

## CLASIFICAR O NO CLASIFICAR, ESA ES LA CUESTIÓN

### Adrián Prada

Ingeniero naval

Director de ORIENTA SI

[www.orientasi.com](http://www.orientasi.com)

[about me](#)

- ¿Se está planteando la construcción de un nuevo yate y tiene dudas sobre si clasificar el barco o no?
- ¿Va a comprarse un yate de segunda mano y quiere saber si le compensa seguir con la clasificación?
- Ya tiene un yate o quiere comprar uno y no está clasificado, ¿debería clasificarlo?

A continuación exponemos una serie de cuestiones que le ayudarán a tomar una decisión acertada.

### ¿Qué es una sociedad de clasificación?

¿Quién no ha oído en algún momento nombres como Lloyd's Register, Bureau Veritas o Germanischer Lloyd? Todas ellas *sociedades de clasificación*. Técnicamente una sociedad de clasificación es *una organización no gubernamental que establece y mantiene normas técnicas para la construcción y explotación de buques y estructuras offshore. La sociedad también se ocupa de verificar que la construcción es*

*conforme a estas normas y lleva a cabo inspecciones periódicas de los barcos en servicio para garantizar el cumplimiento de dichas normas.*

Estas sociedades surgieron en Londres a mediados del siglo XVIII. Los armadores, capitanes y empresarios de la zona solían reunirse en la cafetería de Edward Lloyd (Lloyd's Coffe House) para charlar, hacer negocios y pactar el reparto de pérdidas y beneficios de los fletes que allí se acordaban. A este efecto les surgió una clara necesidad: conocer el estado y calidad de los buques con los que estaban negociando. Así surgió en 1760 la primera sociedad de clasificación, el Lloyd's Register, nombrada a partir de la cafetería donde se juntaban los profesionales del sector. Este rol inicial, que consistía en hacer circular una hoja impresa con la información que aportaban los clientes habituales de la cafetería de Lloyd, ha ido ampliándose y profesionalizándose hasta la fecha. Hoy en día una sociedad de clasificación tiene un amplio conjunto de normas internacionalmente aceptadas para el diseño, construcción y mantenimiento de una gran variedad de buques, incluidos los yates. Asimismo, supervisa que los planos constructivos del buque cumplan con las normas de la sociedad y que el

buque se construya acorde a los planos aprobados y a las normas y criterios de la sociedad. Una vez el buque está operativo, en caso de querer mantener la clase y el certificado, la sociedad de clasificación lleva a cabo inspecciones periódicas para verificar el estado y el mantenimiento del barco.

### Funciones actuales

En palabras propias de la IACS<sup>1</sup> (International Association of Classification Societies) *“el objetivo de la clasificación de buques es el verificar la resistencia estructural y la integridad de las piezas esenciales del casco de la nave y de sus apéndices, y la fiabilidad y el funcionamiento de los sistemas de propulsión y gobierno, la generación de energía y aquellas otras funciones y sistemas auxiliares que se han construido en el buque con el fin de mantener los servicios esenciales a bordo”*.

De manera resumida e ilustrativa, los pasos y funciones que realiza una sociedad de clasificación en el proceso de construcción y clasificación de un yate son los

1 IACS. CLASSIFICATION SOCIETIES -WHAT, WHY and HOW?

[http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class\\_WhatWhy&How.PDF](http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class_WhatWhy&How.PDF)

siguientes:

## **Aprobación de planos**

En primer lugar, antes de empezar la construcción del barco, el diseñador, el equipo de ingeniería o el astillero (normalmente este último) envía a la sociedad los planos principales requeridos por esta: construcción del casco y estructura del buque, sistemas principales, propulsión y elementos de seguridad, etc. La sociedad los revisa y comenta si ve que hay algún punto que no cumple con sus normas.

## **Inspección durante la construcción**

Con los planos aprobados, la previa auditoría del astillero y la homologación de ciertos oficios (por ej. soldados), los inspectores de la sociedad comprueban durante todo el proceso constructivo que el barco se está construyendo acorde a los planos aprobados y al resto de reglas de la sociedad.

