

LA HERENCIA NORMATIVA DEL TITANIC EN MATERIA DE TELECOMUNICACIONES DESTINADAS A LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN.

María Cecilia Ramírez R.

Abogado (UCV)

Especialista en Derecho Marítimo (UNEMC)

Master en Derecho de la Tecnología de la Información (JMLS)

I. INTRODUCCIÓN

El hundimiento del trasatlántico "Titanic" ocurrido el 15 de abril de 1912, representa un hecho de gran trascendencia para el sector marítimo; no sólo por tratarse de una tragedia de dimensiones equiparables a la majestuosidad del buque en sí, sino también por constituir el punto de partida de una serie de regulaciones, orientadas a la optimización de los niveles de seguridad de la navegación. Cierta y tristemente, el accidente demostró que nuevos estándares debían ser adoptados en relación con la construcción, equipamiento y operatividad de los buques.

Todo ello ha significado un largo camino, repleto de estudios técnicos, convenciones y convenios internacionales relacionados con el amplio concepto de seguridad de la navegación.¹ En tan extenso ámbito, sin embargo, el presente ensayo se circunscribe únicamente a la identificación del amplio conjunto normativo que en materia de las telecomunicaciones dedicadas a la seguridad de la navegación, han surgido con posterioridad –e incluso a consecuencia– de tan penoso accidente.²

¹ Específicamente en relación con el desarrollo de las telecomunicaciones, dicho conjunto normativo evidencia que éstas siempre han tenido un papel preponderante en caso de desastre; dado que la posibilidad de comunicarse a larga distancia –permitida inicialmente por el telégrafo– ha hecho de las telecomunicaciones el medio ideal a ser utilizado para resolver situaciones de emergencia.

² Un completo estudio de cada una de tales regulaciones –con especial referencia al impacto en nuestra legislación– constituye el objeto de otros ensayos, que serán presentados en capítulos posteriores e individuales.

II. ANTECEDENTES

El vínculo que hoy nos parece mas que obvio, entre las telecomunicaciones y la seguridad de la navegación, tiene sus inicios en fecha anterior a la construcción del "Titanic". Efectivamente, para el año 1895, el científico italiano Guglielmo Marconi había obtenido la patente por parte del gobierno británico, sobre su invento, el "telégrafo inalámbrico", que constituyó el primer radio. Marconi había concebido su invento como un "sistema de transmisión de mensajes, principalmente para barcos"³, y había mantenido tal objetivo como horizonte de su invención, al proponerse demostrar el "valor de las comunicaciones inalámbricas como medio de comunicación con los barcos."⁴

Pocos años mas tarde, la efectiva transmisión de señales radiotelegráficas por vez primera a través del Océano Atlántico fue exitosamente realizada por Marconi en 1901.⁵ Las radiocomunicaciones habían logrado así alcanzar para la fecha un grado de desarrollo bastante aceptable para la época. Como consecuencia de ello, el "Titanic" había sido dotado de lo que para ese momento se consideraba un completo

³ HUBER, KELLOGG and THORNE. *Federal Telecommunications Law*. Aspen Law & Business. 1999.10.

⁴ NEWTON, Harry. *Newton's Telecom Dictionary*. CMP Media Inc. 17th Edition. 2001.

⁵ Un interesante resumen de la historia de las telecomunicaciones marítimas, puede consultarse en ALVAREZ ARRAIZ, Guillermo; *Desarrollo de las Comunicaciones Marítimas y su Instrumentación en Venezuela*. Revista Marítima Venezolana de Investigación y Postgrado Doctum. Volumen 4, No. 2, Julio-Diciembre 2001.

sistema de radiocomunicación; lo cual permitía la transmisión de mensajes, no sólo entre la tripulación y las autoridades correspondientes, sino también entre los pasajeros y distintos destinatarios, tanto en Europa como en América.

