



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

**IMPORTANCIA DE LIMITAR LA RESPONSABILIDAD DE LAS
SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN.**

AUTOR (ES):

FEIJOO MORA, NATHALY JULIANA

**Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de
ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA
REPÚBLICA**

TUTOR:

Dr. VÉLEZ COELLO, JOSÉ MIGUEL

Guayaquil, Ecuador

24 de Febrero del 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **FEIJOO MORA, NATHALY JULIANA**, como requerimiento para la obtención del Título de **Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República**.

TUTOR

f. _____
Dr. Vélez Coello, José Miguel

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____
Dra. Lynch Fernández, María Isabel

Guayaquil, a los 24 días del mes de febrero del año 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
CARRERA DE DERECHO**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Feijoo Mora, Nathaly Juliana**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **“IMPORTANCIA DE LIMITAR LA RESPONSABILIDAD DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN”**, previo a la obtención del Título de **Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 24 días del mes de febrero del año 2017

LA AUTORA

f. _____
Feijoo Mora, Nathaly Juliana



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
CARRERA DE DERECHO**

AUTORIZACIÓN

Yo, **Feijoo Mora, Nathaly Juliana**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **“IMPORTANCIA DE LIMITAR LA RESPONSABILIDAD DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN”**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 24 días del mes de febrero del año 2017

LA AUTORA:

f. _____
Feijoo Mora, Nathaly Juliana

REPORTE URKUND

The screenshot shows the URKUND web interface. The top navigation bar includes the URKUND logo and a 'Lista de fuentes' (List of sources) button. The main content area displays a document entry with the following details:

- Documento:** [Sociedades de clasificación BORRADOR.docx](#) (02609387)
- Presentado:** 2017-02-28 23:01 (-05:00)
- Presentado por:** maritza.reynoso@vighi@gmail.com
- Recibido:** maritza.reynoso@vighi@gmail.com
- Mensaje:** [Matty Feijoo Prof. José Miguel vélez_Muestra el mensaje completo](#)

Below the document entry, a yellow highlight indicates: "7% de esta aprox. 12 páginas de documentos largos se componen de texto presente en 6 fuentes."

To the right, a 'Lista de fuentes' (List of sources) table is visible, containing the following entries:

Enlace/nombre de archivo	Categoría
http://docplayer.es/51314477-Las-sociedades-de-clasificacion-de-buenos.html	
http://jurcommissiurpe.edu/boletines/boletines/2009_1/2739/PFC_prof.%20seuences.html	
https://es.wikipedia.org/wiki/Sociedad_de_clasificaci%C3%B3n	
11.035.pdf	
FINAL_FINAL_TESIS.docx	

f. Dr. Vélez Coello, José Miguel Feijoo Mora, Nathaly Juliana

Tutor

Autora

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por darme la fuerza necesaria para enfrentar cada día, por haber tomado mi mano y haberme ayudado a culminar con éxito mi carrera universitaria; a mis padres Norman Feijoo Aguilar y Emily Mora Flores por ser el pilar fundamental en mi vida, por su apoyo, paciencia y su infinito amor durante todos estos años; a mi tutor Dr. José Miguel Vélez por su conocimiento, dedicación y apoyo en la realización del presente trabajo.

DEDICATORIA

Dedico ésta tesis a Dios, a mis padres por su esfuerzo en todo momento, porque gracias a ellos cumplí la meta que todos nos proponemos al ingresar a una carrera universitaria, que es terminarla, sin ellos no lo podría haber logrado; a mis hermanos Emily y Norman por ser mi refugio siempre; a mi abuelita Sonia Flores por ser esa persona que siempre tiene palabras de amor y motivación para mí; a mi sobrina Elena por ser ese amor chiquito que me inspira a ser mejor; y, a Andrés Aguilera por ser esa persona que ha estado apoyándome, sosteniéndome e inspirándome a dar siempre lo mejor de mí, y por enseñarme que si tienes a Dios en tu corazón lo tienes todo.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
CARRERA DE DERECHO**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Dr. JOSÉ MIGUEL VÉLEZ COELLO
TUTOR

f. _____

Dra. MARÍA ISABEL LYNCH FERNÁNDEZ
DIRECTORA DE CARRERA

f. _____

Dra. MARITZA GINETTE REYNOSO GAUTE
COORDINADORA DEL ÁREA



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad: Jurisprudencia

Carrera: Derecho

Periodo: UTE B-2016

Fecha: 24 de febrero de 2017

ACTA DE INFORME PARCIAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado **“IMPORTANCIA DE LIMITAR LA RESPONSABILIDAD DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN”**, elaborado por la estudiante **FEIJOO MORA NATHALY JULIANA**, certifica que durante el proceso de acompañamiento dicho estudiante ha obtenido la calificación de **10 DIEZ**, lo cual lo califica como **ACTO PARA LA SUSTENTACIÓN**.

