojo, pues se trata de una circunstancia que podría resultar aplicable a supuestos de reclamación contractual, pero nunca frente a terceros que son totalmente ajenos al contrato de inspección o clasificación y que ninguna participación han tenido en la negociación de sus términos.

ii) En segundo lugar, se alegó que el armador, que es quien mantiene la nave bajo su control, es el único responsable de su estado de conservación. El Tribunal defendió su tesis sobre una serie de ejemplos, entre ellos la Inspección Técnica de Vehículos, en tanto que ésta únicamente certifica que el vehículo se encuentra apto para circular en el momento en el que es inspeccionado, pero en

ningún caso garantiza que dicho vehículo mantenga esa misma condición a partir de entonces⁵⁰⁴.

Afortunadamente, casos como *Cargill Inc. V. Bureau Veritas*⁵⁰⁵ u *Otto Candies L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corporation (NKK)* han marcado el inicio de un pequeño cambio en la jurisprudencia estadounidense. En el primero de estos pronunciamientos, el Tribunal enjuiciador estableció que, con carácter general, ha de concederse acción de responsabilidad contra las sociedades de clasificación a aquellos terceros que logren demostrar haber confiado en el contenido erróneo de los certificados de clase emitidos por aquéllas, si bien en el caso concreto dicha circunstancia no quedó acreditada.

En el caso de *Otto Candies*, el Tribunal de Apelación para el Quinto Circuito no hizo más que confirmar la tesis mantenida en *Cargill*, aunque de un modo mucho más preciso y perfilado. Como bien ha quedado apuntado en páginas anteriores, se estableció por el Tribunal que la confianza depositada por el comprador de la nave en el certificado de clase –expedido a los puros efectos de la operación de compraventa–, resulta previsible y razonable, condenando por ello a NKK al pago del coste que supuso la reparación de los defectos no detectados por la sociedad de clasificación debido a la inspección negligentemente ejecutada. Además, se consideró como hecho relevante en la

⁵⁰⁴ Autores como O'BRIEN, D.L., «The Potential Liability...», *op. cit.*, p. 410 o PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 111, han valorado esta argumentación negativamente. En su opinión, el Tribunal no rechaza la responsabilidad de las sociedades de clasificación con fundamento en criterios legales vigentes, sino que opta por aportar criterios de «oportunidad y eficacia». Esta es precisamente una de las mayores vulnerabilidades existentes en los sistemas de *Common Law*, en los que los tribunales se muestran extremadamente cautelosos a la hora de apreciar nuevas teorías que difieren de las asentadas en sentencias anteriores.

⁵⁰⁵ Sentencia del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York núm. 92 Civ. 5889 (JES) (902 F.Supp. 49, 1995 A.M.C. 577), de 18 de octubre de 1995. Los cargadores y fletadores que fueron perjudicados con el siniestro del *Pacific Dawn* ejercitaron acción de responsabilidad frente a *Bureau Veritas* por entender que el origen del accidente radicaba en la negligente actuación de la sociedad de clasificación, pues la misma había pasado por alto los defectos de que adolecía la nave y que, en caso de haber sido identificados, habrían conllevado la extinción de la clase. Los demandantes alegaron haber confiado en el contenido del certificado de clase erróneamente emitido y que, de haber sabido cuales eran las verdaderas condiciones del buque, no habrían operado con él.

sentencia que NKK era perfectamente consciente de que el certificado de clase, de resultado positivo, era elemento condicionante de la validez de la transacción.

CAPÍTULO V

LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS Y SU IMPUTACIÓN A LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN. ESPECIAL CONSIDERACIÓN AL CASO *PRESTIGE*

SUMARIO:

17. Los antecedentes y consecuencias del caso *Prestige*. Evolución de los acontecimientos e implicaciones técnicas: el papel de la sociedad de clasificación *American Bureau of Shipping* (ABS). 18. El tratamiento jurídico de los daños causados por el hundimiento del *Prestige* en el Convenio CLC/92. 18.1. Ámbito de aplicación del CLC/92. 18.2. El propietario del buque como principal responsable civil: el principio de canalización de responsabilidad. 18.3. El seguro o garantía financiera obligatorios del artículo VII del CLC/92. 18.4. El FIDAC: naturaleza jurídica y supuestos de aplicación. 18.5. Las sociedades de clasificación como posibles responsables civiles en el CLC/92. 19. Enjuiciamiento del caso *Prestige* en los Estados Unidos: el Reino de España reclama la responsabilidad de la sociedad de clasificación *American Bureau of Shipping* (ABS). 19.1. Determinación de la responsabilidad de ABS por daños al medioambiente en aplicación del CLC/92. 19.2. La responsabilidad de ABS frente al Estado español como tercero perjudicado. 20. Sucinta mención a la responsabilidad penal de las sociedades de clasificación. 20.1. La Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, de 13 de noviembre de 2013 y las sociedades de clasificación como sujetos responsables penalmente. 20.1.1. Responsabilidades planteadas en el proceso: dificultad en la identificación de las causas del accidente y absolución en cuanto a delitos medioambientales. 20.1.2. La imposibilidad de atribuir responsabilidad penal a ABS en el momento de producirse el hundimiento del *Prestige*. 20.2. Revocación del pronunciamiento de instancia en casación: condena del capitán del *Prestige* por un delito contra el medio ambiente y responsabilidad civil en aplicación del CLC/92 y del FUND/92. 20.2.1. La condena del capitán del *Prestige* por un delito contra el medio ambiente. 20.2.2. La responsabilidad civil derivada del delito contra el medio ambiente: aplicación del Convenio CLC/92 y del FUND/92. 21. El régimen jurídico sobre responsabilidad civil nacida de la contaminación marina en la LNM y su extensión a las sociedades de clasificación. 21.1. Ámbito de aplicación de la norma 21.2. La responsabilidad del armador del buque o del explotador de la nave. 21.3. Extensión de la responsabilidad civil por contaminación marina a las sociedades de clasificación.

Tras analizar el sistema de responsabilidad de las sociedades de clasificación, nos planteamos en este quinto y penúltimo capítulo de la tesis el estudio de uno de los accidentes marítimos de mayor trascendencia en el siglo XXI: el caso *Prestige*. A pesar de las dimensiones del supuesto, empero, nuestra atención se centrará únicamente en la responsabilidad que puede resultar exigible a aquellas entidades o sujetos que, sin formar parte de la tripulación de una nave, pudieren contribuir a la causación de un accidente marítimo con los servicios que hubieren prestado al buque. Interesa, sobre todo, analizar el

régimen de responsabilidad que ha resultado de aplicación en el caso del *Prestige* y cómo el mismo ha afectado a la sociedad de clasificación *American Bureau of Shipping* (ABS).

El presente capítulo se inicia, así, con un breve resumen de los antecedentes del caso, incluyendo una especial referencia a la implicación de ABS en su desarrollo y a la normativa que ha orientado la tramitación del supuesto. A continuación, se analizará la evolución del proceso seguido en Estados Unidos entre el Reino de España y ABS desde una perspectiva única de responsabilidad civil, comentándose asimismo el proceso penal seguido en España, pues si bien no afecta de forma directa a la responsabilidad civil de las sociedades de clasificación, sí que llega a reconocerse que ABS era y debía ser sujeto responsable. Por último, se comentará también el novedoso régimen de responsabilidad por contaminación de la LNM⁵⁰⁶.

⁵⁰⁶ Respecto de las informaciones vertidas en el presente capítulo, *vid.* ÁLVAREZ LATA, N., «Responsabilidad civil por daños al medio ambiente», en BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F. (Coords.), *Lecciones de Responsabilidad Civil*, 2ª ed., Cizur Menor, 2013, Aranzadi, pp. 407-435; ÁLVAREZ LODOÑO, L.F., *Historia del Derecho internacional público*, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2006; BERTOLI, A., *El secuestro de naves en los procesos especiales de créditos marítimos privilegiados*, Asociación profesional de la Nueva Generación Jurídica, Panamá, 1990; BLASCO HEDO, E., «Inidoneidad de la vía penal en el caso del *Prestige*», en *Actualidad Jurídica Ambiental*, Comentarios, núm. 29, 2013, en: <http://www.actualidadjuridicaambiental.com/>; BLASCO HEDO, E., «El Tribunal Supremo acuerda indemnizar a los perjudicados por la catástrofe del *Prestige*», en *Actualidad Jurídica Ambiental*, núm. 55, 2016, en: <http://www.actualidadjuridicaambiental.com/>; BOLDOVA PASMAR, M.A., «La introducción de la responsabilidad penal de las personas jurídicas en la legislación española», en *Estudios Penales y Criminológicos*, vol. XXXIII, 2013, pp. 219-263; BOUTIN, G., *Forum Non Conveniens: la limitación de la jurisdicción y la denegación de justicia*, Portobelo, Panamá, 2003; CLARK, K. y CONNOLLY, M., «A Guide to Reading, Interpreting and Applying Statues», The Writing Center at GULC, 2006; BOUTIN, G., *Forum Non Conveniens: la limitación de la jurisdicción y la denegación de justicia*, Portobelo, Panamá, 2003; COBO DEL ROSAL, M., «Societas delinquere non potest», en *Anales de Derecho*, núm. 30, 2012, pp. 1-14; DE LA CUESTA, J.L., «Responsabilidad penal de las personas jurídicas en el Derecho español», en *Revista Peruana de Ciencias Penales*, núm. 26, 2011, pp. 107-150; DE SADELEER, N., *Environmental Principles. From Political Slogans to Legal Rules*, Oxford University Press, Oxford, 2002.; DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE (COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS), «Informe sobre el accidente del buque *Prestige* en el Dispositivo de Separación del Tráfico de Finisterre», en *Ministerio de Fomento*, 2002, accesible en: <http://www.fomento.gob.es>; FERNÁNDEZ FUSTES, M.D., «Algunas consideraciones sobre la responsabilidad civil en el caso *Prestige*», en GONZÁLEZ PILLADO, E. Y MICHINEL ÁLVAREZ, M.A., (Coords.), *El Prestige: ¿caso cerrado? Los aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista*, Servizo de Publicacións da Universidade de Vigo, Vigo, 2006; pp. 157-161; FRONTLINE WORLD, «The Paper Trail. Examining the Case of the *Prestige*», en *SPAIN, The Lawless Sea*, 2004, en: <http://www.pbs.org>; FUNDACIÓN ALTERNATIVAS, «Elementos jurídicos del caso *Prestige*», en *Falternativas*, 2003, en: <http://www.falternativas.org>;

GAHLEN, S.F., *Civil Liability at Sea*, Springer, Berlin, 2015; GARCÍA RUBIO, M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Iustel, Madrid, 2007; GIL GIL, A., LACRUZ LÓPEZ, J.M., MELENDO PARDOS, M. y NÚÑEZ FERNÁNDEZ, *Curso de Derecho Penal: Parte General*, Dykinson, Madrid, 2011; GONZÁLEZ, P.M. y MOLERO PELLÓN, L., «Societas delinquere, ¿potest?», en *La Toga*, núm. 174, 2009, pp. 18-23; GONZÁLEZ PILLADO, E. Y MICHINEL ÁLVAREZ, M.A., (Coords.), *El Prestige: ¿caso cerrado? Los aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista*, Servicio de Publicacións da Universidade de Vigo, Vigo, 2006; GREENPEACE, «La injusticia del Prestige», 2012, en: <http://www.greenpeace.es>; GUTIÉRREZ DUARTE, M.V., RODRÍGUEZ LÓPEZ, A. y GALVÁN VALLINA, J., «Objetivos y principios fundamentales de la política ambiental europea», en *Revista Internacional del Mundo Económico y del Derecho*, vol. VI, 2013, pp. 37-69; HUERTA VIESCA, M.A. y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2004; KINGSTON, S. (et. al.), *European Environmental Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2017; KOURUKLIS SAENS, A.B., *El secuestro de naves en el derecho procesal marítimo*, Kizrachi & Pujol, Panamá, 1994; LERDA, J.C., ACQUATELLA, J. y GÓMEZ, J.J., «Coordinación de políticas públicas: desafíos y oportunidades para una agenda fiscal-ambiental», en ACQUATELLA J. y BÁRCENA, A. (Eds.), *Política fiscal y medio ambiente. Bases para una agenda común*, CEPAL, 2005; LETELIER MONTENEGRO, J., «Clasificación de buques militares», en *Revista de Marina*, en: <http://revistamarina.cl/>; LÓPEZ QUIROGA, J., FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T. y DE BUSTOS LANZA, H., «La nueva Ley de Navegación Marítima», en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, núm. 38, 2014, pp. 44-72; LÓPEZ QUIROGA, J., «La responsabilidad civil por contaminación en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ, J.C., et. al., *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015, pp. 339-355; LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, A., et. al., *Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*, Uría Menéndez, 2014; MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M.I., «La responsabilidad civil por contaminación», en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M. (Dirs.), *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 565-593; MARTÍN OSANTE, J.M., «Los accidentes de la navegación», en CAMPUZANO, A.B. y SANJUÁN, E., *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, pp. 351-415; MARTÍN PALMERO, F. (et. al.), *Desarrollo sostenible y huella ecológica: una aplicación a la economía gallega*, Netbiblio, A Coruña, 2004; MARTÍN RÍOS, M.P., *El ejercicio de la acción civil en el proceso penal: una aproximación victimológica*, La Ley, Madrid, 2007; MARTÍNEZ CAMARERO, C., *La sentencia del Prestige: ¿hay justicia ambiental?*, en *Viento Sur*, núm. 131, 2013, pp. 113-118; MORALES, O., «La persona jurídica ante el Derecho y el proceso penal», en *Artículos Uría Menéndez*, Homenaje al profesor D. Juan Luis Iglesias Prada, 2011, pp. 142-154; ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD), «International Investment Law: A Changing Landscape. A Companion Volumen to International Investment Perspectives», OECD Publishing, 2005, en: <http://oecdbookshop.org/>; ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI), *Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos. Parte IV – Lucha contra los derrames de hidrocarburos*, 2ª Ed., Organización Marítima Internacional, Londres, 2005; OLMO GARCÍA, P. y PINTOS AGER, J., «Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos. ¿Quiénes debieran pagar los daños causados por el Prestige?», en *Indret*, Working Paper núm. 111, 2003, en: <http://www.indret.com>; PÉREZ FUENTES, G.M., «La responsabilidad civil por daños al medio ambiente en el Derecho comparado», en *Prolegómenos: Derechos y Valores*, Vol. XII, núm. 23, 2009; PERNAS GARCÍA, J.J., «Los principios de la política ambiental comunitaria y la libre circulación de mercancías», en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, núm. 5, 2001, pp. 599-628; PLAUT, D., «Interpretation of Insurance Contracts in Texas», Hanna & Plaut, L.L.P., en: <http://www.hannaplaut.com> y PULIDO BEGINES, J.L., «De la responsabilidad civil por contaminación», en ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*, Thompson Reuters, Cizur Menor, 2016, pp. 1172-1184.

17. Los antecedentes y consecuencias del caso *Prestige*. Evolución de los acontecimientos e implicaciones técnicas: el papel de la sociedad de clasificación *American Bureau of Shipping (ABS)*

El 13 de noviembre de 2002, a las 15:15 horas⁵⁰⁷, el buque petrolero *Prestige* lanzó un SOS estando a 28 millas de Finisterre (A Coruña)⁵⁰⁸. La inesperada llamada de socorro se debió a que el buque, tras entrar en una zona de fuerte temporal en el Golfo de Vizcaya, sufrió un importante fallo estructural en el costado de estribor que provocó la apertura de una vía de agua, la cual serviría posteriormente para que la nave vertiera gran parte de su carga al mar⁵⁰⁹.

Al momento de hundirse, el *Prestige*, que navegaba desde sus inicios bajo la bandera de las Islas Bahamas, contaba ya con una antigüedad de 26 años desde su construcción en Japón —en los astilleros de Hitachi— en 1976⁵¹⁰. Cabe decir que, en un inicio, el petrolero solicitó refugio en puerto español, petición que no obstante le fue negada expresamente por las autoridades españolas. A decir verdad, la Administración de nuestro Estado optó por alejarlo de la costa mediante remolque, confiando en que los 12 kilómetros de barreras

⁵⁰⁷ Recomendamos especialmente la lectura del informe elaborado por la ONG ambientalista *Greenpeace* en 2012 y titulado «La injusticia del *Prestige*». Ofrece con máximo detalle el desenvolvimiento de la catástrofe desde el instante en que se efectuó la llamada de socorro, hasta momentos posteriores al hundimiento del buque y la contaminación de las costas. Se incluyen, además, algunas de las declaraciones más polémicas efectuadas por el Gobierno español, tales como «los pequeños hilos como de plastilina» a que Rajoy —vicepresidente del Gobierno en ese entonces— hizo referencia para describir el fueloil que, sin cesar, emanaba del *Prestige*. En: GREENPEACE, «La injusticia...», *op. cit.*

⁵⁰⁸ Maliciosamente curioso es, sin duda, que una de las mayores catástrofes medioambientales de la historia experimentara su inicio en las cercanías de Finisterre —o, *Finisterra*, en lengua gallega—, denominación derivada del latín *finis terrae* y que, si bien para algunos significa sencillamente «el fin de la tierra», para otros adopta la forma de «el fin del mundo».

⁵⁰⁹ PÉREZ FUENTES, G.M., «La responsabilidad civil...», *op. cit.*, p. 38; BLASCO HEDO, E., «Inidoineidad...», *op. cit.*, p. 4 y VAUGHAN, B., «The Liability...», *op. cit.*, p. 13.

⁵¹⁰ BLASCO HEDO, E., «Inidoineidad...», *op. cit.*, p. 3, pone de relieve la discordancia existente entre la propiedad registral y la propiedad real del buque. Según explica, la propietaria a efectos prácticos era la empresa naviera de nacionalidad griega *Universe Maritime, Ltd.*, mientras que los datos registrales atribuían dicho título a *Mare Shipping, Inc. Liberia*, constando la ya mencionada entidad *Universe Maritime, Ltd.* como mera armadora.

anticontaminación frenarían el avance del vertido y las costas españolas permanecerían intactas. Craso error, pues el fuerte temporal y las altas olas lograron que la mancha negra saltara por encima de las protecciones y alcanzara la costa el 16 de noviembre de ese mismo año⁵¹¹.

El 19 de noviembre, a las 8:50 horas, el *Prestige* culminó su viaje partido en dos, hundiéndose a unos 3,5 kilómetros de profundidad, aproximadamente, y a una distancia de 138 millas de la costa. Como resultado del desastre, 63.000 toneladas de fueloil del tipo M-100, altamente tóxico debido a su elevado contenido en azufre, fueron derramadas por el Atlántico y 190 kilómetros de costa se vieron afectados por la contaminación, quedando terminantemente prohibidas la pesca y el marisqueo, circunstancia que supuso un duro golpe para más de 6.000 trabajadores y 2.500 barcos, todos ellos condenados al paro⁵¹².

Desde su construcción en 1976, hasta mayo de 2002, el *Prestige* se vio sometido a las inspecciones periódicas de la sociedad de clasificación *American Bureau of Shipping* (ABS), así como al cumplimiento de sus reglas y estándares técnicos y de clase⁵¹³. En concreto, entre el 2 de abril y el 19 de mayo de 2001 la nave fue sometida a su quinta revisión especial (en seco) —realizada cada cinco años— en Guangzhou (República Popular China) y un año más tarde,

⁵¹¹ VAUGHAN, B., «The Liability...», *op. cit.*, p. 13; GAHLEN, S.F., *Civil Liability...», op. cit.*, p. 59; PÉREZ FUENTES, G.M., «La responsabilidad civil...», *op. cit.*, p. 38 y GREENPEACE, «La injusticia...», *op. cit.*, p. 5.

⁵¹² Tal y como explican GARCÍA RUBIO, M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *La responsabilidad...», op. cit.*, p. 31 y GREENPEACE, «La injusticia...», *op. cit.*, p. 5, altos cargos del Gobierno —en esencia, Miguel Arias Cañete, entonces Ministro de Agricultura y Pesca— trataron de calmar la situación confiando en que el fueloil derramado por el *Prestige* terminaría solidificándose debido a las bajas temperaturas de la profundidad marina. Para decepción de todos, empero, resultó que la mezcla del fueloil con el gasoil del buque impidió dicha solidificación y el vertido «campó a sus anchas» hasta erradicar toda esperanza.

⁵¹³ En FRONTLINE WORLD, «The Paper Trail...», *op. cit.*, p. 2, se recalca especialmente por STEWART H. WADE, vicepresidente de ABS por aquél entonces, que muchos depositan en las sociedades de clasificación una responsabilidad que no es acorde con su propósito. Recuerda que, siendo la clasificación de un buque una actividad totalmente libre y voluntaria, la sociedad de clasificación contratada únicamente comprueba el estado de la nave al momento de realizarse su inspección, sin que pueda convertirse en garante de su seguridad o perfecto mantenimiento con posterioridad a dicha inspección.

entre el 15 y el 25 de mayo de 2002, seis meses antes del accidente, superó su último reconocimiento anual obligatorio (a flote) en Dubai⁵¹⁴.

La inspección realizada por ABS en Guangzhou terminó, entre otros, con la reparación de los tanques laterales números 2 y 3, de babor y estribor, respectivamente. La inspección de Dubai, por su parte, la cual también comprendía una revisión del estado del casco del *Prestige*, fue positivamente superada y aprobada por los inspectores de ABS. En este sentido, en el momento de producirse el accidente, el petrolero contaba con un certificado de ABS que acreditaba el cumplimiento por parte del mismo de las normas de la sociedad clasificadora y de las condiciones de navegabilidad legalmente exigibles, prolongándose la validez de dicho certificado hasta el 31 de marzo de 2006. Disponía asimismo de un certificado de gestión de la seguridad, vigente hasta el 20 de junio de 2006, en el que se hacía constar que la nave cumplía con los requisitos del Código IGS⁵¹⁵.

Es de destacar, sin embargo, que la compañía Repsol YPF descalificó al *Prestige* en 1999 por una serie de motivos, entre ellos la excesiva antigüedad del buque, la existencia de defectos documentales en las revisiones y la falta del correspondiente certificado de mantenimiento⁵¹⁶. Del mismo modo, BP Shipping, Ltd. tenía descalificada la nave desde el año 2000 por no cumplir con los estándares de seguridad exigibles por la compañía⁵¹⁷.

⁵¹⁴ DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE (COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS), «Informe...», *op. cit.*, p. 15; FRONTLINE WORLD, «The Paper Trail...», *op. cit.*, p. 2 y FUNDACIÓN ALTERNATIVAS, «Elementos...», *op. cit.*, p. 133.

⁵¹⁵ BLASCO HEDO, E., «Inidoneidad...», *op. cit.*, p. 4 y DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE (COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS), «Informe...», *op. cit.*, p. 15.

⁵¹⁶ El resultado de la inspección «*vetting*» de Repsol YPF expresaba, entre otros, «*que la calificación para nuestra compañía es de DESCALIFICADO, lo que significa que no es apto para el servicio del grupo Repsol YPF*». Dicho documento puede consultarse en DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE (COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS), «Informe...», *op. cit.*, Anexo 10.

⁵¹⁷ *Vid.* relación de hechos declarados «probados» en SAP de A Coruña, de 13 de noviembre de 2013.

18. El tratamiento jurídico de los daños causados por el hundimiento del *Prestige* en el Convenio CLC/92

El supuesto del *Prestige* gira en torno a unas circunstancias muy particulares. Los daños, como es de imaginar, lo fueron fundamentalmente de tipo medioambiental, muy a pesar de que los mismos hubieran podido generar perjuicios de carácter psicológico o moral para los habitantes de las costas afectadas y de índole patrimonial para quienes se vieron afectados por las prohibiciones de pesca y marisqueo⁵¹⁸. Por ello, la legislación aplicable al caso no quedó limitada a la normativa nacional de España o Estados Unidos, en atención a cada uno de los procedimientos iniciados a raíz del accidente, sino que con carácter principal intervino la normativa especial contenida en el *Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos* (en adelante, CLC/92)⁵¹⁹. Dicho convenio centra su articulado en la regulación de la responsabilidad civil objetiva de los propietarios de buques y de las compañías aseguradoras en supuestos de contaminación por vertidos. Cabe destacar, en este sentido, que el régimen de responsabilidad civil previsto en el CLC/92 impide que se aplique simultáneamente la legislación interna sobre responsabilidad civil, habida cuenta

⁵¹⁸ En GARCÍA RUBIO, M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *La responsabilidad...*, op. cit., pp. 37-56, se menciona, entre otros muchos aspectos, la contaminación de miles de especies de animales y vegetales que, a pesar de que muchas de ellas no gozaban de interés comercial, resultaban vitales a efectos de la cadena trófica. Por otro lado, espacios ajenos al medio ambiente natural, como depuradoras y acuarios que dependían del agua del mar para llevar a cabo sus funciones, tuvieron que cerrar sus instalaciones, y muchos habitantes de las Costa da Morte y las Rías Baixas desarrollaron síntomas de estrés postraumático y depresión. Es de observar, por tanto, que los daños derivados del accidente asumen una tipología muy variada, aunque todos ellos proceden de una fuente única, que es el vertido del fueloil y la contaminación del medio.

⁵¹⁹ Data del 27 de noviembre de 1992, adhiriéndose España al mismo mediante instrumento de ratificación de 6 de junio de 1995 (publicado en *BOE* núm. 225, de 20 de septiembre de 1995). El actual CLC/92 proviene del Convenio de idéntica denominación de 29 de noviembre de 1969, el cual entró en vigor en España el 7 de marzo de 1976 (publicado en *BOE* núm. 58, de 8 de marzo de 1976), siendo posteriormente modificado por los Protocolos de 19 de noviembre de 1976 (publicado en *BOE* núm. 30 de 4 de febrero de 1982) y de 27 de noviembre de 1992. Las siglas «CLC» provienen del inglés «*Civil Liability Convention*». Como más adelante se explicará, Estados Unidos no forma parte del CLC/92 y la posible aplicación de dicho Convenio al caso enjuiciado por los tribunales americanos supuso fuente de no pocas disputas. Por ello, independientemente de que el CLC/92 terminara o no por aplicarse al procedimiento seguido en Estados Unidos, creemos que resulta imprescindible hacer una mención al mismo.

de que su artículo III.4 establece taxativamente que «*no podrá promoverse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación que no se ajuste al presente Convenio*». Ello implica, pues, que el Juez o Tribunal del Estado Parte del Convenio que conozca del supuesto en cuestión deberá aplicar las disposiciones contenidas en dicho instrumento con carácter imperativo, no siendo posible recurrir a la legislación propia o a métodos o vías de determinación de la responsabilidad civil que difieran de los establecidos en el mismo⁵²⁰. Por ello, la primera cuestión a solventar es la que plantea la incógnita de cuándo resultará de aplicación el CLC/92 y cuándo, por el contrario, deberá recurrirse a la legislación nacional de cada Estado parte y, en el caso concreto español, al novedoso régimen de responsabilidad por contaminación de la LNM.

18.1. Ámbito de aplicación del Convenio CLC/92

El CLC/92 resulta exclusivamente aplicable a los daños que se hubieren causado en el territorio de un Estado contratante, incluido su mar territorial, así como en la zona económica exclusiva —o en espacio equivalente— de un Estado contratante establecida de conformidad con el Derecho internacional (art. II.a)⁵²¹. Las medidas preventivas adoptadas con el propósito de reducir o impedir los daños, sin embargo, sí resultan indemnizables con independencia del lugar en el que se hubieren adoptado (art. II.b). Consecuencia inmediata de las

⁵²⁰ Se trata, a nuestro juicio, de una circunstancia indudablemente controvertida. Se desprende de esta afirmación que el régimen general de responsabilidad extracontractual previsto en el Código civil (arts. 1.902 y siguientes), así como los artículos 116 y siguientes del Código penal (publicado mediante Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre en BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1959), centrados en la responsabilidad civil *ex delicto*, solamente entrarán en juego cuando el CLC/92 no resulte de aplicación. En este sentido, y como bien se defiende en GONZÁLEZ PILLADO, E. Y MICHINEL ÁLVAREZ, M.A., (Coords.), *El Prestige...*, *op. cit.*, p. 141, esta exclusión impide que pueda exigirse responsabilidad civil al capitán del buque siniestrado, muy a pesar de que nuestro Código penal prevea la responsabilidad civil del autor del delito (*vid.* art. 116 CP, a cuyo tenor «*toda persona criminalmente responsable de un delito o falta lo es también civilmente si del hecho se derivaren daños o perjuicios*»).

⁵²¹ Si no se establece una zona económica exclusiva, la protección se extenderá al área situada más allá del mar territorial del Estado contratante y adyacente a su mar territorial, determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y sin que se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado (*vid.* art. II.a.ii).

premisas expuestas es que tanto la nacionalidad de la nave, como la del propietario de la misma, resultan irrelevantes la hora de concretar la aplicabilidad del CLC/92 a un determinado supuesto⁵²².

En realidad, el ámbito de aplicación del Convenio se delimita de conformidad con dos criterios acumulativos, uno de naturaleza geográfica y otro de tipo material. El primero, ya descrito al inicio del epígrafe, se corresponde con el territorio del Estado parte del Convenio víctima de los daños por contaminación, incluida su ZEE o espacio equivalente. El ámbito material, por su parte, condiciona la aplicabilidad del CLC/92 a que los daños producidos se deriven del derrame o descarga de hidrocarburos procedentes de un buque, entendiéndose por tal toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, estando excluidos, por tanto, los de navegación exclusivamente fluvial⁵²³. Sin embargo, es necesario también que la nave esté construida o adaptada para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, aunque pueda transportar otro tipo de mercancía (art. I.5)⁵²⁴.

Lógicamente, no todos los daños derivados de un accidente marítimo lo serán «por contaminación» en los términos del Convenio, muy a pesar, incluso, de que en ellos intervenga un factor contaminante. El CLC/92 limita dicho término, de un lado, a aquéllas pérdidas o daños ocasionados fuera de la nave por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos

⁵²² ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, p. 775 precisa, asimismo, que igualmente irrelevante es el lugar en que se produzca el siniestro, siempre y cuando, eso sí, los daños se hubieren producido en el territorio de un Estado Parte del CLC/92.

⁵²³ FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., «Responsabilidad civil...», *op. cit.*, p. 58; PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 653; ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, p. 775; ÁLVAREZ LATA, N., «Responsabilidad civil...», *op. cit.*, pp. 430-431 y GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, p. 790.

⁵²⁴ Entiende PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 652, que para la aplicación del Convenio resulta en realidad irrelevante que la nave contaminante se encuentre «efectivamente transportando hidrocarburos o en lastre», sino que el elemento determinante es que el buque en cuestión pueda ser considerado como buque-tanque. De lo contrario, si la contaminación fuere producida por un tipo de nave distinta, el supuesto escaparía al ámbito de aplicación del Convenio CLC/92 y quedaría sujeto a las previsiones del *Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques* de 2001 (también denominado BUNKERS/2001), para cuyos datos de publicación y contenido esencial nos remitimos a la nota a pie de página núm. 603.

procedentes de dicha nave, dondequiera que se produzcan esas fugas o descargas (art. I.6.a), si bien los daños al medioambiente son indemnizables sólo en cuanto al coste de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse. De otro lado, el Convenio se refiere al coste derivado de las medidas preventivas adoptadas y de los daños o pérdidas que las mismas hubieren ocasionado ulteriormente (art. I.6.b)⁵²⁵. Además, el término «hidrocarburos» abarca solamente los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diésel pesado y aceite lubricante, tanto si se transportan como carga o en los depósitos de combustible líquido (art. I.5), pero no comprende los hidrocarburos no persistentes, por lo que quedarían excluidos los daños producidos por el derrame de aceite diésel ligero, la gasolina o el queroseno, por ejemplo⁵²⁶.

Por último, el artículo IX del CLC/92 atribuye competencia judicial a los tribunales de los Estados contratantes que hubieren sufrido daños por contaminación en su territorio —éste determinado de conformidad con las reglas del artículo II del Convenio— e impone a los mismos la obligación de garantizar que sus tribunales tengan «*la necesaria jurisdicción para entender en tales demandas de indemnización*»⁵²⁷.

⁵²⁵ Conviene tener en cuenta, no obstante, que el CLC/92 limita la indemnización por deterioro del medio no sólo a la pérdida de beneficios resultante de tal deterioro, sino también al coste de las medidas de restauración que, siendo razonables, se hubieren tomado o fueren a adoptarse.

⁵²⁶ En ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI), *Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos*, op. cit., p. 8, se explica que el término «persistente» se emplea para describir a aquellos hidrocarburos que, cuando han sido derramados en el medio marino, «*suelen disiparse lentamente de forma natural debido a su composición química y que, por tanto, es probable que se extiendan y que requieran labores de limpieza*», citándose al efecto los crudos de petróleo, los fueloils, los gasóleos pesados y los aceites lubricantes. Se afirma, por el contrario, que los hidrocarburos que no son persistentes acostumbran a evaporarse con rapidez cuando se derraman, por lo que no suelen precisar una limpieza profunda. Entre éstos últimos se citan la gasolina, el diésel ligero y el queroseno.

⁵²⁷ Para más información sobre el ámbito de aplicación del CLC/92, vid. FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., «Responsabilidad civil...», op. cit., pp. 57-59; OLMO GARCÍA, P. y PINTOS AGER, J., «Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos...» op. cit., pp. 8-9; GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, op. cit., p. 790; PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, op. cit., pp. 652-653; GONZÁLEZ PILLADO, E. Y MICHINEL ÁLVAREZ, M.A., (Coords.), *El Prestige...*, op. cit., pp. 141-143 y HUERTA VIESCA, M.A. y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *Responsabilidad civil por contaminación marina...*, op. cit., pp. 47 y ss.

18.2. El propietario del buque como principal responsable civil: el principio de canalización de responsabilidad

Entre los distintos sujetos civilmente responsables identificados por el CLC/92, y que son el propietario del buque, el asegurador y el FIDAC⁵²⁸, interesa especialmente detenerse en el estudio del régimen de responsabilidad del primero de ellos, pues si bien el Convenio se muestra reacio a extender la responsabilidad a otros sujetos distintos del propietario, no descarta por completo esta posibilidad cuando el supuesto demanda la flexibilización del denominado *principio de canalización de responsabilidad*.

En su redacción actual, el artículo III.1 del CLC/92 prevé que el propietario del buque sea responsable de todos los daños provocados por contaminación que se deriven del buque accidentado al tiempo de producirse el suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acontecimientos, al tiempo de producirse el primero de estos acontecimientos. Esta responsabilidad, de tipo objetivo y sometida a limitación, se prevé respecto del titular o propietario registral del buque, si bien en caso de existir discordancia entre el titular registral y el titular real, ello no podrá afectar a las víctimas, quienes dirigirán su acción civil frente al titular registral⁵²⁹. Ahora bien, de darse un supuesto de este tipo, habría que entender que el propietario registral estaría asistido por su derecho de repetición frente al propietario real o material de la nave⁵³⁰.

⁵²⁸ Sobre el «Fondo Internacional de indemnización de los daños debidos a la contaminación marina», *vid. epígrafe 18.4*.

⁵²⁹ Al ser la responsabilidad de carácter objetivo, bastará con que las víctimas acrediten la relación de causalidad existente entre el vertido de los hidrocarburos y la contaminación del medio, siendo asimismo irrelevante que el propietario de la nave incurriera o no en culpa o negligencia. Por otro lado, explican HUERTA VIESCA, M.A. y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *Responsabilidad civil por contaminación marina...*, *op. cit.*, p. 76, que la razón que justifica la responsabilidad directa del propietario registral del buque y no de quien lo explote descansa en la necesidad de salvar «*los problemas de identificación del naviero que se generan en aquellos países en los que no se dota de publicidad registral imperativa a los navieros, problema al que además se sumaba la frecuente insolvencia de dicho naviero para hacer frente a responsabilidades de la magnitud de las derivadas de la contaminación marítima*», opinión igualmente compartida por GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, p. 790 y ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, p. 777.

⁵³⁰ Según GONZÁLEZ PILLADO, E. Y MICHINEL ÁLVAREZ, M.A., (Coords.), *El Prestige...*, *op. cit.*, p. 145, el principio que rige en estos casos es el de *solve et repete*, que se

La naturaleza objetiva de la responsabilidad del propietario no la convierte, sin embargo, en absoluta, pues se prevén toda una serie de supuestos en los que esa responsabilidad se desvanece⁵³¹. En términos del artículo III.2 del CLC/92, no se imputará responsabilidad alguna al propietario que pruebe que los daños causados por contaminación se debieron, totalmente, a cualquiera de las siguientes circunstancias:

a) un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible;

b) la acción u omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños; o

c) la negligencia o acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas, en el ejercicio de esa función⁵³².

A las indicadas excepciones se suma asimismo la posibilidad de que los daños se hubieran debido a la acción u omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o a la negligencia de esa persona, en cuyo caso «*el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona*» (art. III.3). A falta de cualquiera de las circunstancias señaladas, empero, el propietario del buque sigue siendo

traduce literalmente como «paga y reclama». Constituye, no obstante, un principio que ha sido abandonado hace tiempo en nuestra legislación según se expone, por todas, en STS de 21 de julio de 2000 (RJ 2000, 7096).

⁵³¹ Además, el artículo V del CLC/92 prevé que el propietario pueda limitar su responsabilidad del siguiente modo: a) 4.510.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5.000 unidades de arqueo; b) para buques con un arqueo superior al indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 631 unidades de cuenta a la cantidad apuntada, si bien la cuantía total no podrá exceder en ningún caso de 89.770.000 unidades de cuenta.

⁵³² Teniendo en cuenta que el Gobierno español poco acertó con la gestión del siniestro —tanto por rechazar la solicitud de refugio formulada por el capitán del *Prestige*, sin tener siquiera en cuenta las condiciones del mar y las altas olas en aquel momento, que claramente mermarían la efectividad de las barreras anticontaminación, como por considerar erróneamente que, en última instancia, el fueloil derramado se solidificaría debido a las bajas temperaturas de la profundidad marina—, sugieren GARCÍA RUBIO, M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 147, que entre las distintas vías de acción se planteó la posibilidad de que los perjudicados reclamaran responsabilidad al Estado español por la adopción de medidas equivocadas.

responsable civil de todos los daños ocasionados por la contaminación y con ese fundamento, precisamente, el CLC/92 acoge una lista *numerus clausus* de sujetos frente a quienes no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización. Así, el artículo III.4 concede el beneficio de exclusión de responsabilidad a:

- a) los empleados o agentes del propietario y/o los tripulantes;
- b) el práctico o cualquier persona que, sin ser tripulante, preste servicios al buque;
- c) ningún fletador, gestor naval o armador;
- d) ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente;
- e) ninguna persona que tome medidas preventivas; y
- f) ningún empleado o agente de las personas mencionadas en los subpárrafos c), d) y e).

La confección de esta lista plasma sobre papel el principio de canalización de responsabilidad al que nos hemos referido al inicio de este epígrafe, el cual se traduce, en definitiva, en que el único sujeto civilmente responsable es el propietario registral de la nave⁵³³. Ahora bien, no obstante esta exclusión de

⁵³³ Consecuencia lógica, también, de la naturaleza objetiva de la responsabilidad del propietario y que, como ya se ha señalado, se traduce en que la responsabilidad nacerá con total independencia del comportamiento cuidadoso o no del propietario, quien responde, en palabras de GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., «Aspectos jurídico-mercantiles de la llamada responsabilidad civil por daños, en el siniestro del *Prestige*», en MEILÁN GIL, J.L. (Dir.), *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los Vertidos de Buques en el Medio Marino*, Aranzadi, Cizur Menor, 2006, p. 441, «*ipso iure, con solo probarse la relación causal entre el vertido y el daño*». El mismo autor, sin embargo, rechaza que la responsabilidad consagrada en el CLC/92 sea sencillamente objetiva, pues «*en ese caso sería preciso que existiera relación de causalidad; circunstancia que, cuando menos, exigiría una intervención directa —aunque no fuese personal— del responsable, en la actividad generadora de riesgo*», cuando el Convenio, en realidad, no exige esa relación de causalidad. Por el contrario, entiende GARCÍA-PITA Y LASTRES que quienes defienden la naturaleza objetiva de la responsabilidad del propietario la describen, en realidad, como una obligación *ex lege*. Cita para ello el artículo 1.089 del Código civil, afirmando que las obligaciones pueden nacer directamente de la Ley, «*en cuyo caso no se presumen, sólo son exigibles las obligaciones expresamente determinadas en el CC o en leyes especiales, y se rigen por los preceptos de la ley que las hubiera establecido y las disposiciones del Lib. IVº, CC*». No obstante ello, no cree el autor que la intención de los redactores del CLC/92 fuera la de establecer específicamente una obligación *ex lege*, sino simplemente prever que en todo caso y bajo

carácter general, el principio de canalización de responsabilidad se ve sujeto a cierta flexibilización, pues sí será posible ejercitar acción de responsabilidad frente a las personas arriba indicadas cuando los daños hubiesen sido originados por una acción u omisión suyas y, además, tales personas hubiesen actuado de ese modo con la intención de causar esos daños —dolo—, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente esos daños terminarían por originarse —dolo eventual— (art. III.4 *in fine*)⁵³⁴.

18.3. El seguro o garantía financiera obligatorios del artículo VII del CLC/92

El artículo VII.1 del CLC/92 impone al propietario de un buque matriculado en un Estado parte y que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, la obligación de suscribir un seguro o mantener una garantía financiera que cubra su responsabilidad civil nacida de los daños causados por contaminación, de conformidad con las cantidades detalladas en el artículo V.1 del Convenio. Esta obligación resulta igualmente exigible a todo buque, dondequiera que esté matriculado, que acceda o abandone un puerto o fondeadero situado en las aguas de un Estado contratante (art. VII.11).

La víctima de los daños podrá asimismo entablar acción directa contra la entidad aseguradora o proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario. Cabe decir, sin embargo, que el asegurador o garante demandado podrá limitar su responsabilidad hasta las cuantías establecidas en el artículo V.1 del Convenio para los propietarios, aun cuando éstos no tuvieren derecho a limitar su responsabilidad. Además, el asegurador

cualquier circunstancia, los daños producidos por el vertido de hidrocarburos sean indemnizados por un sujeto determinado, que es el propietario del buque. Ello implica, a su entender, que el propietario será responsable tanto en los supuestos contemplados por el Convenio, como en los que determine la normativa general sobre responsabilidad civil, si bien en este último caso «*la obligación indemnizatoria también se regirá por el Convenio CLC/1992*».

⁵³⁴ *Vid.*, al respecto, PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 655; FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., «Responsabilidad civil...», *op. cit.*, p. 62; NAVARRO MENDIZÁBAL, I.A., «La responsabilidad civil y el Prestige...», *op. cit.*, p. 604; GONZÁLEZ PILLADO, E. Y MICHINEL ÁLVAREZ, M.A., (Coords.), *El Prestige...*, *op. cit.*, p. 148; GARCÍA RUBIO, M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 145 y GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, p. 792.

podrá valerse de los mismos medios de defensa que correspondieren al propietario⁵³⁵.

18.4. El FIDAC: naturaleza jurídica y supuestos de aplicación

El «Fondo Internacional de indemnización de los daños debidos a la contaminación marina» (o, simplemente, FIDAC), aprobado en virtud del *Convenio internacional de constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por contaminación por hidrocarburos* (abreviado como FUND/92)⁵³⁶, se erige como un organismo internacional con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar y legitimación activa y pasiva para el cumplimiento de los objetivos que le han sido encomendados; en especial, garantizar que los perjudicados por el vertido de hidrocarburos obtengan la debida reparación de los daños que hubieren sufrido, en la medida en que la protección ofrecida por el CLC/92 y la indemnización resultante en aplicación de sus disposiciones fueren insuficientes (art. 2)⁵³⁷. El Fondo se define, asimismo, como un sistema indemnizatorio complementario o de «segundo nivel» dependiente de las contribuciones que realizan todos aquellos sujetos que hubieren recibido durante el año civil precedente más de

⁵³⁵ Entre otros, podrá alegar que los daños ocasionados por la contaminación se debieron a la conducta dolosa del propietario, si bien no podrá valerse de ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en una demanda incoada por el propietario contra él (art. VII.8 *in fine*) y que, según ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, p. 783, se corresponden con la quiebra o liquidación de bienes del propietario.

⁵³⁶ El «FUND/92» se aprobó el 18 de diciembre de 1971, adhiriéndose España al mismo por medio de Instrumento de fecha de 22 de septiembre de 1981 (*BOE* núm. 60, de 11 de marzo de 1982) y modificándose posteriormente por el Protocolo de 27 de noviembre de 1992 y al que España se adhirió por medio de Instrumento de 6 de junio de 1995 (*BOE* núm. 244, de 11 de octubre de 1997).

⁵³⁷ Así se expone también en FERNÁNDEZ FUSTES, M.D., «Algunas consideraciones sobre la responsabilidad civil en el caso Prestige», *op. cit.*, pp. 157-159; PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, pp. 661-663; OLMO GARCÍA, P. y PINTOS AGER, J., «Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos...» *op. cit.*, pp. 8 y 15-16; ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, p. 775; GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, p. 793; HUERTA VIESCA, M.A. y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *Responsabilidad civil por contaminación marina...*, *op. cit.*, pp. 130-131 y, en especial, FIDAC, «Manual de reclamaciones», *op. cit.*

150.000 toneladas de hidrocarburos crudos o fuel-oil pesado en los puertos o instalaciones de un Estado parte después de su transporte por mar (art. 10)⁵³⁸.

