

**REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD PRIVADA DR. RAFAEL BELLOSO CHACIN
DIPLOMADO EN GESTION DE NEGOCIO MARITIMO**



**RIESGOS DE LA NAVEGACION Y SUS IMPLICACIONES EN
EL NEGOCIO MARITIMO APLICADO AL CASO
COSTA CONCORDIA**

Tutor Académico:

Lic. Jairo Rondón

Elaborado por:

Juan C. López F.

C.I.V.-12.970.742

Gruschenka Pérez.

C.I.V.-9.415.887

Maracaibo, Febrero 2015

INDICE

INTRODUCCION.....	IV
-------------------	----

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema.....	8
Justificación del Problema.....	12
Objetivos de la Investigación.....	15

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes de la Investigación.....	17
Bases Teóricas.....	25
Bases Legales.....	40
Definición de Términos Operativos.....	44

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

Tipo de Investigación.....	46
Nivel de Investigación.....	47
Unidad de Análisis.....	48
Población y Muestra.....	49
Técnicas e Instrumentos.....	50
Matriz de Análisis.....	52
Análisis y Presentación de Resultados.....	53

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS Y PRESENTACION DE LOS RESULTADOS

La Legislación en el Análisis y Gestión de los Riesgos en los Buques de Pasaje.....	55
Los Convenios Marítimos Internacionales más Relevantes y su Efectividad en la Atención de los Riesgos de la Navegación.....	58
Los Trágicos Hechos ocurridos con el crucero Costa Concordia , su Impacto Legal y Comercial en el Negocio Marítimo.....	65
La Problemática de la Evacuación del crucero Costa Concordia y las Consecuencias del Accidente.....	77
Conclusiones.....	82
Recomendaciones.....	84
Bibliografía.....	86

INTRODUCCION

El accidente mundialmente conocido del Costa Concordia acarrea con seguridad absoluta modificaciones, nuevas normas en cuanto a construcción y servirá de ejemplo para mostrar cómo se debe actuar y cómo no se debe actuar en las circunstancias que se dieron. Es por este motivo que el presente trabajo pretende analizar y describir lo sucedido, centrándose en los errores humanos cometidos en cuanto a la gestión de los riesgos de la navegación y a los acontecimientos que comprendieron la evacuación luego del encallamiento y hundimiento parcial del mencionado crucero.

A lo largo de la historia, en el mundo del transporte marítimo es bien sabido por los que viven de él y por él, que cualquier mejora producida en cuanto a seguridad, navegabilidad, estanqueidad y demás características de los buques; que los tiempos de antaño están cargados de consecuencias fatídicas. Si bien a raíz del accidente del “Titanic” se produjo una reforma en cuanto a la normativa, creando la base de lo que es el actual SOLAS, aún hoy el mecanismo es el mismo.

Dentro de los convenios marítimos internacionales encontramos al Código Internacional de Gestión de la Seguridad que deriva del SOLAS y que permite el adecuado cumplimiento en conjunto de todas las normativas existentes donde se equilibran las responsabilidades entre las autoridades del sector, las compañías navieras desde tierra y la tripulación de los buques; es decir, hay corresponsabilidad a todo momento.

Es por ello que a lo largo del desarrollo de la investigación se presenta la secuencia de fallas humanas basadas en el comportamiento de la tripulación

principalmente; como causa y consecuencia catastrófica del naufragio del crucero Costa Concordia; no solo la omisión de la seguridad en la navegación al no usarse la carta de navegación adecuada y no actualizada del lugar donde aconteció el encallamiento, el riesgo al desviarse de la ruta de viaje establecida por complacencia entre los tripulantes y a los pasajeros por cortesía del capitán; la inadecuada evacuación de los pasajeros, el reporte previo a la compañía de hace varias semanas y falta de seguimiento de la reparación o al reemplazo del VDR - Voyage Data Recorder (Registrador de Datos de Viaje), conocido como la caja negra de los buques, la cual dejó de funcionar horas antes del accidente.

Por otra parte la inoperancia de los botes y balsas salvavidas debido a la escora del crucero de 114.500 toneladas, eslora de 290 metros, manga de 35,5 metros y calado de 8,20 metros, de 17 cubiertas, 1.500 cabinas y con capacidad para 3.780 pasajeros y 1056 tripulantes; deja en entre dicho también la inadecuada documentación del buque donde los certificados de tripulación y capacidad de pasajeros no concuerdan con la realidad.

El 22 de noviembre de 2008 el Costa Concordia tuvo un accidente en el puerto de Palermo, mientras se encontraba maniobrando para atracar, una fuerte racha de viento lo hizo golpear contra un muelle flotante amarrado en el puerto, dañándose la banda de estribor del barco. El daño fue reparado parcialmente en aproximadamente 10 horas, pudiendo continuar el crucero. Durante las siguientes escalas se completaron las reparaciones. Mismo lugar por donde se produjo la vía de agua de 70 metros de longitud al encallar en enero 2012, dejando en dudas la calidad y seguridad del trabajo realizado en ese anterior accidente.

Sirva el presente trabajo como un aporte a la divulgación de conocimientos e información en pro de un mejor entendimiento de los riesgos de la navegación principalmente ocasionados por fallas humanas y su impacto en el negocio marítimo, desde el punto de vista de la seguridad, de navegabilidad de los buques y aspectos

legales según la legislación nacional e internacional, la cual está estructurada de la siguiente manera:

Capítulo I: El Problema, hace referencia a la problemática a investigar basado en los riesgos de la navegación más frecuentes haciendo énfasis en el comportamiento humano a bordo como factor de riesgo y sus implicaciones en el negocio marítimo.

Capítulo II: Marco Teórico, conformado por los antecedentes de la investigación, sus bases teóricas, bases legales y definición de términos operativos.

Capítulo III: Marco Metodológico, da a conocer el diseño de la investigación, el tipo de investigación, unidad de análisis, las técnicas e instrumentos de recolección de datos y las técnicas de análisis de la información.

Capítulo IV: Análisis y Presentación de Resultados, Conclusiones y Recomendaciones, se da a conocer el análisis y exposición de los hechos ocurridos en el tan lamentable accidente del crucero Costa Concordia, seguido de las conclusiones que comprenden un resumen de los aspectos más relevantes de la investigación, las recomendaciones conformadas por una serie de comentarios a considerar y la bibliografía consultada como soporte que facilitan la comprensión del contenido.

CAPITULO I
EL PROBLEMA

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Es indiscutible que el esfuerzo que se despliega en una determinada actividad hace que el riesgo valga la pena. Si pensamos un poco en las peripecias corridas por los navegantes que llegaron al Nuevo Mundo, nos percatamos que sus aventuras constituyeron verdaderas odiseas rodeadas de innumerables riesgos.

Se añade a esto la solemnidad del mar, su majestuosidad, lo impredecible de su comportamiento; circunstancias éstas que frenaban los deseos de quienes pretendían con sus naves escudriñar el misterio de sus aguas; tal vez por el temor de encontrarse con un Lucifer marino que cortara para siempre sus curiosas inquietudes.

Indudablemente también son diversos los conceptos que se han dado sobre el riesgo en sentido general y al de riesgo marítimo como tal, por consiguiente, cada maritimista tiene su propia apreciación sobre dicha expresión, lo que contribuido a dificultar y hacer espinosa la verdadera comprensión de su esencia y naturaleza.

En concreto el riesgo marítimo o de la navegación es la posibilidad de que por azar, ocurra un siniestro ocasionado por las operaciones propias o complementarias de la expedición marítima; estos riesgos pueden estar presentes cuando el buque está navegando al igual que si se encuentra en puerto, dique seco o en el astillero.

La puntualización de los riesgos marítimos tiene especial importancia para la contratación del correspondiente seguro. Cada riesgo concreto debe ser individualizado, es decir, es necesario atribuirle las características que lo diferencien

de los demás riesgos. La individualización del riesgo de la navegación está dada por su vinculación casual, temporal, local y objetiva.

La gestión de los riesgos se aplica cada vez más a una mayor cantidad de campos. Actualmente se ha desarrollado un Manual de Sistema de Gestión de la Seguridad (MSGs) aplicado a todos los buques, documento mandatorio para el cumplimiento al Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, abreviado en el mismo código como Código IGS, CGS según el Capítulo IX del Convenio SOLAS 74/78. En el referido manual se describen las principales operaciones en el mar, en los camarotes, cubiertas y salas de máquina, así como las actividades que el buque realiza con sus pasajeros y tripulantes. Estas operaciones y actividades se materializan en Procedimientos de Gestión de la Seguridad (PGS), Procedimientos Operacionales (OP), y Procedimientos de Respuestas ante Emergencias (PRE), que se detallan ampliamente en el MSGs.

De acuerdo a los requerimientos de los estudios de evaluación considerara al Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS) como la norma principal a aplicar. Otros documentos legales como el Código PBIP, por ejemplo, sus disposiciones están redactadas de tal modo que se garantice su compatibilidad con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS), y considerando todo lo anterior, el análisis de riesgos es factible integrarlo con todos los resultados en un solo indicador para el buque.

Es importante y necesario mencionar que una vez conocidos los riesgos más frecuentes en la navegación, se debe hacer un análisis de dichos riesgos y establecer su gestión, dando cumplimiento a los diferentes convenios marítimos internacionales a través del SGS; lo que permitirá obtener resultados concretos de manera cualitativa y cuantitativa a través de indicadores de medición de las diferentes actividades y operaciones a bordo para minimizar las situaciones adversas causada por fallas

humanas, creándose una cultura proactiva y preventiva hacia la seguridad integral y prevención de la contaminación; motivo central de la presente investigación.

En vísperas del centenario del accidente del Titanic, ocurrido el 15 de abril de 1912, se produjo un nuevo siniestro de impacto mundial: el del Costa Concordia, el 14 de enero de 2012. Resulta interesante contrastar las respuestas jurídicas que se suscitaron en ambos casos, pues dicha comparación revela diferencias muy significativas.

A raíz del hundimiento del Titanic se desencadenó un intenso proceso legislativo que dio lugar a la más importante de las normas supranacionales sobre seguridad marítima: el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 SOLAS, tiene un alcance muy amplio y desde su aparición ha sido objeto de un proceso continuado de reformas y actualizaciones.

Su propósito general es acrecentar la seguridad de la vida humana en el mar y, a tal fin, establece un conjunto muy amplio de disposiciones, agrupadas en capítulos, que se extienden a aspectos como la construcción de buques, los dispositivos de salvamento, la seguridad en la navegación, el transporte de la carga, etc.

El encallamiento y hundimiento parcial del Costa Concordia presenta otras características. Dicho buque encalló frente a la isla italiana de Giglio causando 30 muertos y 2 desaparecidos inicialmente. Las circunstancias concurrentes en este siniestro han sido suficientemente comentadas por los medios de comunicación, suficiente con decir que el accidente tuvo todos los componentes del típico fallo humano, frente al que ni la más avanzada tecnología es inmune.

No es necesario seguir creando más leyes, convenios y códigos, hacer enmiendas; contar con equipos de navegación, telecomunicaciones, de seguridad, salvamento y rescate de última generación, si no se lleva fiel cumplimiento de los procedimientos y protocolos ya establecidos; los ejercicios y entrenamientos necesarios de la tripulación y personal de apoyo en tierra al SGS, la actualización de los manuales del SGS de acuerdo a las necesidades propias del buque y la empresa de acuerdo a su actividad específica para minimizar la vulnerabilidad de que ocurra un siniestro; considerando que los riesgos siempre van a estar presentes.

JUSTIFICACION E IMPORTANCIA

Resulta evidente que a medida que se incrementa y adquiere intensidad el desarrollo de las disciplinas que tienen estrecha relación con el comercio marítimo, se propagan con mayor frecuencia los riesgos y peligros a que están sometidos los innumerables intereses que se mueven en el escenario de la actividad mercantil.

No se requiere hacer un esfuerzo titánico para comprender que en aquellos tiempos en que el comercio marítimo se hacía a través de construcciones flotantes movidas por la tracción de la sangre o impulsadas por la fuerza velica o eólica, no solían presentarse graves y asombrosos accidentes como ocurre con las actuales y sofisticadas embarcaciones; de igual manera es incontrolable que en la actualidad sucedan ordinariamente accidentes como los abordajes, en latitudes geográficas donde en tiempos pretéritos era insospechables que se pudieran dar tales percances.

La impetuosa transformación que se ha operado desde el tránsito de la navegación a vela a la de vapor, de la de vapor a la de propulsión mecánica y de esta última a la propulsión nuclear, el constante aumento de la velocidades de los buques, la construcción de buques de grandes dimensiones; el número considerable de unidades flotantes que se desplazan asiduamente por los espacios acuáticos y el descomunal número de empresas navieras que explotan las diferentes rutas marítimas; constituyen sin lugar a dudas motivos suficientes para que se susciten los espantosos accidentes que dejan patidifusa a la comunidad marítima internacional como lo ocurrido con el crucero Costa Concordia en el 2012 a causa de reiterados errores humanos de la tripulación.

Un gran porcentaje de los accidentes de transportes marítimos se deben a errores humanos. Si es el elemento humano el que puede prevenir un desastre a bordo de un barco, es la falta de competencia la que puede causar uno. Y mientras la

capacidad, complejidad y el poder de la tecnología se aceleran exponencialmente, el elemento humano sigue siendo un componente básico con todas sus fortalezas y debilidades. Esto es por lo que la comunidad marítima internacional ha evolucionado y deba centrarse en las soluciones técnicas tradicionales relativas a los problemas de seguridad a abordar el papel humano en la seguridad marítima, según el Convenio STCW (por las siglas en inglés de la Convención Internacional sobre Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para navegantes de la Organización Marítima Internacional). Este instrumento es considerado uno de los cuatro pilares del régimen regulatorio internacional del transporte marítimo, junto con otros dos Convenios de la OMI: el SOLAS y el MARPOL, y el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT.

