Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

Rama Venezolana

Derecho Marítimo Iberoamericano

Volumen I

Instituto Iberoamericano
de Derecho Marítimo
RAMA VENEZOLANA

DERECHO MARÍTIMO IBEROAMERICANO

Volumen I

Caracas, 2013

La seguridad de los buques de pasajeros. Del *Titanic al Costa Concordia*

AURELIO FERNÁNDEZ-CONCHESO*

1. INTRODUCCIÓN

En algunas ocasiones, el derecho, como conjunto de reglas que los hombres nos damos para normar nuestras relaciones, cambia la historia. Si por ejemplo una determinada ley prohíbe una actividad específica, digamos, para usar un ejemplo en nuestro país, los casinos, esa ley modifica la historia y así, de haber una situación de hecho en la cual en el país hay juego legal, pasa a haber una en la cual no lo hay. Pero en otras ocasiones ocurre lo contrario, la historia cambia el derecho, es decir, que son los hechos los que determinan las normas que los hombres nos damos para vivir en sociedad. En el Derecho Marítimo es común esta segunda circunstancia, es decir, que los hechos modifiquen el derecho.

El siglo XX ha sido ejemplo de ello en diversos aspectos. Los avances que la navegación ha sufrido han transformado el Derecho Marítimo significativamente. Por ejemplo, hace unos 120 años, la

* Abogado, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas. Máster en Derecho Marítimo, con mención de Excelencia de la Universidad de Tulane, New Orleans. Vicepresidente Ejecutivo de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Miembro Titular del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional. Profesor Titular de Postgrado de Derecho Marítimo General en la Universidad Marítima del Caribe. Miembro de la firma internacional de abogados Clyde & Co., Caracas. Ponencia presentada en el Séptimo Congreso Internacional de Derecho Marítimo. Maracaibo, Venezuela, mayo de 2012.

transformación de la máquina de vapor en máquina de combustión generó un conjunto de reglas completamente distintas a las que existían. En la década de los años sesenta del siglo XX el fenómeno de la containerización también convocó la necesidad de profundas transformaciones en la normativa que rige la materia. Luego, en la década de los 70 todo el problema de la contaminación del mar por petróleo, generó un conjunto de disposiciones legales de rango internacional que transformaron el Derecho Marítimo en el momento como consecuencia de la historia. Más recientemente, por supuesto, el extraordinario avance de las comunicaciones también lo han transformado y sobre todo la manera en que éste se aplica. Hace no más de un par de décadas, cuando el buque zarpaba el capitán perdía el contacto con el propietario o armador hasta que llegaba a su destino. Hoy, en cambio, el capitán y el propietario, el armador y los demás intereses vinculados a la aventura marítima, se pueden comunicar en tiempo real.

2. EL *WHITE STAR TITANIC*

Todos en el auditorio han escuchado sobre la historia del *Titanic*. Ese conocimiento, que lo tiene el común de la gente, a diferencia de lo que sucede con otros desastres marítimos (de los cuales ha habido muchos a través de los últimos siglos), deriva en gran medida del aspecto mediático, o más concretamente, de la filmografía; quién no recuerda, por ejemplo, la película del *Titanic* de Leonardo Di Caprio recientemente transformada a 3D.

El *White Star Titanic* inició su primer y último viaje desde el puerto de Southampton, al sur de Inglaterra, con destino a la ciudad de Nueva York el 12 de abril de 1912.

Era un buque de 46.328 toneladas. Tenía 18 metros desde la línea de flotación a la cubierta de botes, es decir, el equivalente a un edificio de seis pisos.

El costo de construcción del buque, que había sido concluido en el astillero de Harland and Wolff en Belfast, Irlanda, fue de aproximadamente US$ 7.500.000. Tomando en cuenta que un dólar en 1912 serían aproximadamente 25 hoy, el costo actualizado aproximado del buque fue de 180 millones de dólares.

El *Titanic* era un buque de la clase Olympic, tenía dos gemelos más, el *RMS* (*Royal Mail Steamship,* o en español Buque Real de Correo) *Olympic,* botado el 20 de octubre de 1910, el *RMS Titanic,* bautizado el 31 de mayo de 1911 y el *RMS Gigantic* (luego rebautizado como *Britanic*); botado el 23 de noviembre de 1916.

