

## SOCIEDADES CLASIFICADORAS

Francisco Xavier MANZANERO ESCUTIA

SUMARIO: I. *Introducción.* II. *Antecedentes históricos.* III. *Funciones.* IV. *Importancia de la clasificación de los buques.* V. *Inspecciones.* VI. *Retiro de la clase.* VII. *Principales sociedades clasificadoras.* VIII. *Inexistencia de regulación legal de las sociedades clasificadoras en el sistema jurídico mexicano.*

### I. INTRODUCCIÓN

La gran importancia del papel que las sociedades clasificadoras han jugado y actualmente juegan en el desarrollo y, en un cierto sentido, en la uniformidad del derecho marítimo internacional, no puede ser negada.

Las sociedades clasificadoras han influenciado en gran medida algunos de los aspectos o materias principales de la actividad marítima, incluyendo no sólo la que prevalece en el contexto internacional, sino también aquella que se encuentra en el campo doméstico de los principales países marítimos.

Así las cosas, el propósito de este breve estudio es presentar en una amplia perspectiva las características de las sociedades clasificadoras, estableciendo sus antecedentes históricos, explicando qué son las sociedades clasificadoras, cuáles son sus funciones y actividades, por qué son tan importantes las clasificaciones de buques hechas por ellas y, finalmente, estableciendo cuáles son las principales sociedades clasificadoras que existen en la actualidad.

Se hará una referencia especial a Lloyd's Register of Shipping, dado que esta es la sociedad clasificadora más antigua y grande, en todo el mundo y además ha servido como modelo a las otras sociedades clasificadoras que ahora existen.

### II. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Como se mencionó anteriormente, la más antigua sociedad clasificadora es Lloyd's Register of Shipping, cuya historia empieza en la úl-

tima parte del siglo XVII, época en que la semilla de la clasificación de barcos, como se conoce hoy en día, fue sembrada.<sup>1</sup>

Uno de los cafés más frecuentados de Londres que sirvió como mercado de valores para la comunidad comercial de esa época, era administrado por Edward Lloyd. Su clientela incluía a buen número de comerciantes, dueños de barcos y aseguradores, y Lloyd pensó que en una época en la que los medios de comunicación eran primitivos, él podía retener y aumentar su clientela si podía proporcionarle todas las noticias e información sobre asuntos marítimos que fueren posibles.

El señor Lloyd recopiló datos relacionados a los movimientos de los barcos y sus cargamentos, así como a los precios de los buques y mercaderías. Además, publicó el boletín llamado Lloyd's News el cual desafortunadamente tuvo muy corta duración. Posteriormente, en 1734 el boletín informativo reapareció bajo el título Lloyd's List. Después de la muerte de Lloyd, su café siguió siendo centro para el intercambio de noticias marítimas y algunos de sus concurrentes asiduos, especialmente aseguradores marítimos, sintieron la necesidad de continuar con el trabajo y dieron el primer paso hacia la clasificación moderna de barcos, mediante la constitución de un comité que compiló un registro de barcos conteniendo listas de las naves con detalles de su tonelaje, aparejos y condición general.

Ellos también hicieron el trabajo de designar inspectores que inspeccionaran los buques con vista a evaluar su asegurabilidad. Entonces, por primera vez, aparecieron en los registros los "Símbolos de Clase", combinación de letras y números basada en los hallazgos de los inspectores conforme a la evaluación del casco y aparejos.

En 1775 el símbolo "A 1", ahora mundialmente conocido como sinónimo de buques de la más alta calidad, fue por primera vez asignado.

"A 1" era la clase más alta que pudiera ser conferida a un buque en navegación, la letra "A" describiendo su casco y el número "1" indicando la clase más alta para avíos, aparejos y aditamentos. Originalmente solamente a barcos construidos completamente de madera, más tarde también se asignó a barcos que tenían revestimiento de madera sobre marco de hierro y después se asignó a barcos construidos completamente de hierro y acero.

Con el advenimiento del hierro y del acero, Lloyd's Register of Shipping se vio más profundamente involucrada en las técnicas de construc-

<sup>1</sup> S. Nagendra y R. Colinvaux. *Leyes Británicas de Navegación*, 1967, tomo 13, secciones 383 a la 403, p. 165.

ción de barcos y con las especificaciones que regulaban naturaleza de los materiales empleados.