En armonía con lo expresado, nace la inquietud por saber si el conjunto de riesgos que conllevan a los accidentes marítimos que se producen más a menudo, a pesar de los avances extraordinarios de las ciencias náuticas; es factible que sean precisamente esos mismos progresos la causa de la propagación de estos hechos, ya que la multitud de buques, su radio de acción, así como las comunicaciones marítimas, han sido sin quererlo, los ingredientes que han influido para que se den estas situaciones en comparación con épocas pasadas, a lo cual ha coadyuvado una desmedida confianza (que a veces llega a transformarse en culpa) en los novedosos instrumentos de navegación.

Por ejemplo, aunque el uso del radar y otras ayudas a la navegación han producido los efectos deseados de incrementar la seguridad en el mar, siempre siguen ocurriendo hechos que lamentar en los espacios acuáticos, por lo que se hace un recorrido por los diferentes basamentos legales y regulaciones en general sobre los riesgos de la navegación a fin de determinar los procedimientos que se deben seguir. Estos instrumentos internacionales referidos a la determinación de la responsabilidad de los riesgos marítimos, constituyen la fuente legal de observancia obligatoria para los estados miembros de dichos tratados que adoptan a su legislación nacional.

Se expone lo ocurrido con el buque crucero Costa Concordia y se analizan las posibles causas que dieron lugar a tal evento, así como las regulaciones que a partir de allí surgieron; y de todo lo expuesto surge la importancia de tratar la problemática en conjunto y plantearse las siguientes preguntas:

¿Cuáles son los riesgos de la navegación más frecuentes y cómo se puede estar mejor preparados para confrontar situaciones adversas?

¿Cómo se puede medir la disminución de la vulnerabilidad del buque por fallo humano, en relación con los convenios marítimos existentes lográndose mejores resultados?

¿Qué impacto ha tenido en el negocio marítimo y la seguridad a bordo, el encallamiento y hundimiento parcial del crucero Costa Concordia?

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivo General

Identificar los riesgos que con frecuencia ocurren a bordo durante la navegación en relación con la efectiva aplicación de procedimientos y protocolos establecidos en los convenios marítimos internacionales.

Objetivos Específicos

- Describir la clasificación de los riesgos más frecuentes en la navegación de acuerdo a su naturaleza.
- Comentar los convenios marítimos internacionales más relevantes y su efectividad en la atención de los riesgos de la navegación.
- Exponer los trágicos hechos ocurridos con el crucero Costa Concordia, su impacto legal y comercial en el negocio marítimo.

CAPÍTULO II
MARCO TEÓRICO

ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACION

Los riesgos de la navegación y su vinculación con los convenios marítimos internacionales posee amplios preliminares en relación a sus implicaciones en el negocio marítimo, lo cual conforma la base de esta investigación junto con el análisis de los hechos ocurridos con el crucero Costa Concordia con respecto al fallo humano; contando con antecedentes a nivel internacional, nacional y regional; lo que denota la relevancia de la gestión de riesgos al ser aplicada debidamente para minimizar la vulnerabilidad del buque.

Álvaro García (2013) en su trabajo final del Diplomado de Navegación Marítima, titulado “Análisis de la Evacuación del Costa Concordia” de la Universidad Politécnica de Catalunya, el autor realiza un análisis de los sistemas de evacuación y abandono del buque a través de los distintos informes surgidos en las investigaciones, otros documentos obtenidos y testimonios que sobrevivieron al accidente. A raíz de la polémica surgida a través de los medios sobre la actuación de los responsables en el desarrollo de la evacuación del Costa Concordia y como se llevó a cabo la misma.

Con los documentos que se pudieron recopilar sobre el buque y el accidente se examinó el planteamiento sobre la evacuación y el abandono del buque, las decisiones tomadas por los mandos en las distintas fases del accidente y la sucesión de daños causados por la colisión y su efecto. Además, se indagó en el aspecto psicológico y comportamiento humano en las situaciones de crisis.

En una situación de emergencia, como por ejemplo, la evacuación de un lugar afectado por un incidente, las reacciones posibles que se darán variarán según la situación en que se encuentre la persona, pero en todas ellas existe un peligro común

que es preciso evitar en los primeros momentos con todos los medios al alcance, el pánico.

Es muy reseñado el STCW y el SOLAS dada la secuencia de errores por parte de la tripulación en especial de la alta oficialidad responsable de la toma de decisiones y evacuación del buque, entre los aportes dados se encuentran conclusiones tales como que el accidente se produjo por un conjunto de fallos humanos basadas en malas decisiones abaladas por la sobre confianza del hecho de haber pasado cerca de Giglio otras veces sin consecuencia alguna en un plan de viaje casi idéntico. La velocidad fue un factor influyente en la navegación tan cercana a la costa así como el hecho de pasar de una trayectoria perpendicular a una paralela en una zona tan cercana a la costa. Además en algunos informes se refleja que se utilizó una cartografía inapropiada, factor que probablemente influyó a la hora de la elaboración del plan de viaje.

Los daños producidos por la colisión eran de carácter fatal des del primer momento. Las inundaciones de los compartimentos 4, 5, 6, 7 y 8 situados de forma contigua prácticamente anulaban cualquier función o máquina de la nave cosa que imposibilitó que se pudiera hacer algo para remediar cualquier mal. La estabilidad, flotabilidad y navegabilidad de la nave quedaron comprometidas des del primer momento.

Respecto al Capitán, al margen de su abandono del buque antes de que terminara la propia situación de abandono del buque, como conclusión dice que en un principio estuvo más atento a cortesías con otros tripulantes antes que prestar atención a la peligrosidad de la situación en el excesivo acercamiento a Giglio. De hecho, el personal de guardia en el puente en aquel momento tampoco mostró la atención necesaria a la peligrosidad de la situación. Por otro lado, la gestión de la evacuación y abandono del buque no fueron nada acertados. Las órdenes se dieron muy tarde, cuando la situación ya era prácticamente insostenible en las zonas de pasaje. Además, suponemos que afectado por la situación de estrés del momento, el

Capitán no supo asimilar bien la información que le iba llegando, factor que probablemente afectó en la toma de decisiones que fue lenta, errónea y tardía.

No activar la alarma de Emergencia General en el momento del impacto es el error más grave cometido después del error en cuanto a la navegación por aguas someras. Respecto a los tiempos exigidos por la normativa en cuanto a evacuación y abandono, son de difícil cumplimiento. Se deberían adaptar al tamaño del buque y sus posibilidades. En las pruebas que se realizan en la construcción de este tipo de buques se debería realizar un simulacro de evacuación mediante simulación en las peores condiciones y ver qué tiempos son factibles de ser exigidos a la tripulación.

Respecto al control de masas en situaciones de emergencia, queda evidenciado que delante de una situación así, es necesario activar el plan de emergencia que permita informar, dirigir y coordinar a los pasajeros para que estos no adquieran cada vez un comportamiento más crítico y terminen convirtiéndose en una masa de gente no controlable y poco o nada racional. Para evitar que el pánico se apodere de una situación se requiere de una reacción rápida y una autoridad de apariencia tranquila que no dude y transmita confianza a los pasajeros.

Fortuitamente el buque quedo apoyado sobre el fondo evitando que terminara poniendo la quilla fuera del agua. Éste hecho evito que el número de víctimas fuese mucho mayor, hecho que no se debe olvidar. Se podría considerar un éxito que tan sólo perecieran 30 personas pero es un hecho influido por la fortuna.

En este trabajo se hicieron varias propuestas que a criterio del autor son necesarias al igual que las medidas implementadas por la OMI posteriormente. Es una investigación que abarca los aspectos operativos y de seguridad marítima.

Laura Hidalgo (2011) En su trabajo especial de grado “El Riesgo Marítimo en la Legislación Venezolana” para optar al título de Especialista en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior de la UCV, expresa que los riesgos marítimos es el elemento causal del contrato del seguro marítimo, y se entiende por él la posibilidad de que, ocasional e inevitablemente ocurra un siniestro en el transcurso de la expedición marítima o de sus actividades accesorias.

El aporte de este trabajo enfocado en aspectos jurídicos venezolanos, es que demuestra la necesidad de profundizar en el análisis de los riesgos de la navegación partiendo de un análisis económico del derecho a través de un recorrido de las principales instituciones marítimas y así determinar la producción de los daños reiterados en el transporte de mercancías, que nos permita adoptar un régimen legal justo y a la vez resulte más económico.

Se utilizaron técnicas metodológicas que permitieron identificarlas y describirlas a fin de sentar las bases académicas para investigaciones posteriores que involucren mayor especialización y responsabilidad al momento de establecer la distribución de los riesgos. En ese sentido el autor contribuyó a elaborar algunas recomendaciones académicas en aras de conseguir procedimientos más justos y equitativos, todo ello desde una perspectiva del derecho marítimo.

Así mismo, se hizo un recorrido por las diferentes generalidades y regulaciones jurídicas sobre los Riesgos de la Navegación a fin de determinar los procedimientos. Los instrumentos jurídicos internacionales referidos a la determinación de la responsabilidad de los riesgos marítimos, constituyen además una fuente legal de observancia obligatoria para los estados miembros de dichos tratados al momento de adoptar su legislación nacional.

Se define los riesgos marítimos es el elemento causal del contrato del seguro marítimo, y se entiende por él la posibilidad de que, ocasional e inevitablemente ocurra un siniestro en el transcurso de la expedición marítima o de sus actividades accesorias.

En la actualidad sirve para escudriñar el porqué de su existencia, cómo se determina la distribución del riesgo con el fin de lograr el reparto sea más equitativo entre las partes afectadas, por otra parte; que se reduzcan los costos del transporte marítimo. De esta manera, satisfacer los postulados de justicia y economía.

Cabe indicar que este trabajo de investigación, por la terminología jurídica empleada, está dirigido solo a operadores, estudiantes, investigadores, maritimistas o estudiosos del derecho.

Entre sus aportes se encuentran en sus conclusiones y recomendaciones el concepto con criterio unificado de riesgo marítimo, el cual podemos entender como el hecho futuro e incierto lo cual produce un daño sobre el buque, la carga o mercancía producto un acontecimiento que puede provenir de actos de Piratería, Tempestad, Naufragio, Encallamiento o Varadura, Explosión o Incendio, Daños por Humo, Abordaje, las Averías, Daños por Huelgas y los Estados de Excepción.

Se recomienda incorporar el término de “Riesgo Marítimo” en la Ley de Comercio Marítimo. En relación a los conceptos referidos a Riesgos Ordinarios (son los que suceden normalmente en una expedición marítima y los Extraordinarios son aquellos que ocurren eventualmente en la travesía marítima), por ende, ratificó lo señalado en nuestra Legislación actual respecto a las definiciones pertinentes.

Asimismo, sugiere incorporar las definiciones de cuáles son los Riesgos Ordinarios y Extraordinarios expresados en la mencionada tesis en la Ley de

Comercio Marítimo ya que sólo hace referencia a los siguientes Riesgos Marítimos: Abordajes y las averías.

Actualmente, la doctrina moderna viene empleando la denominación de accidentes de la navegación, para incluir las responsabilidades extracontractuales que ofrecen una disciplina especial frente el Derecho común de daños; para ello se recomienda asentar a través de la jurisprudencia los procedimientos de las reclamaciones que intenten los armadores por pérdida del buque o la mercancía en los casos de accidentes marítimos que no estén establecidos en la Legislación Nacional. Ya que ellos solamente están amparados si lo pactaron en el contrato de transporte. Y de esa manera resolver los vacíos legales encontrados en la Legislación interna.

Por último, se menciona la necesidad de incorporar a la Legislación interna las disposiciones establecidas en los Convenios Internacionales que permitan proteger el buque y la carga en los casos en que ocurra un accidente marítimo.

José Lira (2011) al referirse al tema, menciona a través del título de su trabajo “Estudio Práctico sobre el Abordaje en Venezuela” comenta que: contando en nuestro país con una zona costera de 3.726 Kilómetros aproximadamente extendiéndose a lo largo del Mar Caribe y del Océano Atlántico, en donde transitan numerosas embarcaciones de recreo y comerciales de gran calado, importando y exportando cantidad de materias primas y bienes terminados. Habitualmente, producto de la navegación constante en esa zona, se producen contactos violentos entre buques.

Este choque violento es llamado en la legislación marítima internacional y en la nuestra en particular, como Abordajes, y es considerado un riesgo de la navegación ordinario. Poco se conoce en profundidad del Abordaje, salvo por aquellas personas involucradas en el negocio marítimo y especialistas en la materia; por lo que con esta investigación se buscó el estudio en forma clara y sencilla del Abordaje en Venezuela,

a fin de dar a conocer al público en general las características de esta institución marítima mundial, para lo cual se utilizó esencialmente fuentes bibliográficas y electrónicas.

Para paliar estas terribles consecuencias que producen los accidentes de abordaje, se han venido realizando numerosos congresos y conferencias internacionales donde se han aprobado rigurosas reglas que deben seguir los capitanes de buques para evitar estas situaciones. No obstante esas previsiones y la invención de algunos aparatos, como el radar, que permite a través de ondas electromagnéticas localizar objetos, todavía en la actualidad, se siguen suscitando esos desastrosos impactos cuyas consecuencias dañosas aparecen reflejadas fríamente en las estadísticas marítimas y reseñadas en los diferentes medios de comunicación social.