Dr. Vélez Coello, José Miguel

ÍNDICE

RESUMEN	XI
ABSTRACT	XII
1 INTRODUCCIÓN	13
2 SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN	14
2.1 Definición.....	14
2.2 Antecedentes Históricos.....	15
2.3 Funciones.....	18
2.4 Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).-	19
3 DESARROLLO	21
3.1 Responsabilidad de las Sociedades de Clasificación.....	21
3.2 Responsabilidad Contractual.....	23
3.3 Responsabilidad Extracontractual Frente a Terceros.....	25
3.4 PROPUESTA: Limitar la Responsabilidad de las Sociedades de Clasificación.....	27
4 CONCLUSIONES	30
REFERENCIAS	31

RESUMEN

El objetivo del presente artículo académico es analizar la importancia que tienen las Sociedades de Clasificación dentro del derecho marítimo y la falta de regulación que tienen las mismas dentro de nuestro ordenamiento jurídico. Cuando se habla de falta de regulación, es porque una figura se está utilizando, en éste caso las sociedades de clasificación y no tienen una norma que las ampare, en caso de un futuro conflicto o simplemente para regular las relaciones entre el armador y éstas sociedades. Existe un caso muy conocido sobre un buque llamado “Erika” el cual transportaba petróleo y durante su viaje se partió, lo cual provoco una catástrofe ecológica sobre las costas de Bretaña, en el cual la sociedad clasificadora que había sido responsable de las inspecciones de éste buque tuvo que pagar millones de euros.

Por el resumen del caso mencionado en líneas anteriores considero que estas sociedades deben estar reguladas en nuestra norma positiva, para de una u otra manera protegerse ellas y también brindar seguridad a las personas a las cuales prestan su servicio.

Palabras Claves: SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN; REGULACIÓN; LÍMITES DE RESPONSABILIDAD; RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL; DERECHO MARÍTIMO.

ABSTRACT

The objective of this academic article is to analyze the importance of classification societies within maritime law and the lack of regulation that they have within our legal system. When talking about lack of regulation, it is because a figure is in use, in this case the classification societies and they do not have a rule that protects them, in case of a future conflict or simply to regulate the relations between the ship owner and the companies. There is a well-known case about a ship called "Erika" which carried the oil and during the voyage broke down, which is an ecological catastrophe on the coast of Brittany, in which the classified company that had been responsible for the inspections of This vessel had to pay millions of Euros.

For the summary of the case in the previous lines, I believe that these companies should be regulated in our positive rule, in order to protect themselves as well as to provide security to the people they serve.

KEYWORDS:

**CLASSIFICATION SOCIETY; REGULATION; LIMITS OF LIABILITY;
CONTRACTUAL AND EXTRACTIONAL LIABILITY; MARITIME LAW.**

1 INTRODUCCIÓN

Existe una falta de regulación en nuestra legislación en cuanto a las sociedades de clasificación, ya que no hay un régimen jurídico positivo que las regule, quedando éstas sociedades de clasificación indefensas. Por esta razón el riesgo de que sean expuestas como responsables frente a terceros es muy alto.

En el caso de las sociedades de clasificación limitar la responsabilidad es muy importante, porque éstas empresas o sociedades son aquellas que están conformadas por un gran número de profesionales en distintas áreas, los cuales califican a los buques si éstos respetan las reglas establecidas en cuanto a su construcción, fabricación, mantenimiento, etc.

Estos buques por lo tanto pasan por un filtro de revisión, por así decirlo y, este filtro son las sociedades de clasificación, las cuales califican a los buques atribuyéndole una determinada categoría dependiendo de la condición en que se encuentren, entonces en el caso de que suceda algún accidente durante el viaje, se debería estudiar bien la razón del accidente y no en seguida culpar a estas sociedades porque son aquellas que califican las condiciones en que se encuentra el buque.

Como sabemos vivimos en mundo de incertidumbre, en el cual la mayor parte del tiempo estamos tan ocupados que no tenemos idea el riesgo al que estamos expuestos diariamente, entonces imaginemos los riesgos que puede haber en el mar y aunque son muchos, las aseguradoras en un contrato de seguro marítimo limitan su responsabilidad. Por esta razón considero que las sociedades de clasificación también deben tener una norma que los respalde limitando su responsabilidad y regulándolas en general, como la hay en el caso de seguro marítimo, donde en el artículo 955 del Código de Comercio establecen en que no se responsabilizan éstas aseguradoras.

2 SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN.

2.1 Definición.-

Las sociedades de clasificación siempre han sido un tema poco conocido por la mayoría de personas, ya que por lo general sabemos que los buques deben ser revisados y contar con un certificado el cual establece si cumple o no con las reglas determinadas para emprender un viaje, pero no sabemos quién otorga ese certificado. La institución que otorga ese certificado son las sociedades de clasificación.

Según (Chami , 2010) las sociedades de clasificación *“Son organizaciones que establecen y aplican estándares técnicos vinculados con el diseño, la construcción y la supervisión de buques y plataformas offshore”*.

También (Talavera, 1971) ha definido a las sociedades de clasificación como *“Aquellas instituciones eminentemente técnicas, creadas para asesorar e informar a los constructores, armadores, aseguradores, cargadores, compradores de buques y en general a todos los interesados en la navegación y el comercio marítimo, en cuanto a la construcción y condiciones de navegabilidad de un buque. Se trata de organizaciones independientes que no tienen fines de lucro y que cuentan con auditorías externas”*.

De la definición de los tratadistas mencionados anteriormente y por lo leído se puede agregar que las sociedades de clasificación son aquellas conformadas por un gran número de profesionales en distintas áreas como inspectores de buques, ingenieros navales, arquitectos navales, etc. los cuales califican a los buques y emiten un certificado el cual establece si el buque cumple o no con las reglas de clasificación establecidas por estas sociedades.

