

Las Sociedades de Clasificación de Buques y su responsabilidad

MAGDALENA CRUZ DE LLANO

MAPFRE INDUSTRIAL

El régimen de responsabilidad de las Sociedades de Clasificación de Buques, SS.CC., como organizaciones reconocidas y autorizadas para la realización de inspecciones obligatorias, está regulado en la Unión Europea por la directiva 2001/105. El Estado español, en su transposición mediante el Real Decreto 90/2003, establece unos requisitos superiores que proporcionan un marco de regulación más restrictivo.

ORIGEN DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN

Como otras muchas instituciones marítimas, las Sociedades de Clasificación (en adelante SS.CC.), son, en gran medida, producto de su pasado.

Las Sociedades de Clasificación nacen fruto de las necesidades del mercado asegurador marítimo en los siglos 17 y 18. En estas épocas la vida para los Aseguradores no era nada fácil: no disponían de información veraz y fiable en la cual basar el cálculo de las primas, no existían estadísticas de hundimientos ni en general de tipología de siniestros, y no disponían en definitiva de información sobre los barcos. El único recurso que se utilizaba era entrevistas personales con los capitanes de los barcos y tripulación sobre las cualidades náuticas de los barcos que ellos conocían.

Los principales lugares en donde se efectuaban dichas entrevistas fueron los bares, cafés y hospedajes cercanos a los puertos, en donde el am-

biente contribuía al intercambio de información. Uno de estos sitios más conocido era el café de *Edward Lloyd*, café frecuentado por todo tipo de personas relacionados con las aventuras marítimas.

Como la información que se obtenía mediante las entrevistas resultaba parcial, y en muchos casos subjetiva, el *Sr. Lloyd* comenzó a circular listas con los datos de buques de una forma estructurada. Posteriormente en 1764 se creó un comité con los principales aseguradores y corredores para publicar estas listas conteniendo la información básica de los barcos asegurados, incluyendo sus características técnicas. Es el primer registro de buques del que se tiene antecedentes, y «clasificaba» los mismos en función de su calidad.

Los aseguradores elaboraron ese «libro verde», que era como se conocía y que contenía datos de 15.000 buques, para la utilización exclusiva de su información para los miembros de la Sociedad que se constituyó. Transcurridos unos años, el sistema de clasificación cambió, creando uno basado en el lugar de construcción del buque primando los barcos construidos en el río Támesis, generando cierta tensión con los armadores. Los que no estuvieron

de acuerdo con este nuevo criterio publicaron un nuevo Registro naval, que se conoció como el «libro rojo» (1799). Lógicamente, esto generó una competencia feroz entre ambos sistemas de clasificación.

En 1834 se dirimieron las diferencias y se estableció una nueva sociedad para elaborar un registro de buques, el *Lloyds Register of Shipping*. En su consejo de administración se incluían grupos de comerciantes, los armadores y los aseguradores representando así al conjunto del sector del transporte marítimo. Sin embargo, la influencia y poder sobre la gestión la mantenían de forma predominante los aseguradores. Desarrollaron una red de inspectores, estableció un sistema de inspección regular de los buques, pero el principal objetivo seguía siendo elaborar un registro catalogando a los buques. Se introdujo un nuevo sistema de clasificación, siendo la Clase A la de mejor estado de conservación, Clase E para buques adecuados para el transporte de carga diferente a la seca y finalmente, Clase I para buques a realizar viajes cortos dentro del ámbito europeo.

terios con los que debería construirse y mantenerse un buque para ser óptimo en su estado de navegabilidad. Esta evolución venía directamente impuesta por el Comité Ejecutivo de las Sociedades a las que lógicamente, se debían someter los armadores para la búsqueda de un seguro de Cascos adecuado.

Durante el siglo 19, las dificultades que sufrieron los aseguradores marítimos en el continente, generó la creación de la SS.CC. *Bureau Veritas*. Durante el invierno de 1821, se sufrió un serie de accidentes marítimos, resultando hundidos 2.000 barcos con la pérdida de 20.000 tripulantes. Este desastre originó la quiebra de varias importantes compañías de seguros con sede en Francia. Debido a este desastre económico se creó por dos compañías aseguradoras y un corredor, lo que hoy conocemos como el Bureau Veritas (nombre original «*Bureau for Maritime Insurers*»). Su objetivo principal era informar a los aseguradores de las cualidades y defectos de los barcos, para que éstos pudieran efectuar una política adecuada de asunción de riesgos.

