



# **UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGON**

## **TITULO DE LA TESIS CONJUNTA**

**REPERCUSIONES INTERNACIONALES SOBRE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD  
DE LOS CRUCEROS TURÍSTICOS, A RAÍZ DEL NAUFRAGIO DE LA  
EMBARCACIÓN COSTA CONCORDIA.**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE LIC. EN RELACIONES  
INTERNACIONALES**

**PRESENTAN**

**LARA LEON CARLOS ROBERTO**

**ORTIZ MARTINEZ ALFONSO**

**ASESOR: LIC. BRISEYDA PIEDRA AGUIRRE**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## **AGRADECIMIENTOS**

Agradecemos primeramente a la máxima casa de estudios, nuestra querida Universidad Nacional Autónoma de México por acogernos en su lecho del saber y permitirnos culminar este camino profesional de manera satisfactoria en un sitio lleno de sabiduría llamado FES Aragón donde además de obtener los conocimientos necesarios para desempeñarnos como profesionales, adquirimos madurez y un criterio sobrio que nos ha dado otro panorama para observar la vida y tomar mejores decisiones cada día. Esto no hubiese sido posible sin la ayuda de todos nuestros profesores, académicos y demás personal que labora en dicha institución pero en especial a nuestra asesora de tesis la Lic. Briseyda Piedra Aguirre quien con su apoyo, tiempo, paciencia y dedicación nos encamino a la consolidación de este proyecto. Por último agradecemos de manera profunda y sincera a cada uno de los síndos asignados a este jurado, el haber contribuido con su voto y análisis de nuestro trabajo terminal y el estar presentes en este día tan importante para nosotros.

### **Alfonso Ortiz Martínez**

Agradezco en primer lugar a la vida por permitirme llegar hasta el día de hoy y dar este paso tan importante en mi carrera académica. A mis padres que me brindaron educación y valores. A mis hermanos con los que he crecido y compartido momentos alegres pero también difíciles. Por último y de manera especial a la persona que me ha brindado su amor y apoyo de manera incondicional directa e indirectamente, que nunca dejo de creer en mí a pesar de los pronósticos o por grandes que fueran los obstáculos, creo que no me alcanzarían las palabras ni ningún volumen de cuartillas para expresar lo que siento en amor y agradecimiento a esa mujer.... Me refiero a la mujer de mis sueños y el amor de mi vida Sonia Anel. Gracias, sin ti nada de esto hubiera sido posible. Te amo.

### **Carlos Roberto Lara León**

Agradezco primeramente a mis padres Silvia León Sotelo y Carlos Lara Moreno por haberme apoyado incondicionalmente durante mi formación académica así

como a lo largo de toda mi vida, me han brindado sus consejos y sus enseñanzas y han sido sin duda un pilar muy importante en mi formación.

Agradezco a mí ser superior por darme la sabiduría y las fuerzas necesarias para salir adelante y cumplir esta meta trazada.

A mi abuelita Candelaria y abuelito Fausto que aunque ya no se encuentre con nosotros fue pieza importante y sé que me da fuerzas desde arriba.

A mis tíos que estuvieron al pendiente, así como a toda mi familia en general, ya que siempre he contado con su apoyo y amistad, sin olvidar a mis hermanas que han estado conmigo en los buenos y malos momentos.

A las personas que ya no se encuentran dentro de mi vida, pero que dejaron huella y enseñanza.

Agradezco a mi amigo Alfonso por haber compartido su amistad y tiempo al elaborar este trabajo y me ha dado su apoyo y consejos en etapas de mi vida, por ultimo pero no menos importante, agradezco a la vida que me permitió llegar a este día, a todos mis más sinceros agradecimientos.