Como consecuencia de esto y de otras circunstancias, esta sociedad clasificadora entró en estrecho contacto con el gobierno y el trabajo inicial de naturaleza consultiva condujo a Lloyd's Register of Shipping a ser requerida para llevar a cabo tareas ejecutivas en la cumplimentación de medidas legislativas. Por ejemplo, la asignación de líneas de carga o de flotación, para lo cual la sociedad actualmente tiene la autoridad delegada de cerca de 50 países incluyendo el suyo propio, y la publicación en 1855, de las primeras reglas especiales para la construcción de barcos de hierro.<sup>2</sup>

En la realización de este trabajo, Lloyd's Register of Shipping estableció el primer ejemplo del papel básico de las modernas sociedades clasificadoras.<sup>3</sup>

Aunque Lloyd's Register of Shipping continúa siendo la sociedad clasificadora líder en el mundo, hay varias otras sociedades clasificadoras que existen hoy en día teniendo en general objetos similares, desempeñando sus funciones también de manera muy similar, algunas de las cuales prestan servicio internacional mientras unas pocas de ellas únicamente tienen jurisdicción nacional, y teniendo algunas veces una organización parecida.<sup>4</sup>

### III. FUNCIONES

De conformidad con lo que se ha dicho anteriormente, no es difícil deducir el objeto y funciones de las sociedades clasificadoras. El propósito principal de estas sociedades, hablando genéricamente, es calificar barcos dentro de estas clases proporcionando un registro auténtico de los detalles de la construcción del barco en relación a su confiabilidad mientras está operando en el mar.

Así, las sociedades clasificadoras han diseñado normas que regulan la construcción de barcos a fin de asegurar que están correctamente construidos, equipados y mantenidos.

Esto es por supuesto de capital importancia para el dueño del barco quien considera a la clasificación de su barco como un requisito esencial

<sup>2</sup> Cufley, C.F.H. *Cargas Oceánicas y Fletamento*, 1980, pp. 296 y 297.

<sup>3</sup> S. Nagendra, *supra* (1), p. 167.

<sup>4</sup> Más adelante se dará una lista de las principales sociedades clasificadoras que existen en la actualidad.

para saber su calidad real y para el asegurador, quien siempre necesita saber la condición real del buque que va a asegurar.

Antes de empezar la construcción de un barco la sociedad clasificadora debe aprobar sus especificaciones y la construcción del barco y su maquinaria son estrictamente vigiladas por sus inspectores. Una vez que se ha terminado la construcción del barco y después de que se han realizado pruebas de manera satisfactoria, se expiden los certificados de clasificación.<sup>5</sup>

En consecuencia, la tarea esencial de una sociedad clasificadora es establecer niveles técnicos para la construcción de barcos, los cuales cubrirán las necesidades de los distintos intereses en juego y no mostrarán favoritismo alguno.

Además, la sociedad ayuda a mantener estos niveles vigilando muy cuidadosamente la construcción de un barco y examinándolo a intervalos regulares durante toda su vida de servicio. Debe aprender los conocimientos técnicos y ponerlos a disposición de la industria naviera en general mediante el medio de sus reglas publicadas y debe estar dispuesta siempre a estimar nuevos diseños, ideas, materiales y técnicas para promover a aquellas que tengan utilidad y para desalentar a aquellas que tengan poca o ninguna utilidad.

En síntesis, una sociedad clasificadora debe proporcionar un servicio y para hacer esto en la mejor manera posible, debe poseer tres características principales: imparcialidad, competencia técnica y el deseo de ayudar a la industria naviera en general.

Considerando la variedad de intereses que están en juego en un barco, es obvia la necesidad de una imparcialidad absoluta en una sociedad clasificadora. En primer lugar está el dueño del barco, cuyo deseo natural será obtener el mejor barco posible al precio más bajo posible. Mientras esta actitud es entendible y en cierto sentido justificable, encierra cierto peligro porque quizá esté tentado a enfatizar sobre la economía a expensas de la calidad.

El constructor del barco también está preocupado con consideraciones económicas y una experta asesoría puede salvarlo del error de usar, por ejemplo, materiales que parezcan ofrecer la ventaja de costos reducidos pero que quizá no sean completamente adecuados para sus fines. Además, tanto el propietario como el constructor se benefician de la supervisión de la mano de obra, la cual es una parte esencial de la clasificación.

<sup>5</sup> J. Bes. *Fletamento y Términos Navieros*, 1977, p. 221.