Del mismo modo que se crearon estas sociedades en el continente, en América surgieron iguales necesidades. En 1862 se creó la *American Bureau of Shipping*, impulsada por la Asociación de Buques Americanos, y fuertemente vinculada con el sector asegurador. Originalmente fue responsable de organizar los exámenes y emitir diplomas a capitanes y oficiales de la flota mercante americana. Posteriormente, su papel se fue extendiendo para incluir inspecciones y registro de buques mercantes.

La historia reciente de estas Sociedades de Clasificación, revela cómo en la segunda mitad del siglo 19 su actividad fue espectacularmente exitosa. Esto fue debido en parte a que la actividad de clasificación ofrecía unos beneficios económicos sustanciales para el mercado asegurador marítimo. Permitía un análisis del riesgo a asumir más preciso y con ello, una mejora en el sector.

CUADRO 1.
EVOLUCION DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACION

- Creación de registros de buques
 - ↳ Libro Verde. 1.764
 - ↳ Libro Rojo. 1.799
- Ampliación de criterios para catalogar buques (desde construcción hasta el mantenimiento).
- S. XIX - Bureau Veritas
- S. XIX - American Bureau of Shipping
- Desarrollo de la actividad de certificación.

El papel de las SS.CC. evolucionó en el siglo 19 según fue desarrollándose la actividad clasificadora. Como se ha indicado el principal cometido era catalogar los buques existentes, sin embargo, en esta evolución se empezó a establecer los cri-

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN: HACIA LA CERTIFICACIÓN

De la actividad básica de clasificación, las sociedades pasaron a la *Certificación* de forma gradual. No bastaba con asignar una clase fruto de un sistema de clasificación, los armadores requerían un sistema que fuera válido por un plazo razonablemente largo una vez que el buque había sido inspeccionado y determinada su clasificación según las reglas de la Sociedad. Se instaura así, el sistema de emisión de certificados así como las reglas para el mantenimiento de clase.

Se perfila así lo que ha venido siendo la actividad fundamental de las Sociedades de Clasificación, hasta casi los años 60 del pasado siglo. Clasificar buques, significando la asignación al buque de una «clase» dentro del registro de buques de cada sociedad, como consecuencia de inspecciones y reconocimientos para asegurarse que el buque está diseñado, construido, equipado y mantenido de acuerdo con las «Reglas» de la sociedad, extendiendo a tal efecto, Certificados que acreditan esta condición. Estos certificados son los que son requeridos por el sector marítimo para verificar la situación actual del buque en sus relaciones comerciales: mercado asegurador, entidades financieras, fletadores y cargadores en general. Son los realmente interesados en corroborar el estado y fundamentalmente, el mantenimiento del buque.

Deviene el Certificado como el principal soporte de la autoridad de una sociedad de clasificación, siendo como se ha dicho, el principal interesado en dicha certificación el armador explotador del buque por sus implicaciones comerciales. Asimismo, la actividad de «certificación» supuso

cambios sustanciales en los métodos tradicionales de trabajo de las sociedades de clasificación. Se requería una metodología uniforme, altamente cualificada desde el punto de vista técnico, así como unas reglas de juego que fueran conocidas por todas las partes. Surgen así, las actuales Reglas de las Sociedades de Clasificación. Las Reglas han supuesto una referencia vital para determinar la seguridad de los buques, así como para determinar su clasificación.

Esta evolución de actividad, conllevó que las Sociedades de Clasificación dependieran cada vez más de los armadores, así como de los astilleros constructores de buques para efectuar inspecciones regulares y emitir los correspondientes certificados. Se fue relegando el poder de las aseguradoras que, inicialmente, habían sido fundamentales en la gestión de las mismas. El papel preponderante de los armadores fue expandiéndose a todas las sociedades de clasificación durante los años 60 en adelante.

CRITICAS DEL SISTEMA. NACIMIENTO DE LA IACS

Sin embargo, por la naturaleza jurídica de las principales SS.CC., se comprueba como, desvinculados del sector asegurador, dependen de los ingresos provenientes de los clientes, los armadores, para cubrir sus costes. Su supervivencia depende de mantener un número suficientes de miembros, generando una fuerte competencia entre las diferentes Sociedades así como críticas por parte del sector marítimo, fundamentalmente asegurador, sobre la imparcialidad de sus calificaciones y certificaciones.

En los años 70 surgió una fuerte crítica por parte de las asociaciones mutuales de Protección e Indemnización (P+I) del sector marítimo, aseguradores de la responsabilidad civil de los armado-

ESTUDIO

res. Se alegaban falta de tecnicismo y rigor en muchas de las Reglas de algunas SS.CC. así como las condiciones de su aplicación, disminuyendo el rigor de las mismas. Se aludía a una práctica de extensión de la clasificación para buques de cierta antigüedad, la falta de transparencia sobre la información de las inspecciones y revisiones periódicas, que gozaban de un carácter de confidencialidad ante el cliente, armador.