La opinión pública siempre está pendiente de estos infortunados accidentes, los cuales a menudo se transforman en grandes historias, algunos llenos de dramas y misterios, actos de heroísmo y cobardía, esfuerzos sobrehumanos e ineptitudes asombrosas y más recientemente del peligro de una catastrófica contaminación acuática.

Un gran aporte de esta investigación es el Análisis Comparativo entre nuestra Ley de Comercio Marítimo y el Convenio Marco que regula Internacionalmente al Abordaje de 1910, y que concluye con la revisión Jurisprudencial Venezolana relativa los Abordajes; todo con la finalidad de realizar un contribución más a la comprensión de este Riesgo Marítimo que tanto daño causa al medio ambiente.

Como se puede observar en el contenido de esta investigación, el Abordaje ha sido, es y será, un riesgo y causa de Accidente de la Navegación, de profundo e interesante estudio, no en vano la cantidad de autores que a nivel mundial le han

dedicado varias páginas en sus libros, tratando de aclarar todas las dudas que surgen en torno al tema.

Vale señalar, que ésta institución marítima, se ha mantenido estable y sin mayores cambios, lo que se evidencia en su norma fundamental que data de 1910; sin embargo, los avances futuros, la invención de novedosos sistemas tecnológicos de radares y posicionamiento global, hacen una promesa muy alentadora para la disminución de accidentes y colisiones en el mar, lo cual fue el objetivo principal de esta investigación dar a conocer la información (doctrina, leyes, reglamentos y tratados nacionales e internacionales), relativa al abordaje, con el propósito fundamental de evitar la pérdida de vidas humanas en el mar, los daños materiales y pérdidas económicas derivadas de estos choques violentos.

Hace referencias a casos venezolanos y como fue aplicada la jurisprudencia a estos, se describe al abordaje desde el punto de vista meramente legal ya que analiza las decisiones de los Tribunales de Primera Instancia y Tribunal Superior Marítimo.

BASES TEORICAS

El Riesgo

Sebastian de Cobarrubias (2013) Define desde el punto de vista jurídico, el riesgo en sentido estricto, o bien tomando su procedencia latina, es un estado que se produce a consecuencia de un hecho perjudicial. La posibilidad de que se produzca un hecho dañoso ha de ser real, aunque incierta. Precisamente, esa contingencia, “la incertidumbre”, junto con la “posibilidad” de que el daño ocurra, constituyen los elementos del “Riesgo”. Es decir, que la contingencia de que suceda un hecho que dañe la carga de un barco, o la propia nave, durante una travesía que se realiza para llevar a cabo operaciones comerciales, y la inseguridad de saber si se producirá el daño sobre las mercaderías o sobre el buque, es lo que hizo que desde muy pronto los hombres de la mar buscasen las fórmulas para dar cobertura a los riesgos de la navegación cuando se producía un siniestro. En realidad, soportaría el riesgo aquel que sufriera directamente las consecuencias del hecho previsto como probable, una vez que sucediese. En este caso, estaríamos ante el siniestro, puesto que el riesgo se habría materializado.

Los Riesgos Marítimos

Para **Guillermo Cabanellas (2011)** en su “Diccionario de Derecho Usual”: Considera que los riesgos marítimos son: “Todo caso fortuito, fuerza mayor, accidente o hecho inculpable para quien lo sufre que acaece, con mayor o menor rareza, y gravedad muy variable en la navegación, con repercusiones en tripulantes pasajeros, cargaderos, destinatarios, en el buque y en la carga.

Otros entienden por “riesgo marítimo” la posibilidad de que por azar, ocurra un siniestro ocasionado por las operaciones propias o complementarias de la expedición marítima. En sentido lato sensu se entiende por riesgo marítimo todas aquellas situaciones o circunstancias que obstaculizan o entorpecen el libre desenvolvimiento de la navegación.

Clasificación de los Riesgos

Asimismo, según **Joaquín Garrigues (2009)** señala: “Es la posibilidad de que por azar ocurra un siniestro ocasionado por las operaciones propias o complementarias de la expedición marítima”. Por lo tanto, el riesgo se refiere entonces a la posibilidad de que se produzca un hecho futuro e incierto generador de un daño.”

Los riesgos desde el punto de vista mercantil, son objeto de diferentes tipos de cobertura de acuerdo al tipo que se escoja. La cobertura puede abarcar desde la protección mínima que se limita a “pérdida total solamente” o a la protección máxima que se denomina “contra todo riesgo”. Las partes, son las que definen el tipo de cobertura a la que se acogen. Las coberturas existentes en el ámbito internacional son definidas por las cláusulas de mercancías y de casco de la Asociación Internacional de Aseguradores de Londres, las cuales son utilizadas en la mayoría de los países del mundo.

Podemos decir, en relación a los Riesgos de la Navegación que desde un principio se incluían fenómenos adversos, riesgos y siniestros no comparables, por cuanto unos eran naturales derivados de los peligros propios de la naturaleza. Por tal motivo, hemos establecido dos tipologías claramente diferenciada: los riesgos ordinarios; extraordinarios; dolosos y negligentes.

Los Riesgos Ordinarios eran los producidos por los peligros naturales y los producidos por la mano del hombre. En primer lugar, hay que señalar que los daños ocasionados por la naturaleza, eran aquellos derivados de la acción del agua, de la tierra, del viento, o del fuego, tal y como las tormentas, huracanes, etc.

Estos eran los riesgos que tenían que enfrentarse los navíos en la navegación y que podían ocasionar un siniestro de forma fortuita, acabando con la pérdida de las mercancías o de la nave. Pero la navegación marítima hasta el siglo XVI no estuvo sometida únicamente a los riesgos ordinarios producidos por la naturaleza, sino que también tuvo que enfrentarse a algunos otros ocasionados por el hombre.

Estos eran los derivados de las guerras más o menos locales, de las cruzadas, del peligro de turcos, y moros, o de la inseguridad de prácticas ejercidas por algunos pueblos del norte de Europa, especialmente por ingleses y bretones, destinadas a llevar las naves al pique para apoderarse de su cargamento. Estos últimos los riesgos causados por el hombre eran considerados en la época como ordinarios.

Al mismo tiempo existían otros riesgos a los que denominamos “Riesgos Extraordinarios”, en este caso se referían a la aparición de una piratería apátrida, compuesta por piratas, bucaneros y filibusteros que era particular de la zona del Caribe, y que no se conocían con anterioridad en el ámbito europeo. Los daños que sus ataques ocasionaban debido exclusivamente a la mano del hombre y siendo intencionados en su origen se producían en función del azar por lo que eran tenidos como fortuitos.

Pero actualmente nuestra Legislación actual clasifica a los Riesgos Marítimos de la siguiente manera: **Ordinarios**: Están determinados por la posibilidad de que ocurra un siniestro o acontecimiento marítimo dañoso en una forma habitual, común y corriente. Entre esos riesgos encontramos a los actos de piratería, saqueo, tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, averías, explosión o

incendio, y daños por humo y en general, cualquier otro accidente o riesgo de mar que genere cambio involuntario de viaje, de ruta, o del buque.

Extraordinarios: Están determinados por la posibilidad de que ocurra un siniestro o acontecimiento marítimo dañoso en una forma insólita y desacostumbrada. Entre esos riesgos encontramos los daños causados por huelgas, conflicto armado o estado conmoción interior o exterior.

Clasificación de los Riesgos más Frecuentes en la Navegación de Acuerdo a su Naturaleza

Para **Freddy Belisario Capella (2013):** "Los riesgos de la navegación tienen todos como escenario el mar o la mar. Téngase presente que el mar es una expresión ambigua, de género ambiguo, y por consiguiente se pueden emplear las dos expresiones anteriores para referirse a esa enorme porción de agua salada que cubre las tres cuartas (3/4) partes del globo terráqueo. Pero también se debe decir que no todos los riesgos tienen como causa directa un accidente de mar. Así los daños causados a bordo por las ratas en la bodega de los buques o por el fuego, son evidentemente riesgos de la navegación, sin embargo no son originados por el mar, por un accidente de mar."

Se estima prudente entonces, hacer una delimitación de esos riesgos marítimos y señalar sencillamente que unos acaecen "en el mar y por el mar", como por ejemplo las tempestades, las tormentas, los maremotos, borrascas, olas de gran tamaño, aproximaciones de bancos de hielo (témpanos o icebers), y otros "en el mar y por otras circunstancias", como por ejemplo el incendio, la explosión, el humo, etc.

Es indispensable dejar claro que los maritimistas clásicos realizaron un fraccionamiento inadecuado al dividirlos en riesgos “en el mar” y riesgos “por el mar”. es inadecuado dicho fraccionamiento si se considera que todos los riesgos de la navegación tienen el mismo panorama o escenario, que el mar o la mar.

Diferencias entre riesgo y peligro marítimo

Las expresiones riesgo y peligro suelen confundirse comúnmente como sinónimos. A tales vocablos en la mayoría de los casos se les asigna el mismo significado. Equivale esta confusión a la que el vulgo tiene con los mismos términos círculo y circunferencia, que parecen ser términos análogos pero que no lo son. Se cree que tales expresiones tienen la misma connotación y no comprenden que círculo, en geometría es el área o superficie plana limitada por una circunferencia y esta última, es la línea curva cerrada, cuyos puntos son equidistantes de otro, que se llama centro, situado en el mismo plano.

El deslinde entre riesgo y peligro resulta bastante espinoso y difícil, pero no obstante trataremos de establecer sus diferencias. Se puede decir que el riesgo marítimo es eventual, casual y contingente, en tanto que el peligro es actual y positivo. El peligro constituye la oportunidad en que se hace más álgida la inminencia del daño o del perjuicio. El riesgo puede existir, el peligro existe.

La persona que se sube a bordo de un buque para efectuar determinada travesía indefectiblemente corre un riesgo; pero si esa misma persona sube a bordo de ese buque para realizar una travesía existiendo mal tiempo como una borrasca, tempestad, tormenta, corrientes encontradas, grandes olas, etc., evidentemente que además del riesgo corre también peligro.

Desde el punto de vista académico, un estudiante de Derecho de la Navegación que viene a presentar un examen, incuestionablemente corre un riesgo, pero si este estudiante viene a presentar ese examen sin haber estudiado la materia, evidentemente corre un peligro.

Peligro es la situación que de no ser corregida desembocaría en el resultado dañoso, mientras que en el riesgo, por el contrario, la posibilidad de que ocurra el resultado dañoso es mucho menos remota. Se podría decir entonces que el riesgo es el peligro del peligro.

El Comportamiento Humano como Actor de Riesgo a bordo del Buque de Pasajeros

Ahora bien, como el motivo central de la presente investigación es analizar los riesgos de la navegación que con frecuencia se presentan a bordo, y en especial aplicado al buque de pasajeros como el crucero Costa Concordia, se debe considerar como factor de riesgo el comportamiento humano, tomando en cuenta que este comportamiento conlleva a errores y consecuencias letales como las pérdidas humanas y accidentes a los pasajeros por la falta de información y dirección por parte de la tripulación y que los seres humanos responde de distinta manera ante una crisis como la evacuación del Costa Concordia.

Para los buques que se dedican al transporte de carga rodada y pasajeros, el último impulso en la normativa de seguridad tiene su origen en los conocidos accidentes del Herald of Free Enterprise y del Estonia, que supusieron la pérdida de un elevado número de vidas humanas.

El principal eje de la seguridad se centra en mantener intacto el buque (resistencia al fuego, estabilidad después de averías, etc.) o aislar en todo lo posible la extensión de la zona afectada por el accidente. La idea base es que el buque, si

está aislado en alta mar, es un lugar más seguro que un bote o una balsa. En consecuencia, los procedimientos deben ser distintos que en Tierra. Por ello, ante una situación de emergencia, el proceso de evacuación de un buque se realiza en dos fases bien diferenciadas:

- La fase de reunión en la que, tras activarse la señal acústica de emergencia, todos los pasajeros deben dirigirse desde su localización actual hasta unos locales seguros denominados puestos de reunión, donde son controlados por diversos miembros de la tripulación.

- La fase de abandono, que sólo se da en casos extremos, cuando el capitán da la orden de "abandono del buque".

Entonces, los tripulantes guían a los pasajeros hasta los puestos de embarque, donde acceden a los medios de salvamento (botes y balsas) que les permiten salir del buque y esperar a la llegada de ayuda exterior. Cabe indicar que no siempre que se realiza la fase de reunión se lleva a cabo la fase de abandono, pues puede que el problema que ha producido la emergencia se haya controlado. Para estudiar estos procesos hay que tener en cuenta el comportamiento humano y las limitaciones que impone un buque.

Sobre el comportamiento humano en situaciones de emergencia, aunque cada situación es distinta, del estudio de distintas catástrofes, se ha llegado a conclusiones muy interesantes de las que destacamos las siguientes:

- La mayoría de las personas no comienzan a moverse cuando oyen la señal de alarma. Existe un determinado "tiempo de impacto" (tiempo de reacción) durante el cual se va asumiendo la situación, antes de adoptar una postura activa.; y puede llegar a ocurrir que la información no sea dada de manera oportuna y precisa.

- Las personas no se suelen mover hacia la salida que está más próxima (que debe corresponder con la vía principal de escape). Por lo general se prefiere un camino bien conocido.
- La gente no se mueve como individuos aislados, sino con un complejo entramado de relaciones de grupo.
- Las señales, carteles e indicaciones de identificación de las rutas de evacuación, no suelen ser vistas. Se ha comprobado que esta situación se acrecienta para los mensajes con texto frente a los basados en símbolos.
- Todas las personas no tienen una capacidad de movimiento similar para seguir las rutas de evacuación. Además de la edad y del estado físico, los jóvenes tienden a tomar decisiones más rápidamente.
- La gente suele atreverse a cruzar una zona con humo, especialmente si conocen el lugar o son guiados por alguien con capacidad de liderazgo.
- En caso de aglomeración, no se suele producir automáticamente una situación de pánico que afecte a la seguridad de las personas.