Los supuestos en los que el FIDAC deviene obligado a indemnizar a las víctimas de los daños por contaminación que no hubieren sido plena y adecuadamente resarcidas en virtud del CLC/92, se enumeran en el artículo 4 del FUND/92 en el orden que sigue⁵³⁹:

a) cuando de los daños ocasionados no surja responsabilidad alguna con arreglo al CLC/92;

b) cuando el propietario declarado responsable conforme al CLC/92 y la garantía financiera por él constituida resulten insuficientes para cubrir la indemnización a la que les obligue el Convenio, ya sea por insolvencia del propietario o escasez del seguro o garantía prestados⁵⁴⁰;

c) cuando la cuantía de los daños rebase los límites de responsabilidad del propietario fijados en el CLC/92, o en los términos de cualquier otro Convenio internacional «*que haya en vigor o esté abierto a la firma, ratificación o adhesión en la fecha del presente Convenio*».

⁵³⁸ El Fondo se inspira más en los conceptos de solidaridad y responsabilidad *ex lege*, que no tanto en la idea de responsabilidad extracontractual del CLC/92, según defienden HUERTA VIESCA, M.A. y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *Responsabilidad civil por contaminación marina...*, *op. cit.*, p. 131 y GARCÍA RUBIO, M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 141. Por otro lado, explica ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, pp. 775-776, que el régimen de contribuciones afecta exclusivamente a los importadores de petróleo, siendo los consumidores finales aquellos a quienes se repercute el precio de esa carga con la venta de los productos derivados del petróleo.

⁵³⁹ *Vid.* también HUERTA VIESCA, M.A. y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *Responsabilidad civil por contaminación marina...*, *op. cit.*, pp. 135-136; ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, p. 776; FERNÁNDEZ FUSTES, M.D., «Algunas consideraciones sobre la responsabilidad civil en el caso Prestige», en GONZÁLEZ PILLADO, E. Y MICHINEL ÁLVAREZ, M.A., (Coords.), *El Prestige...*, *op. cit.*, p. 158; GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, pp. 793-794; GARCÍA RUBIO, M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 147 y PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 661.

⁵⁴⁰ Conforme al propio FUND/92, el propietario responsable de los daños será considerado financieramente insolvente para cumplir con sus obligaciones y la garantía financiera se entenderá que es insuficiente cuando la persona que sufre los daños no pudiere obtener como reparación la cuantía íntegra de la indemnización a que tuviere derecho en virtud del CLC/92, después de haber tomado todas las medidas razonables para ejercer los recursos legales de que dispusiere (art. 4.1.b *in fine*).

Por el contrario, el FIDAC quedará eximido de la obligación de indemnizar si prueba que los daños ocasionados resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o si se debieron a descargas de hidrocarburos procedentes de un buque que no se corresponde con aquellos a los que el CLC/92 extiende su ámbito de aplicación [art. 4.2.a)]. El Fondo tampoco responderá en los casos en que el reclamante no pueda probar que el daño ha resultado de un suceso relacionado con una o más naves [art. 4.2.b)], así como en aquellos supuestos en los que la acción u omisión de la víctima haya causado todos o parte de los daños (art. 4.3). En este último caso, se prevé que el Fondo pueda beneficiarse de la exención o reducción de responsabilidad en los mismos términos que el propietario del buque por la concurrencia de tales circunstancias⁵⁴¹.

Resaltar, por último, que el FIDAC sólo estará obligado a indemnizar hasta los límites expresamente previstos en el artículo 4.4 del FUND/92, reconociéndosele asimismo el derecho a repetir por la cantidad indemnizada a los perjudicados, contra los terceros responsables de los daños, adquiriendo simultáneamente los derechos de que pudiere gozar la persona indemnizada contra el propietario del buque o su fiador o asegurador (arts. 9.1 y 2).

⁵⁴¹ HUERTA VIESCA, M.A. y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *Responsabilidad civil por contaminación marina...*, op. cit., p. 137, añaden dos supuestos más de no responsabilidad del FIDAC. En primer lugar, destacan la exoneración del Fondo cuando los daños se hubieren producido en un Estado que no fuere parte del FUND/92 y que definen como «consecuencia del ámbito de aplicación territorial de dicho Convenio». En segundo lugar, manifiestan que, a raíz de la enmienda operada en el FUND/92 el 25 de octubre de 1996 y ratificada por España en BOE núm. 255, de 24 de octubre de 1997, el Fondo quedará también exento de responsabilidad si prueba que por culpa o con conocimiento del propietario de la nave accidentada, él mismo no cumplió con los mandatos de los distintos Convenios internacionales que allí se enuncian y que el siniestro se debió a dicho incumplimiento. ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, op. cit., p. 776, por su parte, destaca otros supuestos en los que el FIDAC no se beneficia de las excepciones que pueden alegar los propietarios, citando como ejemplo los daños debidos a un fenómeno natural, a la acción u omisión intencionada de un tercero distinto a la víctima o, en fin, cuando «se deben a la negligencia u acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función». Con ello se muestran conformes también PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, op. cit., p. 662 y GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, op. cit., p. 794, en tanto que el FUND/92 recoge entre los supuestos de exoneración sólo una parte de las exenciones previstas en el artículo 3 del CLC/92. Con ello resulta, en definitiva, que el Fondo responderá en algunos casos en que no lo hace el propietario del buque.

18.5. Las sociedades de clasificación como posibles responsables civiles en el CLC/92

Interesante resulta, a nuestro juicio, entrar a valorar si ABS, así como cualquier otra sociedad de clasificación, son asimilables a alguno de los sujetos que el CLC/92 enumera en su artículo III y a los que resulta posible exigir responsabilidad si los mismos han actuado con dolo o dolo eventual en la causación de los daños, existiendo al respecto dos posibles hipótesis. La primera de ellas, defendida por más de un autor, impide que las sociedades de clasificación puedan encuadrarse en ninguna de las categorías de sujetos del artículo III del CLC/92. Entienden, en este sentido, que el carácter *numerus clausus* de la enumeración impide terminantemente que de la misma se realice una interpretación extensiva, por lo que las sociedades de clasificación, entre otros sujetos, podrán responder civilmente frente a las víctimas del accidente sin necesidad de que se cumplan las prescripciones del Convenio, esto es, que hubieren actuado con la intención de causar los daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños. Más concretamente, la responsabilidad de las sociedades de clasificación no estaría sujeta al CLC/92, sino a las leyes ordinarias de responsabilidad civil que resultaren de aplicación —en España, cuando proceda, la LNM y, con carácter supletorio, los arts. 1.902 y ss. CC; en EE.UU, *tort of negligence* o *tort of negligent misrepresentation*—⁵⁴².

La otra opción, más interesante a nuestro juicio por suponer un mayor reto interpretativo, consistiría en encuadrar a las sociedades de clasificación entre los sujetos a que hace referencia el apartado b) del artículo III.4 del CLC/92, esto es, «*el práctico o cualquier persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque*»⁵⁴³. Confeccionar una formulación tan abierta entra indudablemente en

⁵⁴² Vid. GONZÁLEZ PILLADO, E. Y MICHINEL ÁLVAREZ, M.A., (Coords.), *El Prestige...*, *op. cit.*, p. 149; ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, p. 778 y GARCÍA RUBIO, M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 145.

⁵⁴³ Según se verá más adelante, ABS defendió en el procedimiento mantenido en Estados Unidos que, como sociedad de clasificación, entraba dentro del ámbito subjetivo del CLC/92, por entender precisamente que era una «*persona que, sin ser tripulante, preste servicios*»

conflicto con el carácter *numerus clausus* y aparentemente restrictivo del artículo, pues si bien puede parecer una nimiedad, el término «persona» suscita en este caso enormes controversias. De un lado, si se le concede una interpretación flexible, «persona» puede referirse indistintamente a la persona física y a la jurídica. Al mismo tiempo, empero, si se pone en relación con la referencia que en el precepto se hace al práctico persona física, puede parecer que únicamente engloba a las personas físicas que materialmente prestan un servicio al buque. No obstante, creemos que en última instancia la sociedad de clasificación también podría responder en este caso, pues si bien no es ella la que directamente presta los servicios con carácter material, sí lo hacen sus inspectores. En este sentido, habría que determinar si la responsabilidad del inspector de la sociedad de clasificación lo es a título individual, o si responde solidariamente con aquélla, debiendo la misma asumir su responsabilidad conforme al sistema general de responsabilidad por hecho ajeno —en el caso español, por ejemplo, a través del artículo 1.903 del Código civil—.

Las dos hipótesis expuestas resultan defendibles en términos equivalentes y mostrarnos preferentes por una u otra no es tarea sencilla, pues ambas requieren de quien reclame una minuciosa argumentación en cuanto a la concurrencia de los presupuestos que desencadenan la responsabilidad de la sociedad de clasificación. Entendemos, sin embargo, que tal vez resultaría más adecuado adherirse a la interpretación general defendida por la doctrina y excluir a las sociedades de clasificación del ámbito subjetivo del CLC/92. Ello lo entendemos así debido a que la aplicación del referido Convenio requeriría que se acreditara que la sociedad clasificadora ha incurrido en dolo o dolo eventual, mientras que en el régimen general de responsabilidad basta con una

al buque» (art. III.4.b CLC/92). En este sentido, la defensa de la sociedad de clasificación se sustentaba, en un primer momento, sobre la hipótesis de que los tribunales estadounidenses no resultaban competentes para conocer del litigio, pues solamente el Estado o Estados contratantes en cuyo territorio se hubieren producido los daños (*i.e.* España), o tomado las medidas de prevención encaminadas a evitar o reducir, en la medida de lo posible, los daños, serán competentes para conocer del supuesto. Ahora bien, el Estado español argumentó en contra de las pretensiones de ABS afirmando, precisamente, que el término «persona» del artículo III.4.b del CLC/92 debía interpretarse restrictivamente en cuanto persona que física y materialmente presta servicios para la nave.

transgresión de la diligencia debida. En cualquier caso, siempre es recomendable reclamar conforme a ambos sistemas, solicitando uno con carácter principal y el segundo con carácter subsidiario, en atención a las concretas circunstancias del caso. Dependiendo del supuesto, puede resultar más beneficioso aplicar el CLC/92, pues a nivel indemnizatorio es mucho más garantista, sobre todo porque todo aquello que el referido cuerpo legal no logre compensar será cubierto por el FIDAC⁵⁴⁴.

19. Enjuiciamiento del caso *Prestige* en los Estados Unidos: el Reino de España reclama la responsabilidad de la sociedad de clasificación *American Bureau of Shipping (ABS)*

La acción de responsabilidad civil que el Estado español entabló frente a la sociedad de clasificación *American Bureau of Shipping (ABS)* ante los tribunales estadounidenses dio lugar a una multitud de resoluciones, todas ellas de singular importancia por referirse, entre otras, a materias tales como:

a) la aplicación del CLC/92 en la determinación de la jurisdicción competente para conocer del litigio, así como de la responsabilidad de ABS por daños al medioambiente⁵⁴⁵; y

b) la reclamación efectuada por el Estado español como tercero perjudicado por las actuaciones de ABS⁵⁴⁶.

⁵⁴⁴ Es importante recordar, no obstante lo apuntado, que el régimen de responsabilidad concebido por el CLC/92 tiene carácter excluyente (art. III.4 CLC/92), lo que implica que no permite formular reclamación sobre la base de las normas generales sobre responsabilidad contractual o extracontractual. De todos modos, esta precisión no resulta incompatible con nuestra idea de plantear la aplicación de ambos regímenes en una misma reclamación, pues la aplicación de uno u otro sistema quedaría siempre sujeta a que el otro no fuera aplicable al caso. No se pretende, pues, la aplicación de ambos regímenes a un mismo caso, sino que se solicita se recurra al que resulte más próximo a las circunstancias del supuesto.

⁵⁴⁵ Sentencia del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York núm. 03 Civ. 3578 (528 F.Supp.2d 455, 2008 A.M.C. 83), de 2 de enero de 2008 y posterior Sentencia del Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el Segundo Circuito núms. 08-0579 y 08-0754 (334 Fed. Appx. 383, 2009 WL 1636122 (C.A.2 (N.Y.)), 2009, A.M.C. 2402), de 12 de junio de 2009.

⁵⁴⁶ Sentencia del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York núm. 03 Civ. 3573 (729 F.Supp.2d 635, 2010 A.M.C. 1877), de 6 de agosto de 2010 y posterior Sentencia del Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el Segundo Circuito núm. 10-3518-cv (691 F.3d 461, 2012, A.M.C. 2113), de 29 de agosto de 2012.

En este sentido, nuestro análisis se centrará en analizar, de un lado, las sentencias relativas a la aplicación del CLC/92, a la competencia de los tribunales estadounidenses y a la declaración o no de responsabilidad de ABS conforme al citado Convenio y, de otro lado, la responsabilidad en que la sociedad de clasificación pudo o no haber incurrido frente al Estado español, como tercero perjudicado, en aplicación de la legislación estadounidense.

19.1. Determinación de la responsabilidad de ABS por daños al medioambiente en aplicación del CLC/92

Acogiéndose a la regulación contenida en el CLC/92, ABS fundamentó su defensa en las siguientes dos premisas:

a) De un lado, que el Estado español había sido incapaz de acreditar la concurrencia de dolo o dolo eventual en el actuar de ABS, siendo ello un elemento esencial y determinante para quebrantar el principio de canalización de responsabilidad contenido en el CLC/92 y, de este modo, lograr responsabilizar de los daños ocurridos a cualquiera de los sujetos enumerados en el artículo III.4 del referido Convenio⁵⁴⁷.

b) De otro lado y con carácter alternativo a la anterior pretensión, que los tribunales estadounidenses no podían considerarse competentes para conocer de la acción ejercitada por el Estado español, pues el CLC/92 circunscribe la competencia judicial a aquellos Estados que hubieren suscrito el Convenio y, además, que hubieren sido víctimas directas de los daños provocados (*vid.* art. IX CLC/92).

⁵⁴⁷ Antes apuntábamos cómo la aplicación del CLC/92 a supuestos de responsabilidad de las sociedades de clasificación no se hallaba unánimemente aceptada por la doctrina, pues algunos autores no entendían extensible la enumeración del artículo III.4 del Convenio a otros sujetos no explícitamente contenidos en el mismo. Del mismo modo, mencionábamos como, a nuestro entender, la aplicación del CLC/92 comportaría una mayor dificultad para el demandante, precisamente porque demostrar que la demandada ha incurrido en dolo o dolo eventual en el desempeño de sus tareas nada tiene que ver, en cuanto a lo difícil de su acreditación, con probar que ha incumplido un deber de diligencia. Así, debemos destacar la perspicacia con la que obró la defensa de ABS, pues muy conscientes de la rigurosidad del CLC/92 en cuanto al principio de canalización de responsabilidad, construyeron una sólida argumentación.

Puesto que el segundo de los postulados de ABS privaría a los órganos judiciales de los Estados Unidos de toda competencia para enjuiciar el supuesto, el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York entendió oportuno analizar, en primer lugar, la impugnación de competencia formulada por la entidad demandada⁵⁴⁸.

ABS, para demostrar que el Estado español debía aplicar y, en consecuencia, reclamar bajo las normas imperantes del CLC/92, defendió que en el ejercicio de sus funciones había actuado, bien como un empleado o agente del propietario (art. III.4.a) CLC/92), bien como cualquier otra persona que, sin ser tripulante, había prestado servicios para el buque (art. III.4.b CLC/92), por lo que ABS, como sociedad de clasificación, debía ver sometida su eventual responsabilidad a las previsiones del Convenio.

El Tribunal, sin embargo, descartó que ABS pudiera ser considerada como empleado o agente en los términos del artículo III.4.a) del Convenio, pues dicha condición no resulta compatible con el ejercicio independiente de sus funciones y con el hecho de que no actúa bajo las órdenes y dirección de quienes requieren de sus servicios. Por el contrario, sí que consideró que podía enmarcarse dentro de la categoría de «cualquier otra persona» del apartado b) del mismo precepto y que, de este modo, las pretensiones formuladas por el Estado español debían ajustarse a lo contenido en el CLC/92⁵⁴⁹. De ello dedujo

⁵⁴⁸ *Vid.* Sentencia del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York, de 2 de enero de 2008 (*op. cit.*), p. 3: «*Because Defendants' second argument (...) would deprive this Court of the power to adjudicate the underlying tort claims, the Court will first examine Defendants' contention that Spain's claims against them in this forum must be dismissed, and that Spain's claims can only be litigated in the courts of a state signatory to the CLC.*».

⁵⁴⁹ A ello contestó el Estado español argumentando que el término «persona» debía interpretarse restrictivamente y con relación exclusiva a las personas físicas que materialmente prestan servicios para una nave. Sustentó su tesis sobre la doctrina del *ejusdem generis*, que, según expuso el propio Tribunal del Distrito Sur de Nueva York, debe entenderse como aquél canon interpretativo en cuya virtud los términos generales insertados en una enumeración legal, tras el uso de términos más específicos, deberán entenderse comprensivos únicamente de aquellos objetos o individuos de naturaleza similar a los objetos o individuos indicados por los términos más específicos [*vid.* FN1 de la Sentencia del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York, de 2 de enero de 2008 (*op. cit.*), p. 4. «*Ejusdem generis is the statutory canon that where general words follow specific words in a statutory enumeration, the general words are construed to embrace only objects similar in nature to those objects enumerated by the preceding specific words.*»]. Por poner un ejemplo sencillo, imaginemos que se promulga una Ley destinada a regular la venta y distribución de «ginebra, whisky, vodka y otras bebidas». En este caso, la

finalmente el Tribunal su falta de competencia para conocer de las pretensiones del Estado español, pues el artículo XI.1 del CLC/92 limita la competencia judicial a los órganos de los Estados parte del Convenio que hubieren sido víctimas del daño y, a este respecto, sucedía que los Estados Unidos no habían suscrito dicho Convenio.

Al recurrir tal veredicto, el Estado español alegó frente al Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el Segundo Circuito que el CLC/92 no podía privar de competencia a los tribunales estadounidenses, pues los Estados Unidos no habían ratificado dicho Convenio, lo que obviamente impedía que sus órganos judiciales quedaran sometidos a su contenido. El Tribunal de Apelaciones coincidió con esta tesis, si bien advirtió que ello no habría impedido al Tribunal del Distrito Sur de Nueva York declararse incompetente por considerar aplicables principios internacionales tales como el *forum non conveniens*⁵⁵⁰ o, sencillamente, por motivos de cortesía internacional o *comitas gentium*⁵⁵¹.

leche, el zumo u otras bebidas sin alcohol estarían claramente excluidas del término general «otras bebidas» (para mayores referencias sobre la doctrina del *ejusdem generis*, véase ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD), «International Investment Law...», *op. cit.*, pp. 142 y ss.; PLAUT, D., «Interpretation of Insurance Contracts...», *op. cit.*, p. 3 y CLARK, K. y CONNOLLY, M., «A Guide to...», *op. cit.*, p. 8). Así, sobre la base del principio *ejusdem generis*, afirmó el Estado español que ABS, como sociedad de clasificación, no podía considerarse como «cualquier otra persona» en los términos del artículo III.4.b) del CLC/92, pues no comparte los rasgos y/o naturaleza de un práctico y sus servicios en absoluto se asemejan a los prestados por tal práctico en la navegación de un buque. Sin embargo, el órgano judicial estadounidense advirtió que el uso del *ejusdem generis* quedaba estrictamente limitado a aquellos supuestos en los que exista una duda razonable en cuanto al significado y finalidad de una cláusula o precepto y, a su entender, el CLC/92 es muy claro en cuanto a su contenido y propósito, por lo que no consideró que se tratara de un supuesto ambiguo en el que estuviera justificada la aplicación del *ejusdem generis*. El motivo alegado por el Estado español fue, pues, desestimado.

⁵⁵⁰ El *forum non conveniens* es un principio típico del derecho anglosajón o de *common law* que, en esencia, permite a un tribunal declararse incompetente, aún cuando se den los presupuestos necesarios para que el mismo pueda considerarse competente, si considera que existe otro foro más apropiado para la resolución del conflicto. *Vid.* para más información al respecto BOUTIN, G., *Forum Non Conveniens...*, *op. cit.*, p. 27; KOURUKLIS SAENS, A.B., *El secuestro de naves en el derecho procesal marítimo*, *op. cit.*, p. 63 y BERTOLI, A., *El secuestro de naves en los procesos especiales de créditos marítimos privilegiados*, *op. cit.*, p. 47.

⁵⁵¹ La cortesía internacional no comprende, en realidad, normas de índole jurídica, sino que se trata más bien de un sistema de normas de convivencia, defensoras de ciertos valores morales y éticos. Son, en otras palabras, usos sociales o normas consuetudinarias y, en el caso particular de que tratamos, una norma de *comitas gentium* podría justificar el que los órganos judiciales estadounidenses renunciaran a su propia competencia para conocer del litigio. Para

Revocada, pues, la Sentencia dictada por el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York, el Estado español siguió adelante con sus pretensiones, solicitando del referido Tribunal que aplicara la Ley de los Estados Unidos para la determinación de responsabilidad de las sociedades de clasificación frente a terceros (*i.e.* responsabilidad extracontractual).

19.2. La responsabilidad de ABS frente al Estado español como tercero perjudicado

Iniciándose el debate en torno a qué ley debía resultar de aplicación al caso, el Estado español alegó que, por ser ABS una entidad de nacionalidad estadounidense y haber emitido la misma el certificado de clasificación del *Prestige*, la normativa que debía regir el fondo del asunto no podía ser otra que la de los Estados Unidos. Del mismo modo se defendió la aplicación alternativa de la legislación española sobre la base de que la parte perjudicada por el accidente y los vertidos del buque hundido había sido el Estado español.

En contra de tales pretensiones, ABS argumentó que la ley aplicable debía en realidad ser la de las Islas Bahamas —Estado de abanderamiento del buque—, y ello respecto de todas las inspecciones a las que fue sometido el *Prestige*, incluida también la que se llevó a cabo a efectos de clasificar la nave. Mencionar, sin embargo, que al igual que el Estado español, ABS planteó como leyes alternativamente aplicables al litigio las que fueran procedentes en los Emiratos Árabes y en la República Popular de China, ya que las inspecciones que estaban siendo objeto de principal debate en el juicio se habían llevado a cabo en dichos Estados⁵⁵².

mayores detalles sobre el significado y operatividad de esta institución consúltese GUERRERO, S., *Derecho internacional privado, op. cit.*, p. 29 y ÁLVAREZ LODOÑO, L.F., *Historia...*, *op. cit.*, p. 44.

⁵⁵² Recuérdese que al principio de este capítulo se ha destacado que entre el 2 de abril y el 19 de mayo de 2001 el *Prestige* fue sometido a su quinta revisión especial (en seco) en Guangzhou (República Popular China), superando un año más tarde, entre el 15 y el 25 de mayo de 2002, su último reconocimiento anual obligatorio (a flote) en Dubai. Ésta última inspección se llevó a cabo, precisamente, 6 meses antes de que tuviera lugar el accidente.

Celebrada la vista oral, el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York terminó por decretar el sometimiento de la controversia a las leyes estadounidenses⁵⁵³. Fundamentó su decisión sobre el hecho de que las pretensiones del Estado español tenían por propósito, en última instancia, demostrar el comportamiento ilícito y culposo de la sede central de ABS en Estados Unidos (Houston). Así, resultó innegable⁵⁵⁴:

a) que las inspecciones de ABS se llevan a cabo con sometimiento a las reglas y estándares promulgados en el seno de dicha sede;

b) que tales reglas y estándares no se habían visto cumplidos en las inspecciones realizadas en la República Popular de China y en los Emiratos Árabes;

c) que, aparentemente, se remitió aviso a la sede de ABS por quien había sido el anterior capitán del *Prestige*, advirtiendo sobre el mal estado de la nave y la peligrosidad que suponía dejarla navegar⁵⁵⁵; y

⁵⁵³ Para ello hizo uso de los denominados «criterios Lauritzen» y que, recogidos con las sentencias *Lauritzen v. Larsen* [Sentencia del Tribunal Supremo de los Estados Unidos núm. 226 (345 U.S. 571, 73 S.Ct. 921, 1953 A.M.C. 1210, 97 L.Ed. 1254), de 25 de mayo de 1953], *Romero v. Int'l Terminal Operation Co.* [Sentencia del Tribunal Supremo de los Estados Unidos núm. 3 (358 U.S. 354, 79 S.Ct. 468, 1959 A.M.C. 832, 3 L.Ed.2d 368), de 24 de febrero de 1959] y *Hellenic Lines, Ltd. v. Rhoditis* [Sentencia del Tribunal Supremo de los Estados Unidos núm. 661 (398 U.S. 306, 90 S.Ct. 1731, 1970 A.M.C. 994, 26 L.Ed.2d 252), de 8 de junio de 1970], son habitualmente utilizados por los tribunales estadounidenses a la hora de determinar la ley que debe resultar aplicable a un caso de Derecho marítimo. Tales criterios son: a) el lugar en que se hubiere llevado a cabo la conducta ilícita; b) el Estado cuya bandera se enarbolará por el buque objeto del litigio; c) el domicilio o residencia del perjudicado; d) el domicilio o residencia del demandado; e) el lugar en que se hubiere celebrado el contrato principal; f) la inaccesibilidad a otro foro extranjero; g) la ley del foro; y h) la sede principal de operaciones del armador del buque.

⁵⁵⁴ Vid. Sentencia del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York, de 6 de agosto de 2010 (*op. cit.*), *Choice of Law*, p. 5: «(...) it is undisputed that ABS surveys are conducted in accordance with centrally promulgated rules and that at least one of the certificates operative at the time of the casualty was issued from ABS's Houston headquarters. (...) This statement is consistent with the allegations pleaded by Spain in its amended complaint, which emphasize the notice allegedly received at ABS headquarters of the *Prestige's* poor condition prior to the casualty and ABS's failure to respond appropriately thereto; the relevance of rules established at ABS headquarters to the inadequacy of the surveys conducted in China and the United Arab Emirates; and the issuance of certificates from ABS headquarters».

⁵⁵⁵ La fecha exacta en que se realizó el mencionado aviso no consta en ninguna de las resoluciones dictadas a lo largo del caso *Prestige* en Estados Unidos. En España, la Audiencia Provincial también hace mención a esta circunstancia en su fundamento jurídico PRIMERO, mas no concreta tampoco la fecha en la que se produjo.

d) que los certificados de inspección habían sido emitidos por las oficinas centrales de ABS en la sede central de la misma.

El órgano judicial estadounidense, basándose en la sentencia *Eaves Brook Costume Co. v. Y.B.H. Realty Corp.*⁵⁵⁶, dictaminó finalmente que ABS no cargaba con ningún deber de cuidado frente al Estado español. El Tribunal no se extendió en sus explicaciones al aplicar la doctrina sentada en *Eaves Brook Costume*, si bien es posible concluir que su decisión se hizo depender fundamentalmente de la necesidad de mantener la responsabilidad de la parte demandada dentro de los límites o márgenes previstos al respecto en el contrato cuya ejecución hubiere producido daños a terceros⁵⁵⁷.

El Estado español entendió, no obstante lo antedicho, que toda conducta imprudente es susceptible de generar responsabilidad a cargo de quien adopta tal comportamiento, ello incluso en los supuestos en que las partes no se deban la una a la otra un deber de cuidado, apoyándose para ello en el articulado del *Restatement Third of Torts*⁵⁵⁸. A juicio del Tribunal, empero, los principios contenidos en el indicado *Restatement* sólo son aplicables a supuestos en los que una de las partes interactúa con la otra de algún modo particular —como quien presta servicios caritativos, por ejemplo—. De ello se extrajo, en consecuencia, que el daño sufrido por las costas españolas por el accidente del

⁵⁵⁶ Sentencia del Tribunal de Apelaciones de Nueva York (76 N.Y.2d 220, 556 N.E.2d 1093, 557 N.Y.S.2d 286), de 12 de junio de 1990. Cabe decir que en *Eaves Brook Costume* la parte demandante pretendió reclamar simplemente por negligencia, y no por imprudencia, si bien la conclusión alcanzada puede en ambos casos basarse en una misma premisa general. Así, el tercero que se ve perjudicado por la conducta dañosa de otro, a pesar de no formar parte del contrato del que se derivaron los daños, se ve afectado, siquiera indirectamente, por el contenido de tal contrato, y ello en tanto que dicho documento resulta determinante para dilucidar si del mismo nace responsabilidad frente a terceros en la ejecución de las obligaciones contractuales. En este sentido, resultan interesantes las observaciones del Tribunal, el cual entiende necesario limitar la responsabilidad a la órbita del contrato cuya ejecución ha ocasionado los daños, pues de lo contrario no sería posible mantener la prestación de determinados servicios a un precio asequible.

⁵⁵⁷ Sentencia del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York, de 6 de agosto de 2010 (*op. cit.*), p. 8.

⁵⁵⁸ El *Restatement Third of Torts* regula la responsabilidad derivada de la causación de daños físicos y morales y el primero de sus capítulos queda dedicado a la definición de conceptos tales como la intencionalidad, la imprudencia y la negligencia (consultable en: <http://lexinter.net>).

Prestige, en tanto que nave clasificada por ABS, en absoluto era indicativo de la existencia de una relación subyacente entre la sociedad de clasificación y el Estado español y, en caso de serlo, la misma no gozaba de entidad suficiente como para poder garantizar la responsabilidad de ABS en los mismos términos en que se haría si entre ABS y el Estado español hubiese existido una relación más directa.

Tal razonamiento condujo al Tribunal a desestimar las pretensiones del Estado español, afirmando que dicho Estado no había sido capaz de acreditar que ABS le debía en su conducta un deber de cuidado o, más concretamente, un deber de evitar conductas negligentes o imprudentes.

Naturalmente, el Estado español recurrió la Sentencia frente al Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el Segundo Circuito. Dicho órgano puso de relieve, respecto de la inaplicabilidad de las premisas del *Restatement Third of Torts* por no existir una relación de suficiente entidad entre ABS y el Estado español, que, a su entender, no procedía en el caso planteado resolver la cuestión relativa a si una sociedad de clasificación puede o no resultar responsable frente a terceras partes, tales como el Estado español, por ejecutar imprudentemente la clasificación de una nave. Más bien, asumió que dicho deber existía realmente, pero que su quebrantamiento por parte de ABS no había sido suficientemente acreditado o demostrado por el Estado español, procediéndose en consecuencia a la desestimación del recurso y a la ratificación de la sentencia del Tribunal del Distrito⁵⁵⁹.

Interesa plantearse, en este sentido, qué habría sucedido si en vez de enjuiciar la eventual responsabilidad de ABS desde la perspectiva de la

⁵⁵⁹ Sentencia del Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el Segundo Circuito, de 29 de agosto de 2012 (*op. cit.*), p. 2: «*We conclude that we need not to resolve the question whether a Classification Society may be held liable in tort to a third party such as Spain for reckless conduct in connection with the classification of vessels. Rather we assume arguendo for purposes of this appeal that defendants did owe the duty to Spain. In our view, Spain has nevertheless failed to adduce sufficient evidence to create a genuine dispute of material fact as to whether defendants recklessly breached that duty such that their actions constituted a proximate cause of the wreck of the Prestige*».

imprudencia, se hubieran aplicado las previsiones relativas a la negligencia, es decir, el *tort of negligence* o el *tort of negligent misrepresentation*.

Pues bien, similar a los supuestos de imprudencia, la doctrina del *tort of negligence* también requiere para su apreciación que la parte demandada haya incumplido un deber de diligencia o cuidado respecto de quien actúa como demandante, siendo éste último el encargado de probar tal circunstancia, así como el daño sufrido y la relación de causalidad entre el mismo y el incumplimiento del demandado. Viendo, sin embargo, el veredicto final de los tribunales estadounidenses, es claro que tampoco en este supuesto se daría concesión a las pretensiones del Estado español, por no mencionar que la jurisprudencia de los Estados Unidos se ha mostrado siempre muy restrictiva en cuanto a la apreciación de responsabilidad de las sociedades de clasificación frente a terceros en sede de *tort of negligence* (vid. Capítulo II, epígrafe 6.2.1. y las sentencias comentadas al respecto⁵⁶⁰). Tal vez por esta razón el Estado español decidió sustentar su demanda en la imprudencia y la regulación del *Restatement (Third) of Torts*, pues en este caso sigue siendo posible, bajo ciertas condiciones, responder aún cuando las partes no se deban entre ellas un deber de cuidado⁵⁶¹.

Por otro lado, al analizar la doctrina de *tort of negligent misrepresentation* en el capítulo precedente, nos percatamos de que la misma regula los supuestos

⁵⁶⁰ *Steamship Mutual Underwriting Association Ltd. v. Bureau Veritas y Continental Insurance Co. v. Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery Ltd.*

⁵⁶¹ Parece éste el motivo más obvio, pero TISDALE, T.L., «Classification Society Liability...», *op.cit.*, p. 7, ha creído más factible atribuir el cambio de criterio en la argumentación del Estado español a la existencia de una cláusula de limitación de responsabilidad en los contratos de clasificación e inspección de ABS y en los que ésta misma se cubre las espaldas frente a aquellos supuestos en los que el accidente del buque inspeccionado se deba a fallos estructurales o técnicos que condicionen su habilidad para navegar. Recuérdese, en este sentido, que la jurisprudencia estadounidense también ha declarado en más de una ocasión que las sociedades de clasificación no garantizan, por medio de sus servicios, el estado de navegabilidad de los buques [*Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas y Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*. Incluso en *Otto Candies L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corporation (NKK)*, a pesar de fallarse a favor del demandante, se hace hincapié en el hecho de que la obligación de mantener un buque en estado de navegabilidad corresponde única y exclusivamente a su propietario o armador].

en que el causante del daño ha emitido informaciones erróneas o falsas a personas que se sirven de las mismas para desempeñar su propia actividad. Es decir, la protección que brinda este régimen se extiende a aquellos terceros que, siendo receptores de la información emitida por una sociedad de clasificación, han hecho uso de la misma y han sufrido un daño al hacerlo. En este sentido, el carácter restrictivo de la *negligent misrepresentation* no nos deja más opción que la de coincidir con la opinión del Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el Segundo Circuito en su sentencia de 29 de agosto de 2012, en tanto que el Estado español no puede quedar incluido dentro del grupo de sujetos frente a los cuales una sociedad de clasificación podría llegar a resultar responsable, y ello principalmente porque el Estado español en ningún momento fue receptor de la información contenida en los certificados emitidos por ABS en relación con el *Prestige* y, además, porque tampoco había hecho uso de la misma para el desarrollo de ninguna actividad⁵⁶².

La decisión de modificar la base legal de las pretensiones del Estado español fue, por tanto, bastante acertada, pues sin duda las posibilidades de éxito habrían sido bastante más limitadas en caso de haber aplicado las doctrinas de *tort of negligence* o *tort of negligent misrepresentation*. Resultaría interesante saber, sin embargo, si en algún momento el Estado español se planteó ejercitar acción de responsabilidad, en aplicación del CLC/92, frente a los tribunales españoles, pues tal vez esta opción hubiera alcanzado un mejor final.

⁵⁶² Éste es un razonamiento que, como ya vimos durante el capítulo anterior (*vid.* Capítulo II, epígrafe 5.2.), también ha de respaldar la aplicación del régimen general de responsabilidad extracontractual del Código civil español (arts. 1.902 y ss.). Reconocimos, en este sentido, que la información vertida en un certificado de clase se extiende más allá del propio contrato de clasificación y del ámbito de aplicabilidad del mismo, pero que los daños que pudiere sufrir un tercero debían también ser consecuencia de la confianza que dicho tercero hubiere depositado en la información del certificado para el ejercicio de su propia actividad.

20. Sucinta mención a la responsabilidad penal de las sociedades de clasificación

20.1. La Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, de 13 de noviembre de 2013 y las sociedades de clasificación como sujetos responsables penalmente

Hasta ahora nuestra atención se ha centrado principalmente en la responsabilidad civil en que suelen incurrir las sociedades de clasificación cuando no desempeñan con la diligencia debida y exigible las funciones y tareas que les han sido encomendadas. En este sentido, puede parecer que el procedimiento seguido ante los tribunales españoles tiene poca relevancia a efectos de esta tesis, pues no solo versa sobre una temática distinta —en particular, la responsabilidad penal de quienes pudieron haber contribuido a la causación del accidente—, sino porque en ningún momento se entra a analizar la responsabilidad (civil o penal) en que pudo haber incurrido ABS por un deficiente control e inspección del estado del *Prestige*.

Sin embargo, hemos considerado conveniente y necesario comentar, siquiera sucintamente, la Sentencia que, en primer lugar, dictó la Audiencia Provincial de A Coruña a finales del año 2013, y ello por dos motivos fundamentales⁵⁶³. Uno, porque el accidente del *Pretige* afectó directamente al Estado español y porque la gravedad y entidad del supuesto obliga a que el mismo sea tratado desde todas sus vertientes, muy a pesar de que algunas sean analizadas con mayor detenimiento que otras. En segundo lugar, porque en la mencionada sentencia, a pesar de no tratarse la responsabilidad civil de las sociedades de clasificación, sí que se reconoce —si bien solo indirectamente— que ABS era y debía ser sujeto responsable.

⁵⁶³ SAP de A Coruña de 13 de noviembre de 2013 (Id Cendoj: 15030370012013100477).

20.1.1. Responsabilidades planteadas en el proceso: dificultad en la identificación de las causas del accidente y absolución en cuanto a delitos medioambientales

La primera resolución emitida con causa en la tragedia medioambiental provocada por el hundimiento del *Prestige* se dio a conocer, como ya se ha dicho, en noviembre de 2013, once años después de lo ocurrido, período que sin duda pareció suficientemente generoso para el desarrollo de la instrucción en el Juzgado de Corcubión (A Coruña)⁵⁶⁴. Precisamente por lo extenso del período de investigación, resultó decepcionante que no se pudieran precisar o detectar con exactitud las causas que provocaron el accidente, lo cual, además, forzó la absolución del capitán, del jefe de máquinas y del Director General de la Marina Mercante de los delitos contra el medio ambiente, de daños a espacios protegidos y, en general, de los restantes daños de que fueron acusados. Más concretamente, la única condena que tuvo lugar en instancia recayó sobre el capitán del buque naufragado por un delito de desobediencia grave por su inicial negativa a aceptar el remolque del buque⁵⁶⁵.

La fundamentación seguida por la Audiencia Provincial se sustenta, no obstante la inconcreción del detonante del accidente, en la aceptación generalizada de que su origen se debió a un fallo estructural del buque —si bien la Sala se muestra prudente al defender que *«desde luego, nadie puede negar el fallo estructural, pero nadie ha podido demostrar dónde se produjo exactamente ni por cual razón»*⁵⁶⁶—, lo que supone, obviamente, que el estado

⁵⁶⁴ La fase de instrucción acogió un total de 55 acusaciones, alrededor de 1.500 acusados, 140 testigos y 98 peritos, finalizando ello en 230.000 folios de diligencias (vid. MARTÍNEZ CAMARERO, C., *La sentencia...*, op. cit., p. 113), circunstancia ésta última que la propia Audiencia Provincial quiso destacar en su sentencia, afirmando que *«el volumen de folios de la causa es el mayor de todas las tramitadas en España»* (fdto. jur. PRIMERO, p. 41).

⁵⁶⁵ La pena impuesta al capitán como autor del delito de desobediencia grave a la autoridad resultó en 9 meses de prisión y en el pago de una tercera parte de las costas procesales (véase el FALLO de la Sentencia comentada).

⁵⁶⁶ Fdto. jur. PRIMERO, p. 35. A esta declaración se suman otras, todas ellas prueba de la insistencia por parte de la Audiencia Provincial en lo impreciso de los informes y pruebas periciales examinadas: *«nadie sabe con exactitud cuál ha sido la causa de lo ocurrido, ni cuál debiera haber sido la respuesta apropiada a la situación de emergencia creada por la grave*

de mantenimiento y/o conservación de la nave era deficiente y precario, entrando por ello dentro de la órbita de lo que podía considerarse como «previsible». Ahora bien, que dicha circunstancia fuera previsible no implicaba que debiera ser identificada por cualquiera, sino que su detección solamente cabía exigirla en detalle de quien debiera revisar intensa y minuciosamente esas estructuras, sin margen de error; en otras palabras, por medio de las inspecciones que debía realizar y realizó la sociedad de clasificación ABS⁵⁶⁷.

Sabiendo, pues, que ABS certificó la habilidad del *Prestige* para navegar con total normalidad, realizándose asimismo las inspecciones preceptivas y las reparaciones correspondientes, no cabía sino concluir que el fallo estructural de la nave no era detectable a simple vista más que por análisis y controles especializados exhaustivos⁵⁶⁸. De ahí que no pudiera exigirse de los acusados —el capitán y el jefe de máquinas, en este caso— la percepción e identificación de aquella deficiencia, máxime cuando desconocían la realidad de la situación estructural del buque y de sus defectos de conservación⁵⁶⁹.

La conclusión, por tanto, fue que la falta de concreción de las causas que dieron origen a la tragedia, junto con la imprecisión de los informes técnicos y las pruebas periciales y la evidente falta de intencionalidad por parte de los acusados de hundir el buque —quienes, recordemos, desconocían aparentemente las deficiencias estructurales de que adolecía el *Prestige*—, impedían apreciar la existencia de responsabilidad penal de éstos últimos,

avería del Prestige» (fdto. jur. PRIMERO, p. 34), o «no hay ningún dato concreto que permita establecer con seguridad las causas de la extraordinaria, repentina e irreparable avería que sufrió la nave» (fdto. jur. PRIMERO, p. 41).

⁵⁶⁷ Fdto. jur. PRIMERO, p. 36.

⁵⁶⁸ Fdto. jur. PRIMERO, p. 36.

⁵⁶⁹ Fdto. jur. PRIMERO, p. 43. Lo cierto es que en este punto la Sala aplica más el sentido común que cualquier otro criterio que pudiese proceder, pues a su entender resultaría irracional e ilógico que el capitán del buque o cualquier miembro de su tripulación decidieran navegar en un buque a sabiendas de sus deficiencias estructurales, arriesgando, en consecuencia, sus propias vidas de forma consciente. Afirmó, en concreto, que «es poco verosímil que quien haya de navegar en un buque de esta clase coopere en ocultar datos estructurales que puedan poner en riesgo su propia vida» (fto. jur. PRIMERO, p. 36).

puesto que no actuaron dolosamente ni con imprudencia penalmente relevante⁵⁷⁰.

20.1.2. La imposibilidad de atribuir responsabilidad penal a ABS en el momento de producirse el hundimiento del *Prestige*

La condena impuesta por la Audiencia Provincial al capitán del *Prestige* por los motivos arriba expuestos, no impidió a la Sala traspasar la responsabilidad de los hechos a la sociedad de clasificación ABS, siquiera indirectamente, por entender que la misma había desarrollado una deficiente labor de control e inspección de la nave desde el punto de vista de su seguridad y adecuación para navegar⁵⁷¹. No obstante este reconocimiento y para decepción de todos, no se entró a analizar la eventual responsabilidad penal de la persona jurídica de ABS, pues, según defendió el Tribunal, no era posible exigir dicha responsabilidad a las personas jurídicas en España en el momento de ocurrir los hechos, de modo que únicamente cabría exigirle, en su caso, la oportuna responsabilidad civil.

Algún autor aislado se ha mostrado disconforme con este veredicto por entender que, si bien cuando se produjo el accidente no estaba reconocida la

⁵⁷⁰ Fdto. jur. PRIMERO, p. 43, *in fine*.

⁵⁷¹ Fdto. jur. PRIMERO, p. 43. El tribunal describe a la sociedad de clasificación como una empresa privada que controla la posibilidad de navegación mercante en gran parte del mundo y que, desempeñando una actividad sumamente lucrativa, gestiona un enorme poder que la obliga a responder en consecuencia. Pero eso no es todo, y es que la Sala se atreve incluso a formular un juicio de valor en cuanto al desempeño por parte de este tipo de entidades de los controles e inspecciones de seguridad y navegabilidad de los buques. A su entender, el interés gestionado con tal actividad de control excede considerablemente de lo privado, requiriendo por ello de unas garantías de transparencia y eficacia muy estrictas, pareciendo, además, poco funcional el que se trate de una función desempeñada por entidades privadas. La Audiencia Provincial parece coincidir, pues, con la afirmación que defendíamos en el primer capítulo del presente trabajo, al menos en cuanto al reconocimiento de que la actividad y funciones de las sociedades de clasificación contribuyen indudablemente a la salvaguarda del interés público al ostentar las mismas una posición de vital importancia en el sistema internacional de seguridad marítima. Autores que coinciden con esta postura son, entre otros, LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 22; VAUGHAN, B., «The Liability...», *op. cit.*, p. 3; ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, pp. 4-5 y LETELIER MONTENEGRO, J., «Clasificación...», *op. cit.*, p. 1, éste último, en particular, por defender que la clasificación de buques resguarda los intereses de «los Estados, los armadores, los aseguradores, los astilleros, los dueños de la carga, los bancos y financistas de la actividad y las Autoridades Marítimas», entre otros.

responsabilidad criminal de las personas jurídicas en los términos hoy previstos por el artículo 31 bis del Código penal⁵⁷², sí que podría haberse aplicado supletoriamente el artículo 31 del mismo cuerpo normativo, vigente en aquél momento⁵⁷³, y que es el que determina la responsabilidad penal de quien actúa como administrador de hecho o de derecho de una persona jurídica, o en nombre o representación legal o voluntaria de otro⁵⁷⁴.

