



FACULTAD DE DERECHO

LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN DE BUQUES

Régimen jurídico y régimen de responsabilidad

Autor: Jaime de Pablos Carmona

4º Derecho (E-1)

Área de Derecho Mercantil

Tutor: Miguel Martínez Muñoz

Madrid

Abril de 2018

RESUMEN

En el sector marítimo, la seguridad del buque constituye una prioridad absoluta y una preocupación constante. Las sociedades de clasificación, encargadas de inspeccionar y certificar buques, son entidades cuya importancia, desde su aparición hace 300 años, no ha dejado de crecer. Se erigen en verdaderos garantes de una información veraz, para seguridad de los operadores. Dicha importancia fue acogida por las organizaciones internacionales y por los Estados, que confían en las sociedades de clasificación la inspección de buques en su territorio. Sin embargo, estas sociedades aún presentan numerosos desafíos y problemas: la importancia de su función ha derivado en un mayor control por parte del legislador y en la necesidad de configurar un correcto régimen de responsabilidad. Es en dicho régimen donde tradicionalmente se ha encontrado la mayor problemática en torno a las sociedades clasificadoras, especialmente en la limitación de responsabilidad de la que gozan otros operadores marítimos.

PALABRAS CLAVE

Marítimo, clasificación, sociedades, mercantil, derecho, navegación, responsabilidad

ABSTRACT

In the maritime sector, the safety of a vessel is an absolute priority and a constant concern. Classification societies, dedicated to surveying and certifying vessels, are entities whose importance since its appearance 300 years ago has not stopped growing. They stand as true guarantors of accurate information, for greater certainty. This importance was accepted by international organizations and by States, which rely on classification societies for the surveys of vessels in their territory. However, these societies still present many challenges and problems: the importance of their role has led to greater controls by the legislator and the need to set a proper liability regime. It is in this regime where the problems arise, especially in the limitation of liability enjoyed by other maritime operators.

KEYWORDS

Maritime, classification, societies, commercial, law, shipping, liability

TABLA DE CONTENIDO

ABREVIATURAS	1
INTRODUCCIÓN	3
PARTE I: ORIGEN Y CONFIGURACIÓN DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN	5
1 CONCEPTO Y ORIGEN	5
1.1 Concepto y naturaleza de las sociedades de clasificación	5
1.2 Origen de las sociedades de clasificación	7
2 FUNCIONES	8
2.1 Función privada: la clasificación del buque	8
2.1.1 Proceso de clasificación ordinaria	9
2.1.2 Inspecciones especiales	14
2.2 La función pública: Extensión de la delegación en España	16
2.2.1 La delegación en España: regulación y sociedades de clasificación reconocidas	17
2.3 La función institucional: ¿son imprescindibles para el tráfico marítimo?	18
3 EL RECONOCIMIENTO DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN EN EL ÁMBITO EUROPEO	21
3.1 El procedimiento de reconocimiento: las obligaciones de las sociedades de clasificación	22
3.1.1 Criterios mínimos para las organizaciones para obtener o mantener el reconocimiento comunitario (Anexo I del Reglamento)	22
3.2 Potestades de la Comisión Europea: potestad inspectora y potestad sancionadora	25
4 EL CERTIFICADO DE CLASE: VALOR JURÍDICO	28
PARTE II: EL CONTRATO DE CLASIFICACIÓN Y EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL	31
5 CONTENIDO Y NATURALEZA DEL CONTRATO DE CLASIFICACIÓN	31

5.1	Contenido: Principales obligaciones.....	31
5.2	Naturaleza del contrato	34
6	RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL	36
6.1	Responsabilidad contractual bajo derecho anglosajón	36
6.1.1	Estados Unidos	36
6.1.2	Reino Unido.....	37
6.2	Responsabilidad contractual bajo Derecho español.....	38
7	CLÁUSULAS DE EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD	40
	PARTE III: RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL...	42
8	LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN.....	42
8.1	¿Debe limitarse su responsabilidad? argumentos a favor y en contra	42
8.2	La limitación en los convenios internacionales	44
9	LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL BAJO <i>COMMON LAW</i> ..	46
10	LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL EN ESPAÑA.....	49
10.1	Requisitos para la responsabilidad aquiliana	49
10.1.1	El comportamiento y el daño: ¿antijurídico?.....	50
10.1.2	Relación de causalidad	51
10.1.3	La culpa: factor decisivo.....	51
10.1.4	Dolo	52
10.1.5	La prescripción de la acción	52
10.2	Responsabilidad extracontractual en las sociedades clasificadoras: cuestiones controvertidas	52
10.2.1	El tercero legitimado	53
10.2.2	El problema del nexo causal.....	53
10.2.3	El comportamiento culposo.....	54
10.2.4	Diligencia exigible.....	55
10.2.5	Limitación de la responsabilidad.....	55

10.2.6 El caso Prestige en el Tribunal Supremo.....	55
CONCLUSIONES	58
FUENTES DE INVESTIGACIÓN	61
LEGISLACIÓN.....	61
BIBLIOGRAFÍA	63
JURISPRUDENCIA.....	66

ABREVIATURAS

LNM	Ley de Navegación Marítima
MCC	<i>Model Contractual Clauses</i>
CMI	Comité Marítimo Internacional
IACS	<i>International Association of Classification Societies</i>
PTC	<i>Procedure for Transfer Class</i>
DGMM	Dirección General de la Marina Mercante
OMI	Organización Marítima Internacional
COSS	<i>Committee of Safe Seas</i> (Comité de Seguridad Marítima) <i>Entity for the Quality Assesment and Certification of Organisations Recognised by the European Union</i> (Entidad para la Calidad de la Calificación y Certificación de Organizaciones Reconocidas por la Unión Europea)
QACE	<i>European Maritime Safety Agency</i> (Agencia Europea para la Seguridad en el Mar)
EMSA	
CC	Código Civil

INTRODUCCIÓN

Las sociedades de clasificación de buques se erigen en uno de los más importantes actores en el sector marítimo, al garantizar una información veraz sobre el estado del buque. Ello se advierte tanto en las funciones que desarrollan (como es la clasificación del buque) como en los efectos que sus funciones tienen en el tráfico jurídico. A pesar de la larga historia que estas sociedades tienen, su importancia y el interés que el sector marítimo ha mostrado en ellas ha ido incrementándose con el paso de los años.

El presente trabajo tiene como principal objetivo estudiar desde un punto de vista integral (pero ordenado) el régimen jurídico de las sociedades de clasificación, estudiando su origen, concepción, función y responsabilidad.

Para poder conseguir tales objetivos, el trabajo se centrará en tres partes delimitadas. La primera parte constituye un estudio *interno* de las sociedades de clasificación, conociendo cuáles son sus características más notables y, muy especialmente, su función principal: la clasificación del buque y la emisión del certificado de clase. La segunda parte hace referencia a las relaciones contractuales de las sociedades clasificadoras. La tercera y última, sus relaciones con terceros. En este sentido, se pretende abordar la problemática en torno a qué naturaleza jurídica debe otorgarse al certificado y qué consecuencias tiene una clasificación errónea de un buque, tanto respecto del cliente (con quien se celebró el contrato de clasificación) como de terceros. Esta importancia deriva del controvertido régimen de responsabilidad de las sociedades clasificadoras en el ámbito internacional, así como de la creciente litigiosidad que han presentado en los últimos años, consecuencia de sonadas catástrofes marítimas, de entre las que destaca el más que conocido hundimiento del buque *Prestige*, ocurrido en nuestras costas.

Si bien es cierto que la creciente atención que el ámbito académico ha mostrado en esta figura ha derivado en una mayor literatura sobre la materia, no dejan de ser relativamente escasos los trabajos dedicados con exclusividad a las sociedades de clasificación. En ellos se evidencian las diferentes posturas que existen a la hora de abordar esta figura. El objetivo que persigue este trabajo no es únicamente exponer aquellas corrientes doctrinales más importantes (abordar todas ellas resultaría del todo imposible), sino hacerlo desde un punto de vista crítico, señalando las virtudes y los defectos de ellas y,

finalmente, posicionándose cuando sea necesario. Todo ello siempre desde la argumentación jurídica.

Es necesario advertir la falta de regulación de las sociedades de clasificación en España. La reciente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima¹ (en adelante, “LNM”) ha incluido referencias a las sociedades de clasificación, y desde instancias europeas también se han aprobado regulaciones, pero siguen existiendo lagunas importantes en determinados aspectos. Dicha falta de regulación, unida a los escasos pronunciamientos que la jurisprudencia española ha hecho, hace necesarias constantes referencias al Derecho Comparado, especialmente a aquella jurisdicción considerada de referencia en el ámbito marítimo como es la inglesa.

Por otro lado, el Derecho Marítimo ha conseguido altas cuotas de uniformidad en todo el mundo, en parte gracias a numerosas organizaciones que han velado, de forma satisfactoria, por un Derecho Marítimo uniforme. Esto permite que pueda abordarse el problema desde un punto de vista internacional, para posteriormente poder hacer frente satisfactoriamente a las lagunas legales que existen en el ordenamiento español.

En definitiva, el presente trabajo de investigación pretende exponer la regulación de las sociedades de clasificación, pero también, y sobretodo, aportar posibles soluciones a los numerosos problemas que siguen presentando.

¹ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE núm. 180, fecha 25 de julio de 2014)

PARTE I: ORIGEN Y CONFIGURACIÓN DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN

1 CONCEPTO Y ORIGEN

1.1 Concepto y naturaleza de las sociedades de clasificación

Un primer acercamiento a las sociedades de clasificación nos obliga a responder una primera cuestión: ¿qué es una sociedad de clasificación de buques? Es aquí donde encontramos la primera dificultad, dado que no existe un concepto universal usado en el tráfico marítimo. Los legisladores comunitarios y nacionales, por su parte, sí se han atrevido a trazar una definición del término.

Advierte PULIDO BEGINES² de la extraordinaria disparidad que existe entre las sociedades de clasificación actualmente: algunas son sociedades (mayoritariamente anónimas), otras fundaciones, agencias gubernamentales o paragubernamentales³. En sede judicial incluso se han definido como organizaciones sin ánimo de lucro⁴. Se someten a ordenamientos jurídicos de tradiciones radicalmente distintas, de forma que la *American Bureau of Shipping* es una sociedad estadounidense sometida a su propia legislación (de tradición anglosajona), mientras que la *Bureau Veritas* es una sociedad clasificadora francesa, sometida a una legislación de corte románico-germánica. Las enormes diferencias que existen entre ellas hacen enormemente difícil crear un concepto único. Por ello el acento no debe ponerse tanto en una exacta definición del término, como en una precisa explicación de sus funciones, que sí son comunes.

En el plano internacional, el Convenio SOLAS⁵ se refiere a las sociedades de clasificación en la Regla 6 y siguientes. Sin embargo, únicamente hace referencia a la obligación de los Estados en relación con la *inspección y reconocimiento de buques*, que

² PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006, p. 29.

³ GÓMEZ PRIETO, M^a.T., “Las Sociedades de Clasificación de Buques”, *ADM*, vol. XI, 1994, p. 20.

⁴ Es el caso de la americana ABS (*American Bureau of Shipping*), en ‘Reino De España v. Bureau of Shipping’, No. 10-3518 (2d Cir. 2012), donde la Corte de Apelaciones definió la sociedad clasificadora como *non-profit corporation*.

⁵ Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, adoptado el 1 de noviembre de 1974, entró en vigor el 25 de mayo de 1980. Capítulo I, Parte B. Consultado en: <http://www.bioscafire.com/upfiles/normativa/solas.pdf>

deberán ser llevados a cabo por funcionarios de la Administración. Advierte a continuación –y aquí parecen entrar las sociedades de clasificación– que la Administración “podrá” confiar dichas inspecciones a “organizaciones reconocidas por ella”. Se refiere en este punto a la función pública de las sociedades de clasificación, tema tratado en el capítulo 2.2 del presente trabajo. Existen en el plano internacional otros instrumentos referidos a la inspección y certificación de buques, como es el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga o el Convenio MARPOL⁶. Todos ellos relativos a la inspección y certificación de buques (cuestiones técnicas que no serán objeto de estudio en este trabajo), que no aportan definición alguna de sociedad clasificadora.

En el ámbito comunitario, las sociedades de clasificación vienen reguladas en dos instrumentos: el Reglamento 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ y la Directiva 2009/15/CE⁸. Ambos se refieren a las sociedades de clasificación como “organizaciones reconocidas”. Sin embargo, el artículo 1 de ambos –iguales en contenido– sí aportan una definición de sociedad de clasificación: aquellas “organizaciones 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”.

El propio Reglamento hace referencia además a las diferentes formas jurídicas que pueden adoptar, y advierte que, independientemente de su estructura jurídica, estas entidades deben estar sujetas a responsabilidad solidaria en todo el mundo.

En el ámbito nacional, la Ley de Navegación Marítima no incluye una definición de sociedad clasificadora, si bien sí del contrato de clasificación, sustrato sobre el cual se asienta su propia función. El art. 106 afirma que por el contrato de clasificación la sociedad “certifica que un buque o cualquiera de sus partes o pertenencias cumplen con lo establecido en las correspondientes reglas de clase”.

Ambas definiciones son indudablemente amplias, como amplias son las características y atributos de las sociedades de clasificación. La doctrina ha optado por numerosas

⁶ Convenio Internacional para prevenir la contaminación de los buques, adoptado el 2 de noviembre de 1973.

⁷ Reglamento (CE) 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (DOUE 28 de mayo de 2009).

⁸ Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DOUE 28 de mayo de 2009).

definiciones, siendo la más amplia y completa aquella que define una sociedad clasificadora como “entidades privadas que se dedican profesionalmente a la inspección, certificación y clasificación de buques”⁹.

1.2 Origen de las sociedades de clasificación

A pesar del contenido técnico y tecnológico que pueda llevar aparejada una sociedad de clasificación, su aparición no es ni mucho menos reciente. Sus orígenes se remontan hasta mediados del siglo XVII en Londres.

La primera de las sociedades de clasificación en aparecer fue Lloyd’s Register of Shipping, con sede en Londres. Si bien sus orígenes se remontan a 1760, donde datan las primeras clasificaciones, fue en la década de 1860, en la que Edward Lloyd regentaba la cafetería ‘Lloyd’, donde se data el nacimiento de esta sociedad. Al ser frecuentada por profesionales del sector marítimo, Edward Lloyd comenzó a recopilar información de buques: características, antigüedad, estado del buque, historial, entre otros. Dicha información era usada por aseguradores (que visitaban la cafetería) para negociar los términos de los contratos de seguro tanto de mercancías como de los propios buques. Comenzaron a plasmar por escrito las condiciones de cada buque, clasificándolos por letra y número precisamente según su estado, en un libro que se denominó “libro verde”, o *green book*.

Dichos libros eran redactados por aseguradores, pero acabaron por plasmar sus propios intereses, generando desequilibrios en la clasificación de buques y, por tanto, descontento en parte de la comunidad marítima londinense. Como contraposición a él, nace una clasificación paralela en otro libro, que se denominó “registro de navieros” o *red book*. Compitieron ambos libros durante tres décadas hasta que en 1834 ambos acabaron fusionándose, naciendo así el “Lloyd’s Register of Shipping”, o simplemente, el “Lloyd’s”¹⁰.

⁹ GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Barcelona, 2006, p. 276.

¹⁰ Sobre la historia y evolución de las sociedades de clasificación, ver: SUN, L., *A study of the roles of classification societies under the new maritime atmosphere*, 1999, World Maritime University Dissertations – 222, pg. 5 y 6.

A partir de entonces, comenzaron a surgir por todo el mundo sociedades de clasificación, destacando la americana *American Bureau of Shipping* (Nueva York, 1864), *Bureau Veritas* (París, 1828) o el *Registro Italiano Navale* (Génova, 1961).

2 FUNCIONES

Un concepto claro de sociedad clasificadora debe incluir necesariamente un estudio de las funciones que las mismas desarrollan en el tráfico jurídico. La doctrina no vacila en este sentido: “la actividad primaria de una sociedad de clasificación es la certificación de buques”¹¹.

Tradicionalmente, y así se mantiene en la actualidad, dicha función se desdobra en función de su naturaleza: una naturaleza privada consistente en la clasificación del buque para operadores marítimos; y una naturaleza pública mediante la cual actúan en nombre de Estados para la inspección de buques¹².

Ambas funciones representan un interés privado y público, revierten en un beneficio común como es la seguridad de los buques que navegan por todo el mundo. Ello se traduce en un mayor control de los buques en peor estado, así como en un menor riesgo de grandes catástrofes marítimas.

Dada la enorme importancia que se le da a las certificaciones de clase y las inspecciones de las sociedades de clasificación, la tendencia general en los últimos tiempos ha sido la de aproximar cada vez más la función privada y pública, precisamente en beneficio de una mayor seguridad de los buques.

2.1 Función privada: la clasificación del buque

La función de *ámbito privado* o en defensa de intereses privados constituye la actividad tradicional de una sociedad clasificadora. La función privada de las sociedades de clasificación se compone de dos momentos diferentes:

¹¹ BASEDOW, J. / WURMNEST, W., *Third Party Liability of Classification Societies*, Springer, Hamburgo, 2005, p. 6: “the primary activity of classification societies is the certification of ships”.

¹² LAGONI, N., *The Liability of Classification Societies*, Springer, Hamburgo, 2007, p. 43; HANNU, H., “The classification system and its problems with special reference to the liability of classification societies”, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 19, No. 1, pp. 3-4.