El buque era todo un monumento al lujo sobre el mar. Llevaba 325 pasajeros en primera clase, 285 en segunda, en tercera 706 y 913 tripulantes. El costo del pasaje en primera clase sería hoy de aproximadamente ochenta mil dólares, el de segunda de tres mil y el de tercera de unos 800. Como se dijo, la ruta del viaje inaugural era desde Southampton en Inglaterra, una parada en Chebourg, Francia, otra parada en Queenstown y posteriormente atravesar, en un aproximado de cuatro días, el Atlántico Norte para recalar en la ciudad de Nueva York.

A las 11:40 del día 14 de abril, cuando el buque se encontraba aproximadamente a un día de navegación de Nueva York, colisionó con un iceberg por estribor. Otros buques en la zona habían notificado de la existencia de icebergs, pero igualmente el capitán y el navegador decidieron mantener la ruta. El impacto afectó los cinco compartimientos estancos a lo largo del buque. Esto fue determinante en el hundimiento, pues si el buque hubiera impactado de frente, quizás no hubiera naufragado pues hubiera tomado agua en uno solo de los compartimientos estancos en lugar de tomarla en todos. Inmediatamente de sucedido el incidente, desde el puente de mando se hicieron los llamados de auxilio correspondientes. Un buque, el *Californian,* que se encontraba en la zona, a unas diez millas y hubiera podido llegar en aproximadamente una hora, había apagado la radio y no pudo oír las señales de auxilio. El buque que se encontraba más cerca, el *Carpathia,* estaba a unas 58 millas, y al oír los llamados de auxilio, enfiló a toda máquina hacia el *Titanic,* pero requería de tres o cuatro horas de navegación para llegar. A la 1:30 el *Titanic* ya tenía 25.000 toneladas de agua, se había hundido en la proa y se había desprendido una de las chimeneas. A la 1:45, la popa se quedó sin luz y el buque colapsó, yéndose hasta el fondo del mar aproximadamente cerca de las dos de la mañana.

El *Titanic* disponía de 20 botes salvavidas con una capacidad cercana a 60 pasajeros cada uno, una capacidad total de 1.200 pasajeros. Esto era 10% más de lo que requería el Estatuto de Navegación Británico vigente para la época, que era el instrumento jurídico que regía los patrones de seguridad en la construcción del buque. Curiosamente, si el buque hubiese sido construido en Estados Unidos, habría tenido que disponer de botes salvavidas para 2.300 personas. En el *Titanic* fallecieron 1.555 personas y sobrevivieron 674. El motivo de gran parte de las bajas fue la ausencia de suficientes botes salvavidas, lo que generó que muchas personas se ahogaran y otros fallecieran por hipotermia, habida cuenta de las bajas temperaturas del Atlántico Norte en el mes de abril.

Mucho se ha especulado sobre el clasismo que pareciera deducirse de cómo se determinó el acceso a los botes salvavidas. En efecto, de los pasajeros de primera clase sobrevivieron 62%, mientras que sólo sobrevivió 42% en segunda clase y 25% en tercera. Parte de esto tuvo que ver con que algunos pasajeros de tercera clase, ubicados en las cubiertas inferiores del casco, fueron afectados por la entrada del agua de manera más inmediata y algunos fallecieron mientras dormían; pero sin duda que en el *Titanic* hubo un elemento de clasismo en la determinación de quién salvaba la vida o no, que, de más está decir, es nocivo e inaceptable, pero además ha desaparecido totalmente en los criterios sobre el particular en la industria marítima de hoy.

También, desde el punto de vista del género, se dio una ostensible diferencia entre los fallecidos: sobrevivieron 75% de las mujeres, 50% de los niños y 19% de los hombres. Esto también pone de manifiesto algo que era evidente para la época, el criterio de que el salvamento de personas respondía al principio de "mujeres y niños primero". Este criterio hoy ha variado y se da preeminencia al grupo familiar. De forma que, por ejemplo, es factible que se dé preferencia a un hombre joven que tenga pareja e hijos que a una dama de edad avanzada.

El *Titanic* causó gran impacto en el mundo y en la navegación. No fue el único desastre marítimo de la época; como para finales del siglo XIX y finales del XX la navegación constituía el medio de transporte de personas a gran escala por antonomasia, anualmente había

un significativo número de fallecidos y accidentes. De hecho se considera que, nada más en buques de bandera británica, el número de fallecidos en accidentes de navegación entre el año 1900 y 1912, fue de unos 700 u 800 al año; pero el *Titanic* fue el que más impacto causó. Esto se debe a varias razones, en primer lugar, el buque se consideraba insumergible y era una pieza de arte de la construcción naval de la época. En segundo lugar, en el buque iban muchos ricos y famosos, artistas, hombres de negocios, etcétera. Se considera que la fortuna combinada de los pasajeros era de unos seiscientos millones de dólares para la época, hoy equivalente a quince billones de dólares. Finalmente, el hundimiento del *Titanic* estuvo siempre rodeado de gran misterio pues sus restos no fueron encontrados hasta que en 1985 una expedición francoamericana los consiguió en el Atlántico. Al encontrarlos se determinó que la popa y proa estaban separadas por una distancia de unos dos mil pies y los restos quedaron todos esparcidos sobre unos tres kilómetros cuadrados.