Después que el barco ha sido construido, el círculo de intereses se ensancha para abarcar a la gente cuyos productos van a ser transportados en el barco y a los aseguradores que van a asegurar tales productos o al barco. El dueño del barco, el dueño del cargamento y el asegurador están entonces interesados en tratar con un barco que sea seguro y apto para la navegación, y todos ellos se benefician de los servicios de una sociedad imparcial que reconcilie sus puntos de vista distintos y salvaguarde sus intereses colectivos.

Sin embargo, sin competencia técnica la tarea no podría ser desarrollada. La construcción de barcos es más que una ciencia compleja y exacta; nuevos diseños, nuevos métodos y nuevos materiales se desarrollan constantemente y su evaluación necesita conocimiento técnico y experiencia de muy alto orden.

Sin cuestionar el cuerpo técnico de las compañías navieras, no puede esperarse de manera razonable que alguna firma en lo individual tenga la experiencia de una sociedad clasificadora, la cual trata con miles de barcos de todas las clases operando en cualquier tipo de condiciones y construidos en casi todos los astilleros del mundo.

Las sociedades clasificadoras tienen una enorme cantidad de información acumulada y al mismo tiempo su personal administrativo incluye hombres de la más alta habilidad en la arquitectura naval, ingeniería marina, metalurgia y otras ciencias asociadas, todo lo cual las coloca en una situación de ventaja.

Una sociedad clasificadora completamente autónoma desempeña el papel de crítico y árbitro. Sus opiniones y resoluciones deben estar basadas en una amplia experiencia y en argumentos científicos y técnicos. En vista de la responsabilidad que soporta de manera igual hacia los varios intereses en juego en la navegación y en la construcción de barcos, debe actuar con precaución para evitar, en la medida posible, la comisión de errores que podrían dañarla a ella misma y a la comunidad a la que sirve.<sup>6</sup>

En relación con este último aspecto surge una cuestión muy interesante la cual al mismo tiempo es muy difícil de responder: si una sociedad clasificadora puede incurrir en responsabilidad originada por las clasificaciones hechas por ella.

De hecho, existen muy pocos casos, y lógicamente hablamos a nivel internacional, que estén relacionados con esta cuestión legal tan importante. A continuación se hará una breve referencia a dos de estos casos:

<sup>6</sup> S. Nagendra, *supra* (1), pp. 167 a la 170.

En el caso de *Gulf Tampa Drydock Co. versus Germanischer Lloyd* volumen 634 del *Federal Second*, páginas de la 874 a la 879 (Quinto Circuito 1981), surgió la responsabilidad por el daño de una sociedad clasificadora de barcos, pero esta cuestión no se resolvió.

Aquí, una compañía encargada de realizar trabajo en dique seco que había sido encontrada culpable frente al dueño de un barco, promovió una acción en derecho marítimo en contra de la sociedad clasificadora del barco, pretendiendo una contribución sobre la teoría de negligencia concurrente. La Corte de Distrito resolvió en favor de la compañía que realizó los trabajos en dique seco y la sociedad clasificadora apeló. La Corte de apelación sostuvo que un impedimento colateral no era aplicable donde, en una acción anterior, no había un fallo específico concerniente ya sea a una relación de agente entre la sociedad y el propietario por lo que hace a las reparaciones o a la negligencia por parte de la sociedad, y sostuvo que la sociedad no podía ser declarada culpable en ausencia de una prueba de, si al ordenar reparaciones específicas, el inspector de una sociedad incumplió cualquier deber que la sociedad tuviera frente al dueño del barco.

La cuestión para que una sociedad clasificadora sea responsable frente al dueño de un barco bajo la teoría de las obligaciones extracontractuales, es determinar cuáles son los deberes que una sociedad clasificadora tiene para con sus clientes.

Una sociedad clasificadora tiene ciertos deberes frente al dueño de un barco, lo que incluye en términos generales, la determinación de que un barco cumple con ciertos requisitos y condiciones de aptitud para navegar establecidos por la sociedad. Un deber adicional es la inspección de los barcos que estén dañados para determinar si continúan reuniendo los requisitos y condiciones de su clase y, si no, qué debe hacerse para traer de nueva cuenta al barco dentro de los requisitos y condiciones de su clase.

La sociedad clasificadora en el caso que nos ocupa, argumentó que sus responsabilidades se limitan por la costumbre y por el contrato respectivo y en consecuencia, no tenía responsabilidad.