Una vez finalizado el buque de manera satisfactoria, y a petición del constructor/armador del mismo, la sociedad de clasificación considerará la solicitud para el correspondiente certificado de clasificación, y, si la considera satisfactoria, aprobará la asignación de la clase y expedirá el certificado de clasificación pertinente.

## **Inspección en servicio**

Una vez en servicio, el armador debe someter el buque a un programa específico de inspecciones periódicas de clase, que se llevarán a cabo a bordo del buque, para verificar que la nave sigue cumpliendo con los requisitos de las reglas relevantes para mantener la clase.

Normalmente estas inspecciones son anuales, intermedias y quinquenales.

## **Exención de responsabilidad**

Dicho todo lo anterior es importante recalcar que las sociedades de clasificación se eximen de una parte muy importante de responsabilidad. Para quien realmente tiene valor el certificado de clase de un buque es para la aseguradora a la hora de fijar las primas y valorar riesgos. De nuevo, en palabras de la IACS: *“No obstante, dicho certificado no implica, y no debe interpretarse como una garantía de la seguridad, la aptitud para el propósito o la navegabilidad del buque. Es una certificación única de que el buque cumple con las Reglas que se han desarrollado y publicado por la Sociedad de la expedición del certificado de clasificación”*.

## **Clasificar o no clasificar**

Como hemos visto más arriba,

la sociedad de clasificación realiza un trabajo importante y necesario en el proceso de diseño, construcción y explotación de un buque. **La gran pregunta es si ese trabajo lo realiza sólo la sociedad de clasificación, lo realiza alguien más, o incluso si alguien puede realizarlo mejor que la propia sociedad de clasificación. La respuesta a estas preguntas, que dependerá de cada caso individual, nos dará la contestación acerca de si conviene o no clasificar nuestro barco.**

Hoy por hoy, en España, la clasificación de un yate o buque de recreo (L > 24m) es totalmente voluntaria, y para un barco en servicio supone, de hecho, un coste redundante, ya que además de las inspecciones periódicas requeridas por la sociedad de clasificación, el barco está obligado a pasar las inspecciones pertinentes requeridas por la Administración. En algunos países, el hecho de haber superado la inspección de la sociedad de clasificación exime de la inspección por parte de las autoridades porque estas tienen cedidas dichas competencias administrativas a la sociedad.

## **Para un yate de nueva construcción**

### **Fase de diseño**

Algo que sugeriría hacer es solicitar el proceso de

aprobación de planos del buque a una sociedad de clasificación. Normalmente esto aportará valor y tranquilidad al proyecto. Cuatro ojos ven siempre más que dos y el coste adicional que supone el aprobar los planos en relación al coste de diseño y construcción del barco es asumible. Si se contrata a una sociedad con experiencia en nuestro tipo de yate, también podrá aportar soluciones alternativas e ideas prácticas en aquellas partes o situaciones “delicadas”. Y de cara a las autoridades españolas, aunque no es un requisito, el hecho de que los planos estén aprobados por una sociedad de clasificación es un plus.

Considero obligado hacer una nota de caución. No todas las sociedades son iguales ni dan similar servicio o respuesta. Un *handicap* muy importante en este proceso puede ser el plazo de aprobación o que la sociedad ponga pegas a algún requisito del armador. Mi experiencia personal en este apartado ha sido variada: muy buena con alguna sociedad que ha respondido ciñéndose a los plazos y con comentarios acertados que han contribuido a la seguridad del barco; y desastrosa en otros casos, con enormes retrasos respecto al plazo de entrega acordado y sin aportar ningún valor añadido al proyecto, encima de tener que pagar el sobrecoste.