Uno de esos mensajes provino del buque "Mesaba", el cual reportó la presencia de témpanos de hielo en la ruta del "Titanic".⁶ Sin embargo, el oficial J.G. Phillis, radio operador a bordo –precisamente atendiendo a la demanda de transmisión de mensajes de los pasajeros– se encontraba "tan ocupado que no reportó el iceberg inmediatamente."⁷ Adicionalmente, a pesar de que se habían recibido mensajes provenientes de otros buques, el Titanic siguió su curso original.

Como es bien conocido, el buque colisionó con un témpano de hielo de los que habían sido reportados. A las doce y cuarto de la madrugada del que ya sería el 15 de Abril, el Capitán Smith ordenó al radio operador la emisión de "la posición del buque junto con las señales CQD."⁸ De esta manera, se dio a conocer al mundo entero que el "Titanic" se estaba hundiendo.

Finalmente, con motivo del daño sufrido por el casco, el buque naufragó, dejando como consecuencia la pérdida de 1.503 vidas humanas. La señal de socorro fue atendida por los buques "California" y "Carpanthia" y éste último logró salvar un total de 705 de los pasajeros que había sobrevivido al naufragio. Sin embargo, tripulación de otros barcos que se encontraban en las proximidades, no se enteraron oportunamente de la tragedia, por carecer de la dotación de sistemas de radiocomunicación.⁹

Las causas y magnitud del accidente provocaron así una fuerte reacción a ambos lados del Atlántico, dando lugar a uno de los orígenes del complejo sistema regulatorio objeto del presente ensayo.

III. PRINCIPALES REGULACIONES INTERNACIONALES APLICABLES EN VENEZUELA.

A. CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR.

La primera y más importante regulación resultante del hundimiento del "Titanic" la constituye el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, conocido como "SOLAS".¹⁰

La tragedia había ocurrido durante un período en el cual el transporte marítimo de pasajeros se encontraba en pleno apogeo; debido principalmente, a los intensos movimientos migratorios desde Europa hacia América y a la ausencia de lo que unas décadas después se conocería como aviación comercial. Por lo tanto, la preocupación generalizada por la preservación de la vida humana, fue determinante para el logro de una regulación internacional.¹¹

En este contexto, el gobierno británico convocó a una conferencia en Londres, a la cual asistieron un total de 13 países. Como resultado, el SOLAS fue adoptado en enero de 1914, esperando entrar en vigencia en Julio del siguiente año; lo cual no ocurrió, debido al estallido de la Primera Guerra Mundial.

⁶ THORNELLY, G.C. *The Sinking of the Titanic*. Logman Group Limited 1965. 32

⁷ Ob. Cit. P.34

⁸ Ob. Cit. P.34 Para la fecha, la señal "CQD" correspondía a la que con posterioridad se adoptaría como "SOS." y significaba la abreviatura de la expresión en idioma inglés "come quickly; danger".

⁹ Discurso del Presidente de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, con ocasión de la celebración del

Día de la Telecomunicaciones. Disponible online en: www.itu.int (Visitada por última vez en fecha 6-6-03).

¹⁰ Siglas que se derivan de su título original en idioma inglés, *The International Convention for the Safety of Life at Sea*.

¹¹ La pérdida de vida humana a bordo de buques británicos registraba durante esa época, un promedio entre 700 y 800 personas al año.

A. 1 LA CONVENCION DE 1929.

Una segunda conferencia fue realizada nuevamente en Londres en 1929, a la cual asistieron representantes de 18 países, aprobando una nueva versión del Convenio –que introdujo nuevas regulaciones, siguiendo no obstante el formato inicial establecido por la versión de 1914– y que entró en vigencia en 1933.

A. 2 LA CONVENCION DE 1948.

El paso del tiempo y los adelantos asociados al mismo, hicieron necesario el estudio de la adopción de nuevas modificaciones. A tales fines, una vez más Londres hospedó a los delegados encargados del desarrollo de lo que se convertiría en la tercera versión del SOLAS, la cual amplió su ámbito de aplicabilidad a un mayor rango de buques, al establecer mayores requerimientos a los buques de carga.¹² Esta versión entró en vigencia en 1952.

