

AS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN DE BUQUES E A SUA RESPONSABILIDADE

Humberto Esperón

O pasado 19 de novembro de 2012, cumpríronse 10 anos do afundimento do “Prestige”, buque petrolero de compañía armadora liberiana, que operaba baixo bandeira de Bahamas, ocasionando unha vertedura de fuel-oil que provocou un dos maiores desastres ecolóxicos da historia do país. Para complicar máis o asunto, dende o punto de vista da reclamación de responsabilidades, o fretador era a grega Mare Shipping Inc.

O “Prestige” era un petrolero de casco único ou monocasco, (como eran entón a maioría) de 243 m. de eslora, 34,4 m. de manga, 18,7 m. de puntal e un calado a plena carga de 14 m. Tiña un desprazamento de 42.820 GT, e unha capacidade de carga de 81.587 t. No momento do naufraxio, o barco tiña aprox. 77.000 t. de fuel de alta densidade, (o famoso chapapote). Calcúlase que se derramaron sobre 63.000 t. de fuel.

O barco fora construído polos estaleiros xaponeses de Hitachi Shipbuilding & Engineering e estaba clasificado pola American Bureau of Shipping (ABS), sociedade de clasificación dos EE.UU.

A día de hoxe o xuízo, ao que deu lugar o desastre para dirimir responsabilidades, aínda non terminou, e esporadicamente volven aparecer noticias relacionadas co litixio. Preguntas como, de quen foi a culpa?, quen é o responsable?, quen pagará os cuantiosos danos ocasionados?, parece que teñen múltiples respostas e dependendo do interlocutor, son as contestacións.

No entanto, para a maioría do persoal involucrado no tema, unha cousa si parece certa: o barco era unha chatarra e os inspectores do ABS non deberon deixar nunca navegar o buque. Pero que é exactamente unha sociedade de clasificación? Ata onde chega a súa responsabilidade?

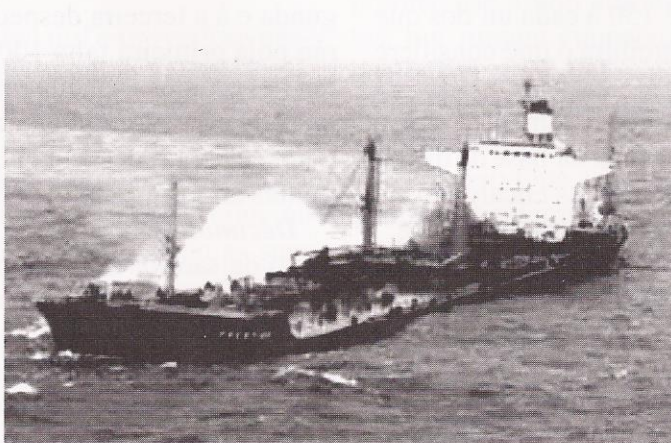
1. As orixes das Sociedades de Clasificación (SS.CC.)

As SS. CC. nacen froito das necesidades do mercado asegurador marítimo nos séculos XVII e XVIII. Nestas épocas a vida para as Aseguradoras, tanto dos propios barcos como da carga, non era nada fácil. Non dispuñan de información veraz e fiable na que basear o cálculo das primas dos seguros, xa que evidentemente o importe delas debería estar ligado ao estado e conservación do barco, así como ao valor da carga. En calquera caso sempre trataban de obter información mediante entrevistas persoais cos construtores, capitáns e tripulantes sobre a solidez e calidades náuticas dos buques que eles coñecían.

Estas entrevistas tiñan lugar, por lóxica, nos cafés e hospedaxes próximos aos portos, onde o ambiente contribuía ao intercambio de información. Pois ben, un destes sitios era o café de Edward Lloyd, no Támesis - Londres, e

como a información que se obtiña mediante as entrevistas resultaba parcial, e en moitos casos subxectiva, os aseguradores que frecuentaban o café do Sr. Lloyd, comezaron a facer circular listas cos datos dos buques e cargas dunha forma estruturada. E foi en 1764 cando se creou un comité cos principais aseguradores, armadores e corredores para publicar estas listas con consenso de todas as partes, nas que se incluían, ademais, as características técnicas dos buques, é dicir, clasificábanse os barcos en función da súa calidade e estado de conservación.

Este foi o primeiro rexistro de buques do que se teñen antecedentes, eo seu contido, o compendio dos datos dos barcos que nese momento sucaban os mares, primeiro ingleses, logo británicos e actualmente mundiais.





Denominouse o Libro Verde de Lloyd, (Lloyd's Green Book), en alusión á cor das súas tapas e ao propietario da taberna na que se fraguou.

Co tempo, os distintos criterios entre os diferentes gremios (abrigo aseguradores e construtores), deron lugar á aparición doutro Rexistro naval que para diferenciarse do anterior coñeceuse como o "libro vermello", cuxas coberturas se puxeron desa cor co obxecto de distinguirse do anterior. En 1834 dirimíronse as diferenzas e estableceuse unha nova sociedade para elaborar un único rexistro de buques: o Lloyd's Register of Shipping, que aínda perdura nos nosos días. A imaxe e semellanza do Lloyd's, naceron nos distintos países outras Sociedades de clasificación, das que actualmente as máis importantes son ademais, por número de buques nelas rexistrados, o francés Bureau Veritas (1828), o norteamericano American Bureau of Shipping (1862), o ruso Russian Maritime Register of Shipping (1913), o alemán Germanischer Lloyd (1867) e o puxante China Classification Society (1956).