Las asociaciones mutuales de P+I, entendieron que el sistema de clasificación no proporcionaba suficiente información sobre la real e intrínseca cualidad de un buque. Por ello, el *West of England*, una de estas asociaciones mutuales, creó un sistema propio de inspección y verificación de los buques a los cuales iba a asegurar. Este tipo de alternativas fueron expandiéndose durante los años 80 y 90. Desde 1990, por ejemplo, el *UK Club*, ha inspeccionado más de 1.500 buques. Hoy en día esta práctica sigue en vigor dependiendo del tipo de buques así como de la información que se tenga de los mismos. En el sector marítimo, este tipo de inspecciones se conocen como «*full condition survey*». En su desarrollo, se inspecciona actualmente no sólo el estado del buque, sino se incluye el factor humano, como la titulación de la tripulación, y especialmente la política y sistemas

de prevención de accidentes marítimos instalada a bordo.

Por parte del sector tradicional asegurador de Cascos y mercancías, se generó un escepticismo e igualmente fuertes críticas que disminuyeron la credibilidad de las sociedades en los años 80 y 90, iniciadas por la Unión de Aseguradores Marítimos. Su mayor crítica residía en el propio sistema de clasificación y el conflicto de intereses existente que podía generar una reducción del nivel de exigencia en las operaciones de mantenimiento de los buques, toda vez que implicaba una mayor carga económica para el armador y consecuentemente éstos podían ejercer presiones para la modificación o reducción de los criterios de exigencia.

Todas estas críticas forzaron a los profesionales a reconsiderar el problema, y se hizo un intento de restablecimiento de confianza en las sociedades de clasificación creando en 1968 la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, -*International Association of Classification Societies*-, el IACS. Se pretendía establecer una comunicación constructiva con el sector asegurador que mejorara las relaciones entre ambos.

Las Sociedades de clasificación se han desarrollado de forma independiente, como se ha visto, por lo que no tienen Reglas ni reglamentos homogéneos. Esto constituye un incon-

CUADRO 2. SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN MIEMBROS DE IACS EN 2002

Sociedad de clasificación	Buques clasificados	Millones de tpm
Lloyd's Register of Shipping - LR	6.607	105,8
Bureau Veritas - BV	5.047	33,7
Russian Maritime Register of Shipping - RS	4.628	12,4
Germanischer Lloyd - GL	4.150	35,7
China Classification Society - CCS	1.555	14,1

veniente toda vez que la diferencia en las reglas pueden aumentar el coste de construcción de un buque, en proporciones considerables.

Los objetivos de esta asociación perseguían conseguir progresivamente una mayor uniformidad entre las reglas desarrolladas por sus miembros así como definir un grupo representativo que pudiera interactuar con otras organizaciones legisladoras, especialmente la OMI -Organización Marítima Internacional-. Actualmente mantiene el estatus de órgano consultivo por parte de la OMI.

En los últimos 35 años, la IACS ha desarrollado unas 200 reglas unificadas que hacen referencia a muchos factores técnicos: resistencia longitudinal mínima, directrices sobre la carga y descarga, utilización de distintos tipos de acero para la construcción de una casco, etc.

Sus 10 miembros copan alrededor del 90% del mercado mundial de clasificación y servicios estatutarios.

Además de su papel como clasificadores, las principales SS.CC. representan la mayor concentración de conocimiento técnico disponible en el sector marítimo.

Así podemos citar cómo el Lloyd's Register emplea a más de 3.900 personas, de las que la mitad son ingenieros titulados, que operan desde 260 oficinas distribuidas por todo el mundo. Este equipo humano clasifica, unos 6.600 buques al año, emite certificados, tiene servicios de certificación de calidad así como diversos servicios de ingeniería. Resulta evidente, que además de su papel clasificador, las SS.CC. han desarrollado una función muy importante como asesores técnicos de los armadores.

Pese a los intentos en restablecer la confianza en las SS.CC. por parte de la IACS, los diferentes interlocutores del sector fundamentalmente asegurador, han buscado alternativas para obtener información veraz sobre la situación de los buques que se pretende asegurar. Del mismo modo que las Asociaciones Mutuales de Protección e Indemnización (P+I) crearon un sistema propio de revisión de los buques y su mantenimiento,

las aseguradoras inglesas hasta no ver restablecida esa comunicación y mayor fluidez de información con las SS.CC., han generado también su propio sistema de inspección.