La Corte de apelación devolvió el caso a la Corte de Distrito para determinar si cualquier deber de la sociedad clasificadora para con el dueño del barco había sido violado.

Otro caso que también puede mencionarse es *Great American Ins. Co. versus Bureau Veritas*, volumen 338 del *Federal Supplement* páginas de la 999 a la 1015 (Distrito Sur de Nueva York, 1972).

Un barco no puede ser clasificado por más de una sociedad clasi-

ficadora al mismo tiempo, pero algunas veces sucede que un barco puede cambiar de sociedad clasificadora.

La clasificación de un barco no es obligatoria pero tiene tantas ventajas que un barco no clasificado es actualmente una rareza.

A falta de estas clasificaciones se experimentarían grandes dificultades por los aseguradores marítimos, los corredores de fletamentos, banqueros, comerciantes y cargadores, así como otros que necesitan un acceso fácil y rápido a la más reciente y más confiable información relacionada con los barcos en los que están interesados. Los dueños de los barcos también estarían en una gran desventaja si no existiera una organización confiable para asegurar que sus barcos fueron construidos, reparados y mantenidos de acuerdo con los más altos niveles de materiales y mano de obra existentes, no importa en qué parte del mundo, tengan lugar tales operaciones.<sup>7</sup>

En vista de que *Lloyd's Register of Shipping* es la más importante sociedad clasificadora, se listarán sus diversas funciones en el entendido de que las funciones de otras sociedades clasificadoras son muy similares.

Las diversas funciones de *Lloyd's Register of Shipping* son:<sup>8</sup>

— La inspección y clasificación de buques mercantes, yates, remolcadores, barcos de pesca y otras naves.

— La publicación de: Registro de Barcos, emitido anualmente; Registro de Yates *Lloyd's* publicado anualmente; Registro de Barcos (Secciones Subsidiarias); Registro de Unidades de Mar Afuera, Sumergibles y Sistemas de Buceo; Reglas y Reglamentos para la Clasificación de Barcos; Reglas para Barcos de Vías Navegables Interiores; Reglas para Diques Flotantes; Reglas para Unidades Móviles de Mar Afuera; Reglas para Sumergibles y sistemas de buceo; Reglas para Barcos de Gases Licuados; Reglas para Yates y Naves Pequeñas; Propiedades Geométricas de Secciones Laminadas y Construcción de Soportes o Sobrepuentes; Certificación del Esquema para Contenedores de Carga; Certificación del Esquema para Maquinaria de Refrigeración; Lista de Materiales de Soldadura Aprobados para Usar en la Construcción del Casco; Lista de Fusibles Aprobados; Lista de Interruptores de circuito Tipo Probados; Código de Maquinaria para el Manejo de Carga; Reglas para la Inspección y Clasificación de Almacenes Refrigerados; Reglas Provisionales para la Aplicación de Vidrios

<sup>7</sup> F.N. Hopkins. *Negocios y Ley para el Capitán del Barco*, 1982, pp. 130 y 131.

<sup>8</sup> *Idem.* (7), pp. 131 y 132.

Plásticos Reforzados en las Naves de Pesca; Guía de Notas y Requisitos para la Clasificación de Vehículos con Cojín de Aire; Lista de Equipo de Control y de Equipo Eléctrico tipo Aprobado, y Guía de Notas para Montacargas en Barcos.

— La supervisión en la comprobación de anclas y cadenas bajo las disposiciones de las Actas de Anclas y cables de Cadena.

— La supervisión en la comprobación de los lugares de manufactura de acero utilizado en la construcción de barcos y calderas, y en la construcción de barcos grandes y piezas forjadas y fundidas de las máquinas.

— La asignación de libre flotabilidad para los barcos de todos los tipos, sean clasificados o no, bajo el acta MS (Líneas de Carga) y las correspondientes leyes de otros países.

— La inspección de maquinaria e instrumentos de refrigeración.

— La inspección y medida de barcos clasificados con la sociedad para el propósito de obtener sus tonelajes bajo las facultades conferidas por las Reglas MS de 1975 (Modificación de Tonelaje).

La Sociedad también lleva a cabo una gran cantidad de trabajo no marítimo, precisamente con relación a estaciones de energía y refinerías de petróleo y un gran número de inspectores de Lloyd's altamente calificados están comprometidos en la investigación de barcos y maquinaria.