No podemos compartir este juicio y ello por dos razones capitales —expresadas sin embargo en términos sucintos, pues no es este el tema central de la presente tesis—. En primer lugar, porque el principio de legalidad que estrictamente rige la aplicación del Código penal español impide terminantemente el uso de la analogía, en el sentido de que las leyes penales no pueden ser aplicadas a supuestos distintos de aquéllos para los que están previstos (*vid.* art. 4 CP). Esta prohibición de analogía se hace especialmente patente respecto de aquellas disposiciones penales que resulten perjudiciales para el reo (*analogía in malam partem*), siendo ello una razón adicional de peso para rechazar la aplicación supletoria del artículo 30 del Código penal a los supuestos de responsabilidad de las personas jurídicas⁵⁷⁵. En segundo lugar,

⁵⁷² «1. En los supuestos previstos en este Código, las personas jurídicas serán penalmente responsables de los delitos cometidos en nombre o por cuenta de las mismas, y en su provecho, por sus representantes legales y administradores de hecho o de derecho».

⁵⁷³ «1. El que actúe como administrador de hecho o de derecho de una persona jurídica, o en nombre o representación legal o voluntaria de otro, responderá personalmente, aunque no concurren en él las condiciones, cualidades o relaciones que la correspondiente figura de delito o falta requiera para poder ser sujeto activo del mismo, si tales circunstancias se dan en la entidad o persona en cuyo nombre o representación obre. 2. En estos supuestos, si se impusiere en sentencia una pena de multa al autor del delito, será responsable del pago de la misma de manera directa y solidaria la persona jurídica en cuyo nombre o por cuya cuenta actuó».

⁵⁷⁴ BLASCO HEDO, E., «Inidoneidad...», *op. cit.*, p. 7. Si bien son pocos los autores que han aportado interpretaciones distintas a la imputación de responsabilidad criminal a ABS, siendo BLASCO HEDO de los pocos que lo han hecho, echamos en falta que la referida autora no aporte una mayor explicación del porqué de su opinión, ya que, al expresar su disconformidad con el criterio de la Audiencia Provincial, simplemente añade, a modo de sugerencia, la aplicación supletoria del artículo 31 del Código penal. Es por ello, en principio, que no podemos apoyar su tesis.

⁵⁷⁵ *Vid.* SSTC de 5 de junio de 1995 (RTC 1995, 81), de 11 de marzo de 1996 (RTC 1996, 34) y de 17 de marzo de 2001 (RTC 2001, 64), así como STS de 15 de julio de 2013 (RJ 657, 2013), que las cita entre muchas otras y en la que se afirma que a las leyes penales «les está vedada la interpretación extensiva y la analogía “in malam partem”».

porque en el momento de producirse el hundimiento del *Prestige* todavía permanecía vivo y en vigor el principio *societas delinquere non potest*, el cual, como se sabe, defiende que las categorías penales aplicables a las personas físicas no son trasladables a la persona jurídica⁵⁷⁶. Por esta misma razón, la introducción de la responsabilidad penal de las personas jurídicas en nuestro Código penal⁵⁷⁷ ha requerido de una profunda revisión de las categorías dogmáticas del Derecho penal, ya que la forma en que se imputa la responsabilidad a la persona jurídica es distinta a la de la persona física⁵⁷⁸.

Así, nuestra postura es de apoyo al veredicto emitido por la Audiencia Provincial respecto de la absolución de ABS, en tanto que coincidimos plenamente con la Sala en que no podía exigirse responsabilidad penal a la sociedad de clasificación, como persona jurídica, al momento de ocurrir los hechos.

⁵⁷⁶ En términos generales, DE LA CUESTA, J.L., «Responsabilidad penal...», *op. cit.*, p. 108; MORALES, O., «La persona jurídica...», *op. cit.*, p. 143 y MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho penal...*, *op. cit.*, p. 299. Para información más detallada sobre el principio *societas delinquere non potest* véase también COBO DEL ROSAL, M., «Societas...», *op. cit.* y GONZÁLEZ, P.M. y MOLERO PELLÓN, L., «Societas delinquere...», *op. cit.*.

⁵⁷⁷ Y ello a través de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, *por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal* y que destaca, entre otros, por la introducción del nuevo artículo 31 bis.

⁵⁷⁸ BOLDOVA PASMAR, M.A., «La introducción...», *op. cit.*, p. 222; MORALES, O., «La persona jurídica...», *op. cit.*, p. 145 y MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho penal...*, *op. cit.*, p. 628. Como bien informa MORALES, la idea de que las personas jurídicas no podían delinquir o, cuanto menos, ser consideradas autoras de un delito, se debía esencialmente a la imposibilidad por parte de las mismas de incurrir en dolo o culpa, es decir, de actuar con intención o negligencia. Tales circunstancias son perfectamente apreciables en las personas físicas, que son seres que viven y sienten, pero no tanto en las personas jurídicas, que carecen de esta capacidad humana. Advierten, por ello, MUÑOZ CONDE y GARCÍA ARÁN, que el nuevo Derecho penal diseñado para las personas jurídicas no puede hacer uso de los conceptos propios de la teoría del delito en el mismo sentido en el que se aplican a las personas físicas, y ello precisamente porque la reforma del Código penal se hizo necesaria por no serle plenamente aplicable su régimen tradicional a las personas jurídicas.

20.2. Revocación del pronunciamiento de instancia en casación: condena del capitán del *Prestige* por un delito contra el medio ambiente y responsabilidad civil en aplicación del CLC/92 y del FUND/92

20.2.1. La condena del capitán del *Prestige* por un delito contra el medio ambiente

La Sentencia dictada por el Tribunal Supremo en fecha 14 de enero de 2016⁵⁷⁹ protagonizará, sin duda alguna, varios estudios y discusiones doctrinales que harán de la catástrofe del *Prestige*, y de su enjuiciamiento en España, un supuesto de referencia jurisprudencial con posibilidades, incluso, de trascender a la esfera internacional⁵⁸⁰.

Así, con absoluto respeto a la relación de hechos de la sentencia de instancia (*i.e.*, SAP de a Coruña de 13 de noviembre de 2013), se procede primeramente a la condena del capitán del petrolero a dos años de prisión como responsable de un delito imprudente contra el medio ambiente en la modalidad agravada de daños catastróficos en relación con la grave afectación del medio marino y demás perjuicios derivados del vertido de fuel-oil derramado por la nave (*cf.* arts. 325.1, 326.e y 331 CP). No obstante ello, se le absuelve del delito de desobediencia a la autoridad (art. 556 CP) por entender que el mismo queda subsumido en el delito imprudente contra el medio ambiente. En lo que al delito

⁵⁷⁹ Id. Cendoj: 28079120012016100001.

⁵⁸⁰ El de por sí carácter extraordinario del recurso de casación llama necesariamente a la cautela ante la posibilidad de revocar pronunciamientos absolutorios en casación, admitida por el Tribunal Supremo únicamente en dos supuestos. De un lado, a través del motivo de infracción de ley contemplado en el artículo 849.1 del Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, *por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal*, publicado en *BOE* núm. 260, de 17 de septiembre de 1882 (en lo sucesivo, *LECrim*), con intervención de la defensa técnica pero sin audiencia personal del reo. De otro lado, procederá la revisión de pronunciamientos absolutorios cuando la pretensión punitiva de la parte recurrente no hubiere obtenido respuesta alguna del Tribunal de instancia o hubiere sido arbitraria, irrazonable o absurda, de manera que de esta forma hubiere vulnerado los derechos a la presunción de inocencia y a la tutela judicial efectiva según lo previsto en los artículos 24.1, 9.3 y 120.3 de la Constitución, «*en su vertiente de derecho a obtener una respuesta razonable con proscripción de toda arbitrariedad de los poderes públicos*» (STS de 14 de enero de 2016 y citadas).

de daños a espacios naturales protegidos se refiere, el Tribunal Supremo confirma el pronunciamiento absolutorio de instancia (art. 330 CP).

La decisión de condena de la Sentencia dictada en casación se sustenta esencialmente en las ideas de imprudencia grave e incumplimiento del deber objetivo de cuidado por parte del capitán del *Prestige*. En este sentido, aún cuando no resulta posible modificar los hechos declarados probados por la sentencia de instancia y, por ende, que la tripulación de la nave y su capitán desconocían las deficiencias estructurales que determinaron la avería causante del estallido del barco, sí es posible entender que el capitán asumió una travesía en un momento en el que resultaba más que previsible y probable que hubiera de enfrentarse a condiciones meteorológicas adversas, habida cuenta de que la zona por la que había de navegar el *Prestige* y la época del año en que lo haría propiciaban la aparición de fuertes temporales⁵⁸¹. A mayor abundamiento, resulta igualmente innegable que el petrolero sumaba ya más de veinticinco años de antigüedad y que presentaba deficiencias operativas perfectamente conocidas por el capitán⁵⁸². Se concluye, por ello, que el acusado se posicionó en una situación en la que no le sería posible garantizar la seguridad del petrolero ante un fuerte contratiempo, como lo fue, en este caso, el fallo estructural que determinó el colapso de la maquinaria y la fractura del casco en su costado estribor.

⁵⁸¹ Defiende el Tribunal Supremo que las nuevas tecnologías en el campo de la meteorología permiten conocer «*con elevado grado de seguridad*» y suficiente antelación las condiciones climatológicas para poder reaccionar ante las mismas. En consecuencia, no puede mantenerse que en el caso del *Prestige* se trató de un riesgo no previsible y «*menos en la época del año en la que ocurrieron los hechos*» (vid. Fdto. jur. VIGÉSIMO NOVENO).

⁵⁸² Consta como hecho probado que el piloto automático del *Prestige* no funcionaba, por lo que era obligado navegar utilizando el sistema manual. Además, estaban también estropeados algunos de los serpentines de la calefacción y circulaba con un remolque anticuado que en situaciones de crisis no se podía accionar. La Audiencia Provincial de A Coruña consideró que ninguno de los defectos indicados guardaba relación lógica ni causal con la avería sufrida por el buque, pues si bien era cierto que esos defectos podrían haber afectado a alguna posibilidad de salvar el buque, no lo era que hubiesen contribuido a las causas de la avería que provocó la explosión. Contrario a esta opinión, defiende el Tribunal Supremo que la desvinculación de esos defectos con la avería «*no les resta valor en relación al estado general del buque, y al aspecto que para la Sala carece de relevancia, la posibilidad de trasvasar la carga o salvar el buque, que sin embargo implica un riesgo no desdeñable*» (Fdto. jur. VIGÉSIMO OCTAVO y SEXAGÉSIMO SÉPTIMO).

Debido a la edad de la nave no resultaba improbable que la estructura de la misma cediera ante unas circunstancias como las del supuesto en particular, siendo de destacar, asimismo, que «no contradice ese extremo que la sociedad de clasificación ABS hubiese certificado la idoneidad del *Prestige* para la navegación». Es más, «no era esta una cuestión incontrovertida, pues dos sociedades energéticas, la española Repsol y la británica BP, habían desaconsejado su uso»⁵⁸³. Por si fuera poco, lo anterior se vio agravado por la conducta elusiva del capitán a la hora de desatender las órdenes de la Autoridad Marítima Española, creando, en definitiva, un incremento del riesgo permitido en su actividad como capitán del *Prestige*.

El Tribunal Supremo confirma, por otro lado, la absolución del jefe de máquinas del *Prestige*, así como del Director General de la Marina Mercante en la fecha de los acontecimientos⁵⁸⁴.

20.2.2. La responsabilidad civil derivada del delito contra el medio ambiente: aplicación del Convenio CLC/92 y del FUND/92

Interesante resulta, sin duda, el enjuiciamiento de la responsabilidad civil derivada del delito imprudente contra el medio ambiente en el que hubo incurrido el capitán, pues no sólo ha afectado a éste como responsable directo, sino que ha propiciado la declaración de responsabilidad civil directa de la compañía *The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I Club)* hasta el límite de la póliza suscrita y la subsidiaria de *Mare Shipping, Inc.*, propietaria de la nave. Se ha declarado igualmente la responsabilidad civil del FIDAC en atención a los límites establecidos en el FUND/92.

Como es norma en el Derecho penal, la condena del principal acusado lleva aparejada el pronunciamiento sobre la responsabilidad civil *ex delicto* en

⁵⁸³ Fdto. jur. TRIGÉSIMO TERCERO.

⁵⁸⁴ Fdto. jur. CUADRAGÉSIMO PRIMERO y siguientes.

los términos previstos en los artículos 109 y 116 del Código penal⁵⁸⁵. Esa responsabilidad comprende, conforme al artículo 110 del mismo cuerpo normativo, la restitución del bien siempre que fuera posible, la reparación del daño y la indemnización de perjuicios materiales y morales⁵⁸⁶. La naturaleza de la responsabilidad es, por otro lado, civil y no penal, motivo, precisamente, por el que el Tribunal Supremo abandona el ámbito del Derecho penal y nos invita a *«desplazarnos al del Derecho civil resarcitorio de la infracción penal cometida, como acción distinta aunque acumulada al procedo penal por razones de utilidad y economía procesal, con finalidad de satisfacer los legítimos derechos (civiles) de las víctimas»*⁵⁸⁷. Cabe recordar, en este sentido, que las acciones civiles no pierden su naturaleza por el hecho de ejercitarse ante la jurisdicción penal y, salvo que exista un precepto penal que modifique su régimen, su contenido y extensión habrán de calibrarse con arreglo a la normativa civil que resulte de aplicación⁵⁸⁸.

⁵⁸⁵ «La ejecución de un hecho descrito por la ley como delito obliga a reparar, en los términos previstos en las leyes, los daños y perjuicios por él causados» (art. 109.1 CP) y «Toda persona criminalmente responsable de un delito lo es también civilmente si del hecho se derivaren daños o perjuicios» (art. 116.1 CP).

⁵⁸⁶ MARTÍN RÍOS, M.P., *El ejercicio de la acción civil en el proceso penal: una aproximación victimológica*, La Ley, Madrid, 2007, pp. 38-39 y 44-50. Tanto MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho penal...*, *op. cit.*, pp. 612-614, como GIL GIL, A., LACRUZ LÓPEZ, J.M., MELENDO PARDOS, M. y NÚÑEZ FERNÁNDEZ, *Curso...*, *op. cit.*, pp. 949-957, en un modo más extenso, definen la *restitución* como la devolución del bien en el estado y condiciones en que se encontraba antes de cometerse la infracción penal [vid. at. 111 CP y STS de 22 de octubre de 2002 (RJ 2002, 9704)]. La *reparación del daño*, por su parte, quedará orientada a restaurar la situación jurídica anterior al ilícito penal cuando no sea posible hacerlo mediante la restitución del bien afectado. Podrá consistir en obligaciones de hacer o no hacer que el propio juez o tribunal establecerá en atención a las condiciones del culpable, determinando al mismo tiempo si tales obligaciones han de ser cumplidas por él mismo o pueden ser ejecutadas a su costa conforme al artículo 112 del Código penal. Por último, la *indemnización* del daño incluye tanto los perjuicios materiales, como los morales (art. 113 CP).

⁵⁸⁷ Fdto. jur. SEXAGÉSIMO TERCERO.

⁵⁸⁸ Vid. en tal sentido, SSTS de 14 de marzo de 2003 (RJ 2003, 2263); de 10 de octubre de 2006 (RJ 2006, 7705); de 4 de febrero de 2010 (RJ 2010, 1416); de 29 de abril de 2013 (RJ 2013, 4399); de 11 de febrero de 2014 (RJ 2014, 2088); de 11 de junio de 2015 (RJ 2015, 3862) y de 18 de noviembre de 2015 (RJ 2016, 124), entre otras muchas. Por otro lado, explican GIL GIL, A., LACRUZ LÓPEZ, J.M., MELENDO PARDOS, M. y NÚÑEZ FERNÁNDEZ, *Curso...*, *op. cit.*, p. 946, el hecho de que la responsabilidad civil *ex delicto* se regule en el Código penal no afecta ni cuestiona su naturaleza, sino que se debe a razones puramente históricas. Así, se explica en la indicada obra que, antes de que se aprobase en España el primer Código civil, ya se habían aprobado cuatro Códigos penales en los años 1822, 1848, 1859 y 1870. Así, el legislador penal se vio obligado a regular las obligaciones civiles que pudieren derivarse de los ilícitos penales *«cuando no existía aún un Código civil que abarcara dicha materia»*.

El caso del *Prestige* representa, como reiteradamente se ha dicho, un supuesto de responsabilidad civil nacida por la contaminación del medio por el vertido de hidrocarburos. Por ello, el resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados debe disciplinarse conforme a los Convenios CLC/92 y FUND/92.

Al analizar, en primer lugar, la naturaleza y contenido del CLC/92, el Tribunal Supremo pone especial atención al principio de canalización de la responsabilidad o «*restricción de la legitimación pasiva*»⁵⁸⁹ y a la clasificación de la responsabilidad por contaminación como una responsabilidad de carácter exclusivo y excluyente. Exclusivo porque no puede efectuarse ninguna reclamación de indemnización por daños por contaminación marítima de hidrocarburos conforme a un sistema que no sea el consagrado en el propio Convenio y excluyente porque, en principio, sólo podrá exigirse responsabilidad por esta clase de daños al que fuere el propietario del buque. No obstante ello, la Sala justifica la responsabilidad civil del capitán del *Prestige* al amparo del artículo 5.3 del CLC/92, que si bien declara exentos de responsabilidad a los sujetos en él contemplados, no concede exención alguna cuando los daños hubieren sido causados «*temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían tales daños*»⁵⁹⁰. Aplicando ese principio al caso enjuiciado, entiende el órgano juzgador que el capitán de la nave actuó con imprudencia grave, causando los daños temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían, lo que claramente impide la aplicación de la exención del artículo 5.3 del CLC/92⁵⁹¹.

⁵⁸⁹ Fdto. jur. SEXAGÉSIMO CUARTO.

⁵⁹⁰ El Tribunal Supremo recuerda las definiciones dadas por la Sala en pronunciamientos anteriores sobre el concepto de temeridad y, más concretamente, sobre la «imprudencia temeraria». Así, la ha definido como la que «*ha querido siempre la vulneración de las más elementales normas de cautela o diligencia exigibles en una determinada actividad*» [STS de 4 de diciembre de 2002 (RJ 2002, 10854), o como la que supone «*un olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado*» [STS de 28 de septiembre de 2005, (RJ 2005, 6547)].

⁵⁹¹ Vid. Fdto. jur. SEXAGÉSIMO CUARTO: «*Es decir, en condiciones que dejan sin efecto respecto a él la exención de responsabilidad civil que prevé entre otros para el capitán el artículo 5.3 del CLC/92 al concurrir la excepción prevista en el mismo, por lo que de conformidad con el artículo 116 CP, la responsabilidad civil que le incumbe habrá de fijarse en relación a la totalidad de daños y perjuicios causados (...)*».

En cuanto a la responsabilidad civil subsidiaria de la entidad propietaria del buque, esto es, *Mare Shipping, Inc.*, la Sala entiende que concurren las dos notas características que al efecto exige el artículo 120.4 del Código penal⁵⁹². De un lado, la existencia de una relación de dependencia entre el autor del delito y el principal, sea persona física o jurídica, para quien trabaja. De otro lado, que el autor actúe dentro de las funciones de su cargo, aunque extralimitándose de ellas⁵⁹³. Así, ha resultado indiscutible que el principal acusado cometió el delito por el que ha sido condenado en el ejercicio de sus funciones como capitán del buque *Prestige*. Del mismo modo, si bien el capitán formalizó su contrato con la entidad *Universe Maritime Ltd.*, ésta actuó como agente y representante de la propietaria *Mare Shipping Inc.*, por lo que intervenía por su cuenta y en su nombre.

El alcance de la responsabilidad de *Mare Shipping Inc.* se valora también a partir de las reglas del CLC/92. Dicho Convenio concede al propietario del buque contaminante el derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda, salvo si se prueba que los daños se debieron a una acción u omisión suyas y que actuó «*con la intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían*»⁵⁹⁴. A juicio de la Sala, la empresa propietaria del buque conocía perfectamente cuál era el estado real del buque, así como el potencial contaminante de la carga transportada. Declara, en consecuencia, la incursión de *Mare Shipping Inc.* en un caso de culpa o negligencia civil de magnitud suficiente para entender que la misma actuó temerariamente, «*con desprecio consciente y deliberado de los graves riesgos que implicaba su actuación*», idóneo asimismo para enervar el derecho a limitar su responsabilidad conforme al CLC/92⁵⁹⁵.

⁵⁹² «Son también responsables civilmente, en defecto de los que lo sean criminalmente: (...) Las personas naturales o jurídicas dedicadas a cualquier género de industria o comercio, por los delitos que hayan cometido sus empleados o dependientes, representantes o gestores en el desempeño de sus obligaciones o servicios» (art. 120.4º CP).

⁵⁹³ Fdto. jur. SEXAGÉSIMO QUINTO.

⁵⁹⁴ Vid. Art. 5.1 y 2 del CLC/92.

⁵⁹⁵ *Mare Shipping Inc.*, como propietaria del buque, dispone, según nuestro Alto Tribunal, de su propia estructura de funcionamiento. Decide, en este sentido, los planes de inspección y

Al recurrir la sentencia de instancia se denunció también la inaplicación del artículo 117 del Código penal, solicitándose en su virtud la condena de la aseguradora del *Prestige* hasta el límite de la póliza que tenía suscrita *Universe Maritime, Ltd.* —que actuaba en representación de la propietaria de la nave— con la compañía *The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I Club)*⁵⁹⁶.

Tal y como se ha explicado durante el estudio del CLC/92, el artículo VII.1 del mismo impone al propietario de un buque matriculado en un Estado parte y que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, la obligación de suscribir un seguro o mantener una garantía financiera que cubra su responsabilidad civil nacida de los daños causados por contaminación, de conformidad con las cantidades detalladas en el artículo V.1 del Convenio. Precisamente, en virtud de ese aseguramiento, *The London P&I Club* constituyó ante el Juzgado de Instrucción de Corcubión (A Coruña) el correspondiente fondo de garantía por importe de 22.777.986 Euros, admitiéndose finalmente la acción directa contra el asegurador hasta el límite fijado por el CLC/92⁵⁹⁷.

Sin perjuicio de lo anterior, empero, se solicitó mediante recurso que el pronunciamiento de condena al pago de la responsabilidad civil se ampliase también respecto a la aseguradora hasta el límite de la póliza suscrita. Aunque el CLC/92 limita la responsabilidad de las aseguradoras hasta el límite del fondo

reparación de sus naves, al tiempo que planifica las inspecciones con las sociedades de clasificación y recibe, conserva y custodia la documentación que acredita los defectos observados y las reparaciones realizadas. Entiende, en consecuencia, que «*es muy difícil sostener razonablemente que no estaba al tanto de la situación estructural del barco o a su estado de conservación*», toda vez que conocía perfectamente el historial del *Prestige* (vid. Fdto. jur. SEXAGÉSIMO SÉPTIMO).

⁵⁹⁶ Dispone el artículo 117 del Código penal que «*los aseguradores que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación de cualquier bien, empresa, industria o actividad, cuando, como consecuencia de un hecho previsto en este Código, se produzca el evento que determine el riesgo asegurado, serán responsables civiles directos hasta el límite de la indemnización legalmente establecida o convencionalmente pactada, sin perjuicio del derecho de repetición contra quien corresponda*».

⁵⁹⁷ La Audiencia Provincial de A Coruña, en atención al carácter absolutorio de su pronunciamiento en relación con las responsabilidades civiles, rechazó que el fondo constituido por *The London P&I Club* se hiciera efectivo en la causa (Fdto. jur. SEXAGÉSIMO OCTAVO, STS de 14 de enero de 2016).

de garantía constituido, nada impide que contractualmente se fije otro nivel de responsabilidad. Así pues, en caso de existir póliza de aseguramiento por nivel superior al legalmente establecido, *«la limitación que establece a favor del propietario el CLC/92 quedará exceptuada»*⁵⁹⁸. De los hechos se desprende, en efecto, la existencia de ese aseguramiento y la garantía, durante su vigencia, de que *«el buque estará plenamente integrado en la póliza de seguros estándar de responsabilidad contra contaminación petrolífera de un Club P&I con el límite de 1 billón de dólares USA»*. Aplicando supletoriamente la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de *Contrato de Seguro* (en lo sucesivo, LCS)⁵⁹⁹ y admitiendo el ejercicio de la acción directa del tercero perjudicado conforme a su artículo 76, la Sala condena a la aseguradora como responsable civil subsidiaria⁶⁰⁰.

A lo anterior se sumó, finalmente, la petición de que se declarara la responsabilidad civil a cargo del FIDAC. El Tribunal Supremo, recordando que el Fondo tiene como fin principal el de indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación, en la medida en que la protección establecida por el CLC/92 resulte insuficiente, entiende que no concurren las excepciones a la obligación de indemnizar del FIDAC que el FUND/92, su Convenio regulador, prevé. Por ello, se procede a la condena del Fondo a 135 millones de unidades de cuenta, que es el límite que legalmente corresponde⁶⁰¹.

⁵⁹⁸ Fdto. jur. SEXAGÉSIMO NOVENO.

⁵⁹⁹ Publicada en *BOE* núm. 250, de 17 de octubre de 1980.

⁶⁰⁰ Con anterioridad a la LNM (*cfr.* art. 467), los contratos de seguro P&I (*«protection and indemnity»* o *«contratos de protección e indemnización»*), orientados a la cobertura del quebranto patrimonial sufrido por el asegurado al indemnizar a un tercero, carecían de regulación positiva en España. Por ese preciso motivo, el Tribunal Supremo procede a la aplicación supletoria de la LCS y de su artículo 76, en cuya virtud se reconoce al tercero perjudicado acción directa en los términos siguientes: *«el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero (...)»*.

⁶⁰¹ Fdto. jur. SEPTUAGÉSIMO CUARTO y FALLO.

21. El régimen jurídico sobre responsabilidad civil nacida de la contaminación marina en la LNM y su extensión a las sociedades de clasificación

21.1. Ámbito de aplicación de la norma

La Ley de Navegación Marítima dedica el Capítulo V de su Título VI (arts. 384 a 391) a la regulación de la responsabilidad civil derivada de daños por contaminación sufridos en las costas y espacios marítimos españoles —*i.e.*, aguas interiores, mar territorial y zona económica exclusiva—, «*que proceda de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas, dondequiera que éstos se encuentren*» (art. 384). Ahora bien, este régimen autónomo y propio juega, en realidad, un papel secundario, pues no se aplicará sino supletoriamente respecto de aquéllas disposiciones y convenios internacionales de los que España sea parte (art. 391.1)⁶⁰². En concreto, la Ley menciona en su preámbulo dos normas supranacionales de aplicación preferente. De un lado, el *Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos* (CLC/92), antes tratado, y, de otro lado, el *Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques* (en lo

⁶⁰² *Vid.*, en cuanto a la aplicación supletoria de la LNM en esta materia, LÓPEZ QUIROGA, J., «La responsabilidad civil por contaminación...», *op. cit.*, p. 340; LÓPEZ QUIROGA, J., FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T. y DE BUSTOS LANZA, H., «La nueva...», *op. cit.*, pp. 44 y 63; LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, A., *et. al.*, *Guía...*, *op. cit.*, p. 58; ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, p. 769; MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M.I., «La responsabilidad civil...», *op. cit.*, p. 566; MARTÍN OSANTE, J.M., «Los accidentes...», *op. cit.*, pp. 410-411 y PULIDO BEGINES, J.L., «De la responsabilidad...», *op. cit.*, pp. 1176-1177. La aplicación supletoria de la LNM al enjuiciamiento de la responsabilidad derivada de los daños por contaminación no se desprende únicamente de la literalidad del artículo 391.1 de la Ley, sino que es un principio inspirador de la propia norma. Así lo destacan, entre otros, LÓPEZ QUIROGA, J., FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T. y DE BUSTOS LANZA, H., «La nueva...», *op. cit.*, p. 44 y MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M.I., «La responsabilidad civil...», *op. cit.*, p. 566, al remitirse al artículo 2 de la LNM, en cuya virtud la misma quedará supeditada a la preferente aplicación de los tratados internacionales vigentes en España y de las normas comunitarias. Además, en todo aquello no previsto por la LNM se estará supletoriamente a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo lo anterior y en cuanto no resultare procedente el uso de la analogía, se aplicará el Derecho común.

sucesivo, BUNKERS/2001)⁶⁰³. Por tanto, la LNM abarcará solamente aquellos supuestos no contemplados por la normativa internacional señalada, pues en caso contrario ésta será de aplicación preferente.

A lo anterior se suma la inaplicación de la LNM a los daños debidos a contaminación por sustancias radioactivas y nucleares, los cuales se regirán por su normativa específica, entre otras por el *Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares* (en adelante, NUCLEARES/1971)⁶⁰⁴ y la Ley 25/1964, de 29 de abril, *sobre energía nuclear* (LEN)⁶⁰⁵. Téngase en cuenta, además, que la instauración de un régimen de responsabilidad civil específico sobre contaminación no desplazará la eventual aplicación de las disposiciones en materia sancionadora contenidas en el

⁶⁰³ Publicado mediante Instrumento de Ratificación en *BOE* núm. 43, de 19 de febrero de 2008. Similar al CLC/92, el Convenio BUNKERS/2001 establece un sistema de responsabilidad cuasi objetiva, quebrantable mediante la concurrencia de una serie de exoneraciones, de aplicación a todos los supuestos de contaminación por hidrocarburos, sea porque la nave los lleve a bordo, o porque procedan de la misma (*vid.* arts. 3 y 4). Téngase en cuenta, no obstante, que a diferencia del CLC/92, el BUNKERS/2001 no sólo identifica al propietario inscrito como responsable legal, sino que extiende la aplicación de su articulado al fletador a casco desnudo, al gestor naval y al armador del buque (art. 1.3).

⁶⁰⁴ Publicado mediante Instrumento de Adhesión en *BOE* núm. 199, de 20 de agosto de 1975. Curioso del presente Convenio es su voluntad de «asegurarse de que el empresario de una instalación nuclear sea exclusivamente responsable de los daños y perjuicios causados por un accidente nuclear que se produjere durante el transporte marítimo de materiales nucleares» (Preámbulo, apartado 2º *in fine*). Conforme a su articulado, toda persona declarada responsable por los daños derivados de un accidente nuclear se verá exonerada de tal responsabilidad si el empresario de la instalación nuclear correspondiente es declarado igualmente responsable por aquéllos daños conforme a la Convenio de París de 29 de julio de 1960, *sobre responsabilidad civil en el campo de la energía nuclear* (publicado mediante Instrumento de Ratificación en *BOE* núm. 28, de 2 de febrero de 1967) o el Convenio de Viena de 21 de mayo de 1963, *sobre responsabilidad civil por daños nucleares* (cuyas previsiones se han adaptado al ordenamiento español mediante la ya citada Ley 25/1964, de 29 de abril, *sobre energía nuclear*).

⁶⁰⁵ Publicada en *BOE* núm. 107, de 4 de mayo de 1964. Se añadirán a las normas mencionadas el *Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas* de 1996 («SNP/96»), así como el Protocolo aprobado en 2010 relativo al SNP/96, para el caso de que entren en vigor (texto refundido del Convenio SNP de 1996 y su Protocolo de 2010 disponible en: <http://hnsconvention.org>). También en este caso la responsabilidad que se atribuye al propietario de la nave es de corte cuasi objetivo, declarándosele responsable de los daños ocasionados por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas durante su transporte marítimo a bordo del buque de su propiedad. No obstante ello, si el accidente estuviere motivado por una serie de acaecimientos que tuvieran el mismo origen, la responsabilidad recaerá sobre el que fuere propietario en el momento de producirse el primero de esos acontecimientos (*vid.* art. 7.1). Asimismo, no se imputará responsabilidad alguna al propietario del buque si éste prueba la concurrencia de alguna de las causas de exoneración del artículo 7.2.

TRLPEMM o en la normativa propia sobre medioambiente de la Ley 26/2007, de 24 de octubre, de *Responsabilidad Medioambiental* (en lo sucesivo, LRMA)⁶⁰⁶ y de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de *protección del medio marino* (en adelante, LPM)⁶⁰⁷.

21.2. La responsabilidad del armador del buque o del explotador de la nave

De conformidad con el artículo 386.1 de la LNM, «*el armador será responsable de los daños por contaminación por el mero hecho de su producción*», sin perjuicio, no obstante, de que concurra alguna causa ajena que permita la exoneración de tal responsabilidad, así como de la limitación a que puede acogerse el responsable legal conforme al título VII de la LNM (arts. 392 a 405). Es claro, sin embargo, que el régimen de responsabilidad civil instaurado por la norma española es de carácter objetivo; es decir, que el nacimiento de la responsabilidad no se hace depender de la concurrencia de culpa en la conducta o actuación del responsable⁶⁰⁸. Se comparte, en definitiva, el criterio previsto en el Convenio CLC/92 (*vid.* art. III.1 CLC/92)⁶⁰⁹.

Más allá de lo anterior, empero, la LNM se aleja de lo establecido en el Convenio CLC/92, el cual se caracteriza, principalmente, por canalizar la responsabilidad civil por contaminación hacia el propietario registral del buque o embarcación y por excluir de forma expresa a otros sujetos directamente implicados en el tráfico marítimo (arts. III.1 y 4 CLC/92)⁶¹⁰. Por el contrario, la

⁶⁰⁶ Publicada en *BOE* núm. 255, de 24 de octubre de 2017.

⁶⁰⁷ Publicada en *BOE* núm. 317, de 30 de diciembre de 2017.

⁶⁰⁸ La propia norma así lo reconoce en su Preámbulo al defender la instauración de un régimen de «*responsabilidad cuasi objetiva del armador del buque o del titular del artefacto que causa la contaminación*». Así lo corroboran también LÓPEZ QUIROGA, J., «La responsabilidad civil por contaminación...», *op. cit.*, pp. 341-342; LÓPEZ QUIROGA, J., FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T. y DE BUSTOS LANZA, H., «La nueva...», *op. cit.*, p. 63; LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, A., *et. al.*, *Guía...*, *op. cit.*, p. 58; ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, p. 769; MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M.I., «La responsabilidad civil...», *op. cit.*, p. 580; MARTÍN OSANTE, J.M., «Los accidentes...», *op. cit.*, pp. 414-415 y PULIDO BEGINES, J.L., «De la responsabilidad...», *op. cit.*, pp. 1179-1180.

⁶⁰⁹ Criterio compartido asimismo por el Convenio SNP/96 conforme a su artículo 7.1.

⁶¹⁰ *Vid.*, en el mismo sentido, arts. 7.1 y 5 del Convenio SNP/96.

LNM declara como sujetos responsables y obligados al pago de la indemnización que corresponda al armador del buque o al titular del uso o explotación del artefacto naval o plataforma fija, sin mencionar siquiera al titular registral (art. 385.1 LNM)⁶¹¹. No obstante ello, la norma española sí sigue la línea marcada por el Convenio al no poner impedimento alguno a que, una vez desembolsada la indemnización por quien hubiere sido declarado responsable legal, pueda éste ejercer su derecho de repetición contra las personas verdaderamente culpables de los daños por contaminación (*vid.* arts. III.5 CLC/92 y 385.1 *in fine* LNM)⁶¹². Teniendo en cuenta, además, que en éste último caso la acción de repetición se fundamentaría en la culpa del auténtico responsable material de los hechos, no habría de resultar aplicable, a nuestro entender, el régimen de responsabilidad por contaminación de la LNM, sino que la cuestión se solventaría con la aplicación del régimen común sobre responsabilidad extracontractual (arts. 1.902-1.908 CC)⁶¹³.

⁶¹¹ No obstante la diferente regulación contenida en la LNM, LÓPEZ QUIROGA, J., «La responsabilidad civil por contaminación...», *op. cit.*, p. 342 considera que la misma, a pesar de distar del criterio marcado por el CLC/92 o el SNP/96, resulta coherente con la sistemática propia de la norma, pues ésta se caracteriza, entre otros, por identificar al armador como auténtico responsable de la navegación marítima. Admite, eso sí, que la identificación del titular registral resulta normalmente mucho más sencilla, razón precisamente por la que los convenios internacionales mencionados canalizan la responsabilidad hacia el propietario de la nave. Por otro lado, PULIDO BEGINES, J.L., «De la responsabilidad...», *op. cit.*, p. 1179, que entiende que los verdaderos responsables (*i.e.*, los armadores) de los daños por contaminación terminan por eludir su responsabilidad al resultar compleja su identificación, califica el CLC/92 como «demasiado estricto», pues «colocar como responsable única y exclusivamente al propietario conlleva una cierta injusticia y no canaliza las consecuencias del riesgo sobre la persona que lo gestiona». MARTÍN OSANTE, J.M., «Los accidentes...», *op. cit.*, pp. 414-415, por su parte, aboga por una solución intermedia y habría considerado más acertada la instauración de un sistema de responsabilidad solidaria de propietario y armador, pues la LNM, si bien coherente con la realidad del tráfico, resulta poco eficaz al ser usualmente tan difícil la identificación del armador.

⁶¹² De igual forma se dispone en los artículos 3.6 y 7.6 de los Convenios BUNKERS/2001 y SNP/96, respectivamente.

⁶¹³ Resulta sumamente ilustrativa, a este respecto, la aportación hecha por ÁLVAREZ LATA, N., «Responsabilidad civil...», *op. cit.*, pp. 407-435. Indica ÁLVAREZ LATA que la LRPM (a la que debe añadirse, en nuestra opinión, la LPM) no contempla un régimen de responsabilidad civil por daños medioambientales, sino que más bien se dedica al despliegue de varias medidas administrativas de prevención y reparación de los daños ocasionados al medioambiente. Por ello, considera procedente la aplicación del régimen común de responsabilidad civil extracontractual de los artículos 1.902 a 1.908 del Código civil, así como las normas especiales sobre responsabilidad nuclear o de daños por hidrocarburos.

El artículo 386.1 de la LNM menciona, por otro lado, las causas en cuya virtud quedará exonerado el responsable legal, siempre y cuando se pruebe que los daños se debieron, efectivamente, a alguna de las circunstancias legalmente previstas. Así, la Ley habla de una fuerza mayor inevitable, de la negligencia de cualquier autoridad que sea responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación y/o de la actuación dolosa de un tercero, dejando a salvo, en éste último caso, el derecho de repetición que asiste al armador o titular del uso o explotador del artefacto naval o plataforma fija⁶¹⁴. Asimismo, si el responsable legal logra probar que los daños se debieron, en todo o en parte, a una acción u omisión culposa o dolosa del que ha sido perjudicado por los daños, quedará el primero exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante el segundo, si bien sólo respecto a éste (art. 387 LNM).

La participación de varios buques en la causación de la contaminación conllevará a que sus respectivos armadores sean solidariamente responsables de los daños ocasionados y, por ende, del pago de la indemnización correspondiente (art. 385.2 LNM). Sin embargo, esta norma de solidaridad se desvanecerá cuando los daños sean exclusivamente atribuibles a una de las naves involucradas (art. 385.2 *in fine* LNM)⁶¹⁵. De otro lado, la LNM impone en su artículo 389.1 la obligación de concertar un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños por contaminación causados a las costas y aguas navegables españolas, si bien el Gobierno podrá establecer, mediante norma

⁶¹⁴ Compartimos, en este sentido, la opinión de LÓPEZ QUIROGA, J., «La responsabilidad civil por contaminación...», *op. cit.*, p. 342, que entiende igualmente procedente la reclamación de responsabilidad frente a aquellas autoridades encargadas del mantenimiento de las luces y ayudas a la navegación que con su propia actuación hubieren dado pie a la exoneración del responsable legal, con sujeción a la normativa que en ese caso corresponda.

⁶¹⁵ Pareciera que la LNM dista del Convenio CLC/92 (así como del los arts. 5 y 8 de los Convenios BUNKERS/2001 y SNP/96, respectivamente) al prever en su artículo IV que los buques intervinientes en los daños sólo sean solidariamente responsables respecto de «*todos los daños que no quepa asignar razonablemente a nadie por separado*», pero lo cierto es que, al final, la solución ofrecida por el Convenio y la LNM es la misma. El artículo 385.2 de la LNM debe entenderse en el sentido de que la responsabilidad por daños se imputará al único responsable cuando los mismos puedan ser atribuidos a un único partícipe, pues de lo contrario todos los intervinientes resultarán solidariamente responsables de todos los daños causados. *Vid.*, de nuevo, LÓPEZ QUIROGA, J., «La responsabilidad civil por contaminación...», *op. cit.*, pp. 344-345.

reglamentaria, la posibilidad de presentar mecanismos de garantía distintos a la contratación de un seguro (*vid.* Disp. Ad. 1ª LNM).

21.3. Extensión de la responsabilidad civil por contaminación marina a las sociedades de clasificación

Según se ha visto durante el estudio de la responsabilidad civil internacional por contaminación del medio marino, el Convenio CLC/92, principal instrumento analizado en el presente capítulo, establece un principio de canalización de la responsabilidad hacia el propietario del buque contaminante, a la vez que limita expresamente la extensión de dicha responsabilidad a otros sujetos del tráfico marítimo (*vid.* art. III.4)⁶¹⁶. La LNM, sin embargo, no realiza exclusión alguna, ni tampoco restringe expresamente la legitimación pasiva en estos supuestos. Ante esta realidad, empero, son pocos los que se plantean la duda en cuanto a la posibilidad o no de ejercer la acción de responsabilidad frente a otros individuos que no sean el armador de la nave, tal como pudieran ser las sociedades de clasificación, por ejemplo. No obstante ello, aquellos autores que han entrado a investigar la cuestión coinciden en que las normas por las que se regiría la acción de responsabilidad frente a otros sujetos serían las generales de la culpa extracontractual⁶¹⁷.

⁶¹⁶ Salvo que, como ya se ha visto, tales sujetos hubieren actuado «*con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños*» (art. III.4 *in fine*). Recuérdese que los sujetos a los que se hace expresa mención en el Convenio CLC/92 son los empleados o agentes del propietario o los tripulantes, el práctico o cualquier persona que, sin ser tripulante, preste servicios a la nave, los fletadores, gestores navales o armadores, nadie que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o conforme las instrucciones de una autoridad pública competente, quienes tomen medidas preventivas y, por último, ningún empleado o agente de los cinco sujetos anteriores. Ante esta realidad, se ha tratado en el epígrafe 18.5 de la presente tesis la posibilidad de extender la responsabilidad por contaminación a las sociedades de clasificación que hubieren actuado con dolo o culpa grave. Se han distinguido, al efecto, dos posibles hipótesis. La primera excluye totalmente su responsabilidad al entenderse que la enumeración del artículo III.4 es *numerus clausus*, mientras que la segunda permite encajar el supuesto en el apartado b) del precepto y que se refiere, además de al práctico, a «*cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque*». *Vid.*, como recordatorio de ello, GONZÁLEZ PILLADO, E. Y MICHINEL ÁLVAREZ, M.A., (Coords.), *El Prestige...*, *op. cit.*, p. 149; ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, p. 778 y GARCÍA RUBIO, M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 145.

⁶¹⁷ De los autores que se citan al inicio del presente capítulo, solamente MARTÍN OSANTE, J.M., «Los accidentes...», *op. cit.*, pp. 414 y LÓPEZ QUIROGA, J., «La

A nuestro juicio, el silencio de la LNM debe entenderse permisivo con el ejercicio de la acción de responsabilidad frente a aquellos sujetos que, además del armador de la nave —quien responde por defecto—, hubieren participado en la causación del accidente. Ello lo entendemos así por dos razones fundamentales, extraíbles ambas del Preámbulo de la propia Ley. La primera, que la norma se ha diseñado tomando en perfecta consideración los textos internacionales sobre contaminación marina, entre los que mencionan expresamente el CLC/92 y el BUNKERS/2001. Así, ha incorporado al sistema nacional los criterios primarios de tales Convenios, pero diverge en aquello que el legislador ha entendido oportuno; entre otros, al canalizar la responsabilidad hacia el armador y no hacia el propietario⁶¹⁸. La segunda razón, en correlación con la anterior, es que los supuestos contemplados por la LNM incorporan los principios medioambientales del artículo 191 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea⁶¹⁹, destinados a garantizar una mayor calidad en la construcción y mantenimiento de los buques, así como a atribuir la responsabilidad a quien la causa de conformidad con los principios «prevención de la fuente» y «quien contamina paga»⁶²⁰.

responsabilidad civil por contaminación...», *op. cit.*, pp. 343-344 cuestionan el texto de la LNM y plantean la opción de ampliar el ejercicio de la acción de responsabilidad frente a otros sujetos distintos del armador.

⁶¹⁸ El motivo de ello parece residir en la voluntad de responsabilizar de los daños a aquellos sujetos realmente responsables de los mismos (*i.e.*, los armadores), sin perjuicio, eso sí, de que esta medida desproteja a las víctimas al dificultar la identificación del causante. *Vid.*, PULIDO BEGINES, J.L., «De la responsabilidad...», *op. cit.*, p. 1179 y MARTÍN OSANTE, J.M., «Los accidentes...», *op. cit.*, pp. 414-415.

⁶¹⁹ Versión consolidada publicada en *DOUE C* núm. 202, de 7 de junio de 2016.