En los años 1990 y 1991, tras la pérdida de 25 mercantes de dudoso estado de mantenimiento y conservación, el Comité de Aseguradores de Cascos decidió introducir un sistema de inspección de buques realizado por la Asociación de Salvamento, organismo dependientes de las aseguradoras inglesas. Principalmente se inspeccionan buques de más de 14 años, así como petroleros de más de 12 años. Este sistema ha probado ser eficaz, generando reparaciones importantes en los buques inspeccionados.

LA ACTIVIDAD NORMATIVA DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN

La SS.CC., a pesar de su evidente importancia, no tienen al día de hoy autoridad jurídica. Ninguna norma internacional obliga a un armador a clasificar un buque, aunque en la práctica es un procedimiento habitual por las necesidades marcadas por diferentes sectores mercantiles, y fundamentalmente, el asegurador.

Las SS.CC., compiten entre sí para ofrecer sus servicios a los armadores, basándose en la cualificación de sus Reglas, así como su capacidad para ponerlas en práctica de manera eficaz. Priman criterios de un buen sistema de inspección en todos los puertos importantes del mundo, comunicaciones rápidas y ágiles, menos burocracia, etc.

El servicio que ofrecen hoy en día tiene dos aspectos fundamentales. En primer lugar, la actualización permanente de las Reglas para reflejar los

cambios en la tecnología marítima. Los procedimientos varían, pero la mayoría de las SS.CC. desarrollan sus reglas mediante un comité que incluye especialistas de diversas disciplinas científicas y técnicas. Se pretende el máximo de actualización en las nueva tecnologías.

La segunda etapa, incluye la aplicación práctica de las reglas a la construcción y el transporte marítimo, que tiene tres fases:

1. Remisión de planos, para su inspección y posterior aprobación.
2. Inspecciones durante la construcción, comprobando cómo se está ejecutando la misma según los planos aprobados. Igualmente, se analizan los métodos de fabricación.
3. Inspecciones periódicas para el mantenimiento de la clase. Los procedimientos para estas inspecciones están consensuados con la IACS para sus miembros. Son plazos establecidos para revisar el funcionamiento y mantenimiento del buque. Así, existen inspecciones cada cinco años, denominadas «especial» de casco y máquina, de alta exigencia, hasta plazos de dos años para inspecciones en seco y calderas.

Según se aumenta de edad, el alcance de las inspecciones se amplía para incluir las piezas o zonas del buque más propensas al envejecimiento, así como especiales revisiones en las planchas del casco.

Como se ha indicado, la actividad de clasificación y certificación de las SS.CC. se mueve estricta-

mente en el plano jurídico privado, entre la sociedad y el armador como cliente. En estas relaciones, el Estado interviene como en cualquier otro contrato privado, es decir, no lo hace directamente salvo a reservas de lo que la ley general establezca.

La responsabilidad que la Sociedad contraiga con el armador por sus actos, omisiones o negligencias son las que figuren previamente pactadas en el contrato entre ambas.

En la práctica, las disputas que resulten entre ambos son resueltas generalmente dentro del ámbito extrajudicial basado en las propias relaciones comerciales. Por ello, no existe ninguna resolución judicial condenando a dichas entidades.

LAS NUEVAS ACTIVIDADES DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN: «ACTIVIDADES ESTATUTARIAS»

Esta denominación se usa por parte de las SS.CC. para distinguir estas actividades de las de clasificación. Su nombre deviene de «estatutos», nomenclatura que se utiliza en los Convenios Internacionales básicamente de la OMI, Organización Marítima Internacional.

Hay dos acontecimientos importantes que han configurado estas actividades estatutarias, situadas en torno a los años 50 y 60 del pasado siglo.

Por un lado, el desabanderamiento generalizado de buques desde los registros marítimos tradicionales hacía registros abiertos o banderas de conveniencia, generado por los armadores en búsqueda de unas mejores condiciones fiscales, de contratación de tripulantes así como de requisitos de seguridad a bordo.

CUADRO 3. ACTIVIDAD DE LAS SS.CC.

1ª FASE:

- Actualización permanente de sus Reglas para adecuarse a las novedades tecnológicas

2ª FASE:

- Aplicación práctica de las Reglas. Tres tiempos
 - Análisis de planos del buque
 - Inspección durante su construcción
 - Inspecciones periódicas para el mantenimiento de la clase

ESTUDIO

Por otro lado, una intensificación de las exigencias internacionales de seguridad y de prevención de la contaminación del mar desde los buques, tras accidentes relevantes. La nota fundamental es el traslado de responsabilidad a los estados de abanderamiento, que se materializa mediante un número de certificados «estatutarios», que nada tienen que ver con los de «clase» anteriormente comentados, y que son prescritos en los Convenios Internacionales. Estos certificados deben estar a bordo de los buques so pena de ser detenidos en los puertos de cualquier país signatario de los Convenios de la OMI actualmente vigentes.