3. EL *COSTA CONCORDIA*

Cien años después, han sucedido numerosos accidentes de navegación lamentablemente. Mi amigo Ramón Castro mencionó uno de relativa reciente data, muy triste por el número de fallecidos, el *Estonia*; pero algunos accidentes tienen un especial impacto en la prensa y en los medios de comunicación quizás por sus características, y uno de ellos sucedido recientemente es el *Costa Concordia*. El *Costa Concordia* era un crucero de la Línea C, originalmente fundada en Italia en 1864 pero adquirida en el año 2000 por el gigante norteamericano de cruceros Carnival Corporation. El buque fue construido por Fincantieri en Génova, Italia, a un costo de US$ 200.000.000. Había sido botado el 30 de junio del año 2006, de forma que tenía unos seis años al momento del incidente. Era un buque de unas ciento doce mil toneladas, unos 290 metros de eslora, con una velocidad de 24 nudos. Tenía 4.200 pasajeros y 1.000 tripulantes a bordo. El costo del boleto, bien diferente que el *Titanic,* era de US$ 1.100, lo que pone de manifiesto cómo ha variado de forma significativa y se ha abaratado la navegación por agua.

La ruta del buque era para zarpar de Civitavecchia el 13 de enero de 2012 con destino a Savona, y luego de tocar en otros siete puertos del Mediterráneo: Marsella, Barcelona, Palma de Mallorca, Cagliari y Palermo, regresar. A las 21:30 horas, cuando el buque navegaba por la isla de Giglio el capitán decidió acercarse para hacer un saludo marinero al familiar de uno de los tripulantes y colisionó por babor (lado contrario al *Titanic*) con una roca sumergida. Hoy, todo buque lleva cartas de navegación muy precisas que incluyen la topografía del lecho marino; de forma que todo navegador debe poder determinar si existen rocas de las del tipo con la que colisionó el *Concordia*. Sin embargo, es posible que la roca no estuviese diagramada.

Como consecuencia del incidente, el buque comenzó a listearse o escorarse y una hora después, realizando una maniobra hacia babor con la idea de acercarse hacia la costa, el buque naufragó, escorándose en casi 70 grados y dejando sumergida más de 60% de su estructura por arriba de la línea de flotación. La técnica moderna permitió una acción de salvamento inmediata: si bien hubo un saldo lamentable de 32 fallecidos y 64 heridos, se pudieron salvar 4.200 personas. Sin duda que las circunstancias son completamente distintas que las del *Titanic,* pero el solo hecho del incidente y el impacto que causó ponen de manifiesto la sensación de seguridad tan significativa que existe hoy en el común de las personas con relación a los cruceros y a la navegación marítima, la misma sensación que existía para la época del *Titanic*, y en esto el *Titanic* ha sido fundamental y ha contribuido en la forma que ahora veremos.

4. LA CONVENCIÓN PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR (SOLAS)

Como decía al principio, algunos hechos transforman al derecho y ciertamente el *Titanic* sirvió para ello. Como consecuencia de este incidente, trece países se reunieron en Londres en el año 1914 para discutir y sancionar la Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS. El instrumento se concibió como una convención, es decir, un instrumento normativo supranacional, para asegurar una navegación segura por parte de los buques de la época.

Así, la primera versión de Solas incluyó un conjunto de reglas en materia de navegación segura, construcción, botes salvavidas, fuego y radiotelegrafía. Se le dio importancia a la radiotelegrafía, pues de no haber oído los buques en la zona el llamado de auxilio por radio del *Titanic* quizás el número de muertos hubiera sido mayor. En efecto, el *Carpathia* se encontraba a unas 60 millas náuticas, oyó dichos llamados y fue el que vino al auxilio de aquellos que se encontraban en botes salvavidas, llegando unas cuatro horas después. Por razón de que, inmediatamente luego de la discusión de esta primera Convención estalló la Primera Guerra Mundial, SOLAS 1914 nunca entró en vigencia.