⁶²⁰ *Vid.* KINGSTON, S. (*et. al.*), *European Environmental Law*, *op. cit.*, pp. 90 y ss.; SADELEER, N., *Environmental Principles. From Political Slogans to Legal Rules*, *op. cit.*; MARTÍN PALMERO, F. (*et. al.*), *Desarrollo sostenible...*, *op. cit.*, pp. 204 y ss.; PERNAS GARCÍA, J.J., «Los principios de la política ambiental comunitaria...», *op. cit.*, pp. 599-628; LERDA, J.C., ACQUATELLA, J. y GÓMEZ, J.J., «Coordinación de políticas públicas...», *op. cit.*, p. 66; GUTIÉRREZ DUARTE, M.V., RODRÍGUEZ LÓPEZ, A. y GALVÁN VALLINA, J., «Objetivos y principios fundamentales...», *op. cit.*, pp. 37-69. El principio de «prevención de la fuente» consiste, tal y como su nombre deja entrever, en la adopción de medidas y acciones dirigidas a la evitación de daños medioambientales. A tal efecto, GUTIÉRREZ DUARTE, M.V., RODRÍGUEZ LÓPEZ, A. y GALVÁN VALLINA, J., «Objetivos y principios fundamentales...», *op. cit.*, p. 44, mencionan algunas de las medidas adoptadas por la Unión Europea en la consecución del fin preventivo indicado, tales como «la realización de informes sobre evaluación de impacto ambiental para proyectos de infraestructuras» o «el establecimiento de restricciones y prohibiciones, tanto al transporte de residuos dentro de la Comunidad como a la explotación de los mismos», citando, respecto a esas medidas, la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, *relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos*

Llegados a este punto, resulta incuestionable que las sociedades de clasificación ejercen una influencia directa y trascendental en el estado de conservación de los buques al ser entidades especializadas en la inspección y clasificación de los mismos. Ejercen sus funciones desde que se inicia la construcción de una nave, hasta el final de su vida útil y de su actividad depende, en gran medida, que un buque se encuentre en condiciones aptas para la navegación —aunque a priori no sea responsabilidad de tales entidades asegurar la navegabilidad de los buques inspeccionados o clasificados—. Como en el caso del hundimiento del *Prestige*, una mala ejecución de las funciones de inspección o clasificación puede ser determinante a la hora de que un accidente marítimo se produzca o no. Dicho de otro modo, una correcta aplicación de la *lex artis* propia de estas entidades y de sus inspectores puede resultar crucial a la hora de evitar un accidente en la navegación, sobre todo si el mismo es consecuencia de un defecto en la estructura del buque que no fue detectado (y debió haberlo sido) durante las labores de inspección o clasificación.

Por todo lo indicado, insistimos en que las sociedades de clasificación debieran estar plenamente sometidas a los principios comunitarios mencionados *ut supra*, si bien tal responsabilidad habría de regirse por las normas comunes sobre responsabilidad extracontractual, habida cuenta de que el sistema de

y privados sobre el medio ambiente (publicada en DOCE L núm.. 175, de 5 de julio de 1985 y derogada en su día por la actualmente vigente Directiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, publicada en DOUE L núm. 192, de 21 de julio de 2001) y el Reglamento (CEE) núm. 259/93 del Consejo, de 1 de febrero de 1993, *relativo a la vigilancia y al control de los traslados de residuos en el interior, a la entrada y a la salida de la Comunidad Europea* (publicado en DOCE L núm.. 30, de 6 de febrero de 1993 y sustituido en la actualidad por el Reglamento (CE) núm. 1013/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, publicado en DOUE L núm. 190, de 12 de julio de 2006). El principio de «quien contamina paga», por su parte, determina que todos aquellos sujetos que directa o indirectamente hubieren menoscabado el medio ambiente o hubieren creado las condiciones para que se produjere ese menoscabo, deberán soportar el coste de las acciones que se hubieren llevado a término a fin de erradicar o reducir de forma aceptable la contaminación ocasionada. Resulta interesante, en relación con este segundo principio, la aclaración realizada por PERNAS GARCÍA, J.J., «Los principios de la política ambiental comunitaria...», *op. cit.*, p. 608, quien explica que se trata de un principio no poco malinterpretado, pues no persigue una meta meramente sancionadora, sino que, al mismo tiempo, pretende desincentivar las conductas ambientales dañosas.

responsabilidad cuasi objetiva de la LNM se predica sola y exclusivamente respecto del armador⁶²¹.

⁶²¹ *Vid.*, de nuevo, PULIDO BEGINES, J.L., «De la responsabilidad...», *op. cit.*, p. 11780; MARTÍN OSANTE, J.M., «Los accidentes...», *op. cit.*, pp. 414 y LÓPEZ QUIROGA, J., «La responsabilidad civil por contaminación...», *op. cit.*, pp. 343-344.

CAPÍTULO VI

RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD EN LA EJECUCIÓN DE FUNCIONES ESTATUTARIAS POR DELEGACIÓN DEL ESTADO ESPAÑOL

SUMARIO:

22. Naturaleza del vínculo jurídico-convencional que une y regula las relaciones entre la Administración delegante y la sociedad de clasificación autorizada. 22.1. La «relación de trabajo» entre la Administración delegante y la organización que actúa en su nombre: breve apunte a la inexistente naturaleza laboral del acuerdo de delegación de funciones. 22.2. Mecanismos de atribución o delegación de funciones públicas en el ordenamiento jurídico español. 22.2.1. El traslado de funciones públicas mediante delegación y encomienda de gestión. 22.2.2. La contratación administrativa. 22.2.2.1. Distinción entre contratos administrativos y contratos privados: posible inserción del acuerdo de delegación de funciones en una u otra categoría. 22.2.2.2. El acuerdo de delegación de funciones como contrato administrativo. 22.2.2.3. La concesión administrativa de servicios públicos. 22.2.2.4. El contrato administrativo especial o innominado. 22.2.3. El convenio de colaboración entre el sector público y el sector privado. 22.2.4. La autorización administrativa en su modalidad tradicional. 22.2.5. El mecanismo elegido por el legislador español: la delegación de funciones públicas de inspección y control de buques mediante acreditación administrativa y posterior autorización. 23. Breve mención al contenido del acuerdo de delegación de funciones. 24. La responsabilidad derivada de la deficiente ejecución de funciones públicas de inspección y control de buques. 24.1. La responsabilidad de las organizaciones y/o sociedades de clasificación autorizadas. 24.1.1. Existencia de responsabilidad. 24.1.2. Discrepancias doctrinales en cuanto a la naturaleza pública o privada de la responsabilidad de las entidades colaboradoras de la Administración. 24.2. La responsabilidad patrimonial de la Administración marítima española. 24.2.1. Régimen de responsabilidad en los supuestos de ejercicio directo de la función. 24.2.2. Imputación de la responsabilidad a la Administración marítima por las inspecciones realizadas en su nombre. 25. Concurrencia de responsabilidades. 25.1. Articulación de la responsabilidad administrativa y la responsabilidad de la sociedad de clasificación autorizada. 25.2. Cláusulas de limitación de la responsabilidad financiera de las organizaciones autorizadas.

Tras analizar el estatuto jurídico y régimen de responsabilidad de las sociedades de clasificación en el ejercicio de funciones privadas de inspección y clasificación de buques, se concluye la presente tesis con la identificación y el estudio del régimen de responsabilidad aplicable en la ejecución, por parte de las clasificadoras, de funciones públicas de supervisión de buques en nombre de la Administración marítima española⁶²². Para ello se determinará, en primer

⁶²² Del presente Capítulo se destacan, en particular, las obras y trabajos de GARCÍA PERROTE ESCARTÍN, I., *Manual de Derecho del Trabajo*, 6º ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2016; MARTÍN VALVERDE, A., RODRÍGUEZ-SAÑUDO GUTIÉRREZ, F. y GARCÍA MURCIA, J., *Derecho del Trabajo*, 21ª ed., Tecnos, Madrid, 2012; EODEGARIO FERNÁNDEZ, M., *Derecho Individual del Trabajo*, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, 2015;

MARTÍNEZ GIRON, J., ARUFE VARELA, A. y CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *Derecho del Trabajo*, 2ª ed., Netbiblo, La Coruña, 2006; SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C., «El concepto de trabajador por cuenta ajena en el Derecho español y comunitario», en *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, núm. 37, 2002, pp. 37-60; GARCÍA GÓMEZ DE MERCADO, F., «Contratos administrativos y privados ante la reforma de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas», en *Revista Jurídica de la Comunidad de Madrid*, núm. 5, 1999, consultable en: <http://www.madrid.org>; PARADA R., *Derecho Administrativo II. Régimen jurídico de la actividad administrativa*, 22ª ed., Open, Madrid, 2015; PARADA, R., *Derecho Administrativo II. Organización y empleo público*, 22ª ed., Marcial Pons, Madrid, 2012; PARADA, R., *Concepto y fuentes del Derecho administrativo*, 2ª ed., Marcial Pons, Madrid, 2012; SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo. Parte general*, 7ª ed., Tecnos, Madrid, 2011; GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, S., *Tratado de Derecho Administrativo. Tomo III*, 3ª ed., Thompson Reuters, Cizur Menor, 2017; HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, H.M., «Jurisdicción competente en materia de contratos del sector público», en *Actualidad administrativa*, núm. 6, 2013, pp. 869-881; BURZACO SAMPER, M., *Contratación del sector público: esquemas*, Dykinson, Madrid, 2014; GONZÁLEZ NAVARRO, F., «El Gobierno de España y la Administración General del Estado», en *Revista jurídica de Navarra*, núm. 22, 1997, pp. 117-190; FRUTOS RUIZ, I. y BECERRA ANTEQUERA, G., «La Administración Marítima, alcance y dimensiones: 'ut omnes unum sint'», en *Instituto Español de Estudios Estratégicos: Documento de Opinión*, núm. 32, 2017, en: <http://www.ieee.es>; GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas por entidades privadas colaboradoras de la Administración», en *Anuario de Derecho Municipal*, NÚM. 2, 2008, pp. 63-104; CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad (control, inspección y certificación)*, Comares, Granada, 2003; CANALS I AMETLLER, D., «Entidades colaboradoras de la Administración pública en el ámbito de la protección del medio ambiente. Las entidades ambientales de control», en ESTEVE PARDO, J. (Coord.), *Derecho del Medio Ambiente y Administración Local*, 2ª ed., Fundación Democracia y Gobierno Local, Barcelona, 2006, pp. 305-323; CASADO CASADO, L., FUENTES I GASÓ, J., JARIA I MANZANO, J. y PALLARÉS SERRANO, A., *La externalización de las funciones de control e inspección en materia de protección del medio ambiente*, Atelier, Barcelona, 2010; GARCÍA URETA, A., *La potestad inspectora de las Administraciones Públicas*, Marcial Pons, Madrid, 2006; PADRÓS REIG, C., «Las entidades ambientales de control en la legislación catalana», en *Revista Interdisciplinaria de Gestión Ambiental*, núm. 25, 2001, pp. 3-14; PASCUAL GARCÍA, J., «La regulación de los convenios administrativos en la ley de régimen jurídico del sector público», en *Revista Española de Control Externo*, vol. XVIII, núm. 54, 2016, pp. 157-186; MUÑOZ, M.L. y COYLE, C., «La nueva regulación de los convenios entre Administraciones públicas y particulares», en *Actualidad Jurídica Aranzadi*, núm. 914, 2015, p. 14; ZAMBONINO PULITO, M., *La protección jurídico-administrativa del medio marino: tutela ambiental y transporte marítimo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2001; SANTAMARÍA PASTOR, J.A., *Principios de Derecho Administrativo General I*, 3ª ed., Iustel, Madrid, 2015; CAMERO CASADO, E. y FERNÁNDEZ RAMOS, S., *Manual Básico de Derecho Administrativo*, 14ª ed., Tecnos, Madrid, 2017; COSCULLUELA MONTANER, L., *Manual de Derecho Administrativo*, 28ª ed., Civitas, Cizur Menor, 2017; BLANQUER, D., *Derecho Administrativo. Volumen 1º: El fin, los medios y el control*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2010; VILLAR PALASÍ, J.L., «La actividad industrial del Estado en el Derecho administrativo», en *Revista de Administración Pública*, núm. 3, 1950, pp. 53-129; FERNÁNDEZ TORRES, J.R., «Regímenes de intervención administrativa: autorización, comunicación previa y declaración responsable», en *Revista catalana de Dret públic*, núm. 42, 2011, pp. 85-114; NORDQUIST, M.H. y NORTON MOORE, J., *Current Maritime Issues and the International Maritime Organization*, Martinus Nijhoff Publishers, La Haya, 1999; CUETO PÉREZ, M., *Procedimiento administrativo, sujetos privados y funciones públicas*, Civitas, Madrid, 2008; ESTEVE PARDO, J., *Técnica, riesgo y Derecho. Tratamiento del riesgo tecnológico en el Derecho ambiental*, Ariel, Barcelona, 1999; PITA BRONCANO, C.P., «La responsabilidad patrimonial de la Administración», en *Anuario de la Facultad de Derecho*, Universidad de Extremadura, vol. XXIV, 2006, pp. 119-126; BERMEJO VERA, J., *Derecho Administrativo. Parte especial*, 4ª ed., Civitas, Madrid, 1999; RIVERA FRADE, M.D., «La responsabilidad patrimonial de la Administración Pública en las Leyes 39/2015 y 40/2015. Aspectos sustantivos», en *Revista da Asesoria Xurídica Xeral*, núm. 7, 2017, pp. 70-92; AMENÓS ÁLAMO, J., *La inspección urbanística. Concepto y régimen jurídico*, Cedecs, Barcelona, 1999; GALERA RODRIGO, S., *La*

lugar, la naturaleza de la denominada «relación de trabajo» que se establece entre la Administración delegante y la organización de inspección autorizada, así como los mecanismos que el ordenamiento jurídico español pudiera prever para el eventual traslado de funciones públicas en entidades privadas colaboradoras. En segundo lugar, se expondrá de forma sucinta el contenido obligacional del acuerdo de delegación de funciones para, seguidamente, dar paso al estudio del régimen de responsabilidad aplicable a las sociedades de clasificación autorizadas en el ejercicio de las indicadas funciones y a la Administración delegante como titular de las mismas. A ello se sumará, finalmente, el análisis de los supuestos de concurrencia —y consecuente articulación o compatibilización— de las responsabilidades de la clasificadora autorizada y la Administración delegante.

22. Naturaleza del vínculo jurídico-convencional que une y regula las relaciones entre la Administración delegante y la sociedad de clasificación autorizada

La actividad de las sociedades de clasificación comprende, como sabemos, un amplísimo abanico de funciones y servicios que se extiende más allá de los denominados «servicios de clasificación»⁶²³. Entre otros, les puede ser confiado el control de la adecuación de los buques a los estándares de seguridad impuestos por los convenios internacionales sobre seguridad

responsabilidad de las Administraciones Públicas en la prevención de daños ambientales, Montecorvo, Madrid, 2001; MACERA TIRAGALLO, B.F., *El deber industrial de respetar el ambiente. Análisis de una situación pasiva de Derecho Público*, Marcial Pons, Madrid, 1998; MACERA TIRAGALLO, B.F., «La problemática de la asunción de la inspección administrativa por entidades privadas (especial referencia al sistema de vigilancia ambiental de las actividades clasificadas)», en SOSA WAGNER, F. (Coord.), *El Derecho administrativo en el umbral del siglo XXI. Homenaje al profesor Dr. D. Ramón Martín Mateo*, vol. II, Tirant lo Blanch, Valencia, pp. 1605-1624; CARRILLO DONAIRE, J.A., *El derecho de la seguridad y de la calidad industrial*, Marcial Pons, Madrid, 2000 y PADRÓS REIG, C., *Actividad administrativa y entidades colaboradoras: especial referencia a su actuación en el estado autonómico y a las implicaciones económicas*, Tecnos, Madrid, 2001.

⁶²³ Vid. Capítulo I (epígrafe 7).

marítima, función ésta que se realiza por delegación del Estado del pabellón mediante la correspondiente autorización⁶²⁴.

En territorio comunitario, la delegación de funciones estatutarias se regula esencialmente en la Directiva 2009/15/CE y el Reglamento (CE) núm. 391/2009, habiéndose traspuesto la primera al Derecho español mediante Real Decreto 877/2011, de 24 de julio⁶²⁵. A tal efecto, dispone el artículo 5 de la Directiva que el vínculo existente entre la Administración delegante y la organización autorizada revestirá la forma de «relación de trabajo» (art. 5.1), la cual estará regida, además, por un acuerdo formal escrito y no discriminatorio o por un acuerdo jurídico equivalente, que establezca las funciones y deberes específicos asumidos por la organización (art. 5.2)⁶²⁶. Por su parte, el Real Decreto 877/2011 mantiene las expresiones anteriores e insiste en que el acuerdo de delegación de funciones *«incluirá las disposiciones que integran la relación de trabajo entre la administración marítima y las organizaciones que actúen en su nombre»* (art. 7.1).

22.1. La «relación de trabajo» entre la Administración delegante y la organización que actúa en su nombre: breve apunte a la inexistente naturaleza laboral del acuerdo de delegación de funciones

Ante todo, debe evitarse la tentación de asimilar el término «relación de trabajo» a «contrato de trabajo», pues éste último requiere de una serie de condiciones que la primera, cuando nace del acuerdo de delegación de funciones celebrado entre la Administración delegante y la sociedad de

⁶²⁴ Vid. Capítulo II (epígrafes 7.1 y 7.3.2) y Capítulo III (epígrafe 10.2).

⁶²⁵ En cuanto a los datos de publicación de los citados instrumentos, véanse las notas a pie de página núm. 34 y 47 (Cap. I).

⁶²⁶ El concepto «relación de trabajo» es tan ambiguo como inconsistente con la traducción que se ha hecho de la Directiva 2009/15/CE a otros idiomas. Así lo señala PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 513-514, que compara las versiones de la Directiva en los idiomas inglés (*working relationship*), francés (*relation de travail*), español (*relación de trabajo*) y alemán (*Auftragsverhältnis*, que en este caso se traduce como «relación de mandato»), cada una con sus propios problemas interpretativos y de delimitación, pues nada da a entender la norma comunitaria en cuanto a la tipología o naturaleza del contrato o acuerdo que debe acoger la delegación de funciones.

clasificación autorizada, no reúne⁶²⁷. En concreto, nuestro ordenamiento jurídico considera que existe contrato de trabajo cuando una persona presta servicios *voluntariamente*, de forma *retribuida* y *por cuenta ajena* a favor de otra, así como en régimen de *dependencia*⁶²⁸. Se entiende, de este modo, que la primera persona será trabajador y la segunda el empleador o empresario⁶²⁹.

De entre todos los indicados, el presupuesto laboral cuya ausencia se hace más palpable en el supuesto que nos ocupa es, a nuestro entender, el de la dependencia⁶³⁰. En efecto, cuando una sociedad de clasificación es autorizada al ejercicio de funciones estatutarias, la nota de dependencia respecto de la Administración delegante no se da en la forma requerida por el Derecho laboral, siendo la propia Directiva 2009/15/CE la que priva a la relación de dicho presupuesto. Defiende, en concreto, que las organizaciones autorizadas a

⁶²⁷ PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, p. 515, también descarta que la «relación de trabajo» a que se refiere la Directiva 2009/15/CE deba entenderse como equivalente a «contrato de trabajo», afirmando asimismo que la relación entre Administración delegante y organización autorizada carece de los presupuestos necesarios para quedar sometido al Derecho laboral (principalmente por la ausencia de dependencia). Si bien no profundiza en su opinión al respecto, sí ofrece dos posibles respuestas al porqué de la terminología empleada por el legislador comunitario. Se refiere, de un lado, al propósito de la Comisión Europea de asegurar que el acuerdo de delegación de funciones prevea con claridad que es la sociedad de clasificación quien presta un servicio a favor de la Administración (como un *servant*, según el autor) y que, en consecuencia, ha de poder beneficiarse de todos los derechos y acciones de defensa y protección de que se pueda valer el propio Estado, si bien atendiendo a las limitaciones previstas en la propia Directiva. De otro lado, porque parece ser voluntad del legislador comunitario que la responsabilidad derivada de un mal ejercicio de las funciones delegadas sea exigible con carácter principal a la Administración delegante.

⁶²⁸ *Vid.* art. 1.1 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, *por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores* (en lo sucesivo, TRLET). En cuanto al contenido de las notas definitorias se recomienda la consulta de GARCÍA PERROTE ESCARTÍN, I., *Manual...*, *op. cit.*, pp. 141-149; SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C., «El concepto de trabajador...», *op. cit.*, pp. 37-43; MARTÍN VALVERDE, A., RODRÍGUEZ-SAÑUDO GUTIÉRREZ, F. y GARCÍA MURCIA, J., *Derecho...*, *op. cit.*, pp. 175-179; LEODEGARIO FERNÁNDEZ, M., *Derecho Individual...*, *op. cit.*, pp. 23-26.

⁶²⁹ La legislación laboral, al identificar a las partes del contrato de trabajo, habla de trabajador, de una parte, y de «otra persona, física o jurídica, denominada empleador o empresario», de otra parte (art. 1.1 TRLET). Existiendo contraposición entre ambos conceptos y siendo textual y expresa el TRLET al hablar de empresario físico o jurídico, a la vez que no se pronuncia respecto a la condición del trabajador, pudiera entenderse que éste último debiera ser, necesariamente, una persona física o, como afirman MARTÍNEZ GIRON, J., ARUFE VARELA, A. y CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *Derecho...*, *op. cit.*, p. 135, una persona «*natural o de carne y hueso*».

⁶³⁰ Idea que se extrae de PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 514, si bien el autor no la desarrolla.

inspeccionar y certificar buques en nombre de los Estados deberán gozar, entre otros, de «*una independencia estricta*» para así poder cumplir con sus funciones de manera satisfactoria⁶³¹.

Entiéndase que, por lo general, existe dependencia cuando el prestador ejecuta sus servicios «*dentro del ámbito de organización y dirección*» de quien le contrata, de modo que el primero estará obligado a realizar el trabajo convenido bajo la dirección del empleador y en estricto cumplimiento de las órdenes que éste último hubiere dado⁶³². Ello implicaría, en el caso que nos atañe, que la sociedad de clasificación habría de ejecutar las inspecciones estatutarias conforme a las instrucciones dadas por la Administración. En este sentido, no podemos obviar que conforme al artículo 263.e) del TRLPEMM las entidades colaboradoras «*actuarán bajo los criterios y directrices emanados de la Administración titular*». Sin embargo, entendemos que dicho mandato debe compatibilizarse con la independencia que la Directiva 2009/15/CE exige para las sociedades de clasificación, pues la dependencia «en el trabajo» también otorgaría a la Administración la facultad de elegir los procedimientos de inspección que desease, así como el modo en que los mismos debieran ejecutarse, lo que privaría a la organización autorizada de una organización empresarial propia. Un auténtico contrasentido, sin duda, si se tiene en cuenta que la delegación de funciones se produce principalmente por la falta de capacitación técnica y formativa del Estado del pabellón y de su funcionariado para llevar a cabo las inspecciones derivadas de la normativa internacional sobre seguridad marítima⁶³³.

⁶³¹ Vid. Considerando (9).

⁶³² Vid. art. 1.1 TRLET, así como GARCÍA PERROTE ESCARTÍN, I., *Manual...*, op. cit., pp. 146-148; SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C., «El concepto de trabajador...», op. cit., pp. 41-43; MARTÍN VALVERDE, A., RODRÍGUEZ-SAÑUDO GUTIÉRREZ, F. y GARCÍA MURCIA, J., *Derecho...*, op. cit., pp. 177-178 y LEODEGARIO FERNÁNDEZ, M., *Derecho Individual...*, op. cit., pp. 25-26, así como las SSTs de 19 de febrero de 2014 (RJ 2014, 2075), 25 de marzo de 2013 (RJ 2013, 4757) y de 26 de noviembre de 2012 (RJ 2013, 1076).

⁶³³ Inspecciones que hoy en día revisten una mayor complejidad debido a la técnica y estructuralmente compleja condición de un buque. Vid., en tal sentido, GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, op. cit., p. 279; PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, op. cit., p. 220; BOISSON, P., «Role and Responsibility...», op. cit., p.

Cierto es, por el contrario, que la sociedad de clasificación autorizada realiza las inspecciones de forma voluntaria y, además, que percibe una remuneración por ellas. Sin embargo, es también la naturaleza de dicha retribución la que, a su vez, determina la ausencia de ajenidad en la relación. Téngase en cuenta que la ajenidad en el trabajo permite al empleador apropiarse del resultado de la actividad desarrollada por quien presta los servicios en su favor, cosa que en el caso de que tratamos no sucede⁶³⁴. Tal y como advertíamos en el Capítulo II de la presente tesis, las funciones públicas de inspección delegadas en las sociedades de clasificación traen a colación un segundo contrato, distinto del acuerdo de delegación y que tiene por partes al armador de la nave inspeccionada y a la organización autorizada⁶³⁵. En este sentido, será ésta última, y no la Administración delegante, la que perciba la retribución correspondiente al servicio de inspección prestado, por lo que no hay por parte de la primera apropiación alguna sobre el resultado obtenido con la actividad inspectora de la organización autorizada⁶³⁶.

Así pues, resulta incuestionable que la «relación de trabajo» a que se refiere el texto comunitario nada tiene que ver con la figura contractual propia del Derecho laboral y que no es ésta la naturaleza a la que responde el acuerdo de delegación de funciones estatutarias.

104; LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 28; CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades de Clasificación...», *op. cit.*, p. 47.

⁶³⁴ *Vid.*, entre otras, SSTS de 25 de marzo de 2013, de 16 de febrero de 2008 (RJ 2008, 8248) y de 29 de diciembre de 1999 (RJ 2000, 1427), así como GARCÍA PERROTE ESCARTÍN, I., *Manual...*, *op. cit.*, pp. 148-149; SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C., «El concepto de trabajador...», *op. cit.*, pp. 37-43; MARTÍN VALVERDE, A., RODRÍGUEZ-SAÑUDO GUTIÉRREZ, F. y GARCÍA MURCIA, J., *Derecho...*, *op. cit.*, pp. 176-177 y LEODEGARIO FERNÁNDEZ, M., *Derecho Individual...*, *op. cit.*, p. 25.

⁶³⁵ A modo de recordatorio, LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, pp. 26-27, así como PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 491-492 y VAUGHAN, B., «The Liability...», *op. cit.*, p. 3.

⁶³⁶ *Vid.* al efecto la Disp. Ad. Segunda del Real Decreto 877/2011, en cuya virtud «los servicios prestados por las organizaciones autorizadas serán remunerados exclusivamente por los astilleros, los navieros o las empresas navieras destinatarios de los mismos».

22.2. Mecanismos de atribución o delegación de funciones públicas en el ordenamiento jurídico español

Del mismo modo en que ha quedado descartado el carácter laboral del vínculo que regula las relaciones entre la Administración marítima delegante y la sociedad de clasificación autorizada, no parece tampoco haber dudas en cuanto a la naturaleza convencional del acuerdo de delegación de funciones, en tanto que instrumento jurídico que establece derechos y obligaciones para ambas partes⁶³⁷. Resulta difícil, sin embargo, identificar el mecanismo que, en España y conforme al ordenamiento jurídico español, pudiera resultar más idóneo para atribuir a entidades privadas el ejercicio de funciones públicas⁶³⁸. Por ello, se analizan —y, en su caso, descartan— a continuación algunas de las técnicas que, a nuestro entender, podrían considerarse adecuadas para la atribución de funciones públicas, así como la modalidad por la que finalmente parece haberse decantado el legislador español.

⁶³⁷ Hecho indiscutible para JESSEN, H., «The liability of classification societies...», *op. cit.*, p. 279; ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, p. 45; PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, p. 516 y LAGONI, N., *The Liability...*, *op. cit.*, p. 53.

⁶³⁸ De hecho, más de un autor ha advertido sobre la falta de mecanismos o instrumentos jurídicos específicos y adecuados para efectuar el traslado de funciones públicas de control e inspección a entidades privadas colaboradoras de la Administración. CANALS I AMETLLER, D., «Entidades colaboradoras...», *op. cit.*, p. 305, por ejemplo, descarta que los medios actualmente vigentes en nuestro sistema sirvan para instrumentalizar la cesión de funciones públicas que impliquen el ejercicio de autoridad. Afirma, en concreto, que «*ni las teorías doctrinales conocidas, ni las figuras y categorías administrativas tradicionalmente utilizadas por el legislador para instrumentar las relaciones de colaboración entre particulares y Administraciones públicas parecen servir para definir la cesión a agentes privados de la autoridad pública*». Por su parte, PADRÓS REIG, C., «Las entidades ambientales de control...», *op. cit.*, p. 12, pone de relieve la falta de medios y capacitación suficientes de las estructuras públicas para la realización de actividades eminentemente técnicas, motivo que justifica la delegación de determinadas funciones en entidades privadas. Afirma, sin embargo, que «*ante esta evidencia, los mecanismos jurídicos no están lo bastante depurados para encontrar cobertura a la “publicación” de actividades privadas mediante simple designación o autorización*».

22.2.1. El traslado de funciones públicas mediante delegación y encomienda de gestión

Pudiera considerarse posible, como primera idea, la atribución de funciones públicas mediante las figuras de «delegación» y «encomienda de gestión». Sin embargo, tal teoría no es aceptable.

De un lado, porque tanto la delegación, como la encomienda de gestión, constituyen mecanismos mediante los cuales los órganos administrativos pueden desconcentrar la titularidad y el ejercicio de las competencias que tuvieren atribuidas en otros órganos de la Administración, siendo así como lo expresa el artículo 8.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, *de Régimen Jurídico del Sector Público* (en lo sucesivo, LRJSP)⁶³⁹. Son, por tanto, instrumentos que se dan en el ámbito de las relaciones interadministrativas (*i.e.*, entre administraciones públicas) y no entre una administración y un sujeto sometido al Derecho privado⁶⁴⁰.

De otro lado, porque la encomienda de gestión queda reservada a la realización de actividades de carácter material o técnico (*cf.* art. 11 LRJSP) y el ejercicio de funciones estatutarias de inspección y control de buques implica, como sabemos, el ejercicio de una actividad con trascendencia jurídica que puede concluir, si así lo decide la Administración marítima española, en la emisión por parte de la organización autorizada del correspondiente certificado

⁶³⁹ Datos de publicación en nota a pie núm. 344.

⁶⁴⁰ Sobre relaciones interadministrativas y desconcentración de competencias públicas (entre otras, mediante delegación y encomienda de gestión), consúltese SANTAMARÍA PASTOR, J.A., *Principios...*, *op. cit.*, pp. 387-396; GAMERO CASADO, E. y FERNÁNDEZ RAMOS, S., *Manual Básico...*, *op. cit.*, pp. 182 y ss.; SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo...*, *op. cit.*, pp. 250-255; COSCULLUELA MONTANER, L., *Manual...*, *op. cit.*, pp. 174 y ss. y PARADA, R., *Derecho Administrativo II. Organización...*, *op. cit.*, pp. 50-54.

de navegabilidad⁶⁴¹. Constituye, en definitiva, una función pública en toda regla que, además, implica el ejercicio de autoridad⁶⁴².

22.2.2. La contratación administrativa

22.2.2.1. Distinción entre contratos administrativos y contratos privados: posible inserción del acuerdo de delegación de funciones en una u otra categoría

En primer lugar y aunque resulte una obviedad, un contrato sólo podrá ser calificado como «administrativo» cuando una de las partes contratantes fuere una *administración pública*, término éste cuya definición se encuentra en el artículo 3 de la reciente Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de *Contratos del Sector Público* (en lo sucesivo, LCSP)⁶⁴³. No obstante ello, los contratos del sector público «*podrán estar sometidos a un régimen jurídico de derecho administrativo*

⁶⁴¹ Al estudiar los procesos de reconocimiento y autorización de organizaciones de inspección y peritaje de buques, se ha visto que la Administración marítima española, al delegar funciones de inspección y control de buques, puede optar entre traspasar tales funciones de forma total o parcial. En este sentido, una autorización total permitirá a la entidad colaboradora emitir y refrendar certificados en nombre del Estado delegante, mientras que, en caso de ser parcial, las funciones de la organización autorizada quedarán limitadas a la ejecución material de los procesos de peritaje e inspección de buques, siendo la Administración marítima la que finalmente emita el correspondiente certificado. Para mayores detalles nos remitimos a lo expuesto en el epígrafe 10.2 del Capítulo III, así como a ZAMORA ROSELLÓ, M.A., «La seguridad marítima: problemática...», *op. cit.*, pp. 279-282; LASAGABASTER HERRARTE, I., «Régimen jurídico...», *op. cit.*, p. 36 y GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, p. 272.

⁶⁴² Autores que apoyan esta tesis son, de una parte, GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 76, quienes afirman que «*con el transcurso de los años, las entidades privadas colaboradoras han visto incrementada su función. (...) en efecto, no se limitan a actividades de carácter material o técnico, sino que van más allá, realizando una verdadera actividad jurídica. Colaboran en el ejercicio de verdaderas funciones públicas*». De otra parte, está CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, *op. cit.*, p. 283, quien defiende que «*la actividad ejercida por las Entidades privadas colaboradoras no se limita, en ningún caso, a una actividad material o técnica, sino que ha trascendido más allá. Los agentes colaboradores realizan actividad jurídica, esa parcela de actividad de poder público que viene estando reservada a la organización administrativa: el ejercicio de la autoridad inherente a los poderes públicos o, lo que es lo mismo, el ejercicio de funciones públicas de autoridad*».

⁶⁴³ Publicada en BOE núm. 272, de 9 de noviembre de 2017 y en virtud de la cual se trasponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE, de 26 de febrero de 2014, *relativa a la adjudicación de contratos de concesión* y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, *sobre contratación pública*, publicadas ambas en DOUE L núm. 94, de 28 de marzo de 2014.

o de derecho privado» (art. 24 LCSP), por lo que la mera intervención de una administración pública en la celebración de un determinado contrato no atribuirá a éste el carácter de administrativo⁶⁴⁴. Para ello es necesario, además, que el contrato en cuestión se inserte en algunos de los tipos que la propia LCSP identifica, bien como contratos típicos del sector público, es decir, «los contratos de obra, concesión de obra, concesión de servicios, suministro y servicios» (arts. 12.1 y 25.1 LCSP), bien como contratos administrativos especiales⁶⁴⁵. Éstos últimos se definen como aquellos que están vinculados «al giro o tráfico específico de la Administración contratante o por satisfacer de forma directa o inmediata una finalidad pública de la específica competencia de aquélla» [art. 25.1.b) LCSP]⁶⁴⁶.

Lo cierto es que el objeto o propósito del contrato será el que finalmente determine, en muchas ocasiones, la naturaleza administrativa o privada del mismo⁶⁴⁷. Así, se ha advertido que la Administración Pública puede también

⁶⁴⁴ Acierta plenamente GARCÍA GÓMEZ DE MERCADO, F., «Contratos administrativos y privados...», *op. cit.*, p. 1, pues, al entender que la concurrencia del elemento subjetivo típico del contrato administrativo —i.e., la participación de una administración pública en su celebración—, aunque imprescindible, deviene insuficiente para que el negocio jurídico en cuestión quede sometido al Derecho administrativo, siendo necesario acudir a otros criterios diferenciadores, como pudieran serlo la causa y la finalidad del contrato.

⁶⁴⁵ Conviene precisar que el artículo 25.1 de la LCSP no confiere carácter administrativo, sino privado, a los contratos de servicios que tengan por objeto servicios financieros con los números de referencia previstos en el propio precepto, ni tampoco a los demás contratos de obra, concesión de obra o servicio, suministro o servicios cuyo objeto sea la suscripción a revistas, publicaciones periódicas y bases de datos.

⁶⁴⁶ Sobre la necesaria concurrencia de los elementos subjetivo y objetivo en la calificación de los contratos administrativos —i.e., participación de una administración pública y necesario encuadramiento del contrato en alguno de los tipos tipificados por la LCSP como contratos del sector público, respectivamente— véase, asimismo, PARADA R., *Derecho Administrativo II. Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 224; GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, S., *Tratado...*, *op. cit.*, p. 106; GARCÍA GÓMEZ DE MERCADO, F., «Contratos administrativos y privados...», *op. cit.*, p. 1 y SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo...*, *op. cit.*, p. 591.

⁶⁴⁷ Es doctrina reiterada del Tribunal Supremo que para distinguir los contratos administrativos de los privados «hay que atender básicamente al objeto o visión finalista del negocio, de suerte que una relación jurídica concreta ofrecerá naturaleza administrativa cuando ha sido determinada por la prestación de un servicio público», entendiéndose por tal «cualquier actividad que la Administración desarrolle como necesaria para satisfacer el interés general atribuido a la esfera específica de su competencia y por lo mismo correspondiente a sus funciones peculiares» [vid., por todas, STS de 13 de febrero de 1990 (RJ 1990, 1430)]. Así lo corroboran también GAMERO CASADO, E. y FERNÁNDEZ RAMOS, S., *Manual Básico...*, *op. cit.*, p. 808 y GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, S., *Tratado...*, *op. cit.*, pp. 106-107.

celebrar contratos privados, considerándose como tales, entre otros, aquellos «que celebren las Administraciones públicas cuyo objeto sea distinto de los referidos en las letras a) y b)» del artículo 25.1 de la LCSP [art. 26.1.a) LCSP]. En otras palabras, serán contratos privados aquellos que no respondan a ninguna de las modalidades contractuales típicas del sector público o cuya finalidad no sea de naturaleza pública⁶⁴⁸. Por el contrario, serán administrativos los contratos que sí reúnan las indicadas características. Sirva como fundamento jurisprudencial de referencia la STS de 28 de junio de 1989⁶⁴⁹, válida por todas, en la que se afirma que el fin del contrato «se convierte en causa habilitante del mismo —causa finalis— de signo eminentemente público, lo que dota al contrato de una naturaleza jurídica acorde con ese fin. El contrato es administrativo al intervenir en él un sujeto de Derecho público —el citado Ayuntamiento— y tener un contenido y una causa relacionados con un servicio público», a lo que añade la obligación de «someter el contrato que nos ocupa al régimen propio de los administrativos por su directa vinculación al desenvolvimiento regular de un servicio público»⁶⁵⁰.

Se concluye, en vistas de lo anterior, que la eventual identificación del acuerdo de delegación de funciones estatutarias como contrato administrativo celebrado entre Administración delegante y sociedad de clasificación autorizada dependerá, necesariamente, de la concurrencia acumulativa de los siguientes presupuestos:

- a) la participación de una administración pública en la celebración del acuerdo; y
- b) el carácter público de la función objeto de delegación.

⁶⁴⁸ Vid., HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, H.M., «Jurisdicción competente...», *op. cit.*, p. 871; GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, S., *Tratado...*, *op. cit.*, pp. 106-107 y GARCÍA GÓMEZ DE MERCADO, F., «Contratos administrativos y privados...», *op. cit.*, p. 1.

⁶⁴⁹ RJ 1989, 4919.

⁶⁵⁰ Vid., en el mismo sentido, SSTS de 11 de mayo de 1982 (RJ 1982, 2566), de 13 de julio de 1984 (RJ 1984, 4676), de 11 de julio de 1988 (RJ 1988, 5603), de 30 de octubre de 1990 (RJ 1990, 8400) y de 26 de marzo de 2002 (RJ 2002, 3633), así como SAN de 4 de noviembre de 2009 (RJ 2010, 308).

Convendrá analizar, con carácter adicional, si el acuerdo de delegación de funciones sería susceptible de revestir alguna de las formas contractuales típicas de la LCSP o si, por el contrario, goza de una especialidad tal que no sería posible dicha atribución y habría que calificarlo como contrato administrativo «indeterminado», «innominado» o, si se prefiere, «especial».

Señalar, por último, que si el acuerdo de delegación de funciones constituyere un contrato administrativo, éste se regiría, en lo no previsto por la normativa comunitaria y nacional de trasposición aplicables, por la LCSP y demás normas de Derecho administrativo y, supletoriamente, por las de Derecho privado (art. 25.2 LCSP). Si, por el contrario, fuere un contrato privado celebrado por la Administración marítima, quedaría sometido a la LCSP, normas de desarrollo y demás de naturaleza administrativa en cuanto a su *preparación y adjudicación* y, en cuanto a sus *efectos, modificación y extinción*, por las normas de Derecho privado (art. 26.2 LCSP)⁶⁵¹.

22.2.2.2. El acuerdo de delegación de funciones como contrato administrativo

Como es sabido, las funciones de inspección que son objeto de delegación mediante acuerdo, en los términos previstos en la Directiva 2009/15/CE, son aquéllas que corresponde ejercer a los Estados miembros, de forma imperativa, en virtud de la normativa internacional sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación que resultare de aplicación a la Comunidad⁶⁵².

⁶⁵¹ Sobre normativa aplicable a contratos administrativos y privados, consúltese BURZACO SAMPER, M., *Contratación del sector público...*, *op. cit.*, p. 35; PARADA R., *Derecho Administrativo II. Régimen jurídico...*, *op. cit.*, pp. 224-225; GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, S., *Tratado...*, *op. cit.*, pp. 106 y 109-110; HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, H.M., «Jurisdicción competente...», *op. cit.*, p. 871 y SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo...*, *op. cit.*, pp. 592-593.

⁶⁵² Ello lo expusimos durante el estudio de la normativa sobre seguridad marítima y seguridad del buque en el Capítulo I de esta tesis, así como en el Capítulo II al tratar las diferencias entre el certificado de clase y el certificado de navegabilidad. Se aclaró, en concreto, que el certificado de navegabilidad constituye la materialización de la obligación del Estado del pabellón de inspeccionar y controlar el estado técnico y operacional de los buques de su bandera;

Paralelamente, debemos entender el término «función pública» como sinónimo de «función administrativa» y, por tanto, como equivalente al ejercicio de las competencias que la Administración Pública de cada país tiene atribuidas⁶⁵³.

En España, el artículo 149.1.20º) de la Constitución confiere al Estado competencia exclusiva en materia de «marina mercante», si bien nada concreta el texto constitucional en cuanto a las competencias específicas que quedan enmarcadas en tal expresión⁶⁵⁴. De hecho, ni siquiera la normativa encargada de ilustrar el esquema competencial en esta materia ofrece un concepto cerrado de lo que debe entenderse por «marina mercante»⁶⁵⁵.

una obligación que viene impuesta por los convenios internacionales de los que aquél fuere parte. La Directiva 2009/15/CE cita varios de esos instrumentos, algunos de ellos comentados en las primeras páginas de esta obra. Se afirma en su Considerando (6) que «los Estados miembros son responsables de la expedición de los certificados de seguridad y la prevención de la contaminación establecidos por convenios como el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1 de noviembre de 1974 (SOLAS/74), el Convenio internacional sobre líneas de carga de 5 de abril de 1996 y el Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (MARPOL) y de la aplicación de dichos convenios».

⁶⁵³ A la inversa, afirma GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, S., *Tratado...*, *op. cit.*, pp. 71 y 79 que administración pública o, más bien, «entidad de Derecho público», será toda aquella que ejerza o cumpla una función pública. Insiste, a su vez, en que «función pública» es toda aquella función encaminada a satisfacer un interés general, de modo que será entidad de Derecho público toda aquella que cumpla una función de satisfacción del interés general.

⁶⁵⁴ Lo que no parece generar dudas, empero, es que el conjunto de órganos del Estado titulares de las competencias sobre la navegación y actividades marítimas constitucionalmente atribuidas al mismo son los que forman la denominada «Administración marítima». Así lo entienden, por ejemplo, ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, p. 183 y GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, p. 126. FRUTOS RUIZ, I. y BECERRA ANTEQUERA, G., «La Administración Marítima...», *op. cit.*, p. 8, sin embargo, consideran más oportuno hablar de «Administración marítima» como una actividad y no como una organización, que agrupa o afecta aquellos órganos y organismos del Estado que tengan alguna implicación en materia de navegación y actividades marítimas.

⁶⁵⁵ Haciendo una interpretación sistemática del artículo 149.1.20º), PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 145 entiende el concepto de «marina mercante» como equivalente del régimen jurídico de la navegación marítima de competencia estatal (*i.e.*, la realizada en aguas de soberanía española), con cualquier finalidad que no sea la pesca o la defensa. Especialmente relevante resulta, al efecto, la STC núm. 40/1998, de 19 de febrero de 1998, publicada en BOE núm. 65, de 17 de marzo de 1998: «(...) en una aproximación inicial, cabe entender que se integran en dicho concepto aquellas actividades con finalidad comercial relacionadas con la navegación de buques mercantes y, más concretamente, con el transporte marítimo de personas o mercancías; incluyendo asimismo las prescripciones necesarias para que la navegación marítima se desarrolle en condiciones de seguridad para los tripulantes y las personas a bordo, así como para las mercancías transportadas. Lo que se traduce en ciertas condiciones técnicas que debe reunir el buque y en una ordenación del tráfico marítimo, tanto

El TRLPMM, texto de principal referencia en ese sentido, realiza una interpretación extensiva del término mediante la enumeración de las distintas competencias que en materia de navegación marítima quedan reservadas con carácter exclusivo al Estado español⁶⁵⁶. Entre otras, dispone el artículo 6.1.g) del TRLPMM que se considera marina mercante «*la inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías*». Correlativamente, el artículo 263 del mismo cuerpo legal atribuye al Ministerio de Fomento las competencias inherentes a la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil (exceptuando, no obstante, la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero, que corresponden al Ministerio de Agricultura). En concreto, será competencia del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de todas las demás que enumera el artículo 263 del TRLPMM, «*la ordenación y ejecución de inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación*» de todos los buques que enarboles bandera española, así como de los que se hallen en construcción en España y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales [art. 263.e)].