**REPERCUSIONES INTERNACIONALES SOBRE LAS MEDIDAS DE  
SEGURIDAD DE LOS CRUCEROS TURÍSTICOS, A RAÍZ DEL NAUFRAGIO  
DE LA EMBARCACIÓN COSTA CONCORDIA.**

**ÍNDICE**

<b>Introducción.....</b>	<b>5</b>
<b>1.- Cruceros Turísticos</b>	
<b>1.1 Concepto de crucero turístico.....</b>	<b>15</b>
<b>1.2 Tipos de embarcaciones que legalmente se reconocen.....</b>	<b>21</b>
<b>1.3 Los cruceros turísticos:</b>	
<b>1.3.1 Las características esenciales que tienen este tipo de embarcaciones.....</b>	<b>25</b>
<b>1.3.2 Las obligaciones generales que deben prestar las compañías que se dediquen a este tipo de servicios .....</b>	<b>28</b>
<b>1.3.3 Los derechos y obligaciones que ostentan los pasajeros de los Cruceros turísticos.....</b>	<b>40</b>
<b>2.- Naufragios de Cruceros Turísticos</b>	
<b>2.1 Noción de naufragio.....</b>	<b>44</b>
<b>2.2 <i>Titanic</i> (14 de abril de 1912, en el océano Atlántico).....</b>	<b>46</b>
<b>2.3 <i>Sea Diamond</i> (5 de abril de 2007, en Grecia).....</b>	<b>54</b>
<b>2.4 <i>Explorer</i> (23 de noviembre de 2007, en la Antártida).....</b>	<b>59</b>
<b>2.5 <i>Bulgaria</i> (11 de julio de 2011, en el río Volga).....</b>	<b>63</b>
<b>3.- El impacto en las medidas de seguridad a raíz del naufragio del crucero <i>Costa Concordia</i>, y la posición de los organismos internacionales</b>	
<b>3.1 Referencia sobre lo acontecido en el naufragio del Crucero italiano <i>Costa Concordia</i> el 13 de enero de 2012.....</b>	<b>69</b>

<b>3.2 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, por sus siglas en inglés, <i>Safety of Life at Sea</i>)..</b>	<b>73</b>
<b>3.3 Impacto en las medidas de seguridad: Posiciones que han adoptado diversos organismos internacionales y privados, con respecto al naufragio del crucero turístico Costa Concordia:</b>	
<b>3.3.1 Organización Marítima Internacional (OMI).....</b>	<b>80</b>
<b>3.3.2 Agencia Europea de Seguridad Marítima (perteneciente a la Unión Europea, UE).....</b>	<b>83</b>
<b>3.3.3 Asociación Internacional de Líneas de Crucero (CLIA, por sus siglas en inglés, <i>Cruise Lines International Association</i>) .....</b>	<b>87</b>
<b>3.4 ¿Quién es el responsable en el naufragio del crucero turístico Costa Concordia?.....</b>	<b>91</b>
<b>3.5 Las medidas de seguridad para los cruceros turísticos que se aplican al crucero Costa Concordia .....</b>	<b>98</b>
<b>Conclusiones.....</b>	<b>102</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>106</b>
<b>Hemerografía.....</b>	<b>107</b>
<b>Mesografía.....</b>	<b>108</b>

## INTRODUCCIÓN

Primeramente, es necesario mencionar que, el jueves 13 de enero del año pasado, el crucero turístico *Costa Concordia* naufragó frente a la isla italiana del Giglio, tras colisionar con un escollo. La empresa naviera, dueña de la embarcación siniestrada ha admitido que dicho naufragio se produjo después de que el capitán de tal transporte se acercara demasiado a la costa de la isla variando la ruta previamente establecida. En este penoso suceso, la alta oficialidad y su capitán, abandonaron sus labores y dejaron prácticamente a su suerte a más de 3,206 pasajeros y 1,023 tripulantes. Hasta el momento, no se tienen cifras oficiales sobre los muertos y/o desaparecidos que este percance dejó, ya que únicamente los medios de comunicación, proporcionaron datos aproximados, manejándose que hubo entre 25 a 32 muertos y 7 desaparecidos.

Desde ese entonces, las partes involucradas han optado por realizar las siguientes acciones:

- Las autoridades italianas han instaurado un juicio para fincar el grado de responsabilidad que tienen tanto la empresa *Costa Cruceros* (dueña del crucero averiado) y el capitán Francesco Schettino. Sobre ese proceso, tenemos que en la actualidad se encuentra en la instancia de que la presidenta del Tribunal de Instrucción Valeria Montesarchio fijó para el 21 de julio del 2012 la primera audiencia, en la que los juristas expertos en desastres marítimos formulen conclusiones sobre todas las cuestiones planteadas. En tanto, los fiscales investigan principalmente a tres dirigentes de *Costa Cruceros*: el vicepresidente ejecutivo de operaciones de la flota, Manfred Ursorunger, así como al jefe de la Unidad de Crisis, Roberto Ferriarini, y al superintendente de la flota de la nave, Paolo Parodi. Resultan también investigados su segundo en el puente de mando, Ciro Ambrosio, y otros cuatro oficiales: Andrea Bongiovanni, Roberto Bosio, Silvia Cononica y Salvatore Ursino. Todos ellos,

son hasta el momento sospechosos del homicidio culposo, naufragio y de omisión en la comunicación a las autoridades marítimas.