1. En primer lugar se realiza una inspección técnica del buque, consistente en la “comprobación y acreditación del estado de conservación y operatividad de los buques mercantes”¹³. Dichas comprobaciones son realizadas conforme a las Reglas de la propia sociedad clasificadora, que deben ser públicas, como se estudiará en el apartado tercero.
2. En segundo lugar, tras la realización de dichas inspecciones, las sociedades de clasificación emiten un certificado de clase, figura que se estudiará detalladamente a continuación. A modo de definición, el propio Reglamento 391/2009 define el certificado como:

“documento expedido por una organización reconocida [forma en la que se refiere a las sociedades de clasificación] en 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”.

Estas labores no tienen un origen incierto, sino que surgen de una relación contractual, un contrato de clasificación, mediante el cual “la sociedad de clasificación certifica que un buque o cualquiera de sus partes o pertenencias cumplen con lo establecido en las correspondientes reglas de clase” (art. 96 de la LNM).

En su conjunto este servicio es denominado la “clasificación”, mediante la cual se le otorga una determinada categoría a un buque en atención a la seguridad y solidez que ofrece¹⁴ y se plasma en un certificado de clasificación.

2.1.1 Proceso de clasificación ordinaria

El fin último de todo el proceso de clasificación es la obtención de la “clase”, que son categorías que las sociedades de clasificación otorgan a los buques en función del grado de cumplimiento de sus propias reglas¹⁵. Cada sociedad clasificadora publica sus propias reglas técnicas (ampliamente armonizadas en la industria marítima) y, conforme a ellas, otorga una marca particular, similar al *rating* de las famosas agencias de calificación crediticia¹⁶.

¹³ PULIDO BEGINES, J. L., *La Responsabilidad...*, op. cit., p. 31.

¹⁴ GABALDÓN GARCÍA, J.L./SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Editorial Marcial Pons, Madrid, 2002, p. 194.

¹⁵ GÓMEZ PRIETO, M^a.T., “Las Sociedades de Clasificación de Buques”, *ADM*, vol. XI, 1994, p. 24.

¹⁶ Cada sociedad clasificadora usa marcas distintas. Así, *Bureau Veritas* califica a los buques de máxima nota con numeral romano I, mientras que *Lloyd's Register* concede a los buques más seguros la calificación ‘100 A1’.

En la fase de clasificación de los buques se diferencian dos fases¹⁷. La primera desemboca en la expedición del certificado de clase y el consiguiente registro del buque en el registro de la propia sociedad clasificadora, normalmente con la construcción del navío y de la realización de las denominadas prueba de mar. La segunda consiste en revisiones periódicas del estado del buque que permitan mantener la clasificación dada y, si procediese, su modificación. A la primera expedición de un certificado de clase por una determinada sociedad clasificadora se le denomina “inspección de admisión a clase”¹⁸, mientras que posteriormente se realizan las revisiones periódicas que podríamos denominar “de mantenimiento de clase”.

En lo que al propio proceso de clasificación se refiere, debe advertirse que una sociedad clasificadora no debe pronunciarse sobre absolutamente todos los aspectos técnicos relevantes del buque, **sino únicamente sobre aquellos incluidos en las propias reglas de la sociedad y por otros que legalmente deba cubrir**¹⁹. Por ello se ha advertido previamente que la clasificación podría simplificarse a una comparación entre el estado del buque y las reglas de la propia sociedad clasificadora.

A modo ejemplificativo, el *Lloyd's Register* recoge en la cláusula 8 de los términos y condiciones de la sociedad con sus clientes esta idea: la sociedad “no evalúa el cumplimiento con ninguna norma que no sea las reglas y códigos aplicables, convenciones internacionales, o cualesquiera otros estándares que haya sido expresamente pactados por escrito con el cliente”²⁰.

La consecuencia que se deriva de este hecho es que las sociedades de clasificación pueden expedir un certificado que no recoja determinados defectos del buque, por no estar éstos dentro del ámbito de sus propias reglas. Así lo han recogido las cláusulas modelo de un contrato de clasificación configuradas por el CMI (*Model contractual clauses*, referidas como MCC en adelante), en cuyo párrafo 4 (a) explican que las sociedades de clasificación actúan conforme a sus propias reglas, y no certifican el estado del buque para otro propósito que no sea la asignación de una clasificación conforme a sus reglas²¹:

¹⁷ LAGONI, N., op. cit., p. 43.

¹⁸ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...*, op. cit., pg. 37.

¹⁹ *Ibidem*, p. 36.

²⁰ *Lloyd's Register Terms and Conditions approved for contracts/request forms (Annex B)*, visto en: <https://www.cdlive.lr.org/conditions.htm> visitado por última vez el 12/03/2018.

²¹ *Model Contractual Clauses for use in between Classification Societies and Governments and Classification Societies and Shipowners*, CMI, Nueva York, 1999, pg. 3. Visto en: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Classification%20Societies/Model%2>

([Classification Society](...) does not certify the condition of the ship for any purpose other than the assignment of classification under these Rules).

Debemos diferenciar aquellas inspecciones “de admisión a clase”, de aquellas que hemos denominado “de mantenimiento de clase”.

2.1.1.1 Inspecciones “de admisión a clase”: tipos

Mediante estas inspecciones, la sociedad de clasificación revisa por primera vez el estado del buque y lo añade a su registro de buques clasificados. Por ser el primero, suele ser el más importante y el más minucioso, si bien no supone una revisión absolutamente minuciosa de la totalidad del buque²².

Advirtiendo de nuevo que no es objeto de estudio las especificidades técnicas, la doctrina ha dividido en dos este tipo de inspecciones: la inspección de buques de nueva construcción; y la inspección de buques ya construidos (generalmente por un cambio de sociedad clasificadora)²³:

- i. Para el caso de **buques de nueva construcción**, el proceso lo inicia el propio astillero, que solicita la clasificación del buque e indica las notaciones de clasificación que deben ser asignadas. La sociedad analiza dicho requerimiento y si las notaciones coinciden con el servicio que el buque pretende prestar (si es de portacontenedores, transporte de pasajeros, recreo, etcétera), remitirá una oferta de servicios al astillero, que deberá aceptar o rechazar. La inspección del buque se realizará sobre los planos y el buque en construcción, emitiendo un certificado de carácter provisional. El definitivo se emitirá una vez el buque ha sido entregado al armador, tras haber sido entregados todos los materiales relevantes a dicho armador. Es entonces cuando se puede dar por finalizado el contrato entre el astillero y la sociedad clasificadora.
- ii. Para el caso de **buques ya construidos**, la clasificación puede realizarse de numerosas formas. Pueden darse dos situaciones: o bien el buque ya fue clasificado por otra sociedad diferente (“transferencia de clase”), o no ha sido clasificado. En cualquier caso, el armador que pretenda clasificar su buque deberá remitir, por norma general, los planos del buque. En el supuesto de que se trate de

[0Clauses%20for%20Class%20Society%20Agreements%20-%201999.pdf](#) visitado por última vez el 12/03/2018.

²² PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...*, op. cit. pg. 37.

²³ LAGONI, N., op. cit., p. 43.

una transferencia de clase debe advertirse que el Reglamento 391/2009 de la Unión Europea, en su art. 10.6 recoge obligaciones de información por parte de la sociedad “cedente” (quien deja de clasificar el buque) a quien vaya a clasificarlo (inspecciones pendientes, recomendaciones, restricciones...). En cualquier caso, únicamente será necesaria una inspección de acuerdo con las normas de la nueva sociedad clasificadora. En el supuesto de que el buque no haya sido clasificado anteriormente, se deberá revisar el diseño del buque, lo cual supone un proceso muy costoso²⁴.

Ambas modalidades finalizan con la emisión del certificado de clase, que recoge el resultado de dicha inspección y otorga al buque una determinada clase²⁵.

El endurecimiento de alguna de las reglas de las sociedades de clasificación, así como el rigor de las mismas a la hora de aplicarlas ha supuesto en muchas ocasiones un fenómeno denominado *class hopping*²⁶: cambio de sociedad clasificadora sin motivos aparentes, aunque cabe entender que en busca de una clasificación más *flexible*.

Estos cambios no están en absoluto prohibidos por ninguna legislación, y aparentemente no deben suponer problema alguno. No obstante, el legislador ha advertido los motivos que muchas veces mueven a los armadores a cambiar de sociedad (y que antes se apuntaban). Por ello se han tomado diversas medidas.

En lo que a la Unión Europea se refiere, el Reglamento 319/2009 recoge medidas para lo que denomina “transferencia de clase”:

- i. La sociedad “cedente” (quien deja de clasificar el buque), deberá transmitir información relativa a inspecciones pendientes, recomendaciones, condiciones y restricciones al funcionamiento del buque (art. 10.6 primer párrafo).
- ii. La sociedad “receptora” (quien clasificará el buque a partir de dicho momento) podrá emitir su propio certificado cuando el buque cumpla con las condiciones y estándares que las reglas de la sociedad cedente establecieron. La organización receptora deberá notificar fecha y lugar en que los documentos que certifiquen el cumplimiento de las condiciones pendientes fueron emitidos. Solo entonces podrá

²⁴ LAGONI, N., op. cit., p. 44.

²⁵ MILLER, M., “Liability of Classification Societies from the perspective of United States Law”, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 22, 1997, pp. 4-8.

²⁶ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...*, op. cit., p. 39.

la sociedad receptora comenzar a emitir sus propios certificados (art. 10.6 segundo y tercer párrafo).

- iii. En lo que a las sociedades de clasificación en general compete, el Reglamento establece la obligación de establecer requisitos comunes sobre estas transferencias de clase en las que se necesiten “precauciones especiales”. Si bien no define qué debe entenderse por “precauciones especiales”, incluye “como mínimo” la transferencia de clase de buques de 15 años o más de antigüedad.

En cumplimiento precisamente del apartado (iii), las propias sociedades a través de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), han hecho dicho esfuerzo, creando el Acuerdo de Transferencia de Clase²⁷ (PTC, por sus siglas en inglés). Dicho acuerdo supone que las sociedades de clasificación no aceptarán clasificar buques si no es previo cumplimiento de determinadas obligaciones procedimentales (obligaciones de información que recaen sobre la organización cedente y receptora, así como sobre el armador) y obligaciones técnicas.

2.1.1.2 Inspecciones “de mantenimiento de clase”

La asignación de una clase durante la construcción del buque o en algún momento posterior no marca el final de las funciones de las sociedades de clasificación. Las sociedades de clasificación continúan inspeccionando buques periódicamente con el objetivo de mantener o modificar la clase otorgada, en función de si siguen cumpliendo o no con las reglas de la sociedad²⁸.

El sentido de este tipo de inspecciones deriva del hecho de que el certificado de clase no es definitivo mientras dure la vida útil del buque. La propia sociedad clasificadora puede modificar la clase otorgada, y precisamente la sociedad mediante este tipo de inspecciones trata de verificar si el buque debe mantener su clase²⁹. Aun a pesar de los escasísimos pronunciamientos judiciales en relación con las sociedades de clasificación, los tribunales españoles han tenido oportunidad de pronunciarse en relación con el certificado de

²⁷ *Procedure for Transfer Class*, publicada en su tercera revisión por la IACS en enero de 2015. Consultado en: <http://www.iacs.org.uk/download/5766>. Visitado por última vez el 12/03/2018.

²⁸ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...*, op. cit., p. 39.

²⁹ Dos de los autores más reconocidos en este ámbito, ya citados: PULIDO BEGINES J.L., *La Responsabilidad...*, op. cit. p. 39 y LAGONI, N., op. cit. 11, pg. 44, coinciden en la posibilidad de modificar e incluso revocar la clase a un buque.

clase³⁰, afirmando que la sociedad de clasificación puede no otorgar calificación a determinados buques en función de su edad.

Las propias sociedades de clasificación recogen este hecho en sus términos y condiciones. Así, la francesa *Bureau Veritas* establece en la cláusula 4.3 de sus términos y condiciones³¹ el control absoluto que ejerce sobre los certificados otorgados, de forma que podrá retirarlos en cualquier momento y bajo su discreción.

En estos supuestos, la inspección se realiza para comprobar si los estándares recogidos en sus propias reglas siguen cumpliéndose.

La principal diferencia radica en el contrato de clasificación. En estos casos el contrato no se celebra con el astillero, como podría darse en las inspecciones “de admisión a clase”, sino que se suele celebrar un contrato similar con el armador del buque³² o con quien se celebró si el buque ya había sido construido. En estos casos, y a petición del armador, la sociedad clasificadora presta un servicio de mantenimiento de la clase, cuyas obligaciones se describen en la Parte II del presente trabajo. Estos contratos son celebrados, por norma general, durante toda la vida útil del buque por períodos de cinco años, a partir de los cuales se entiende renovado tácitamente.

2.1.2 Inspecciones especiales

Además de lo que hemos denominado “inspecciones ordinarias” conforme a las cuales se entrega al buque una determinada clase conforme a las reglas de la sociedad que lo clasifique, las sociedades de clasificación prestan otros servicios de asistencia técnica, que aunque puedan parecer secundarios, en muchas ocasiones determinan la viabilidad de un determinado negocio jurídico³³.

De entre todos los supuestos que pueden recogerse, destaca el supuesto de **compraventa de un buque**. En la redacción de un contrato de compraventa de buque es muy frecuente

³⁰ Sentencia de la Audiencia Provincial (Sección 3ª) de Tarragona de 27 de octubre de 2000, recurso número 355/1999 (FJ Segundo).

³¹ *Bureau Veritas Marine & Offshore – General Conditions*, visto en: http://erules.veristar.com/dy/app/static/general_conditions.html: *the Society has entire control over the Certificates issued and may at any time withdraw a Certificate at its entire discretion including, but not limited to, in the following situations: where the Client fails to comply in due time with instructions of the Society or where the Client fails to pay in accordance with clause 6.2 hereunder*. Visitado por última vez el 12/03/2018.

³² LAGONI, N., op. cit., p. 44.

³³ PULIDO BEGINES, *La Responsabilidad...*, op. cit., p. 43.

la inclusión de cláusulas referidas a la clase del buque o a determinadas actuaciones que haya que realizar en relación con dicha clase. Prácticamente cualquier contrato de compraventa de buque incluirá una cláusula que asegure la veracidad de la clase otorgada al buque (aunque se considere favorable al vendedor)³⁴.

Debe advertirse que el contenido de los contratos de compraventa de buques (que en absoluto serán objeto de estudio más allá de lo referido a las sociedades de clasificación) está altamente armonizado en el tráfico mercantil internacional³⁵. Existen dos formularios de referencia: el *Norwegian Sale Form*³⁶ y el *Nipponsale*³⁷.

En ambos formularios se recogen obligaciones en relación con la clasificación del buque. En el caso del *Norwegian Sale Form*, la cláusula 8 (v) obliga a la entrega de una Declaración de Clase (*Declaration of Class*) o de un Certificado de Mantenimiento de Clase (*Class Maintenance Certificate*) con tres días de antelación, confirmando que el buque se encuentra libre de recomendaciones/condiciones. Esto supone una obligación de enorme calado para el vendedor, que deberá mantener la clase que tiene el buque. Esta cláusula no está prevista en el formulario *Nipponsale*, que hace una vaga referencia a aquellos documentos que las partes acuerden entregarse (cláusula 3(a) (iii)).

Por otro lado, ambos formularios recogen la posibilidad de que el comprador exija una inspección submarina del casco del buque³⁸. En este caso el contenido de ambos formularios es prácticamente idéntico. La sociedad clasificadora que haya otorgado clase al buque deberá aprobar a las personas que vayan a realizar dicha inspección, y deberán estar presentes en el momento de dicha inspección submarina (o bien realizarla ella directamente). El *Norwegian Sales Form* recoge, además, la obligación de que dicha inspección se haga a satisfacción de la sociedad clasificadora.

³⁴ HUNT, F.G., “Ship Sales Contract”, *Tulane Law Review*, Vol. 57, 1983, p. 547.

³⁵ HERRERO DE EGAÑA MUÑOZ-COBO, M.I., “El contrato de compraventa de buques” en AEDM, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015, p. 83.

³⁶ Norwegian Shipbrokers’ Association, *Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships*, BIMCO, 1956 (versión revisada en 2012).

³⁷ The Japan Shipping Exchange, *Memorandum of Agreement*, 1965 (versión revisada en 1999).

³⁸ Vid. Cláusulas 6 (a) (i) de *Norwegian Sales Form* y cláusula 6 (a)-(d) de *Nipponsale*.

2.2 La función pública: Extensión de la delegación en España

Paralela con la función privada ya explicada, las sociedades de clasificación también desarrollan una función de naturaleza pública, consistente en la inspección de buques por delegación de las Administraciones públicas de un Estado.

El punto de partida de la función pública es perfectamente definido por la doctrina: **“el control de la adecuación de los buques a los estándares de seguridad es responsabilidad del Estado de Pabellón y, subsidiariamente, del Estado del puerto donde se encuentre”**³⁹.

En base a dicha obligación, el Convenio SOLAS otorga a los funcionarios de la Administración la obligación de realizar las inspecciones y el reconocimiento de buques en su art. 6, con la finalidad de comprobar la navegabilidad del mismo. Advierte inmediatamente después: “la Administración podrá confiar las inspecciones y los reconocimientos a los inspectores nombrados al efecto **o a organizaciones reconocidas por ella**”. Por organizaciones reconocidas cabe entender sin ninguna duda las sociedades de clasificación⁴⁰.

El propio Convenio SOLAS determina las funciones principales que realizarán los inspectores de la Administración o de las organizaciones reconocidas: (i) exigir la realización de reparaciones en el buque, y (ii) realizar inspecciones y reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto en el que se encuentre el buque.