Dejando a un lado el modo específico en que se ejerce esta función, la cual ha sido sobradamente analizada en Capítulos anteriores⁶⁵⁷, resulta evidente e indiscutible la naturaleza pública de las funciones de inspección técnica y operativa de buques, sean nacionales o extranjeros, que corresponden al Estado con carácter exclusivo y que éste debe realizar imperativamente en virtud de la

con carácter general como en determinados espacios (por ejemplo, el establecimiento de rutas obligadas y esquemas de separación de tráfico), para prevenir abordajes u otros accidentes».

⁶⁵⁶ Datos de publicación del TRLEPMM en nota a pie núm. 54.

⁶⁵⁷ Vid. Capítulos I (epígrafes 3 y 4) y II (epígrafe 7.2.2) de la presente tesis. Conforme al artículo 8 del RICBU, la función inspectora de la Administración General del Estado se dirigirá, ejecutará y supervisará por la Dirección General de la Marina Mercante, a través de sus órganos centrales y periféricos. Con dependencia orgánica y funcional de la DGMM están las distintas Capitanías Marítimas, órgano principal de la Administración marítima periférica. Estarán presentes, de conformidad con el art. 266 del TRLPMM, en los puertos (o grupos de puertos) en los que se desarrolle un determinado nivel de actividades de navegación o así lo requieran las condiciones de tráfico, seguridad o protección marítima. En este sentido, serán funciones de las indicadas Capitanías, entre otras, las de «*dirección y control organizativos de la función inspectora de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos (...)*». Sobre lo indicado, vid. nota a pie núm. 659, en materia de organización de la Administración marítima española.

normativa nacional e internacional sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación⁶⁵⁸.

Ahora bien, la clara naturaleza pública de las funciones estatutarias de inspección no excusa, ni tampoco evita, que la determinación del acuerdo de delegación de funciones como contrato administrativo dependa, también, de que en el mismo hubiere participado una administración pública en los términos que de forma específica exige la LCSP. Dicha Ley es, sin embargo, coherente con el conjunto de normas que disciplinan la organización administrativa y, en consecuencia, considera que la Administración General del Estado forma parte del sector público español (art. 3 LCSP). Ésta última se organiza en atención a los «*principios de división funcional en Departamentos ministeriales*» y, además, comprende la Organización Central, que integra los Ministerios y los servicios comunes de conformidad con el artículo 55 de la LRJSP⁶⁵⁹.

En el epígrafe precedente (*cf.* 22.2) se ha sostenido que la eventual naturaleza administrativa del acuerdo de delegación de funciones estatutarias se haría depender, por un lado, de que en su celebración hubiere participado una administración pública y, por otro lado, de que dicho acuerdo tuviere por objeto la delegación de una función pública. Ahora sabemos, tras analizar ambos presupuestos, que las funciones estatutarias de inspección y control de buques son ejercidas por el Ministerio de Fomento, integrado en la Administración General del Estado, como manifestación de la competencia exclusiva que en

⁶⁵⁸ Opinión que se comparte por ZAMBONINO PULITO, M., *La protección jurídico-administrativa...*, *op. cit.*, pp. 205 y ss. y CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, *op. cit.*, p. 181.

⁶⁵⁹ Sobre organización administrativa y, en particular, sobre la Administración General del Estado y su composición, *vid.* GONZÁLEZ NAVARRO, F., «El Gobierno de España...», *op. cit.*, pp. 122-123; PARADA, R., *Derecho Administrativo II. Organización...*, *op. cit.*, pp. 79; SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo...*, *op. cit.*, pp. 269 y ss. y PARADA, R., *Concepto y fuentes...*, 2ª ed., *op. cit.*, pp.14-15. Sobre la organización de la Administración marítima *vid.* ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso...*, *op. cit.*, pp. 184-186; GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual...*, *op. cit.*, pp. 126-128 y PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones...*, *op. cit.*, pp. 146-151.

materia de marina mercante le ha sido atribuida al Estado español⁶⁶⁰. Sabemos, en definitiva, que el acuerdo de delegación de aquéllas funciones reúne los presupuestos mínimos y necesarios para instrumentarse, eventualmente, mediante contrato administrativo.

Recordar, eso sí, que el hecho de que el acuerdo revistiere o no alguna de las formas contractuales típicas de la LCSP no resultaría determinante de su naturaleza, ya que también podría ser válida su inserción en la categoría de contratos administrativos especiales o innominados, en tanto que acuerdo ligado al «giro o tráfico de la Administración contratante o por satisfacer de forma directa o inmediata una finalidad pública de la específica competencia de aquélla» [art. 25.1.b) LCSP].

22.2.2.3. La concesión administrativa de servicios públicos

Son contratos administrativos típicos, conforme al artículo 2.1 de la LCSP, los «*contratos de obras, concesión de obras, concesión de servicios, suministro y servicios que celebren las entidades pertenecientes al sector público*». A los efectos que aquí interesan, empero, conviene detenerse solamente en la figura de la concesión administrativa, pues ésta ha constituido y sigue constituyendo un mecanismo de uso habitual en la traslación de potestades propias de la

⁶⁶⁰ Afirma GOÑI ETCHEVERS, J.L., «La responsabilidad...», *op. cit.*, p. 526, a modo de resumen, que «*es fundamental señalar que la comprobación de que el buque cumple con la normativa estatal, en el Estado de su bandera, en cuanto a los estándares legalmente exigidos de seguridad en sus diversos aspectos y de la aptitud del buque para la realización de su función, es una función pública estatal que, como tal, corresponde a las Autoridades competentes de cada Estado*», añadiendo finalmente que la validez y mantenimiento de tales estándares son reconocidos y comprobados por los demás Estados en sus respectivas aguas mediante el denominado «certificado de navegabilidad» que cada buque debe poseer.

Administración a los particulares⁶⁶¹. Interesa estudiar, en especial, el contrato de concesión de servicios públicos (*cfr.* arts. 15 y 284-297 LCSP)⁶⁶².

Según determina el artículo 284.1 de la LCSP, el contrato de concesión de servicios públicos permite a la Administración gestionar de forma indirecta aquellos servicios que fueren de su titularidad o competencia, siempre que los mismos fueren susceptibles de explotación económica por particulares. Sin duda, tal formulación pudiera parecer compatible con la inserción del acuerdo de delegación de funciones estatutarias en esta modalidad contractual, pero lo cierto es que la propia Ley limita esa posibilidad⁶⁶³. Tal y como advierte el artículo 284.1 de la LCSP, «*en ningún caso podrán prestarse mediante concesión de servicios los que impliquen ejercicio de la autoridad inherente a los poderes públicos*» y es incuestionable, al menos para la jurisprudencia mayoritaria de nuestro sistema, que las funciones de inspección y certificación llevan consigo

⁶⁶¹ Así lo comentan CASADO CASADO, L., FUENTES I GASÓ, J., JARIA I MANZANO, J. y PALLARÈS SERRANO, A., *La externalización de las funciones de control e inspección...*, *op. cit.*, p. 179; GARCÍA URETA, A., *La potestad inspectora...*, *op. cit.*, pp. 301 y ss.; CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, *op. cit.*, p. 299 y GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, pp. 88 y 89.

⁶⁶² En cuanto al contrato de concesión de obras, éste tiene por objeto la realización por el concesionario de alguna de las «obras» a que se refiere el artículo 13 de la LCSP, es decir, el «*resultado de un conjunto de trabajos de construcción o de ingeniería civil, destinado a cumplir por sí mismo una función económica o técnica, que tenga por objeto un bien inmueble*», así como la realización de trabajos que modifiquen la forma o sustancia de un terreno o de su vuelo, o de mejora del medio físico natural (art. 13.2 LCSP). Es obvio, en este sentido, que el contrato de concesión de obras halla su fundamento en la realización de una «obra» en nombre de la Administración y no en la prestación o ejercicio de una función, potestad o servicio público. Por ello, no es viable siquiera plantearse su uso en la delegación de funciones públicas de inspección y control de buques. *Vid.*, sobre el concepto de «obra», COSCULLUELA MONTANER, L., *Manual...*, *op. cit.*, p. 420; GAMERO CASADO, E. y FERNÁNDEZ RAMOS, S., *Manual Básico...*, *op. cit.*, p. 810; BLANQUER, D., *Derecho Administrativo...*, *op. cit.*, pp. 660-661; SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo...*, *op. cit.*, p. 585 y PARADA R., *Derecho Administrativo II. Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 258.

⁶⁶³ Además, según se desprende de GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 88, el objeto del contrato de concesión de servicios públicos es, como indica la propia LCSP de forma clara y contundente, la gestión de un servicio de titularidad o competencia de la Administración encomendada. El supuesto que nos ocupa a nosotros, así como a los autores en su obra, es el ejercicio de funciones públicas por entidades privadas y no la gestión indirecta de un servicio público. Éste último, tal y como lo concibe la Ley, es el que PARADA R., *Derecho Administrativo II. Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 339 denomina «actividad de prestación», la cual se refiere, en esencia, a la prestación de un servicio por parte de la Administración a fin de satisfacer una necesidad pública (*i.e.*, sanidad, educación, enseñanza, etc.) que, según COSCULLUELA MONTANER, L., *Manual...*, *op. cit.*, p. 665, se considera también esencial para el funcionamiento de la sociedad.

el ejercicio de autoridad. Valga por todas, en este sentido, la STS de 17 de noviembre de 2000, en cuya virtud se sostiene que *«la utilización de la técnica autorizatoria en relación con la encomienda a estas entidades privadas de determinadas funciones de carácter certificante cuyo ejercicio podía tener, respecto de los terceros inspeccionados o controlados, una inmediata eficacia jurídico-administrativa en el ámbito de la seguridad industrial (...), no encaja en el ámbito de las relaciones contractuales»*⁶⁶⁴.

Sin perjuicio de lo anterior, la misma STS de 17 de noviembre de 2000 hace referencia a los supuestos en que las funciones de inspección y certificación se ejecutan en el ámbito de la seguridad vial, remitiéndose en parte a su Sentencia de 13 de octubre de 1997⁶⁶⁵. Dicha resolución admite que cuando el poder público acude a la empresa privada en aras de obtener su colaboración en el ejercicio de una función pública, *«surge entre ellas un vínculo, cuya naturaleza está muy próxima a la contractual»* y, como tal, *«podría incluirse en los denominados convenios de colaboración a los que se refiere el artículo 2.7 de la Ley de Contratos del Estado»*. Ante tal afirmación, empero, aclara el Tribunal en su posterior Sentencia de 17 de noviembre de 2000, que los convenios de colaboración entre entidades públicas y privadas quedaban excluidos del ámbito del Decreto 923/1965, de 8 de abril, *por el que se aprueba el texto articulado de la Ley de Contratos del Estado*⁶⁶⁶, lo que determinaría su exclusión del ámbito de aplicación de la legislación de contratos administrativos⁶⁶⁷.

La legislación contractual administrativa ha sido modificada en numerosas ocasiones y la LCSP actualmente vigente parece más permisiva que su antecesora de 1965. Así, aún cuando el artículo 6 de la LCSP verse sobre la

⁶⁶⁴ RJ 2000, 9136.

⁶⁶⁵ RJ 1997, 7439.

⁶⁶⁶ Publicado en BOE núm. 97, de 23 de abril de 1965.

⁶⁶⁷ En opinión de GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 89, ello supone admitir, además, que los convenios de colaboración entre entidades públicas y privadas no son contratos administrativos.

exclusión de los convenios de colaboración y encomiendas de gestión de su ámbito de aplicación, lo cierto es que, respecto de los convenios celebrados con personas físicas o jurídicas del sector privado, la exclusión quedará condicionada a que *«su contenido no esté comprendido en el de los contratos regulados en esta Ley o en normas administrativas especiales»* (cfr. art. 6.2 LCSP). Dicho de otro modo, estarán sometidos al ámbito de aplicación de la LCSP los convenios de cooperación cuyo contenido coincida con alguna de las modalidades contractuales administrativas típicas, entre ellas el contrato de concesión de servicios públicos. No obstante, como se ha dejado claro al inicio de esta reflexión, *«en ningún caso podrán prestarse mediante concesión de servicios los que impliquen ejercicio de la autoridad inherente a los poderes públicos»* (cfr. art. 284.1 LCSP) y, en este sentido, no hay duda de la existencia de autoridad en la ejecución de funciones de inspección y control de buques. Éstas constituyen, al igual que la inspección técnica de vehículos, funciones de naturaleza pública que corresponde ejercer al Estado por razón de su soberanía⁶⁶⁸. En consecuencia, *«no se trata de una actividad de servicio público dirigida a proporcionar prestaciones a los ciudadanos, ya sean asistenciales o económicas, sino de una función pública soberana»*⁶⁶⁹.

Debemos concluir, pues, que el contrato administrativo de concesión de servicios públicos no constituye un mecanismo válido para la delegación de funciones públicas que impliquen el ejercicio de autoridad y, en consecuencia, no es un instrumento que pueda servir en la delegación de funciones estatutarias de inspección y control de buques⁶⁷⁰.

⁶⁶⁸ CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, op. cit., p. 181, ya citada con anterioridad al analizar el carácter público de las funciones de inspección y control de buques, coincide con nuestra tesis al afirmar que *«la encomienda a las Organizaciones reconocidas en el ámbito de la Unión Europea, y autorizadas, en su caso, por el Ministerio de Fomento, del ejercicio de las funciones de inspección, control y certificación de buques es, en definitiva, una encomienda de autoridad, un traslado de autoridad pública a particulares»*.

⁶⁶⁹ Vid., STS de 13 de octubre de 1997.

⁶⁷⁰ Autores que también rechazan el uso de la concesión en la delegación de funciones públicas de inspección y control, por implicar éstas el ejercicio de autoridad administrativa, son CANALS I AMETLLER, D., «Entidades colaboradoras...», op. cit., pp. 299-300; CANALS I

22.2.2.4. El contrato administrativo especial o innominado

Son contratos administrativos «especiales» o «innominados» todos aquellos declarados como tales por una Ley, así como aquellos otros de objeto distinto a los tipificados expresamente por la LCSP, pero vinculados al giro o tráfico específico de la Administración contratante por satisfacer de forma directa o inmediata una finalidad pública de la específica competencia de aquélla [cfr. art. 25.1.b) LCSP]⁶⁷¹. Son, pues, contratos singulares cuyas prestaciones no pueden quedar inmersas en ninguna de las categorías típicas de contratación administrativa. Sin embargo, por intervenir en ellos un sujeto de Derecho público, así como por tener un contenido y una causa relacionados con un servicio público o la satisfacción de una finalidad pública, son contratos que deben quedar sometidos «*al régimen propio de los administrativos*» (STS de 28 de junio de 1989)⁶⁷².

No conviene extenderse mucho en este tema, pues ya sabemos que las funciones de inspección y control de buques son de carácter público, destinadas a preservar e incrementar la seguridad marítima en cumplimiento de la normativa nacional e internacional de aplicación a la materia. Somos conscientes, asimismo, de que las modalidades típicas de contratación administrativa —en especial la de concesión de servicios públicos— no pueden servir como mecanismo de delegación de funciones públicas en entidades privadas colaboradoras de la Administración. No obstante, también se ha dicho que en el

AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, op. cit., p. 300 y GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», op. cit., p. 89.

⁶⁷¹ Vid. epígrafe 22.2.2.1.

⁶⁷² Sirvan de referencia al respecto GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, S., *Tratado...*, op. cit., pp. 106-108 y GAMERO CASADO, E. y FERNÁNDEZ RAMOS, S., *Manual Básico...*, op. cit., p. 808. COSCULLUELA MONTANER, L., *Manual...*, op. cit., p. 422, al contrario que GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ y GAMERO CASADO y FERNÁNDEZ RAMOS, no distingue entre contratos típicos y contratos especiales o innominados, sino que divide éste último grupo en dos categorías distintas. Así, denomina contratos administrativos «especiales» a aquellos que, celebrados por la Administración Pública, disponen de una regulación específica y de aplicación preferente a la normativa general sobre contratación administrativa. Luego, menciona los contratos administrativos «atípicos», siendo éstos los que, teniendo un objeto distinto al de los contratos típicos, están vinculados al giro o tráfico de la Administración contratante o satisfacen de forma directa e inmediata una finalidad pública de la específica competencia de aquélla.

acuerdo de delegación de funciones interviene una Administración pública en los términos exigidos por el artículo 3 de la LCSP y que ello, sumado al carácter público de las funciones objeto de delegación, apunta a que el susodicho acuerdo reúne los presupuestos necesarios para instrumentarse mediante contrato administrativo.

No parece existir, en consecuencia, impedimento teórico alguno a la inserción del acuerdo de delegación de funciones en la categoría de contrato administrativo especial. De todos modos, el legislador español ha decidido llevar a cabo la delegación de funciones estatutarias mediante acreditación administrativa, según se verá en el epígrafe correspondiente (*cf.* 22.2.5), por lo que la delegación de funciones públicas en entidades privadas colaboradoras mediante contrato administrativo «especial» o «innominado», si bien parece posible, no es aplicable al caso específico de la delegación de funciones de inspección y control de buques.

22.2.3. El convenio de colaboración entre el sector público y el sector privado

Señala el Tribunal Supremo en la ya citada Sentencia de 13 de octubre de 1997 que *«cuando el poder público acude a la empresa privada para pedir su colaboración en el ejercicio de una función pública, surge entre ellas un vínculo, cuya naturaleza está muy próxima a la contractual»* y, en ese sentido, *«podría incluirse en los denominados convenios de colaboración»*. Sin embargo, hay algún autor que, acogiéndose a la regulación existente en la anterior Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de *Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común* (en lo sucesivo, LRJPAC)⁶⁷³, ha negado tal posibilidad sobre la base de que, por un lado, los convenios solamente podrán celebrarse cuando versen sobre materias susceptibles de transacción (*cf.* art. 88.1 LRJPAC), no siéndolo, en su opinión, el ejercicio de funciones públicas. Por otro lado, se sostiene que conforme a la misma LRJPAC,

⁶⁷³ Datos de publicación en nota a pie núm. 344.

los convenios celebrados «no supondrán alteración de las competencias atribuidas a los órganos administrativos ni de las responsabilidades que correspondan a las autoridades y funcionarios relativos al funcionamiento de los servicios públicos» (art. 88.4 LRJPAC), argumentándose que el ejercicio directo de una función pública por una entidad privada podría suponer una alteración de la competencia⁶⁷⁴.

Los preceptos anteriores se mantienen hoy en los mismos términos en el artículo 86 de la nueva Ley 39/2015, de 1 de octubre, *del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas* (en adelante, LPACAP)⁶⁷⁵, por lo que los argumentos expuestos en contra de la delegación de funciones públicas mediante convenio de colaboración podrían también esgrimirse en la actualidad. Se hace necesario señalar, sin embargo, que la regulación en materia de convenios administrativos se ha visto notablemente ampliada. Así, no sólo se mantienen las normas vigentes con la antigua LRJPAC, sino que, además, se innova con la creación de siete nuevos preceptos, integrados en la LRSJP en sus artículos 47 a 43, dedicados exclusivamente a la regulación de los convenios celebrados por la Administración, constituyan o no un mecanismo de terminación del procedimiento administrativo. Entre otros, se ofrece por vez primera una definición de «convenio», así como una delimitación de la institución, disponiendo el artículo 47 de la LRSJP que «*son convenios los acuerdos con efectos jurídicos adoptados por las administraciones públicas (...) entre sí o con sujetos de derecho privado para un fin común*»⁶⁷⁶.

⁶⁷⁴ Así lo entienden GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 87. En cuanto a su segundo argumento, empero, ofrecen dos contestaciones posibles. La primera, que a pesar de ejercerse la función por una entidad que no es la propia Administración, esta conserva siempre la titularidad de la función pública, por lo que sigue siendo responsable por los perjuicios que pudieran ocasionarse en su ejercicio. En segundo lugar, sostienen que el antiguo artículo 88.4 de la LRJPAC se refiere expresamente al «*funcionamiento de los servicios públicos*» y no al ejercicio de funciones públicas.

⁶⁷⁵ Datos de publicación en nota a pie núm. 344.

⁶⁷⁶ PASCUAL GARCÍA, J., «La regulación de los convenios administrativos...», *op. cit.*, p.160, critica acertadamente la supresión generalizada de la expresión «convenios de colaboración» y su sustitución por el término «convenio», en tanto que ello puede generar confusión con otras figuras «*con las que solo tiene en común la denominación, por cuanto no responden al concepto legal*».

De la definición dada se desprenden dos circunstancias esenciales. En primer lugar, que los convenios de colaboración podrán celebrarse tanto a nivel interadministrativo, como entre la Administración pública y un sujeto de derecho privado⁶⁷⁷. En segundo lugar, que el uso del convenio administrativo queda reservado exclusivamente a la consecución de un fin común a ambas partes. Sin embargo, nada dice la Ley sobre lo que debe entenderse por «fin común» y, como bien señalan algunos autores, la mayor o menor amplitud del término determinará qué actividades o actuaciones pueden ser objeto de tales acuerdos⁶⁷⁸.

Algún que otro autor ha hecho una interpretación sistemática de los artículos 47 a 53 de la LRSJP y, en apoyo a la prohibición de que «*los convenios no podrán tener por objeto prestaciones propias de los contratos*» (art. 47.1 LRSJP), ha concluido que habrá convenio en dos ocasiones:

- a) cuando el objeto no fuera contractual; o
- b) cuando, aún siendo contractual el objeto, faltare una nota esencial de la definición de contrato.

Al mismo tiempo, se aclara que la causa del convenio no lo constituye una contraprestación a cargo de una de las partes, sino la participación de ambas en un fin común. En consecuencia, sólo las prestaciones onerosas excluirían la

⁶⁷⁷ Los convenios administrativos de colaboración se preveían como tales en el artículo 6 de la LRJPAC, pero los convenios celebrados con particulares no hallaban regulación específica salvo para supuestos muy concretos, entre los que cabría citar, a modo de ejemplo, los convenios urbanísticos o expropiatorios, así como la terminación convencional de procedimientos administrativos. De hecho, los convenios celebrados con particulares se mencionaban de forma expresa sólo en el artículo 4.1.d) del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, *por el que se prueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público* (publicado en BOE núm. 276, de 16 de noviembre de 2011).

⁶⁷⁸ MUÑOZ, M.L. y COYLE, C., «La nueva regulación...», *op. cit.*, p. 14, ofrecen al respecto dos posibles interpretaciones. La primera asimila el término «fin común» a la causa de las obligaciones establecidas por las partes de conformidad con el artículo 1.261 del Código civil, en cuyo caso «*el elenco de posibles convenios será mayor*». La segunda interpretación, más restrictiva, se anota a modo de ejemplo y se cita como «*la puesta en común de medios para emprender una determinada actuación*».

figura del convenio, mas no las que estuvieren dirigidas a la consecución de un fin común⁶⁷⁹.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, consideramos acertado no descartar el uso de los convenios de colaboración para la delegación de funciones públicas de inspección y control y, por extensión, las de inspección y control de buques. Al disponer actualmente de una regulación específica de los convenios celebrados entre una administración pública y un sujeto de Derecho privado (*i.e.*, arts. 47 a 53 de la LRSJP), no pueden considerarse válidos los argumentos que rechazan tal opción sobre la base de una interpretación extensiva del artículo 86.1 de la LPACAP, pues entendemos que éste queda reservado solamente a los supuestos previstos en dicha norma, es decir, a aquellos en que el convenio se celebra en el transcurso de un procedimiento administrativo. Por el contrario, la LRSJP establece como límites generales a la celebración de un convenio de colaboración que los mismos persigan un fin común a ambas partes y que no tengan por objeto prestaciones propias de los contratos. Puesto que la Ley nada dice sobre lo que debe entenderse por fin común, es admisible, por ahora, una interpretación amplia del mismo y su asimilación a la causa de las obligaciones contraídas por las partes. Acogiéndonos a esa teoría, en nada contraría el acuerdo de delegación de funciones el concepto de «fin común».

Se ha dicho también que la existencia del convenio dependerá de que no exista contraprestación a cargo de ninguna de las partes, sino la participación de ambas en un fin común. En este sentido, se ha insistido repetidamente en que el acuerdo de delegación de funciones de inspección y control de buques no

⁶⁷⁹ PASCUAL GARCÍA, J., «La regulación de los convenios administrativos...», *op. cit.*, pp.169-170, opina que el objeto del convenio podrá constituirlo tanto una actividad que no pueda ser objeto de un contrato, como una actividad que, en sí, podría serlo pero que se inserta en el marco de un negocio jurídico carente de alguna de las notas esenciales de todo contrato. Cita, entre otras, la onerosidad, pues ésta se contrapone, a su entender, a la idea de «fin común» o «asunto de interés común». Por ello, concluye que *«las prestaciones o actuaciones del convenio serán, en suma, prestaciones sin contraprestación, aunque no sin causa»* y que *«sólo las prestaciones onerosas, coincidentes con las contractuales, que se hacen solvendi causa, excluyen la figura del convenio; pero no las que, coincidentes materialmente o no con las contractuales, se hacen conveniendi causa (esto es en aras de la consecución de un fin común y sin onerosidad)»*.

establece contraprestación económica a favor de la organización autorizada y a cargo de la Administración delegante, sino que la primera ve remunerados sus servicios directamente por el armador del buque inspeccionado. En consecuencia, tampoco este elemento obstaculiza el uso del convenio de colaboración en la delegación de funciones públicas de inspección y control de buques. Por ello y todo lo anterior, debemos mostrarnos conformes con las afirmaciones de la STS de 13 de octubre de 1997, citada *ut supra*.

22.2.4. La autorización administrativa en su modalidad tradicional

Hay quienes señalan que el traslado de funciones públicas de inspección y control habitualmente se articula mediante las figuras de concesión o autorización administrativas⁶⁸⁰. Sin embargo, del mismo modo en que hemos descartado el uso de la concesión en la delegación de este tipo de funciones, debemos también negar la opción de recurrir a la autorización administrativa cuando ésta fuere el único medio habilitante.

La autorización, en su conceptualización más tradicional, constituye una técnica clásica de policía administrativa en cuya virtud la Administración controla, con carácter previo, que cualquier actividad que un particular desee llevar a cabo cumple con las prescripciones legales vigentes y no resulta tampoco contraria a los intereses públicos. De este modo, la autorización administrativa se distingue de la concesión en función de la preexistencia o no de un derecho subjetivo del administrado, configurándose la primera como un acto meramente declarativo, mientras que la segunda otorgaría derechos *ex novo* al concesionario⁶⁸¹.

⁶⁸⁰ Sobre la cuestión, *vid.*, una vez más, CASADO CASADO, L., FUENTES I GASÓ, J., JARIA I MANZANO, J. y PALLARÈS SERRANO, A., *La externalización de las funciones de control e inspección...*, *op. cit.*, p. 179; GARCÍA URETA, A., *La potestad inspectora...*, *op. cit.*, pp. 301 y ss.; CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, *op. cit.*, p. 299 y GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, pp. 88 y 89.

⁶⁸¹ Así lo confirman FERNÁNDEZ TORRES, J.R., «Regímenes de intervención administrativa...», *op. cit.*, p. 89; COSCULLUELA MONTANER, L., *Manual...*, *op. cit.*, pp. 626-629; PARADA R., *Derecho Administrativo II. Régimen jurídico...*, *op. cit.*, pp. 307-308; SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo...*, *op. cit.*, pp. 656-657; VILLAR PALASÍ, J.L., «La actividad...», *op. cit.*, p. 106; GAMERO CASADO, E. y FERNÁNDEZ RAMOS, S., *Manual*

Es claro que la tradicional configuración de la autorización administrativa, tal y como ha sido descrita en el apartado anterior, no permite su uso en el traslado de funciones públicas a entidades privadas. En el caso concreto de que tratamos, el acuerdo de delegación de funciones estatutarias habilita a sujetos de derecho privado para realizar un tipo de actividad que, en origen, queda reservada a la Administración, motivo precisamente por el que la autorización, en su sentido o modalidad más simple, no resulta viable para instrumentalizar la delegación de funciones públicas de inspección o control⁶⁸². Recordemos que la autorización permite el ejercicio de un derecho que el administrado tiene atribuido por la legislación vigente, si bien en estado latente hasta que la Administración consienta en su ejercicio y remueva los límites previamente colocados. Las funciones de inspección y control de buque, empero, son competencia y obligación de la Administración General del Estado, sin que exista por parte de las organizaciones autorizadas derecho preexistente alguno que habilite a ese ejercicio⁶⁸³.

Ahora bien, en la actualidad resulta usual que el otorgamiento de una determinada autorización administrativa se haga depender del cumplimiento, por parte de la entidad privada, de una serie de requisitos técnicos y financieros que permitan asegurar una adecuada ejecución de la actividad que se encomienda. Sobre esta línea, es también habitual que la comprobación y eventual prueba de

Básico..., *op. cit.*, pp. 777-781 y CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, *op. cit.*, p. 299.

⁶⁸² SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo...*, *op. cit.*, pp. 657 es claro, en ese sentido, al defender que será autorización toda decisión administrativa por la que se permita a los administrados el ejercicio de una actividad no reservada a la Administración en origen, como pudieran serlo la prestación de servicios públicos o el uso privativo de los bienes públicos, casos éstos en los que sería necesaria la celebración de un contrato o acto de concesión. De un modo similar se expresan GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 90, quienes opinan que «no encaja con esta configuración el empleo de la autorización como técnica que habilita a un sujeto privado para el ejercicio de una función pública. Esto es, para la realización de una actividad que, de no mediar esa habilitación, sería realizada directamente por la Administración».

⁶⁸³ CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, *op. cit.*, pp. 299-300 concluye, de este modo, que la autorización administrativa no es el instrumento más idóneo «para ceder a organizaciones privadas el ejercicio de funciones públicas de control, inspección y certificación, en relación con las cuales los particulares no ostentan ningún tipo de derecho subjetivo».

que se cumplen tales condiciones se lleve a cabo mediante un proceso de acreditación. Es nuestra opinión, sin embargo, que tales supuestos de autorización quedan inmersos en un sistema de mayor complejidad y especialidad, que es el de acreditación y que a continuación se analiza.

22.2.5. El mecanismo elegido por el legislador español: la delegación de funciones públicas de inspección y control de buques mediante acreditación administrativa previa y posterior autorización

Si bien hemos descartado el uso «aislado» de la autorización administrativa en la delegación de funciones públicas de inspección y control de buques, lo cierto es que resulta coherente y admisible su uso cuando, con carácter previo, se somete a la organización autorizada a un proceso de acreditación. En este sentido, debemos entender por «acreditación» aquel sistema de verificación mediante el cual se comprueba que un sujeto en particular cumple con unos determinados requisitos y que, como reflejo de dicho cumplimiento, goza de una serie de capacidades mínimas y necesarias para el desempeño de las funciones que se le fueren a encomendar⁶⁸⁴.

Pues bien, a los efectos que ahora interesan, debemos recordar lo expuesto en el Capítulo III de esta tesis, y es que toda autorización para el ejercicio de funciones públicas de inspección y control de buques, en nombre y por cuenta de la Administración delegante, debe ir precedida del «reconocimiento» de la organización candidata⁶⁸⁵. Dicho reconocimiento, empero, solo se concederá a las organizaciones que cumplan con los criterios del artículo 3 del Reglamento (CE) núm. 391/2009 y, por remisión de éste, con

⁶⁸⁴ Descripción que también realizan GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 90. SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo...*, *op. cit.*, pp. 656-657, por su parte, advierte sobre la extensa variedad de actos de autorización que se dan en la actualidad y de su difícil delimitación como tal. Por ello, incluye bajo dicha denominación las acreditaciones, habilitaciones, homologaciones, licencias y permisos, entre otros, siempre y cuando se destinen a permitir a los particulares el ejercicio de una actividad no reservada a la Administración en origen.

⁶⁸⁵ *Vid.* Capítulo III, epígrafe 10.1.

los estándares desarrollados en el Anexo I de la indicada disposición⁶⁸⁶. El reconocimiento se solicitará por los Estados miembros que deseen conceder autorización a cualquier organización que aún no esté reconocida y será la Comisión Europea la que, junto con los respectivos Estados solicitantes, *«efectuará evaluaciones de las organizaciones para las que se haya solicitado el reconocimiento, a fin de comprobar que estas cumplen y se comprometen a cumplir los requisitos a que se refiere el apartado 1»*, es decir, los criterios mínimos del Anexo I del Reglamento (*cf.* art. 3.1 y 2)⁶⁸⁷. Finalizado el proceso y concedido el reconocimiento, la organización reconocida lo será en la totalidad de la Unión Europea⁶⁸⁸.

No hay duda, por tanto, de que el reconocimiento de una organización de inspección y peritaje de buques se articula por medio de un proceso de acreditación, pues su finalidad no es otra que la de comprobar que la organización candidata dispone de unas mínimas capacidades técnicas, materiales y de personal para llevar a cabo correctamente las funciones que se le fueren a encomendar.

Por otro lado, una vez obtenido el reconocimiento, la autorización deviene prácticamente automática e, incluso, de otorgamiento imperativo (como si de un derecho de las organizaciones reconocidas se tratase). Así, conforme a la propia Directiva 2009/15/CE, *«los Estados miembros no podrán negarse en principio a autorizar a una organización reconocida»*, si bien podrán limitar el número de organizaciones a las que concedan autorización en función de sus necesidades, a tenor de razones objetivas y transparentes (art. 4.1). El Real Decreto 877/2011, por su parte, confirma las palabras de la Directiva al disponer que *«la*

⁶⁸⁶ *Cfr.* art. 4.2 del Reglamento (CE) núm. 391/2009.

⁶⁸⁷ Recuérdese, además, que conforme al artículo 3.1 y 2 del Real Decreto 877/2011, la Administración marítima española sólo puede otorgar autorización a organizaciones previamente reconocidas por la Comisión Europea y que *«la concesión de autorización a cualquier organización no reconocida requiere del reconocimiento previo de la Comisión Europea»*, de conformidad con el artículo 3 y el Anexo I del Reglamento (CE) núm. 391/2009.

⁶⁸⁸ *Vid.*, por lo expuesto, ZAMORA ROSELLÓ, M.A., «La seguridad marítima: problemática...», *op. cit.*, pp. 279-282; PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 509-510 y GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, p. 272.

Administración marítima española no podrá negar a una organización reconocida por la Comisión Europea la autorización para el ejercicio de sus funciones de inspección, reconocimiento y expedición de certificados de los buques» (art. 3.4). La autorización administrativa posterior no es, sin embargo, un acto meramente formal o confirmatorio, pues la misma incluirá las disposiciones que integran la relación de trabajo entre la Administración marítima española y las organizaciones que actúen en su nombre, así como el conjunto de obligaciones a asumir por ambas partes⁶⁸⁹.

Se concluye, finalmente, que de entre todos los mecanismos de traslado de competencias y atribución de funciones expuestos, sólo tres parecen adecuados para el traslado de funciones públicas de autoridad y, entre ellas, las de inspección y control de buques. Tales instrumentos son, de conformidad con el orden en el que han sido comentados, el contrato administrativo innominado o especial, el convenio de colaboración administrativo y el sistema de acreditación pública seguido de una posterior autorización administrativa. En el caso concreto de funciones de inspección y control de buques, empero, el legislador aplica el tercero de estos mecanismos, por constituir, entendemos, el más coherente y compatible con los mandatos de la normativa europea⁶⁹⁰.

23. Breve mención al contenido del acuerdo de delegación de funciones

El artículo 5.2 de la Directiva 2009/15/CE requiere que el acuerdo de delegación de funciones públicas de inspección y control de buques se formalice por escrito. Llama la atención, en este sentido, que el contenido mínimo del acuerdo se refiera solamente a *«las funciones y deberes específicos asumidos por las organizaciones»* y no al conjunto de obligaciones a cumplir por el Estado

⁶⁸⁹ Cfr. art. 5 Directiva 2009/15/CE y art. 7 Real Decreto 877/2011.

⁶⁹⁰ De hecho, conforme al art. 2.h) de la Directiva, se entiende por «autorización» aquél acto por el cual un Estado miembro «acredita» a una organización reconocida o delega funciones en ella.

delegante, aspecto éste que se deja prácticamente sin atender⁶⁹¹. Así, se precisa que el acuerdo incluya, en primer lugar, las disposiciones establecidas en el Apéndice II de la Resolución A.739(18) de la OMI, sobre las ya tratadas «directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración»⁶⁹². Al mismo tiempo, empero, habrán de tomarse en consideración el anexo, los apéndices y los documentos adjuntos a la Circular MSC/Circ.710–MEPC/Circ.307 de la OMI sobre el «*Model Agreement for the Authorisation of Recognized Organisations Acting on Behalf of the Administration*» o, como lo denomina la Directiva 2009/15/CE, el «*modelo de régimen para la autorización de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la administración*» [art. 5.2.a)]⁶⁹³.

En segundo lugar, el acuerdo de delegación de funciones deberá incorporar el régimen sobre limitación de la responsabilidad de las organizaciones autorizadas que la Directiva despliega en el apartado 2.b) de su artículo 5. No obstante, dada su extensión, así como las dudas que suscita su aplicación, se volverá sobre su estudio más adelante. Por ahora, baste con señalar que la norma europea no establece un sistema de responsabilidad de

⁶⁹¹ Resulta lógico, en consecuencia, que autores como PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 513-514 denuncien el tan deficiente desarrollo que se ha hecho de las obligaciones del Estado delegante. Como bien señala el indicado autor, la Directiva 2009/15/CE únicamente prescribe que el acuerdo de delegación de funciones no sea discriminatorio, así como que la Administración delegante supervise las tareas realizadas por las organizaciones autorizadas y remita informes periódicos a la Comisión Europea sobre el desarrollo de la relación. Sin embargo, nada se dice sobre las obligaciones del Estado respecto de la organización autorizada.

⁶⁹² *Vid.* Capítulo III, epígrafe 9. Recuérdese que, de conformidad con la exposición de motivos de la mencionada Resolución, ésta tiene por propósito el establecimiento de «*procedimientos uniformes y un mecanismo para la delegación de autoridad a las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración, y establecer normas mínimas, que sirvan de ayuda a los Estados de abanderamiento en lo que se refiere a la implantación uniforme y eficaz de los convenios pertinentes de la OMI*».

⁶⁹³ Merece señalarse, en recordatorio de lo expuesto en el epígrafe 9.2 de la presente tesis (*cf.* Capítulo III), que la Circular MSC/Circ.710–MEPC/Circ.307 y, por tanto, el *Model Agreement*, datan ambos de 1995 y que dos años más tarde, en 1997, se procedió a su refundición junto con las Resoluciones A.739(18) y A.789(19) de la OMI mediante la Circular MSC/Circ.788–MEPC/Circ.325. Así lo comentan, entre otros, NORDQUIST, M.H. y NORTON MOORE, J., *Current Maritime Issues...*, *op. cit.*, p. 50; MANSELL, J.K., *Flag State Responsibility...*, *op. cit.*, p. 274 y ORNITZ, B.E. y CHAMP, M.A., *Oil Spills First Principles...*, *op. cit.*, p. 155.

idéntica aplicación a todos los Estados miembros, sino que instaura un marco y unos márgenes mínimos que, en última instancia, se modularán e incorporarán por el legislador de cada Estado en la forma que más le convenga. Tampoco puede decirse que regule la responsabilidad de las organizaciones autorizadas como entidades colaboradoras de la Administración marítima. Por el contrario, solamente disciplina el derecho de repetición que asiste al Estado delegante en caso de ser declarado responsable de un siniestro marítimo y resulte probado, además, que la autoría de los daños ocasionados es atribuible a la organización autorizada, sus servicios, su personal, sus agentes u otras personas que actúen en nombre de la misma⁶⁹⁴.

El acuerdo de delegación de funciones deberá incorporar, en tercer lugar, disposiciones para una auditoría periódica de las tareas que la organización autorizada realice en nombre de la Administración delegante⁶⁹⁵. La indicada supervisión se realizará, bien por la propia Administración, bien por una entidad externa imparcial designada por aquélla [art. 5.2.c)]⁶⁹⁶. También se incluirá la posibilidad de realizar inspecciones aleatorias y pormenorizadas de los buques [art. 5.2.d)], al igual que habrá de regularse la comunicación obligatoria de

⁶⁹⁴ De las explicaciones realizadas al respecto por PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 532-533 se extrae un dato importante. Puesto que las normas de la Directiva se aplican solamente a la responsabilidad de la organización autorizada frente a la Administración delegante, es claro que los límites que pudieren establecerse se aplicarían únicamente a la relación existente entre ambas. Por ello, entiende el citado autor que las cláusulas de limitación de responsabilidad incorporadas al acuerdo de delegación de funciones no podrán oponerse frente a terceros perjudicados. Sin embargo, también son importantes las interrogantes que CASADO CASADO, L., FUENTES I GASÓ, J., JARIA I MANZANO, J. y PALLARÉS SERRANO, A., *La externalización de las funciones de control e inspección...*, *op. cit.*, p. 190, plantean y que PULIDO BEGINES no trata: a) cuál debe ser el sujeto responsable cuando determinadas funciones públicas son ejecutadas por un sujeto privado, si la Administración delegante o la entidad autorizada; y b) para el caso de que las entidades colaboradoras fueren responsables, cuál es la naturaleza de esa responsabilidad y, en consecuencia, si se trata de un régimen público o privado.

⁶⁹⁵ Conforme al artículo 9 de la Directiva, la auditoría periódica se realizará, al menos, cada dos años. Además, el Estado miembro que hubiere realizado la supervisión habrá de facilitar a los demás Estados miembros y a la Comisión Europea un informe de los resultados obtenidos con las auditorías antes del 31 de marzo del año siguiente a aquél en que se hubieren efectuado.

⁶⁹⁶ El artículo 12 del Real Decreto 877/2011 asume gran parte de la literalidad del precepto comunitario y atribuye la función supervisora a la Dirección General de la Marina Mercante.

informaciones vitales sobre la flota clasificada de la organización autorizada, así como los cambios, suspensiones y retiradas de clase que la misma realice [art. 5.2.e)].

Finalmente, el acuerdo podrá imponer el requisito de que la organización reconocida cuente con una representación local en el territorio del Estado miembro en cuyo nombre fuere a desempeñar las funciones de inspección y control de buques (art. 5.3).

24. La responsabilidad derivada de la deficiente ejecución de funciones públicas de inspección y control de buques

La delegación de funciones públicas de inspección y control de buques en sociedades de clasificación puede generar, en términos generales, tres tipos distintos de responsabilidad, a saber:

a) la responsabilidad derivada de la relación de trabajo que une a la Administración delegante y a la sociedad de clasificación autorizada;

b) la responsabilidad de la clasificadora respecto del cliente armador cuyo buque hubiere sido objeto de inspección; y

c) la responsabilidad de la sociedad de clasificación frente a los terceros que, completamente ajenos a las relaciones indicadas en los apartados anteriores, hubieren resultado perjudicados por una deficiente ejecución de las funciones objeto de delegación⁶⁹⁷.

La Directiva 2009/15/CE, sin embargo, sólo se ocupa de la primera de las relaciones enumeradas y deja los restantes supuestos sin disciplinar. Además, el régimen de responsabilidad instaurado únicamente regula el derecho de repetición que los Estados miembros ostentan frente a las organizaciones

⁶⁹⁷ Sobre las responsabilidades en que pueden incurrir las sociedades de clasificación, tal y como han sido enumeradas, consúltese ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, pp. 242-244 y PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, p. 517. GOÑI ETCHEVERS, J.L., «La responsabilidad...», *op. cit.*, p. 529, si bien no realiza una clasificación de las responsabilidades derivadas del ejercicio de funciones públicas de inspección y control de buques, sí que defiende el sometimiento de todas ellas al Derecho administrativo.

autorizadas en caso de que los primeros sean declarados responsables de un siniestro marítimo y resulte probado, asimismo, que la autoría de los daños ocasionados es atribuible a las segundas. Ello implica, pues, que la responsabilidad de cada Estado miembro se enjuiciará de conformidad con sus normas internas⁶⁹⁸.

El Real Decreto 877/2011, por su parte, se mantiene fiel a la línea marcada por la Directiva 2009/15/CE. La norma española, al igual que la europea, omite disciplinar la responsabilidad de las clasificadoras frente a sus clientes armadores y eventuales terceros perjudicados y, como es de esperar, tampoco incluye normas especiales relativas a la responsabilidad patrimonial del Estado español por una deficiente ejecución de las funciones delegadas⁶⁹⁹.

Así pues, la respuesta a las distintas interrogantes planteadas requerirá, en primer lugar, determinar la naturaleza de la responsabilidad en que pudieren incurrir las sociedades de clasificación al ejecutar deficientemente las funciones en ellas delegadas y, en concreto, si aquélla constituye una responsabilidad de tipo público o privado. En segundo lugar, se analizará la normativa general sobre responsabilidad pública, así como la posibilidad de imputar a la Administración marítima la responsabilidad derivada del ejercicio de las funciones que hubiere traspasado. Finalmente, se estudiará la compatibilización de las responsabilidades eventualmente concurrentes de la Administración delegante y la clasificadora autorizada.

⁶⁹⁸ Ya lo advierte PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, p. 519, al explicar que no existe ningún régimen internacional de responsabilidad estatal, por lo que es necesario recurrir a las normas internas de cada Estado. Una de las consecuencias que ello comporta, según señala el autor, es que existen grandes diferencias entre los distintos ordenamientos, sobre todo entre los sistemas de *common law* y *civil law*. Concluye, no obstante lo anterior, que las resoluciones judiciales son similares en ambos sistemas, pues comparten el propósito de salvaguardar el interés de las víctimas al permitir el ejercicio de acciones frente al Estado delegante.