Ese mismo año de 1948, fue determinante igualmente para lo que con posterioridad constituiría el conjunto de normas que regulan –en un sentido amplio- lo referido a la seguridad de la navegación. Concretamente en febrero, se celebró la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas en Ginebra, con la participación de 35 Estados; la cual “elaboró la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental”¹³; conocida actualmente como la Organización Marítima Internacional, OMI. Se estableció así como uno de los principales propósitos de la Organización el fomento de la “adopción general de normas superiores en

¹² Ello en razón de el incremento de la flota de carga, la cual ya había comenzado a ser superior a la flota de buques destinados al transporte de pasajeros –que se encontraba apenas empezando a experimentar la competencia que terminaría por desarrollarse más tarde, generada por el desarrollo de la aviación comercial.

¹³ LINARES, Antonio. *Derecho Internacional Público. Tomo II. Serie Estudios de la Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales.* 287.

cuestiones relativas a la seguridad marítima, la eficiencia en la navegación y la prevención y control de la contaminación de los mares causada por los buques”.¹⁴

Este tipo de iniciativas, que reconocían la necesidad del diseño de normativa internacional que regulara de manera global –y en consecuencia, en forma más efectiva- lo referido al transporte acuático, presentaba para esa fecha importantes antecedentes dado que en el año 1857 se había adoptado el Código Internacional de Señales, y en 1889 había sido realizada en Washington, la primera Conferencia Marítima Internacional –dedicada principalmente al tema de la prevención de colisiones en el mar.¹⁵

En sus orígenes, la OMI se concentraba principalmente en la implementación de medidas necesarias para la optimización de los niveles de seguridad marítima, en un sentido restringido. No obstante, la evolución de la industria del transporte marítimo acarreó la necesidad de la búsqueda de soluciones a otros problemas, como los asociados con la contaminación ambiental producida por los derrames accidentales de buques tanqueros.¹⁶

Actualmente, la Organización –que es la única agencia especializada de las Naciones Unidas con la suerte de tener su sede en Londres– cuenta con 137 países miembros¹⁷ y el amplio espectro de sus objetivos es resumido en un eslogan que

¹⁴ *Id.*

¹⁵ No obstante, se ha señalado que la Conferencia de Washington “fue demasiado prematura, por lo que fue relativamente poco lo que en ella se logró”. Información on-line, disponible en: www.oceansatlas.org/uses/transportation_telecomm/maritime_trans/nav/navitagacion.htm (Visitada por última vez en fecha 11-03-04).

¹⁶ Ello en razón de los reiterados y graves derrames de hidrocarburos acaecidos entre las décadas de los 60s y los 80s: Torrey Canyon [1967]; Sea Star [1972]; Argo Merchant [1976]; Hawaiian Patriot [1977]; Amoco Cadiz [1978]; y Exxon Valdez [1989], entre otros.

¹⁷ Entre los cuales se encuentra Venezuela, desde el año 1975.

reza “una navegación más segura y océanos más limpios”.

A. 3 LA CONVENCIÓN DE 1960.

Fue esta Convención del SOLAS precisamente la primera tarea a cargo de la OMI. En esta oportunidad, en lugar de una modificación del Convenio de 1948, se decidió adoptar un nuevo instrumento, que acogió buena parte de los numerosos adelantos tecnológicos que se habían logrado desde el año 1948. En este se incluyó, además de lo referido a la regulación de las radiocomunicaciones, un amplio rango de medidas diseñadas para mejorar la seguridad de la navegación.

Posteriormente y en cuanto a la materia de las radiocomunicaciones, el Convenio sufrió varias enmiendas: respecto a la regulación de las comunicaciones VHF en áreas de alta densidad de tráfico [1967]; en relación a las instalaciones de radio [1968]; referentes a radiotelegrafía y radiofonía¹⁸ [1971]; y con respecto a las guardias de vigilia de los radios operadores [1973]. No obstante, el Convenio en su totalidad entró en vigencia en 1965.