## Fase de construcción

En esta fase ya comienza a haber zonas grises y solapes, por lo que resulta algo más difícil el poder tomar una decisión clara. Si el barco se está construyendo en un astillero solvente y con buena reputación, de nuestra plena confianza, y el armador está haciendo su parte de gestión del contrato de manera adecuada y habiendo contratado a un equipo que vele por sus intereses en el proceso, personalmente considero que la función de la sociedad de clasificación en este caso es redundante y supone un coste y un plazo de entrega adicional que nos podríamos ahorrar. El coste no es sólo el de los honorarios propios de la sociedad y su personal, sino el de todo el material “certificado” que hay que comprar para construir el barco. En cuanto a los muchos materiales y productos que requiere un barco clasificado, la pieza o el equipo que tiene en stock nuestro proveedor habitual no va a servirnos. Hay que comprar uno igual -hablando de equipos y material de calidad- (motor, válvulas, eje, hélice, acero/aluminio para el casco, etc.) pero que haya sido supervisado por un inspector de la sociedad. Esto tiene un coste y un plazo de entrega añadido considerable.

Si no tenemos plena confianza en el astillero o como armadores no disponemos del equipo humano adecuado que

lleve la gestión del contrato de construcción del barco, entonces empieza a ser una buena idea el contratar los servicios de la sociedad de clasificación.

## Con el yate en servicio

Este caso es parecido al anterior. Si la tripulación es competente, hay un plan de mantenimiento adecuado a bordo, y como armadores velamos por que el barco esté en regla y se hagan las reparaciones y el mantenimiento cuando tocan, la labor de la sociedad de clasificación es de nuevo redundante. Los sobrecostes por materiales “certificados” son similares a los del caso anterior y constituyen otro aspecto a tener en cuenta.

## Algunas cuestiones adicionales

Además de los criterios principalmente técnicos descritos anteriormente, a la hora de decidir hay que tener en cuenta otros factores, algunos de ellos intangibles y difíciles de valorar.

Por un lado está la cuestión de si nuestra aseguradora nos va a rebajar la prima por el hecho de tener el barco clasificado, y en el caso de que lo haga, si esa rebaja compensa el coste que supone la clasificación y el mantenimiento de la clase.

Hay que valorar si hay algún otro tipo de cuestión normativa que nos requiera tener el barco en clase. Este

# ORIENTA SI

Servicios Integrales

[www.orientasi.com](http://www.orientasi.com) - Cami de Ferran 6-I 43893 Altafulla Tarragona Tel:639210701 - [orientasi@orientasi.com](mailto:orientasi@orientasi.com)

caso sería para barcos de otras banderas, -por ej. si se quisiera dedicar al chárter-, pues en España, como se ha mencionado, no es obligatorio clasificar el barco.

Está también el valor de reventa. En igualdad de condiciones, el barco con el "sello" de la clasificadora tendrá un valor superior. Otra cuestión es que ese valor adicional compense el gasto que la clasificación ha supuesto a lo largo de la vida del barco.

Y también pensemos que aunque estamos hablando de entidades abstractas, "sociedad de clasificación", al final estamos tratando con personas, y parte del valor añadido de la sociedad de

clasificación va a depender mucho de la persona con la que tratemos. Mi experiencia, al igual que con la aprobación de planos, es variada. He colaborado con inspectores de una talla inmensa que han aportado mucho y han beneficiado al proyecto; he tenido en proyectos a buenos inspectores que por sobrecarga de trabajo en su sociedad no han podido realizar su trabajo lo bien que habrían querido; y he sufrido a inspectores que han sido un auténtico lastre para el proyecto por haber aportado retrasos y sobrecostes.

En resumen: hay que valorar adecuadamente y caso por caso si realmente necesitamos

los servicios de una sociedad de clasificación. En caso afirmativo, debemos asegurarnos que estamos contratando a la sociedad más apropiada para nuestro proyecto. Y antes de firmar es conveniente verificar, mediante las debidas llamadas y comprobaciones, que la sociedad nos va a asignar al personal más adecuado.



CLASIFICAR O NO CLASIFICAR, ESA ES LA CUESTIÓN por Adrián Prada se encuentra bajo una Licencia [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0 Unported](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/).