Los países que ofrecen banderas de conveniencia, y otros muchos, carecen de la necesaria capacidad técnica, así como de la cobertura geográfica necesaria para inspeccionar el estado de sus buques y para expedir, en su caso, los correspondientes certificados «estatutarios», sin los cuales, repetimos que los buques no pueden navegar. La OMI concedora de la falta de medios técnicos y económicos, pese a contrastados intereses por parte de muchos países, hizo que los propios Convenios internacionales facultaran a los Estados miembros la posibilidad de delegar la realización de estas inspecciones y reconocimientos a sus buques. Esta delegación se realiza a Organizaciones Reconocidas, «*Recognized organization*» (en adelante, RR.OO.), siempre y cuando éstas sean «reconocidas» por esos Estados por cumplir una serie de condiciones específicas y concretas establecidas por la propia OMI, de obligado cumplimiento (1).

Es por tanto necesario e imprescindible el seguimiento y cumplimiento de los exigentes requisitos establecidos por la OMI para que los Estados puedan delegar su labor de inspección y emisión de certificados estatutarios a favor de terceros denominados Organizaciones Reconocidas.

Como se habrá podido sospechar, en la práctica las RR.OO. son las Sociedades de clasificación

CUADRO 4. LA ACTIVIDAD ESTATUTARIA

ORIGEN:	Convenios internacionales de la OMI (SOLAS, MARPOL, etc...)
OBJETO:	Necesidad de «Certificados» avalando cumplimiento de los convenios internacionales
¿QUIÉN?:	El estado al cual pertenece el buque (Pabellón del buque)
¿POR QUÉ?:	Porque por su naturaleza, si el buque <u>no</u> tiene certificado no puede navegar
CÓMO:	Por el propio estado
	Por entidades privadas declaradas por el estado
	<u>SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN</u>

Todos los países del mundo, independientemente de su importancia económica, salvo España, reconocen y delegan todas o algunas de sus obligaciones de inspección y de expedición de certificados «estatutarios» a las Sociedades de Clasificación.

En España, sin embargo, la situación es diferente. Según el Art. 149 de la UE, se atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre Marina Mercante de 1992. Según esta normativa, la autoridad competente en España para la inspección y control de buques corresponde al Ministerio de Fomento, el cual la ejercerá a través de la DGMM, Dirección General de la Marina Mercante, y de las Capitanías marítimas como Administración marítima periférica.

La aparición de esta nueva actividad estatutaria ha supuesto un nuevo campo de expansión del negocio tradicional de las Sociedades de Clasificación.

Habida cuenta que a los armadores se les requiere una serie de certificados estatutarios de obligado cumplimiento para la navegación y, en definitiva, para la explotación económica maríti-

(1) Resolución A.789 (19), Resolución A.739 (18), Circulares así como el Modelo de acuerdo para la autorización de Organizaciones Reconocidas actuando en nombre de la Administración de un Estado miembro.

ma, son los propios armadores quienes contratan con las Organizaciones Reconocidas, en la práctica Sociedades de Clasificación definidas por su Estado de abanderamiento, para la inspección y emisión de estos certificados. En consecuencia, la dependencia de las sociedades de clasificación de los armadores se hace mucho mayor.

Se mantiene por un lado, la dependencia en el ámbito privado por la actividad de clasificación necesaria para el armador en sus relaciones aseguradoras y mercantiles en general y, por el otro, la dependencia en el ejercicio de las actividades estatutarias, vía delegación del Estado al cual pertenece el buque.

Las críticas que surgían en los últimos años del siglo pasado sobre la imparcialidad de las sociedades vuelven a estar vigentes en nuestros días.

REGULACIÓN Y RESPONSABILIDAD DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN

Como se ha comentado, desde el prisma de la actividad de clasificación, no existe ninguna normativa específica aplicable sobre la responsabilidad en que pueda incurrir una sociedad en el ejercicio de esta actividad. Su regulación deviene del propio contrato privado entre el armador y la sociedad, contratos que lógicamente no son públicos y por tanto, desconocidos para sectores mercantiles, como el asegurador. Su responsabilidad, por tanto, estará sometida a las leyes generales sobre contratos según la jurisdicción aplicable.

Sin embargo, respecto a la actividad estatutaria que, por su propia naturaleza podría parecer que debería estar perfectamente definida la responsabilidad en que pueda incurrir una sociedad de clasificación en el desarrollo de esta actividad desde hace años, ha sido totalmente oscura. Del

estudio de la normativa aplicable hasta fecha muy reciente, se deduce una falta de regulación específica y expresa sobre la responsabilidad de las sociedades, encontrándonos cómo se exigía como requisito necesarios para obtener el reconocimiento y autorización, la regulación de la responsabilidad entre el Estado que concedía la autorización y la propia sociedad, sin definir ningún aspecto más sobre dicha responsabilidad. (Directiva 94/57, del 22 de noviembre de 1994).