Además, en un buque se pueden producir una serie de situaciones especiales, normalmente inexistentes en edificios u otros medios de transporte. Estas situaciones están ligadas a sus propiedades como objeto flotante, a la situación del entorno y a las características de la situación de emergencia.

Las principales situaciones son:

- Desconocimiento de un entorno complejo (disposición general del buque) por parte de los pasajeros.

- Movimientos oscilatorios, que pueden dificultar el movimiento y producir (fundamentalmente las aceleraciones verticales) el mareo de los pasajeros y tripulantes.

- Plataforma aislada y rodeada de un entorno "hostil" para el hombre. El mar (con olas, lluvia y viento) no es un lugar "agradable" de evacuación hasta que llegan los medios exteriores de ayuda. Esto hace que la orden de "abandono del buque" deba ser muy meditada.

- Los pasajeros (pax) y la tripulación suelen ser un conjunto multilingüe y multicultural con una gran variación en el comportamiento ante imprevistos y con dificultades para la comunicación entre grupos.

Todas estas variables, hacen que el estudio de una evacuación en un buque se complique ante la existencia de distintas situaciones de partida (día, noche, distinto número y disposición de los pasajeros según el tipo de viaje, etc.), multiplicidad de situaciones de riesgo y diversidad de rutas y medios de evacuación.

Un buque de pasajeros o crucero puede comenzar a hundirse parcialmente y a inclinarse hasta alcanzar una escora considerable; momentos en que la tripulación puede fallar por falta de liderazgo (ausencia del capitán y oficialidad responsable de coordinar la evacuación del buque), aunado a la multitud de pasajeros, oscuridad de la noche e impedimentos para la puesta de los botes y balsas en el agua dada la posición del buque provocaría angustia y desinformación en todas las personas que se encuentren a bordo y por consiguiente el peligro se apodera de la situación.

Diferencias entre Riesgo Marítimo y Siniestro Marítimo

Es acertado aconsejar que no se deba incurrir en el error de confundir el riesgo marítimo con el siniestro marítimo, a pesar de que ambas expresiones parecen sinónimas, en consideración a que no hay riesgo sin siniestro ni siniestro sin peligro. El siniestro marítimo vendría a ser la verificación del riesgo previsto en el contrato de

seguro marítimo, la que autoriza al asegurado para reclamar a la empresa aseguradora la indemnización prometida, dentro de las extensiones y límites previstos en la póliza respectiva.

El siniestro es la avería grave, destrucción fortuita o pérdida importante que sufren las personas o la propiedad marítima, especialmente por muerte, incendio o naufragio y que hace aflorar en el ente asegurador la obligación de pagar la indemnización al asegurado.

El riesgo vendría a ser la probabilidad, posibilidad, contingencia de que ocurra esa avería grave, destrucción fortuita o pérdida importante para las personas o la propiedad.

En concreto, el riesgo es la eventualidad de un hecho. El siniestro es la materialización de ese hecho. En todo seguro hay riesgo. No siempre se ha de producir el siniestro. El contrato de seguro marítimo puede ejecutarse en su totalidad sin que el riesgo cubierto se haga realidad. Lo señalado tiene una excepción: en los seguros de vida, el hecho en qué consiste el riesgo es inevitable; se produce fatalmente.

Es de acotar que es el riesgo marítimo el que determina la contratación del seguro marítimo. La existencia del riesgo marítimo determina la necesidad de tomar medidas de prevención y en función del riesgo se establece la prima.

El siniestro, si se produce, hace surgir en la compañía aseguradora la obligación de cumplir con la prestación a su cargo. En razón del alcance del siniestro, se determina el monto de la indemnización que pagará el asegurador.

Para una mejor comprensión de la diferencia existente entre riesgo y siniestro, se cita lo ocurrido con el crucero Costa Concordia, el encallamiento y hundimiento parcial del crucero ocasionó daños de consideración al buque, lo cual represente un siniestro, en cambio la posibilidad de que ocurra tal hecho dañoso configura el riesgo.

Diferencias entre Siniestro, Peligro y Daño Marítimo

En materia de seguros marítimos se entiende por siniestro el hecho que ocasiona la exigibilidad del pago garantizado por la empresa aseguradora. Es la actualización del riesgo cubierto, o en otras palabras, el acontecimiento futuro e incierto, a lo menos en cuanto al tiempo de su realización, que conlleva la exigibilidad de la garantía ofrecida por el asegurado.

El siniestro ve la luz cuando se materializa el riesgo marítimo produciendo efectos perniciosos o dañinos en el elemento asegurado (el siniestro en el escenario marítimo se denomina avería).

El daño es la consecuencia del siniestro, es decir, el perjuicio o hecho nocivo sufrido por un bien, que altera negativamente la situación patrimonial que tenía el asegurado antes del acaecimiento del siniestro.

El peligro comprende el sentido de una contingencia eminente que ocasiona un daño, existe un menor grado de incertidumbre con relación a lo que significa riesgo. En el caso del Costa Concordia, ante la probabilidad de que el crucero pudiera tener un accidente en cualquier momento, se debe tener contratado un seguro marítimo, pagando la prima respectiva; de igual manera que cuando se exporta mercancía; para efectos mercantiles. En el curso de su travesía por mar, el buque encalló y se hundió parcialmente. De lo que se expresa que la probabilidad real (riesgo) de que se produzca un suceso pernicioso se materializó (siniestro), causando deterioro a los

bienes (daño). Al existir la pérdida de los efectos asegurados (el buque), se recibe de la empresa aseguradora la indemnización pertinente prevista en el contrato/póliza, que permitirá recobrar masa patrimonial que tenía antes de verificarse el siniestro, mas no las vías humanas y la contaminación del medio ambiente que pudo haber ocasionado.

La Clasificación de los Riesgos de la Navegación y los Riesgos Presentes en el Caso del Crucero Costa Concordia

De lo antes comentado, los riesgos a los que estuvo expuesto el buque crucero Costa Concordia, son los siguientes:

Los Riesgos Ordinarios

Están determinados por la posibilidad de que ocurra un siniestro o acontecimiento marítimo dañoso en una forma habitual, común y corriente. Entre esos riesgos encontramos a los actos de piratería, saqueo, tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, averías, explosión o incendio, y daños por humo y en general, cualquier otro accidente o riesgo de mar que genere cambio involuntario de viaje, de ruta, o del buque.

Los Riesgos Extraordinarios

Están determinados por la posibilidad de que ocurra un siniestro o acontecimiento marítimo dañoso en una forma insólita y desacostumbrada. Entre esos riesgos encontramos los daños causados por huelgas, conflicto armado o estado conmoción interior o exterior.

El crucero Costa Concordia, por ser un buque de pasajeros y ante las actuales circunstancias políticas, religiosas y económicas globales; es un blanco ideal para la piratería y terrorismo; no escapa de los riesgos extraordinarios al exponerse también en zonas donde puedan presentarse conflictos armados o están de conmoción ya que concentra gran cantidad de turistas y tripulantes de distintas nacionalidades y con itinerarios internacionales; donde la actividad central es la distracción y diversión de sus pasajeros. Por lo que este es un potencial riesgo ordinario y extraordinario.

Los riesgos ordinarios que también surgen con frecuencia por condiciones meteorológicas, y en especial el hecho como tal del encallamiento y hundimiento parcial que culminó en naufragio de este buque de grandes dimensiones.

Es de destacar que para cada riesgo surge una necesidad, la necesidad de prevenir; es decir, la acción de evitar y minimizar la vulnerabilidad de que ocurra el accidente y siniestro; lo que corresponde a la prevención; y por otra parte la necesidad de respuesta inmediata para atender y controlar las consecuencias del accidente y los daños; ambos puntos que no fueron manejados adecuadamente por el capitán y oficialidad del Costa Concordia; ni prevención de no pasar tan cerca de la isla en horas nocturnas a velocidad que no permitiría una maniobra evasiva rápida de emergencia para evitar el encallamiento; por exceso de confianza entre otros errores humanos; ni atención acorde luego del accidente para el procedimiento de abandono del buque para salvaguardar la vida los pasajeros y la tripulación.

Dentro de esta clasificación de los riesgos de la navegación debemos considerar que se puede hacer una subdivisión para el entendimiento de los mismo, en riesgos operativos: que son los que hacen que el buque detenga sus operaciones por motivos tales como abordajes, colisiones, encallamiento, varada, mal estiba y corrimiento de la carga que comprometa la seguridad, la enfermedad o accidente de un tripulante o pasajero que amerite evacuación, condiciones climatológicas entre otros.

Y, los riesgos administrativos y legales: todos los derivados y relacionados con documentos y certificados del buque, la carga, los pasajeros y la tripulación; que puede detener las operaciones del buque por ausencia, vencimiento, suspensión de alguno de estos documentos ya sean de cumplimiento, estatutarios o complementarios que sean requeridos en determinado momento.

De todo lo antes expresado, hay que tener claro que el riesgo es todo aquello que puede llegar a interrumpir las actividades por determinado lapso de tiempo y que pone afecta y expone a daños al buque, la carga, la tripulación, los pasajeros y el mar; por lo que se debe estar preparado en todo momento.

Un aspecto relevante a considerar es que para cada riesgo de la navegación presente, existe un convenio o código marítimo internacional que regula su aplicación; por ejemplo los riesgos de piratería, vandalismo, terrorismo y similares es atendido por el Código PBIP, los riesgos de contaminación del mar por las actividades del buque; están reguladas en el MARPOL, de igual manera la prevención de abordajes, el equipamiento de dispositivos de seguridad para salvaguardar la vida humana en el mar; lo relacionado a diseño con énfasis en seguridad de los buques; equipos de navegación, señalizaciones marítimas, comunicaciones incluyendo las satelitales y muchas otras áreas; están cada una atendida dentro un marco legal con criterio unificados, con procedimientos y protocolos establecidos con los cuales todo tripulante y personal de apoyo en tierra debe conocer y dominar su contenido.

Todos estos convenios y códigos en su mayoría derivan del SOLAS, y son plasmados en los manuales de operaciones bajo un Sistema de Gestión que permite prever, planificar, ejecutar y controlar el cumplimiento de todos los convenios marítimos internacionales en conjunto.

No es suficiente con tener los conocimientos, experiencia y certificaciones que avalen el saber de los riesgos para minimizar el peligro y vulnerabilidad; es necesario

ponerlos en práctica a todo momento, actualizarlos y siempre atentos durante el desempeño de las funciones inherentes al cargo.

BASES LEGALES

Ley de Comercio Marítimo

Capítulo III: Las Averías

Sección I: Definiciones

Artículo 365: “Avería es todo gasto extraordinario o daño sufrido por el buque o por la carga, con ocasión de un transporte por agua. Las averías se clasifican en:

1. Gruesas o comunes.
2. Simples o particulares.

En ambos casos, puede tratarse de averías gastos o averías daños.”

Artículo 367: “Se entiende por avería simple o particular, aquella que no es en interés común del buque y de la carga, entre otras:

1. Los daños o pérdidas que afecten al buque o a la carga por caso fortuito o fuerza mayor, por vicio propio o por actos o hechos del cargador, del armador, sus dependientes o terceros.
2. Los gastos extraordinarios e imprevistos incurridos en beneficio exclusivo del buque, de la carga o de una parte de ésta.
3. En general, todos los daños o gastos extraordinarios e imprevistos que no merezcan la calificación de avería gruesa o común.”

Conocido el motivo del encallamiento del crucero Costa Concordia, el cual fue producto de falla humana por parte de la tripulación y no en interés de salvaguardar

al buque y todas las vidas presentes a bordo; comprende esta primera parte a una avería simple bajo las siguientes condiciones:

Por encallar se entiende la posibilidad de que un buque, pasando por bajos fondos no encuentre suficiente altura de agua para seguir navegando y queda atascado o atrapado entre piedras, rocas o esqueletos de corales masivos e incrustantes, permaneciendo el buque sin movimiento y susceptible de sufrir un desgarramiento en el casco y sus partes esenciales. Cuando un buque encalla se clava y se encaja entre las piedras y los políperos.

El encallamiento obliga a la empresa aseguradora a responder de los gastos y expensas extraordinarios que trae como consecuencia el reflotamiento del buque. Tal como le ocurrió al Costa Concordia al pasar cerca de la isla Giglio y encallar, rompiendo 70 metros de su carena hacia popa contra las rocas del fondo, rocas que inclusive se incrustaron dentro del casco del buque produciendo entrada de agua y por consecuencia la pérdida progresiva de la navegabilidad, flotabilidad y navegabilidad de la nave; es decir, el buque naufragó.

Se define como naufragio el acto de irse a pique o perderse una embarcación en el mar o en sus orillas, el hundimiento parcial o total, pérdida de una embarcación, ya se deba a vicios de la propia nave, a hechos de la tripulación como se evidencia en el Costa Concordia; o por personas extrañas al buque, o a simplemente contratiempos de la navegación. Es la pérdida o ruina de la embarcación en el mar o río, en sentido figurado es la pérdida grave, desgracia o desastre.

Norma OHSAS 18001

Esta norma menciona los riesgos y sus cuatro niveles de severidad en función del daño potencial sobre las personas y/o instalaciones. Esto último para tener en cuenta la infraestructura, equipos y materiales en el sitio de trabajo (4.3.1.f de OHSAS 18001-2007).