Las Reglas de Clasificación se diseñan para asegurar un nivel de estabilidad, seguridad e impacto ambiental entre otras cosas. Los Estados de abanderamiento requieren que los buques o estructuras marinas que

naveguen bajo su bandera cumplan unos ciertos estándares; en la mayoría de los casos estos estándares se cumplen si el buque tiene el certificado de cumplimiento de un miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) u otra Sociedad de Clasificación aprobada. (Mar y Gerencia)

Como es lógico todo propietario cuida porque su buque esté clasificado, ya que esto le permite asegurarlo, porque una de las funciones de las sociedades de clasificación es ponerle un valor al buque y esto lo hace ya que examina la condición en que se encuentre éste. Por otra parte la clasificación es tal vez el principal indicador de que un buque está correctamente construido y mantenido.

En esencia las sociedades de clasificación son aquellas que están conformadas por un gran grupo de profesionales, los cuales examinan si un buque cumple con todas las reglas determinadas por estas sociedades y por medio de ésta determinación clasifican los buques de acuerdo a su estado y a su diseño. Ésta clasificación consiste en conferirle una categoría al buque, mediante la entrega de un certificado el cual garantiza que el buque ha sido construido de una forma segura para el servicio que vaya a prestar.

2.2 Antecedentes Históricos.-

Las Sociedades de Clasificación nacen fruto de las necesidades del mercado asegurador marítimo en los siglos XVII y XVIII. 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. (Cruz de Llano, 2013)

Los principales lugares en donde se efectuaban dichas entrevistas fueron los bares, cafés y hospedajes cercanos a los puertos, en donde el ambiente contribuía al intercambio de información. Uno de estos sitios más

conocido era el café de Edward Lloyd, café frecuentado por todo tipo de personas relacionadas con las aventuras marítimas. (Cruz de Llano, 2013). Edward Lloyd era el propietario de la cafetería Lloyd's de Londres, la cual se convirtió en el lugar de reunión habitual de agentes de seguros, comerciantes y armadores a finales del siglo XVII en la capital británica. Tanto la empresa aseguradora "Lloyd's of London" como la sociedad de clasificación "Lloyd's Register" tomaron sus nombres como "Lloyds" por ser ese su lugar de reunión habitual. (Venegas Bastias, 2012).

En 1834 se dirimieron las diferencias y se estableció una nueva sociedad para elaborar un registro de buques, el Lloyd's 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 sistema para clasificar los buques, según la excelencia de construcción y estado de navegabilidad. El equipo de clasifica en G (Good), M (Middling) o B (Bad), lo que se modificó por los números 1, 2 y 3, dando lugar por ejemplo, a la máxima clasificación de "A 1". (Cruz de Llano, 2013)

De lo mencionado anteriormente puedo señalar que la creación de las Sociedades de Clasificación fue por necesidad de las aseguradoras, ya que éstas vivían en un mundo de incertidumbre al momento de establecer una prima al asegurar un buque, porque antes prácticamente las aseguradoras confiaban en la palabra de los armadores en cuanto al estado de sus buques, pero desde que se crearon las sociedades clasificadoras son éstas las que emiten un certificado con el estado real de los buques, para que las aseguradoras puedan establecer el monto de la prima por el valor que determinan estas sociedades.

También sirvió la creación de las sociedades clasificadoras de buques para que los propietarios de las cargas, tengan seguridad al estar al tanto del

estado del buque en que viajaban sus cargas; y. por otra parte también existía seguridad por parte del armador que compraba un buque, ya que por medio del certificado otorgado por la sociedad clasificadora tenía una garantía para su inversión.

Poco a poco, el sistema de Clasificación empezó a volverse más complejo y estricto. En consecuencia, los buques debían ser construidos de tal forma que cumplieren los requisitos de la entidad clasificadora, de lo contrario tenían menos posibilidades de ser fletados. Esto forzó a los constructores a incorporar tanto nuevos sistemas de seguridad como nuevos diseños para asegurar el buen funcionamiento del buque en la mar. Como consecuencia, los buques se fueron haciendo más seguros a medida que las Reglas clasificadoras se hacían más estrictas. (Vives Grau)

La historia reciente de estas Sociedades de Clasificación, revela cómo en la segunda mitad del siglo XIX 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. (Cruz de Llano, 2013)

Actualmente existen más de 50 organizaciones de clasificación marítima en el mundo, siendo las 10 principales: (Venegas Bastías, 2012)

1. American Bureau of Shipping (ABS)
2. Bureau Veritas
3. China Classification Society
4. Hrvatski Registar Brodova (Croatian Register of Shipping)
5. Det Norske Veritas
6. Germanischer Lloyd
7. Korean Register of Shipping

8. Lloyd's Register of Shipping

9. Registro Italiano Navale

10. Indian Register of Shipping

Algo importante de mencionar es que estas sociedades de clasificación se originan del sector privado, pero esto no quiere decir que los armadores no están obligados a cumplir con las reglas clasificadoras, ya que estas sociedades a medida que iba pasando el tiempo iban tomando tanta fuerza que actualmente existen normas gubernamentales para garantizar la seguridad en el buque, pero aún Ecuador no cuenta con normas gubernamentales que regulen a las sociedades clasificadoras de buques, pero si exige a todos los armadores que sus buques deben pasar por la inspección de éstas sociedades.