A los barcos construidos a satisfacción de las sociedades clasificadoras se les asigna una clase, la cual normalmente retienen a través de su vida, en el entendido de que se sometan a las inspecciones requeridas y sean mantenidos propiamente. El cumplimiento con los requerimientos de la sociedad para el casco y la maquinaria es una condición para la clasificación.

En relación con los símbolos tipo, se hará referencia a aquellos usados por Lloyd's Register of Shipping. Todos los barcos cuando son clasificados se les asigna uno o más símbolos tipo. Ejemplos de estos símbolos con sus significados son los siguientes:

\* —el símbolo de la cruz negra—, comúnmente referido como la Cruz de Malta, será asignado a los barcos nuevos construidos bajo la inspección especial de la Sociedad con apego a las Reglas y a la satisfacción de su comité.

100 — esta cifra es asignada a todos los barcos que son considerados como aptos para servicio de navegación en el mar.

A — esta letra es asignada a todos los barcos que han sido cons-

truidos o aceptados en la clase de acuerdo con las Reglas de la Sociedad y que son mantenidos en condiciones buenas y eficientes.

1 — este número es asignado a los barcos que tienen a bordo equipo de anclaje y de amarre eficiente y en buenas condiciones.

Algunas veces la anotación de una clase será adicionada al símbolo de clasificación asignada al barco. Esta anotación de clase consistirá de una anotación, o de una combinación de anotaciones, una anotación de carga, una anotación de tareas especiales y/o una anotación de restricción en el servicio. Por ejemplo:

100 A 1 — Servicio de Tanquero en el Báltico arriba de 65° en tanques número 4. Clase de hielo 2.<sup>9</sup>

Hay también anotaciones especiales de clase de maquinaria para instalaciones de carga refrigerada y para navegación en hielo. Con relación a las anotaciones de clases de hielo, diremos que éstas existen para barcos que son especialmente fortalecidos para la navegación en hielo. Las 4 clases de hielo basadas en las condiciones del hielo del Báltico son las siguientes:

Clase 1, barcos utilizados para navegar en condiciones de hielo extremas.

Clase 2, barcos utilizados para navegar en condiciones de hielo severas.

Clase 3, barcos utilizados para navegar en condiciones de hielo intermedias.

Clase 4, barcos utilizados para navegar en condiciones de hielo ligero.

Además, hay algunas clases extras (1 A a 1 C) para barcos con fortalecimiento especial utilizados para navegar en el Báltico Norte.<sup>10</sup>

#### IV. IMPORTANCIA DE LA CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES

Además de los importantes aspectos de la clasificación de los barcos que hemos mencionado con anterioridad, en esta sección se harán algunos otros comentarios destacando la conveniencia y necesidad de calificar a los barcos en clases, especialmente con relación a los intereses de los dueños de los barcos, de los aseguradores marítimos y de la gente involucrada en contratos de fletamento.

<sup>9</sup> *Idem* (7), p. 133.

<sup>10</sup> H. J. Pursey, *Construcción de Barcos Mercantes*, 1978, t. 3.

*Propietarios de los barcos*

Es cierto que la clasificación no es obligatoria, pero además de las ventajas prácticas que hemos dicho que el propietario de un barco tiene si clasifica su buque, algunas veces él podrá encontrar que tal clasificación es obligatoria. Por ejemplo, cuando el propietario de un barco no clasificado es requerido para satisfacer cuerpos reglamentarios gubernamentales a fin de demostrar que su barco tiene suficiente fortaleza estructural para la asignación de una línea de carga y en consecuencia para obtener un certificado de construcción segura.

Cuando un contrato para la construcción de un barco se celebra entre el constructor y el cliente, el aspecto de la clasificación juega un papel esencial. Toda vez que los contratos de la construcción de un barco son muy complejos debido a su objeto específico que requiere un gran detalle, en muchos casos las partes utilizan y se adecúan a sí mismas a las formas preestablecidas de este tipo de contratos. Las formas más comunes son las siguientes:

Contrato para la Construcción de Barco de los Constructores de Barcos de la Europa Occidental (AWES).

Contrato para la Construcción de Barco del Consejo Marítimo Subsidiario del Departamento de la Administración de Comercio Marítimo de los Estados Unidos (MARAD).

Contrato para la Construcción de Barco de la Asociación de Propietarios de Barcos de Japón (SAJ).