En el ámbito europeo, precisamente el objeto del Reglamento 391/2009 es el reconocimiento de determinadas organizaciones para que puedan ejercer como sociedades de clasificación en la Unión Europea. Dichas organizaciones reconocidas podrán ostentar, conforme a la legislación del Reglamento y de cada Estado Miembro, potestades de inspección y control en nombre de la Administración Pública, de acuerdo con el art. 1 y 3 del Reglamento.

En cuanto a la extensión de la delegación, la doctrina ha dividido en dos grupos los poderes que pueden ser delegados⁴¹. En primer lugar, las inspecciones y reconocimientos

³⁹ PULIDO BEGINES, *La Responsabilidad...*, op. cit., p. 33.

⁴⁰ El propio Reglamento 391/2009 se refiere a las sociedades de clasificación como “organizaciones reconocidas”.

⁴¹ PULIDO BEGINES, *La Responsabilidad...*, op. cit., p. 34.

exigibles de acuerdo con los convenios internacionales. En segundo lugar, la emisión de certificados u otros documentos relevantes. Países como Reino Unido o Italia tienen delegadas ambas funciones (delegación amplia), mientras que otros como Portugal o Alemania han delegado únicamente las potestades inspectoras, pero no de emisión de certificados (delegación estricta).

2.2.1 La delegación en España: regulación y sociedades de clasificación reconocidas

En España es la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM, Ministerio de Fomento), quien ostenta las facultades de inspección y control técnico de buques españoles y extranjeros, siempre conforme a los convenios internacionales. Así queda regulado en el art. 263 (e) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante⁴².

Dichas actuaciones pueden ser realizadas por sociedades de clasificación que hayan sido previamente reconocidas por la Comisión conforme al Reglamento 391/2009, y autorizadas por la DGMM, de acuerdo con el Capítulo III del Real Decreto 877/2011⁴³.

Es de extrañar que dicho Capítulo no regula el procedimiento de solicitud y otorgamiento de autorización a las sociedades de clasificación que lo soliciten. Impone una serie de obligaciones a las organizaciones autorizadas (“las organizaciones autorizadas deberán cumplir...”), que por la propia dicción del artículo son obligaciones impuestas a aquellas que ya hayan sido autorizadas. No se refiere a obligaciones que deban cumplir las sociedades de clasificación para ser autorizadas. Parece, por el contrario, que el único requisito necesario para ser autorizadas por la Administración española es haber sido reconocidas por la Comisión Europea: el art. 3.1 del Real Decreto 877/2011 afirma que “la administración española sólo puede otorgar autorización a organizaciones previamente reconocidas por la Comisión Europea”.

En cualquier caso, rigen los principios de Derecho administrativo en materia de delegación: idoneidad, competencia, mérito, capacidad, transparencia y capacidad⁴⁴.

⁴² 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 (publicado en el BOE el 20 de octubre de 2011).

⁴³ Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima (publicado en el BOE núm. 253, fecha 25 de junio de 2011).

⁴⁴ ARROYO MARTÍNEZ, I., “Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima (referencia especial al *Prestige*)”, *ADM*, Vol. XX, 2003, p. 39.

La autorización que la Administración española puede emitir a una sociedad clasificadora podrá ser tanto para la realización de inspecciones y reconocimientos, como para la emisión de certificados obligatorios, lo cual la sitúa en una delegación de potestades amplia⁴⁵.

Por último, son seis las sociedades de clasificación que han sido autorizadas en España a realizar potestades inspectoras y de certificación⁴⁶: la francesa *Bureau Veritas*, la china *China Classification Society*, la noruega *DNV-GL*, la coreana *Korean Register of Shipping*, la británica *Lloyd's Register* y la italiana *RINA*.

2.3 La función institucional: ¿son imprescindibles para el tráfico marítimo?

Estudiadas las funciones que las sociedades de clasificación desarrollan, no cabe duda de la importancia que dichas funciones tienen en el tráfico marítimo. Sin embargo, numerosos pronunciamientos doctrinales han ido más allá, afirmando que las sociedades de clasificación desempeñan una función institucional.

La doctrina ha advertido que la rapidez en la que se desarrollan los negocios en el tráfico marítimo hace que las sociedades de clasificación se hayan convertido en aliados irrenunciables de dichas operaciones, unido a las funciones que en el ámbito estatal realizan. Todo ello ha tenido como consecuencia que la doctrina se haya referido a ellas como instituciones “paraestatales” cuya función es “universalmente practicada por su enorme utilidad”⁴⁷.

No parece en absoluto aventurado afirmar que “**el transporte por mar no funciona sin el concurso de las sociedades de clasificación**”⁴⁸ e incluso parte de la doctrina ha llegado a afirmar que “un buque sin clasificación es un buque marginado del tráfico jurídico”⁴⁹.

⁴⁵ En Portugal (por seleccionar un país con distinta regulación) la *Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos* únicamente delega potestades inspectoras, tal y como así queda establecido en el artículo 3.1 del *Decreto-Léi* 13/2012. Dicho decreto, por cierto, sí regula todo el procedimiento de autorización de una sociedad clasificadora, e incluso regula la firma de un acuerdo entre el Estado y la sociedad clasificadora.

⁴⁶ Ministerio de Fomento: *Relación de Organizaciones Autorizadas para efectuar Reconocimientos de Buques en nombre de la Administración Marítima, de acuerdo con el Real Decreto 877/2011*, publicado en su web: <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/A5CCD69E-2856-416F-85C4-E12A73B48C53/140355/RELACI%C3%93NOAs.pdf>. Visitado por última vez el 12/03/2018.

⁴⁷ BRUNETTI, A., *Diritto Marittimo Privato*, Vol. 1, UTET, Turín, 1929, pp. 359-368.

⁴⁸ PULIDO BEGINES, *La Responsabilidad...* op. cit. p. 167.

⁴⁹ GABALDÓN GARCÍA, J.L./SOROA, J.M., op. cit. 13, p. 241.

Afirmación de tal calado viene fundada en que prácticamente todos los contratos que se celebran en el ámbito marítimo hacen referencia a la clasificación del buque. En el caso de la compraventa ha sido estudiado anteriormente: los formularios más usados en la práctica internacional exigen información sobre la clasificación del buque (y en algún caso, la intervención directa de la sociedad clasificadora). A los formularios de compraventa de buques debe añadirse formularios estandarizados de construcción naval y de fletamento⁵⁰. En lo que respecta al contrato de seguro marítimo, la clase del buque constituye una información absolutamente necesaria a la hora de celebrar el contrato, hasta el punto de que la pérdida de vigencia del certificado de clase puede suponer que el armador sea responsable por la pérdida de un cargamento, y no su aseguradora⁵¹.

Las catástrofes marítimas sucedidas en las últimas décadas han tenido como consecuencia una mayor presión sobre la seguridad y navegabilidad del buque. En este objetivo de hacer los buques cada vez más seguros, las sociedades de clasificación juegan un papel de indudable importancia, por ser difusores de una información altamente relevante tanto para las Administraciones como para los distintos operadores privados.

Precisamente la importancia de la información publicada por las sociedades de clasificación ha sido reconocida por ellas mismas en la publicidad⁵².

Las propias instituciones europeas también reconocen la labor institucional de las sociedades de clasificación en el Considerando (3) del Reglamento 391/2009, donde hace referencia a la función protectora de la seguridad y del medio ambiente que realizan dichas entidades. Por otro lado, la propia legislación española reconoce la importancia vital de la actuación de las sociedades de clasificación en el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo⁵³. En su Disposición Transitoria Segunda, el legislador incluyó entre la información relevante a la hora de permitir la entrada de un buque en un lugar de refugio

⁵⁰ En los formularios estandarizados realizados por la BIMCO (y son ampliamente usados) se hace referencia a la clasificación del buque: así, el formulario NIPPONCOAL (casillas 6) y el SCANCON (casilla 8) exigen la clase otorgada al buque. Este último además incluye la clase del buque como una característica definitoria del mismo (cláusula 1).

⁵¹ NOUSSIA, K., *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts: a comparative approach*, Springer, Hamburgo, 2007, pp. 46 y 152.

⁵² IACS, *Classification Societies –what, how and why?* 2011, p. 3.

⁵³ Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (publicado en el BOE núm. 39, fecha 14 de febrero de 2004).

en España la “conformidad y justificación técnica de la sociedad de clasificación emisora del correspondiente certificado de clase”.

En cualquier caso, los servicios que presta una sociedad de clasificación pueden asemejarse en gran medida a los prestados por otros operadores cuya actividad principal es la emisión de información requerida por la ley y relevante para el tráfico jurídico (hechos que además tienen gran importancia en su régimen de responsabilidad, como se estudiará más adelante). El ejemplo más visible es el caso de la auditoría de cuentas. El Tribunal Constitucional, en sentencia de 23 de diciembre de 1993, puso de relieve la relevancia de la actividad auditora en una economía como la actual, reconociendo el interés público que queda salvaguardado por la función que desempeña⁵⁴. Es, entre la doctrina, incontrovertida la *institucionalidad* de las funciones que desempeñan las sociedades de clasificación⁵⁵.

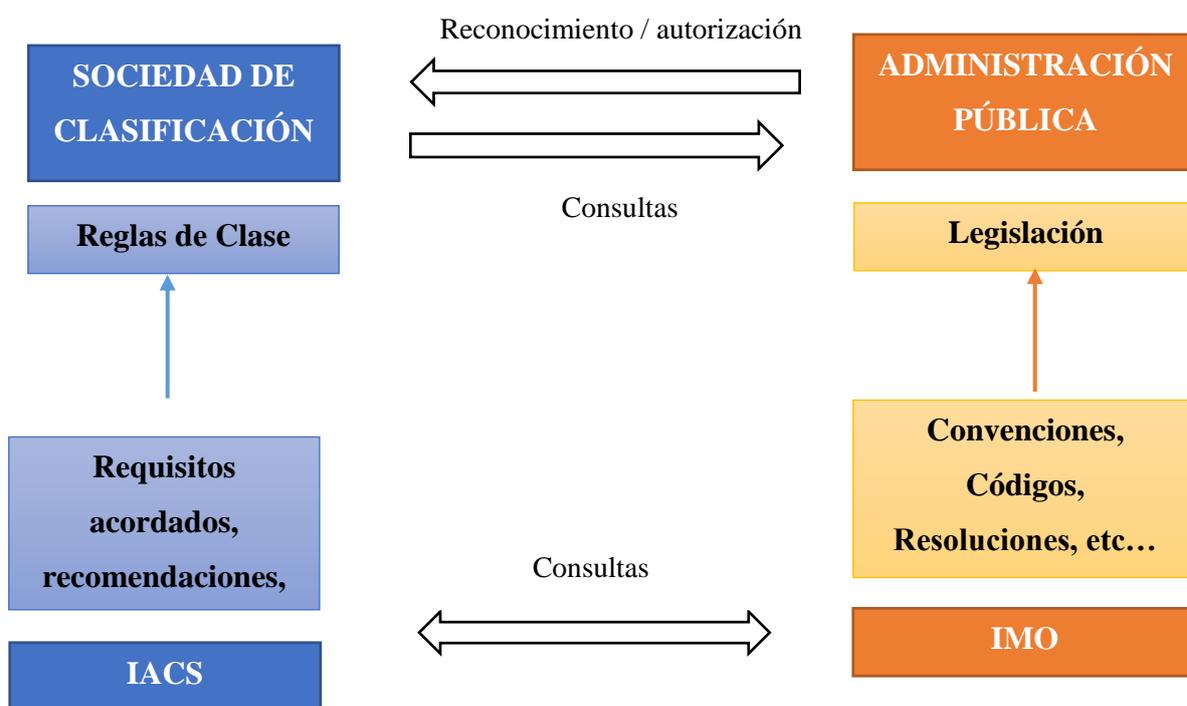


Figura 1: relación entre los distintos actores en la clasificación de buques⁵⁶.

⁵⁴ Sentencia del Tribunal Constitucional de 23 de diciembre 386/1993 (FJ 3).

⁵⁵ PULIDO BEGINES, *La Responsabilidad...* op. cit. p. 169.

⁵⁶ LAM, K.S., *Inspections, Surveys and Certificates*, Germanister Lloyd, Singapore, 2007, p. 48.

3 EL RECONOCIMIENTO DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN EN EL ÁMBITO EUROPEO

En el ámbito europeo, las sociedades de clasificación encuentran su regulación más exhaustiva en el Reglamento 391/2009 y la Directiva 2009/15, aprobadas en las instituciones europeas. Ambas normas regulan las funciones de las sociedades de clasificación y adoptan medidas de protección, de forma que únicamente se permitirá que determinadas sociedades de clasificación actúen en el espacio europeo previo recibimiento de un certificado obligatorio por parte de la Unión Europea.

Será objeto de estudio en el presente epígrafe el Reglamento 391/2009 (referido como el Reglamento), en vigor desde su publicación el 28 de mayo de 2009. La aprobación del Reglamento supuso un endurecimiento de las condiciones que establecía la norma a la que vino a sustituir, la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994⁵⁷.

El hundimiento del *Prestige* tuvo una importancia capital para la aprobación del Reglamento. El propio Comité de las Regiones, en el dictamen previo a la aprobación⁵⁸ y basándose en una resolución del Parlamento Europeo sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero *Prestige*, reconoció los gravísimos daños medioambientales y económicos que produjeron los accidentes marítimos, y reconocía la necesidad de actualizar la legislación en la materia, endureciendo las condiciones de actuación y el control sobre las sociedades de clasificación.

Por otro lado, el uso del reglamento como herramienta legislativa, en sustitución de una directiva, supone reforzar los esfuerzos por armonizar la legislación europea en materia de sociedades de clasificación, pues los reglamentos son obligatorios en todos sus elementos y *directamente aplicable en cada Estado Miembro* (art. 288 segundo párrafo TFUE).

Todo ello llevó a la aprobación de un Reglamento que sin duda viene marcado por tres características: el endurecimiento de las condiciones para el reconocimiento, el

⁵⁷ Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DOUE 12 de diciembre de 1994).

⁵⁸ Dictamen del Comité de las Regiones sobre el «Tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima» (2006/C 229/06) (DOUE 22 de septiembre de 2006). Consultado en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52006AR0043>. Visitado por última vez el 17/03/2018.

endurecimiento de las sanciones por incumplimientos, y las amplias potestades de control y sanción otorgadas a la Comisión.

3.1 El procedimiento de reconocimiento: las obligaciones de las sociedades de clasificación

El reconocimiento de sociedades de clasificación es potestad única de la Comisión Europea. Así lo determina el artículo 3.1 del Reglamento al afirmar que “los Estados Miembros que deseen conceder autorización a cualquier organización (...) presentarán una solicitud de reconocimiento a la Comisión”.

De lo establecido en dicho precepto, así como lo establecido en el apartado tercero del art. 3 del Reglamento puede extraerse una primera conclusión importante: **la legitimación para iniciar el procedimiento de reconocimiento corresponde a los Estados Miembros**. Son ellos quienes presentarán ante la Comisión la propuesta de reconocimiento, acompañado de una determinada información que posteriormente se explicará detalladamente.

En cualquier caso, la solicitud de reconocimiento de una sociedad clasificadora debe contener una información mínima consistente en justificantes de cumplimiento de las obligaciones que el propio Reglamento impone en su Anexo I y en sus arts. 8.4, 9, 10 y 11.

3.1.1 Criterios mínimos para las organizaciones para obtener o mantener el reconocimiento comunitario (Anexo I del Reglamento)

El legislador europeo ha establecido siete criterios mínimos que toda sociedad de clasificación que desee ser reconocida en la Unión Europea deberá cumplir. Queda dividido en seis requisitos y una cláusula abierta de cierre:

- i. Las organizaciones deben tener **personalidad jurídica en el Estado donde estén establecidas**. Las cuentas deberán estar certificadas por auditores independientes. Cabe entender de este requisito que no se permiten establecimientos permanentes que carezcan de personalidad jurídica, sino que se exige verdadera personalidad jurídica a la organización.
- ii. La organización reconocida deberá acreditar una **amplia experiencia en la evaluación de proyectos y la construcción de buques mercantes**. Este

requisito es, a nuestro criterio, ciertamente incompatible con el propio objetivo del Reglamento. El Considerando (3) establece que “las organizaciones de inspección y reconocimiento han de poder ofrecer sus servicios en toda la comunidad y competir entre sí”. Por otro lado, el art. 1 del Reglamento hace referencia a la “libre prestación de servicios”. Sin embargo, no se está respetando la libre competencia si se exige como requisito para el reconocimiento *amplia experiencia* en esa misma actividad. Por otro lado, *amplia experiencia* queda configurado como un concepto jurídico indeterminado, sin saber si se exigen 5, 10, 15 o 100 años de experiencia, o sobre la base de qué elementos debe fundarse dicha *amplia experiencia*.