2.3 Funciones.-

La función principal de éstas sociedades, aunque suene repetitivo es la de clasificar los buques. A tal efecto, efectúa la revisión técnica de los planos y los documentos vinculados de construcción. A su vez, verifica el proceso de construcción del buque y de sus partes en el astillero. Una vez concluida satisfactoriamente la etapa de construcción del buque, extiende el certificado de clase y, una vez en servicio, practicará las verificaciones periódicas del buque para determinar que siga cumpliendo con las reglas de la clase. El certificado de clase es el documento que certifica la estructura y los mecanismos del buque para un determinado uso o servicio de acuerdo con las reglas y regulaciones de dicha sociedad. (Chami , 2010)

El papel de las Sociedades de Clasificación se puede resumir en los siguientes puntos: (Vives Grau)

- Determinar las reglas de construcción y de las instalaciones de los buques para asegurar la buena navegabilidad y la protección del pasaje y la carga.
- Determinar el estado de los buques construidos.
- Llevar a cabo inspecciones en astilleros de construcción y reparación.

- Asesorar a los armadores y aseguradoras sobre el estado de los buques.

Algo importante de señalar es que el programa de verificación que deben realizar las sociedades de clasificación, como lo mencione anteriormente en palabras del escritor Diego Chami, se debe hacer en un ciclo de cinco años, lo cual incluye verificaciones anuales, intermedias y la verificación de renovación.

Las verificaciones anuales se realizan entre meses antes o después del vencimiento del año, en la cual se incluye una inspección interna y externa del casco, el equipo y las máquinas del buque. Las verificaciones intermedias entre tres meses antes o después del vencimiento del tercer año y también están destinadas a determinar si el buque satisface los requerimientos de las reglas; y, cada cinco años corresponde la inspección de renovación de clase, sin perjuicio de la extensión trimestral que pueda concederse. (Chami , 2010)

En general la función más importante de las sociedades de clasificación es la de otorgar recomendaciones para que sean respetadas o cumplidas por el armador, y destinadas a que el buque mantenga su clasificación. Considero que esta función es la más importante porque de las recomendaciones establecidas por éstas sociedades dependerá si son responsables o no en un futuro conflicto, por esta razón las sociedades de clasificación deben ser muy prudentes al momento de otorgar el certificado en el cual califica a los buque, recordando que estos certificados de seguridad dan fe de su contenido, salvo prueba en contrario.

2.4 Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).-

La Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), con sede en Londres, es el conjunto de diez de entre las más de 50 organizaciones de todo el mundo que clasifican los buques. En conjunto

clasifican alrededor del 94% del tonelaje de la flota mercante dedicada al comercio mundial. Bajo el lema de *“Buques seguros y mares limpios”*. (Cortez Quispe, 2016)

Los orígenes de la IACS se remontan a la Convención Internacional de Línea de Carga de 1930 y sus recomendaciones. La Convención exhortó a la colaboración entre las sociedades de clasificación para asegurar *“toda la uniformidad posible en la aplicación de estándares de fortaleza en la que la borda libre está pasada”*. (Barruet & Beberlin, 2015)

El valor de su nivel combinado de conocimiento y experiencia técnica fue rápidamente reconocido en el ámbito mundial. En 1969, la Organización Marítima Internacional (OMI) le dio estatus consultivo y es todavía la única organización no gubernamental con estatus de observador que tiene la facultad de desarrollar y aplicar reglas. El cumplimiento del Esquema de Certificación del Sistema de Seguridad IACS es obligatorio para los miembros que la conforman. (Romero, 2015)

La IACS está dirigida por un Concejo, con cada miembro representado por un alto directivo. Bajo el Concejo está el Grupo de Política General (GPG) compuesto por un Gerente senior de cada miembro, y en el que se desarrollan e implementan acciones que dan efecto a las políticas, directivas y planes a largo plazo del Concejo. A la cabeza del GPG está el miembro que es Presidente del Concejo. El trabajo técnico de la IACS es llevado a cabo generalmente mediante los grupos de trabajo especializados supervisados por el GPG. (Pira, 2015)

La Organización Internacional de Sociedades de Clasificación en esencia es un miembro consultivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), que depende la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y se encuentra como la única organización no gubernamental con facultades de observador que está calificada para desarrollar y aplicar reglas.

Es importante mencionar que la IACS resalta que las sociedades de clasificación no son garantes de la seguridad de las vidas, de las propiedades o de la navegabilidad del buque, porque ellas en realidad no tienen control sobre la forma en que opera cada buque ni como se mantiene

éste en cada momento, o sea entre el tiempo que se realiza una y otra inspección.

3 DESARROLLO

3.1 Responsabilidad de las Sociedades de Clasificación

El catedrático y escritor (Chami , 2010) establece que así como es importante el rol de las sociedades de clasificación en salvaguarda de la seguridad de la navegación, también grande es el riesgo de estas sociedades de incurrir en responsabilidad civil, sea frente a partes que han requerido sus servicios, como respecto de terceros que se han basado en la información suministrada por la sociedad de clasificación o que han sido damnificados por negligencia de aquella.