Estas formas preestablecidas de contratos para la construcción de barcos tienen espacios en blanco en los que las partes pueden insertar elementos adicionales y uno de éstos es precisamente la clase del barco. Entonces, cuando el contrato para la construcción de un barco se refiere a un barco de una clase determinada, esto se convierte en un término esencial e importante del contrato respectivo y en consecuencia el cliente tiene medios legales para obligar al constructor a proporcionar un barco que llene los requisitos de la clase convenida.

Ver forma AWES, artículo 1 (c), Registro y Clasificación de los Barcos, y Forma SAJ, artículo I, Descripción y Clase.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> C. Malcom, *Contratos para la Construcción de Barcos*, 1982, t. 2, pp. 145 y 170.

*Aseguradores marítimos*

La clasificación de los barcos es también muy importante en el campo del Seguro Marítimo. Un asegurador que pretenda asegurar un barco en particular, primero se cerciorará del registro de la sociedad clasificadora y basará su prima, si no totalmente por lo menos en parte, en el hecho de que el barco esté completamente clasificado. En efecto, la Póliza Básica para Casco del Instituto Americano, en la cláusula relativa al cambio de propietario, establece que si la sociedad clasificadora del barco es cambiada, o su clase es cambiada, cancelada o retirada, la póliza será cancelada automáticamente a menos que los aseguradores acuerden otra cosa.

En el caso de barcos más antiguos, frecuentemente se garantiza que un barco debe permanecer en una clase determinada y que si por cualquier razón la sociedad clasificadora retira su clasificación, la póliza será nula. Esto se debe al hecho de que la clasificación del barco se considera como una "Garantía Promisoria", la cual como tal no puede ser quebrantada.

La clasificación de los barcos es aún más importante para los aseguradores de la carga. Cuando se efectúa una cobertura abierta sobre la carga, un asegurador no sabe qué barcos serán los que transporten la mercancía asegurada. Ya que, entre otras cosas, la clase del barco transportante afecta la prima que será cobrada, las pólizas abiertas de carga contienen una cláusula de clasificación. Tal cláusula describe a los barcos que no están sujetos a primas adicionales de carga; por ejemplo, barcos con más de 20 años de antigüedad y clasificados A 1 con la Oficina Americana de Navegación (American Bureau of Shipping) o 100 A 1 con Lloyd's Register of Shipping.

*Contratos de fletamento*

La clasificación de barcos tiene cierta importancia con relación a los contratos de fletamento. En el caso de estos contratos, así como en el caso de los contratos para construcción de barcos, hay formas preestablecidas que son utilizadas para los principales tipos de contrato de fletamento, es decir, fletamento de traspaso, fletamento de casco desnudo, fletamento para un viaje determinado y fletamento por tiempo determinado. En las formas preestablecidas de contratos de fletamento más comúnmente utilizadas, casi siempre hay una cláusula relativa a la clasificación del barco contratado. Algunas veces esta

cláusula específica se incluye en la sección relativa a la descripción del barco, como se ilustra con los siguientes ejemplos:

— Forma Preestablecida de Fletamento de Casco desnudo del Báltico y de la Conferencia Marítima Internacional. Nombre clave: BARECON "A". La cláusula 8 de esta forma establece que los fletadores que operen el barco directamente, deberán mantener en todo tiempo el barco con la clasificación vigente de la clase indicada en el mismo contrato.

— Fletamento Escandinavo para un Viaje Determinado del Báltico y de la Conferencia Marítima Internacional de 1956. Nombre clave: SCANCON. Esta forma establece en su cláusula 16 que los propietarios tendrán la libertad de sustituir un barco de la misma clase y condición... dando debido aviso de esto a los fletadores.

— Contrato de Fletamento de Viaje Determinado de tanquero. INTERTANKVOY Parte 76 Parte I sección (a) y Parte II cláusula 1, la cual prevé que la clase del barco según se especifica en la parte I será mantenida durante la vigencia del contrato.

— Forma de Contrato de Fletamento por Tiempo Determinado New York Produce Exchange. Nombre clave: ASBATIME. Ver sección relativa a la descripción del barco.