- iii. La organización reconocida (o aspirante) debe contar con una *importante* plantilla de gestión, técnica, de apoyo y de investigación acorde con las dimensiones de la flota de su clase, con su composición y con la implicación de la organización en las tareas de construcción y reconversión de buques. Este requisito viene incorporado desde la Resolución A.789 (19) de la OMI⁵⁹ que precisamente regula determinados requisitos mínimos para la acceder a funciones de naturaleza pública.
- iv. Las organizaciones deberán contar con **normas y procedimientos completos propios**, y aplicarlas, o tener **capacidad demostrada para ello**, para el diseño, construcción y control periódico de buques mercantes, que tendrán la categoría de normas reconocidas internacionalmente. **Estas normas deberán publicarse**, actualizarse y mejorarse continuamente. Este requisito hace referencia a las reglas de clase que cada sociedad clasificadora debe crear y aplicar. Se establece aquí, como ya se ha venido introduciendo en apartados anteriores, la obligación de que dichas normas estén publicadas y sean de libre acceso (a través de su página web, en las más importantes).
- v. La organización reconocida **deberá publicar anualmente su registro de buques**, o tenerlo disponible al público en una base de datos electrónica. Este requisito, consciente el legislador de la importancia que la clase de un buque

⁵⁹ Resolución A.789 (19), aprobada el 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”.

tiene, busca sin duda alguna la transparencia en la información y el rápido y fácil acceso a ella.

- vi. El sexto requisito recoge obligaciones de enorme importancia que conviene tratar por separado. Conviene advertir, antes de señalarlas, que todas ellas buscan la **independencia de las sociedades**. Dicha independencia ha sido señalada por la doctrina como uno de los mayores desafíos a los que se enfrentan las sociedades de clasificación⁶⁰. El legislador, consciente de ello, ha establecido las siguientes reglas:
 - a. No podrán estar **controladas** por propietarios o constructores de buques ni por otras personas o entidades que se dediquen comercialmente a la construcción, equipamiento, reparación o explotación de buques.
 - b. Los **ingresos** no podrán depender “esencialmente” de una sola empresa comercial.
 - c. La organización no llevará 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. Dicha incompatibilidad aplica igualmente a aquellos inspectores que la organización emplee.
- vii. Por último, se establece una cláusula de cierre, haciendo referencia a la resolución A.789 (19) de la OMI, cuyas disposiciones serán de aplicación.

Por otro lado, los arts. 8 a 11 del Reglamento establecen una serie de obligaciones accesorias de obligado cumplimiento. A saber:

- Las organizaciones reconocidas deberán dar a conocer al Comité de seguridad marítima (COSS) referido anteriormente un informe sobre gestión de su sistema de calidad (art. 8.4 del Reglamento).
- Las organizaciones se consultarán mutuamente, con carácter periódico, para mantener la equivalencia y lograr una armonización de sus reglas y procedimientos y la aplicación de los mismos. El art. 10 del Reglamento regula una **obligación de cooperación** entre las distintas organizaciones reconocidas, que deberán armonizar sus reglas respecto a los Convenios internacionales. El

⁶⁰ PULIDO BEGINES, J.L., “The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues”, *Journal of Maritime Law and Commercial Law*, Vol. 36, n. 4, 2005, p. 491.

desarrollo de esta obligación debe estar ampliamente avanzado a través de la actividad no solo de la IMO sino igualmente de la IACS. Precisamente este precepto regula el procedimiento en caso de transferencia de clase, al que ya nos referimos.

- Las organizaciones reconocidas deberán crear una Entidad de Certificación y Evaluación de la Calidad Independiente que analizará y ofrecerá recomendaciones a las organizaciones reconocidas. Dicha Entidad fue creada en 2010 bajo el nombre de *Entity for the Quality Assessment and Certification of Organisations Recognised by the European Union CIC* (“QACE”)⁶¹.

3.2 Potestades de la Comisión Europea: potestad inspectora y potestad sancionadora

Una de las principales novedades que tiene el Reglamento con respecto a su inmediato antecesor, la Directiva 94/57/CE, son las amplísimas potestades que tiene la Comisión, tanto de control e inspección como potestad sancionadora.

En primer lugar, es la Comisión quien otorga, deniega y retira el reconocimiento a las sociedades de clasificación (arts. 3.1 y 7 del Reglamento).

El reconocimiento se concederá a la **entidad jurídica pertinente que sea la entidad matriz de todas las entidades jurídicas que constituyan la organización reconocida** (artículo 4.1 del Reglamento). Ello quiere decir que el reconocimiento no se hará a una filial (como pudiera ser *Bureau Veritas España*), sino que se hará a la sociedad matriz, lo cual cabe entender que las filiales se benefician de dicho reconocimiento. Debe advertirse igualmente que el reconocimiento puede ser genérico, permitiendo desarrollar actividades de clasificación de cualquier buque, o limitado a buques de unas determinadas características únicamente y/o destinado a ciertos usos. Dicha limitación podrá realizarse en cualquier momento (artículo 4.4 del Reglamento).

El ejercicio de la potestad sancionadora debe ser el último recurso al que debe acudir la Comisión. En primer lugar, la Comisión tiene la potestad –y la obligación– de realizar evaluaciones de las organizaciones reconocidas por ella, “a fin de comprobar el que estas cumplen y se comprometen a cumplir los requisitos” (art. 3.2 del Reglamento). Dichas evaluaciones las realizará con apoyo de los Estados miembros **que hayan presentado la**

⁶¹ Página web: <http://qace.co/>. Visitada por última vez el 16/03/2018.

solicitud. Si en las evaluaciones se encontrasen incumplimientos en sus obligaciones o márgenes de mejora, “sin llegar a constituir, no obstante, una amenaza inaceptable para la seguridad o el medio ambiente”, la Comisión puede ordenar a las organizaciones reconocidas a realizar actividades preventivas y correctoras, con la posibilidad incluso de ordenar medidas cautelares (artículo 5 del Reglamento).

No obstante, para situaciones tasadas por el propio Reglamento, la Comisión podrá imponer multas, “además de las medidas tomadas en virtud del artículo 5”. Por tanto la imposición de multas no excluye la potestad de ordenar medidas cautelares y correctoras, y viceversa. Podrán imponerse estas sanciones únicamente en los siguientes supuestos (art. 6):

- Incumplimiento **grave y reiterado** de las obligaciones impuestas a las organizaciones reconocidas.
- Empeoramiento de su actuación que revele “deficiencias serias en su estructura, sistemas, procedimientos o controles internos”.
- Cuando se cumplan las obligaciones de información en las evaluaciones que realice la Comisión, pero la información facilitada sea **deliberadamente** incorrecta, incompleta o engañosa.

En cumplimiento del principio de legalidad que debe regir toda potestad sancionadora, el Reglamento regula las características y límites de las sanciones impuestas: deberán ser disuasorias y proporcionadas a la gravedad del caso, y a la capacidad económica de la organización reconocida. Impone igualmente un límite cuantitativo: no superará el 5% del promedio del volumen de negocios total de la organización reconocida durante los tres ejercicios anteriores (artículo 6.3 del Reglamento). Será el Tribunal de Justicia de la Unión Europea el plenamente competente para revisar dichas sanciones (artículo 6.4 del Reglamento).

Por último, cabe hacer referencia a la retirada del reconocimiento, regulado en el art. 7 del Reglamento. Como en el caso del otorgamiento del mismo, la potestad le corresponde a la Comisión, a iniciativa propia o a instancia de un Estado Miembro (no se hace referencia alguna a que deba ser el Estado Miembro que solicitó su reconocimiento, sino que podrá ser cualquiera). Podrá retirarse en cinco supuestos (art. 7.1):

- a) Incumplimiento repetido y grave de los criterios mínimos establecidos en el Anexo I (requisitos mínimos) o demás obligaciones que imponga el Reglamento.

- b) Actuaciones, en materia de seguridad y prevención de contaminación, que suponga incumplimientos repetidos y graves constituyendo amenazas “inaceptables” para la seguridad o el medio ambiente.
- c) Impidan u obstaculicen repetidamente las actuaciones de evaluación.
- d) No abonen las sanciones impuestas.
- e) Pretendan obtener cobertura financiera o reembolso de multas impuestas en virtud del art. 6.

En ningún momento se hace referencia a qué efectos tiene la retirada del reconocimiento. No cabe duda que el principal efecto es que no podrán ser autorizadas por Estados Miembros para actuar en su nombre y que perderán las autorizaciones que ya recibieron.

El Reglamento 391/2009 constituye sin duda alguna un gran avance en la regulación de las sociedades de clasificación. En primer lugar, porque se consigue una regulación totalmente uniforme, pues no es necesaria transposición alguna por parte de los Estados Miembros, sino que resulta directamente aplicable. En segundo lugar, se producen grandes avances en materia de control y prevención de catástrofes naturales al otorgar a la Comisión poderes de evaluación, control y sanción a aquellas que incumplan sus obligaciones. Persisten determinados fallos y contradicciones, que se han apuntado en el análisis realizado, que dejan cuestiones muy importantes sin regular. No obstante, el Reglamento analizado constituye un indudable avance en la protección y la seguridad marítima.

Actualmente, doce sociedades han sido reconocidas por la EMSA⁶²: American Bureau of Shipping (Estados Unidos), Bureau Veritas SA, (Francia), China Classification Society (China), Croatian Register of Shipping (Croacia), DNV GL AS (Noruega), KR (Korean Register) (Corea del Sur), Indian Register of Shipping (India), Lloyd's Register Group LTD (Reino Unido), Nippon Kaiji Kyokai General Incorporated Foundation (ClassNK) (Japón), Polish Register of Shipping (Polonia), RINA Services S.p.A , Russian Maritime Register of Shipping (Rusia).

⁶² EMSA, *Inspections of recognised organisations*. Consultado en: <http://www.emsa.europa.eu/visits-a-inspections/assessment-of-classification-societies.html>. Visitado por última vez el 23/03/2018.

4 EL CERTIFICADO DE CLASE: VALOR JURÍDICO

Uno de los elementos que más disputa ha generado tanto en la jurisprudencia como en la doctrina es el valor jurídico que debe otorgarse al certificado de clase.

En cuanto a la definición, parece muy acertada la definición que el propio Reglamento 391/2009 otorga:

“Documento expedido por una organización reconocida [sociedad clasificadora] en 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 [sociedad clasificadora]”.

El acercamiento, a nuestro juicio acertado, que PULIDO BEGINES hace a esta cuestión parte de dos conceptos que deben ser correctamente definidos: la “navegabilidad” y la “clase”⁶³.

El concepto de navegabilidad de un buque proviene de la doctrina anglosajona (*seaworthiness*) en relación con el contrato de fletamento. Debe advertirse que es un concepto que engloba una multitud enorme de factores que no serán estudiados en este trabajo. La navegabilidad de un buque hace referencia a la *absoluta obligación* del porteador de proporcionar un buque que se encuentre en condiciones de recibir una carga y enfrentarse a los peligros comunes de la mar, de acuerdo con las expectativas que un buque de sus características pueda esperar en un determinado viaje⁶⁴. Sin necesidad de irnos a otras legislaciones ni sistemas legislativos, la propia LNM ha acogido esta figura en su art. 212:

“el porteador cuidará de que el buque se encuentre en el estado de navegabilidad adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previsibles del viaje proyectado, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado”.

Coincide perfectamente con la definición dada por la doctrina⁶⁵ y con las Reglas de la Haya-Visby⁶⁶, en su artículo III.

⁶³ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit., p. 43.

⁶⁴ HUSSAM KASSEM, A., *Carriage of Goods by Sea, The Legal Aspects of Seaworthiness: current law and development*, Lambert Academic Publishing, Alemania, 2010, p. 12.

⁶⁵ Véase GABALDON GARCIA, J.L. / RUIZ SOROA, J.M. op. cit., p. 486; y SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad del buque en transporte marítimo*, Civitas, Madrid, 1992.

⁶⁶ Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Legales relacionadas con los Conocimientos de Embarque, consultada en:

<http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/iii.html>. Visitado por última vez el 23/03/2018.

Por otro lado, la clase de un buque hace referencia al contrato de clasificación, al que nos referiremos posteriormente. Se refiere a la inspección que lleva a cabo la sociedad de la capacidad estructural y mecánica del buque de conformidad con sus propias reglas y al resultado que dicha inspección tiene, atribuyendo al buque una determinada clase.

Integrados ambos conceptos, cabe preguntarse si un resultado positivo de la inspección llevada a cabo por una sociedad clasificadora constituye, *per se*, una presunción de navegabilidad del buque, no teniendo el porteador más obligación que clasificar el buque.

La doctrina mayoritaria ha entendido que el certificado de clase no sustituye a la obligación que tiene el porteador de asegurar la navegabilidad del buque. El deber de las sociedades de clasificación es distinto al deber del naviero⁶⁷ en lo que a navegabilidad se refiere, hasta el punto de que la obligación del naviero de mantener la navegabilidad del buque puede llevar implícito el deber de clasificar un buque⁶⁸.

Las propias sociedades de clasificación recogen en sus términos y condiciones la idea mantenida por la doctrina. *Bureau Veritas*, en su sección segunda de términos y condiciones afirma que los certificados “no pueden interpretarse como una garantía implícita o expresa de seguridad, idoneidad para el propósito, navegabilidad de la Unidad o de su valor para la venta, seguro o fletamento”⁶⁹.

Por último, esta idea ha sido igualmente mantenida por la jurisprudencia estadounidense, en el caso *Tecomar SA*⁷⁰. El Tribunal destacó, citando precedentes, que un certificado de clase no establece concluyentemente la diligencia debida del naviero en mantener la navegabilidad. Los tribunales ingleses, por su parte, han seguido la misma línea, si bien han llegado a reconocer en sentencias antiguas (caso *Muncaster Castle*⁷¹) una presunción de *diligencia debida* en caso de existir certificado de clase.

Precisamente esta línea es la que parece seguir la doctrina española. Por un lado, el naviero es responsable de que el buque se encuentre en estado de navegabilidad (tal y como ya ha sido definido), mientras que la sociedad clasificadora responde únicamente

⁶⁷ LAGONI, N., op. cit., p.55: *it is not the classification society that is responsible for the seaworthiness of the vessel but the shipowner*; MILLER, M., op. cit. 24, p. 44.

⁶⁸ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit., p. 45.

⁶⁹ En el mismo sentido se pronuncia las *Rules for Conditions of Classification (2018)* de la americana ABS en el párrafo 1.1.1.5: *ABS is not an insurer or guarantor of the integrity or safety of a vessel.*

⁷⁰ *Complaint of Tecomar Sa*, 765 F. Supp. 1150 (S.D.N.Y. 1991) (Discussion – F: *Due diligence*)

⁷¹ ‘*Riverstone Meat Co. PTY Ltd. v. Lancashire Shipping Co. Ltd*’ (House of Lords, 1961). Dicho precedente se considera plenamente vigente en derecho inglés.

de que la valoración que haya hecho del buque haya sido la correcta. Por tanto, el ámbito de responsabilidad es claramente distinto⁷². No obstante, se entiende que el certificado de clase es una **prueba iuris tantum** de aptitud del buque para navegar⁷³. Esta solución, a nuestro juicio acertada, parece estar en consonancia con lo establecido en la propia LNM, pues su art. 212.3 establece, tras declarar que es el porteador el responsable de la navegabilidad del buque, que “el porteador deberá ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato [de fletamento]”. Dicha diligencia debida bien puede entenderse que sea la clasificación del buque, pero de ninguna forma puede entenderse que el certificado de clase asegure la navegabilidad del buque, pues precisamente se ha cuidado el legislador de no hacer referencia a la “navegabilidad” del buque en la redacción del artículo 106 LNM.

En lo que a la propia emisión del certificado se refiere, las sociedades clasificadoras han comenzado a emitir certificados electrónicos. Es el caso de la noruega *DNV-GL*, ello permitirá mayor rapidez, menor burocracia, y un manejo más simple de la información⁷⁴.

⁷² PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit. p. 45.

⁷³ Respecto a la doctrina española: ARROYO MARTÍNEZ, I., *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Tecnos, Madrid, 2014, p. 202. Respecto a la doctrina internacional: LAGONI, N., op. cit. 11, p. 57.

⁷⁴ Canary Ports, *DNV GL anuncia que es la primera sociedad de clasificación en emitir certificados electrónicos de clase y estatutarios*. Consultado en: <http://www.canaryports.es/texto-diario/mostrar/869033/dnv-gl-anuncia-primera-sociedad-clasificacion-emitir-certificados-electronicos-clase-estatutarios>. Visitado por última vez el 02/04/2018.

PARTE II: EL CONTRATO DE CLASIFICACIÓN Y EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL

5 CONTENIDO Y NATURALEZA DEL CONTRATO DE CLASIFICACIÓN

5.1 Contenido: Principales obligaciones

La LNM define el contrato de clasificación, en su art. 106.1, como aquel por el cual “la sociedad de clasificación certifica que un buque o cualquiera de sus partes o pertenencias cumplen con lo establecido en las correspondientes reglas de clase”. El contenido de este precepto es puramente descriptivo, realizando una mera descripción de la función (privada) de las sociedades de clasificación, pero sin ningún contenido significativo.

Las partes que generalmente celebran un contrato de clasificación son, por un lado, la sociedad clasificadora, y por otro, el armador o bien el astillero. El alcance del contrato de clasificación es la inspección del estado del casco, los equipos y la maquinaria del buque⁷⁵.

El contenido del contrato de clasificación lo determinan libremente las partes, no existe acotación alguna a su contenido⁷⁶.

Los contratos de clasificación tienen un contenido enormemente variado, dependiendo del buque que se esté clasificando, el área geográfica o la sociedad clasificadora, incluso de la capacidad de negociación que las partes tengan⁷⁷. Ello hace absolutamente imposible realizar un análisis general del contenido de los contratos de clasificación.

Sin embargo, particularmente importante ha sido la función que el CMI y la IACS han desarrollado en este ámbito. Juntos formularon las conocidas como *Model Contractual Clauses* (MCC), un documento que recoge –como su propio nombre indica– cláusulas-modelo aplicables a contratos de clasificación **en sus dos funciones**: la función privada y la pública.