Poniéndome en el lugar de las sociedades de clasificación puedo darme cuenta que tienen mucha responsabilidad sobre ellas, ya que por una parte la sociedad clasificadora que no otorgue la certificación solicitada, puede ser susceptible de recibir una reclamo por los daños que esa demora, de haber sido injustificada pudo causar al armador; y, por otra parte la sociedad de clasificación no se puede apresurar a otorgar certificados, para determinar el cumplimiento del buque con las reglas exigidas sin tomar las precauciones debidas, ya que si lo hace podrá recibir reclamos de terceros.

El punto medular del presente artículo académico es justamente el tema de la responsabilidad, ya que como lo he mencionado anteriormente estas sociedades clasificadoras de buques son instituciones meramente privadas, y por lo tanto no existe en nuestra legislación ninguna norma específica que se pueda aplicar sobre la responsabilidad en que pueden incurrir estas sociedades en el ejercicio de su actividad, ya que su responsabilidad básicamente proviene de lo que pacten en el contrato el armador y la sociedad clasificadora.

Aunque ya muchas legislaciones cercanas a la nuestra como Chile, Argentina, México, España, entre otras, ya la incluyen en su ordenamiento jurídico, considero por esta razón que Ecuador debe crear una Ley Orgánica de Navegación Marítima, porque en general nuestra legislación en materia

marítima es obsoleta, porque no responde a las necesidades que se presenta actualmente en el negocio marítimo. Por esta razón planteo que dentro de esa Ley de Navegación Orgánica Marítima que se debe crear, se dedique un capítulo a la regulación de las sociedades de clasificación de buques.

En Ecuador la única regulación que existe respecto a las sociedades de clasificación es una resolución expedida el 26 de mayo del 2008, por la Dirección Nacional de la Marina Mercante y del Litoral la cual fue reformada el 06 de enero del 2012, en la cual reconocen que las naves deben mantener vigente el certificado de clase, otorgado por la sociedad clasificadora de buques miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).

Por lo tanto, en nuestro país es obligatorio que los buques sean clasificados por estas sociedades, a tal punto que actualmente un buque sin clase es considerado un bien marginado en el negocio marítimo, por esta razón resulta ilógico que no se las incluya en nuestra norma jurídica positiva. Las sociedades de clasificación que operan en Ecuador son:

1. American Bureau of Shipping (ABS); y,
2. Bureau Veritas

Ahora, en cuanto a la responsabilidad como sabemos puede ser de dos tipos contractual y extracontractual, las cuales las definiré más adelante, pero quiero dejar como precedente que las sociedades de clasificación al ser privadas se manejan bajo contratos, y en muchos casos éstas sociedades quedan desprotegidas al momento de limitar su responsabilidad, ya que el armador al momento de que ocurre un accidente durante el viaje lo primero que hace es culpar a la sociedad encargada de la clasificación de su buque; y. esto no debe ser así, ya que primero se deben estudiar bien las causas que originó el accidente, porque el hecho de que la sociedad sea la encargada de establecer el estado en que se encuentra el buque no quiere decir que sea responsable por lo que pueda ocurrir.

Por otra parte, tampoco estoy diciendo que estas sociedades no deban responder ante ningún futuro conflicto, sino más bien que se creen

parámetros para establecer hasta donde pueden ser responsables. Por ejemplo, ante la negligencia de las sociedades de clasificación por haber otorgado un certificado en el cual no se establecía el verdadero estado del buque, en este caso en particular el sentido común me dice que son responsables porque no cumplió con su obligación. Pero en el caso de que hayan cumplido cabalmente con su obligación, es decir, inspecciono el buque, otorgo el certificado de acuerdo a su estado y emití las debidas recomendaciones y todo ello apegado a la realidad, considero que no pueden ser declaradas responsables.

3.2 Responsabilidad Contractual.-

Para (Cabanellas, 1979) la Responsabilidad Contractual es la procedente ante infracción de un contrato válido, la que surge de lo estipulado penalmente por las partes contratantes, aquella que resulta del incumplimiento de una obligación nacida de un contrato.

La responsabilidad contractual es aquella que nace en virtud de un contrato, el cual obliga a las partes del mismo, que en caso de incumplimiento de la obligación pactada por cada una de ellas, deberá indemnizar a la otra parte por los daños que le haya ocasionado.

Como he señalado anteriormente las sociedades de clasificación brindan un amplio conjunto de servicios que consiste básicamente en brindar la clasificación al buque, vigilar su proceso de construcción, realizar las verificaciones, extender recomendaciones, etc. En caso de dejar de cumplir con sus obligaciones o ser negligente al examinar el buque o dar sus recomendaciones, evidentemente la sociedad de clasificación incurrirá en responsabilidad contractual de naturaleza subjetiva.

A modo de ejemplo cabe mencionar un caso muy controversial, en cuanto a la responsabilidad de las sociedades de clasificación y es el caso del buque "Erika". Durante la madrugada del 12 de diciembre de 1999 hubo una fuerte tormenta, la cual hizo que el buque se partiera literalmente en dos y por consiguiente provocó que más de 20.000 toneladas de petróleo contaminaran 400 kilómetros de la costa de la Bretaña Francesa. Sólo de escuchar lo sucedido nos podemos dar cuenta que esto fue una catástrofe

ecológica. En el año 2007 el Tribunal Correccional de París dicta sentencia condenando al armador, al gestor del petróleo y a la sociedad italiana de certificación Rina a pagar colectivamente 192 millones de euros en indemnizaciones a las víctimas por causa del derramamiento de petróleo.