REGULACIÓN NORMATIVA

Como es sabido, tras el hundimiento del petrolero ERIKA, ocurrido en diciembre de 1999, la Comisión Europea se comprometió a revisar toda la normativa relevante aplicable a la seguridad marítima, elaborando dos conjuntos de propuestas conocidos como ERIKA I y ERIKA II.

A finales de 2001 se adoptaron tres propuestas correspondientes a ERIKA I, y en junio del año pasado se han adoptado dos de las tres propuestas incluidas en el paquete de ERIKA II.

El reciente accidente del PRESTIGE ha acelerado la entrada en vigor de algunas de estas normas y provocado la rápida aprobación de otras nuevas.

ERIKA I: se incluyen los siguientes aspectos normativos:

- Nueva Directiva sobre Control por el Estado del Puerto (PSC - *Port Control System*) para evitar la entrada en puertos europeos de buques incluidos en la lista negra por estar en mal estado y que hayan sido detenidos en más de una ocasión. Los buques con riesgo estarán sujetos a unas inspecciones anuales más exigentes.
- Nuevo Reglamento sobre el doble casco, introducción acelerada de normas en materia de doble casco o diseño equivalente para petroleros de único casco. No entrarán en puer-

tos de la UE a más tardar para el 2015, de acuerdo con un calendario escalonado creado por este Reglamento. Tras el *Prestige*, se pretende acelerar este calendario.

- Nueva Directiva sobre Sociedades de Clasificación como Organizaciones Reconocidas, que comentamos a continuación.

Directiva 2001/105, sobre Reglas y Estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques para las actividades correspondientes a las administraciones marítimas. Publicada en enero del año pasado y actualmente en vigor. Los estados miembros deberán trasponerla a sus ordenamientos jurídicos no más tarde de julio de 2003. En España ya ha sido incorporada recientemente, como veremos posteriormente.

En síntesis la nueva Directiva ha reforzado las reglas para ejercer un mayor control sobre las actividades «estatutarias» de estas organizaciones privadas que tienen así, un papel crucial en la seguridad marítima. Pretende que se compruebe la calidad estructural de los buques y por ello provee con una mejor garantía de la calidad de estas SS.CC. en el ámbito de la UE.

Respecto a su **responsabilidad**, la Directiva indica en su exposición de motivos que la divergencia de los regímenes de responsabilidad financiera constituyó una dificultad considerable en la aplicación de la anterior Directiva 94/57 relativa al reconocimiento de entidades privadas como Organizaciones Reconocidas. Para contribuir a resolver este problema, se procede a llevar a cabo una armonización a nivel comunitario de la responsabilidad que en virtud de resolución judicial o arbitral, se derive de cualquier incidente causado por una organización reconocida.

Lo que no recoge la exposición de motivos comentada, es que la anterior Directiva 94/57, como se ha indicado anteriormente, no regulaba en absoluto el régimen de responsabilidad de las Organizaciones Reconocidas.

A tal efecto, se regula en el Artículo 6 de esta nueva Directiva el régimen de responsabilidad de

estas SS.CC. Según este artículo cuando mediante una sentencia firme o laudo arbitral, por la cual se establezca que la Administración es responsable de un incidente y resulta probado que es a causa de un acto u omisión doloso o por negligencia grave o por actos u omisiones simplemente negligentes imputables a la organización reconocida, sus servicios, su personal, agentes u otras personas que actúen en nombre de la misma, la Administración tendrá derecho a recibir una indemnización de la organización reconocida.

Se regula por tanto, el derecho de restitución de las indemnizaciones efectuadas por la administración a terceros siempre y cuando, haya resultado probado que se deben, en el grado que sea determinado judicialmente, a un acto u omisión doloso, así como por actos u omisiones negligentes graves y no graves por parte de la RR.OO., como organización en su sentido más amplio.