En tanto que la empresa referida en el punto anterior ha optado por suspender indefinidamente al citado capitán.

Por su parte, Francesco Schettino, quien supuestamente contaba con cuarenta años de experiencia naviera, se encuentra en arresto domiciliario, razón por la cual han sido nulas sus apariciones en público, arguyendo tanto las autoridades italianas, como representantes de la empresa que se teme por su seguridad y por su vida.

A su vez, la gran mayoría de los pasajeros del crucero italiano *Costa Concordia* enojados responsabilizan plenamente al capitán Schettino por la negligente actitud que tomó en una tragedia que se considera se pudo evitar; acusándolo de varias actitudes no propias de su investidura, tales como no ordenar a la tripulación para que los ayudaran a salir del barco, que no dio la señal de alarma, que no había los suficientes botes salvavidas para todos los pasajeros; pero lo que más indignación ha causado es de que el alto mando se marchó en un bote salvavidas antes que cualquier otra persona lo hiciera.

Por lo que hace a la normatividad aplicable en este caso, tenemos que corresponde observar el contenido del *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar* (SOLAS, por sus siglas en inglés, *Safety of Life at Sea*), el cual constituye el más importante de los tratados internacionales sobre la seguridad de los buques. La primera versión de este Convenio fue aprobada en 1914, derivada de la catástrofe que tuvo el malogrado *Titanic* en 1912, la segunda en 1929, la tercera 1948, la cuarta en 1960 y la quinta en 1974, aunque entró en vigor hasta 1980. Este Convenio tiene como principal propósito establecer las normas de construcción, equipamiento y explotación de buques para garantizar su seguridad y la de las personas embarcadas. De su contenido llama poderosamente la atención, de que el *Convenio SOLAS* incluye solamente artículos que establecen las



obligaciones generales, el procedimiento de enmienda y un anexo estructurado en 12 capítulos, los cuales comprenden los siguientes aspectos, a saber:

- Capítulo I, Disposiciones generales.
- Capítulo II, Construcción, estructura, compartimiento y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas.
- Capítulo III, Dispositivos y medios de salvamento.
- Capítulo IV, Seguridad de la navegación.
- Capítulo VI, Transporte de cargas.
- Capítulo VII, El transporte de mercancías peligrosas.
- Capítulo VIII, Los buques nucleares.
- Capítulo IX, Gestión de la seguridad operacional de los buques.
- Capítulo X. Medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad.
- Capítulo XI. Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y medidas especiales para incrementar la protección marítima.
- Capítulo XII, Medidas de seguridad adicionales aplicables a los graneleros.

De lo anteriormente expuesto, visiblemente se puede notar que: en muchas naciones del orbe, el sector turístico ocupa un lugar preeminente, por ello, es que se le ha prestado mayúscula atención a toda la infraestructura y logística que circunscribe a este ámbito, y por ello, es que numerosas empresas privadas han incursionado en él, a través del servicio de cruceros, ofreciendo viajes de verdadero ensueño, pero que en el rubro de adopción de medidas de seguridad, resultan no darle importancia, y por ello, es que se encuentran dispuestos a sacrificar capacitación para el manejo de eventualidades que pongan en riesgo, tanto a los pasajeros como a la propia embarcación, ya que parece que lo importante para este tipo de negociaciones, resultan ser las ganancias que al respecto obtendrán, más no las vidas que llevan a bordo de sus navíos.