⁶⁹⁹ Recordar que, conforme al artículo 1 del Real Decreto 877/2011, éste tiene por objeto, además de regular las condiciones, requisitos y procedimientos para el reconocimiento y autorización de organizaciones de inspección y peritaje de buques, así como de sociedades de clasificación, «determinar las obligaciones, responsabilidades y limitaciones asumidas por las organizaciones autorizadas» [*cf.* art. 1.c)], sin que se mencione siquiera la eventual responsabilidad de la Administración marítima delegante.

24.1. La responsabilidad de las organizaciones y/o sociedades de clasificación autorizadas

24.1.1. Existencia de responsabilidad

El Reglamento (CE) núm. 391/2009 es claro al afirmar que «*toda organización reconocida debe considerarse, en principio, responsable única y exclusivamente de las partes que certifique*»⁷⁰⁰. Sin perjuicio, naturalmente, del modo en que dicha responsabilidad puede resultar exigible en cada Estado conforme al acuerdo de delegación de funciones celebrado o, en su caso, la normativa interna aplicable, es evidente que las sociedades de clasificación autorizadas son responsables de los daños y perjuicios derivados de una mala ejecución de las funciones en ellas delegadas⁷⁰¹. Precisamente por este motivo, el Real Decreto 877/2011 impone a las organizaciones autorizadas la obligación de tener suscrita una póliza de seguro u otra garantía financiera, con el fin de garantizar la responsabilidad derivada de sus actuaciones [art. 7.2.f)]⁷⁰².

⁷⁰⁰ Vid., Considerando (18).

⁷⁰¹ Conclusión que se alcanza en sustento a las opiniones de CASADO CASADO, L., FUENTES I GASÓ, J., JARIA I MANZANO, J. y PALLARÈS SERRANO, A., *La externalización de las funciones de control e inspección...*, op. cit., p. 190; CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, op. cit., p. 323 y GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», op. cit., p. 93. De forma similar en materia de seguridad industrial, explica ESTEVE PARDO, J., *Técnica, riesgo y Derecho...*, op. cit., p. 204, que el traslado de las funciones de control a los particulares conlleva simultáneamente el traslado de la responsabilidad que de su ejercicio pudiera derivarse.

⁷⁰² CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, op. cit., pp. 325-326, comenta que el régimen jurídico aplicable a las entidades privadas colaboradoras de la Administración se caracteriza, principalmente, por la obligación de suscribir pólizas de seguros u otras garantías, a fin de cubrir los daños y perjuicios que, en su caso, causare la actuación de las mencionadas entidades. En su opinión, «*debe destacarse la clara imputación de responsabilidades a las entidades privadas colaboradoras que prevé la legislación vigente. Y esa imputación se refiere a los daños que el ejercicio material de sus tareas pueda ocasionar, pero asimismo (...) a la imputación de los daños y perjuicios que cause la actividad jurídica resultante del ejercicio de las funciones públicas de control, inspección y certificación*». Con la citada autora coinciden también GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», op. cit., p. 94.

24.1.2. Discrepancias doctrinales en cuanto a la naturaleza pública o privada de la responsabilidad de las entidades colaboradoras de la Administración

Aún cuando la existencia de responsabilidad por parte de las sociedades de clasificación autorizadas no suscita dudas aparentes, ello no esclarece en modo alguno la naturaleza del régimen al que dichas entidades deben quedar sometidas. En concreto, se plantea la duda de si el régimen de responsabilidad aplicable a las entidades privadas colaboradoras de la Administración es el régimen de responsabilidad civil del Código civil o, por el contrario, el régimen de responsabilidad administrativa de la LRJSP. Por desgracia, no podría haber opiniones más diversas al respecto. Lejos de alcanzar cualquier clase de unanimidad, los estudiosos de la materia se decantan por ambas opciones en virtud de múltiples argumentos, todos ellos plenamente válidos y coherentes⁷⁰³.

En primer lugar, la naturaleza jurídico-privada de las entidades privadas colaboradoras —entre ellas las sociedades de clasificación de buques— determina, para algunos, la aplicación del régimen de responsabilidad propio de los sujetos privados y no el especial de las administraciones públicas⁷⁰⁴. Al mismo tiempo, empero, se afirma por otros que el elemento determinante no es la naturaleza de la entidad privada colaboradora, sino el carácter jurídico-público de las funciones ejercidas, lo cual propiciaría la incorporación del sujeto privado a la esfera de responsabilidad pública⁷⁰⁵. Si la calificación como «pública» o

⁷⁰³ Quisiéramos destacar, en este sentido, la presentación que de la indicada controversia realizan GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, pp. 98-99, quienes resumen de forma sencilla, pero completa, las distintas opiniones que existen actualmente en la doctrina. Echamos en falta, sin embargo, que los autores expresen su opinión al respecto y se posicionen a favor de uno u otro régimen.

⁷⁰⁴ Son defensores del sometimiento de las entidades privadas colaboradoras al régimen de responsabilidad civil por culpa, CUETO PÉREZ, M., *Procedimiento administrativo...*, *op. cit.*, p. 187; PADRÓS REIG, C., *Actividad administrativa y entidades colaboradoras...*, *op. cit.*, p. 34 y CARRILLO DONAIRE, J.A., *El derecho de la seguridad...*, *op. cit.*, p. 671. Para todas las referencias posteriores a dicho sistema, nos remitimos a las obras citadas.

⁷⁰⁵ Así lo explican ESTEVE PARDO, J., *Técnica, riesgo y Derecho...*, *op. cit.*, p. 204; CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, *op. cit.*, p. 326 y CUETO PÉREZ, M., *Procedimiento administrativo...*, *op. cit.*, p. 187.

«administrativa» de la actividad llevada a cabo por la entidad colaboradora se viera obstaculizada solamente por la naturaleza como sujeto jurídico-privado de aquélla, entonces ese argumento habría de decaer, pues es jurisprudencia en nuestro sistema que la calificación administrativa de una conducta depende de que las consecuencias jurídicas inherentes a la misma sean directamente imputables a una administración pública. Ello sucede, conforme a la STS de 24 de septiembre de 1999, válida por todas, *«tanto cuando aquella conducta es directamente realizada por órganos administrativos, como cuando la desarrolla una persona jurídica privada que actúa a título de delegado, representante, agente o mandatario de una persona pública»*⁷⁰⁶.

En segundo lugar, quienes defienden el sometimiento de las entidades privadas colaboradoras al régimen de responsabilidad civil hacen también referencia a la expresa mención que la normativa sectorial hace a ese tipo de responsabilidad. Explican, en concreto, que cuando el legislador impone la obligación de constituir una póliza de seguro u otra garantía, ésta la destina a cubrir la responsabilidad civil en que pudieren incurrir las entidades colaboradoras⁷⁰⁷. A ello añaden, por otro lado, el carácter excepcional del sistema de responsabilidad pública, caracterizado por su naturaleza objetiva y por prescindir del elemento de la culpa. En su opinión, la excepcionalidad de este sistema exige que su imposición venga expresamente establecida por la ley, no siendo admisible el uso de la analogía o la interpretación extensiva⁷⁰⁸.

Por último, los que abogan por la aplicación del régimen de responsabilidad pública defienden, de una parte, que en la mayoría de ocasiones la Administración titular puede, no obstante la delegación efectuada,

⁷⁰⁶ RJ 1999, 9021.

⁷⁰⁷ GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 98, aclaran, sin embargo, que no toda la normativa sectorial hace una referencia expresa a la responsabilidad «civil», de modo que en algunas ocasiones el legislador se ha limitado a exigir la constitución de una garantía financiera sin precisar qué tipo de responsabilidad estará destinada a cubrir. Añaden, además, que es práctica habitual de la Administración *«concertar seguros de responsabilidad civil para asegurar inequívocas responsabilidades administrativas»*.

⁷⁰⁸ Referencias bibliográficas en nota a pie núm. 704.

desempeñar las mismas funciones de forma simultánea a la entidad colaboradora. Ello podría servir de fundamento a la aplicación de un régimen de responsabilidad objetiva, pues la concurrente actuación de la Administración delegante y la entidad colaboradora en el ejercicio de las mismas funciones, con consecuencias jurídicas igualmente idénticas, hacen más que cuestionable la aplicación de regímenes distintos a ambos sujetos⁷⁰⁹. De otra parte, se argumenta que la aplicación de un mismo régimen de responsabilidad a la Administración titular y a la entidad colaboradora no sólo resulta coherente por el carácter público de la función ejercida o la simultaneidad con la que puede ejercerse por ambos sujetos, sino que la instauración de un mismo sistema de responsabilidad brindará mayores garantías a los perjudicados⁷¹⁰.

En cuanto a las sociedades de clasificación y al ejercicio por éstas de funciones públicas de inspección y control de buques, somos de la opinión que el régimen al que debieran quedar sometidas es el clásico de responsabilidad civil por culpa. Previo, sin embargo, a la exposición de nuestros motivos, merecen señalarse las siguientes circunstancias:

i) Primero, las sociedades de clasificación son entidades de naturaleza privada, sin perjuicio de la multiplicidad de formas societarias u organizativas que pudieren adoptar⁷¹¹.

⁷⁰⁹ Esta es la opinión de CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, *op. cit.*, pp. 326-327, quien también se apoya en el carácter público de las funciones ejercidas para defender la aplicación de un régimen de responsabilidad objetiva.

⁷¹⁰ GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 99 construyen este último argumento afirmando que «*puede sostenerse que carece de sentido establecer una distinción, desde el punto de vista de las garantías ofrecidas, en función de que el ejercicio de la función pública se realice directamente por la Administración o bien que se haya decidido su traspaso a una entidad privada colaboradora*».

⁷¹¹ Tal y como ha quedado expuesto en el Capítulo II de la presente tesis, la mayoría de autores coincide en que las sociedades de clasificación se constituyen conforme a reglas de Derecho privado, operando como sociedades mercantiles u organizaciones sin ánimo de lucro. *Vid.*, a modo de recordatorio, ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, p. 3; VAUGHAN, B., «The Liability...», *op. cit.*, p. 2; MILLER, M.A., «Liability of classification societies...», *op. cit.*, p. 77 y ZAMORA ROSELLÓ, M.R., «Desafíos actuales...», *op. cit.*, p. 6.

ii) Segundo, las funciones en ellas delegadas son las de inspección y control de buques, de naturaleza pública y competencia exclusiva del Estado español.

iii) Asimismo, el traslado de funciones puede ser total o parcial. En caso de ser total, la sociedad de clasificación no sólo estará autorizada al reconocimiento y supervisión de buques, sino que podrá también emitir nuevos certificados obligatorios. En caso de realizarse una delegación parcial, la facultad de emitir los indicados certificados es retenida por la Dirección General de la Marina Mercante⁷¹².

iv) En cuarto lugar, la delegación no priva a la Administración marítima española de ejercer las mismas funciones de forma simultánea⁷¹³.

v) Finalmente, la delegación de las funciones de inspección requiere, en virtud del artículo 7.2.f) del Real Decreto 877/2011, que la organización autorizada tenga «*suscrita una póliza de seguro u otra garantía financiera, con el fin de garantizar la responsabilidad civil*» derivada de sus actuaciones.

Como puede observarse, se presentan elementos a favor de ambos regímenes de responsabilidad, es decir, el de responsabilidad por culpa y el de responsabilidad objetiva. Sin embargo, la posibilidad de que la delegación de funciones pueda modularse es lo que, a nuestro entender, resulta determinante en la aplicación de uno u otro régimen.

Según se ha señalado, la delegación de funciones públicas de inspección y control de buques no tiene que ser absoluta y, por tanto, puede centrarse únicamente en algunas de las competencias a ellas inherentes. En

⁷¹² Art. 6 del Real Decreto 877/2011.

⁷¹³ El Real Decreto 877/2011 deja clara esa posibilidad en su Disposición Adicional Tercera, referida a la «Igualdad de trato en las inspecciones que realice la Dirección General de la Marina Mercante». Dicho precepto, si bien referido expresamente a las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, no resulta excluyente de la realización de controles a buques nacionales. Es más, como bien señalan varios autores, la delegación de competencias en una entidad colaboradora no afecta al carácter irrenunciable de las mismas, igual que no anula el hecho de que la Administración pueda recuperarlas en cualquier momento o ejercerlas por sí misma si así lo estima conveniente. *Vid.*, al respecto, CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, *op. cit.*, p. 326 y GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 101.

consecuencia, es posible que la ejecución material de inspecciones o controles se lleve a cabo por una sociedad de clasificación autorizada, pero que la emisión del correspondiente certificado y, con éste, la adopción de actos con consecuencias jurídicas sea todavía competencia exclusiva de la Administración. En ese caso se hace más que cuestionable la aplicación de un mismo régimen de responsabilidad, menos aún que a la sociedad de clasificación se le aplique uno de tipo objetivo, habida cuenta de que sus actuaciones son puramente analíticas y es la Administración, en última instancia, la que adopta el acto administrativo. No se trasciende de la actividad material o técnica a la actividad jurídica, lo que llegaría a cuestionar que la delegación parcial de funciones públicas se produjere realmente como tal, pudiendo tratarse, por el contrario, del otorgamiento de meras funciones de asistencia a la Administración Pública⁷¹⁴.

Ahora bien, cuando el traslado de funciones es absoluto, de modo que la sociedad de clasificación autorizada lo es también a la emisión de los certificados obligatorios, la potestad en ellas confiada es pública y con evidentes consecuencias jurídicas, sin que quepa discrepancia alguna sobre ello. En ese caso, habría de ser admisible el sometimiento de su actividad al régimen de responsabilidad administrativa, pues el carácter público de la función ejercida determina que las consecuencias jurídicas inherentes a la misma sean directamente imputables a la Administración marítima española⁷¹⁵.

⁷¹⁴ De las obras de GALERA RODRIGO, S., *La responsabilidad de las Administraciones Públicas en la prevención...*, op. cit., pp. 107 y ss.; MACERA TIRAGALLO, B.F., «La problemática de la asunción de la inspección administrativa por entidades privadas...», op. cit., pp. 1619-1620; MACERA TIRAGALLO, B.F., *El deber industrial de respetar el ambiente...*, op. cit., pp. 304 y ss. y AMENÓS ÁLAMO, J., *La inspección urbanística...*, op. cit., 127-128, se extrae que la externalización de funciones de inspección y control en materia de protección ambiental supone, en realidad, la asunción de funciones de asistencia a la Administración por parte de las entidades privadas colaboradoras de la misma. Éstas últimas no realizan funciones de inspección como tales, ni sustituyen tampoco a la Administración en su potestad pública. Como bien indican CASADO CASADO, L., FUENTES I GASÓ, J., JARIA I MANZANO, J. y PALLARÈS SERRANO, A., *La externalización de las funciones de control e inspección...*, op. cit., p. 177, las entidades colaboradoras en el ámbito medioambiental vendrían a realizar «una actividad técnica de análisis, de certificación de datos a efectos del otorgamiento, modificación o renovación de determinadas autorizaciones».

⁷¹⁵ Vid., de nuevo, la STS de 24 de septiembre de 1999, con referencia de búsqueda en nota a pie núm. 706.

Las anteriores explicaciones darían lugar, a priori, a un doble régimen de responsabilidad en función del contenido de la delegación realizada. Así, la delegación parcial de funciones quedaría sometida al régimen clásico de responsabilidad por culpa, mientras que el traslado total de aquéllas propiciaría la aplicación del sistema de responsabilidad administrativa. Sin embargo, consideramos que la indicada diferenciación no haría sino entorpecer, desde una perspectiva práctica, la protección efectiva del perjudicado. Entre otros, hay que señalar que la delegación parcial de funciones puede también consistir en la posibilidad de emitir sólo una parte de los certificados obligatorios, lo que conduciría al sometimiento de un mismo acuerdo a dos sistemas de responsabilidad de forma simultánea (objetiva para los supuestos de emisión de certificados y civil para los demás)⁷¹⁶. Ello ensancharía todavía más las controversias existentes en la actualidad y, muy posiblemente, dificultaría el propósito final de las normas sobre responsabilidad, que es el de resarcir al perjudicado.

En nuestra opinión, la posibilidad de reclamar directamente ante la Administración marítima, responsable —según se verá— en última instancia de los actos dictados en su nombre, supone garantía suficiente para los perjudicados y no presenta dudas en cuanto al régimen de responsabilidad aplicable⁷¹⁷. La Administración, a su vez, verá cubiertos sus intereses mediante

⁷¹⁶ La Directiva 2009/15/CE menciona en su artículo 3.1 la posibilidad de que un Estado miembro autorice a determinadas organizaciones a efectuar en su nombre, total o parcialmente, las inspecciones y reconocimientos relacionados con los certificados obligatorios. Sin embargo, nada se dice sobre el modo en que debe producirse tal modulación, ni tampoco si la delegación parcial admite o no la autorización a la emisión de sólo una parte de los certificados obligatorios. Tampoco el Real Decreto 877/2011 ofrece pistas en ese sentido, por lo que debemos mostrarnos favorables a que, a falta de prohibición expresa, una delegación parcial de funciones estatutarias ha de permitir que se delegue autoridad para la emisión de sólo una parte de los certificados obligatorios, en atención a lo que la propia Administración estime conveniente.

⁷¹⁷ Sin perjuicio de las explicaciones que se exponen en el epígrafe siguiente, merece la pena detenerse en la definición que del término «certificado obligatorio» realiza la Directiva 2009/15/CE, en tanto que «*certificado expedido por o en nombre de un Estado de pabellón de conformidad con los convenios internacionales*» [art. 2.i)]. Dicha definición se incorpora en el mismo sentido en el art. 2.j) del Real Decreto 877/2011. Se cumplen, en consecuencia, los requisitos de imputabilidad de la STS de 24 de septiembre de 1999 antes citada (*cfr.*, nota a pie núm. 706), en tanto que «*para calificar una conducta como “acto administrativo” lo decisivo no es que quien directamente la realice merezca formalmente la consideración de Administración pública, sino que las consecuencias jurídicas de esa conducta sean directamente imputables o*

el derecho de repetición frente a la sociedad de clasificación autorizada, la cual podría llegar a responder de forma ilimitada. Por ello, es nuestra opinión que el régimen que debiera aplicarse a las sociedades de clasificación autorizadas es el de responsabilidad civil, por existir ya garantías suficientes para los eventuales perjudicados, de un lado, y por no dar lugar a controvertidas interpretaciones del acuerdo de delegación de funciones, de otro. Además, es más que probable que la imposición de un sistema de responsabilidad objetiva a la sociedad de clasificación autorizada disuada a ésta de prestar sus servicios a favor de la Administración marítima.

24.2. La responsabilidad patrimonial de la Administración marítima española

Cada Estado es libre para decidir si transfiere o no las funciones de inspección y control de buques que le son propias. Por ello, deviene necesario estudiar, de un lado, el régimen de responsabilidad en caso de ejercicio directo de la función inspectora —o de simple delegación parcial de las funciones, sin autorización a la emisión de certificados obligatorios— y, de otro lado, aquellos supuestos en los que las inspecciones y los certificados correspondientes son realizadas y expedidos, respectivamente, por una sociedad de clasificación en nombre de la Administración marítima⁷¹⁸. Si bien ambos casos quedan sometidos al Derecho público, en caso de ejercicio indirecto de una función pública se plantea la cuestión previa de si puede o no imputarse responsabilidad a la Administración delegante por las actuaciones hechas en su nombre.

referibles a un Ente público». Y se considera acto administrativo, en términos generales, las resoluciones o manifestaciones de voluntad de la Administración pública que sean creadoras de situaciones jurídicas [*vid.*, SSTS de 17 de diciembre de 1974 (RJ 1974, 4991) y de 30 de abril de 1984 (RJ 1984, 2174)].

⁷¹⁸ Recuérdese que en la delegación parcial de funciones de inspección y control de buques, aún cuando sea la organización autorizada la que realice materialmente las inspecciones, la evaluación de los resultados de esas inspecciones (materializados en un informe realizado por la organización), así como la ulterior emisión del certificado que corresponda, seguirán siendo competencia de la Administración delegante (*vid.*, art. 6.2 del Real Decreto 877/2011 y epígrafe 10.2 del Capítulo III de esta tesis).

24.2.1. Régimen de responsabilidad en los supuestos de ejercicio directo de la función

En España, el ejercicio de funciones públicas de inspección y control de buques por la Administración marítima queda sometido, como ya se ha dicho, al régimen tradicional de responsabilidad administrativa⁷¹⁹. Dicho sistema se caracteriza principalmente por su carácter objetivo o, dicho de otro modo, por no ser precisa la concurrencia de ilicitud, dolo, culpa o negligencia en el actuar de la Administración⁷²⁰. Así lo ha manifestado el Tribunal Supremo en sendas resoluciones, de las que destaca, por todas ellas, la dictada en fecha 27 de mayo de 1999, disponiéndose en la misma que los requisitos de la responsabilidad pública *«quedan limitados a la existencia de daño y la relación de causa a efecto entre este y el funcionamiento de los servicios públicos, sin que tenga que intervenir el elemento clásico de la culpa»*⁷²¹. Por tanto, la concurrencia de responsabilidad administrativa en el supuesto de que tratamos quedará condicionada, en términos generales, a la producción de un siniestro marítimo como consecuencia de un funcionamiento normal o anormal de los servicios de inspección y control de buques.

⁷¹⁹ Siendo breves, debe afirmarse que toda función pública ejercida por una administración pública quedará sometida, en caso de responsabilidad, al Derecho administrativo y a las normas sobre responsabilidad patrimonial de la Administración Pública. Dicha regla queda incorporada en el artículo 106.2 de la Constitución española, en cuya virtud *«los particulares, en los términos establecidos por la Ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes o derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos»*. Vid., al efecto, PITA BRONCANO, C.P., «La responsabilidad patrimonial...», *op. cit.*, p. 121; CUETO PÉREZ, M., *Procedimiento administrativo...*, *op. cit.*, p. 186; SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo...*, *op. cit.*, pp. 922 y 925; GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 100 y PARADA R., *Derecho Administrativo II. Régimen jurídico...*, *op. cit.*, pp. 517-519.

⁷²⁰ Vid., en tal sentido, COSCULLUELA MONTANER, L., *Manual...*, *op. cit.*, p. 599; BERMEJO VERA, J., *Derecho Administrativo. Parte especial*, *op. cit.*, p. 1159; SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo...*, *op. cit.*, p. 925; RIVERA FRADE, M.D., «La responsabilidad patrimonial...», *op. cit.*, p. 82. y PARADA R., *Derecho Administrativo II. Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 517.

⁷²¹ RJ 1999, 5081. Señalar, a estos efectos, que el concepto de «servicio público» debe interpretarse en sentido amplio, comprensivo de todas las formas de actividad administrativa, *«como sinónimo de todo lo que hace ordinariamente la Administración, comprendiendo, por consiguiente, la actividad del servicio público en sentido estricto o prestacional o meramente funcional, como sinónimo de “actividad administrativa”, de “giro o tráfico administrativo”, de “gestión, actividad o quehacer administrativos”*» [STS de 10 de octubre de 2000 (RJ 2000, 9370)].

Ahora bien, creemos firmemente que el término «funcionamiento normal» no debe convertir a la Administración en garante absoluto de cualesquiera daños y con independencia de si el servicio funcionó o no correctamente. Conformes con el Tribunal Supremo y su Sentencia de 17 de julio de 2014, «*no se trata de exigir a la Administración estándares de conducta irrazonables o exorbitantes, lo que conduciría (...) a entender que la misma ha de convertirse en una aseguradora universal de todos los riesgos (...). Lo que se exige es la prueba de una razonable utilización de los recursos disponibles (...), una prestación adecuada a las circunstancias como el tiempo, lugar, desarrollo de la actividad, estado de la técnica, capacidad de acceso, distribución de recursos, en definitiva lo que se viene considerando un funcionamiento estándar del servicio público*»⁷²². Habría que recurrir, pues, al criterio de la *lex artis*, tratado durante el estudio de las responsabilidades contractual y extracontractual de las sociedades de clasificación y que se refiere al conjunto de reglas o prescripciones que informan el correcto desempeño de una profesión u oficio⁷²³.

Por otro lado, no todo daño sufrido es indemnizable, sino que éste deberá ser, en todo caso (*cf.* art. 32.1 y 2 LRJSP):

- a) efectivo;
- b) evaluable económicamente;
- c) individualizado con relación a una persona o grupo de personas; y
- d) antijurídico.

Para ser resarcible el daño debe ser efectivo, es decir, debe ser real y no ha de consistir en «*meras especulaciones sobre perjuicios o pérdidas contingentes o dudosas*» (STS de 12 de mayo de 1997), lo que excluye los daños

⁷²² RJ 2014, 4372. *Vid.*, también, GAMERO CASADO, E. y FERNÁNDEZ RAMOS, S., *Manual Básico...*, *op. cit.*, pp. 720-721, quien se refiere a este criterio de imputación como el «criterio objetivo circunstancial».

⁷²³ Referencias bibliográficas y jurisprudenciales sobre la *lex artis* en nota a pie núm. 434.

eventuales o posibles⁷²⁴. Ha de ser evaluable económicamente, si bien no es necesario determinar el precio en el momento de la reclamación administrativa, ni tampoco en el de la demanda. Conforme a la jurisprudencia del Tribunal Supremo, la concreción cuantitativa del daño «*puede relegarse al período de ejecución de sentencias*» (STS de 14 de abril de 1981)⁷²⁵.

El hecho de que el daño sea individualizable en relación con una persona o grupo de personas lleva a excluir todos aquellos perjuicios sufridos como consecuencia de disposiciones o actos generales que afectan a todos los administrados y que éstos tienen el deber de soportar. Además, el daño ha de ser antijurídico, es decir, debe tratarse de «*un daño que el administrado no tiene el deber jurídico de soportar discriminadamente dentro del colectivo al que alcanza la gestión administrativa*» (STS de 7 de diciembre de 1981)⁷²⁶.

La relación de causalidad, por su parte, viene exigida por la LRJSP al requerirse que el perjuicio sea «consecuencia» del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos (art. 32.1). No obstante, dicha relación quedará excluida cuando concurra fuerza mayor, lo que determinará, a su vez, que no haya lugar a la responsabilidad de la Administración⁷²⁷. En cuanto al concepto

⁷²⁴ RJ 1997, 3976. Por otro lado, según señalan GAMERO CASADO, E. y FERNÁNDEZ RAMOS, S., *Manual Básico...*, *op. cit.*, pp. 716-717; PARADA R., *Derecho Administrativo II. Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 523 y COSCULLUELA MONTANER, L., *Manual...*, *op. cit.*, pp. 608-610, en apoyo a la jurisprudencia por todos ellos citada, se admiten como daños indemnizables los físicos y corporales, los patrimoniales y los morales, aunque éstos últimos sean de difícil cuantificación [*vid.*, a título de ejemplo, SSTS de 12 de abril de 1998 (RJ 1998, 4045), de 8 de octubre de 1998 (RJ 1998, 7815), de 18 de julio de 2000 (RJ 2000, 5952)]. En los casos de muerte o lesiones corporales, además, la LRJSP admite que se tome como referencia la valoración incluida en los baremos de la normativa vigente en materia de seguros obligatorios y de la Seguridad Social (art. 34.2 *in fine*). Los daños patrimoniales, por su parte, acogen tanto el daño emergente, como el lucro cesante [STS de 24 de abril de 1997 (RJ 1997, 3396)].

⁷²⁵ RJ 1981, 1843.

⁷²⁶ RJ 1981, 5370.

⁷²⁷ PARADA R., *Derecho Administrativo II. Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 525 y GAMERO CASADO, E. y FERNÁNDEZ RAMOS, S., *Manual Básico...*, *op. cit.*, p. 718 mencionan otros dos supuestos que pueden debilitar o, incluso, quebrantar la relación de causalidad. Tales circunstancias son, de un lado, «la culpa de la víctima» y, de otro lado, la «culpa de un tercero». La culpa de la víctima se apreciará cuando el propio perjudicado hubiere realizado alguna acción que afectare a la relación de causalidad interrumpiéndola o atemperándola. La STS de 27 de octubre de 2014 (RJ 2014, 5411), por ejemplo, enjuicia el caso de un motorista que sufre la amputación de una extremidad al colisionar con el soporte de la valla de protección metálica

de fuerza mayor, la LRJSP la define como aquellos «*hechos o circunstancias que no se hubiesen podido prever o evitar según el estado de los conocimientos de la ciencia o de la técnica existentes*» en el momento de producirse de los daños (art. 34.1).

24.2.2. Imputación de la responsabilidad a la Administración marítima por las inspecciones realizadas en su nombre

A nuestro entender, la responsabilidad derivada de un deficiente ejercicio de las funciones estatutarias delegadas no sólo debe dar lugar a la responsabilidad de la entidad colaboradora, sino que debe poderle ser imputada también a la Administración marítima, pues ella es, entre otros, la titular de las referidas funciones. Y aunque dicha idea queda integrada en los artículos 5 y 8 de la Directiva 2009/15/CE y del Real Decreto 877/2011, respectivamente, al admitir ambos de forma explícita la eventual responsabilidad de la Administración marítima por las actuaciones de las organizaciones autorizadas, se exponen a continuación toda una serie de criterios que han de servir para sustentar y defender jurídicamente la imputación de responsabilidad a la Administración delegante.

A) La titularidad de la función pública de inspección y control de buques

La delegación de funciones públicas de inspección y control de buques da lugar a una escisión entre el ejercicio y la titularidad de las mismas, en tanto que las inspecciones se realizan materialmente por la sociedad de clasificación autorizada, mientras que la titularidad es retenida por la Administración marítima

existente en la calzada. En este supuesto, el Tribunal Supremo aprecia una concurrencia de culpas y reduce el monto indemnizable al 50 por ciento de los daños sufridos, pues si bien el motorista circulaba a una velocidad inadecuada, entiende también que la existencia de biondas en el margen de la carretera hizo que se agravaran las lesiones padecidas por la víctima. El mismo efecto tendrá la culpa de un tercero, cuando dicho tercero, en tanto que sujeto distinto del perjudicado, hubiere podido influir en la generación o agravación del daño.

delegante⁷²⁸. Así, los certificados que eventualmente resulten de los controles, si bien se expedirán por la organización autorizada, ésta lo hará en nombre y por cuenta de la Administración.

Somos de la opinión, en este sentido, que el mantenimiento de la titularidad de la función delegada lleva consigo, por razones de lógica jurídica, que a la Administración le sea imputable la responsabilidad derivada del ejercicio de una función de su propiedad⁷²⁹. Eso sí, cuestión distinta es el modo en que debe articularse dicha responsabilidad con la eventual responsabilidad de la organización autorizada, aspecto éste que, no obstante, se tratará más adelante⁷³⁰.

B) La culpa «in vigilando» de la Administración

La Administración marítima española puede, como sabemos, delegar sus funciones de inspección y control de buques de forma total o parcial. En ambos casos, la Dirección General de la Marina Mercante asume, conforme al artículo 9 de la Directiva 2009/15/CE, una función de supervisión de la sociedad de

⁷²⁸ Nótese que conforme al artículo 8.1 de la LRJSP la titularidad no puede ser objeto de cesión, pues «*la competencia es irrenunciable*» y, en principio, «*se ejercerá por los órganos administrativos que la tengan atribuida como propia*».

⁷²⁹ Compartimos plenamente, pues, la opinión de GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 101 y CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, *op. cit.*, pp. 329-330. Los tres autores descartan, además, la aplicación supletoria del régimen de responsabilidad patrimonial relativo a los contratistas de las Administraciones públicas en el marco de la gestión indirecta de servicios públicos, hoy incorporada en el contrato de concesión de servicios públicos. GALÁN GALÁN y PRIETO ROMERO centran su negativa en el hecho de que la entidad colaboradora no tiene la condición de contratista de la Administración ni tampoco de concesionario de un servicio público, pues a su entender la delegación de funciones públicas no puede articularse mediante concesión o contrato administrativo. CANALS I AMETLLER, por su parte, insiste en la idea de que la delegación de funciones públicas de inspección y control no da lugar a un supuesto de gestión indirecta de un servicio público, sino que implica el ejercicio de funciones públicas de autoridad. En su opinión, «*no se trata de simple ejecución sino de la toma de decisiones y la emisión de declaraciones vinculantes, lo que dista mucho de ser objeto de contratación*».

⁷³⁰ ZAMBONINO PULITO, M., *La protección jurídico-administrativa...*, *op. cit.*, p. 208, defiende que cualquier acto dictado por las entidades colaboradoras de la Administración marítima, en el ejercicio de funciones públicas de inspección y control de buques, sería susceptible de impugnación mediante recurso de alzada. No contempla, sin embargo, la eventual concurrencia de responsabilidades, ni tampoco el modo en que éstas deben articularse.

clasificación autorizada, debiendo velar por que la misma lleve a cabo efectivamente y de forma satisfactoria las funciones que le hubieren sido atribuidas (art. 9.1). Se establece, así, un sistema de control administrativo del ejercicio privado de las funciones públicas objeto de delegación⁷³¹.

La titularidad de las indicadas potestades administrativas de control ha llevado a algunos autores a defender la existencia de una responsabilidad administrativa *in vigilando* que se haría efectiva en los supuestos de inactividad o deficiente actividad de la Administración⁷³². En concreto, habría responsabilidad de este tipo cuando la autoridad marítima española omitiere realizar, o realizare incorrectamente, las supervisiones y auditorías a que se refieren los artículos 9.2 y 12 de la Directiva 2009/15/CE y del Real Decreto 877/2011, respectivamente.

C) La responsabilidad administrativa «*in ommitendo*»

La normativa comunitaria y el Real Decreto 877/2011 no solamente imponen al Estado español la obligación de supervisar la actividad de las organizaciones que hubiere autorizado, sino que también requieren de éstas

⁷³¹ Varios son los autores que consideran imperativa la instauración de mecanismos de supervisión y fiscalización de la Administración delegante de las funciones ejercidas por entidades privadas colaboradoras. Destacar, en particular, a PADRÓS REIG, C., «Las entidades ambientales de control...», *op. cit.*, p. 11; CASADO CASADO, L., FUENTES I GASÓ, J., JARIA I MANZANO, J. y PALLARÈS SERRANO, A., *La externalización de las funciones de control e inspección...*, *op. cit.*, p. 188; ESTEVE PARDO, J., *Técnica, riesgo y Derecho...*, *op. cit.*, p. 150 y GARCÍA URETA, A., *La potestad inspectora...*, *op. cit.*, p. 328.

⁷³² En términos similares, GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, pp. 101-102 y CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, *op. cit.*, pp. 327-328. CUETO PÉREZ, M., *Procedimiento administrativo...*, *op. cit.*, pp. 186-187; GARCÍA URETA, A., *La potestad inspectora...*, *op. cit.*, p. 324 y CASADO CASADO, L., FUENTES I GASÓ, J., JARIA I MANZANO, J. y PALLARÈS SERRANO, A., *La externalización de las funciones de control e inspección...*, *op. cit.*, pp. 190-191, por su parte, consideran que la Administración incurriría también en responsabilidad *in eligendo* si delegase funciones públicas en entidades que no reunieran las condiciones necesarias para ello. Sin embargo, la autorización para el ejercicio de funciones públicas de inspección y control de buques requiere del reconocimiento previo de aquéllas, siendo la Comisión europea la que lo efectúa y, por ende, la responsable de verificar que las organizaciones candidatas al reconocimiento reúnan las condiciones requeridas para ello. No creemos, pues, que en este caso particular pueda imputarse responsabilidad *in eligendo* a la Administración marítima española.

últimas que faciliten toda información vital sobre sus estándares técnicos y reglas de clase, así como las modificaciones que éstos pudieren sufrir, su flota clasificada y la práctica de suspensiones y retiradas de clase⁷³³.

A nuestro entender, este deber de información es prueba indiscutible de que no existe desvinculación entre la Administración titular de las funciones de inspección y la organización autorizada que las realiza en su nombre. Por ello, parece razonable defender la existencia de una posible responsabilidad administrativa *in omittendo* cuando, siendo la Administración concedora de unos determinados hechos que requieran de una actuación concreta por su parte, la misma no actúe⁷³⁴.

25. Concurrencia de responsabilidades

25.1. Articulación de la responsabilidad administrativa y la responsabilidad de la sociedad de clasificación autorizada

En los supuestos de responsabilidad de las organizaciones autorizadas al ejercicio de funciones públicas de inspección y control de buques, la existencia efectiva de dicha responsabilidad no determina que la misma sea exigible por cualesquiera perjudicados, menos aún en virtud de cualquier título. Tanto el artículo 5.2.b) de la Directiva 2009/15/CE, como el artículo 8 del Real Decreto 877/2011, regulan el derecho de repetición que asiste a la Administración marítima frente a la organización autorizada cuando la primera hubiere sido declarada responsable de un siniestro marítimo por las actuaciones de la

⁷³³ Cfr. art. 10.4 del Reglamento (CE) núm. 391/2009, art. 5.3 de la Directiva 2009/15/CE y art. 7.2 d) y e) del Real Decreto 877/2011.

⁷³⁴ En palabras de GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 102, «será difícil eximir de responsabilidad a la Administración en el caso de que no actúe frente a unos hechos que le son conocidos (a través del deber de informar de la entidad privada colaboradora) y que precisarían de una actuación administrativa concreta». Ésta opinión se comparte, a su vez, por GARCÍA URETA, A., *La potestad inspectora...*, *op. cit.*, p. 329; CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad...*, *op. cit.*, pp. 328-329 y PADRÓS REIG, C., «Las entidades ambientales de control...», *op. cit.*, p. 14.

segunda. Ello supone que sea la Administración la obligada al pago de la indemnización que correspondiere en cada caso, pudiendo dirigirse contra la sociedad de clasificación autorizada una vez efectuado el pago. Se instaura, en consecuencia, la responsabilidad directa de la Administración marítima frente a los daños y perjuicios ocasionados por las organizaciones que hubieren actuado en su nombre, asumiendo éstas últimas una responsabilidad de tipo subsidiario respecto de aquélla⁷³⁵. Por otro lado, la existencia de un seguro de responsabilidad civil a nombre de la clasificadora autorizada determinará que sea la compañía aseguradora la que deba hacer frente a las reclamaciones de la Administración, si bien sólo hasta el límite de la suma asegurada⁷³⁶. Puesto que en España no existe limitación a la responsabilidad financiera de las organizaciones autorizadas —circunstancia que se analiza en el epígrafe siguiente—, si la indemnización abonada a los perjudicados fuere superior a la suma asegurada, es de suponer que la organización responsable habría de hacer frente, con sus propios medios, a la totalidad de la cantidad que restase por reintegrar.

Sin perjuicio de lo anterior, simultáneamente se plantea la duda de si es posible que el armador contratante de los servicios de inspección de la organización autorizada, así como los terceros ajenos a dicha relación, reclamen

⁷³⁵ Sobre ello tratan ZAMBONINO PULITO, M., *La protección jurídico-administrativa...*, *op. cit.*, pp. 205-209 y GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 97. GALÁN GALÁN y PRIETO ROMERO citan otras tres posibles teorías sobre la articulación de responsabilidades entre Administración delegante y entidad colaboradora. En primer lugar, exponen la opción de la responsabilidad solidaria de la Administración delegante, lo que permitiría al perjudicados dirigirse contra cualquiera de los dos sujetos. Luego, en base a las explicaciones de CUETO PÉREZ, M., *Procedimiento administrativo...*, *op. cit.*, p. 187 y PADRÓS REIG, C., *Actividad administrativa y entidades colaboradoras...*, *op. cit.*, pp. 36 y 187, se presenta la tesis en cuya virtud la Administración responde de manera subsidiaria a la entidad privada colaboradora cuando el importe excediere de la suma asegurada y, además, por la cantidad remanente que no se hubiere podido satisfacer con el patrimonio de la entidad. Finalmente, afirma que otra opción sería que la Administración respondiera solamente cuando el daño se hubiere producido por causas a ella imputables, siendo la regla general que quien debe responder de los daños es el sujeto que lo hubiere causado materialmente, es decir, la entidad colaboradora. Se observa, en este sentido, que el supuesto de delegación de funciones públicas de inspección y control de buques es una excepción a todas y cada una de las teorías sostenidas por la doctrina.

⁷³⁶ En GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas...», *op. cit.*, p. 94.

también a la entidad por los perjuicios sufridos. La respuesta debe ser, a priori, afirmativa. La propia Directiva 2009/15/CE admite de forma implícita esa opción al permitir que las clasificadoras autorizadas que hubieren emitido certificados obligatorios en nombre de un Estado miembro puedan ejercitar, ante los órganos jurisdiccionales competentes, las acciones de defensa apropiadas. A ello se exceptúa la inmunidad en tanto que constituye una *«prerrogativa que sólo los Estados miembros pueden oponer, ya que se trata de un derecho inherente a la soberanía y, por tanto, no se puede delegar»*. Sea como fuere, se entiende que las acciones de defensa mencionadas son ejercitables tanto frente al Estado delegante, como frente a los perjudicados⁷³⁷. Creemos, sin embargo, que esto último sólo sería posible en caso de no poder serle imputada responsabilidad alguna a la Administración marítima, lo cual resulta bastante improbable.

La delegación de funciones públicas, independientemente del grado total o parcial de las mismas, no releva a la Administración delegante de su responsabilidad como titular de aquéllas. Éste es un principio que no sólo se sustenta sobre los criterios de imputabilidad expuestos en el epígrafe precedente, sino que deriva de los convenios internacionales sobre seguridad marítima. Así, el Estado de la bandera es el garante absoluto de que las inspecciones y reconocimientos se realizan de un modo correcto y eficaz, asumiendo, pues, la responsabilidad inherente a los certificados emitidos⁷³⁸. Por ello, aún cuando la Administración marítima puede delegar el ejercicio de sus

⁷³⁷ Vid., Considerando (16) y GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, op. cit., p. 277.

⁷³⁸ De conformidad con la Regla 6.e) [Parte B, Cap. I] del SOLAS/74/88, *«en todo caso, la Administración garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia de la inspección o del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación»*. A ello añade que los certificados a que se refiere el propio convenio *«serán expedidos o refrendados por la Administración o por cualquier persona u organización autorizada por ella»*, pero *«en todo caso la Administración será plenamente responsable de los certificados»*. También el Convenio MARPOL expresa esa misma idea en las Reglas 4.1 y 5.2 de su Anexo I. A todo ello da validez la Directiva 2009/15/CE al exigir en su artículo 1.1 que los Estados miembros garanticen, en cumplimiento de sus responsabilidades y obligaciones en virtud de los convenios internacionales, que sus administraciones competentes pueden asegurar un cumplimiento adecuado de las disposiciones de esos convenios, *«especialmente en lo que se refiere a la inspección y reconocimiento de los buques y a la expedición de los certificados obligatorios y los certificados de exención establecidos en los convenios internacionales»*.

funciones de inspección y control de buques, lo que no puede hacer es trasladar la responsabilidad inherente a su ejercicio⁷³⁹. En consecuencia, los perjudicados por la mala ejecución de las funciones de inspección y control habrán de dirigir su reclamación a la Administración, quien responderá de todos aquellos actos emitidos por su cuenta y en su nombre⁷⁴⁰. Una idea que, si bien puede presentar dudas en cuanto a su aplicación analógica al supuesto de que tratamos, se incorpora en el artículo 36.1 de la LRJSP en materia de responsabilidad administrativa por los actos de las autoridades y personal al servicio de la Administración. En virtud del indicado precepto, «*los particulares exigirán directamente a la administración pública correspondiente las indemnizaciones por los daños y perjuicios causados por las autoridades y personal a su servicio*»⁷⁴¹. La misma disposición prevé, a su vez, que la Administración afectada pueda repetir lo indemnizado de las autoridades y personal a su servicio cuando éstos hubieren incurrido en dolo, culpa o negligencia graves (art. 36.2 LRJSP)⁷⁴².

⁷³⁹ PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, p. 518, explica que, sin importar el modo en que se desempeñen las funciones de certificación, la responsable en última instancia de los daños ocasionados como consecuencia de una deficiente ejecución de las mismas es la Administración. Recalca, en este sentido, la importancia de que la Administración delegante ejecute correctamente sus funciones de control y supervisión de la organización que hubiere sido autorizada. Cualquier error determinaría que el Estado delegante ha incumplido su obligación de control, siendo por ello responsable de los perjuicios ocasionados.

⁷⁴⁰ PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, p. 520 explica que la responsabilidad del Estado es, en los sistemas de *civil law*, directa. Ello lo corroboran GAMERO CASADO, E. y FERNÁNDEZ RAMOS, S., *Manual Básico...*, *op. cit.*, p. 722 y SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo...*, *op. cit.*, p. 946, respecto del ordenamiento español, exponiendo el segundo que «*nuestro sistema se funda en la responsabilidad patrimonial directa de la Administración*», incluso cuando el daño se debe a la actuación de una autoridad o empleado a su servicio.

⁷⁴¹ PARADA R., *Derecho Administrativo II. Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 519 defiende una interpretación amplia de las expresiones «autoridades» y «personal al servicio de la Administración» y, por ello, entiende que ambas categorías conceptuales se refieren no sólo a los funcionarios en sentido estricto, «*sino a todo tipo de autoridades, empleados o contratados, a cualesquiera agentes que desempeñen, aunque sea de modo ocasional, esas funciones o actividades*». Ello incluiría, sin duda alguna, a las sociedades de clasificación que actúan en nombre y por cuenta de la Administración marítima española en el ejercicio de funciones públicas de inspección y control de buques.