La Directiva establece el principio de responsabilidad ilimitada para el supuesto de actuación dolosa, y unos límites máximos de responsabilidad en este artículo, en función de los daños resultantes del incidente. Así establece la siguiente escala:

- Si la Administración es declarada responsable por un incidente e indemniza por daños materiales, daños corporales o fallecimiento, la RR.OO. deberá indemnizar al Estado en la medida en que dichos daños materiales, corporales o fallecimiento hayan sido causados por la Organización Reconocida según resolución judicial, requiriendo que hayan sido causados por dolo o negligencia grave. No se establece por tanto, ningún límite económico.
- Si la Administración es declarada responsable por un incidente e indemniza por daños corporales o fallecimiento, la RR.OO. deberá a su vez indemnizar al Estado en la medida en que dichos daños corporales o fallecimiento hayan sido causados por la Organización Reconocida por acto u omisión negligente según resolución judicial. Los Estados miembros podrán limitar el importe

ESTUDIO

máximo pagadero por la organización reconocida sin que dicha limitación pueda ser inferior a cuatro millones de euros.

- Finalmente, si la Administración es declarada responsable por un accidente e indemniza a los perjudicados por daños materiales, la RR.OO. deberá restituir al Estado en la medida en que dichos daños materiales hayan sido causados por acto u omisión negligente por la Organización Reconocida según resolución judicial. Los Estados miembros podrán limitar el importe máximo pagadero por la organización reconocida sin que dicha limitación pueda ser inferior a dos millones de euros.

Curiosamente, la propia directiva indica que a más tardar el 22 de julio de 2006, la Comisión presentará al Parlamento y al Consejo un informe de evaluación de las repercusiones económicas del régimen de responsabilidad previsto en este artículo, y en particular, sobre sus consecuencias respecto del equilibrio financiero de las Organizaciones Reconocidas. Inclusive se prevé una modificación de la presente Directiva en caso de necesidad.

En el ordenamiento jurídico español, se ha incorporado la anterior Directiva mediante el **Real Decreto 90/2003**, publicado el pasado mes de febrero del presente año.

Este RD establece las reglas aplicables a las organizaciones de inspección y control de buques, así como las condiciones que deben de cumplir para ser reconocidas y poder realizar inspecciones en nombre de la Administración Marítima en nuestro ámbito jurisdiccional.

Se contempla la posibilidad de revocar y suspender autorizaciones para ejercer funciones de inspección cuando se incumplan las obligaciones legales establecidas en el mismo o se realicen los reconocimientos de buques de forma incorrecta o deficiente.

Como se ha visto anteriormente, en España la función de inspección y control está directamente ejercida por la DGMM, y las Capitanías Marítimas como Administración marítima periférica.

CUADRO 5.
RESPONSABILIDADES. DIRECTIVA U.E. Y REAL DECRETO

- Sentencia: Firme o Laudo Arbitral
 - Administración = Responsable por Accidente
 - Indemnizaciones a terceros por

}	Daños materiales
	Lesiones corporales
	Fallecimientos
 - Acto/Omisión dolosa o negligente
- Derecho de reembolso de la administración contra Sociedades de Clasificación
- LÍMITES: - Ilimitada (si dolo)
- Hasta 4 millones de euros (si lesiones corporales y negligencia)
- Hasta 2 millones de euros (si daños materiales y negligencia)

Mediante la incorporación de esta Directiva, nuestro Estado se ve obligado a «reconocer» y «autorizar» el ejercicio de la actividad «estatutaria» a Sociedades de Clasificación que hayan sido reconocidas en otros estados miembros de la Unión Europea, siempre y cuando tengan un centro de explotación o un establecimiento de carácter permanente en España.

Sin embargo, el ámbito de aplicación de este nuevo RD, se limita según se indica en su artículo 6 a:

- Buque español con destino a un puerto español que se encuentre en puerto extranjero y necesite prorrogar cualquiera de sus certificados.
- Cuando un buque español está dedicado a realizar viajes entre puertos extranjeros y por explotación económica resulta perjudicial su traslado a puerto nacional.
- Cuando un buque español haya sufrido una avería o siniestro, y deban ser objeto de reconocimiento en el extranjero.

Aunque estas situaciones aparecen regladas en este RD, se venían dando en la práctica por su propia naturaleza. No existía otra posibilidad de

efectuarlas sino a través de terceras organizaciones diferentes del ámbito nacional.

Otro aspecto a destacar, que viene regulado en este RD, es el requisito contemplado en el Artículo séptimo de obligado cumplimiento por las organizaciones autorizadas. En concreto se indica en su epígrafe f):

«tener suscrita una póliza de seguro de responsabilidad civil que cubra la derivada de las actuaciones realizadas por la organización en las actividades objeto de la autorización en los términos previstos en el artículo 8».