Ante tales circunstancias, se torna imperioso analizar y revisar las disposiciones normativas que rigen la seguridad en los cruceros turísticos,

pareciera ser que tal ordenamiento, no tiene la fuerza coercitiva para que sea cumplida de manera puntual, ya sea por las empresas que prestan este tipo de servicios, o por los tripulantes de las embarcaciones, quienes ante la eventualidad de un naufragio prácticamente no saben cómo actuar. Esto acontece a nuestro parecer, debido básicamente a tres factores, que en la realidad y preocupadamente se manifiestan en los cruceros turísticos:

Legislación obsoleta vigente desde 1980; normatividad laxa y confusa que regula embarcaciones de muy diversa naturaleza, haciéndonos creer que los percances son idénticos y, por último, existe una normatividad carente de un régimen sancionatorio eficaz, que no permita que los responsables de los naufragios, busquen infinidad de recovecos, mañas y artimañas legales para evadir su negligencia y culpabilidad que afecta, generalmente en este tipo de asuntos a muchas personas.

Consideramos que el tópico que se pretende analizar en esta ocasión, tiene diversas aristas de justificación:

Primeramente, por qué es un tema de reciente acontecimiento, razón por la cual, su realización sentaría un auténtico precedente con respecto a analizar las medidas de seguridad, que deben aplicarse en los cruceros turísticos, ya que al estar haciendo este proyecto, nos hemos percatado que prácticamente no existen estudios doctrinarios sobre el particular.

También por qué nos parece sumamente increíble que, a pesar de los creciente avances tecnológicos que se han implementado en los cruceros turísticos, aún así, siguen sucediéndose naufragios en este tipo de transportes, razón por la cual consideramos que las normatividades que contienen las medidas de seguridad aplicables a este tipo de embarcaciones, deben estarse constantemente renovando, situación que no acontece en el tema que nos ocupa, ya que las disposiciones que al respecto se aplican datan y se encuentran vigentes desde 1980, y que se hayan contenidas específicamente en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, por sus siglas en inglés, *Safety of Life at Sea*).

Por qué aparte de obsoleta, la normatividad referente a las medidas de seguridad para embarcaciones turísticas no nos parece la especializada para tal motivo; mediante una acuciosa lectura y revisión sobre el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, nos parece que incluye una diversidad de contenidos sobre embarcaciones diferentes entre sí, las cuales por su magnitud, tamaño y lo que transportan, merecerían cada una de ellas una regulación en específico, y así evitar en lo más posible, cualquier eventualidad como la sucedida al *Costa Concordia*.

Entendiendo que la hipótesis es concebida como: “la respuesta tentativa y fundamentada, al problema planteado”<sup>1</sup> Bajo estos lineamientos, nos vimos en la necesidad de manejar dos hipótesis a plantear en la investigación que proponemos realizar, la primera estriba en que la situación normativa que se aplica a los buques turísticos respecto a las medidas de seguridad que deben adoptar, resulta en la actualidad obsoleta e ineficaz, por lo siguientes motivos: a) por qué se encuentra vigente desde 1980, y por ende, no se encuentra a la par de la tecnología que en la actualidad tienen este tipo de embarcaciones; por qué el contenido del Convenio SOLAS, como comúnmente se le conoce, hace referencia a muy diversas embarcaciones, que por su naturaleza del servicio que prestan deben por sí mismas, tener una regulación particularizada y especializada y, por último, creemos que también debería contener un marco sancionatorio, para que así se evite lo que está aconteciendo en el caso del crucero *Costa Concordia*, en donde el capitán niega no haber abandonado a su suerte a los pasajeros que estaban a su cargo, en tanto la empresa dueña de tal embarcación le ha dado a nuestro parecer un leve castigo a Francesco Schettino consistente en suspenderlo de manera indefinida, y lo que es peor, dicha empresa en vez de asumir solidariamente la responsabilidad, intenta revertir la situación que guarda en este asunto, el abogado principal de la empresa *Costa Cruceros* Marco de Luca, ha presentado ante la fiscalía que tiene a su cargo este asunto, los documentos para que se le incluya como parte ofendida, adelantando que la naviera no se hará cargo de la defensa del

---

<sup>1</sup> Rojas Soriano, Raúl. *Guía para realizar investigaciones*, México, Editorial Universidad Nacional Autónoma de México, 1995, p. 131.

capitán, con lo cual se interpreta que quiere que se culpe únicamente a éste último del fatal incidente que nos ocupa. Todo lo anterior sucede, en razón de que hace falta un régimen normativo moderno, coercitivo y especializado que regule específicamente el abundante universo de los buques, y en el caso particular de los cruceros turísticos.