A. 4 LA CONVENCIÓN DE 1974.

En este año, Londres acogió a los delegados de 71 países, que terminaron adoptando el texto del Convenio SOLAS vigente hasta nuestros días¹⁹ y se impusieron la tarea de lograr una constante actualización de sus disposiciones, mediante la agilización de la entrada en vigencia de cualquier enmienda posterior.

¹⁸ “Radiotelegrafía” es un término obsoleto que refiere al uso de la radio para comunicar mensajes telegráficos a distancia. Mientras que ‘radiofonía’ alude a la transmisión por vía de radio y que actualmente concebido como ‘telecomunicaciones’.

¹⁹ Su entrada en vigencia fue el 25 de mayo de 1980. No obstante, su Ley Aprobatoria en nuestro derecho interno fue publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela Número 32.597 del 8 de noviembre de 1982.

Ciertamente, el procedimiento en vigor hasta la fecha, exigía para la entrada en vigencia de cualquier enmienda, que se completara un término de un año, luego de ser aprobada por dos tercios de las partes signatarias de la convención. Ello, unido al hecho del incremento en la participación de países miembros en la Organización, conducía a un grave retraso en la implementación de las medidas contenidas en las enmiendas.

Como resultado, se adoptó el procedimiento de la enmienda tácita, con el cual se presume la aceptación de todos los países miembros, hasta tanto sean expresamente rechazadas por un tercio de los países miembros o por aquellos gobiernos de los países cuyas flotas mercantes representen más del cincuenta por ciento del promedio mundial de tonelaje.²⁰

En conclusión, además de adoptar dicho mecanismo, el Convenio también incorporó las enmiendas que se habían realizado en la Convención de 1960.

En cuanto a las telecomunicaciones, el Convenio dedica el Capítulo IV a la regulación de las radiocomunicaciones, lo cual logra a través de tres Partes, referidas – en un sentido bastante amplio – a las previsiones generales; las obligaciones asumidas por los Estados miembros del Convenio; y los requerimientos de los equipos técnicos que deben ser mantenidos a bordo.

A. 5 EL PROTOCOLO DE 1978 Y ENMIENDAS POSTERIORES.

En vista de que la entrada en vigencia de la Convención de 1960 apenas llegó a producirse en el año 1980, y dada la presión internacional generada por una

²⁰ Dicho procedimiento es establecido para enmiendas de los Capítulos II al VII, dado que para el Capítulo I [Disposiciones Generales] se exige la aceptación de dos tercios de los Países Contratantes.

serie de accidentes de buques tanqueros a finales del año 1976 y principios de 1977, la OMI convocó a la realización de una nueva conferencia dedicada al problema de la seguridad de los tanqueros y la prevención de la contaminación –la cual decidió adoptar un Protocolo que entró finalmente en vigencia en 1981.

Por otra parte, los adelantos tecnológicos que fueron alcanzados con posterioridad, aunados al hecho de que la Convención de 1974 prácticamente se limitó a incorporar las enmiendas hechas al Convenio de 1960 –además de haber adoptado el procedimiento de enmienda tácita– hicieron necesaria la adopción de varias enmiendas posteriores.

Específicamente en materia de telecomunicaciones, pueden ser citadas, en primer término, las escasas modificaciones hechas en los años 1981 y 1983.²¹ Posteriormente, una enmienda determinante fue la realizada en 1988 –que se analizará seguidamente y a la cual le sobrevinieron entre otras, las realizadas en los años 1989; 1992; 1995; y 1998.