Se dice que una declaración en el contrato de fletamento de la clase de un barco equivale solamente a una promesa de que el barco al momento de celebrar el contrato de fletamento está en ese momento así clasificado y no que el barco está correctamente clasificado, ni que continuará estando así clasificado durante la vigencia del contrato de fletamento. Sin embargo, la pérdida de la clase durante el periodo del contrato pudiera haber sido causada por falta de aptitud para navegar con seguridad o por cualquier otro incumplimiento de las obligaciones del dueño del barco, para remediar lo cual el fletador tendría una acción o recurso. Así se propone que el reconocimiento de la clase de un barco es una condición del contrato, cuyo incumplimiento da derecho al fletador a tratar el contrato como cancelado.<sup>12</sup>

## V. INSPECCIONES

A fin de que los altos niveles insistidos como una condición para la asignación de la clase original sean mantenidos, los dueños de los barcos deben presentar sus buques en periodos regulares para ser

<sup>12</sup> A. Mocatta, M. Mustill y B. Stewart, *Contratos de Fletamento y Conocimientos de Embarque*, 1974, p. 74.

examinados por los inspectores de las sociedades clasificadoras. Las inspecciones usuales en términos generales son las siguientes:

### *Inspecciones anuales*

Todos los barcos de acero son requeridos para ser inspeccionados a intervalos de aproximadamente 1 año. Estas inspecciones anuales son llevadas a cabo concurrentemente con inspecciones estatutarias anuales u otras inspecciones de la línea de carga. El inspector examina la condición de todos los accesorios de cierre cubiertos por las condiciones para la asignación de la reserva de flotabilidad y aparatos de gobierno auxiliares, particularmente la barra y la cadena de transmisión. En la segunda Inspección Anual y respecto de barcos de carga o tanqueros, los exámenes se hacen interna.

### *Inspecciones en dique*

También se requiere que un barco sea examinado en dique seco a intervalos de aproximadamente 12 meses, siendo al máximo intervalo permitido de 2 años. En la inspección de dique se pone particular atención a las planchas del forro exterior del barco, al marco de la hélice, al timón y a todas las partes de la estructura expuesta particularmente a corrosión y desgaste, así como cualquier desperfecto del fondo. Se evalúa la condición general del barco y también se inspeccionan las anclas y cables.

### *Inspecciones especiales*

Todos los barcos de acero clasificados con Lloyd's Register of Shipping se sujetan a inspecciones especiales que se convierten en obligatorias a intervalos de 4 años, los primeros 4 años desde la fecha de construcción o la fecha de inspección especial para la clasificación y posteriormente cada 4 años desde la fecha de la inspección especial previa. En los casos en que al propietario del barco no le es posible cumplir este requisito, se le concede un periodo de gracia que no excede de 12 meses desde la fecha en que debió hacerse la inspección, en el entendido de que el inspector puede evaluar la condición general del barco cerca de la fecha en que debió hacerse la inspección.

También hay inspecciones de casco que son realizadas continuamente abriendo todos los compartimientos del casco y probándolos en

rotación con un intervalo de 5 años. Los requerimientos para la inspección especial de casco se dividen en 4 grupos de acuerdo a la edad del barco como sigue:

- A. Inspección especial de barcos de menos de 5 años.
- B. Inspección especial de barcos entre 5 y 10 años.
- C. Inspección especial de barcos de más de 10 años.
- D. Primera inspección especial realizada después de que el barco cumplió 20 años y cualquier inspección especial posterior.

En cada caso la cantidad de inspección requerida aumenta y cada vez se remueve más material a fin de que la condición del acero pueda ser evaluada.

Otros tipos de inspecciones son las inspecciones de maquinaria que se refieren a las máquinas principales y auxiliares, calderas, accesorios esenciales, bombas y equipo eléctrico, así como inspecciones relativas a las instalaciones para carga refrigerada.

## VI. RETIRO DE LA CLASE

Si el propietario de un barco ya no desea que su barco siga estando clasificado por alguna sociedad clasificadora en particular, es libre de pedir que la clase sea cancelada; pero bajo ciertas circunstancias sea que él lo desee o no, la clase del barco puede ser retirada. La principal causa para una acción tan drástica sería el incumplimiento de las reglas de la sociedad clasificadora o en particular la falta de realización de algún trabajo indicado por el inspector como esencial para el mantenimiento de la clase.

Tal recomendación pudiera haber sido hecha por el inspector al momento de alguna Inspección Anual o Especial, o hecha como resultado de un examen obligatorio que deba tener lugar después de que el barco ha sufrido un accidente o daño debido a mal tiempo o a otra causa.