Considero de suma importancia este caso en particular por la forma en que el Tribunal resolvió, para reiterar, que la responsabilidad de las sociedades clasificadoras de buques debe estar limitada, porque las estamos confundiendo con las aseguradoras que son las encargadas de responder en caso de que ocurra el siniestro que es cuando ocurre el suceso protegido por la póliza de seguro, mientras que las sociedades de clasificación son aquellas que inspeccionan el buque y emiten un certificado en cual establecen el estado en que se encuentra el buque y brindan sus recomendaciones.

Por lo tanto considero arbitraria la decisión del Tribunal Correccional de París, porque creo que no debieron incluir a la sociedad encargada de inspeccionar aquel buque a pagar un porcentaje de la cantidad con la que se los condenó, para lo cual respaldo mi postura en el caso del buque “The Sundancer”, mencionado el libro *Manual de Derecho de Navegación* de (Chami , 2010) en la página 319, en el cual la Cámara de Apelaciones del Segundo Distrito de los Estados Unidos de Norteamérica rechazó la demanda interpuesta por el armador del buque contra el *American Bareau of Shipping (ABS)* , como consecuencia de los perjuicios sufridos por la varadura y el posterior hundimiento del crucero “The Sundancer”, que causó lesiones en muchos de sus pasajeros. El Tribunal considero que no se había demostrado culpa grave por parte de ABS y que la extensión de un certificado de clase no era una garantía de que el buque hubiera sido construido según las reglas del arte. También el Tribunal tuvo en cuenta la desproporción entre la suma reclamada de US\$ 64.000.000 por daños compensatorios y US\$ 200.000.000 por daños punitivos contra los bajos honorarios de ABS y por lo tanto resolvió que el armador es responsable de la navegabilidad del buque.

Como vemos, hay diferentes posturas al momento de determinar la responsabilidad de las sociedades de clasificación y por este motivo reitero que se debe limitar la responsabilidad de estas sociedades para evitar

futuros conflictos entre las partes y que cada parte actué con la diligencia debida sabiendo el límite de su responsabilidad.

3.3 Responsabilidad Extracontractual Frente a Terceros.-

En términos generales la responsabilidad extracontractual se genera cuando no hay un contrato de por medio y se produce un daño, lo cual genera responsabilidad a la parte que ocasionó el daño y por lo tanto debe indemnizar a la parte afectada.

Dentro de este conflicto de limitar la responsabilidad de las sociedades de clasificación, también se debe analizar la responsabilidad de éstas sociedades hacia terceros. Por terceros el tratadista José Domingo Ray entiende a quienes se atienden a las constancias del repertorio, la lista o el registro de buques clasificados que publica y vende la sociedad y a todo aquel que como, por ejemplo, el adquiriente del dominio del buque, el fletador que celebre un contrato de fletamento a tiempo o el asegurador que lo cubra lleva a cabo una operación teniendo en cuenta la clasificación dada por la sociedad en el certificado expedido por ella. (Ray, 1991)

Para analizar esta responsabilidad es oportuno mencionar que las sociedades clasificadoras de buques no garantizan, ni pueden garantizar la información que brindan. Por otra parte, en cuanto a este tema de la responsabilidad extracontractual surge una interrogante de ¿Si las sociedades de clasificación deben responder ante terceros damnificados por incumplimiento de la sociedad frente al armador? Es decir, si la sociedad de clasificación debe responder frente a un tercero que sufrió daños en su buque o en caso de muerte o lesiones por una falla del buque no descubierto por la sociedad de clasificación o porque ésta fue negligente al momento de dar sus recomendaciones para que el buque se encuentre en condiciones de navegabilidad.

En cuanto a esta interrogante Haydee Talavera se expide por la negativa y afirma que *“otorgar acción al tercero contra las sociedades de clasificación equivaldría a transferir a aquéllas la obligación de navegabilidad propia del armador”*. (Talavera, 1971).

Estoy de acuerdo con la respuesta que nos da Talavera porque la obligación de la sociedad clasificadora es de examinar el buque y establecer

si cumple o no con las reglas de clasificación, no de garantizar los bienes que van a bordo del buque o la vida de las personas, esa obligación corresponde al armador. Por lo tanto si sobre la sociedad de clasificación se impusiera algún tipo de responsabilidad frente a terceros, sucedería lo que mencione anteriormente que el armador eludiría su responsabilidad y en consecuencia las sociedades de clasificación se convertirían en aseguradoras absolutas de cualquier buque que certifica o supervisa.

Por ejemplo, en la jurisprudencia federal de los Estados Unidos se afirma que la sociedad de clasificación podría estar obligada a indemnizar los daños materiales o personales producidos siempre que se pongan de manifiesto los siguientes requisitos esenciales:

- Realización por parte de la persona que recibe la información de un acto que de otro modo no habría ejecutado.
- El acto realizado constituye causa próxima de un daño para la persona que lo ejecuta o para un tercero.
- Negligencia en la inspección o información suministrada.

En el Derecho Inglés, la relación causal entre la negligencia del inspector y el perjuicio del tercero es demasiado indirecta como para fundar una responsabilidad extracontractual.

Por otra parte, la jurisprudencia continental europea expresa que son responsables las sociedades de clasificación ante los terceros que experimentan daños por haber confiado en el valor técnico de los certificados de aquellas, negando el principio del perjuicio de tercero como indirecto o remoto.