Habida cuenta de la reciente implantación de esta normativa, se desconoce si existen Sociedades de Clasificación que vayan a operar como organismos autorizados por la DGMM. Por las exigencias indicadas en el RD, así como por el ejercicio de la actividad de inspección de la DGMM, se dan condiciones poco favorables económicamente hablando, para que una Sociedad de Clasificación inicie sus actividades con la Administración marítima. Llama la atención que no exista ningún límite cuantitativo de suscripción de capital para esta póliza de Responsabilidad Civil, abriéndose así la incógnita de cómo se va a gestionar el cumplimiento de este requisito y, sobre todo, si alguna Compañía de Seguros estará dispuesta a asumirlo. Lanzo el comentario para que sean los expertos en análisis de riesgos quienes diseñen posibles vías alternativas.

Respecto al régimen de responsabilidad de estas SS.CC. como organización reconocida y autorizada para realizar inspecciones obligatorias en cumplimiento de los Convenios Internacionales, se comprueba cómo el Estado español va más allá que la propia Directiva: se exige a las SS.CC. una responsabilidad limitada para cubrir los daños causados por actuaciones realizadas con dolo o culpa si el resultado es el de fallecimiento, lesiones o daños materiales.

La estructura del artículo octavo es similar a la comentada para la Directiva, requiriendo sentencia firme o laudo arbitral por la que se condene a la Administración como responsable de un acci-

dente por el cual deba indemnizar daños materiales, físicos o fallecimientos causados, en todo o en parte, por una acción u omisión dolosa o por negligencia grave imputable a la organización autorizada.

Igualmente, para aquellos casos que sean debidos a una acción u omisión negligente de dicha organización en la medida en que haya incidido en el accidente según la resolución judicial o laudo arbitral.

La Administración, en estos supuestos, tendrá el derecho a recibir una indemnización de dicha organización en la parte proporcional a que corresponda su responsabilidad por el acto doloso o negligente.

Se comprueba que no existe ningún tipo de limitación económica como se establecía en la Directiva, aplicando por tanto el principio universal de responsabilidad de la Administración Pública (Ley 30/92) consagrado en nuestro ordenamiento por la CE en su artículo 106.

Habida cuenta de que en España no existen SS.CC. con sede social en España, pero sí con delegaciones, así como que las inspecciones y verificación del cumplimiento de los Convenios Internacionales está gestionado directamente por el Ministerio de Fomento a través de la DGMM, y las Capitanías, teniendo en cuenta la escasa flota de pabellón nacional existente, todo apunta a que la actividad de estas sociedades autorizadas tendrán una influencia mínima en nuestro país y que las posibles acciones de responsabilidad en la gestión de esta actividad estatutaria serán fundamentalmente discutidas fuera del ámbito de nuestros tribunales.

Si miramos al caso comentado del *Prestige*, nos encontramos con un buque de pabellón de Bahamas, cuya SS.CC. era el *American Bureau of Shipping*, ejerciendo actividades estatutarias mediante delegación formal del Gobierno de Bahamas. Si el Estado español quiere repercutir las indemnizaciones soportadas por el accidente sufrido en sus costas, según la legislación que hemos comentado, deberá iniciar las acciones legales que correspondan en el país de Bahamas, res-

ESTUDIO

ponsable en todo momento de la inspección, control y emisión de los Certificados de su buque abanderado. Posteriormente, podría el Gobierno de Bahamas repercutir contra la SS.CC., siempre y cuando se probare que aquella ha causado en alguna medida el accidente por una acción u omisión dolosa o negligente. Para complicar más el panorama, este hipotético procedimiento sería perfecto si Bahamas fuera un Estado miembro de la UE, cosa que todos sabemos que no. La Organización Marítima Internacional al regular los procedimientos y gestión de las RR.OO. no establece en absoluto el régimen de responsabilidad de las mismas, indicando tan solo, la necesidad de que se incorpore en el acuerdo de autorización y colaboración. Será, por tanto, necesario analizar el régimen legal establecido entre Bahamas y ABS para poder determinar si existe o no posibilidad de repercutir indemnizaciones realizadas. La dificultad en determinar, clarificar y solventar la res-

ponsabilidad de estas SS.CC. actuando en su función más relevante, como es la delegación de una administración marítima, resulta frustrante.

Analizadas la normativa aplicable para que una SS.CC. pueda ejercer como RR.OO., resulta claro que éstas son realmente exigentes tanto en requisitos formales, como de fondo. Esto hace intuir que no todos los Estados miembros de las Convenciones internacionales (SOLAS, MARPOL, etc.) están siendo rigurosos en el cumplimiento de dichos requisitos y procedimientos, existiendo de cara al futuro, una labor de verificación de la aplicación estricta que impida la navegación de buques de dudosa idoneidad como medio apropiado para evitar los desastrosos accidentes marítimos que venimos sufriendo.

Queda todavía mucho por andar y por armonizar entre los países para confluir en una regulación homogénea que permita avanzar en la prevención de accidentes marítimos.