A. 6 LA ENMIENDA DE 1988: EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA. (SMSSM)²²

Un significativo cambio al SOLAS fue introducido, mediante la enmienda que venía siendo trabajada desde 1970 y que fue finalmente adoptada en 1988, cuando se dictaron las normas que regulan el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

El nivel de desarrollo logrado en las comunicaciones satelitales, condujo a su aplicabilidad en pro de la preservación de la vida humana en el mar. Ciertamente, el

empleo de esa tecnología permite que cualquier buque que se encuentre en una situación de peligro –grave o incluso inminente- emita una señal por radio o vía satélite que revela –de manera inmediata y confiable- su exacta ubicación. Como resultado, las labores de Búsqueda y Salvamento, pueden realizarse con mayor rapidez, dada la certeza de la ubicación del buque que se encuentra en peligro, así como de la especificación de la situación que lo afecta.

Tan importante aplicación disminuye de manera significativa los tiempos de respuesta en las labores de Búsqueda y Salvamento, lo cual a su vez, representa un eminente e innegable adelanto en beneficio de la seguridad marítima.

Hasta su introducción, de conformidad con las regulaciones del SOLAS y las previstas en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, se requería una continua vigilia de radio, a fin de poder atender a cualquier llamado de socorro; la cual era obligatoria para los buques de pasajeros y de carga.²³ Aunque este sistema fue relativamente seguro por muchos años, todavía existía mucha preocupación en relación con las limitaciones que presentaba el corto rango de cobertura del sistema de radio, el hecho de que la alerta debía hacerse en forma manual y el problema que representa el cumplimiento de dicho deber en las horas de la madrugada.

La tecnología satelital permite entonces superar esos problemas, al ofrecer los mecanismos necesarios para disponer de un sistema automático que revela –de manera inmediata y sin lugar a error

²¹ Las cuales entraron en vigencia el 1 de septiembre de 1984 y el 1 de julio de 1986, respectivamente.

²² La completa regulación del Sistema, tal como se indicó en la introducción del presente ensayo, es objeto de un estudio aparte, dada su extensión e importancia.

²³ Dichas regulaciones exigían una vigilancia continua de la radio en Código Morse en los siguientes términos: A. 500 kHz obligatoria para: todos los buques de pasajeros, independientemente de su tamaño y buques de carga de o mayores a las 1600 toneladas de arqueo bruto; y B. 2182 kHz y 156.8 MHz (VHF canal 16) obligatoria para: todos los buques de pasajeros y para los de carga de o mayores a 300 toneladas de arqueo bruto.

humano alguno— la ubicación exacta del buque en peligro.

En consecuencia, el uso del Código Morse, que se había utilizado desde principios del siglo pasado, queda bajo esta nueva Enmienda como algo que es substituido de manera efectiva gracias a los avances alcanzados en materia de telecomunicaciones.²⁴

B. REGLAMENTO DE RADIO-COMUNICACIONES DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES, UIT.

El objeto del presente ensayo hace necesario que sea presentada una reseña sobre la UIT; principalmente, por la importancia de ésta en la regulación internacional de las telecomunicaciones, no sólo en sentido general, sino también en materia de la seguridad de la navegación acuática.

Los antecedentes de la UIT se remontan a décadas anteriores al hundimiento del Titanic; puesto que la Unión constituye el organismo internacional de más larga data existente en la actualidad y representando el primer esfuerzo dirigido a establecer estándares aplicables a los equipos, instrucciones de operación, tarifas y normas de contabilidad, en los orígenes del servicio de telegrafía.

²⁴ En razón del alcance logrado por las comunicaciones radiales y satelitales, el Código Morse Continental que había sido adoptado por la UIT en 1851, como una adaptación del original creado por Samuel Morse, fue oficialmente abandonado por la OMI, a partir del 1 de febrero de 1996; año en el que el servicio de Guardacostas de Estados Unidos hizo lo propio. Un poco más tarde en Francia, el 31 enero de 1997, la Autoridad Marítima hizo su última transmisión en Código Morse. NEWTON, Harry. *Ob. Cit. Nota 4*. Los franceses, de manera más romántica, pusieron en el aire el siguiente mensaje: "Llamando a todos. Este es nuestro último grito, antes de nuestro eterno silencio." (The Economist. 23 de enero de 1999. Sección de Ciencia y Tecnología).