⁷⁵ Vid. *Request for class. Agreement for classification of new constructions vessels* de la sociedad ABS.

⁷⁶ ANTAPASSIS, A., “Liability of Classification Societies”, *Electronic Journal of Comparative Law*, Vol. 11.3, 2007, p. 16.

⁷⁷ PULIDO BEGINES, *La Responsabilidad...* op. cit. p. 68.

Es doctrina que las sociedades de clasificación tienen dos obligaciones principales, sin perjuicio de accesorias, como se expondrá a continuación.

La primera y principal es el examen e inspección del buque de acuerdo con las reglas publicadas por la propia sociedad clasificadora. Esto supone un deber de diligencia en el transcurso de la inspección para detectar posibles averías y defectos del buque, con la consecuente notificación a la contraparte. Esta primera obligación viene unida a aquellas respecto de inspecciones posteriores, particularmente cuando el buque sufra daños. BOISSON advierte cuatro obligaciones que derivan de este hecho: (i) determinar que el buque sigue cumpliendo con los estándares mínimos; (ii) determinar que el buque sigue cumpliendo con las reglas de la propia sociedad; y (iii) asegurarse que el buque cumple con las reglas de su propia clase y, en caso contrario, realizar recomendaciones para que mantenga la clase⁷⁸.

En la construcción de buques la obligación es distinta, como se advirtió anteriormente. La sociedad de clasificación no tiene más obligación que cierto cuidado y atención a la hora de estudiar los planos del buque e inspeccionar la construcción del mismo, antes de la emisión del certificado de clase⁷⁹.

La segunda obligación –no por ello menos importante– es la emisión del certificado. El certificado no será el mismo en función de para quién haya actuado la sociedad clasificadora. Así, si el contrato ha sido celebrado con un operador privado, se emite un certificado de clase. Por el contrario, si se ha celebrado con un operador público, se emite un certificado previsto en los convenios internacionales.

PULIDO BEGINES advierte cierta división en la doctrina en lo que al valor del certificado se le da⁸⁰. Mientras que una parte de ella se inclina por considerarlo como una mera “constatación” de que se ha llevado a cabo la inspección (y por tanto se ha cumplido la obligación), otra parte, a la que se adhiere el propio PULIDO BEGINES considera al certificado una “acreditación” del estado o condición del buque. Consideramos esta segunda postura más acertada. En primer lugar, advierte el propio autor que no hay duda

⁷⁸ ‘Gulf Tampa Drydock Co v. Germanischer Lloyds’, U.S. Court of Appeals, 5th Circuit, Jan. 20, 1981. El Tribunal advirtió: *An additional classification society duty is inspection of damaged ships to determine whether they continue to meet class standards, and if not, what must be undertaken to bring the ship back up to class standards.*

⁷⁹ BOISSON P., *Classification Society Liability: Maritime Law principles must be requestion?*, CMI Yearbook, 1994, pp. 236-238

⁸⁰ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit. p. 70.

alguna que el certificado constituye la obligación principal y última de la sociedad clasificadora, y así ha sido expresamente recogido en los Principios de Conducta que el CMI publicó para las sociedades de clasificación⁸¹. Por otro lado, el certificado de clase en modo alguno “constata” una inspección realizada, sino que “certifica la capacidad de un buque para un uso o servicio particular” (art. 2 (i) del Reglamento 391/2009), le otorga una determinada clase como ya hemos estudiado. Es precisamente esa clase la que le otorga mayor o menor valor al buque en el mercado.

Las obligaciones del cliente de la sociedad clasificadora se vertebran principalmente en tres.

La primera de ellas, la principal, es el **pago por los servicios prestados**. En este punto las propias sociedades regulan detalladamente las formas de pago y las consecuencias de impago (generalmente, intereses⁸²).

La segunda obligación principal, que las MCC recogen en su cláusula 5 (a)-(c), es la obligación del cliente (armador) de operar el buque de acuerdo con lo establecido en las reglas de su clase, así como llevar a cabo las modificaciones propuestas por la sociedad clasificadora para el buque y que son realizadas conforme a las reglas de la clase. El armador deberá igualmente facilitar las inspecciones programadas.

La tercera obligación principal es una obligación de información (cláusula 5 (d) de las MCC). Deberá informar (i) cualquier cambio en el pabellón del buque, (ii) cualquier colisión que sufra el buque, (iii) cualesquiera otros daños, desperfectos o incidentes en la navegación que puedan afectar a la clasificación del buque, y (iv) cualquier cambio en el uso del buque que pueda igualmente suponer un cambio en la clasificación del mismo.

Las MCC hacen referencia a las obligaciones del naviero. En el caso de que sean astilleros, cabe identificar (además del pago de los servicios) tres obligaciones principales: facilitar los planos del buque, seguir las recomendaciones de los inspectores y facilitar la supervisión de la sociedad clasificadora.

⁸¹ Vid. *Standards of practice and performance* de los *Principles of conduct for Classification Societies* del CMI. Consultado en: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Classification%20Societies/Principles%20of%20Conduct%20for%20Class%20Societies%20-%201998.pdf>. Visitado por última vez el 02/04/2018.

⁸² *Lloyd's Register* aplica un interés del 2% anual sobre el LIBOR (cláusula 3 de sus *Contract Terms*).

El incumplimiento de sus obligaciones podrá derivar en la retirada del certificado (cláusula 6 MCC).

5.2 Naturaleza del contrato

Estudiado el contenido del contrato de clasificación, conviene tratar de encajar dicho contenido en alguna de las figuras contractuales básicas. En primer lugar, debe determinarse si estamos ante una obligación de medios o una obligación de resultado. En segundo lugar, y ya en el plano nacional (que es el que nos ocupa), se determinará si estamos ante un contrato de arrendamiento de servicios o un contrato de obra. Advertimos que el presente trabajo no pretende ser un estudio completo sobre derecho de obligaciones, sino que se aplicarán directamente estas figuras a las sociedades clasificadoras.

Las **obligaciones de medios** se definen como aquellas en las que el deudor (la sociedad clasificadora) cumple desplegando diligentemente la actividad, aunque no se consiga el resultado esperado, incluso aunque la conducta del deudor esté vinculado a la realización de un resultado. En las **obligaciones de resultado**, el deudor sí se compromete a un resultado, y por tanto sólo habrá cumplimiento si se cumple el resultado pactado, que está *in obligationi*⁸³.

En el ámbito internacional, impera la concepción de las obligaciones de las sociedades de clasificación como obligaciones de medios. En Francia, son tratadas como “agencias de información” que llevan a cabo obligaciones de medios, con la sola obligación de cuidado y diligencia, sin que se comprometa ningún resultado en concreto⁸⁴. Por otro lado, en el ámbito anglosajón los tribunales no suelen calificar los contratos, sino que determinan las obligaciones en función del propio contrato celebrado⁸⁵. No obstante, existe una obligación de diligencia –*due diligence*– a la hora de realizar la inspección⁸⁶. Acoger esta figura bajo derecho español sería sin duda situarse en el contrato de arrendamiento de

⁸³ DÍEZ-PICAZO, L. / GULLÓN, A., *Sistema de Derecho Civil (Volumen II, tomo 1): el contrato en general. La relación obligatoria*, Tecnos, Madrid, 2013, p. 129; BLANCO PÉREZ-RUBIO, L., “Obligaciones de medios y obligaciones de resultado: ¿tiene relevancia jurídica su distinción?”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 6, núm. 2, 2014, p. 53.

⁸⁴ BOISSON, P., op. cit. p. 237.

⁸⁵ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit., p. 74.

⁸⁶ ‘Great American Insurance Company v. Bureau Veritas’, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972).

servicios, por el cual una de las partes se obliga a prestar un servicio por precio cierto (art. 1544 del Código Civil), un mero *facere*⁸⁷.

En España, por el contrario, la doctrina entiende las obligaciones de una sociedad clasificadora como obligaciones de resultado. En el contrato de clasificación existe un resultado concreto: la emisión del certificado del buque. De esta forma “la sociedad clasificadora se compromete no sólo a llevar a cabo una inspección del buque, sino también a emitir el correspondiente certificado acreditativo de esa actividad”⁸⁸. Por otro lado, dichos informes o certificados son objeto de publicidad e incluso de inscripción en registros públicos, lo que determina su calificación como obligación de resultado⁸⁹.

Respecto al tipo de contrato, una vez que la obligación se califica como de resultado, no cabe duda que estamos ante un contrato de obra mercantil, caracterizado por la emisión del certificado. Este tipo de contratos, al que se le ha equiparado con otros similares como el de auditoría o *rating* del mercado de valores, ha sido denominado como contrato de inspección, dentro de la categoría de los **contratos mercantil de obra con certificación**, según el cual la empresa de inspección se compromete a “ejecutar el encargo de conformidad con las instrucciones impartidas por el principal; a culminar la tarea prometida mediante la emisión de un certificado (...) donde la empresa refleje el estado o condición”⁹⁰.

En nuestra opinión, no cabe duda que el acercamiento que hace la doctrina española es más acertado. Como se ha venido advirtiendo, el verdadero valor que tiene la actividad clasificadora no es la inspección en sí, sino el certificado emitido con posterioridad. Si la clasificación consiste en atribuir una clase a un navío⁹¹, no cabe duda que se hace a través del certificado, que además debe ser público. Por otro lado, los propios Principios de Conducta, anteriormente citados, apoyan esta tesis, puesto que indican que la emisión del certificado es el fin último en todo proceso de clasificación.

⁸⁷ DÍEZ-PICAZO, L. / GULLÓN, A., *Sistema de Derecho Civil (Volumen II, tomo 2): Contratos en especial*, Tecnos, Madrid, 2016, p. 151.

⁸⁸ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit. p. 76.

⁸⁹ ARROYO MARTÍNEZ, I. / RUEDA MARTÍNEZ, J., “Artículo 106. Función y responsabilidad de las sociedades de clasificación” en *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima*, Civitas Thomson Reuters, Navarra, 2016, p. 306.

⁹⁰ GINER PARREÑO, C., *El contrato de inspección en el comercio internacional*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1998, p. 36.

⁹¹ ISEMAR, *Les sociétés de classification: acteurs de l'ombre ? Acteurs de premier plan !*, Note de Synthèse n. 142, 2012, p. 2.

6 RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL

Las sociedades clasificadoras, en general, responden frente a la contraparte por incumplimientos del contrato. Esto se reconoce tanto en el *common law*⁹² como en el *civil law*⁹³. La controversia sin duda viene referida al alcance de dicha responsabilidad, que varía en unos Estados y en otros dependiendo de las obligaciones asumidas por las partes⁹⁴.

6.1 Responsabilidad contractual bajo derecho anglosajón

6.1.1 Estados Unidos

De todas las legislaciones gobernadas bajo el sistema del *common law*, la estadounidense es quizás la más activa en lo que a responsabilidad contractual se refiere. Si bien es claro que si las sociedades de clasificación incumplen sus obligaciones (explícitas o implícitas), deberán responder⁹⁵, los tribunales americanos no se muestran favorables a reconocer la responsabilidad contractual de las sociedades clasificadoras⁹⁶. De forma general, los armadores tienen dos vías para exigir indemnización a una sociedad clasificadora: (i) vía la obligación implícita de cumplir profesionalmente un contrato (*workmanlike performance*), que podría asemejarse al “ordenado empresario” español; y (ii) vía responsabilidad extracontractual, por falsedad negligente (*negligent misrepresentation*)⁹⁷.

En el caso *Tradeways II*⁹⁸, el tribunal tuvo que valorar un posible incumplimiento contractual consecuencia del hundimiento de un buque. Alegaron los demandantes que la sociedad clasificadora (*Bureau Veritas*) no cumplió con sus obligaciones. Los demandantes igualmente alegaron que el certificado de clase debía entenderse como una presunción de navegabilidad e invocaron la presunción, que opera bajo Derecho americano, de innavegabilidad de un buque si este se hunde bajo condiciones normales. El tribunal rechazó la aplicación de dicha presunción, pues únicamente opera respecto de quienes sean responsables y tengan el control del buque (es decir, el naviero). En relación

⁹² LAGONI, N., op. cit., p. 159.

⁹³ En relación al derecho alemán: LAGONI, N., op. cit., p. 188.

⁹⁴ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit., p. 77.

⁹⁵ LAGONI, N., op. cit. p. 71.

⁹⁶ MILLER, M., op. cit. p. 19.

⁹⁷ LAGONI, N., op. cit. p. 72.

⁹⁸ ‘Great American Insurance Company v. Bureau Veritas’, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972)

con el certificado de clase como presunción de navegabilidad, el tribunal igualmente rechazó el argumento. Ello produciría efectos “indeseados”, tales como “situar la última responsabilidad de navegabilidad del buque a una organización [sociedad clasificadora] que solo tiene contacto con el buque anualmente, mientras que el propietario, que siempre está presente en su buque, eludiría sus responsabilidades”⁹⁹. La controversia entre el certificado de clase y la presunción de navegabilidad ha sido ya estudiada (vid. Capítulo 4).

En el caso *Sundance*¹⁰⁰, quizás el más representativo, el tribunal siguió las líneas generales de *Tradeways II*. Tras el hundimiento de un buque con pasajeros, el armador del buque demandó a la sociedad clasificadora (ABS). El tribunal no estimó la demanda de nuevo basándose en la idea de que el certificado de clase no puede entenderse como presunción de navegabilidad. La desproporción existente entre el precio que cobró la sociedad (84.000 dólares) y la indemnización solicitada (264.000.000 dólares) –afirma el tribunal– probaría que no era este el objetivo buscado. Abrió expresamente las puertas a responsabilidad extracontractual al afirmar que “este caso debe distinguirse de una demanda iniciada por un tercer que confió en el certificado de clase”.

En conclusión, si bien los tribunales americanos reconocen la responsabilidad contractual de las sociedades clasificadoras, hacen una interpretación restrictiva de sus obligaciones¹⁰¹ haciendo enormemente difícil probar incumplimientos contractuales. Sólo en el caso *Steamship Mutual*¹⁰² los tribunales reconocieron que la sociedad había inspeccionado el buque de forma negligente y contra sus propias reglas, pero el tribunal consideró que los demandantes no habían establecido el nexo causal entre dicha inspección negligente y el hundimiento.

6.1.2 Reino Unido

No existen precedentes en los tribunales ingleses relativos a responsabilidad contractual de sociedades clasificadoras. No obstante, por principios generales, las sociedades clasificadoras podrían ser responsables en caso de incumplir la obligación implícita de

⁹⁹ Determinados autores (MILLER, M., op. cit. p. 23) han criticado esta decisión, al entender que el hecho de que el propietario tenga la ineludible obligación de proporcionar un buque en estado de navegabilidad no impide que la sociedad clasificadora pueda actuar negligentemente. También se ha afirmado que esta decisión ignora el valor que un certificado de clase tiene en el mercado (ANTAPASSIS, A., op. cit. p. 22).

¹⁰⁰ ‘*Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*’, 799 F. Supp 363 (S.D.N.Y. 1992).

¹⁰¹ LAGONI, N., op. cit. p. 88.

¹⁰² ‘*Steamship Mutual Underwriting Association Ltd. v. Bureau Veritas*’, 380 F. Supp. 482 (E.D. La 1973).

ejercer con cuidado razonable y habilidad (*reasonable care and skill*), así como por incumplimiento de obligaciones explícitas. En el ámbito del caso *Nicholas H*¹⁰³, los tribunales ingleses tuvieron la oportunidad de determinar las obligaciones bajo las cuales las sociedades clasificadoras podrían ser responsables: (i) inspeccionar el buque y certificar su clase, e (ii) informar a la contraparte de fallos encontrados en el buque. Sin embargo, nos encontramos ante el mismo problema que en la jurisdicción americana: la navegabilidad del buque es responsabilidad del armador del buque, lo que haría complicado probar estos incumplimientos.

En lo que respecta al “cuidado razonable y habilidad” que se exigen a las sociedades clasificadoras, es indudable que nos encontramos ante un concepto jurídico indeterminado. El estándar de cuidado requerido no es otro que el que se exige a cualquier empresario profesional diligente (*ordinary skilled man*)¹⁰⁴ ejerciendo las mismas funciones. Dada la dificultad de dar contenido específico a dichas obligaciones, la doctrina ha propuesto, por ejemplo, remitirse a las convenciones de la IMO o, por ejemplo, a los Principios de Conducta de la CMI.

6.2 Responsabilidad contractual bajo Derecho español

En España, las sociedades de clasificación están sometidas a las reglas generales de responsabilidad contractual (arts. 1.101 a 1.111 CC). La propia LNM establece en su art. 106.2 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”.

Debe advertirse que no es el objetivo de este trabajo un profundo estudio de la responsabilidad contractual, sino su aplicación a las sociedades clasificadoras.

En España, la sociedad clasificadora es responsable civilmente por los perjuicios que un incumplimiento de sus obligaciones cause a la contraparte¹⁰⁵. La precitada Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de marzo de 2003¹⁰⁶ así lo reconoció expresamente respecto de la francesa *Bureau Veritas*. La carga de la prueba recae sobre el demandante.

¹⁰³ ‘*Marc Rich & Co AG v Bishop Rock Marine Co Ltd and others*’ (House of Lords, 1995) (Lloyd’s Law Report, Vol. II, 1992, p. 482).

¹⁰⁴ LAGONI N, op. cit. p. 65.

¹⁰⁵ ARROYO MARTÍNEZ, I. / RUEDA MARTÍNEZ, J., op. cit. p. 308.

¹⁰⁶ STS de 20 de marzo 278/2003.