Esta perspectiva de la jurisprudencia continental europea, a mi parecer es arbitraria ya que se debe tener presente que la función que asumen las sociedades de clasificación, en el ámbito marítimo, es la de otorgar, a los terceros interesados en el negocio marítimo, una certificación sobre la condición de los buques y, el hecho que después ocurra un accidente con dicho buque certificado por éstas sociedades no quiere decir que son responsables por aquello, porque los daños o perjuicios sufridos por terceros son lejanos o indirectos a sus intereses o derechos.

En consecuencia, considero que la sociedad de clasificación no debe responsabilizarse frente a terceros, pues ello convertiría a las sociedades de clasificación en aseguradoras de los negocios de terceros, para lo cual no fueron creadas.

Vale mencionar el caso del buque “Muncaster Castle” en el que la Cámara de los Loes sostuvo que el deber de ejercer una debida diligencia, para poner el buque en condiciones de navegabilidad, es una obligación personal e indelegable del transportista, que no se agota con la elección del astillero y del perito, sino que el armador asume las negligencias en que éstos pudieran incurrir y por lo tanto negó la acción extracontractual contra una sociedad de clasificación de un buque. (Chami , 2010)

En estas controversias que han ocurrido en distintos buques ya sea una catástrofe ecológica, pérdida de las mercaderías o en algunos casos pérdidas de vidas humanas los árbitros o jueces encargados de estas controversias resuelven de distinta manera y, muchos coinciden en que la función de las sociedades de clasificación no es de garantizar que no ocurrirá un accidente, sino de inspeccionar el buque, y repito esta parte, porque es muy importante tener claro cuál es la función de estas sociedades.

3.4 PROPUESTA: Limitar la Responsabilidad de las Sociedades de Clasificación.-

A mi criterio es injusto que se pueda limitar la responsabilidad del armador, que es en realidad el que tiene la obligación de navegabilidad y quien se favorece de la actividad que realiza la sociedad de clasificación y que, inversamente la sociedad de clasificación no tenga tal beneficio.

Por esta razón, mediante este artículo académico propongo que se cree una Ley Orgánica de Navegación Marítima, en la cual se incluya la regulación de las sociedades de clasificación y puntualmente un artículo en el cual se limite la responsabilidad de las mismas bajo los siguientes parámetros.

1. Las sociedades de clasificación serán responsables por los daños y perjuicios de quienes contraten con ellas, cuando se compruebe que fueron negligentes al momento de realizar la inspección del buque y en al otorgar el certificado;
2. Las sociedades de clasificación no serán responsables frente a terceros, su responsabilidad es directamente con el armador que contrataron; y,
3. Las sociedades de clasificación no se responsabilizan por la navegabilidad del buque, es decir la seguridad, eficacia y eficiencia de la actividad marítima.

Explicación:

En el primer numeral considere que las sociedades de clasificación sean responsables sólo en el caso que se compruebe que hayan actuado negligentemente al realizar la inspección del buque y extender el certificado, porque no estarían cumpliendo con su obligación, con el objetivo de su creación, pues actuar sin la debida diligencia siempre va a generar responsabilidad; y, resultaría ilógico librarlas de cualquier tipo de responsabilidad.

En el segundo numeral manifesté que las sociedades de clasificación no serán responsables frente a terceros, porque si lo fueran éstas se convertirían en aseguradoras de los negocios de terceros y en realidad ese no es su objetivo.

En el tercer numeral mencione que las sociedades de clasificación no serán responsables de la navegabilidad del buque, porque esa es una obligación directamente del armador, pues como lo mencione anteriormente las sociedades de clasificación no fueron creadas para garantizar, ni la seguridad de las mercaderías transportadas, ni de la vida de las personas, su única responsabilidad es inspeccionar el buque y emitir un certificado en el que establezca su estado.

En el segundo y tercer numeral considere que las sociedades de clasificación deben estar libres de responsabilidad en aquellos casos mencionados, porque me parece injusto que ante el mínimo accidente con el buque se las quiera culpar sin primero hacer un estudio de lo que ocasionó el accidente, ya que como lo explique en anteriormente estas sociedades

realizan verificaciones anuales, intermedias que son una vez que transcurrieron 3 años y cada 5 años para renovar el contrato. Entonces en estas verificaciones nos podemos dar cuenta que queda como mínimo un año para que se vuelva a inspeccionar el buque desde que se otorgo el certificado de clase, por lo tanto en ese año el buque puede sufrir alguna falla y no necesariamente si ocurre un accidente por esa falla es culpa de la sociedad que clasifica el buque.

Otro punto importante para respaldar mi postura es que, la remuneración que perciben las sociedades clasificadoras es mínima es comparación a las indemnizaciones que han tenido que pagar, como lo es el caso mencionado en líneas anteriores sobre el buque "Erika". Por lo tanto se debería estudiar cuidadosamente su responsabilidad.

4 CONCLUSIONES

Durante el presente artículo académico he abordado un tema que no es muy conocido por todos, pero resulta que es muy importante dentro del derecho marítimo como lo son las sociedades de clasificación de buques. Centrándome específicamente en la legislación ecuatoriana, puedo darme cuenta que las normas de derecho marítimo que existen actualmente son obsoletas, por este motivo requieren una actualización de manera inmediata.