Su formación data del año 1865, cuando fue creada como la Unión Telegráfica Internacional, por iniciativa de 20 países europeos. Para ese momento, el telégrafo ya constituía un servicio público de amplio acceso, dado que el 24 de mayo de 1844 Samuel Morse había enviado satisfactoriamente el primer mensaje a través de una línea telegráfica entre Washington y Baltimore, iniciando de tal manera la era de las telecomunicaciones.²⁵

Sin embargo, la falta de un acuerdo entre los distintos países obstaculizaba el flujo ideal de comunicaciones telegráficas a nivel internacional. Al punto de que las "líneas telegráficas no cruzaban las fronteras nacionales porque cada país usaba un sistema diferente."²⁶ Se requería entonces que un ente de carácter permanente e internacional se ocupara de la estandarización de los elementos técnicos de las telecomunicaciones.

Posteriormente, con el paso de los años, el avance de la tecnología condujo a la modificación de la estructura inicial de la UIT. A título de ejemplo, puede señalarse que la invención del teléfono en 1876, dio lugar a las primeras regulaciones para servicios de telefonía internacional.

Posteriormente —y precisamente en relación con la evolución en materia de seguridad de la navegación— el desarrollo de la invención hecha por Marconi en 1895, conocida como "telegrafía inalámbrica" y que constituyó la primera forma de radiocomunicación, fue el motivo que impulsó la realización de una Conferencia de Radio preliminar en 1903, a los fines de estudiar la conveniencia de una regulación internacional para este tipo de comunicaciones. Como resultado, la primera Convención Internacional de

²⁵ Disponible *on-line* en: www.itu.abouthiut/overview/history (Visitada por última vez en fecha 6-6-03).

²⁶ Disponible *on-line* en: www.itu.int/aboutitu/history/history (Visitada por última vez en fecha 7-9-01).

Radiotelegrafía tuvo lugar en Berlín en 1906, a la cual se incorporaron un conjunto de normas como Anexo que posteriormente se convirtieron en el Reglamento de Radiocomunicaciones que actualmente norma –de manera general– lo referido a las radiocomunicaciones.²⁷

En 1932, como reflejo del propósito de tener como ámbito “todas las formas de comunicación, por telégrafo, radio, sistemas ópticos o cualquier otro sistema electromagnético”,²⁸ los países miembros decidieron cambiar su nombre al de Unión Internacional de Telecomunicaciones.

En 1947 la Unión se convirtió en una agencia especializada de las Naciones Unidas y actualmente constituye “la mas antigua [de las] organizaciones internacionales aún en existencia”²⁹, coordinando las “comunicaciones internacionales hechas mediante radio, telégrafo y teléfono desde 1865”³⁰; agrupando un total de 189 países³¹, que han reconocido como principal el propósito de “mantener y extender la cooperación internacional entre todos los miembros de la Unión a los fines de lograr un mejor y racional uso de las comunicaciones de todo tipo”.³²

En consecuencia, las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones presentan como ámbito de aplicación el amplio campo de las telecomunicaciones

que tienen lugar mediante el uso del espectro electromagnético.

Sin embargo, en materia de seguridad de la navegación, podemos establecer una relación entre tales disposiciones y el trágico desenlace del buque inglés. Ello en base, principalmente, al hecho de que tales regulaciones han sido dictadas guardando una debida correspondencia con las disposiciones contenidas en el SOLAS.

Como ejemplo de esa conexión, puede ser citada parte de sus previsiones generales³³ en la que se señala que lo referido al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima se encuentra regulado por las disposiciones del SOLAS; indicando además que las transmisiones de socorro, urgencia o seguridad, por vía de telegrafía Morse o radio, deberán hacerse de conformidad con lo previsto en las provisiones de tales regulaciones.

C. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (STCW).