La severidad está definida por el mayor valor de ambos:

	<i>Daño a las Personas</i>	<i>Daño a las Instalaciones</i>
Leve (1)	Lesiones menores, irritación ocular, dérmica o de vías respiratorias superiores, cefaleas, quemaduras de 1° grado	Mantenimiento menor. Daños a la propiedad menor que US\$ 1.000
Moderado (2)	Lesiones que producen discapacidad temporaria. Lesiones severas, fracturas, esguince, quemaduras de 2° y 3° grado.	Mantenimiento mayor de equipos. Daños a la propiedad menor que US\$ 10.000
Grave (3)	Muerte o lesiones que conducen a discapacidad permanente de una persona. Amputaciones, fracturas complicadas.	Destrucción total de equipos. Daños a la propiedad menor que US\$ 200.000
Catastrófico (4)	Fatalidad o discapacidad permanente que pueda ocurrir a más de una persona.	Destrucción del área. Daños a la propiedad mayor que US\$ 200.000

Lo que constituyó inicialmente para el Costa Concordia una simple encalladura se trasmuta en una pérdida total física, el buque tuvo posteriormente al encallamiento una vía de agua que hizo que se fuera a pique, tuviera un hundimiento parcial con una

escora de 80° en escasas horas, permaneciendo estático sin posibilidad de ser rebotado, quedando no apto para la navegación al cual ya no se le puede conferir el calificativo de buque sino de naufragio.

El desencadenamiento posterior, en especial las acciones de evacuación de todas vidas que se encontraban a bordo, la pérdida de vidas y desaparecidos que dejó como consecuencia, gastos y operaciones posteriores a la extracción del combustible, el traslado del naufragio desde el sitio del evento hasta el lugar donde será picado como chatarra también representó sumas considerables de dinero sin dejar de un lado las secuelas en el negocio de los cruceros y acciones de la OMI; lo clasifican como un riesgo materializado de nivel de severidad catastrófico (nivel 4).

DEFINICION DE TERMINOS OPERATIVOS

Salvamento Marítimo: Actividad desplegada para socorrer un buque, persona o cosa que se encuentre en peligro en los espacios acuáticos. Conjunto de maniobras encaminadas para poner a flote un buque encallado, varado o hundido, es la asistencia o auxilio, prestar cooperación a los buques que se encuentren en peligro y a punto de naufragar.

Actos dolosos del Capitán y tripulantes: En su estimación como noción de responsabilidad, el dolo da a entender la idea de una conducta voluntaria que ocasiona determinadas consecuencias. Por regla general se identifica, por consiguiente, con un comportamiento consciente, querido y malvado, que en un aspecto ya desarrollado, llegó a enfrentarse al criterio de culpa, concebido frente al dolo como una postura negligente.

El Capitán es el sujeto que ejerce el mando de la tripulación y la dirección del buque al lugar de destino, de conformidad con las órdenes recibidas por parte del propietario o armador; por tripulación del buque se comprende al conjunto de todos los sujetos de a bordo, de capitán a personas dedicadas a las actividades de servicios generales, indispensables para su dirección, maniobra y servicio.

Cambio Voluntario de Viaje o Ruta: El de ruta se produce cuando el buque altera el itinerario establecido para la travesía, por consiguiente, cuando el cambio de viaje o de ruta es voluntario queda expresamente exceptuado del consentimiento del asegurador e inclusive del armador por tratarse que es debido a la voluntad del capitán del buque.

CAPITULO III
MARCO METODOLOGICO

TIPO DE INVESTIGACIÓN

Investigación Documental - Descriptiva

Ramírez (1999) *“...cuando la fuente principal de información son documentos y cuando el interés del investigador es analizarlos como hechos en sí mismos (fuentes primarias) o como documentos que nos brindan información sobre otros hechos (fuentes secundarias), estamos en presencia de una investigación que podríamos tipificar como documental.”*

Arias, Fidias (2002) *“La investigación descriptiva consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno o grupo con el fin de establecer su estructura o comportamiento”*

La Investigación se realizó de manera Documental y Descriptiva, por cuanto se consulta documentos físicos o electrónicos como: libros, revistas, periódicos, memorias, anuarios, registros, códigos, entre otros y se describen los riesgos de la navegación vinculados al trágico accidente del crucero Costa Concordia y sus impacto en el negocio marítimo.

NIVEL DE INVESTIGACION

Investigación Aprehensiva

Hurtado (2000): *“El mencionado nivel estudia el evento en su relación con otros eventos, dentro de un holos mayor, enfatizando por lo general las relaciones de causalidad”.*

El nivel aprehensivo es el estado o fase comparativa y analítica en las que investigan fuentes secundarias (bibliográficas), así como también se ubicaran y analizaran los elementos y procesos claves de investigaciones similares.

UNIDAD DE ANÁLISIS

Acevedo Rolando (2006) *“La unidad de análisis es aquella que implica los procesos, procedimientos y escenarios de donde se extrae la información”.*

Esta investigación utilizó como unidad de análisis los riesgos de la navegación presentes asociados al encallamiento, hundimiento parcial, naufragio y salvamento en el crucero Costa Concordia.

POBLACION Y MUESTRA

Tamayo y Tamayo, (1997), La población es un conjunto de individuos de la misma clase, limitada por el estudio: *“La población se define como la totalidad del fenómeno a estudiar donde las unidades de población posee una característica común la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación”, “la muestra es el grupo de individuos que se toma de la población, para estudiar un fenómeno estadístico”.*

En la presente investigación se utilizó como población y muestra a un buque de Pasaje y su tripulación, las declaraciones del evento y toda información obtenida vía Internet y prensa internacional.

El tiempo estipulado para realizar dicho informe es de tres semanas contadas a partir del primero (05) de febrero al veintiséis (26) de febrero.

TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

Técnicas

Observación:

Según, **Fidias S (2002)** *“Es el proceso mediante el cual un investigador recopila, revisa, analiza, selecciona y extrae información de fuentes escritas acerca de un tema particular con el propósito de llegar a un conocimiento y comprensión de el mismo”*.

La investigación se realizó con la técnica de revisión documental debida a que la información se extrajo del análisis de diferentes textos, leyes y convenios marítimos internacionales.

Instrumentos

Guion de Observación

Acevedo, Rolando (2003) *“Es donde se incluye un concepto para ver en forma detallada todo lo que sucede en el lugar de la investigación”.*

El Guion de Observación Documental se utilizó para tener un criterio lógico de ideas en la búsqueda de información sobre el problema de estudio, recopilando en una forma detallada lo que sucede en el lugar donde se desarrollan los hechos referentes al tema de investigación y que en este estudio fue el accidente del crucero Costa Concordia en las inmediaciones de la isla Giglio, Italia.

Matriz de Análisis.

Según Méndez, Carlos (2006) *“es un procedimiento mediante el cual se citan bibliográficamente documentos, leyes y textos. Para describir sus análisis y llegar a la conclusión de los problemas”.*

Se utilizó la matriz de análisis para reflejar de manera analítica cada uno de los puntos encontrados en consultas bibliográficas, electrónicas y legales referentes al tema de investigación.

ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS

Análisis Cualitativo:

Según **Arias Fidas (2001)**: *"Es la actividad necesaria para la fundamentación de las conclusiones, como proporciones que reflejan los conocimientos obtenidos sobre los fenómenos estudiados"*.

En el tema de investigación se utilizó el análisis cualitativo debido a que se aplicó un diseño documental, con el fin de ubicar los diferentes riesgos presentes en la cadena de hechos catastróficos ocurridos con el crucero Costa Concordia y por consiguiente el análisis de los mismos mediante el uso de los convenios marítimos internacionales.

CAPITULO IV
ANALISIS Y PRESENTACION DE RESULTADOS

LA LEGISLACION EN EL ANALISIS Y GESTION DE RIESGOS EN LOS BUQUES DE PASAJE

De toda la información recopilada y analizada del caso Costa Concordia se denotan dos aspectos relevantes, uno que tiene que ver con las secuelas y repercusiones legales en materia de seguridad a bordo en relación con los riesgos que se presentaron antes, durante y después de la cadena de sucesos catastróficos, y el otro; con los aspectos ambientales, turísticos, morales, y de ética profesional; los cuales se presentan en el orden en que se desarrollaron los objetivos específicos de la presente investigación.

Escrito hace un siglo, el comentario que nos deja atónicos, podría aplicarse casi de modo literal al desastre del *Costa Concordia*, y es que pese al tiempo y los avances técnicos que median entre uno y otro barco, muchas son las lecciones no aprendidas, las arrogancias culpables y las incompetencias evidentes para cualquier marino, aunque no siempre para los armadores e ingenieros navales: desmesura en los grandes cruceros, escasa preparación de tripulaciones, fe ciega y suicida en la tecnología, o competencia profesional de los capitanes y oficiales al mando. En este último aspecto, ciertos detalles en el comportamiento del capitán del *Costa Concordia*, Francesco Schettino, quizá merezcan considerarse.

En particular, la OMI ha promovido nuevas medidas de prevención de riesgos de buques de pasaje a la vista de las circunstancias concurrentes en el accidente del *Costa Concordia*. El Comité de Seguridad Marítima de dicha Organización ha adoptado, en su 90º período de sesiones, la Resolución MSC.336 (90), de 25 de mayo

de 2012, *Adoption of measures aimed at enhancing the safety of passenger ships*. Por medio de la misma se invita a los Estados miembros a recomendar a las compañías de buques de pasaje a llevar a cabo voluntariamente y con la mayor urgencia y eficiencia posibles una revisión de las medidas de seguridad de sus buques.

Esta revisión ha de tomar en consideración las medidas adoptadas en una circular emitida por el propio Comité de Seguridad Marítima y se refieren en particular a la revisión de la adecuación de los sistemas de difusión y comunicación de instrucciones de emergencia a bordo. Se propone, también, la revista de los pasajeros embarcados antes de la partida de cada puerto de embarque si la duración es de 24 horas o más. Se busca asimismo limitar el acceso al puente de mando al personal autorizado durante las maniobras o en situaciones en que se requiere una mayor vigilancia.

En la misma línea, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI ha aprobado mediante Resolución MSC.325 (90), de la misma fecha, la introducción de varias enmiendas en el Convenio SOLAS, que entraron en vigor el 1 julio de 2013. Así, por ejemplo, se introduce el requisito de que los nuevos buques de pasajeros dispongan de sistemas a bordo o en tierra que permitan el suministro de información operativa al capitán para el retorno seguro a puerto después de un accidente con inundación (*Regulation 8-1 – System capabilities after a flooding casualty on passenger ships*).

También se introducen mejoras en el protocolo de mantenimiento de los equipos salvavidas (*Regulation 20 – Operational readiness, maintenance and inspections*): aspectos como el suministro de chalecos salvavidas adicionales que estén fácilmente disponibles en los espacios públicos, lugares de reunión, en cubierta y en los botes salvavidas, de modo que en caso de emergencia los pasajeros no hayan de volver a sus camarotes para recoger su chaleco.

En definitiva, como resultado de las tendencias antes señaladas, y pese a la disponibilidad de medios técnicos que tienden a hacer la navegación cada vez más segura, hoy existe un conjunto heterogéneo y disperso de normas sobre seguridad marítima, integrado por disposiciones de muy distinto rango y alcance.

Pero afortunadamente esa respuesta jurídica es hoy continua, y no está ligada a las consideraciones emotivas propias del momento posterior a un grave siniestro, sino que son fruto de una disposición constante dirigida a la mejora de la seguridad a bordo. Una tendencia que, además, es muy antigua, pues las normas sobre seguridad marítima cuentan con una larga tradición en el Derecho marítimo.

Antes incluso del moderno concepto de Derecho público, ya existían normas marítimas jurídico-privadas que contenían algunos preceptos inequívocamente dirigidos a salvaguardar la seguridad en la navegación. Y permanentemente los capitanes están obligados a tomar el mando en las recaladas, las entradas y salidas de puertos, canales, ensenadas y ríos, a menos de con o sin contar con el apoyo a bordo de un práctico en el ejercicio de sus funciones.

LOS CONVENIOS MARITIMOS INTERNACIONALES MÁS RELEVANTES Y SU EFECTIVIDAD EN LA ATENCIÓN DE LOS RIESGOS DE LA NAVEGACION

Fernando Pardo (2013), consultor de temas de transporte marítimo para la UE y la OMI, comenta que: *“Algo se está haciendo mal, porque como se explica que estas cosas sucedan, como el más reciente accidente ocurrido en el 2013 en el puerto de Santa Cruz de la Palma, donde fallecieron cinco tripulantes del crucero Thomson Majesty durante un simulacro de emergencia, al caer al mar el bote salvavidas en el que se encontraban y tras cumplirse poco más de un año del también fatídico accidente protagonizado por el crucero Costa Concordia que levantó las alarmas de la comunidad crucerística internacional.”*

Las causas del accidente del Costa Concordia cargan sobre el capitán y la tripulación tanto en su primera fase: la navegación y colisión con las rocas Scola, como durante la segunda fase: la gestión de la emergencia y la organización del abandono del buque. Hay que recalcar que los muertos y heridos se deben exclusivamente a los errores de la dotación del crucero, algunos de cuyos miembros más importantes exhibieron un comportamiento poco profesional. Según el informe, el Costa Concordia, tenía toda la documentación exigible en vigor, en particular los certificados de seguridad aplicables por el convenio SOLAS.

Desde el punto de vista técnico, el informe oficial elaborado por los investigadores italianos del Ministerio de Infraestructuras y Transportes, con participación de la Guardia Costera de los Estados Unidos, justificado por la nacionalidad de la empresa madre, Carnival Cruises, a la que pertenece Costa Crociere, armadora del COSTA CONCORDIA recoge numerosos detalles y demostraciones que explican la parte física del accidente, el proceso de inundación, la escora que va tomando el buque, su deriva y el extraño bucle que realizó el crucero,

sin intervención alguna de la tripulación, antes de acostarse a estribor sobre una plataforma de piedra a pocos metros de la isla del Giglio.