A evolución natural das SS. CC. pódese imaxinar. A historia recente destas Sociedades revela como na segunda metade do século XIX a súa actividade foi espectacularmente exitosa. Isto foi debido en parte a que a actividade de clasificación ofrecía uns beneficios económicos substanciais para o mercado asegurador marítimo. Permitía unha análise do risco mais preciso e con iso unha mellora no sector.

2. Evolución das SS. CC. Certificación

Da actividade básica da lista ou clasificación de buques, as Sociedades pasaron á "Certificación" de forma gradual. Non bastaba con confeccionar a lista de buques, había que certificar que durante a construción se respectaban unha serie de "regras", (as da Sociedade), e os armadores requirían un sistema que fose válido no tempo.

Instáurase así o sistema de emisión de certificados e de inspeccións periódicas, ás que deben someterse os buques que operan baixo unha determinada Sociedade de Clasificación. Estes certificados son os que require o sector marítimo para verificar a situación actual do buque nas súas relacións comerciais: mercado asegurador, entidades financeiras, fretadores e cargadores en xeral.

O "certificado", emitido polos inspectores dunha determinada Sociedade de Clasificación, pasa a ser o principal soporte da autoridade da mesma, sendo o armador o principal interesado na devandita certificación, e en definitiva, ao ser "o que paga", en moitas ocasións está unicamente interesado en que os inspectores lle estendan o certificado, independentemente de cal sexa o estado do barco.

Isto en realidade non é así, xa que entra en xogo o prestixio da Sociedade de Clasificación, e que non é o mesmo ter un "certificado" do Lloyd's que do Rina, o que se traduce no importe da prima do seguro.

Ademais por outra banda, están os aseguradores, cuxo intereses son contrarios. Dalgunha forma o status actual destas SS. CC. é o de organizacións independentes sen ánimo de lucro. Os seus ingresos reverten case na súa totalidade nos salarios do persoal que empregan. (Esta actitude non debe escandalizarnos pois nós mesmos cando imos co coche á ITV, non lle esiximos ao técnico que nos bote o coche “para atrás”, senón que se podemos “colámoslla”, sexa dito con todo respecto)

Non queremos pois demonizar ás SS. CC. Sen ir máis lonxe, só o Lloyd’s Register emprega a mais de 3.900 persoas, das que a metade son enxeñeiros e maquinistas titulados, que operan dende 260 oficinas distribuídas por todo o mundo. Este equipo humano clasifica uns 6.600 buques ao ano, emite certificados, e ten servizos de certificación de calidade así como diversos servizos de enxeñaría. Resulta evidente que, ademais do seu papel clasificador, as SS. CC. desenvolveron unha función moi importante como asesores técnicos dos armadores e como garantes, por exemplo, da seguridade da vida humana no mar. (O coñecido como Convenio SOLAS).

En particular o ABS creouse impulsado pola Asociación de Buques Americanos, organización fortemente vinculada co sector asegurador, e que orixinalmente foi responsable de organizar os exames e de emitir diplomas aos capitáns e oficiais da flota mercante americana. Posteriormente o seu papel foise estendendo para incluír inspeccións e rexistro de buques mercantes.

3. Responsabilidade das Sociedades de Clasificación

O réxime de responsabilidade das SS.CC. de Buques, como organizacións recoñecidas e en determinados ámbitos e estados, para a realización de

inspeccións obrigatorias, está regulado na Unión Europea pola directiva 2001/105. No Estado español polo Real Decreto 90/2003, que establece uns requisitos superiores que proporcionan un marco de regulación mais restritivo.

Sen entrar na análise de ambas lexislacións, o que cansaría e estaría fóra do carácter divulgativo destas liñas, si podemos dicir que, se observamos o caso do “Prestige”, atopámonos cun buque con pavillón de Bahamas, cuxa SS. CC. era American Bureau of Shipping, exercendo por delegación do devandito estado, labores de inspección.

Se o Estado español quere repercutir as indemnizacións soportadas polo accidente sufrido nas súas costas, segundo a lexislación que comentamos, deberá iniciar as accións legais que correspondan no país de Bahamas, responsable en todo momento da inspección, control e emisión dos Certificados do seu buque abandeirado. Posteriormente, podería o Goberno das Bahamas repercutir contra a American Bureau Shipping, sempre e cando se probase que aquela causou nalgunha medida o accidente por unha acción ou omisión dolosa ou negligente. Para complicar máis o panorama, este hipotético procedemento sería perfecto se Bahamas fose un estado membro da UE, cousa que todos sabemos que non.

Será, por tanto, necesario analizar o réxime legal establecido entre Bahamas e ABS para poder determinar se existe ou non responsabilidade de repercutir indemnizacións realizadas. A dificultade en determinar, clarificar e liquidar a responsabilidade desas SS.CC. actuando na súa función máis relevante, como é a delegación dunha administración marítima, resulta frustrante.

Bueu, 24.04.2013