Este Convenio, que fue adoptado por la OMI en 1978, que entró en vigencia el 28 de abril de 1984³⁴ tiene como finalidad, entre otros aspectos, la estandarización de los parámetros de formación de la gente de mar. El mismo reconoce las disposiciones que, en materia de telecomunicaciones dedicadas a la seguridad de la navegación, están contenidas en el SOLAS.

Así por ejemplo, los requerimientos establecidos para la certificación de los radio operadores, sujetan a ésta a los términos previstos en el SOLAS, en lo relativo al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.

²⁷ Historia de la UIT, disponible *online* en: www.itu.int/aboutitu/history.history

(Visitada por última vez en fecha 7-9-01).

²⁸ Ob. Cit.

²⁹ Lawrence D. Roberts, *A Lost Connection: Geostationary Satellite Networks and the International Telecommunication Union*. 15 Berkeley Technology Law Journal. 1095,1105.

³⁰ Michael S. Straubel, *Telecommunications Satellites and Market Forces: How Should the Geostationary Orbit be Regulated by the F.C.C.?* 17. N.C.J. Int'l. & Com. Reg. 205,208.

³¹ Siendo Venezuela uno de sus miembros, desde el 13 de agosto de 1920.

³² Constitución de la UTI. Capítulo I. Artículo 1 (1)(a)1996.

³³ Artículo S30 del Reglamento de Radiocomunicaciones de 1998.

³⁴ Incorporado a nuestra legislación, mediante Ley Aprobatoria publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela Número Extraordinario 3.878 del 15 de agosto de 1986.

Por otra parte y en armonía con el sistema al cual nos estamos refiriendo, adicionalmente se establece que los radio operadores de los buques que no están sometidos a las disposiciones del SOLAS, no deberán regirse tampoco por las del STCW; indicando para esos casos de manera expresa, la aplicabilidad de las regulaciones de la UIT.

IV. LEGISLACIÓN VENEZOLANA.

Parte de las disposiciones contenidas en los convenios internacionales citados, han sido acogidas en nuestro país, mediante diferentes leyes de aprobación.³⁵ No obstante, en cuanto a la efectiva aplicabilidad de sus disposiciones, la oportunidad de la realización de este breve ensayo luce oportuna para llamar la atención en relación con tres puntos íntimamente vinculados con el tema principal del mismo.

En primer término, con respecto a la disponibilidad de medios de telecomunicación al servicio de la seguridad de la navegación, debe mencionarse que el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos de 1979³⁶ establece la obligación para los Estados signatarios del mismo, de establecer los centros coordinadores de salvamento y señala de manera taxativa e inequívoca que cada uno de dichos centros – así como los subcentros que se establezcan– “dispondrán de medios adecuados para la recepción de comunicaciones de socorro a través de una radio estación costera o de otro modo.” E igualmente enfatiza que “tales centros o subcentros dispondrán también de medios

³⁵ Así tenemos, en relación al SOLAS, la Ley Aprobatoria del Convenio de 1974 –de fecha 8 de noviembre de 1982- y la del Protocolo de 1988– publicada en fecha 5 de diciembre de 1997; y en cuanto al STCW, la Ley de 1986.

³⁶ Aprobado mediante Ley publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela Número Extraordinario de fecha 10 de marzo de 1986.

adecuados para comunicar con sus propias unidades de salvamento y con los centros coordinadores de salvamento o subcentros de salvamento, según proceda, de áreas adyacentes.”³⁷

Tal disposición se evidencia como otra de las obligaciones de tan importante Convenio Internacional que ha sido continuamente ignorada por la Autoridad Acuática; toda vez que las señaladas instalaciones, como el RCC Maiquetía, no cuentan con los elementos principales para dar fiel cumplimiento a muchas de las disposiciones principales del Convenio.