El objetivo de la investigación es mejorar la seguridad y evitar la repetición de un siniestro similar. De allí dos de esos puntos: Primero, el error de navegación que dio lugar al enganche del buque con las rocas Scola.

Causas principales:

- El buque operaba con una carta electrónica de punto menor, manifiestamente inadecuada para navegar cerca de tierra;
- El equipo humano en el puente se desentendió de sus deberes náuticos y dejó obrar al capitán sin advertirle de los riesgos, primero, y del peligro, después, que estaba corriendo el buque.

De ambas causas podemos verificar las grandes deficiencias de seguridad de la empresa armadora, de la insuficiente formación de los oficiales para trabajar como equipo y, en general, de la pobre cultura de la seguridad que se vivía a bordo del Costa Concordia.

Lo mismo cabe aducir respecto a la decisión de aproximarse a la isla del Giglio para saludar a no importa quién. Maniobra de extraordinaria temeridad que el crucero había ya efectuado al menos una vez con anterioridad y de la que la empresa no podía alegar ignorancia. De nuevo aquí se corre un tupido velo, se mira para otra parte y se responsabiliza en exclusiva a la tripulación, ignorando que el punto 8 del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS), preparación para emergencias, prescribe la obligación de las navieras de adoptar “procedimientos para determinar y describir posibles situaciones de emergencia a bordo, así como para hacerles frente”.

La compañía debía, al menos, haber establecido las condiciones mínimas de seguridad para efectuar esa temeraria maniobra: obligación de llevarla a cabo con luz diurna, a una velocidad no superior a 6 nudos, con una carta de escala 1/10.000, con el capitán y dos oficiales en el puente...

Segundo: Documentos de singular importancia para la seguridad: el certificado de dotación mínima de seguridad (SOLAS regla V/14); y el cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia (SOLAS regla III/37). El informe oficial, en un intento de disociar los documentos arriba citados y a fin de justificar la inconsistencia del certificado de dotación mínima de seguridad que la autoridad marítima italiana aprobó para el Costa Concordia, recuerda que la resolución de la OMI, A.890, sobre los principios relativos a la dotación de seguridad, no resulta de obligado cumplimiento.

Los tripulantes designados en el certificado de tripulación mínima de seguridad, deben cumplir con los requisitos del STCW, para que se les encomienden cometidos específicos de seguridad a bordo, pero puede que no sea el caso para aquellos tripulantes a los que se les asignen los mismos cometidos de seguridad mediante el cuadro de obligaciones.

No podemos suponer que los responsables de la investigación desconocen que la resolución A.890 se basa en el doble plano siguiente:

- a) la seguridad de la navegación; y
- b) la capacidad de evacuación de todas las personas a bordo en caso de abandono de buque.

Consecuentemente, aquellos cargos con funciones en “abandono de buque” en el cuadro de obligaciones deberían obligatoriamente constar en el certificado de dotación mínima de seguridad. En otras palabras: la dotación mínima de seguridad de un buque de pasaje se establece desde el supuesto de “abandono de buque” para el máximo de personas a bordo. Tal dotación estará compuesta por el personal de los departamentos de cubierta y de máquinas suplementado por el contingente de personal de hotel (cualificados según el STCW en vigor), necesario para el mantenimiento del orden y la conducción de los pasajeros para su embarque seguro en botes y balsas salvavidas.

Es más, el código internacional de gestión de la seguridad (IGS) obliga a la compañía a garantizar la aplicación de la citada resolución A.890 al constar entre sus objetivos el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias, los códigos aplicables, directrices y normas recomendadas por la Organización.

A tenor de lo expuesto en el informe se infiere que las autoridades italianas NO aplicaron adecuadamente el código al expedir, con fecha 7 de noviembre de 2007, el certificado de tripulación mínima de seguridad del Costa Concordia.

En el informe aparecen dos totales para la dotación mínima de seguridad:

- El primero de 42 tripulantes (y no de 75, cifra que consta como suma), en un cuadro bajo el título: Minimum Safe Manning, carente de fecha, de referencia legal y, lo que es peor, sin ninguna referencia específica al COSTA CONCORDIA, tal vez porque se trata de un documento estándar aplicado sin miramientos a todos los buques de la empresa. El formato tiene tres columnas. En la primera: Grade / Functions, constan los cargos pero no las funciones. A pie de página hay una nota que avisa: The present Functions are indicated as written in the Costa Concordia approved Minimum Safe Manning.

- El segundo total, de 78 tripulantes, corresponde al certificado de dotación mínima de seguridad N.D4181T0968, de 7 de noviembre de 2007, expedido por el Ministerio de Transportes, compuesto por 16 oficiales, 31 tripulantes de cubierta, 28 tripulantes de máquinas, 1 tripulante de hotel y 2 de servicios complementarios. Absurda pretensión de que 78 tripulantes puedan evacuar de forma segura a más de 4.000 personas de un buque en peligro.

El Nuevo Protocolo de Seguridad Aprobado por las Asociaciones Internacionales del Sector Naviero de Cruceros

La industria de cruceros mundial anunció en febrero de 2012 una nueva política de seguridad que requiere la realización del simulacro de emergencia obligatorio para todos los pasajeros que han embarcado, antes de la salida del puerto, según ha podido conocer Cruises News Media Group, consultora internacional especializada en la promoción internacional del sector cruceros.

El 27 de enero de 2014 la industria ya anunciaba una revisión de la seguridad operativa en respuesta al incidente del Costa Concordia y como parte de los esfuerzos continuos de la industria para revisar y mejorar las medidas de seguridad. La Cruise Line International Association (CLIA), la European Cruise Council (ECC), y la Passenger Shipping Association (PSA) han presentado ya esta nueva medida, que cuenta con el respaldo total de todos sus miembros.

La política de nuevas obligaciones, que de forma voluntaria se ha iniciado por los miembros de las asociaciones y que es efectiva de inmediato, supera los requisitos legales existentes, establecidos por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).

Antes de Salir del Puerto

En virtud del acuerdo adoptado por todas las asociaciones, los pasajeros que embarquen en cruceros serán llamados a los puestos de reunión obligatoria para el ejercicio de seguridad, antes de la salida del puerto. En ocasiones excepcionales cuando los pasajeros lleguen después de que el ejercicio obligatorio se ha completado, es decir cuando se realicen operaciones de embarque en otros puertos del itinerario, los pasajeros individualmente o en grupo, serán informados de todos los requisitos y obligaciones de seguridad aplicables en virtud del Convenio SOLAS.

Esta medida ha sido diseñada para ayudar a garantizar que todos los ejercicios obligatorios o sesiones informativas se lleven a cabo con inmediatez para todos los nuevos pasajeros que embarcan. Considerando que los simulacros de emergencia son ejercicios obligatorios realizados en los cruceros para garantizar que los pasajeros estén informados de los protocolos de seguridad, mientras que están a bordo del buque, incluidos los procedimientos de evacuación de emergencia. Los requisitos legales vigentes obligan a realizar un ejercicio obligatorio de simulacro dentro de las 24 horas de embarque de los pasajeros.

La revisión de la seguridad operativa de la industria de cruceros incluye una evaluación exhaustiva de los factores críticos humanos y los aspectos operativos de la seguridad marítima. Dado que se han identificado mejoras, se han elevado recomendaciones a la Organización Marítima Internacional (OMI), la Unión Europea y a otras autoridades gubernamentales.

Todas las medidas que contribuyan a disminuir la vulnerabilidad del buque por los riesgos y peligrosos ocasionados por errores humanos y que incrementen la seguridad a bordo, que permitan establecer una cultura y comportamiento adecuado; dar cumplimiento a los convenios marítimos internacionales a través del Sistema de

Gestión del buque, serán indicadores de una buena gestión de riesgos y darán los resultados esperados.

La experiencia y entrenamiento combinado con la adecuada familiarización de la tripulación a bordo, permitirá el buen uso de los equipos de seguridad y de ayuda a la navegación de manera óptima, permitiendo el uso racional de estos y el buen desempeño de las operaciones y por ende una buena imagen y satisfacción en el servicio prestado al pasajero que viene al crucero a divertirse; y es a quien hay que brindarle un clima de confianza y seguridad.

Es necesario que la empresa naviera así como la tripulación, se vayan adaptando y evolucionando a las nuevas necesidades y tendencias que el mismo negocio plantea a lo largo del tiempo, para el logro de todos los objetivos en común.

LOS TRAGICOS HECHOS OCURRIDOS CON EL CRUCERO COSTA CONCORDIA, SU IMPACTO LEGAL Y COMERCIAL EN EL NEGOCIO MARITIMO

El 13 de enero se produjo en la costa oeste italiana un trágico accidente, el crucero "Costa Concordia" zarpó del puerto de Civitavecchia rumbo a Savona, al norte de Italia, para proseguir un ruta de ensueño pasando por Marsella-Barcelona-Palma de Mallorca-Cagliari-Palermo con una duración de una semana. Zarpó de la capital romana a las 19:00 del 13 de enero con 3.206 pasajeros y 1.023 tripulantes a bordo, El Capitán Francesco Schettino era el piloto del buque. Su operador Costa Cruceros, Carnival Corporation. Pocas horas después el buque yacía varado en las proximidades de la bocana del puerto de Giglio donde reinaban un viento y mar calmos.

El accidente se tradujo en el fallecimiento de personas, la pérdida del navío y en el hecho de replantearse tanto la seguridad como la formación de la tripulación.

Antes de entrar en tema cabe preguntar lo siguiente: Además del Capitán, ¿qué responsabilidad tienen la Compañía Costa y las Autoridades Marítimas italianas?

De los acontecimientos:

Viernes, 13 de enero

19.00. El Costa Concordia zarpa del puerto de Civitavecchia. La embarcación navega "rápida en un mar calmo", según la Capitanía de Livorno. No hay viento y la visibilidad es buena.

21.08. El crucero está fuera de la ruta prevista, a tres millas de la isla y a cinco de Italia. El maître sube a la sala de mando —llamado por el capitán, Francesco Schettino, y sus oficiales— para admirar su isla natal. “Cuidado, que estamos demasiado cerca”, le da tiempo a decir.

21.42. El Concordia choca con un escollo. “Nos encontrábamos a 500 metros de la isla, no estaba señalizada en los mapas”, se justifica el capitán en su interrogatorio frente al fiscal Francesco Verusio. Desde la sala de mando, El Capitán Schettino coge el micrófono y su mensaje se difunde por todo el crucero “Quien os habla es el capitán. Disculpad las molestias. La situación está bajo control. No os preocupéis. Se trata de un pequeño accidente eléctrico, lo estamos resolviendo”.

21.58. El Concordia encalla a 150 metros de la isla. La roca ha abierto una brecha de 70 metros en el lado izquierdo de la carena (la parte sumergida). La embarcación aguanta la ruptura de un par de compartimentos estancos, que suelen medir entre 15 y 20 metros de ancho. Con una brecha tan amplia, entra mucha agua y se hunde.

22.10. La Capitanía de Livorno llama al Concordia: “¿Todo bien?”, preguntan. “Sí, solo un fallo técnico”, contestan del crucero. Los guardacostas habían sido alertados por la llamada de una pasajera.

22.30.-22.40. El capitán no toma aún una decisión. Algunos oficiales de segunda deciden por sí solos empezar la evacuación.

22.58. El Concordia lanza la alarma vía radio. Es la orden oficial de evacuación. Con más de una hora de retraso.

23.15 Los guardacostas ya empeñados en la labor de rescate de los pasajeros graban vídeos: el Costa Concordia se inclina hacia un lado.

23.30. Según creen los investigadores, el Capitán Schettino abandona la nave. La mayoría de los pasajeros y miembros de la tripulación se encuentran aún en el barco. Se agolpan en las lanchas. Intervienen los guardacostas.

Sábado, 14 de enero

Poco antes de las dos de la mañana, un oficial de la capitania ordena al capitán volver al barco para coordinar la evacuación. Él desobedece.

3.00. Sobre esa hora se ha evacuado el crucero. Se queda inmóvil, apoyado en las rocas, inclinado 80 grados sobre su lado derecho. Los buzos inspeccionan camarote a camarote el barco. En el Concordia se encuentran los primeros tres cadáveres: son dos turistas franceses y un marinero peruano.

20.00. El capitán Francesco Schettino es detenido acusado de provocar el naufragio y la muerte de varias personas con su "impericia" y de haber huido de la embarcación antes de poner a salvo a los pasajeros.

Domingo, 15 de enero

02.00. Se oyen ruidos en el crucero: una pareja de coreanos en luna de miel es rescatada de la zona seca del barco.

12.00. Marrico Giampetroni, jefe comisario de a bordo, es rescatado. Se encuentra grave.

13.00. Dos pasajeros se presentan en una comisaría en Roma: se desconocía su paradero y se daban por desaparecidos.

16.30 Se hallan en la parte hundida del crucero los cuerpos de dos ancianos. Uno es el del español Guillermo Gual.

Lunes, 16 de enero

Por la mañana los buzos encuentran a la sexta víctima. Faltan por encontrar 29 personas, según los últimos datos oficiales. En una aparición en la televisión pública italiana, el comandante general de la Capitanía de la Guardia Costera de Puertos afirmó el lunes por la noche que entre los desaparecidos hay cuatro miembros de la tripulación, y 10 personas de nacionalidad alemana y otros cuatro italianos.