La responsabilidad contractual se basa en dos supuestos: la inejecución de sus obligaciones o mala ejecución de las mismas¹⁰⁷.

En el primer supuesto, el art. 1.124 CC permite optar al perjudicado entre exigir el cumplimiento o resolver el contrato, ambos con la consecuente indemnización por daños y perjuicios.

En el segundo supuesto, el de mala ejecución o “falta de diligencia”, nos encontramos ante el problema del grado de diligencia exigible. La negligencia del deudor aparece en el art. 1.104 CC como 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”. La importancia y valor que las obligaciones de las sociedades clasificadoras tienen exige una especial cota de precaución¹⁰⁸: están sometidos a un nivel de diligencia exigible a un **profesional normal, medio u ordinario del ramo**¹⁰⁹. Defiende PULIDO BEGINES que no es aplicable la diligencia del buen padre de familia que recoge tanto el art. 1.104 como el 1.903 CC (si bien este último establece una presunción de culpa¹¹⁰). Ello deriva de que las sociedades clasificadoras se someten a una exigencia de diligencia agravada o superior, correlativa a la cualificación técnica de la sociedad. El propio Tribunal Supremo ha reconocido nivel de exigencia “que deriva de su específica preparación científica y técnica”¹¹¹ a profesiones médicas, por ejemplo, y parece que es igualmente aplicable al caso. Todo ello implica –advierte el autor– “la sustitución del paradigma del buen padre de familia por el de buen profesional”¹¹².

Si entendiésemos los Principios de Conducta de la CMI como válidos a la hora de demostrar la diligencia “de buen profesional”, estos establecen una presunción: el cumplimiento de la sociedad de dichos principios presupone su comportamiento diligente. PULIDO BEGINES advierte de efectos indeseables que esto produciría, “al trasladar a la parte demandante la carga de la prueba de que la sociedad clasificadora no ha respetado las reglas de conducta”¹¹³. A nuestro modo de ver, tiene que ser la demandante quien prueba la falta de negligencia, y quien aporte las pruebas. Si así lo

¹⁰⁷ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit. p. 78.

¹⁰⁸ *Ibíd.* p. 78.

¹⁰⁹ STS 31 de julio 899/2007 FJ5: “la diligencia no es la de un buen padre de familia, sino la de un comerciante experto que tiene el deber de conocer el alcance jurídico de las obligaciones que contrae”.

¹¹⁰ O'CALLAGHAN MUÑOZ, X., *Código Civil comentado y con jurisprudencia*, La Ley, Madrid, 2008, p. 2.042.

¹¹¹ STS 13 de julio de 1987 (RJ 1987/5488) FJ 4.

¹¹² PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit. p. 80.

¹¹³ *Ibíd.* p. 80.

hace, la jurisprudencia española no ha tenido reparos en reconocer la responsabilidad contractual de las sociedades de clasificación. Ciertamente es que, si se prueba el incumplimiento, se presumirá que es por culpa del deudor, de la sociedad clasificadora¹¹⁴.

7 CLÁUSULAS DE EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD

No es en absoluto infrecuente que los contratos de clasificación incluyan cláusulas que exoneren totalmente de responsabilidad a las sociedades clasificadoras. Las sociedades clasificadoras optan entre una exoneración total o una limitación de dicha responsabilidad.

Las cláusulas de exoneración total de responsabilidad se han entendido amparadas por el artículo 1.255 CC, que otorga libertad a las partes. No obstante, dichas cláusulas sólo serán válidas respecto de la culpa leve. Ello se extrae de los artículos 1.102 a 1.104 CC.

Tanto la responsabilidad por incumplimiento doloso (incumplimiento consciente) como la responsabilidad por culpa grave (negligencia grave) no son susceptibles de exoneración ni limitación alguna, dichas cláusulas son nulas bajo derecho español¹¹⁵.

La nulidad de la exoneración por dolo no da lugar a dudas, dada la literalidad del art.1.104 CC. En cuanto a la culpa grave, el propio Tribunal Supremo así lo estableció en relación precisamente a un contrato de clasificación, en la ya citada sentencia de 20 de marzo de 2003. La cláusula III del contrato declinaba toda responsabilidad de la entidad clasificadora por errores, omisiones, faltas o negligencias que pudieran cometerse. Fue declarada nula por el Tribunal Supremo:

“Habida cuenta que el art. 1255, (...) consagra el principio de libertad contractual **sujeto a los límites de la Ley, la moral o el orden público** y serían de aplicación los artículos 1102 y 1103 del mismo Código Civil. *Bureau Veritas*, según sus propias afirmaciones realiza la verificación técnica y percibe por ello un precio, ante un grave incumplimiento de su función, como ha quedado acreditado en la instancia, es procedente la condena a indemnizar de daños y perjuicios, sin que alcancen las cláusulas *preimpresas* en sus reglamentos, cuya nulidad e ineficacia se proclaman ante la culpa grave”.

¹¹⁴ O'CALLAGHAN, X., op. cit. p. 1.104.

¹¹⁵ DE VERDA Y BEAMONTE, J.R., “Las cláusulas de exoneración y limitación de responsabilidad en el Derecho español”, *Revista Chilena de Derecho Privado*. Consultado en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=370838857002>. Visitado por última vez el 08/04/2018.

La nulidad de la cláusula de exoneración no determina, en principio, la nulidad del contrato sino únicamente la nulidad de dicha cláusula, tal y como el propio Tribunal Supremo determinó precisamente en la sentencia.

Bajo Derecho inglés¹¹⁶, estas cláusulas han sido tradicionalmente aceptadas, si bien deben ser redactadas de forma clara y sin ambigüedades, pues ello determinaría su nulidad. Se ha de diferenciar aquellas cláusulas relativas a daños personales o fallecidos (nulas) y aquellas relativas a daños personales. Estas últimas serán válidas solamente bajo un juicio de razonabilidad (*reasonableness*), teniendo en cuenta cuatro elementos: (i) la capacidad de negociación de las partes; (ii) naturaleza de la prestación; (iii) la suma dineraria en juego; y (iv) si la información obtenida (la clasificación del buque) podía obtenerse por otra vía con costes razonables.

El ejercicio de la acción de responsabilidad contractual está sometido al plazo que recoge el art. 1.964 CC: **quince años**. Se contarán a partir del día en el que pudieron ejercitarse¹¹⁷.

¹¹⁶ LAGONI, N., op. cit. p. 66.

¹¹⁷ O'CALLAGHAN, X., op. cit. p. 2.124.

PARTE III: RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL

La cuestión de la responsabilidad extracontractual de las sociedades clasificadoras es, sin duda alguna, la cuestión a la que más escritos se le han dedicado. A pesar de los continuos esfuerzos de los organismos internacionales (IMO, CMI, IACS...) por establecer parámetros comunes, las soluciones dadas son muy variadas.

En torno a dicha cuestión, se plantean dos cuestiones: ¿son responsables las sociedades clasificadoras de daños producidos a terceros? En caso afirmativo, ¿qué alcance tiene dicha responsabilidad?

El análisis de esta cuestión se ha producido en dos planos diferentes¹¹⁸: política legislativa (que correspondería a la primera cuestión planteada) y aplicación del derecho vigente (corresponde la segunda cuestión).

8 LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN

Con carácter previo al estudio del régimen de responsabilidad de las sociedades clasificadoras, es necesario hacer referencia a la posibilidad de que dicha responsabilidad sea susceptible de limitación, o no.

Si bien puede parecer que es adelantar una respuesta afirmativa a la cuestión de la responsabilidad, lo cierto es que la posibilidad –o no– de limitar la responsabilidad de las sociedades de clasificación ha influido a la hora de reconocerlas como sujetos responsables frente a terceros.

8.1 ¿Debe limitarse su responsabilidad? argumentos a favor y en contra

En la doctrina se han sucedido numerosas y muy diversas opiniones sobre la limitación de la responsabilidad.

¹¹⁸ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit. p. 103.

De entre los argumentos **a favor**, destaca los cuatro expuestos por MICALLEF¹¹⁹.

1. En primer lugar, las sociedades clasificadoras prestan servicios respecto de activos de enorme valor, lo que conlleva indemnizaciones aún mayores. Dichos servicios son pagados con cantidades muy inferiores a la exposición que sufren las sociedades¹²⁰.
2. En segundo lugar, afirma la autora, la clasificación de buques “no contribuyen al nivel de riesgo”. Las sociedades clasificadoras mitigan dicho riesgo con sus servicios. Si bien es cierto que el armador paga a la sociedad clasificadora, es el primero quien opera el buque y quien responde de la navegabilidad del buque¹²¹.
3. En tercer lugar, se ha aumentado notablemente la exposición de las sociedades clasificadoras a la responsabilidad extracontractual. Ello se debe a que, si bien la relación contractual es entre el astillero/armador y la sociedad, aseguradores, fletadores, compradores, etc... han encontrado en las sociedades de clasificación su “víctima” perfecta¹²².
4. En cuarto lugar, la autora advierte un elemento de interés público. Si las sociedades clasificadoras prestan servicios de interés público, una exposición tan alta a responsabilidad puede conllevar a paralizar sus funciones.

En cuanto a los argumentos **en contra**, principalmente son dos.

1. En primer lugar, no existe ningún precepto de entre todos los convenios relativos a la limitación de responsabilidad marítima que nombre a las sociedades de clasificación. Sólo un esfuerzo interpretativo de algunos preceptos llevaría a limitar su responsabilidad¹²³.
2. En segundo lugar, y en relación con el cuarto de los argumentos a favor, se ha explicado que una mayor exposición de las sociedades clasificadoras a responsabilidad deriva en mayor calidad y, por tanto, en una navegación más segura¹²⁴.

¹¹⁹ MICALLEF, D., “Legal Analysis of the Limitation of Liability of Classification Societies”, *CMI Symposium*, Dublin, 2013, pp. 10-12.

¹²⁰ Este argumento ya fue estimado en Estados Unidos en *Tradeways II* (vid. Capítulo 6.1.1)

¹²¹ Este planteamiento ha sido analizado ya en este documento, y constituye el principal obstáculo que ha impedido reconocer la responsabilidad de las sociedades clasificadoras.

¹²² Ello se debe, como se explicará más adelante, a que el resto de operadores marítimos se ven favorecidos por limitaciones de responsabilidad y las sociedades de clasificación no, o al menos controvertidamente.

¹²³ LAGONI, N., op. cit. p. 277.

¹²⁴ ARROYO MARTÍNEZ, I., *Problemas jurídicos...* op. cit. pp. 39-40.

Nos parece más acertada la opción favorable, pues es injusto que todos los operadores marítimos se beneficien de limitación, y no las sociedades clasificadoras, como a continuación se explicará.

8.2 La limitación en los convenios internacionales

Si bien tanto armadores como aseguradores, prácticos, operadores y fletadores encuentran limitaciones a su responsabilidad, no existen en los convenios internacionales ninguna limitación de responsabilidad de las sociedades clasificadoras. No obstante, realizando un esfuerzo interpretativo, las sociedades clasificadoras podrían entrar en algunas categorías.

En lo que a **limitación por cargamento** se refiere, aplican las Reglas de La Haya/Visby y las Reglas de Hamburgo. Aunque regulan una limitación de responsabilidad al transportista, esta podrá ampliarse a un “encargado del porteador, que no fuere contratista por su cuenta” (artículo IV bis de las Reglas de La Haya, si bien las de Hamburgo recogen en su art. 7). La doctrina ha coincidido que no es posible incluir a la sociedad clasificadora en este precepto, pues está claro que actúan por su cuenta, de forma independiente¹²⁵.

El convenio rector, en lo que a limitación de responsabilidad en el ámbito marítimo se refiere, es el **Convenio Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad por Créditos Marítimos**, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976¹²⁶. Su artículo 1 establece quiénes se benefician de la limitación: propietarios, empresas de salvamento y aseguradores. En ningún caso nombra a las sociedades de clasificación. No obstante, se ha pretendido incluir a las sociedades de clasificación en el art. 1.4 que incluye en la protección a aquella “persona por cuya actuación, negligencia o falta, el propietario del buque o la empresa de salvamento son responsables”. Sin embargo, la doctrina no ha admitido a las sociedades de clasificación en esta categoría¹²⁷.

Por último, el **Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a la contaminación de Hidrocarburos** de 1992¹²⁸ también abre la puerta a la limitación, si bien quedaría reducido a los daños por contaminación de hidrocarburos. Su artículo 3.4 (b) establece que no podrá promoverse reclamación por daños contra “el

¹²⁵ LAGONI, N., op. cit. 280. Es más, precisamente esa independencia es (o debe ser) una de las características de las sociedades de clasificación, tal y como determina el Reglamento 391/2009.

¹²⁶ Ratificado por España mediante instrumento publicado en el BOE de 27 de diciembre de 1986.

¹²⁷ MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, N., “New Global Limits of Liability for Maritime Claims”, *International Community Law Review* vol. 15 (3), p. 349. El propio art. 106.3 LNM impide igualmente su aplicación.

¹²⁸ Ratificado por España mediante instrumento publicado en el BOE de 20 de septiembre de 1995.

práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios al buque”.

La doctrina se muestra dividida, pues parece correcto pensar que la sociedad clasificadora “presta servicios al buque”. Sin embargo, LAGONI acude a la interpretación sistemática para afirmar que “el hecho de que el párrafo expresamente mencione ‘el práctico o cualquier otra persona (...)’ indica que los servicios prestados tienen que ser similares a los servicios de prácticos”¹²⁹. Por otro lado, en el caso *Prestige* el tribunal aceptó que a la sociedad clasificadora le aplicara este precepto y disfrutara de la limitación (si bien no lo aplicó porque Estados Unidos, donde tuvo lugar el pleito, no es parte en dicho convenio).

En cuanto a los criterios que se han seguido para limitar la responsabilidad, en el seno del CMI hubo controversia a la hora de redactar las MCC. Pueden resumirse en dos¹³⁰:

1. **Por el precio del servicio prestado.** Es el sistema por el que optaron las sociedades clasificadoras, argumentando la explicada desproporción entre el precio que reciben y la responsabilidad a la que se exponen.
2. **Por el tonelaje del buque clasificado.** Es el sistema preferido por los navieros, que argumentaron su objetividad y la seguridad jurídica que proporciona saber de antemano la exposición a la responsabilidad.

La principal crítica, a que nosotros nos adherimos, es que la responsabilidad frente a terceros no debería basarse en consideraciones entre las partes¹³¹, sino en un sistema que proteja el daño que el tercero ha sufrido.

Dado que existe acuerdo generalizado en la necesidad de limitar la responsabilidad, podría ser interesante la solución propuesta por KRÖGER¹³², consistente en una cantidad reflejo del mercado del seguro, de forma que límite sea la suma por la que las sociedades clasificadoras aseguran su responsabilidad.

¹²⁹ LAGONI, N., op. cit. p. 288. En España, Pulido Begines, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit. p. 94.

¹³⁰ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit. pp. 98-100, que no parece mostrarse a favor de ninguna.

¹³¹ LAGONI, N., op. cit. p. 323, que opta por el segundo criterio: *transparent system and preferable to one base don fees.*

¹³² KRÖGER, B., “Presentation on behalf of the German Shipowners’ Association and of the Maritime Law Committee if ICS”, *CMI Yearbook*, 1997, pp. 185-189.

9 LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL BAJO *COMMON LAW*

Bajo Derecho inglés, un tercero que confíe en una información que le sea suministrada, sin ser parte de un contrato, únicamente queda protegido por el Derecho de Daños. A efectos de la responsabilidad de las sociedades clasificadoras nos hemos de centrar en la responsabilidad por negligencia (*tort of negligence*). Son tres los requisitos que exige dicha responsabilidad: un deber de cuidado (*duty of care*), un incumplimiento de dicho deber, y pérdidas o daños sufridos por el demandante¹³³.

Tal y como se desprende de las sentencias que a continuación se analizarán, dicho deber de cuidado exige tres requisitos¹³⁴:

1. **Previsibilidad** (*reasonable foreseeability*). Exige que el demandado pudiera haber predicho que la actividad que llevaba a cabo conllevaba un riesgo de generar daños. No cabe duda que las sociedades de clasificación llevan a cabo actividades que atañen riesgos, y así lo regulan en sus contratos. Este requisito es suficiente en el caso de daños personales, pero no para daños materiales, que se exigen los otros dos requisitos.
2. **Proximidad** (*proximity*). Por proximidad debe entenderse una relación especial entre demandante y demandado basado en el espacio y en el tiempo que determine por tanto una relación cercana y directa¹³⁵. Es aplicado de forma muy heterogénea, por lo que nos remitimos al estudio de los casos relativos a sociedades clasificadoras.
3. **Razonabilidad** (*reasonableness*). Quizás el elemento más ambiguo de todos, pues exige que el deber sea “justo” y “razonable” teniendo en cuenta todas las circunstancias del caso. Son conceptos jurídicos indeterminados¹³⁶

El primer acercamiento que los tribunales tuvieron en esta cuestión es el caso *The Morning Watch*¹³⁷. En este caso, la demandante demandó por falsedad negligente (*negligent misrepresentation*) a la sociedad *Lloyd's Register* en el ámbito de una venta de un buque. El vendedor solicitó una inspección previa a la venta. La principal cuestión que se presentó es si la sociedad clasificadora tenía deber de cuidado consistente en no causar

¹³³ LAGONI, N., op. cit. pp. 106-107.

¹³⁴ BARRAVECCHIO, J., “The Tort of Negligence”, *Legaldate*, vol. 25, 2013, pp. 4-7.

¹³⁵ ‘Caparo Plc. V. Dickman’ (1990) Appeal Cases 2 AC 605.