Posteriormente se reunieron en Londres de nuevo, esta vez 18 países, para discutir una nueva versión de la Convención, la cual fue aprobada y entró en vigencia en 1933. Ésta también regulaba todo lo relativo a navegación, construcción, radiotelegrafía, botes salvavidas y fuego.

En el año 1948 la navegación había avanzado de forma significativa. También igualmente había aparecido la aeronave como medio de transporte masivo de personas a largas distancias y se reunieron de nuevo 34 países, esta vez en Ginebra, para discutir una nueva forma de Convención. En ésta se tomaron en cuenta los avances técnicos de la navegación y se hizo énfasis también en la seguridad de los buques de carga. Se incluyeron disposiciones en materia de estabilidad, instalaciones de máquinas eléctricas, prevención y detección de incendios, dispositivos de salvamento, radiotelegrafía y también se añadió, pues ya aparecía, la radiotelefonía, así como disposiciones específicas en materia de transportes a granel, mercancías peligrosas y buques nucleares, cuestión que se perfilaba en el horizonte como algo del futuro.

En 1960, 55 países se reunieron de nuevo en Londres y decidieron, dados los avances todavía más significativos de la navegación, suscribir una nueva Convención, de nuevo con relación a todos los elementos de avance en la navegación, ahora con muchísimo más énfasis en el transporte de determinadas cargas sobre el mar, habida cuenta que ya para esta época el transporte aéreo había desplazado al marítimo como medio de transporte de personas, comenzando este

último la era del móvil de la recreación y el placer como el fundamental. SOLAS 60 se mantuvo en vigencia durante toda esa década, hasta que en 1974 se reunieron de nuevo en Londres 71 países para sancionar una nueva Convención para la seguridad de la vida humana en el mar. Ya en 1948 se había establecido un anexo de SOLAS que era el de las reglas para prevenir abordajes, que ahora en el 70 había tomado forma o cuerpo como Convención independiente, conocida ella como COLREG. A la vez, había ya para 1970 una significativa preocupación por el tema de la contaminación del mar por petróleo y se había sancionado la Convención Internacional para prevenir la Contaminación del Mar por Petróleo, conocida como MARPOL.

SOLAS '74 fue un instrumento mucho más detallado, de lo que fue su génesis en 1914 a raíz del desastre del *Titanic*. Está compuesto por capítulos, pero cada uno de ellos tiene anexos y al mismo tiempo códigos, de los cuales los más importantes son el Código para Manejo de Sustancias Peligrosas, el Código para la Seguridad Marítima, y otros cuantos. Significativo también a partir del año '60 y recogido en la Convención del año '74 es todo lo relativo a las certificaciones de seguridad que garanticen que los Estados puedan supervisar y hacer constar mediante documentos que son esenciales para que el buque navegue, que el mismo es seguro.

Igualmente esencial es a partir de 1960 lo concerniente al método de modificación de la Convención. El método de ratificación de la Convención en forma afirmativa generaba grandes demoras para la entrada en vigencia de las reformas, y tomando en cuenta lo dinámico de los cambios modernos en la navegación, se adoptó un mecanismo de reforma tácita vigente hoy, según el cual cada reforma que se realice de la Convención por la Organización Marítima Internacional, entra en vigencia excepto cuando ha sido objetada por un tercio de los países parte de la misma, que a la vez representen 50% del tonelaje mundial.

SOLAS 74 ha sido objeto de dos modificaciones posteriores por vía de Protocolo en el año 1978 y en el año 1988, que sustituye el de 1978.

En Venezuela, SOLAS rige conforme a su publicación en la *Gaceta Oficial* de 1982 y el Protocolo de 1988 según su publicación en la *Gaceta Oficial* del 5 de diciembre de 1997. Este importante instrumento

jurídico, la Convención para la Protección de la Vida Humana en el Mar, su Protocolo de 1988 y sus convenciones directamente relacionadas, en concreto la Convención Internacional para Prevenir los Abordajes de 1978 (COLREG) y la Convención para la Prevención de la Contaminación del Mar por Petróleo (MARPOL), constituyen la trilogía esencial al cumplimiento de un objetivo que debe ser esencial para quienes pertenecemos de una forma u otra al sector marítimo, y que constituye el lema de la Organización Marítima Internacional, que se puede visualizar inclusive en su misma entrada y que no es otro que el de "Buques Seguros" y "Mares Limpios".