Si se detectan defectos en el casco, equipo o maquinaria por parte de un inspector, él informará a los propietarios de los barcos cuál es el trabajo que se requiere realizar. Si ellos no siguen sus requerimientos, el inspector hará un reporte a la sociedad, la cual, dependiendo de la seriedad del asunto decidirá si el barco puede retener su clase. En el caso de que el dueño del barco sienta que el requerimiento del inspector no es razonable, puede apelar directamente a la sociedad clasi-

ficadora quien puede ordenar una investigación especial en las recomendaciones del inspector teniendo el poder de revocarlas o modificarlas.

Cuando la clase de un barco es retirada como consecuencia de la solicitud de los dueños de los barcos, en el Libro de Registro se hace la anotación "LR Clase Retirada a Solicitud del Propietario". Después de 1 año la anotación será alterada para quedar "Clasificado LR Hasta (Fecha)".

Cuando las recomendaciones por lo que hace a las inspecciones no han sido cumplidas, consecuentemente el barco no tiene derecho a retener su clase y en tal virtud la clase será cancelada y se hará la anotación "Clase Cancelada (Fecha)". En este caso se hace la misma alteración en el Libro de Registro 1 año más tarde.

Cuando se encuentra de los defectos reportados que un barco no tiene derecho a retener su clase y los propietarios no reparan tales desperfectos, la clase será cancelada y se hará la anotación "Clase Cancelada - Desperfectos Reportados (Fecha)", así como la misma alteración mencionada en los párrafos anteriores.<sup>13</sup>

## VII. PRINCIPALES SOCIEDADES CLASIFICADORAS

Finalmente, en esta sección y con un propósito meramente ilustrativo, mencionaré a las otras sociedades clasificadoras importantes que existen en la actualidad además de Lloyd's Register of Shipping, en la inteligencia de que las seis principales de ellas van en cursiva. Estas sociedades clasificadoras son las siguientes:

*American Bureau of Shipping, United States*; Bureau Colombo, Brazil; Bulgarian Register of Shipping, Bulgaria; China Corporation Register of Shipping, China (Nacionalista); Register of Shipping of People's Republic, China, People's Republic; Czechoslovak Register of Shipping, Czechoslovakia; Seefahrtsamt, Finland; *Bureau Veritas, France*; *Germanischer Lloyd, Germany, Federal Republic of*; DSRK, Germany, Democratic Republic of; Hellenic Register of Shipping, Greece; Indonesian Register of Shipping, Indonesia; *Registro Italiano Navale, Italy*; *Nippon Kaiji Kyokai, Japan*; Korean Register of Shipping, Korea; *Det Norske Veritas, Norway*; Poliski Rejester Statkow, Poland; Turk Loydu, Turkey; Register of U. S. S. R., U. S. S. R., y Yugoslav Register of Shipping Yugoslavia.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> F. N. Hopkins, *supra* 7, p. 139.

<sup>14</sup> S. Nagendra, *supra* 1, pp. 173 y 174.



### VIII. INEXISTENCIA DE REGULACIÓN LEGAL DE LAS SOCIEDADES CLASIFICADORAS EN EL SISTEMA JURÍDICO MEXICANO

Como fácilmente se deduce del contenido de las anteriores secciones de este breve estudio, las funciones que desempeñan las sociedades clasificadoras son de gran trascendencia y tienen una notoria importancia en las distintas materias que comprende el amplísimo mundo del derecho marítimo. Sin embargo, desafortunadamente en México no hay normas legales que regulen el funcionamiento, organización y competencia de las sociedades clasificadoras, no previéndose siquiera su existencia.

Esta situación amerita una solución rápida e inaplazable en vista de la vasta actividad marítima que se desarrolla en nuestro país, el cual por la extensión de sus litorales y por sus incalculables riquezas, tanto petroleras como pesqueras, aunado a su cada vez más intenso tráfico marítimo comercial, tiene continuas relaciones con los representantes de los diversos intereses que comúnmente están en juego en el derecho marítimo, a saber, propietarios de los barcos, fletadores, dueños de carga, corredores, aseguradoras, reaseguradores, etcétera.

Para remediar esta situación, es necesario crear más que simplemente reformar o algunas veces hasta "parchar", un nuevo cuerpo de disposiciones legales y reglamentarias en materia de derecho marítimo, en las que obviamente deberá preverse una regulación expresa en torno a la existencia, funcionamiento, organización y competencia de las sociedades clasificadoras, para que de esta manera se actualice el sistema jurídico mexicano que a estas alturas ya resulta obsoleto en esta materia específica, en comparación con los sistemas jurídicos de otros países.