⁷⁴² Como bien remarca COSCULLUELA MONTANER, L., *Manual...*, *op. cit.*, p. 611, nuestro ordenamiento jurídico ha suprimido la posibilidad de exigir responsabilidad directamente a las autoridades y personal al servicio de la Administración. SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo...*, *op. cit.*, p. 946, más tajante todavía, afirma que «*los perjudicados ni siquiera tienen la posibilidad de demandar a estos agentes de la Administración causantes del daño, a título personal, en la vía judicial civil*».

Es precisamente por lo expuesto que se nos antoja poco probable que una sociedad de clasificación autorizada sea declarada responsable de forma directa y exclusiva por una mala ejecución de las funciones en ella delegadas. No sólo se establece una responsabilidad subsidiaria a su favor conforme al artículo 5.2 de la Directiva 2009/15/CE y al artículo 8 del Real Decreto 877/2011, sino que difícilmente se puede concebir una responsabilidad independiente a la de la Administración, pues ésta es, insistimos, la responsable de controlar y verificar que los buques de su bandera cumplen con los estándares internacionales de seguridad marítima⁷⁴³.

25.2. Cláusulas de limitación de la responsabilidad financiera de las organizaciones autorizadas

El artículo 5.2 de la Directiva 2009/15/CE regula el derecho de repetición que asiste a la Administración delegante frente a la organización autorizada *«cuando un tribunal declare, de forma definitiva y firme, o cuando se establezca como solución de un litigio en el marco de un procedimiento de arbitraje»*, que la Administración es responsable de un siniestro marítimo y resulte probado, asimismo, que tales daños son imputables a *«la organización reconocida, sus servicios, su personal, agentes u otras personas que actúen en nombre de la misma»*.

El derecho de repetición se configura en atención a la gravedad de la conducta adoptada por la sociedad de clasificación autorizada, distinguiendo la Directiva 2009/15/CE entre los siguientes supuestos [(art. 5.2.b)]⁷⁴⁴:

i) actos u omisiones negligentes graves o dolosas que causen daños materiales, corporales o fallecimiento;

⁷⁴³ Vid., PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 518-520.

⁷⁴⁴ Vid., sobre ello, ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, pp. 243-246; PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 523-527; ANTAPASSIS, A.M., «Liability...», *op. cit.*, pp. 44-45; GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pp. 276-277 y DE BRUYNE, J., «Liability of Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 238-240.

ii) actos u omisiones negligentes o temerarios que ocasionen daños corporales o fallecimiento; y

iii) actos u omisiones negligentes o temerarios que irroguen daños materiales⁷⁴⁵.

La sociedad de clasificación responde frente a la Administración en todos los casos señalados y sin excepción. Sin embargo, los supuestos ii) y iii) permiten la incorporación, a voluntad de cada Estado miembro, de cláusulas limitativas de la responsabilidad financiera de las organizaciones autorizadas⁷⁴⁶. Por contrapartida, los supuestos de dolo o negligencia grave no admitirán limitación alguna de aquélla responsabilidad.

En el caso concreto español, el Real Decreto 877/2011 no incorpora ningún tipo de limitación a la cuantía por la que las organizaciones autorizadas habrán de indemnizar a la Administración marítima, lo que implica, a su vez, que las indicadas organizaciones asuman una responsabilidad ilimitada por el ejercicio de funciones públicas de inspección y control de buques, con independencia de si hubieren actuado con dolo o negligencia, así como de la naturaleza personal o material de los daños ocasionados⁷⁴⁷.

⁷⁴⁵ GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, p. 276, critica el uso del término «temerario» como traducción del término inglés «reckless», pues en países como España la temeridad es más próxima al dolo eventual «y viene a expresar una conducta más reprochable que la “grave negligencia”». Estamos de acuerdo, en este sentido, en que quizá habría sido más acertado el uso del término «imprudencia». DE BRUYNE, J., «Liability of Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 239 y PULIDO BEGINES, J.L., «The EU Law on Classification Societies...», *op. cit.*, pp. 524-525, por su parte, se muestran preocupados ante la vaguedad conceptual de la Directiva. Ambos autores destacan que no parece haber una diferenciación clara entre los términos «gross negligence» y «reckless act», lo que podría llegar a eximir a las organizaciones autorizadas de faltas menores o, incluso, de lo que ellos denominan «ordinary negligence», esto es, la culpa leve.

⁷⁴⁶ La limitación de la responsabilidad por daños corporales o fallecimiento no podrá ser inferior a los cuatro millones de euros, mientras que para los daños materiales esa condición mínima se reduce a los dos millones de euros.

⁷⁴⁷ *Vid.*, ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 245.

CONCLUSIONES

Tomando en consideración todas y cada una de las explicaciones, ideas y teorías expuestas en las páginas precedentes, se formulan a continuación las principales conclusiones alcanzadas con la realización de la presente tesis doctoral:

1. Las sociedades de clasificación de buques se caracterizan por ser entidades que, usualmente sometidas a las reglas de Derecho privado, son susceptibles de adoptar una multiplicidad de formas jurídicas y estructuras organizativas, no existiendo al respecto limitación alguna, de tal forma que podrán constituirse como entidades sin ánimo de lucro o, por el contrario, como sociedades mercantiles. Esta libertad de forma ha hecho imposible la confección de un concepto general, unánime y armónico de lo que es una sociedad de clasificación y las pocas referencias legislativas y doctrinales que abordan esta cuestión se limitan a ofrecer un concepto de tipo funcional, centrándose por tanto en el actuar de las sociedades de clasificación, en sus funciones y en su propósito. En este sentido, se ha llegado a la conclusión de que el concepto actual de sociedades de clasificación las define como aquéllas entidades dedicadas principalmente a la clasificación e inspección de buques, así como a la prestación de servicios de asistencia a la industria marítima y a los organismos reguladores en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación.

2. A la complejidad conceptual de estas entidades se suma la extensa red de funciones que pueden llegar a desempeñar. Con carácter general, las sociedades de clasificación han centrado su actividad en supervisar el estado de conservación y operatividad de los buques mercantes por medio del proceso de clasificación, si bien con el tiempo su actividad se ha extendido también a otro tipo de servicios periciales independientes en favor de la comunidad marítima, los cuales acostumbra a traer causa de un contrato privado (como la compraventa de un buque, por ejemplo) para cuya válida celebración se hace necesario obtener la opinión técnica de una sociedad de clasificación en relación

con una determinada nave. Sin embargo, lo verdaderamente relevante es que en la actualidad son varios los Estados que han decidido confiar la inspección y reconocimiento de buques, en aplicación de la normativa internacional relativa a seguridad marítima y seguridad de los buques, a las sociedades de clasificación. El traspaso de estas funciones ha puesto sobre la mesa un debate no poco complejo en cuanto a la identidad de estas entidades, pues a pesar de ser entidades privadas, al desempeñar funciones claramente públicas parecería factible atribuirles una naturaleza de carácter público o semipúblico.

3. Especial relevancia tiene la *International Association of Classification Societies* (IACS), la cual tiene por objetivo principal armonizar los estándares técnicos y de seguridad de sus miembros para así incrementar la seguridad en el mar, prevenir la contaminación marina, facilitar el intercambio de informaciones y ofrecer un programa común de formación de inspectores. Sus miembros, que copan la práctica totalidad del mercado de clasificación y servicios estatutarios, se hallan sometidos a un Código Ético (*IACS Code of Ethics*) y a un sistema orientado a garantizar la calidad de los servicios prestados por aquéllos (*Quality Management System Certification Scheme*). Además, la asociación asiste a instituciones y organismos marítimos internacionales a los efectos de desarrollar, implementar e interpretar la normativa y los estándares internacionales aplicables al diseño, construcción y mantenimiento de los buques. Por esta razón, se ha llegado a la conclusión indubitada de que la IACS goza de una naturaleza público-privada, pues no sólo defiende los intereses de sus miembros, sino que su labor también repercute directamente en el incremento de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación marina.

4. Otro de los aspectos clave de esta tesis ha sido la clasificación de buques, así como la emisión del correspondiente certificado de clase una vez superada aquélla. En este sentido, se ha subrayado la importancia que tiene el no confundir el certificado de clase con el certificado de navegabilidad de una nave, pues la garantía que ofrecen uno u otro son notablemente distintas. El certificado de navegabilidad supone la materialización de la obligación de todo

Estado de comprobar que los buques de su bandera cumplen con la normativa nacional e internacional sobre seguridad marítima, mientras que el certificado de clase sencillamente acredita que el buque clasificado ha dado cumplimiento a las reglas y estándares técnicos y de seguridad de la sociedad de clasificación que lo ha inspeccionado. Esta diferencia, que parece obvia, no lo es tanto en la práctica y en varias ocasiones se ha pretendido defender que el certificado de clase garantiza el estado de navegabilidad de un buque, cuando ello no es en absoluto así. Esta habitual confusión es la que, además, ha empujado a las sociedades de clasificación a incluir en sus formularios cláusulas de limitación de responsabilidad en las que advierten que la emisión de un certificado de clase no garantiza la navegabilidad de una nave.

5. Lo expuesto hasta ahora pone de relieve que las sociedades de clasificación con frecuencia asumen una doble función (*dual role*), pues con su actividad asisten tanto a sujetos de derecho privado, mediante la clasificación e inspección de buques, como a entidades públicas, a través de la ejecución de funciones estatutarias por delegación de un Estado. Ello genera una inmensa preocupación en torno a la independencia de las sociedades de clasificación respecto de quienes se sirven de sus servicios. Tanto si la actividad contratada lo es la clasificación de una nave, como si lo es el ejercicio de una función pública de inspección y supervisión de la misma en nombre de la Administración marítima, el sujeto que debe correr con el coste de los servicios es, en todo caso, el armador del buque. Es, precisamente, el desempeño de funciones estatutarias en nombre de un Gobierno, pero con cargo a la economía del cliente, lo que pone más en riesgo la independencia de las sociedades de clasificación, sobre todo cuando el armador dispone de una flota de considerable tamaño y gran parte de los ingresos de la clasificadora dependen de aquél. En nuestra opinión, la forma que con mayor probabilidad eliminaría la problemática expuesta pasaría por suprimir el sistema de clasificación actual y proceder a la ampliación de los estándares internacionales sobre seguridad marítima y seguridad del buque. Con ello se cubrirían aspectos técnicos que la normativa actual no prevé y si bien no impediría que las clasificadoras siguieran prestando servicios periciales o de

inspección de forma puntual, sí lograría suprimir la clasificación privada. Y es que la clasificación de un buque, aún cuando no es legalmente obligatoria, es en la actualidad uno de los principales condicionantes a la incorporación de una nave al tráfico marítimo.

5. La doble función público-privada de las sociedades de clasificación ha favorecido la adopción de procedimientos y mecanismos orientados a supervisar el ejercicio de funciones públicas por delegación de los Estados y así lograr preservar la imparcialidad de las entidades en la aplicación de la normativa pertinente sobre seguridad marítima. En este sentido, son varias las normas que regulan la cuestión y que han sido tratadas en la presente tesis doctoral. En el ámbito internacional, se ha destacado la Resolución A.739(18) de la OMI, cuyo fin principal es establecer procedimientos y mecanismos uniformes para la delegación de funciones públicas de supervisión naval en organizaciones de inspección y peritaje de buques, así como diseñar una serie de normas mínimas que sirvan a los Estados de abanderamiento a lograr una implantación uniforme y eficaz de los convenios de la OMI. En el ámbito de la Unión Europea, la Directiva 2009/15/CE y el Reglamento (CE) núm. 391/2009 regulan el proceso de reconocimiento de las organizaciones de inspección de buques, estableciendo asimismo las medidas que deberán seguir los Estados miembros en sus relaciones con aquéllas organizaciones. El reconocimiento, que supervisa el cumplimiento de unos estándares técnicos, materiales y de personal de las organizaciones candidatas, deviene, además, requisito *sine qua non* para la autorización de una sociedad de clasificación en el ejercicio de funciones estatutarias en nombre de la Administración marítima. La autorización, sin embargo, se regula de conformidad con la normativa interna de cada Estado miembro. En España, la norma de referencia es el Real Decreto 877/2011, de 24 de julio, que, a su vez, traspone la Directiva 2009/15/CE a nuestro ordenamiento interno. Destaca, en este sentido, que una vez obtenido el reconocimiento europeo, no podrá negarse la autorización a la organización candidata, si bien los Estados miembros estarán facultados para limitar el número de entidades que actúen en su nombre. Por lo demás, el Real Decreto

877/2011 sigue la línea marcada por la normativa comunitaria y, sobre esta base, perfila con mayor detalle las obligaciones asumidas por las organizaciones autorizadas en el ejercicio de funciones estatutarias. La delegación que en ellas se haga podrá ser, además, total o parcial. En caso de ser total, la entidad autorizada estará facultada no sólo al ejercicio material de las inspecciones de los buques civiles de bandera española, sino que también podrá emitir y refrendar certificados obligatorios en nombre de la Administración marítima española. Finalmente, llama la atención el diferente significado que los términos «reconocimiento» y «autorización» adquieren en los Estados Unidos de América. Si bien la normativa estadounidense comparte los mismos objetivos que las disposiciones de la Unión Europea, se diferencia de éstas en que el reconocimiento y la autorización de organizaciones de inspección y peritaje de buques sólo identifican la extensión del abanico de funciones delegadas y no distinguen, como sí sucede en el Derecho comunitario, entre el reconocimiento como requisito indispensable para prestar servicios de inspección y clasificación de buques en territorio europeo, y la autorización como procedimiento encaminado a la delegación de funciones estatutarias en sociedades de clasificación.

6. Al abordar el régimen de responsabilidad civil de las sociedades de clasificación, hemos centrado nuestra atención en el análisis del Derecho español y del Derecho estadounidense, diferenciando asimismo entre los supuestos de responsabilidad contractual y extracontractual. En materia de responsabilidad contractual bajo la legislación española, queda clara la aplicación preferente de la LNM, si bien descubrimos que la misma es escasa en cuanto al ofrecimiento de reglas reguladoras de la responsabilidad de las sociedades de clasificación, motivo por el que se nos hace necesario recurrir al régimen general contenido en los artículos 1.101 y 1.111 del Código civil. En este sentido, se ha explicado que dicho régimen responsabilizará a la sociedad de clasificación en los casos en que la misma incumpla con sus obligaciones contractuales, facultando a la otra parte contratante para exigir de la entidad el cumplimiento íntegro de la obligación o para resolver el contrato, teniendo

derecho en ambos casos a percibir de la sociedad incumplidora la correspondiente indemnización por daños y perjuicios. Por otro lado, también se ha analizado la naturaleza jurídica del contrato de clasificación, pues no existe unanimidad al respecto. En contra de quienes defienden que se trata de un arrendamiento de obra, nosotros opinamos que constituye un arrendamiento de servicios, pues aunque la emisión del correspondiente certificado de clase encarna una de las funciones fundamentales de la sociedad clasificadora, el fin verdaderamente perseguido por el contrato de clasificación es el de comprobar que el buque cumple con las reglas de seguridad de la sociedad y, en consecuencia, obtener la clasificación. Sin embargo, la adecuación de la nave a los estándares de la sociedad de clasificación es responsabilidad del cliente, y no de la entidad, por lo que no puede entenderse que a la sociedad de clasificación se la contrata para la consecución de un resultado, que es un certificado de clase, sino que se la contrata para que realice un servicio de inspección determinado, con total independencia de cuál sea el resultado finalmente obtenido.

7. En Estados Unidos, la responsabilidad contractual de las sociedades de clasificación depende en primer lugar de la identificación de los deberes a que aquélla debe dar cumplimiento. Tales deberes han resultado ser, de un lado, inspeccionar y clasificar un buque de conformidad con las reglas y estándares de la propia sociedad y, de otro lado, actuar con la diligencia de un buen profesional en la detección de los defectos de que adolezca la nave inspeccionada. Respecto de la primera de las funciones, los tribunales estadounidenses han entendido que su incumplimiento no puede dar lugar a responsabilidad por el hundimiento de un buque, habida cuenta de que un reconocimiento de este tipo vulneraría el principio general en cuya virtud se atribuye al armador de toda nave la obligación no delegable de mantenerla en condiciones de navegabilidad. Esta idea coincide con la defendida en el sistema español, en tanto que el contrato de clasificación y el correspondiente certificado de clase en ningún momento garantizan la navegabilidad del buque clasificado. En cuanto al segundo de los deberes identificados, la jurisprudencia de los

Estados Unidos se ha mostrado mayoritariamente favorable a reconocer la responsabilidad de las sociedades de clasificación, frente a sus clientes, en aquellos supuestos en que no hubiesen detectado los defectos de la nave que, durante la inspección del buque y en aplicación de las reglas de la sociedad de clasificación, eran susceptibles de ser identificados.

8. En materia de responsabilidad extracontractual de las sociedades de clasificación, resultan de aplicación en España los artículos 1.902 y siguientes del Código civil, régimen que requiere, para el éxito de la acción ejercitada, de la existencia de una serie de requisitos, a saber: *a)* una acción u omisión en que intervenga culpa o negligencia; *b)* un daño antijurídico; y *c)* la existencia de un nexo de causalidad entre la conducta dañina y el daño efectivamente soportado. Al analizar los presupuestos enumerados, llegamos a la conclusión, en primer lugar, de que no podrá responsabilizarse a una sociedad de clasificación de cualquier daño sufrido por un tercero, sino únicamente de aquél perjuicio que derive de una vulneración de las normas que regulan el correcto desenvolvimiento de la actividad clasificadora y, en especial, de las reglas y reglamentos de la propia sociedad de clasificación. En segundo lugar, entendemos que la relación de causalidad entre el daño sufrido por el tercero y la actividad de la sociedad de clasificación se hace depender de la concurrencia de dos elementos, esto es, que el tercero hubiere actuado sobre la base de la información contenida en el certificado de clase o inspección de la nave y, además, que el daño hubiere sido causado por el contenido del certificado, en tanto que ha condicionado o influenciado el comportamiento del tercero perjudicado. Por último, llegamos a la conclusión de que son terceros legitimados para ejercitar acción de responsabilidad frente a la sociedad de clasificación todos aquéllos que, en atención a los usos y costumbres del tráfico marítimo, son potencial o previsiblemente susceptibles de emplear la información de los certificados de clase e inspección en el desarrollo de su propia actividad.

9. El régimen de responsabilidad extracontractual estadounidense de las sociedades de clasificación se ha sustentado principalmente sobre las doctrinas

de *tort of negligence* y *tort of negligent misrepresentation*. La primera de ellas, que es de carácter más genérico, requiere para su apreciación de la existencia de un deber de diligencia o cuidado entre la sociedad de clasificación y el tercero que se hubiese visto perjudicado por su conducta, si bien se exige, con carácter adicional, que exista un nexo de causalidad de suficiente entidad entre la infracción de aquél deber y el daño sufrido por quien reclama. No obstante la claridad de la teoría, los tribunales estadounidenses en pocas ocasiones han responsabilizado a una sociedad de clasificación por los daños sufridos por un tercero. Ello lo atribuimos principalmente a que en la mayoría de supuestos los tribunales han entendido que no existía un deber de cuidado entre la sociedad clasificadora y la parte demandante o, en última instancia, porque no se había aportado prueba suficiente de que el accidente había sido consecuencia de la omisión de ese deber de cuidado. Por su parte, la doctrina de *tort of negligent misrepresentation* comparte con el sistema español la necesidad de que el tercero perjudicado haya sufrido el injusto precisamente porque ha depositado su confianza en las informaciones contenidas en el certificado de clase o inspección emitido por la sociedad de clasificación. Por ello, la protección de este sistema se extiende a quienes se han servido de las informaciones emitidas por una sociedad de clasificación en el desarrollo de su propia actividad. Sin embargo, la apreciación de *tort of negligent misrepresentation* se encuentra restringida a la concurrencia de una serie de requisitos adicionales, los cuales hacen más dificultosa su apreciación. Entre tales requisitos destaca, por ejemplo, la necesidad de que la sociedad de clasificación sepa con anterioridad a la emisión de la información que la misma va a ser empleada por el demandante para la ejecución de su propia actividad o para cualquier otro propósito particular.

10. Parte de la presente tesis se ha dedicado al estudio del caso *Prestige*, pues el mismo nos parece particularmente relevante no sólo por englobar un supuesto de responsabilidad de las sociedades de clasificación, sino porque dio lugar, en su momento, a dos procedimientos en dos Estados distintos y porque su análisis ha precisado también de la realización de un estudio de Derecho comparado. Centrándonos en el proceso que se llevó a cabo en Estados Unidos

contra la sociedad de clasificación *American Bureau of Shipping* (ABS), puede sorprender que no se planteara la responsabilidad de dicha entidad en virtud de las doctrinas de *tort of negligence* o *tort of negligent misrepresentation*, pues es la que habitualmente se plantea en supuestos de responsabilidad de las sociedades de clasificación. Sin embargo, al analizar las sentencias dictadas a lo largo del proceso, se concluye que, en realidad, el Estado español no tenía más remedio que modificar la base de su demanda, pues de lo contrario muy probablemente habría visto rechazadas sus pretensiones mucho antes. Otro aspecto de importancia planteado en el proceso se relaciona con la aplicación del CLC/92 y la determinación de su ámbito de aplicación subjetivo. Sorprende, en este sentido, que varios autores españoles defiendan la no aplicabilidad del Convenio a las sociedades de clasificación, pero que ABS defendiera su aplicación a este tipo de entidades. Personalmente, nos mostramos más favorables a la exclusión de las clasificadoras del ámbito del CLC/92, si bien por razones de pura estrategia jurídica y por entender que es mucho más sencillo acreditar la omisión de un deber de diligencia o cuidado (régimen general de responsabilidad civil), que la concurrencia de dolo o dolo eventual (régimen de responsabilidad del CLC/92) en el comportamiento de una sociedad de clasificación.

11. La presente tesis doctoral ha finalizado con el estudio de la responsabilidad derivada del ejercicio de funciones públicas por sociedades de clasificación en nombre y por cuenta de la Administración marítima española, planteándose al efecto varias interrogantes. En primer lugar, se ha abordado la cuestión relativa a la naturaleza de la denominada «relación de trabajo» que se establece entre la Administración delegante y la organización de inspección autorizada, analizándose posteriormente los mecanismos que el ordenamiento jurídico español pudiera prever para el eventual traslado de funciones públicas de autoridad en entidades privadas colaboradoras. En cuanto al primero de los aspectos apuntados, se ha concluido que el acuerdo de delegación goza de naturaleza convencional en tanto que instrumento generador de derechos y obligaciones para las partes. Simultáneamente, empero, se ha descartado el

carácter laboral de la relación por no concurrir en ella los elementos que el ordenamiento jurídico requiere para su configuración como contrato de trabajo, en esencia por no darse las notas de dependencia y ajenidad. Al abordar la interrogante relativa a qué mecanismos podrían resultar apropiados para el traspaso de funciones públicas de autoridad en entidades colaboradoras de la Administración, se han señalado tres instrumentos que, en nuestra opinión, deben reputarse válidos para efectuar aquél traslado. Se trata del contrato administrativo innominado o especial, del convenio de colaboración administrativo y, finalmente, del sistema de acreditación pública seguido de una posterior autorización administrativa. En el caso particular de funciones de inspección y control naval, sin embargo, se ha comprobado que el legislador español aplica el tercero de estos mecanismos por ser el más coherente y compatible con los mandatos de la normativa europea.

12. A continuación, ha surgido la duda de si las clasificadoras autorizadas, en tanto que entidades privadas colaboradoras de la Administración, responden por los daños que pudieren causar con una mala ejecución de las funciones en ellas delegadas y, en caso de ser efectivamente responsables, cuál es la naturaleza de dicha responsabilidad. La primera cuestión se resuelve con sencillez, ya que la existencia de responsabilidad se desprende tanto de la normativa comunitaria, como del Real Decreto 877/2011. Sin embargo, el carácter público o privado de la responsabilidad es algo que ninguna norma europea o nacional española regula. Tampoco en la doctrina hay consenso al respecto, existiendo argumentos a favor y en contra de la aplicación tanto del régimen de responsabilidad civil por culpa, como del de responsabilidad administrativa. A priori, parece que en los supuestos de delegación parcial de funciones públicas las sociedades de clasificación autorizadas únicamente realizarían una actividad material o técnica de asistencia a la Administración, siendo ésta la que retendría para sí la capacidad de emitir los certificados obligatorios que correspondieren. En los supuestos de delegación total, empero, las clasificadoras autorizadas lo serían también a la emisión de certificados estatutarios. Ejercerían, por tanto, potestades públicas con consecuencias

jurídicas directamente imputables a la Administración marítima española. Así, la modulación del grado o extensión de la delegación de funciones daría lugar a un doble régimen de responsabilidad. En caso de tratarse de una delegación parcial, se aplicaría a las sociedades de clasificación un régimen de responsabilidad civil por culpa, mientras que en los supuestos de delegación total la responsabilidad habría de ser objetiva. No obstante, entendemos que la indicada diferenciación no haría sino entorpecer, desde una perspectiva práctica, la protección efectiva del perjudicado. Entre otros, hay que señalar que la delegación parcial de funciones puede también consistir en la posibilidad de emitir sólo una parte de los certificados obligatorios, lo que conduciría al sometimiento de un mismo acuerdo de delegación a dos sistemas de responsabilidad de forma simultánea (objetiva para los supuestos de emisión de certificados y civil para los demás). Ello ensancharía todavía más las controversias existentes en la actualidad y, muy posiblemente, dificultaría el propósito final de las normas sobre responsabilidad, que es el de resarcir al perjudicado. Además, la posibilidad de reclamar directamente ante la Administración delegante, en tanto que responsable, en última instancia, de los actos dictados en su nombre, supone garantía suficiente para los perjudicados y no presenta dudas en cuanto al régimen de responsabilidad aplicable, que es de tipo objetivo.

13. Por otro lado, la Directiva 2009/15/CE y el Real Decreto 877/2011 regulan el derecho de repetición que asiste a la Administración marítima frente a la sociedad de clasificación autorizada cuando la primera hubiere sido declarada responsable de un siniestro marítimo por las actuaciones de la segunda. Ello supone que sea la Administración la obligada al pago de la indemnización que correspondiere en cada caso, pudiendo dirigirse contra la sociedad de clasificación autorizada una vez efectuado el pago. Hemos entendido, en consecuencia, que la Administración marítima responde de forma directa frente a los daños y perjuicios ocasionados por las clasificadoras que hubieren actuado en su nombre, asumiendo éstas últimas una responsabilidad de tipo subsidiario respecto de aquélla. A este respecto debemos también destacar que, aún

cuando la normativa comunitaria ofrece a los Estados miembros la posibilidad, en determinados casos, de limitar la responsabilidad de las sociedades de clasificación autorizadas, el Real Decreto 877/2011 no incorpora ningún tipo de cláusula limitativa a la cuantía por la que las clasificadoras autorizadas habrán de responder frente a la Administración marítima por los daños y perjuicios que hubieren causado con su actuación. Ello implica, por ende, que las indicadas organizaciones asumirán una responsabilidad ilimitada en el ejercicio de funciones públicas de inspección y control de buques, con total independencia de si hubieren actuado con dolo o negligencia, así como de la naturaleza personal o material de los daños ocasionados.

14. En última instancia, la conclusión más importante alcanzada con la realización de la presente tesis doctoral es que la regulación existente en materia de sociedades de clasificación se centra fundamentalmente en su reconocimiento como tales entidades, así como en la autorización para que las mismas desarrollen funciones estatutarias por delegación de los Estados, mientras que la normativa internacional relativa a la responsabilidad de las sociedades de clasificación es preocupantemente escasa. La comunidad marítima es perfectamente consciente de que las sociedades de clasificación desarrollan un papel de vital importancia en el tráfico marítimo, pero aún y así no parece haber iniciativas en cuanto a una mayor regulación de su régimen de responsabilidad, estimándose que la causa más probable de ello es la necesidad de mantener los servicios de las sociedades de clasificación en un nivel de precio «razonable».

BIBLIOGRAFÍA

- ABRAHAM, H.J., *Das Seerecht. Ein Grundriß mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich das Binnenschiffahrts- und Luftrecht*, 4ª ed., Walter de Gruyter, Berlin, 1974.
- ACEDO PENCO, A., *Teoría general de las obligaciones*, Dykinson, Madrid, 2010.
- AGARD, K.A., *Leadership in Nonprofit Organizations: A Reference Handbook*, Sage, California, 2011.
- ALCÁNTARA, J.M., «Shipbuilding and Classification of Ships. Liability to Third Parties», en *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, Vol. 58 No. 1-2, 2008, pp. 135-145, en: <http://hrcak.srce.hr/>.
- ALDRIDGE, R., *Great Historic Disasters: The sinking of the Titanic*, Chelsea House, Nueva York, 2008.
- ALTFULDISCH, R., *Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See. Bestandsaufnahme, Rechtsvergleich und Überlegungen der lege ferenda*, Springer, Berlin, 2007.
- ÁLVAREZ LODOÑO, L.F., *Historia del Derecho internacional público*, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2006.
- AMENÓS ÁLAMO, J., *La inspección urbanística. Concepto y régimen jurídico*, Cedecs, Barcelona, 1999.
- ANDERSON, P., *ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications*, 3ª ed., Routledge, Nueva York, 2015.
- ANDERSEN, U., *Handwörterbuch Internationale Organisationen*, 2ª ed., Springer Fachmedien Wiesbaden, Opland (Leverkusen), 1995.
- ANTAPASSIS, A.M., «Liability of Classification Societies», en *Electronic Journal of Comparative Law*, vol. 11.3., 2007, pp. 1-51.
- ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho Marítimo*, 3ª ed., Thomson Reuters, Cizur Menor, 2015.
- ARROYO MARTÍNEZ, I., «Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima (referencia especial al *Prestige*)», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XX, 2003, pp. 23-62.

- BAHLKE, C., «Untersuchung des Gefährdungspotentials durch den Transport von Gefahrgütern auf Fähren», en *Umweltforschungsplan des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit*, Forschungsbericht («Informe de Investigación») núm. 419, consultable en: <https://www.umweltbundesamt.de>.
- BALLESTEROS FERNÁNDEZ, A., *Manual de responsabilidad patrimonial de los entes locales*, La Ley, Madrid, 2007.
- BARREIRA, A., OCAMPO, P. y RECIO, E., *Medio Ambiente y Derecho Internacional: Una Guía Práctica*, Obra Social Caja Madrid, Madrid, 2007, consultable en su versión online en: <http://www.iidma.org>.
- BASEDOW J. y WURMNEST, W., *Third-Party Liability Of Classification Societies: A Comparative Perspective*, Springer, Berlin, 2005.
- BECKE, G., et. al., *'Decent Work'. Arbeitspolitische Gestaltungsperspektive für eine globalisierte und flexibilisierte Arbeitswelt*, VS Verlag, Wiesbaden, 2010.
- BECKERT, E. y BREUER, G., *Öffentliches Seerecht*, Walter de Gruyter, Berlin, 1991.
- BECKMAN, R., «The UN Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea», en *The American Journal of International Law*, vol. 107, núm. 1, 2013, pp. 142-163.
- BERLINGIERI, F., *International Maritime Conventions: Volume 3. Protection of the Marine Environment*, Informa Law, Abingdon, 2015.
- BERMEJO VERA, J., *Derecho Administrativo. Parte especial*, 4ª ed., Civitas, Madrid, 1999.
- BERNHARDT, R. (Dir.), *Encyclopedia of Public International Law*, Elsevier, Amsterdam, 2014.
- BERRIOS ROJAS, M., «Entrada en vigor del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Marítima», en *Revista de Marina*, vol. 117, núm. 854, 2000, pp. 1-9.
- BERTOLI, A., *El secuestro de naves en los procesos especiales de créditos marítimos privilegiados*, Asociación profesional de la Nueva Generación Jurídica, Panamá, 1990.

- BHATIA, V.K., CANDLIN, C.N. y EVANGELISTI ALLORI, P., *Language, Culture and the Law. The Formulation of Legal Concepts across Systems and Cultures*, Peter Lang, Berna, 2008.
- BLANQUER, D., *Derecho Administrativo. Volumen 1º: El fin, los medios y el control*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2010.
- BOISSON, P., «Role and Responsibility of Classification Societies in Maritime Safety», en GARCÍA PÉREZ, M. y SANZ LARRUGA, J. (Coords.), *Seguridad Marítima y Medio Ambiente*, Netbiblo, A Coruña, 2006.
- BOISSON, P., *Safety at Sea. Policies, Regulations and International Law*, Bureau Veritas, Paris, 1999.
- BOLDOVA PASMAR, M.A., «La introducción de la responsabilidad penal de las personas jurídicas en la legislación española», en *Estudios Penales y Criminológicos*, vol. XXXIII, 2013, pp. 219-263.
- BORCHARDT, K.D., *The ABC of European Union law*, European Union Publications Office, Luxemburgo, 2010.
- BOUTIN, G., *Forum Non Conveniens: la limitación de la jurisdicción y la denegación de justicia*, Portobelo, Panamá, 2003.
- BUBENZER, C. y JÖRGENS, R., *Praxishandbuch Seearbeitsrecht*, Walter de Gruyter, Berlin, 2015.
- BUEGER, C., «What is Maritime Security?», en *Marine Policy*, vol. 53, 2015, pp. 159-164.
- BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGAPHIE (BSH), «Sicherheit in der Seeschifffahrt», en *Jahresbericht*, 2012, consultable en: <http://www.bsh.de/>.
- BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN INDUSTRIE E.V. (BDI), «Gemeinsame Lösungen für die maritime Logistik. Infrastruktur sichern, Lieferkette optimieren, Umwelt schonen», en *Mobilitätsagenda II der Deutschen Industrie*, 2013, consultable en: <http://www.bdi.eu>.
- BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN SICHERHEITS- UND VERTEIDIGUNGSINDUSTRIE E.V. (BDSV), «Positionspapier: Maritime Sicherheit» en *BDSV-Positionspapier zur Maritimen Sicherheit*, 2013, consultable en: <http://www.bdsv.eu/>.

- BUND FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ DEUTSCHLAND (BUND), «Mehr Sicherheit im Seeverkehr für Nord- und Ostsee», en *Hintergrundpapier des AK Meer und Küste des BUND*, 2003, consultable en: <http://www.bund.net>.
- BURZACO SAMPER, M., *Contratación del sector público: esquemas*, Dykinson, Madrid, 2014.
- BRANCH, A.E. y ROBARTS, M., *Branch's Elements of Shipping*, 9ª ed., Routledge, Abingdon, 2014.
- BRODIE, P., *Commercial Shipping Handbook*, 2ª ed., Informa Law, Abingdon, 2006.
- BRUNS, S., PETRETTO, K. y PETROVIC, D., *Maritime Sicherheit*, Springer VS, Wiesbaden, 2013.
- BRUYNE, J., «Liability of Classification Societies. Developments in Case Law and Legislation», en MUSI, M. (Ed.), *New Challenges in Maritime Law: de lege lata et de lege ferenda*, Bonomo Editore, Bolonia, 2015, pp. 221-246.
- BUEGER, C., «What is Maritime Security?», en *Marine Policy*, vol. 53, 2015, pp. 159-164.
- CALDWELL, S.L., *Maritime Security: Varied Actions Taken to Enhance Cruise Ship Security, but Some Concerns Remain*, Diane, Washington DC, 2010.
- CANALS I AMETLLER, D., *El ejercicio por particulares de funciones de autoridad (control, inspección y certificación)*, Comares, Granada, 2003.
- CANALS I AMETLLER, D., «Entidades colaboradoras de la Administración pública en el ámbito de la protección del medio ambiente. Las entidades ambientales de control», en ESTEVE PARDO, J. (Coord.), *Derecho del Medio Ambiente y Administración Local*, 2ª ed., Fundación Democracia y Gobierno Local, Barcelona, 2006, pp. 305-323.
- CARBALLO PIÑEIRO, L., *International Maritime Labour Law*, Springer, Berlin, 2015.
- CARRILLO DONAIRE, J.A., *El derecho de la seguridad y de la calidad industrial*, Marcial Pons, Madrid, 2000.

- CASADO CASADO, L., FUENTES I GASÓ, J., JARIA I MANZANO, J. y PALLARÈS SERRANO, A., *La externalización de las funciones de control e inspección en materia de protección del medio ambiente*, Atelier, Barcelona, 2010.
- CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonismo or Synergy?*, Springer, Berlín, 2009.
- CLARK, K. y CONNOLLY, M., «A Guide to Reading, Interpreting and Applying Statues», The Writing Center at GULC, 2006; BOUTIN, G., *Forum Non Conveniens: la limitación de la jurisdicción y la denegación de justicia*, Portobelo, Panamá, 2003.
- COBO DEL ROSAL, M., «Societas delinquere non potest», en *Anales de Derecho*, núm. 30, 2012, pp. 1-14.
- CODNER, M., «The Security of the Mediterranean Sea», en *A Strategy for Southern Europe*, IDEAS Reports, 2011, pp. 29-35, consultable en: <http://www.lse.ac.uk/>.
- COSCULLUELA MONTANER, L., *Manual de Derecho Administrativo*, 28ª ed., Civitas, Cizur Menor, 2017.
- CUBEL SÁNCHEZ, P., *Comercio Internacional de residuos peligrosos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2000, pp. 189-191.
- CUERNO REJADO, C., *Aeronavegabilidad y Certificación de Aeronaves*, Paraninfo, Madrid, 2008;
- CUETO PÉREZ, M., *Procedimiento administrativo, sujetos privados y funciones públicas*, Civitas, Madrid, 2008.
- CRUZ DE LLANO, M., «Las Sociedades de Clasificación de Buques y su responsabilidad», en *Gerencia de riesgos y seguros*, núm. 83, pp. 47-58;
- DAVIES, K., *Understanding European Union Law*, 6ª ed., Routledge, Nueva York, 2016.
- DAVIS, K. (Ed.), «Lloyd's Register in London. The Collcutt and Rogers buildings», LR (Lloyd's Register), Londres, 2013.
- DE BRUYNE, J., «Liability of Classification Societies: Developments in Case Law and Legislation», en MUSI, M. (Ed.), *New Challenges in Maritime*

- Law: de Lege Lata et de Lege Ferenda*, Bonome Editore, Bologna, 2015, pp. 221-246.
- DE LA CUESTA, J.L., «Responsabilidad penal de las personas jurídicas en el Derecho español», en *Revista Peruana de Ciencias Penales*, núm. 26, 2011, pp. 107-150.
- DE LARRUCEA, J.R., «Régimen jurídico de la seguridad marítima (Notas Introductorias)», en *UPCommons*, 2008, en: <http://upcommons.upc.edu>.
- DE LARRUCEA, J.R., *Seguridad marítima. Teoría general del riesgo*, Marge, Barcelona, 2015.
- DE LA VILLA DE LA SERENA, P., «Convenio de la Organización Internacional de Trabajo sobre el Trabajo Marítimo, 2006. Ratificación y vigencia. Texto normativo», en *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, núm. 82, 2009, pp. 397-413.
- DEL POZO, F., *et. al.*, «Maritime Surveillance in Support of CSDP», en *The Wise Pen Team Final Report to EDA Steering Board*, 2010, consultable en: <https://www.eda.europa.eu>.
- DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY (OFFICE OF INSPECTOR GENERAL), *U.S. Coast Guard's Marine Safety Program-Offshore Vessel Inspections*, Homeland Security, Washington DC, 2011, consultable en: <http://www.oig.dhs.gov>.
- DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY (USCG), *Port State Control in the United States: Annual Report 2014*, USCG, 2014, consultable en: <http://www.uscg.mil>.
- DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU), *Meeresumweltschutz für Nord- und Ostsee*, Nomos, Baden-Baden, 2004.
- DÍEZ DE VELASCO, M., *Las organizaciones internacionales*, 15ª ed., Tecnos, Madrid, 2008.
- DÍEZ-PICAZO, L. y GULLÓN, A., *Sistema de Derecho civil. Introducción. Derecho de la Persona. Autonomía privada. Persona jurídica*, Vol. I, 11ª ed., Tecnos, Madrid, 2005.

- DOEHRING, K., «The Scope of the Territorial Application of Treaties. Comments on Art. 25 of the ILC's 1966 Draft Articles on the Law of Treaties», en *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht*, vol. 27, 1967, pp. 483-490, consultable en: <http://zaoerv.de>.
- DOMMEL, L., *Grundkurs Europäische Verkehrspolitik. Basics eines Politikfeldes zu Wasser, zu Lande und in der Luft*, Books on Demand, Norderstedt, 2005.
- DURÁN RIVACOBA, R., «Proyección registral del Buque», en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L. (Dir.), *Estudios de Derecho marítimo*, Aranzadi, Cizur Menor, 2012, pp. 2017-240.
- EPSTEIN, M.J. y MCFARLAN, F.W., *Joining a Nonprofit Board: What you need to know*, Jossey-Bass, San Francisco, 2011.
- ESTEVE PARDO, J., *Técnica, riesgo y Derecho. Tratamiento del riesgo tecnológico en el Derecho ambiental*, Ariel, Barcelona, 1999.
- FAURE, M.G. y HU, J. (Eds.), *Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage. Recent Developments in Europe, China and the US*, Kluwer Law International, Holanda, 2006.
- FELDT, L., ROELL, P. y THIELE, R.D., «Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach», en *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*, núm. 222, 2013, pp. 1-25.
- FERNÁNDEZ TORRES, J.R., «Regímenes de intervención administrativa: autorización, comunicación previa y declaración responsable», en *Revista catalana de Dret públic*, núm. 42, 2011, pp. 85-114.
- FERRÉ MORERA, F., «Análisis, recopilación y comentario de la normativa aplicable al transporte marítimo», en *UPCommons: proyecto para la obtención del título de licenciado en náutica y transporte marítimo*, 2010, en: <http://www.upcommons.es>.
- FOLSOM, R.H., *European Union Law in a nutshell*, 8ª ed., West Academic Publishing, Eagan, 2014.
- FRANK, V., *The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea. Implementing Global Obligations at the Regional Level*, Martinus Nijhoff, Leiden (Holanda), 2007.

- FRANSAS, A., NIEMINEN, E. Y SALOKORPI, M., «Maritime Security and Security Measures – Mimic Study in the Baltic Sea Area», en *Publications of Kymenlaakso University of Applied Sciences. Series B Research and Reports*, núm. 106, 2013.
- FRUTOS RUIZ, I. y BECERRA ANTEQUERA, G., «La Administración Marítima, alcance y dimensiones: 'ut omnes unum sint'», en *Instituto Español de Estudios Estratégicos: Documento de Opinión*, núm. 32, 2017, en: <http://www.ieee.es>.
- GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 3ª ed., Marcial Pons, Madrid, 2006.
- GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso de Derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Marcial Pons, Madrid, 2012.
- GALÁN GALÁN, A. y PRIETO ROMERO, C., «El ejercicio de funciones públicas por entidades privadas colaboradoras de la Administración», en *Anuario de Derecho Municipal*, NÚM. 2, 2008, pp. 63-104.
- GALERA RODRIGO, S., *La responsabilidad de las Administraciones Públicas en la prevención de daños ambientales*, Montecorvo, Madrid, 2001.
- GAMERO CASADO, E. y FERNÁNDEZ RAMOS, S., *Manual Básico de Derecho Administrativo*, 14ª ed., Tecnos, Madrid, 2017.
- GARCÍA ECHEGOYEN, J.F., *Titanic: historias para después de un naufragio*, Naufragios.es, edición digital gratuita, 2012, en: <http://www.naufragios.es/>
- GARCÍA GÓMEZ DE MERCADO, F., «Contratos administrativos y privados ante la reforma de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas», en *Revista Jurídica de la Comunidad de Madrid*, núm. 5, 1999, consultable en: <http://www.madrid.org>.
- GARCÍA PÉREZ, M. y SANZ LARRUGA, J. (Coords.), *Seguridad Marítima y Medio Ambiente*, Netbiblo, Oleiros, 2006.
- GARCÍA PERROTE ESCARTÍN, I., *Manual de Derecho del Trabajo*, 6º ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.

- GARCÍA URETA, A., *La potestad inspectora de las Administraciones Públicas*, Marcial Pons, Madrid, 2006.
- GARNER, B.A., *A Dictionari of Modern Legal Usage*, 2ª ed., Oxford University Press, Nueva York, 2001.
- GELLERMANN, M., *et. al.*, *Handbuch des Meeresnaturschutzrechts in der Nord- und Ostsee. Nationales Recht unter Einbezug internationaler und europäischer Vorgaben*, Springer, Berlin, 2012.
- GOLDREIN QC, I., HANNAFORD, M. Y TURNER, P., *Ship Sale and Purchase*, 6ª ed., Informa Law, Reino Unido, 2008.
- GÓMEZ CALLE, E., «Los sujetos de la responsabilidad civil. La responsabilidad por hecho ajeno», en BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F. (Coords.), *Lecciones de Responsabilidad Civil*, 2ª ed., Cizur Menor, 2013, Aranzadi, pp. 137-160.
- GOÑI ETCHEVERS, J.L., «La responsabilidad de las sociedades de clasificación: el caso *Prestige* como paradigma», en GARCÍA-PITA y LASTRES, J.L. (Dir.), *Estudios de Derecho marítimo*, Aranzadi, Pamplona, 2012, pp. 523-540.
- GONZÁLEZ, P.M. y MOLERO PELLÓN, L., «Societas delinquere, ¿potest?», en *La Toga*, núm. 174, 2009, pp. 18-23.
- GONZÁLEZ NAVARRO, F., «El Gobierno de España y la Administración General del Estado», en *Revista jurídica de Navarra*, núm. 22, 1997, pp. 117-190.
- GONZÁLEZ PILLADO, E. Y MICHINEL ÁLVAREZ, M.A., (Coords.), *El Prestige: ¿caso cerrado? Los aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista*, Servizo de Publicacións da Universidade de Vigo, Vigo, 2006.
- GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, S., *Tratado de Derecho Administrativo. Tomo III*, 3ª ed., Thompson Reuters, Cizur Menor, 2017.
- GÖRGEN, S., *Die Europäische Union und das Lebensmittelrecht*, 2ª ed., Behr's Verlag, Hamburgo, 2015.
- GROßFELD, B., *Internationales und Europäisches Unternehmensrecht. Das Organisationsrecht transnationaler Unternehmen*, Müller Verlag, Heidelberg, 1995.