Posibles Desencadenantes del Accidente

En cuanto al comportamiento del Capitán y sus Oficiales, fue decepcionante y nada profesional y deja en mal lugar a todo el estamento marítimo, pues al abandonar el buque, la naviera Costa pierde toda la propiedad de la misma quedando en manos de 2ª personas, que pudieran hacer firme la embarcación.

Referente a la ruta usada, ya sabemos que este Capitán, ya la había usado el 30 de Agosto del 2011(LLoyd´s list), aproximándose a la isla, inclusive más que el fatídico día del accidente, por este hecho fue felicitado por su Naviera y se confeccionó

un vídeo que se plasmó en el (blog.costacrociere.it), dicho vídeo fue retirado después del accidente y colocado nuevamente (Il Corriere de la Sera).

El accidente del Costa Concordia, según el informe del USCG (el seguimiento de la maniobra de la nave al aproximarse a la isla de Giglio) se ve claramente que debido a un error en la aproximación a la isla, esta toca con la banda de babor con tierra (por eso el desgarró en dicho costado), y luego se dirige a separarse de la isla (pero ya la entrada de agua al barco es grande) aumentando la escora y el consiguiente Blackout (perdida de energía eléctrica y caída de la planta-luz), la nave se queda sin control y la corriente la abate hacia la isla y queda encallada por su banda de estribor.

Después de ver el vídeo con el ploteo pormenorizado de la nave no cabe duda que todo se debiera a un fallo en la maniobra de aproximación de la isla y por consiguiente fallo del Capitán. Esto no impide que estén involucrados más entes en permitir la osadía al Capitán.

Según las Autoridades Italianas informan que "la Caja Negra" estaba fuera de servicio desde hacía 15 días. Parece algo sospechoso esto de la inoperatividad, algo por otro lado anormal y extraño, teniendo en cuenta que el buque tocaba un puerto diario (inspecciones de capitanías) teniendo en cuenta la importancia de dicha caja en este tipo de buques, por la cantidad de personas que están a bordo.

El fiscal general de Toscana B.Deidda acusa a Costa Cruceros de "negligencia en las normas de seguridad" y comenta que la atención general se ha centrado en el Capitán, pero ¿quien elige al Capitán?

La Extracción del Combustible

Las operaciones de extracción de las 2.300 toneladas de combustible que portaba el crucero 'Costa Concordia', de los depósitos efectuada por técnicos de las compañías italiana Neri y holandesa Smit contratadas por la naviera Costa Cruceros comenzó el 12 de febrero de 2012 y se desarrolló durante 32 días consecutivos, dentro de las cinco semanas previstas y a pesar de 10 días de condiciones adversas de mal tiempo.

Las operaciones de extracción consistieron fundamentalmente en realizar dos perforaciones: una por donde el carburante se absorbía hacia unas cisternas externas, y otra para bombear agua de mar en las bodegas que iban quedando vacías para evitar que la nave pudiera desequilibrarse.

En la labor de extracción han sido utilizadas 20 medios marinos, plataformas, remolcadores, naves para el transporte, naves puentes, naves cisternas, naves para la limpieza y la depuración del agua y un equipo de cien personas de distintas profesiones y nacionalidades.

Salvamento

En la operación de de reflotamiento el crucero Costa Concordia empezó a enderezarse de nuevo en septiembre 2013, veinte meses después de encallar junto a la isla italiana del Giglio, en una operación de ingeniería sin precedentes en la que han participado 500 personas y que tiene un coste total de 450 millones de euros. Una operación de ingeniería sin precedentes y que tiene un coste total de 450 millones de euros Las tareas para la vuelta a la posición vertical del crucero comenzaron a las 09.00 hora local, con tres horas de retraso por las malas condiciones meteorológicas

y del mar registradas durante la noche. Poco más de tres horas tardó el barco en separarse de la roca sobre la que había quedado tumbado tras el naufragio, acaecido en la noche del 13 de enero de 2012 y que dejó un balance de 30 muertos (entre ellos un español y dos peruanos) y 2 desaparecidos, cuyos cuerpos se pretende encontrar gracias al enderezamiento.

La operación, conocida en términos técnicos como parbuckling, pretendía rotar el Costa Concordia 65 grados hasta enderezarlo del todo para proceder en la primavera del 2014 a su traslado hasta un puerto en la península Itálica y posteriormente desguazarlo. La rotación del barco, de 112.000 toneladas y 290,2 metros de eslora, se llevó a cabo en un minucioso proceso mediante una suerte de gatos hidráulicos que tensaron los cables de acero unidos a la parte superior de unos cajones y plataformas instalados, mientras otros cables conectados a 13 torretas levantadas a estribor dieron equilibrio al buque.

Los responsables del proyecto, realizado por la empresa estadounidense Titan Salvage y la italiana Micoperi, explicaron que el especial cuidado puesto en la operación ha permitido que no haya habido ningún vertido. El ministro de Medioambiente italiano, Andrea Orlando, que, sea como sea, *"se dan todas las condiciones para pedir compensaciones por los daños ambientales"* a la propietaria del buque, la naviera Costa Cruceros.

Tras el delicado remolque del Costa Concordia hasta el puerto de Génova, los próximos veintidós meses se dedicarán a su despiece. En él, participarán más de cincuenta empresas, unos mil trabajadores y se gastarán cien millones de euros. Al final, habrán participado en el proyecto un total de veintiséis nacionalidades.

Por su parte, las empresas de seguros pagarán la mayoría de los 1.200 millones de euros de reclamaciones. Algo que no ha retrasado los planes de la multinacional

Carnival Cruise, casa madre de la empresa italiana Costa Crociere propiedad del Costa Concordia, para flotar un cuarto crucero desde China en 2015.

Finalmente, el pasado miércoles 11 de Febrero de 2015, el ya excapitán Francesco Schettino, de 54 años, fue condenado a una pena de 16 años de cárcel por el naufragio del crucero Costa Concordia que, la noche del 13 de enero de 2012, costó la vida a 32 personas frente a la isla toscana del Giglio. Tras siete horas de deliberación, los jueces del tribunal de Grosseto consideraron a Schettino culpable de los delitos de homicidio culposo múltiple, abandono de la nave, naufragio y de no haber informado inmediatamente a las autoridades portuarias de la colisión contra el escollo que provocó el desastre. El antiguo capitán del Costa Concordia, que no estuvo presente en la lectura de la sentencia alegando fiebre, había declarado unas horas antes: "Aquella noche, también morí yo".

Pero, como considera probado la sentencia, aquella noche Francesco Schettino se cuidó muy bien de no perecer en el siniestro que él había provocado. El Costa Concordia, que navegaba con 4.200 personas a bordo entre el puerto de Civitavecchia y Savona, tenía que pasar frente a la isla toscana del Giglio, residencia de un tripulante que estaba próximo a jubilarse. Su hermana Patrizia, a través de su página de Facebook, ya anunció a las 21:08 de aquella trágica noche que "dentro de poco pasará cerca la Concordia". Al parecer, el capitán Schettino quiso regalar a su compañero la maniobra de acercamiento y, de paso, impresionar a una joven moldava con la que acababa de cenar. Tras producirse la colisión con una roca del fondo, Schettino no tardó en huir del buque y ponerse a salvo. Las conversaciones en las que Gregorio de Falco, el jefe de la capitanía de Livorno, le exigía a volver al buque fueron enseguida reproducidas por los medios de todo el mundo. El capitán ha dicho en su último alegato que fue víctima de una "picadora de carne" mediática que distorsionó su responsabilidad en el accidente, "sin ningún respeto por la verdad".

Schettino podrá conseguir su libertad en tanto apele la sentencia al no considerar los jueces que existe riesgo de fuga; algo que no está bien definido aún.

Además de las 32 personas fallecidas, el naufragio provocó heridas de diversa consideración a 64 personas y la pérdida de la nave. El fallo pone fin a tres años de proceso en los que Schettino ha figurado como único acusado, ya que la empresa propietaria, Costa Cruceros, aceptó una multa de un millón de euros y la Fiscalía negoció diversas condenas con otros cinco oficiales del barco.

Previo a la sentencia, en julio de 2014, tras cuatro días de remolque por el Mediterráneo, el crucero "Costa Concordia" fue trasladado luego de ser sacado a flote; al puerto de desguace de Génova, en el noreste de Italia, donde tras una maniobra de varias horas fue colocado en el atracadero. Allí, durante dos años, se procederá al desguace de la lujosa embarcación, ciudad donde fue también fabricado esta embarcación. El coste final de toda la operación se calcula en al menos 1.500 millones de euros (unos 2.000 millones de dólares) y que dará empleo a unas 1.000 personas.

Con más de ocho remolcadores y el apoyo a todo momento de la guardia costera y protección civil; es de reconocer la extraordinaria calidad de muchas personas en el trabajo en conjunto al barco tras el error de una sola.

El Impacto Legal y Comercial en el Negocio de los Cruceros

Es de recalcar que la OMI ha promovido nuevas medidas de prevención de riesgos de buques de pasaje a la vista de las circunstancias concurrentes en el accidente del Costa Concordia. El Comité de Seguridad Marítima de dicha Organización ha adoptado, en su 90º período de sesiones, la Resolución MSC.336 (90), de 25 de mayo de 2012, Adoption of measures aimed at enhancing the safety of passenger ships.

Por medio de la misma se invita a los Estados miembros a recomendar a las compañías de buques de pasaje a llevar a cabo voluntariamente y con la mayor urgencia y eficiencia posibles una revisión de las medidas de seguridad de sus buques. Esta revisión ha de tomar en consideración las medidas adoptadas en una circular emitida por el propio Comité de Seguridad Marítima y se refieren en particular a la revisión de la adecuación de los sistemas de difusión y comunicación de instrucciones de emergencia a bordo. Se propone, también, la revista de los pasajeros embarcados antes de la partida de cada puerto de embarque si la duración es de 24 horas o más. Se busca asimismo limitar el acceso al puente de mando al personal autorizado durante las maniobras o en situaciones en que se requiere una mayor vigilancia.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI ha aprobado mediante Resolución MSC.325 (90), de la misma fecha, la introducción de varias enmiendas en el Convenio SOLAS, que entran en vigor el 1 julio de 2013. Así, por ejemplo, se introduce el requisito de que los nuevos buques de pasajeros dispongan de sistemas a bordo o en tierra que permitan el suministro de información operativa al capitán para el retorno seguro a puerto después de un accidente con inundación (Regulation 8-1 – System capabilities after a flooding casualty on passenger ships).

También se introducen mejoras en el protocolo de mantenimiento de los equipos salvavidas (Regulation 20 – Operational readiness, maintenance and inspections): aspectos como el suministro de chalecos salvavidas adicionales que estén fácilmente disponibles en los espacios públicos, lugares de reunión, en cubierta y en los botes salvavidas, de modo que en caso de emergencia los pasajeros no hayan de volver a sus camarotes para recoger su chaleco.

En definitiva, como resultado de las tendencias antes señaladas, y pese a la disponibilidad de medios técnicos que tienden a hacer la navegación cada vez más segura, hoy existe un conjunto heterogéneo y disperso de normas sobre seguridad marítima, integrado por disposiciones de muy distinto rango y alcance.

Pero afortunadamente esa respuesta jurídica es hoy continua, y no está ligada a las consideraciones emotivas propias del momento posterior a un grave siniestro, sino que son fruto de una disposición constante dirigida a la mejora de la seguridad a bordo. Una tendencia que, además, es muy antigua, pues las normas sobre seguridad marítima cuentan con una larga tradición en el Derecho marítimo.

Este accidente náutico en las costas mediterráneas de Italia sucedido en enero del 2012, en el cual la alta oficialidad y su capitán, abandonan su labor y dejan a su suerte, en momentos de alta peligrosidad (un naufragio) a más de 3.200 pasajeros y casi 1.000 tripulantes, claudicando su responsabilidad y ética profesional, siendo esto un reflejo de la conducta que otros altos gerentes han tenido en los tiempos modernos, en especial, sin mayor diferencia entre países desarrollados (casos: Enron, y otros) y en vías de desarrollo (en Venezuela, la debacle bancaria de 1994, dejó expuesto la falta de ética de la mayoría de los accionistas de los banco involucrados, dejando a su suerte, a los ahorristas y empleados), donde quienes tienen las mayores responsabilidades (con los beneficios que ello conlleva, desde salariales, acceso a información privilegiada y por supuesto, mayores comodidades que aquellos que no ocupan responsabilidades tan altas), actúan de forma inversa a lo esperado por sus cargos, por lo cual, bien podría mencionarse las cinco conductas de Gerentes, para conseguir la indignación colectivo.

Cinco son las conductas que se vieron en la alta oficialidad del crucero, y tenga o no responsabilidad directa los mismos sobre el accidente, no tendrán una visión pública adecuada, ya que se percibe una conducta inmoral o contraria a la ética, o para evitar entrar en conceptos tan etéreos, totalmente imprudente con respecto a sus obligaciones.

Vamos a enumerar los elementos de la conducta de la alta gerencia que implicaran un repudio del colectivo, precisamente, porque se desvían de sus obligaciones mínimas esperadas: El primero yo, la falta de planificación, la falta de información, el abandono y la justificación.

Principalmente el abandono, que fue el error fatal al no llevar a cabo los protocolos de evacuación de los pasajeros, es la materialización de la primera conducta (Primero Yo), en un acto total de irresponsabilidad, donde las consecuencias de unas decisiones erradas tomadas por el Capitán y la oficialidad, crean una situación terrible, y la falta de visión para evitarla, se le suma la carencia de acción para minimizar daños. Es la huida hacia adelante que puede verse en las empresas cuando se jubilan, retiran voluntariamente o venden la totalidad de sus acciones los directivos de una empresa, semanas, días o incluso, horas antes del desenlace o bancarrota que ellos mismos provocaron o no pudieron evitar.