¹³⁶ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit. p. 114.

¹³⁷ ‘Mariola Marine Co. v. Lloyd's Register of Shipping’ (1990) 1 *Lloyd's Law Report*, 547.

daños económicos a quienes probablemente confiarían en la clase otorgada¹³⁸. Dicho deber de cuidado se sometió al juicio de los predichos requisitos. El juicio de previsibilidad fue superado sin dificultad. No superó sin embargo el juicio de proximidad, al considerar el tribunal que, si bien la sociedad clasificadora sí conocía que la inspección se realizaba por la venta del buque, desconocía al comprador, por lo que no puede deducirse suficiente conexión entre demandante y demandado.

El segundo precedente, de mayor importancia, es el *Nicholas H*¹³⁹, que discutió si las sociedades clasificadoras tienen un deber de cuidado para con los propietarios del cargamento. El buque en cuestión adolecía de graves deficiencias que la sociedad clasificadora ordenó reparar. No obstante, el armador, que ya tenía fletado el buque, decidió acometer reparaciones provisionales con el objetivo de llevar a cabo las definitivas al finalizar el viaje. La sociedad clasificadora dio el visto bueno, pero el buque se hundió en marzo de 1986.

La demanda fue *in tort for damages*. El tribunal dio por probados tres hechos de enorme importancia. Primero, que había previsibilidad en que la actuación de la sociedad llevara a pérdidas. Segundo, que los daños sufridos eran físicos y no sólo económicos. Y tercero, que la pérdida del buque **fue consecuencia de una falta de cuidado de la sociedad**. Sin embargo, quedaba por establecer si el deber de cuidado era con el propietario del cargamento. El tribunal resolvió negativamente la cuestión, basándose principalmente en **principios de política legislativa**. No fueron criterios técnico-jurídicos, sino criterios de oportunidad, por no ser “justo” ni “razonable” imponer dicho deber.

El tribunal justificó su decisión en dos principios de política legislativa:

- que las sociedades clasificadoras actúan en interés público, y si no tendrían que ser los Estados quienes asumieran sus funciones, por lo que no sería justo ni razonable imponer, sin limitación, deberes que recaen sobre el naviero (la navegabilidad del buque).
- que estimar las pretensiones exigiría a las sociedades clasificadoras aseguramiento extra cuyos costes serían aún mayores que los del armador.

¹³⁸ LAGONI, N., op. cit. p. 111.

¹³⁹ ‘Marc Rich v. Bishop Rock Marine Ltd.’ (1995), 2 *Lloyd’s Law Report*, 299.

Concluyó, por tanto, que “el reconocimiento de un deber de cuidado sería injusto e irracional hacia las sociedades clasificadoras, especialmente porque actúan para el bien común y, al contrario que armadores, no se benefician de ninguna limitación”.

En definitiva, “los tribunales británicos han implantado un estatuto especial y privilegiado para las sociedades de clasificación, ajeno a las reglas generales del Derecho de Daños”¹⁴⁰. No cabe duda que el tribunal actuó con absoluta discrecionalidad.

En Estados Unidos únicamente se ha aceptado la responsabilidad frente a terceros en casos de falsedad negligente (*negligent misrepresentation*). Numerosos tribunales americanos han denegado las pretensiones en base al principio *forum non conveniens*, conforme al cual se presentaban demandas sin conexión con la jurisdicción americana, probablemente en busca de los daños punitivos¹⁴¹. Los requisitos son absolutamente equiparables a los exigidos bajo Derecho inglés, pues se exige un deber de cuidado entre demandante y demandado.

En *Tradeways II* el tribunal no estimó la pretensión por no haberse probado nexo causal entre la inspección defectuosa y el hundimiento del buque. Cabe recordar, pues este tema ya ha sido tratado, que opera la indelegable obligación del propietario de mantener el buque en estado de navegabilidad. En *Sundance*, caso ya comentado, el tribunal acudió a la desproporción entre el precio de la inspección y la responsabilidad solicitada que probaría “que no era la intención de las partes que la sociedad clasificadora llevara el riesgo de dicha responsabilidad”. Por otro lado, en *Otto Candies*¹⁴² sí se reconoció la responsabilidad de la sociedad clasificadora, pero quizás los hechos son claves. En este caso se trataba de una inspección de readmisión a clase solicitada por el comprador del buque. Se estableció por tanto que en este caso el comprador sí podía confiar plenamente en el certificado emitido, pues se había solicitado expresamente para la compraventa.

¹⁴⁰ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit. p. 120.

¹⁴¹ BASEDOW, J. / WURMNEST, W., op. cit. p. 27.

¹⁴² ‘Otto Candies v. NKK’ 2002 WL 1798767 (E.D.La. 2002).

10 LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL EN ESPAÑA

Los tribunales españoles no han tenido oportunidad de pronunciarse sobre responsabilidad extracontractual de las sociedades de clasificación. Sin embargo, la cuestión sobre si las sociedades de clasificación son responsables frente a terceros no encuentra duda alguna: el artículo 106.3 LNM determina que **“la responsabilidad de las sociedades de clasificación frente a terceros se determinará con arreglo al Derecho común, sin perjuicio de la normativa internacional y comunitaria que sea de aplicación”**. De ello se entiende, *a sensu contrario*, que las sociedades de clasificación son responsables frente a terceros de conformidad con la legislación civil, sin más especialidades que la aplicación *in casu*.

10.1 Requisitos para la responsabilidad aquiliana

Debe advertirse que el presente trabajo no pretende profundizar en la teoría aquiliana, sino únicamente establecer los requisitos exigidos para, acto seguido, valorar su aplicación a las sociedades clasificadoras. En consecuencia, pretende este apartado exponer brevemente los presupuestos necesarios para la concurrencia de responsabilidad extracontractual, de conformidad con la obra de DÍEZ-PICAZO y GULLÓN¹⁴³ (a quienes nos referiremos como “los autores”, salvo citas expresas).

La responsabilidad frente a terceros, o “aquiliana”, hace referencia a la idea de la producción de un daño por transgredir el deber genérico de no dañar a los demás, acogido por el principio romano *neminem laedere* (no causar daño). Parte de la doctrina entiende que no existe dicho deber “frente a todos” sino que debe ser modulada precisamente conforme a las reglas generales¹⁴⁴.

El punto de partida es el art. 1.902 CC, que establece: “El que por acción u omisión cause daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”. Por tanto, la idea de culpa vertebró el sistema de responsabilidad extracontractual español, si bien, como se dirá, sometido a ciertas matizaciones. Es un sistema igualmente abierto, “de cláusula general”, pues no tasa los supuestos sino que se limita a señalar una obligación general¹⁴⁵.

¹⁴³ DÍEZ-PICAZO, L. / GULLÓN, A., *Volumen II, tomo 2...* op. cit. pp. 315-356.

¹⁴⁴ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit. p. 165.

¹⁴⁵ *Ibid.* p. 162.

Deben distinguirse los siguientes tipos de responsabilidad extracontractual:

- **Responsabilidad subjetiva y objetiva.** La subjetiva es aquella que se basa sobre la noción de culpa (regla general), mientras que la objetiva se produce con independencia de que exista culpa y de la imputación (excepción, si bien cada vez menos)¹⁴⁶, es decir, no se valoran ambos extremos.
- **Responsabilidad directa e indirecta.** Es directa aquella que se impone al causante del daño, es decir, por actos propios. La indirecta recae sobre quien no es productor del daño, es decir, por actos ajenos, pero a quien se imputa la responsabilidad.
- **Responsabilidad principal y subsidiaria.** La responsabilidad principal es aquella “exigible en primer término”. Será subsidiaria cuando el deber impuesto al que es responsable principal “no existe o no se cumple o no se puede cumplir”.

En cualquier caso, para que exista responsabilidad extracontractual es absolutamente pacífica la exigencia de:

- i. **Un comportamiento.** Debe consistir en una “acción u omisión” (art. 1.902 CC).
- ii. **Un daño.** Dicho comportamiento debe causar un daño.
- iii. **Nexo causal.** Debe existir una relación entre el comportamiento y el daño, de forma que el comportamiento sea la causa del daño.

Los autores apuntan a la necesidad de un **criterio de imputabilidad** que permita identificar los tres elementos en una persona, el demandado. El criterio general –apuntan– es la culpabilidad, si bien no es el único (como se apuntará).

10.1.1 El comportamiento y el daño: ¿antijurídico?

Parte doctrina advierte que el daño debe ser antijurídico, “que es el que da lugar a la reacción sancionadora del Ordenamiento”¹⁴⁷. No obstante, no es pacífica esta postura, pues, como apuntan los autores, nuestro Derecho no estructura la responsabilidad civil como sanción, sino como acción resarcitoria de un daño.

¹⁴⁶ Vid. Art. 1.905 CC en la responsabilidad del poseedor de animales.

¹⁴⁷ NAVEIRA ZARRA, M. M., *El resarcimiento del daño en la responsabilidad civil extracontractual*, Edersa, Madrid, 2006 (página desconocida, consulta VLEX). Apoya esta tesis: PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...* op. cit. p. 165.

El daño podrá ser tanto emergente, es decir, daños efectivamente producidos (ej. pérdida del buque, pérdida de la carga) como el lucro cesante, aquellas potenciales ganancias que no se obtendrán por el daño producido (ej. pérdida de potenciales contratos)¹⁴⁸.

En cuanto a la prueba del daño, debe probarse tanto la extensión como el alcance de dichos daños de forma específica, a cargo del demandante.

10.1.2 Relación de causalidad

La relación de causalidad exigida para la responsabilidad extracontractual es el elemento más controvertido en este ámbito. El principal problema radica en la identificación de dicho año, dado que un daño no suele estar precedido por un solo antecedente sino por varios, de forma que deberá identificarse aquel que causó el daño.

Sin perjuicio de las muy diversas posiciones doctrinales, que no serán estudio en este trabajo¹⁴⁹, el Tribunal Supremo español se inclina por la **teoría de la causalidad adecuada**, la cual:

“Exige para apreciar la culpa del agente que el resultado sea una consecuencia natural, adecuada y suficiente de la determinación de la voluntad, debiendo valorarse en este caso concreto si el acto antecedente que se presenta como causa, tiene virtualidad suficiente para que del mismo se derive como consecuencia lógica el efecto lesivo producido”¹⁵⁰.

10.1.3 La culpa: factor decisivo

La culpa del art. 1.902 CC “no consiste sólo en la omisión de normas inexcusables o aconsejadas por la más vulgar experiencia sino también en no prever lo que pudo y debió ser previsto para evitar que los riesgos potenciales se conviertan en accidente real”¹⁵¹. Se excluyen por tanto deberes de previsibilidad de sucesos insólitos y extraordinarios.

Los autores advierten de una evolución jurisprudencial consecuencia de la objetivación de la responsabilidad extracontractual en la legislación especial. Se favorece así la indemnización de la víctima y se invierte la carga de la prueba. En lugar de ser la víctima la que pruebe que el agente obró con culpa, deberá ser el agente quien pruebe que no

¹⁴⁸ NAVEIRA ZARRA, M. M., op. cit. Página desconocida, consulta VLEX.

¹⁴⁹ Vid. DÍEZ-PICAZO, L. / GULLÓN, A., *Volumen II, tomo 2...* op. cit. p. 328 expone las principales teorías: adecuación, causa próxima y causa eficiente.

¹⁵⁰ STS de 14 de febrero 100/2000, FJ2.

¹⁵¹ STS de 25 de septiembre 741/1996, FJ1.

existe culpa¹⁵². Afirman los autores que “no parece aventurado afirmar que **la culpa como criterio de imputación del daño ha dejado paso a la mera relación de causalidad entre él [el agente] y la acción u omisión**”¹⁵³.

Por último, si el propio perjudicado ha intervenido en la acción u omisión culposa, la obligación del agente de reparar el daño debe verse reducida al concurrir culpa, salvo cuando la culpa del perjudicado sea de mucha intensidad, en cuyo caso absorberá la culpa del agente.

10.1.4 Dolo

Se actuará con dolo cuando el agente sea consciente de que su comportamiento es susceptible de causar un daño y no adopta medida alguna para mitigarlo.

10.1.5 La prescripción de la acción

Por mandato del artículo 1.968 CC, las acciones derivadas de la responsabilidad extracontractual prescriben al año “desde que lo supo el agraviado”. Por tanto, el plazo no correrá a partir de la producción del daño sino del conocimiento. Se plantea entonces la problemática entorno al daño continuado. DÍEZ-PICAZO y GULLÓN advierten tres posturas en la jurisprudencia, si bien la responsabilidad extracontractual viene marcada por la necesaria aplicación *in casu*, sujeto a las circunstancias: (i) desde el momento en que los agraviados tuvieron conocimiento completo de los daños; (ii) desde que concluyan las actuaciones en que se apoye la acción ejercitada; y (iii) desde el último estadio del total resultado.

10.2 Responsabilidad extracontractual en las sociedades clasificadoras: cuestiones controvertidas

La disputa relativa a la existencia o no de la responsabilidad extracontractual en las sociedades de clasificación es materia superada, dada la literalidad del artículo 106.3 LNM. Cuestión distinta es su alcance y sus implicaciones, pues la LNM se refiere a las reglas de derecho común.

¹⁵² Un claro ejemplo en la propia LNM es la responsabilidad del porteador, conforme a los arts. 277 y ss. Vid: EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015, p. 398.

¹⁵³ Vid. DÍEZ-PICAZO, L. / GULLÓN, A., *Volumen II, tomo 2...* op. cit. p. 330.

Ya ha sido objeto de estudio en este trabajo el indudable rol institucional que las sociedades clasificadoras desempeñan en el tráfico marítimo (vid. capítulo 2.3 del presente trabajo). Es cuestión importantísima la “vocación de comunicación general” de los certificados de clase, dada su publicidad e importancia.

ARROYO MARTÍNEZ define el régimen de responsabilidad extracontractual de las sociedades de clasificación como:

“De responsabilidad por culpa, incluyendo la negligencia leve, de naturaleza coercitiva e indemnización ilimitada, y vinculada a la contratación de seguros obligatorios de responsabilidad civil donde se reconozca, a las víctimas de contaminación, la acción directa contra el asegurador”¹⁵⁴.

A continuación, se exponen algunos de los principales problemas que la aplicación.

10.2.1 El tercero legitimado

A la hora de identificar al tercero legitimado para reclamar, hemos de identificar quiénes pueden confiar legítimamente en la veracidad del certificado. Parte de la doctrina dispone que debemos acudir a los usos y prácticas marítimas¹⁵⁵. Anteriormente en este trabajo se ha incidido en numerosos contratos en el sector marítimo en los que la información del certificado de clase es vital para la subsistencia del contrato (contrato de seguro o de fletamento). La misma doctrina concluye que, para ser considerado tercero legitimado, dicho tercero deberá probar que el uso “en sus negocios jurídicos de la información emitida por la sociedad clasificadora es el habitual o normal en ese tráfico”.

Esta aproximación doctrinal hemos de considerarla acertada, pues no parece razonable que el carácter público de los certificados ni el rol institucional de las sociedades legitime a prácticamente cualquier tercero en el sector marítimo, sino únicamente a aquellas personas que prueben confianza legítima en dicha información de acuerdo con los usos (el carácter autónomo e internacional del Derecho Marítimo así lo recomienda).

10.2.2 El problema del nexo causal

Siguiendo las reglas de Derecho común, quien alegue el daño debe igualmente probar una relación de causalidad entre el comportamiento de la sociedad clasificadora

¹⁵⁴ ARROYO MARTÍNEZ, I., *Problemas jurídicos...*, op. cit. p. 40.

¹⁵⁵ PULIDO BEGINES, J.L., “Las sociedades de clasificación en la nueva LNM: ¿Quiénes son los terceros legitimados para reclamar contra la sociedad una indemnización por los daños ocasionados por un certificado de clase erróneo?”, *CCOPYME*. Consultado en: <http://www.ccopyme.org/articulo.php?a=142>. Visitado por última vez el 10/04/2018.

(generalmente, la inspección y emisión del certificado) y el daño causado. Esta relación causal puede presentar particulares problemas en situaciones de hundimientos o graves daños estructurales del buque. Nos referimos al ya tratado tema de la navegabilidad del buque. Siguiendo la legislación, doctrina y jurisprudencia internacional, un certificado de clase favorable no es sinónimo de navegabilidad. Los artículos 192, 212, y 290 LNM, entre otros, determinan la obligación de navegabilidad a distintos operadores, de forma que el certificado de clase únicamente **“presupone el estado correcto del buque en lo referente a su objeto”** (art. 103 LNM).

Habiendo sido un tercero reconocido como legitimado, conviene aclarar si la decisión tomada por este tuvo como causa la confianza en el certificado de clase. Dicha prueba es ciertamente difícil dada la imposibilidad de determinar con certeza hasta qué punto la decisión adoptada se basó en el certificado. Consideramos que en este punto puede igualmente tenerse en cuenta los usos del sector marítimo.

La doctrina identifica un segundo momento¹⁵⁶: la determinación de si fue el error contenido en el certificado de clase el que originó el daño. Para ello, propone la valoración de (i) la posición de las partes implicadas en el siniestro y (ii) los medios alternativos con que contó el perjudicado para contrastar la veracidad de la información. Ciertamente, y siempre bajo nuestra opinión, existen pocos medios alternativos para valorar el estado técnico de un buque distinto del certificado de clase (si bien existen, como un certificado emitido por un Estado, por ejemplo).