- GÜNER-ÖZBEK, M.D., *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Springer, Berlin, 2008.
- GUTIÉRREZ DUARTE, M.V., RODRÍGUEZ LÓPEZ, A. y GALVÁN VALLINA, J., «Objetivos y principios fundamentales de la política ambiental europea», en *Revista Internacional del Mundo Económico y del Derecho*, vol. VI, 2013, pp. 37-69.
- GUZMÁN, J.V., «Seguridad en el mar. Algunas implicaciones legales de los Códigos IGS y PBIB», en *Revista e-Mercatoria*, vol. 6, núm. 2, 2007, pp. 1-17.
- HARDER, M. y PAUL, M., «Perspektiven maritimer Sicherheit. Europäische Maritime Sicherheitsstrategie, Piraterie und der asiatisch-pazifische Raum», en *SPW-Aktuell*, núm. 20, 2014, pp. 1-8.
- HARE, J., «Liability of Classification Societies – Current Status and Past CMI Initiatives», en *CMI Yearbook*, 2014, pp. 323-330.
- HATZIS, A.N. y MERCURO, N. (Eds.), *Law and Economics: Philosophical issues and fundamental questions*, Routledge, Oxon, 2015.
- HELLMANN, V., *Der Vertrag von Lissabon. Vom Verfassungsvertrag zur Änderung der bestehenden Verträge – Einführung mit Synopse und Übersichten*, Springer, Berlin, 2009.
- HENDRIKSE, M.L., MARGETSON, N.H. y MARGETSON, N.J., *Aspects of Maritime Law. Claims Under Bills of Lading*, Wolters Kluwer, Países Bajos, 2008.
- HERBER, R., *Seehandelsrecht: Systematische Darstellung*, Walter de Gruyter, Berlin, 2016.
- HERBERT-BURNS, R., BATEMAN, S. y LEHR, P., *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Lloyd's MIU (CRC Press), Londres, 2009.
- HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, H.M., «Jurisdicción competente en materia de contratos del sector público», en *Actualidad administrativa*, núm. 6, 2013, pp. 869-881.
- HERNÁNDEZ VILLALOBOS, L.L., «Los tratados internacionales como base de la diplomacia mundial», en *Revista de Derecho de la Universidad del Norte*, núm. 22, pp. 65-95, 2004.

- HERSCHAFT, J.A., «Not your Average Coffee Shop: Lloyd's of London: A Twenty-First-Century Primer on the History, Structure, and Future of the Backbone of Marine Insurance», en *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 29, núm. 2, 2005, pp. 169-185.
- HEY, E., *Advanced Introduction to International Environmental Law*, Elgar, Cheltenham, 2016.
- HODGSON, J.R.F., «The Role of the International Maritime Organization in Combating Piracy», en *Dalhousie Marine Piracy Project – DMPP Research Paper*, 2011, consultable en: <http://dmpp.management.dal.ca>.
- HOLOCHER, K.H., «Sicherheit im Seeverkehr – Eine nationale oder internationale Aufgabe?», en KNORR, A. y SCHAUF, A., *See- und Luftverkehrsmärkte im Umbruch: weltwirtschaftliche Strukturveränderungen auf strategischen Märkten*, Lit Verlag, Münster, 2004, pp. 87-112.
- HOPKINS, B.R., *Starting and Managing a Nonprofit Organization: A Legal Guide*, 5ª ed., Wiley, Hoboken (Nueva Jersey), 2009.
- HOPKINS, B.R. y GROSS, V.C., *Nonprofit Governance: Law, Practices & Trends*, Wiley, Hoboken (Nueva Jersey), 2009.
- HOPPE, H., «The work of the Sub-Committee on Flag State Implementation», en *IMO News*, núm. 4, 1997, pp. 21-27.
- HOPT, K.J. y VON HIPPEL, T. (Eds.), *Comparative Corporate Governance of Non-Profit Organizations*, Cambridge, Nueva York, 2010.
- HUERTA VIESCA, M.A. y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2004.
- IGLESIAS BANIOLA, S., LOUZÁN LAGO, F. y MELLÓN RODRÍGUEZ, E., «El factor humano y su influencia en la seguridad marítima», en *Medicina Marítima*, Vol. 5, núm. 1, 2005, pp. 41-49.
- INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS), «Classification societies: what, why and how?», 2011, en: <http://www.iacs.org.uk/>.

- INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS),
«What are classification societies?», 2004, en: <http://www.iacs.org.uk/>.
- JACOBESHAGEN, U., *Seeschiffahrtsrecht*, Lit, Münster 2012.
- JANUS CONSULTING GMBH con la colaboración de WORCESTER, M., *et. al.*,
«Die Zukunft der maritimen Sicherheit – Fakten und Entwicklungen», en
Positionspapier zur Zukunft der maritimen Sicherheit, 2010, consultable
en: <http://www.vswnds.de>.
- JESSEN, H., «The liability of classification societies – some practical issues»,
en *CMI Yearbook*, 2014, pp. 275-281.
- JONES, S.M., *Maritime Security. A practical guide*, The Nautical Institute,
Londres, 2006.
- JOYNER, D.H. y ROSCINI, M., *Non-Proliferation Law as a Special Regime. A
Contribution to Fragmentation Theory in International Law*, Cambridge
University Press, Cambridge, 2012.
- KATHERT, B., *Piraterie auf See. Risikomanagement und Versicherung*,
Diplomica Verlag, Hamburgo, 2010.
- KHEE-JIN TAN, A., *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of
International Regulation*, Cambridge University Press, Nueva York, 2006.
- KLEIN, N., *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Nueva York,
2011.
- KOCHENOV, D., *EU Law of the Overseas. Outermost Regions, Associated
Overseas Countries and Territories, Territories Sui Generis*, Wolters
Kluwer, Alphen aan den Rijn (Holanda), 2011.
- KOURUKLIS SAENS, A.B., *El secuestro de naves en el derecho procesal
marítimo*, Kizrachi & Pujol, Panamá, 1994.
- KRASKA, J. y PEDROZO, R., *International Maritime Security Law*, Martinus
Nijhoff Publishers, Boston, 2013.
- KRAUS, M. y STEGARESCU, D., *Non-Profit-Organisationen in Deutschland.
Ansatzpunkte für eine Reform des Wohlfahrtsstaats*, Zentrum für
Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW), Mannheim, 2005, Doc. núm.
05-02.
- LAGONI, N., *The Liability of Classification Societies*, Springer, Berlin, 2007.

- LAMB, B., «Liability of Classification Societies», en *University of Cape Town (UCT) – LL.M. Thesis*, 2008, en: <http://www.comitemaritime.org>.
- LASAGABASTER HERRARTE, I., «Régimen jurídico de la autorización necesaria para operar como organización de inspección y peritaje de buques», en *leZ: Ingurugiroa eta zuzenbidea (Ambiente y derecho)*, núm. 2, 2004, pp. 33-48.
- LASARTE, C., *Contratos: Principios de Derecho Civil III*, 15ª Ed., Marcial Pons, Madrid, 2013.
- LEODEGARIO FERNÁNDEZ, M., *Derecho Individual del Trabajo*, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, 2015.
- LERDA, J.C., ACQUATELLA, J. y GÓMEZ, J.J., «Coordinación de políticas públicas: desafíos y oportunidades para una agenda fiscal-ambiental», en ACQUATELLA J. y BÁRCENA, A. (Eds.), *Política fiscal y medio ambiente. Bases para una agenda común*, CEPAL, 2005.
- LETELIER MONTENEGRO, J., «Clasificación de buques militares», en *Revista de Marina*, en: <http://revistamarina.cl/>.
- LIANG, J., «Strategic challenges facing classification societies: posible future scenarios and proposed solutions for China Classification Society», en *World Maritime University Dissertations*, núm. 288, 2000, consultable en: <http://commons.wmu.se/>.
- LLOYD'S REGISTER, «Edward Lloyd and his Coffee House», en *Infosheet*, núm. 16, 2014.
- LLOYD'S REGISTER, *Lloyd's List: The future of shipping since 1734*, Informa, Londres, 2013.
- LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, A., et. al., *Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*, Uría Menéndez, 2014, en: <http://www.uria.com>.
- LÓPEZ QUIROGA, J., FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T. y DE BUSTOS LANZA, H., «La nueva Ley de Navegación Marítima», en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, núm. 38, 2014, pp. 44-72.

- LÓPEZ QUIROGA, J., «La responsabilidad civil por contaminación en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ, J.C., *et. al.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015, pp. 339-355.
- LÓPEZ REY, S., *Implantación de un sistema de calidad: los diferentes sistemas de calidad existentes en la organización*, Ideaspropias, Vigo, 2006.
- MACERA TIRAGALLO, B.F., *El deber industrial de respetar el ambiente. Análisis de una situación pasiva de Derecho Público*, Marcial Pons, Madrid, 1998.
- MACERA TIRAGALLO, B.F., «La problemática de la asunción de la inspección administrativa por entidades privadas (especial referencia al sistema de vigilancia ambiental de las actividades clasificadas)», en SOSA WAGNER, F. (Coord.), *El Derecho administrativo en el umbral del siglo XXI. Homenaje al profesor Dr. D. Ramón Martín Mateo*, vol. II, Tirant lo Blanch, Valencia, pp. 1605-1624.
- MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern Maritime Law. Volume 2: Managing Risks and Liabilities*, 3ª ed., Informa Law from Routledge, Nueva York, 2013.
- MANSELL, J.K., *Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues*, Springer, Berlin, 2009.
- MARÍN CASTÁN, F. «Marco jurídico de la seguridad marítima», en *Cuadernos de estrategia*, núm. 140, 2008, pp. 171-242.
- MARITIME AND COSTGUARD AGENCY (MCA), «International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention: the ISM Code. Instructions for the Guidance of Surveyors», en *Maritime & Coastguard Agency*, 2014, en: <https://www.gov.uk>.
- MARITIME AND COSTGUARD AGENCY (MCA), «The Merchant Shipping (Port State Control) Regulations 211», en *Merchant Shipping Notice*, núm. 1832 (M), consultable en: <http://www.gov.uk>.
- MARTEN, B., *Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping*, Springer, Cham, 2014.

- MARTÍNEZ CAMARERO, C., *La sentencia del Prestige: ¿hay justicia ambiental?*, en *Viento Sur*, núm. 131, 2013, pp. 113-118.
- MARTÍNEZ GIRON, J., ARUFE VARELA, A. y CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *Derecho del Trabajo*, 2ª ed., Netbiblo, La Coruña, 2006.
- MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M.I., «La responsabilidad civil por contaminación», en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M. (Dirs.), *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 565-593.
- MARTÍNEZ NÚÑEZ, J.F., «Capacidades clave en la seguridad marítima», en *Cuadernos de estrategia*, núm. 140, 2008, pp. 147-168.
- MARTÍN RÍOS, M.P., *El ejercicio de la acción civil en el proceso penal: una aproximación victimológica*, La Ley, Madrid, 2007.
- MARTÍN OSANTE, J.M., «Seguridad del buque: algunos actores», en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, núm. 10, 2006, pp. 699-714.
- MARTÍN OSANTE, J.M., «Los accidentes de la navegación», en CAMPUZANO, A.B. y SANJUÁN, E., *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, pp. 351-415.
- MARTÍN PALMERO, F. (et. al.), *Desarrollo sostenible y huella ecológica: una aplicación a la economía gallega*, Netbiblio, A Coruña, 2004.
- MARTÍN VALVERDE, A., RODRÍGUEZ-SAÑUDO GUTIÉRREZ, F. y GARCÍA MURCIA, J., *Derecho del Trabajo*, 21ª ed., Tecnos, Madrid, 2012.
- MCCONVILLE, J., *Transport Regulation Matters*, Pinter, Londres, 1997.
- MCNICHOLAS, M., *Maritime Security. An Introduction*, Elsevier, Burlington, 2008.
- MCCONNELL, M.L., DEVLIN, D. y DOUMBIA-HENRY, C., *The Maritime Labour Convention, 2006. A Legal Primer to an Emerging International Regime*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2011.
- MESEGUER SÁNCHEZ, J.L., *Derecho Internacional de los ecosistemas marinos*, Reus, Madrid, 2011.

- MILLER, M.A., «Liability of classification societies from the perspective of United States law», en *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 22, 1997, pp. 75-115.
- MICALLEF, D., «A legal analysis of the Limitation of Liability of Classification Societies», en *Comité Maritime International: Dublin Symposium*, 2013.
- MOLENAR, E.J., *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, Kluwer Law International, La Haya, 1998.
- MONTESINOS JULVE, V., *La auditoría en España: situación actual y perspectivas*, Universitat de València, Valencia, 1992.
- MORALES, O., «La persona jurídica ante el Derecho y el proceso penal», en *Artículos Uría Menéndez*, Homenaje al profesor D. Juan Luis Iglesias Prada, 2011, pp. 142-154.
- MUKJERJEE, P.K. y BROWNRIGG, M., *Farthing on International Shipping*, 4ª ed., Springer, Londres, 2013.
- MUÑOZ, M.L. y COYLE, C., «La nueva regulación de los convenios entre Administraciones públicas y particulares», en *Actualidad Jurídica Aranzadi*, núm. 914, 2015, p. 14.
- MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho Penal. Parte General*, 8ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2010.
- MUSSAM KASSEM, A., *The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development*, Tesis doctoral, Swansea University, 2006.
- NEELY, S., «Non-Profits, Not-for-Profits, and Charities: What's the Difference?», en *The Scrivener*, vol. 12, núm. 3, 2003, pp. 11-12.
- NORDQUIST, M.H. y NORTON MOORE, J., *Current Maritime Issues and the International Maritime Organization*, Martinus Nijhoff Publishers, La Haya, 1999.
- NORTHCOTE PARKINSON, C., *The Trade Wins: a Study of British overseas trade during the French Wars, 1793-1815*, 2ª ed., Routledge, Nueva York, 2006.
- OLMO GARCÍA, P. y PINTOS AGER, J., «Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos. ¿Quiénes debieran pagar los daños causados por el

Prestige?», en *InDret*, Working Paper núm. 111, 2003, accesible en: <http://www.indret.com>.

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD), *International Regulatory Co-operation and International Organisations: The cases of the OECD and the IMO*, OECD Publishing, 2014, versión electrónica en: <http://www.oecd.org>.

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD), «International Investment Law: A Changing Landscape. A Companion Volumen to International Investment Perspectives», OECD Publishing, 2005, en: <http://oecdbookshop.org/>.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU), «Los océanos fuente de vida. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Vigésimo aniversario (1982-2002)», en *Conferencias, reuniones y eventos de las Naciones Unidas*, 2002, disponible en versión española en: <http://www.un.org/es/events>.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Curso modelo 3.05: reconocimiento de los dispositivos contra incendios y disposiciones conexas*, Organización Marítima internacional, Londres, 2004.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, «Resumen de los Convenios de la OMI», en *Organización Marítima Internacional*, 1999, en: <http://www.imo.org>.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI), *Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos. Parte IV – Lucha contra los derrames de hidrocarburos*, 2ª Ed., Organización Marítima Internacional, Londres, 2005.

ORNITZ, B.E. y CHAMP, M.A., *Oil Spills First Principles: Prevention & Best Response*, Elsevier, Ámsterdam, 2002.

OXMAN, B.H., «The Rule of Law and the United Nations Convention on the Law of the Sea», en *European Journal of International Law*, vol. 7, núm. 3, 1996, pp. 353-371.

- PADRÓS REIG, C., *Actividad administrativa y entidades colaboradoras: especial referencia a su actuación en el estado autonómico y a las implicaciones económicas*, Tecnos, Madrid, 2001.
- PADRÓS REIG, C., «Las entidades ambientales de control en la legislación catalana», en *Revista Interdisciplinar de Gestión Ambiental*, núm. 25, 2001, pp. 3-14.
- PAMBORIDES, G.P., *International Shipping Law. Legislation and Enforcement*, Kluwer Law International, La Haya, 1999.
- PARADA, R., *Concepto y fuentes del Derecho administrativo*, 2ª ed., Marcial Pons, Madrid, 2012.
- PARADA, R., *Derecho Administrativo II. Organización y empleo público*, 22ª ed., Marcial Pons, Madrid, 2012.
- PARADA R., *Derecho Administrativo II. Régimen jurídico de la actividad administrativa*, 22ª ed., Open, Madrid, 2015.
- PASCUAL GARCÍA, J., «La regulación de los convenios administrativos en la ley de régimen jurídico del sector público», en *Revista Española de Control Externo*, vol. XVIII, núm. 54, 2016, pp. 157-186.
- PEDREIRA MENÉNDEZ, J., *Las actividades empresariales de las fundaciones y su tributación*, Lex Nova, Valladolid, 1999.
- PÉREZ ESCALONA, S., «La asociación y el Derecho de Sociedades: notas para un debate», en *Revista electrónica del Departamento de Derecho de la Universidad de la Rioja (REDUR)*, núm. 2, 2004, pp. 79-98.
- PERNAS GARCÍA, J.J., «Los principios de la política ambiental comunitaria y la libre circulación de mercancías», en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, núm. 5, 2001, pp. 599-628.
- PITA BRONCANO, C.P., «La responsabilidad patrimonial de la Administración», en *Anuario de la Facultad de Derecho*, Universidad de Extremadura, vol. XXIV, 2006, pp. 119-126.
- PLAUT, D., «Interpretation of Insurance Contracts in Texas», Hanna & Plaut, L.L.P., en: <http://www.hannaplaut.com>.
- PROLESS, A., «The 'Erika III' Package: Progress or Breach of International Law?», en KOCH, H.J., KÖNIG, D., SANDEN, J. y VERHEYEN, R.

- (Eds.), *Climate Change and Environmental Hazards Related to Shipping: An International Legal Framework*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden – Boston, 2013, pp. 129-155.
- PULIDO BEGINES, J.L., «De la responsabilidad civil por contaminación», en ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*, Thompson Reuters, Cizur Menor, 2016, pp. 1172-1184.
- PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones de Derecho de la navegación marítima*, Tecnos, Madrid, 2009.
- PULIDO BEGINES, J.L., «La exigencia de garantías financieras como requisito de acceso a un lugar de refugio en España», en en GARCÍA PÉREZ, M. y SANZ LARRUGA, J., *Seguridad Marítima y Medio Ambiente*, Netbiblo, La Coruña, 2006, pp. 87-97.
- PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, Eusko Jaurlaritz, Donostia, 2006.
- PULIDO BEGINES, J.L., «The EU La won Classification Societies: Scope and Liability Issues», en *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 36, núm. 4, 2005, pp. 487-543.
- RAHMAN, C., «Concepts of Maritime Security. A strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for new Zealand», en *Centre for Strategic Studies: New Zealand. Discussion Papers*, núm. 07, 2009, consultable en: <http://www.victoria.ac.nz/>.
- RASHID, N.A.A. y KADIR, O.A., «The Role of a Classification Society in the Shipbuilding and Ship Repair Industries», en *Jurutera*, ed. febrero de 2012.
- REBOLLO MARTÍN, L., «Fundamento y función de la responsabilidad del Estado: situación actual y perspectivas», en MORENO MARTÍNEZ, J.A., *et. al.*, *La responsabilidad civil y su problemática actual*, Dykinson, Madrid, 2007.
- REGLERO CAMPOS, L.F., «Conceptos generales y elementos de delimitación», en BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F.

- (Coords.), *Lecciones de Responsabilidad Civil*, 2ª ed., Cizur Menor, 2013, Aranzadi, pp. 63-80.
- REGLERO CAMPOS, L.F., «El nexa causal. Las causas de exoneración de responsabilidad: culpa de la víctima y fuerza mayor. La concurrencia de culpas», en BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F. (Coords.), *Lecciones de Responsabilidad Civil*, 2ª ed., Cizur Menor, 2013, Aranzadi, pp. 105-136.
- REGLERO CAMPOS, L.F., «Los sistemas de responsabilidad», en BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F. (Coords.), *Lecciones de Responsabilidad Civil*, 2ª ed., Cizur Menor, 2013, Aranzadi, pp. 63-80.
- REICHERT, C., «Die Bodenschätze des Meeres und das Seerecht», en LOZÁN, J.L., GRAß, H., KARBE, L. y RIESE, K. (eds.), *Warsignal Klima: Die Meere – Änderungen & Risiken*, 2011, pp. 304-308.
- RENZ, D.O. (Ed.), *The Jossey-Bass Handbook of Nonprofit Leadership and Management*, 3ª ed., Jossey-Bass, San Francisco, 2010.
- ROIS MADARRO, L., «El control por el Estado de sus nacionales como medio para combatir las actividades pesqueras ilícitas: El Real Decreto 1134/2002, de 31 de octubre, sobre la aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia», en *Revista Electrónica de Estudios internacionales*, núm. 6, 2003, pp. 717-726.
- RITTNER, F. y DREHER, M., *Europäisches und deutsches Wirtschaftsrecht. Eine systematische darstellung*, 3ª ed., C.F. Müller, Heidelberg, 2008.
- RIVERA FRADE, M.D., «La responsabilidad patrimonial de la Administración Pública en las Leyes 39/2015 y 40/2015. Aspectos sustantivos», en *Revista da Asesoria Xuridica Xeral*, núm. 7, 2017, pp. 70-92.
- RUESTA BOTELLA, J.A., «Seguridad marítima: tendencias y retos», en *Cuadernos de estrategia*, núm. 140, 2008, pp. 79-116.
- SADLER, P., «The role of classification societies, Recognized Organizations and IACS», en *BIMCO Bulletin*, núm. 3, vol. 108, 2013, pp. 85-88.
- SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad del buque en el transporte marítimo*, Civitas, Madrid, 1992.

- SAGE-FULLER, B., *The Precautionary Principle in Marine Environmental Law. With Special Reference to High Risk Vessels*, Routledge, Abingdon, 2013.
- SALAS, G., *et. al.*, «El hundimiento del Titanic visto a través de la ciencia y la ingeniería de los materiales», en *Educación química*, vol. 11, núm. 1, 1999, pp. 193-201.
- SÁNCHEZ MORÓN, M., *Derecho Administrativo. Parte general*, 7ª ed., Tecnos, Madrid, 2011.
- SÁNCHEZ, V.M. (Dir.), *et. al.*, *Derecho de la Unión Europea*, Huygens, Barcelona, 2010.
- SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C., «El concepto de trabajador por cuenta ajena en el Derecho español y comunitario», en *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, núm. 37, 2002, pp. 37-60.
- SANTAMARÍA PASTOR, J.A., *Principios de Derecho Administrativo General I*, 3ª ed., Iustel, Madrid, 2015.
- SCHÖN, W., *Rechnungsregelung und Wettbewerbsschutz im deutschen und europäischen Recht*, Springer, Berlin, 2009.
- SCOVAZZI, T., *Marine Specially Protected Areas. The General Aspects and the Mediterranean Regional System*, Kluwer Law International, La Haya, 1999.
- SCHAM STROKKE, O. (Ed.), *Governing High Seas Fisheries. The Interplay of Global and Regional Regimes*, Oxford University Press, Oxford, 2001.
- SEARA VÁZQUEZ, M., «La reglamentación internacional del medio marino», en *Revista de Ciencia y Mar*, vol. 5, núm. 13, 2001, pp. 3-17.
- SEGURA CEÑA, A. y MARTÍNEZ DE OSÉS, F.J., «Paquetes Erika I-II, retirada de buques petroleros de casco sencillo de la flota española», en *Revista del Instituto de Navegación de España: publicación técnica cuatrimestral de navegación marítima, aérea, espacial y terrestre*, núm. 24, 2005, pp. 34-41.
- SEIDENBIEDEL, C., «Untergang der Titanic: Eine geordnete Katastrophe», en CREMA: Beiträge zur aktuellen Wirtschaftspolitik, *Weltwoche*, núm. 11.12, 2012, pp. 31-36.

- SICCO, R., *Asylsuchende und Migranten auf See. Staatliche Rechte und Pflichten aus völkerrechtlicher Sicht*, Springer, Berlin, 2009.
- SILOS RODRÍGUEZ, J.J., *Manual de lucha contra la contaminación por hidrocarburos*, MIA Monografías (Universidad de Cádiz), Cádiz, 2008.
- SKOU, A.W., «Presentation on Behalf of IACS to the Centenary Conference of the CMI», en *CMI Yearbook*, 1997, pp. 180-185.
- SMITH, J.J., «On a flood tide: Classification societies and Canada's marine industry in 2020», en *Martin's Marine Engineering Page*, 2012.
- SOYER, B., *Warranties in Marine Insurance*, 2ª ed., Cavendish, Londres, 2006.
- SOYER, B. y TETTENBORN, A., *Pollution at Sea. Law and Liability*, Informa Law, Abingdon, 2012.
- SUÁREZ-LLANOS GALÁN, F., «La seguridad marítima en la marina civil», en *Impacto de los riesgos emergentes de la seguridad marítima*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2008.
- SULLIVAN, J.V., *How Our Laws Are Made (House Document 110-49)*, U.S. Government, Washington, 2007.
- SUTER, K., «The Rise and Fall of English Coffee Houses», en *Contemporary Review*, vol. 286, núm. 1669, pp. 107-110.
- TAMS, C.J., *et. al.*, *Research Handbook on the Law of Treaties*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2014.
- THE UNITED STATES COST GUARD, *Marine Safety Manual. Volume II: Material Inspection*, U.S. Department of Homeland Security (USCG), Washington DC, 2014, consultable en: <http://www.uscg.mil>.
- TILL, G., *Seapower. A guide for the 21st Century*, Routledge, Nueva York, 2013.
- TREJO GARCÍA, E.C., «Los tratados internacionales como fuente de derecho nacional», en *Servicio de Investigación y Análisis del Gobierno de México (SIIR)*, 2006, consultable en: <http://www.diputados.gob.mx>.
- TREVES, T., «The Law of the Sea "System" of Institutions», en FROWEIN, J.A. y WOLFRUM, R., *Max Planck Yearbook of United Nations Law. Volume 2*, Kluwer Law International, Londres, pp. 325-340.

- UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, *Treaties in Force. A List of Treaties and Other International Agreements of the United States in Force on January 1, 2013*, Treaty Affairs Staff (U.S. Department of State), 2013, consultable en: <http://www.state.gov>.
- URBANSKI, J., MORGAS, W. Y KOPACZ, Z., «The Safety and Security Systems of Maritime Navigation», en *The Journal of Navigation*, núm. 61, 2008, pp. 529-535.
- U.S. COST GUARD, *U.S. Cost Guard: America's Maritime Guardian*, U.S. Cost Guard, Washington DC, 2009.
- VAUGHAN, B., «The Liability of Classification Societies», en *LLM (Shipping Law)*, University of Cape Town, 2006.
- VICENTE DOMINGO, E., «El daño », en BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F. (Coords.), *Lecciones de Responsabilidad Civil*, 2ª ed., Cizur Menor, 2013, Aranzadi, pp. 81-103.
- VIGIER DE TORRES, A., *Derecho Marítimo*, 3ª ed., Subsecretaría de la Marina Mercante, Madrid, 1977.
- VILLAR PALASÍ, J.L., «La actividad industrial del Estado en el Derecho administrativo», en *Revista de Administración Pública*, núm. 3, 1950, pp. 53-129.
- VON GADOW-STEPHANI, I., *Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätze für Schiffe in Seenot*, Springer, Berlin, 2006.
- VON GERLACH, C., *Die Seesicherheitsuntersuchung. Die Untersuchung von Seeunfällen und die Entziehung von Berechtigungen nach dem Seesicherheitsuntersuchungsgesetz*, LIT, Hamburgo, 2005.
- WINHELLER, S., «Nonprofit-Organisationen in Deutschland und in den USA. Begrifflichkeiten und gesellschaftliche Bedeutung heute», en *Zeitschrift für Stiftungs- und Vereinswesen (ZStV)*, núm. 3, 2010, pp. 81-120.
- WISWALL, F., «Classification Societies: Introduction to the Panel on Classification Societies», en *CMI Yearbook*, 1997, pp. 179-192.
- WITT, J.A., *Obligations and Control of Flag States. Developments and Perspectives in International Law and EU Law*, LIT, Münster, 2007.

- WOLF, T., *Managing a Nonprofit Organization*, FP (Free Press), Nueva York, 2012.
- WORLD OCEAN REVIEW (WOR), «Das Internationale Seerecht – ein potentes Regelwerk», en *WOR 1 KOMPAKT*, 2010, Capítulo 10, pp. 198-211, consultable en: <http://worldoceanreview.com/>.
- WORDEN, P.B. (JR.), «Vessel Seaworthiness: The Rights of Passengers and The Responsibilities of Captains and Management», en *Michigan Defense Quarterly*, vol. 23, núm. 2, 2006.
- WURMNEST, W., «Third Party Liability of Classification Societies in the Context of Shipping Accidents», en GARCÍA PÉREZ, M. y SANZ LARRUGA, J., *Seguridad Marítima y Medio Ambiente*, Netbiblo, La Coruña, 2006, pp. 110-119.
- ZAMBONINO PULITO, M., *La protección jurídico-administrativa del medio marino: tutela ambiental y transporte marítimo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2001.
- ZAMORA ROSELLÓ, M.R., «Desafíos actuales de la seguridad marítima», en *Actualidad Jurídica Ambiental*, Artículos, 2010, consultable en: <http://www.actualidadjuridicaambiental.com/>.
- ZAMORA ROSELLÓ, M.R., *Régimen jurídico de la seguridad marítima*, Netbiblo, Oleiros, 2009.
- ZHANG, K., «Misrepresentation under the Law of Ship Sale & Purchase. A comparative study of various sale forms», en *Lund University: Master Thesis*, 2013.
- ZHU, L., *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Springer, Berlin, 2007.
- ZÖLLNER, N., *Die Titanic Firma. Die Katastrophe aus der Sicht der Wirtschaft*, 2ª ed., ZölComp, Füssen, 2012.

ÍNDICE DE LEGISLACIÓN

1. Internacional

Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 (*BOE* núm. 39, de 14 de febrero de 1997).

Convenio internacional sobre líneas de carga (*BOE* núm. 192, de 10 de agosto de 1968).

Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares (*BOE* núm. 199, de 20 de agosto de 1975).

Convenio internacional sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes (*BOE* núm. 163, de 9 de julio de 1977).

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (*BOE* núm. 144, de 16 de junio de 1980).

Convenio internacional sobre arqueo de buques (*BOE* núm. 221, de 15 de septiembre de 1982).

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (*BOE* núm. 249, de 17 de octubre de 1984).

Convenio internacional sobre formación, titulación y guardias de la gente del mar (*BOE* núm. 267, de 7 de noviembre de 1984).

Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (*BOE* núm. 225, de 20 de septiembre de 1995).

Convenio internacional de constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por contaminación por hidrocarburos (*BOE* núm. 60, de 11 de marzo de 1982).

Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (*BOE* núm. 43, de 19 de febrero de 2008).

Resolución A.379 (18), de 4 de noviembre de 1993, *sobre directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración* (consultable en: <http://www.imo.org>).

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* (consultable en: <http://www.imo.org>).

Protocolo de Torremolinos de 1993 (*DOUE* L núm. 34, de 9 de febrero de 1998 y *BOE* núm. 156, de 1 de julio de 1999).

Memorándum de París de 1982 para el control de los buques por el Estado rector del puerto (consultable en: <http://www.parismou.org>).

Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque (*BOE* núm. 202, de 21 de agosto de 2004).

2. Unión Europea

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (versión consolidada en *DOUE* C, núm. 202, de 7 de junio de 2016).

Directiva 96/98/CE del Consejo, *sobre equipos marinos* (*DOUE* L, núm. 46, de 17 de febrero de 1997).

Directiva 97/70/CE del Consejo, *por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros* (*DOUE* L núm. 34, de 9 de febrero de 1998).

Directiva 98/18/CE del Consejo, *sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje* (*DOUE* L núm. 144, de 5 de mayo de 1998).

Directiva 2001/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, *por la que se establecen requisitos y procedimientos armonizados para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de los graneleros* (*DOUE* L núm. 13, de 16 de enero de 2002).

Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, *sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes a las administraciones marítimas* (*DOUE* núm. L 131, de 28 de mayo de 2009).

Directiva 2009/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, *sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DOUE L núm. 131, de 28 de mayo de 2009).*

Directiva 2006/43/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, *relativa a la auditoría legal de las cuentas anuales y de las cuentas consolidadas (DOUE L núm. 157, de 9 de junio de 2006).*

Directiva 2002/59/CE del Parlamento y del Consejo, de 27 de junio de 2002, *relativa al establecimiento de un sistema comunitario y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DOUE núm. L 208, de 5 de octubre de 2002).*

Reglamento (CE) N.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, *sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (DOUE núm. L 131, de 28 de mayo de 2009).*

Recomendación de la Comisión Europea, de 5 de junio de 2008, *sobre la limitación de la responsabilidad civil de los auditores legales y las sociedades de auditoría (DOUE L núm. 162, 21 de junio de 2008).*

3. España

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, *del Código Penal (BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995).*

Ley 25/1964, de 29 de abril, *sobre energía nuclear (BOE núm. 107, de 4 de mayo de 1964).*

Ley 50/1980, de 8 de octubre, *de Contrato de Seguro (BOE núm. 250, de 17 de octubre de 1980).*

Ley 26/2007, de 24 de octubre, *de Responsabilidad Medioambiental (BOE núm. 255, de 24 de octubre de 2007).*

Ley 41/2010, de 29 de diciembre, *de protección del medio marino (BOE núm. 317, de 30 de diciembre de 2010).*

Ley 14/2014, de 24 de julio, *de Navegación Marítima (BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014).*

Ley 22/2015, de 20 de julio, de *Auditoría de Cuentas* (BOE núm. 173, de 21 de julio de 2015).

Ley 39/2015, de 1 de octubre, de *del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas* (BOE núm. 236, de 2 de octubre de 2015).

Ley 40/2015, de 1 de octubre, de *Régimen Jurídico del Sector Público* (BOE núm. 236, de 2 de octubre de 2015).

Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de *Contratos del Sector Público* (BOE núm. 272, de 9 de noviembre de 2017).

Real Decreto 1661/1982, de 25 de junio, *por el que se hacen aplicables las normas del SOLAS a todos los buques y embarcaciones nacionales* (BOE núm. 176, de 24 de julio de 1982).

Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, *por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles* (BOE núm. 285, de 28 de noviembre de 2000).

Real Decreto 210/2004, *por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre tráfico marítimo en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción* (BOE núm. 39, de 14 de febrero de 2004).

Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, *por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles* (BOE núm. 317, de 30 de diciembre de 2010).

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 a la Administración marítima* (BOE núm. 151, de 25 de junio de 2011).

Real Decreto 1517/2011, de 31 de octubre, *por el que se aprueba el Reglamento que desarrolla el texto refundido de la Ley de Auditoría de Cuentas* (BOE núm. 266, de 4 de noviembre de 2011).

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, *por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante* (BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011).

4. Estados Unidos de América

United States Code (consultable en: <http://www.gpo.gov>).

Code of Federal Regulations (consultable en: <http://www.gpo.gov>).

Restatement of the Law, Torts (consultable en: <http://lexinter.net>)

Ports and Waterways Safety Act 1972 (*Stat.* núm. 86 (p. 424), de 10 de julio de 1972. *Pub. L.* núm. 92-340).

Clean Water Act 1972 (*Stat.* núm. 86 (p. 816), de 18 de octubre de 1972. *Pub. L.* núm. 92-50).

Oil Pollution Act 1990 (*Stat.* núm. 104 (p. 484), de 18 de agosto de 1990. *Pub. L.* núm. 101-380).

Texas Business Organization Code (consultable en <http://www.sos.state.tx.us>)

5. Otros

Principios de Conducta y Condiciones del Contrato para su empleo por las sociedades de clasificación (extraíbles de la *Guía de Convenciones Marítimas* («*Handbook of Maritime Conventions*») del CMI de 2004, Documento 11-1).

Modelo de Cláusulas Contractuales (extraíble de la *Guía de Convenciones Marítimas* («*Handbook of Maritime Conventions*») del CMI de 2004, Documento 11-2).

Normas técnicas de auditoría (*BOICAC* núm. 4, de enero de 1991 y *BOE* núm. 96, de 22 de abril de 1991).

ÍNDICE DE JURISPRUDENCIA

1. España

1.1. Tribunal Constitucional

STC de 2 de diciembre de 1982 (RTC 1982, 73).

STC de 5 de junio de 1995 (RTC 1995, 81).

STC de 11 de marzo de 1996 (RTC 1996, 34).

STC de 19 de febrero de 1998 (*BOE* núm. 65, de 17 de marzo de 1998).

STC de 17 de marzo de 2001 (RTC 2001, 64).

1.2. Tribunal Supremo

STS de 22 de febrero de 1946 (RJ 1946, 253).

STS de 28 de febrero de 1950 (RJ 1950, 367).

STS de 14 de mayo de 1963 (RJ 1963, 2699).

STS de 7 de octubre de 1964 (RJ 1964, 4326).

STS de 15 de febrero de 1968 (RJ 1968, 1082).

STS de 17 de diciembre de 1974 (RJ 1974, 4991).

STS de 15 de noviembre de 1979 (RJ 1979, 3828).

STS de 17 de marzo de 1981 (RJ 1981, 1009).

STS de 14 de abril de 1981 (RJ 1981, 1843).

STS de 7 de diciembre de 1981 (RJ 1981, 5370).

STS de 11 de mayo de 1982 (RJ 1982, 2566).

STS de 5 de julio de 1983 (RJ 1983, 4072).

STS de 9 de diciembre de 1983 (RJ 1983, 6925).

STS de 12 de marzo de 1984 (RJ 1984, 2508).

STS de 30 de abril de 1984 (RJ 1984, 2174).

STS de 13 de julio de 1984 (RJ 1984, 4676).

STS de 28 de julio de 1986 (RJ 1986, 4451).

STS de 9 de febrero de 1987 (RJ 1987, 692).

STS de 11 de marzo de 1988 (RJ 1988, 1961).
STS de 11 de julio de 1988 (RJ 1988, 5603).
STS de 10 de diciembre de 1988 (RJ 1988, 9423).
STS de 28 de junio de 1989 (RJ 1989, 4919).
STS de 13 de febrero de 1990 (RJ 1990, 1430).
STS de 30 de octubre de 1990 (RJ 1990, 8400).
STS de 16 de julio de 1991 (RJ 1991, 5393).
STS de 7 de febrero de 1995 (RJ 1995, 745).
STS de 24 de abril de 1997 (RJ 1997, 3396).
STS de 12 de mayo de 1997 (RJ 1997, 3976).
STS de 13 de octubre de 1997 (RJ 1997, 7439).
STS de 12 de abril de 1998 (RJ 1998, 4045).
STS de 8 de octubre de 1998 (RJ 1998, 7815).
STS de 10 de octubre de 1998 (Id Cendoj: 28079110011998101738).
STS de 3 de diciembre de 1998 (RJ 1998, 9703).
STS de 10 de diciembre de 1998 (RJ 1998, 9883).
STS de 28 de diciembre de 1998 (RJ 1998, 1164).
STS de 27 de mayo de 1999 (RJ 1999, 5081).
STS de 24 de septiembre de 1999 (RJ 1999, 9021).
STS de 29 de diciembre de 1999 (RJ 2000, 1427).
STS de 11 de abril de 2000 (RJ 2000, 2148).
STS de 15 de junio de 2000 (RJ 2000, 6885).
STS de 18 de julio de 2000 (RJ 2000, 5952).
STS de 10 de octubre de 2000 (RJ 2000, 9370).
STS de 7 de noviembre de 2000 (RJ 2000, 9911).
STS de 17 de noviembre de 2000 (RJ 2000, 9136).
STS de 26 de marzo de 2002 (RJ 2002, 3633).
STS de 11 de julio de 2002 (RJ 2002, 8249).
STS de 22 de octubre de 2002 (RJ 2002, 9704).
STS de 4 de diciembre de 2002 (RJ 2002, 10854).
STS de 14 de marzo de 2003 (RJ 2003, 2263).
STS de 20 de marzo de 2003 (RJ 2003, 278).

STS de 29 de mayo de 2003 (RJ 2003, 3916).
STS de 23 de julio de 2003 (RJ 2003, 5462).
STS de 28 de septiembre de 2005, (RJ 2005, 6547).
STS de 21 de diciembre de 2005 (RJ 2005, 10149).
STS de 2 de marzo de 2006 (RJ 2006, 5508).
STS de 10 de octubre de 2006 (RJ 2006, 7705).
STS de 17 de julio de 2007 (RJ 2007, 4895).
STS de 31 de octubre de 2007 (RJ 2007, 6815).
STS de 15 de enero de 2008 (RJ 2008, 1394).
STS de 16 de febrero de 2008 (RJ 2008, 8248).
STS de 14 de marzo de 2008 (RJ 2008, 4463).
STS de 9 de octubre de 2008 (RJ 2008, 6042).
STS de 14 de octubre de 2008 (RJ 2008, 6913).
STS de 16 de diciembre de 2008 (RJ 2008, 6983).
STS de 5 de marzo de 2009 (RJ 2009, 1631).
STS de 4 de febrero de 2010 (RJ 2010, 1416).
STS de 27 de mayo de 2011 (RJ 2011, 3991).
STS de 26 de octubre de 2012 (RJ 2013, 2271).
STS de 26 de noviembre de 2012 (RJ 2013, 1076).
STS de 25 de marzo de 2013 (RJ 2013, 4757).
STS de 11 de abril de 2013 (RJ 2013, 3384).
STS de 29 de abril de 2013 (RJ 2013, 4399).
STS de 12 de junio de 2013 (RJ 2013, 4372).
STS de 15 de julio de 2013 (RJ 657, 2013).
STS de 11 de febrero de 2014 (RJ 2014, 2088).
STS de 19 de febrero de 2014 (RJ 2014, 2075).
STS de 17 de julio de 2014 (RJ 2014, 4372).
STS de 27 de octubre de 2014 (RJ 2014, 5411)
STS de 11 de junio de 2015 (RJ 2015, 3862).
STS de 18 de noviembre de 2015 (RJ 2016, 124).
STS de 14 de enero de 2016 (Id Cendoj: 28079120012016100001).
STS de 1 de julio de 2016 (RJ 2016, 2912).

1.3. Audiencia Nacional

SAN de 4 de noviembre de 2009 (RJ 2010, 308).

1.4. Audiencia Provincial

SAP de Madrid de 14 de junio de 2005 (JUR 2005, 176380).

SAP de Pontevedra de 5 de noviembre de 2012 (JUR 2012, 374202).

SAP de A Coruña de 13 de noviembre de 2013 (Id Cendoj: 15030370012013100477).

2. Estados Unidos de América

2.1. Tribunal Supremo de los Estados Unidos

Sentencia del Tribunal Supremo de los Estados Unidos núm. 226 (345 U.S. 571, 73 S.Ct. 921, 1953 A.M.C. 1210, 97 L.Ed. 1254), de 25 de mayo de 1953.

Sentencia del Tribunal Supremo de los Estados Unidos núm. 3 (358 U.S. 354, 79 S.Ct. 468, 1959 A.M.C. 832, 3 L.Ed.2d 368), de 24 de febrero de 1959.

Sentencia del Tribunal Supremo de los Estados Unidos núm. 661 (398 U.S. 306, 90 S.Ct. 1731, 1970 A.M.C. 994, 26 L.Ed.2d 252), de 8 de junio de 1970.

2.2. Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos

Sentencia del Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el Segundo Circuito núm. 92-9153 (7 F.3d 1077, 1994 A.M.C. 1), de 15 de octubre de 1993.

Sentencia del Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el Quinto Circuito núm. 02-30842 (346 F.3d 530, 2003 A.M.C. 2409), de 17 de septiembre de 2003.

Sentencia del Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el Segundo Circuito núms. 08-0579 y 08-0754 (334 Fed. Appx. 383, 2009 WL 1636122 (C.A.2 (N.Y.)), 2009, A.M.C. 2402), de 12 de junio de 2009.

Sentencia del Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el Segundo Circuito núm. 10-3518-cv (691 F.3d 461, 2012, A.M.C. 2113), de 29 de agosto de 2012.

2.3. Tribunal de Apelaciones según Estado

Sentencia del Tribunal de Apelaciones de Nueva York (76 N.Y.2d 220, 556 N.E.2d 1093, 557 N.Y.S.2d 286), de 12 de junio de 1990.

2.4. Tribunal del Distrito

Sentencia del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York núm. 68 Civ. 4535 (338 F.Supp. 999, 1972 A.M.C. 1455), de 22 de febrero de 1972.

Sentencia del Tribunal del Distrito Este de Luisiana núm. 68-1515 (380 F.Supp. 482, 1973 A.M.C. 2184), de 4 de junio de 1973.