En segundo término, y directamente en cuanto a la aplicabilidad del SOLAS, debemos referirnos a una Resolución dictada con fundamento en dicho Convenio. Se trata de un mandato del entonces Ministerio de Transporte y Comunicaciones que señala, entre otras, las obligaciones de mantener a bordo determinado tipo de equipos radiotelefónicos, a la vez que establece la frecuencia de transmisión indicadas en la misma para las “comunicaciones de seguridad”.³⁸

No obstante, debe mencionarse que la distribución de frecuencias prevista en dicha Resolución, refleja una grave contradicción con las disposiciones establecidas por la UIT. Ello obligó a la Organización Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima de los Espacios Acuáticos de Venezuela (ONSA)³⁹, a

³⁷ Ob. Cit. Artículo 2.3.3

³⁸ Resolución por la cual se dispone que las embarcaciones en que ella se señalan, deberán estar provistas obligatoriamente de una estación radiotelefónica, conforme a las especificaciones que en ella se indican; publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela Número 33.217 del 7 de mayo de 1985.

³⁹ Organización no gubernamental fundada el 15 de abril de 1998 y a la cual el Tribunal Supremo de Justicia le reconoció la legítima representatividad de la comunidad relacionada con los espacios acuáticos de Venezuela. Sentencia del 14 de julio de 2003. Disponible on-line en: <http://www.tsj.gov.ve/decisiones/scon/Julio/1924->

solicitar una aclaratoria de la supuesta vigencia de dicha Resolución, ante la Comisión Nacional de Telecomunicaciones.⁴⁰ Sin embargo, no se dispone del criterio del máximo ente regulador de las telecomunicaciones en nuestro país, dado que tal solicitud no ha sido atendida.

En tercer lugar – y también en cuanto al marco jurídico del SOLAS – debe mencionarse que las obligaciones previstas en la Enmienda que introdujo el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, se encuentran en un oscuro limbo que ha impedido su debida implementación. De hecho, la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares⁴¹, como Disposición Transitoria Décima Primera, señala:

“En un plazo de seis (6) meses contados a partir de la publicación de este Decreto-Ley en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, la Dirección General de Transporte Acuático, presentará a consideración del Ministerio de Infraestructura, el plan de puesta en vigencia del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima”.

No obstante, a pesar de que el referido lapso concluyó el mes de mayo del año 2002, no se cuenta con información oficial en relación con el cumplimiento del mandato legal señalado.

V. CONCLUSIONES.

En el mes de abril que ahora concluye, el mundo recuerda con tristeza lo ocurrido hace ya 92 años. Afortunadamente, el aprendizaje que nos ha dejado una de las más terribles tragedias de la historia de la

navegación, permite encontrarle aspectos positivos a tan terrible acontecimiento.

En primer término, debe señalarse la implementación a nivel mundial de medidas de todo tipo, orientadas a alcanzar mejores niveles de seguridad en la navegación. En segundo lugar, el paso de los años también ha evidenciado la tenacidad de un grupo de emprendedores que se ha traducido en asombrosos adelantos en materia de comunicaciones; los cuales se han puesto también al servicio de la navegación, a los fines de procurar otorgar mayores estándares de seguridad al transporte acuático.

No obstante, la Autoridad Acuática al omitir el debido cumplimiento de nuestra propia legislación, nos niega el derecho de beneficiarnos de los avances alcanzados por la humanidad, manteniéndonos así al margen de tan importantes desarrollos.

El reiterado incumplimiento por parte de la Autoridad Acuática, lamentablemente nos obliga a plantear el siguiente cuestionamiento: ¿será que para tener acceso a la seguridad que hoy es evidente y obligatoria para el resto de los países del mundo, deberemos esperar otros 92 años más; o será acaso una tragedia de proporciones similares a la del Titanic, la que nos obligará a abrir nuestras puertas a la era de la tecnología de la información, al servicio de la seguridad de la navegación acuática?

140703-02-3254.htm (Visitada por última vez en fecha 11-03-04).

⁴⁰ Solicitud consignada en fecha 19 de junio de 2002.

⁴¹ Publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Número 37.290 de fecha 25 de septiembre de 2001.