PRIMERA.- Las leyes en nuestro país como en todos los países van cambiando a medida que la sociedad va avanzando y las necesidades de ésta sociedad van aumentando, pero considero que nuestro país en materia marítima se ha quedado atrás, ya que las normas vigentes no satisfacen las necesidades actuales del mundo marítimo y ante esto considero que es necesaria una reforma a las normas marítimas en general que se encuentran en el código de comercio; y, que todas esas normas concernientes al derecho marítimo las plasmen en una sola ley, llamada Ley Orgánica de Navegación Marítima en la cual se dedique un capítulo a regular a las sociedades de clasificación en nuestro ordenamiento jurídico.

SEGUNDA.- En cuanto a la responsabilidad de las sociedades clasificadoras de buques, considero que ésta responsabilidad sólo debe ser de tipo contractual, por las razones mencionadas en anteriormente.

TERCERA.- En consecuencia, en esas normas que se deben crear referentes a las sociedades clasificadoras de buques, se establezca un artículo el cual limite la responsabilidad de estas sociedades que es el punto medular de mi investigación.

REFERENCIAS.-

Barruet, G., & Beberlin, J. (Julio de 2015). *Sistema Marítimo*. Recuperado el 10 de enero de 2017, de <https://factorcomerciointernacional.files.wordpress.com/2016/02/sociedades-clasificadoras.pptx>.

Cabanellas, G. (1979). *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual* (Doceava edición ed., Vol. V). Buenos Aires: Heliasta S.R.L.

Chami, D. E. (2010). *Manual de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires, Argentina: Abeledo Perrot.

Cortez Quispe, J. (1 de marzo de 2016). Recuperado el 10 de enero de 2017, de IACS: <http://documentslide.com/documents/iacs55cf862b550346484b94e953.html>

Cruz de Llano, M. (2013). *Fundación Mapfre*. Recuperado el 10 de enero de 2017, de Las sociedades de clasificación de los buques y su responsabilidad: https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/en/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1024321

Mar y Gerencia. (s.f.). Recuperado el 7 de enero de 2017, de Las sociedades de clasificación: <https://marygerencia.com/2010/07/22/las-sociedades-de-clasificacion-de-buques/>

Pira, J. (11 de Septiembre de 2015). Obtenido de Sociedades de Clasificación. ¿Qué, Por qué y cómo?: <http://es.slideshare.net/52964728/011121029>

Ray, J. D. (1991). *Derecho de la Navegación III*. Buenos Aires: ABELEDO-PERROT.

Romero, F. (3 de Diciembre de 2015). Obtenido de Sociedades de Clasificación: <http://documents.tips/documents/asociacion-de-casa-clasificadoras.html>

Talavera, H. S. (1971). *Privilegios en el Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Abeledo Perrot.

Venegas Bastias, R. B. (2012). *Inspección estructural de un buque Bulkcarrier*. Valdivia - Chile.

Vives Grau, L. (s.f.). *Upcommons*. Recuperado el 7 de enero de 2017, de Aplicación de las reglas del Lloyd's a la construcción de un yate de acero:<http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/9759/PFC.pdf?sequence=1>



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Feijoo Mora, Nathaly Juliana**, con C.C: # **1206391235**, autora del trabajo de titulación: **Importancia de Limitar la Responsabilidad de las Sociedades de Clasificación** previo a la obtención del título de **Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 24 de febrero de 2017

f. _____

Nombre: **Feijoo Mora Nathaly Juliana**

C.C: **1206391235**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Importancia de Limitar la Responsabilidad de las Sociedades de Clasificación.		
AUTOR(ES)	NATHALY JULIANA FEIJOO MORA		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	JOSÉ MIGUEL VÉLEZ COELLO		
INSTITUCIÓN:	UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL		
FACULTAD:	JURISPRIDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES		
CARRERA:	DERECHO		
TITULO OBTENIDO:	ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	DE 24 DE FEBRERO DE 2017	No. PÁGINAS:	DE 32
ÁREAS TEMÁTICAS:	Marítimo, Mercantil, Aduanero		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Sociedades de Clasificación; Regulación; Límites de Responsabilidad; Responsabilidad Contractual y Extracontractual; Derecho Marítimo.		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):			
<p>El objetivo del presente artículo académico es analizar la importancia que tienen las Sociedades de Clasificación dentro del derecho marítimo y la falta de regulación que tienen las mismas dentro de nuestro ordenamiento jurídico. Cuando se habla de falta de regulación, es porque una figura se está utilizando, en éste caso las sociedades de clasificación y no tienen una norma que las ampare, en caso de un futuro conflicto o simplemente para regular las relaciones entre el armador y éstas sociedades. Existe un caso muy conocido sobre un buque llamado "Erika" el cual transportaba petróleo y durante su viaje se partió, lo cual provoco una catástrofe ecológica sobre las costas de Bretaña, en el cual la sociedad clasificadora que había sido responsable de las inspecciones de éste buque tuvo que pagar millones de euros. Por el resumen del caso mencionado en líneas anteriores considero que estas sociedades deben estar reguladas en nuestra norma positiva, para de una u otra manera protegerse ellas y también brindar seguridad a las personas a las cuales prestan su servicio.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-5066350	E-mail: naty11_26@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: AB. MARITZA REYNOSO GUATE		
	Teléfono: +593-9-94602774		
	E-mail: maritzareynosodewright@gmail.com		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			