El problema es la sensación de orfandad para todos sus empleados (o tripulantes) y clientes (o pasajeros), que confiaron sus bienes (o vidas, en este caso), a este grupo directivo. La confianza, es un bien difícil de recuperar una vez perdido.

Las consecuencias de este acto (no el naufragio, que siempre es posible, sino el caos, la falta de planificación y el “primero yo”), harán sin duda, que la confianza en las empresas navieras de entretenimiento baje a pesar de seguir siendo seguras, lo mismo que pasa con las empresas una vez que se declaran con problemas de liquidez o financieros y sus directivos se van con grandes comisiones a su retiro, a costa del pago (o ausencia del mismo) de los empleados y acreedores.

LA PROBLEMÁTICA DE LA EVACUACION DEL CRUCERO COSTA CONCORDIA Y LAS CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE

El accidente del Costa Concordia se tradujo en principalmente 3 consecuencias principales. En primer lugar el hecho del posible vertido de las casi 2500 toneladas de combustible que llevaba el buque en el momento del accidente. Por otra parte las consecuencias derivadas de la mediatización del accidente que pudieron hacer mella en el sector crucerístico y finalmente la consecuencia más esperpéntica que fue el fallecimiento de 32 personas.

A continuación se explica cada una de ellas por separado:

1. Medioambientales

La Extracción del Combustible y Lubricantes

La extracción de las 2.380 toneladas de carburante de las bodegas del crucero Costa Concordia puede comenzar dos semanas después del naufragio del buque frente a la isla italiana de Giglio. El responsable de la Protección Civil italiana, Franco Gabrielli, explicó que se bombeó el carburante, por parte de la compañía holandesa Smit Salvage que se encargó de la extracción.

Gabrielli explicó que los buzos trabajaron solo de día, mientras que la extracción del carburante se realizó sin pausa, dado que las condiciones del mar lo permitieron a pesar de ciertas adversidades meteorológicas, la empresa encargada de la extracción del fuel de los tanques, la empresa holandesa SMIT Salvage tiene

una amplia experiencia en este tipo de operaciones así como en remolques de altura, reflotamientos, así como la empresa que la apoyará "Neri".

El volumen estimado de capacidad en los tanques es de 2200 TM of IFO (fuel oil intermedio), 185 MT of MGO (marine gas oil/diesel) y lubricantes distribuidos en 17 tanques. El viernes 20 de Enero 2012 comenzaron las operaciones de extracción hasta su culminación exitosa el 24 de marzo de 2012.

El Reflotamiento

El plan que puso a flote de nuevo el casco del buque, colocó la prioridad más alta para asegurar el impacto ambiental más bajo posible así como la conservación de actividades económicas y turísticas a la isla de Giglio, con medidas de seguridad máximas.

La protección del medio ambiente fue la máxima prioridad durante operaciones de esta recuperación colosal. El plan también incluyó medidas para salvaguardar las actividades económicas y turísticas a la isla de Giglio. El trabajo no tuvo efecto significativo durante la temporada turística de verano (septiembre 2013). El naufragio fue trasladado hasta el sitio de destino final a donde será picado sin mayores complicaciones.

2. Para el Sector

El accidente del Costa Concordia, el modo en que la gente fue evacuada del barco y la repercusión que está teniendo este suceso en los medios de comunicación

así como en las redes sociales -con profusión de imágenes y videos- tendrá un indudable impacto sobre la industria de los cruceros y no sólo sobre la naviera Costa.

Las consecuencias directas pueden ser tres:

1) Los cruceristas habituales, aquellos que son fans del producto cruceros, que lo conocen bien, que han realizado ya varios itinerarios con diversas navieras, probablemente seguirán contratando este tipo de viaje. Seguirán confiando en el producto. Considerando que la demanda de cruceros en Europa ha ido al alza: los 5,5 millones de viajeros europeos que se embarcaron en un crucero el año pasado significaron un crecimiento interanual del 9%. De ellos, 645.000 pasajeros eran españoles.

2) Los potenciales clientes, aquellos que nunca han probado el producto cruceros y que estaban planteándose esta opción, muy probablemente buscarán otras alternativas de viaje. Es decir, la demanda nueva se frenará en seco y con ella la capacidad de crecimiento, principalmente en Europa.

3) Cabe la posibilidad de que parte de la demanda que resistió en 2012 se dirigió hacia buques de menor tamaño. Recordemos que el Costa Concordia transportaba más de 4.000 personas. A través de los miles de imágenes que estos días llegan por múltiples canales, muchas personas perciben -erróneamente o no- que los procesos de evacuación en un megacrucero son más complejos, o más difíciles de organizar, que en un barco de menor capacidad.

Tras el accidente, la asociación European Cruise Council ha emitido varios comunicados en los que recuerda que en las últimas dos décadas, con más de 90 millones de pasajeros transportados en todo el mundo, se han batido récords de seguridad en la industria de los cruceros. Pero las imágenes del Costa Concordia,

semisumergido en el mar como un gigante herido, valen más que 1.000 palabras y además las estamos viendo multiplicadas por 1.000.

3. Pérdidas Humanas.

Lamentablemente el balance final de muertos y de desaparecidos alcanza una cifra de 32 personas, de estas personas desaparecidas hubo pocas posibilidades de encontrar a gente con vida. Todos los esfuerzos recayeron en el hecho de encontrar los cuerpos sin vida de estas personas.

¿Accidente o Negligencia?

Los expertos en derecho marítimo tienen claro que se trata de "una grave negligencia". Según ellos, lo normal es navegar a tres o cuatro millas de la costa. "Impensable este acercamiento, totalmente contrario a las prácticas marítimas", han añadido. Una maniobra que es considerada totalmente intencional: "El buque sufre el encallamiento, va a 16 nudos, con estabilizadores y tiene una gran inercia. Al pararse lógicamente se escora en un breve espacio de tiempo (entrada agua, etc.). La cercanía a la costa ha ayudado a la evacuación a pesar de todo lo demás".

Abandono del Capitán

Por ley, el capitán tiene la obligación de ser el último en abandonar el barco ya que es el coordinador máximo de la seguridad marítima a bordo: "Si el capitán se va el barco, se queda sin el máximo responsable y autoridad", han explicado los expertos. Sin embargo, sucedió todo lo contrario, el capitán fue el primero en abandonar la embarcación junto al primer y el segundo oficial, que vieron desde tierra como se hundía el crucero.

¿Qué habría pasado si el capitán hubiese continuado en el barco hasta el final? Se tiene claro: "Las muertes por imprudencia seguirían existiendo, pero tendría el atenuante de haber salvado vidas. Una actuación heroica cambiaría todo bastante, por contra ahora todo son agravantes".

Responsabilidades.

En principio, la responsabilidad penal es individual, pero la responsabilidad civil queda para la naviera. Se ve muy grave el incumplimiento de los procedimientos de evacuación, ejercicios, el convenio ISM, abandono del buque, etc., pero también se cree que la naviera debería explicar muchas cosas: "¿existía un acta de abandono del buque? ¿Qué oficiales la firmaron?". Sin duda, aunque el capitán sea el máximo responsable, y más aún en una situación de emergencia, la compañía de cruceros también responsable. No sólo por haber permitido tal maniobra sino por dejar el timón de la embarcación a un "irresponsable".

A la hora de contratar la tripulación, todo el personal debe tener los títulos y certificados que prevé la Organización Marítima Internacional (OMI) y el estado de abanderamiento. Sin embargo, se observa con preocupación que en el mundo del crucero hay mucho negocio a bordo, como las cenas y fotos con el capitán, y que algunas compañías "prefieren contratar a capitanes que sean grandes relaciones públicas que buenos navegantes".

CONCLUSIONES

Es de tener en cuenta que la mayor profesionalización del personal y las ayudas a la navegación, así como, los nuevos adelantos técnicos en materiales y equipamientos colaboran en la disminución de los riesgos.

La mayor parte de los accidentes nos lleva a descubrir que la preparación de las tripulaciones no es la apropiada, puesto que comprobamos en las distintas situaciones que estos se producen frecuentemente por actuaciones negligentes e irresponsables y en relación con las causas de los siniestros, las más frecuentes que se encuentran son las de fallo humano; y que es perfectamente evitable, con actuaciones más responsables por parte de los tripulantes, y sobre todo de las compañías navieras que en su afán de abaratar costos, en la mayoría de los casos, descuidan la seguridad del buque y sus ocupantes, lo que ha ocasionado lo que acarrea, inclusive, la muerte de pasajeros.

De acuerdo con la interpretación del derecho marítimo y en especial del SOLAS hecha por la OMI, todos los cruceros han de llevar botes salvavidas suficientes para la totalidad del pasaje. Sin embargo, esta medida es insuficiente si resulta imposible acceder a los botes ante una emergencia, como les ocurrió a los infortunados pasajeros del Concordia. Dejando a un lado la normativa estándar sobre seguridad en cruceros, podría decirse que la mayor amenaza para el bienestar del pasaje es una tripulación y un personal de a bordo que no se preocupan de seguir las reglas establecidas. Se ha demostrado que el Capitán Schettino no cumplía con muchos de los procedimientos estándar de seguridad, lo que contribuyó a decidir el destino de los pasajeros de su barco.

Las deficiencias de seguridad de la empresa armadora, de la insuficiente formación y buenas practicas diarias de los oficiales para trabajar como equipo y, en general, de la pobre cultura de la seguridad que se vivía a bordo del Costa Concordia; y por otro lado está la irresponsabilidad de dicha empresa, no solo al autorizar las maniobras de acercamiento de este buque anteriormente sino también de felicitarlos por ello.

De todo esto se puede decir con total seguridad que el Código IGS tiene tres actores claves para evitar estos fallos humanos: la compañía naviera obligada a garantizar la aplicación de las normas y reglas obligatorias, los códigos aplicables, directrices y normas recomendadas por la Organización, adoptando “procedimientos para determinar y describir posibles situaciones de emergencia a bordo, así como para hacerles frente”. La compañía debía, al menos, haber establecido las condiciones mínimas de seguridad para efectuar esa temeraria maniobra; la persona o personas designadas en tierra (PDT) juega un papel importante de enlace/interface entre la oficina y el buque como facilitador en la atención de las necesidad y peticiones de a bordo; y el capitán como máxima autoridad y representante del buque quien debe ejercer liderazgo sobre la tripulación; un último elemento son las auditorías internas y externas, su planificación de ejecución deben estar claramente especificadas, de esta manera permitirá efectuar el seguimiento adecuado para el correcto cumplimiento de todos los convenios marítimos internacionales.

RECOMENDACIONES

Al Usuario

- Se debe contribuir con la divulgación de conocimientos del medio naviero en especial en materia de seguridad a bordo con énfasis en el análisis de los riesgos y su gestión para minimizar la vulnerabilidad del buque a los accidentes ocasionados por errores humanos y que ponen en peligro a la tripulación y pasajeros.

Al INEA

- Incentivar la divulgación de la información sobre resultados de investigaciones, nuevas regulaciones, enmiendas, recomendaciones de expertos entre otras; a través de Foros, Conferencias, Seminarios de actualización a nivel nacional y regional a lo largo del año, pudiéndose establecer un calendario para llevarlo a cabo; muy aparte de los cursos OMI, con el propósito de reforzar y complementar conocimientos en general donde interactúen todos los sectores que participan en el negocio marítimo, de esta manera se puede sensibilizar y concientizar el cumplimiento de los convenios marítimos internacionales. Romper el hermetismo y dominio de la información y compartirla abiertamente.

A las Compañías Navieras

- Implementar adicionalmente a los entrenamientos y cursos OMI establecidos en el Código STCW, una certificación adicional sobre el manejo del Código IGS y el SGS como tal, puesto que es frecuente que aun gran parte de la oficialidad

responsable de cumplirlo, no lo hacen de la manera que corresponde ya sea por falta de una adecuada familiarización al llegar a bordo, o por falta de conocimiento y motivación o peor aún porque el SGS llevado por la compañía no está acorde con las necesidades reales por ser deficientes o muy complejos, esto contribuiría a disminuir riesgos por fallas humanas.

BIBLIOGRAFIA

- BELISARIO CAPELLA, Freddy : **Riesgos de la Navegación**, Caracas, Editorial Anauco Ediciones, C.A.Segunda Edición, 2013.
- BALESTRINI ACUÑA, Mirian: **Como se elabora el proyecto de investigación** Caracas, Editorial BL Consultores Asociados, Sexta Edición, 2002. 248 págs.
- VILLARROEL RODRIGUEZ, Francisco Antonio: **Tratado General de Derecho Marítimo**, Caracas, Editorial Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, Tomo I, 2003.
- **III Congreso de Derecho Marítimo**, Caracas, Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, 2004.
- Mérida, L., (2014). **Convenios OMI Implantación Efectiva**, consultado en <http://marygerencia.com/>
- Portar electrónico: http://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_del_Costa_Concordia
- Portal electrónico: http://www.naucher.com/es/actualidad/las-carencias-del-informe-oficial-del-siniestro-del-costa-concordia-i/_n:845/
- Portal electrónico: <http://www.leymaritima.com/seguridad-en-cruceros-y-el-costa-concordia/>
- Portal electrónico: http://www.naucher.com/es/actualidad/las-carencias-del-informe-oficial-del-siniestro-del-costa-concordia-i/_n:845/

- Portal electrónico: <http://www.europarl.europa.eu/news/es/news-room/content/20120120STO35897/html/Costa-Concordia-debate-en-la-comisi%C3%B3n-de-transportes-del-PE>
- Portal electrónico: www.hdkp.pe/sp/boletines/AprenderCostaConcordia.htm