10.2.3 El comportamiento culposo

El certificado de clase garantiza que el buque se adecúa al Reglamento de Clasificación que la sociedad clasificadora tenga publicado (Reglamento 391/2009). Este concepto es sumamente importante a la hora de determinar el comportamiento culposo, pues la sociedad no responde de cualquier daño, sino del que sea consecuencia de la infracción de sus propias normas técnicas, de su *lex artis*. PULIDO BEGINES advierte de la posibilidad de que el certificado de clase se exceda del propio reglamento por disposición contractual, o por estar relacionados con su propia actividad, respondiendo en ambos casos¹⁵⁷.

¹⁵⁶ PULIDO BEGINES, J.L., *La Responsabilidad...*, op. cit. p. 176.

¹⁵⁷ *Ibid.* p. 179.

Cabe igualmente referirse a la responsabilidad directa e indirecta de la persona jurídica. Doctrinalmente se reconoce la responsabilidad extracontractual de la persona jurídica por actuaciones y omisiones de sus representantes legales¹⁵⁸.

10.2.4 Diligencia exigible

De acuerdo con su naturaleza de profesionales prestadores de servicios técnicos con certificación, se espera de las sociedades clasificadoras la “diligencia esperable de un profesional normal o medio del ramo”¹⁵⁹.

No existe duda, a nuestro entender, que las sociedades de clasificación deben actuar con un altísimo grado de diligencia. Ello se deriva de las obligaciones que los convenios internacionales y la legislación europea les impone consecuencia de su rol institucional. Consecuencia de ello, responderán por dolo, culpa grave o leve negligencia, como ya apuntó ARROYO MARTÍNEZ en la precitada definición del régimen de las sociedades clasificadoras¹⁶⁰.

10.2.5 Limitación de la responsabilidad

De acuerdo con la LNM, las sociedades de clasificación no gozan de instrumentos de limitación de la responsabilidad. Si bien es cierto que la LNM ha regulado supuestos y procedimientos de limitación de responsabilidad, no hace sino adaptar la legislación española a la normativa internacional.

El foro indicado para tratar la limitación de responsabilidad de las sociedades clasificadoras debe ser, a nuestro modo de ver, el internacional, bien sea el europeo o el plano convencional.

10.2.6 El caso Prestige en el Tribunal Supremo

El 19 de noviembre de 2002, se partía en dos ante las costas gallegas el petrolero *Prestige*, con cerca de 77.000 toneladas de fuel, de las que 54.000 acabaron vertidas por la costa gallega, francesa y portuguesa.

¹⁵⁸ DÍEZ-PICAZO, L. / GULLÓN, A., *Volumen II, tomo 2...*, op. cit. p. 336.

¹⁵⁹ PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad...*, op. cit. p. 182.

¹⁶⁰ Opción secundada también por PULIDO BEGINES (*La responsabilidad...*, op. cit. p. 183).

Las acciones contra la entidad clasificadora –ABS– se interpusieron ante los tribunales estadounidenses. La sentencia¹⁶¹ fue desfavorable a España, negó la responsabilidad de ABS por considerar que España no probó suficientemente que las inspecciones realizadas por ABS fueron defectuosas, y que el hundimiento del buque es consecuencia de dichas inspecciones defectuosas.

Sin embargo, el Tribunal Supremo parece no coincidir¹⁶². Si bien no conoció de la potencial responsabilidad de ABS, pues no era su competencia, sí se pronunció sobre su posible responsabilidad en el hundimiento. Tan es así, que podemos considerar que el Tribunal Supremo considera a ABS responsable del hundimiento, si bien no pudo valorar efecto alguno. Algunas de las principales ideas que extraemos son:

1. La sociedad ABS emitió un certificado donde verificó que las condiciones del *Prestige* eran acordes con las exigidas a los buques de su clase, con fecha 16/08/2001.
2. Uno de los elementos certificados por ABS fue el sistema de remolque de popa. Sin embargo, la sentencia considera probado (FJ31) que dicho sistema no cumplía con los estándares exigidos. En este punto hace una afirmación sumamente interesante, en relación con la responsabilidad del capitán del buque: “al estar certificada por ABS la idoneidad del sistema instalado, no puede reprocharse al capitán del buque la falta de adaptación de la maquinaria a la normativa internacional”. **Está reconociendo una legítima confianza** del capitán del buque en el certificado, lo cual es sin duda relevante.
3. El fallo estructural que el casco sufrió debió ser previsto por el capitán dada la antigüedad del buque (20 años): “no contradice este extremo que la sociedad de clasificación ABS hubiese certificado la idoneidad del *Prestige*” (FJ33). Parece afirmar el ya asentado principio que el certificado no certifica el estado de navegabilidad, sino solo una presunción.
4. La sentencia concluye que la estructura del *Prestige* “no era apta para la navegación y menos en situaciones críticas” (FJ67), ello a pesar de contar con el certificado favorable de la sociedad clasificadora, **“hacia la que la Sala**

¹⁶¹ ‘Reino De España v. Bureau of Shipping’, No. 10-3518 (2d Cir. 2012).

¹⁶² STS de 14 de enero 865/2015.

sentenciadora apunta como eventual responsable” (FJ67) o “de quien la Sala sentenciadora sugiere responsabilidad en relación a los hechos” (FJ80).

Por tanto, cabe entender que el Tribunal Supremo, si bien no puede entrar a valorar todas las cuestiones de fondo por falta de competencia, está declarando la **responsabilidad de la sociedad clasificadora**. Considera probado que dicha entidad clasificó de forma favorable un buque cuyo estado técnico deficiente, si bien dichas deficiencias no eran visibles, sino que “solo podía llegar a apreciarse a través de inspecciones de rigor cuya responsabilidad atribuye a la sociedad de clasificación” (FJ27). No entra a valorar si nos encontramos ante culpa grave, negligencia o dolo, pero sin duda nos encontramos – entiende el Tribunal– ante una eventual responsabilidad de ABS.

CONCLUSIONES

De lo expuesto en el presente trabajo cabe hacer las siguientes conclusiones:

1. Desde un punto de vista privado, las sociedades de clasificación se erigen como piezas fundamentales en el sector marítimo. Las funciones de inspección y clasificación que prestan han sido plenamente incorporadas al tráfico jurídico, hasta tal punto que pueda afirmarse, con toda la razón, que “un buque sin clasificación es un buque marginado del tráfico jurídico”¹⁶³. A nuestro entender, siguiendo la misma línea, hoy en día no puede entenderse el comercio marítimo sin la existencia de las sociedades de clasificación.
2. Desde un punto de vista público, las funciones de las sociedades clasificadoras no son de menor importancia. Los organismos internacionales, y con ellos los Estados, son plenamente conscientes del carácter imprescindible de estas sociedades. Por tanto, conscientes igualmente del gran nivel técnico y organizativo (un buque puede ser clasificado en España y en Corea por una misma entidad clasificadora) que han alcanzado, han establecido mecanismos de delegación, de forma que la genuina obligación de los Estados de inspeccionar los buques de su bandera puede ser ahora llevada a cabo por sociedades clasificadoras.
3. Ambos enfoques, privado y público, avivan la concepción del “rol institucional” de dichas sociedades. En nuestra opinión no existe duda alguna de este rol, pues no es aventurado señalar que las funciones adoptadas por las sociedades de clasificación revierten en interés público, mejoran la seguridad de los buques, la navegación marítima y, con ello, el medio ambiente, el activo más importante con el que cuenta el ser humano.
4. Sin embargo, no son pocos los desafíos que dichas sociedades han presentado, especialmente a la comunidad internacional. Si bien es cierto que el buen hacer

¹⁶³ Gabaldón García, J.L. / Soroa, J.M., op. cit. 13, p. 241.

general de las sociedades clasificadoras ha llevado a una confianza mayúscula del sector en sus funciones, se ha planteado el problema de la responsabilidad a la que deben hacer frente. Distintos hundimientos sonados (que aparejaron catástrofes naturales o humanas) dejaron al descubierto determinadas prácticas controvertidas por parte de las sociedades de clasificación. Ello obligó a los legisladores a adoptar medidas entorno al régimen de responsabilidad, en la mayoría de casos endureciendo las condiciones (véase el Reglamento 391/2009 de la Unión Europea).

5. En lo relativo al régimen general de responsabilidad de las sociedades clasificadoras, es el punto más controvertido. Las distintas jurisdicciones han adoptado distintas medidas, si bien generalmente se observa cierto miedo al reconocimiento de responsabilidad en las sociedades clasificadoras (lo cual no significa que haya sonadas decisiones estimando acciones por responsabilidad). Observamos en esta cuestión, la responsabilidad, los dos principales desafíos que los organismos internacionales y las propias sociedades tienen:
 - a. En primer lugar, una mayor armonización internacional en el régimen de responsabilidad. No han sido pocos los esfuerzos de organismos como el CMI o la OMI de llegar a ciertas reglas, pero no ha habido consenso necesario (sobre todo entre armadores y sociedades clasificadoras).
 - b. En segundo lugar, establecer mecanismos de limitación de la responsabilidad. No consideramos justificable que la práctica totalidad de operadores marítimos se beneficien de limitaciones y no lo hagan las sociedades de clasificación. Se ha advertido de cierta unanimidad internacional en este punto, si bien es en el establecimiento de los criterios sobre los cuales fundar la limitación donde debe incidirse.
6. Si bien es cierta la existencia de aprensión al reconocimiento de responsabilidad, igualmente cierta es la tendencia actual a reconocer que estas sociedades son efectivamente responsables de sus actos, bien sea respecto a la contraparte en el marco de un contrato, bien sea respecto a terceros. La jurisdicción inglesa es la más contraria, siendo la americana más permisiva, si bien la carga de la prueba es difícil.

7. En el plano nacional, la aprobación de la LNM supuso una limitada aproximación a la función y responsabilidad de las sociedades clasificadoras. Es muy revelador que el art. 106, que las regula, fuera insertado, en Capítulo IV del Título II, junto con la “seguridad de los buques” pues no cabe duda que es esa la función última de estas sociedades. El legislador ha sido valiente a nuestro parecer a la hora de reconocer la responsabilidad de las sociedades clasificadoras, sometiéndola al régimen común y sin limitación (entendemos que este punto sería mejor tratarlo a un nivel internacional).

FUENTES DE INVESTIGACIÓN

LEGISLACIÓN

NACIONAL

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE núm. 180, fecha 25 de julio de 2014).

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 (publicado en el BOE núm. 253, fecha 20 de octubre de 2011).

Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (publicado en el BOE núm. 39, fecha 14 de febrero de 2004).

INTERNACIONAL

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), adoptado el 1 de noviembre de 1974.

Convenio internacional par aprevenir la contaminación de los buques (MARPOL), adoptado el 2 de noviembre de 1973.

Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas legales relacionadas con los conocimientos de embarque (Reglas de La Haya/Visby), adoptado el 25 de agosto de 1924.

Convenio internacional sobre la limitación de la responsabilidad por créditos marítimos, adoptado el 19 de noviembre de 1976.

Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación de hidrocarburos, de 1992.

EUROPEA

Reglamento (CE) 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (DOUE 28 de mayo de 2009).

Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DOUE 28 de mayo de 2009).

Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DOUE 12 de diciembre de 1994).

BIBLIOGRAFÍA

- ANTAPASSIS, A., “Liability of Classification Societies”, *Electronic Journal of Comparative Law*, Vol. 11.3, 2007.
- ARROYO MARTÍNEZ, I. / RUEDA MARTÍNEZ, J., *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima*, Civitas Thomson Reuters, Navarra, 2016.
- ARROYO MARTÍNEZ, I., “Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima (referencia especial al Prestige)”, *ADM*, Vol. XX, 2003.
- ARROYO MARTÍNEZ, I., *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Tecnos, Madrid, 2014.
- ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015.
- BARRAVECCHIO, J., “The Tort of Negligence”, *Legaldade*, vol. 25, 2013.
- BASEDOW, J. / WURMNEST, W., *Third Party Liability of Classification Societies*, Springer, Hamburgo, 2005.
- BLANCO PÉREZ-RUBIO, L., “Obligaciones de medios y obligaciones de resultado: ¿tiene relevancia jurídica su distinción?”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 6, núm. 2, 2014.
- BOISSON P., *Classification Society Liability: Maritime Law principles must be requestion?* CMI Yearbook, 1994.
- BRUNETTI, A., *Diritto Marittimo Privato*, Vol. 1, UTET, Turín, 1929.
- DE VERDA Y BEAMONTE, J.R., “Las cláusulas de exoneración y limitación de responsabilidad en el Derecho español”, *Revista Chilena de Derecho Privado*. Consultado en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=370838857002>. Visitado por última vez el 08/04/2018.
- DÍEZ-PICAZO, L. / GULLÓN, A., *Sistema de Derecho Civil (Volumen II, tomo 1): el contrato en general. La relación obligatoria*, Tecnos, Madrid, 2013.
- DÍEZ-PICAZO, L. / GULLÓN, A., *Sistema de Derecho Civil (Volumen II, tomo 2): Contratos en especial*, Tecnos, Madrid, 2016.
- EMPARANZA SOBEJANO, A., MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015.
- GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Barcelona, 2006.

- GABALDÓN GARCÍA, J.L./SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2002.
- GINER PARREÑO, C., *El contrato de inspección en el comercio internacional*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1998.
- HANNU, H., “The classification system and its problems with special reference to the liability of classification societies”, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 19, No. 1, 1994.
- HUNT, F.G., “Ship Sales Contract”, *Tulane Law Review*, Vol. 57, 1983.
- HUSSAM KASSEM, A., *Carriage of Goods by Sea, The Legal Aspects of Seaworthiness: current law and development*, Lambert Academic Publishing, Alemania, 2010.
- ISEMAR, « Les sociétés de classification: acteurs de l’ombre ? Acteurs de premier plan! », *Note de Synthèse* núm. 142, 2012.
- KRÖGER, B., “Presentation on behalf of the German Shipowners’ Association and of the Maritime Law Committee if ICS”, *CMI Yearbook*, 1997.
- LAGONI, N., *The Liability of Classification Societies*, Springer, Hamburgo, 2007.
- LAM, K.S., *Inspections, Surveys and Certificates*, Germanister Lloyd, Singapore, 2007.
- MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, N., “New Global Limits of Liability for Maritime Claims”, *International Community Law Review* vol. 15 (3), 2013.
- MICALLEF, D., “Legal Analysis of the Limitation of Liability of Classification Societies”, *CMI Symposium*, Dublin, 2013.
- MILLER, M., “Liability of Classification Societies from the perspective of United States Law”, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 22, 1997.
- NAVEIRA ZARRA, M. M., *El resarcimiento del daño en la responsabilidad civil extracontractual*, Edersa, Madrid, 2006.
- NOUSSIA, K., *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts: a comparative approach*, Springer, Hamburgo, 2007.
- O’CALLAGHAN MUÑOZ, X., *Código Civil comentado y con jurisprudencia*, La Ley, Madrid, 2008.
- PULIDO BEGINES, J.L., “Las sociedades de clasificación en la nueva LNM: ¿Quiénes son los terceros legitimados para reclamar contra la sociedad una indemnización por los daños ocasionados por un certificado de clase erróneo?”, *CCOPYME*.

Consultado en: <http://www.ccopyme.org/articulo.php?a=142>. Visitado por última vez el 10/04/2018.

PULIDO BEGINES, J.L., “The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues”, *Journal of Maritime Law and Commercial Law*, Vol. 36, n. 4, 2005.

PULIDO BEGINES, J.L., *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006.

SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad del buque en transporte marítimo*, Civitas, Madrid, 1992.

SUN, L., “A study of the roles of classification societies under the new maritime atmosphere”, *World Maritime University Dissertations*, 1999.

JURISPRUDENCIA

ESPAÑA

Sentencia de la Audiencia Provincial (Sección 3ª) de Tarragona, de 27 de octubre de 2000, recurso número 355/1999.

Sentencia del Tribunal Constitucional de 23 de diciembre de 1993, sentencia número 386/1993.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 29 de marzo de 2003, sentencia número 278/2003.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 31 de julio de 2007, sentencia número 899/2007.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 13 de julio de 1987, ROJ: STS 8886/1987.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 14 de febrero de 2000, sentencia número 100/2000.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 25 de septiembre de 1996, sentencia número 741/1996.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 14 de enero de 2015, sentencia número 865/2015.

ESTADOS UNIDOS

‘Complaint of Tecomar Sa’, 765 F. Supp. 1150 (S.D.N.Y. 1991).

‘Gulf Tampa Drydock Co. v. Germanischer Lloyd’, 634 F.2d 874 (5th Cir. 1981).

‘Great American Insurance Company v. Bureau Veritas’, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972).

‘Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping’, 799 F. Supp 363 (S.D.N.Y. 1992).

‘Steamship Mutual Underwriting Association Ltd. v. Bureau Veritas’, 380 F. Supp. 482 (E.D. La 1973).

‘Reino De España v. Bureau of Shipping’, No. 10-3518 (2d Cir. 2012).

REINO UNIDO

‘Riverstone Meat Co. PTY Ltd. v. Lancashire Shipping Co. Ltd’: (House of Lords, 1961).

‘Marc Rich & Co AG v. Bishop Rock Marine Co Ltd and others’ (House of Lords, 1995)

‘Caparo Plc. v. Dickman’ (House of Lords, 1990).

‘Mariola Marine Co. v. Lloyd’s Register of Shipping’ (1990) Lloyd’s Law Report, 547.

‘Marc Rich v. Bishop Rock Marine Ltd.’ (1995), 2 Lloyd’s Law Report, 299.

‘Otto Candies v. NKK’ 2002 WL 1798767 (E.D.La. 2002).