Como nuestra segunda Hipótesis planteamos que el hundimiento del Crucero Costa Concordia ha provocado impactos en las medidas de seguridad y en los Organismos Internacionales a los cuales se refiere este trabajo de investigación.

A su vez debemos mencionar que para la elaboración de la presente investigación, fueron de gran utilidad los postulados teóricos señalados por la teoría general de sistemas, la cual entre otras cosas establece lo siguiente, a saber:

“La noción de teoría general de sistemas se debe a von Bertalanffy, quien la formuló por primera vez en los años treinta oralmente y en varias publicaciones después de la Guerra Mundial.

A finales de los años veinte von Bertalanffy escribía: ‘Puesto que el carácter fundamental de la cosa viviente es su organización, la investigación usual de procesos y elementos es incapaz de ofrecer una explicación completa de los fenómenos vitales. Dicha clase de investigación no nos informa sobre la coordinación de partes y procesos. La tarea básica que debe fijarse la biología como objetivo será, por tanto, el descubrimiento de las leyes de los sistemas biológicos (a todos los niveles de organización). A nuestro juicio, los intentos de encontrarle fundamentación a la biología apuntan a un cambio radical en la visión del mundo. A esta nueva visión, considerada como método de investigación, llamó biología organismica y, en cuanto intento explicativo, la teoría de sistemas del organismo’.

Reconocido como algo nuevo en la literatura biológica, el programa organismico fue ampliamente aceptado, siendo el germen de lo que más tarde se conoció con el nombre de teoría general de sistemas. Si el término organismo que hemos utilizado en las líneas precedentes se sustituye por el de entidad organizada –grupos sociales, personalidad, dispositivos tecnológicos, etc.-, obtenemos el programa de la teoría de sistemas”.<sup>2</sup>

Sobre la anterior transcripción, tenemos que aunque el exponente de esta teoría, fue un reconocido biólogo, y bajo la visión de esa ciencia estableció el contenido de esa teoría, consideramos que la misma se puede aplicar a las demás ramas científicas del conocimiento humano, y por ende, también puede encontrar cabida en esta investigación, cuyo tema en esta ocasión se plantea, principalmente bajo las siguientes explicaciones:

- Bertalanffy consideraba que el carácter fundamental de la cosa viviente es su organización, así entonces con el tema que se propone aquí, queremos saber y establecer la manera en cómo están organizadas tanto las compañías que prestan los servicios de cruceros turísticos, como el régimen normativo que se aplica a ellos.
- Debido a que, según Bertalanffy, la investigación usual de procesos y elementos es incapaz de ofrecer una explicación completa de los fenómenos vitales. Dicha clase de investigación no nos informa sobre la coordinación de partes y procesos; entonces es que en esta ocasión, se pretende informar coordinada y sistemáticamente todas aquellas partes que componen el ámbito de dichos cruceros, tales como sus dimensiones, los servicios que prestan, el personal que en ellos se encuentra adscrito, el régimen jurídico al cual debe sujetarse, entre otros tópicos; así como también se quiere dar a conocer cuál es el proceso al cual este tipo de embarcaciones queda supeditado en caso de que tengan percances que afecten la integridad

---

<sup>2</sup> Bertalanffy, Ludwig von, *Perspectivas en la Teoría General de Sistemas. Estudios Científico-filosóficos*, traducción de Antonio Santiesteban, Madrid, 1979, p. 140.

de sus pasajeros, tal y como lo fue en el caso concreto, lo que aconteció al Costa Concordia, en enero del año 2012.

De lo anteriormente expuesto, nos queda perfectamente claro que la base de la teoría de los sistemas es la organización; por tanto, queriendo relacionar la esencia de dicha teoría con el Derecho Internacional, tenemos que si se define a este último, encontramos que se refiere a "...un conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones internacionales de los Estados entre sí, las relaciones de los organismos internacionales entre sí, las relaciones de los Estados con los organismos internacionales, las relaciones de los órganos de los organismos internacionales entre sí y con los organismos internacionales, las relaciones de los hombres que rebasan las fronteras de un Estado y que interesan a la comunidad internacional".<sup>3</sup>

Así entonces, si la parte fundamental que maneja la teoría de los sistemas es la organización, entonces tenemos que el Derecho Internacional se encuentra constituido por una organización de normas que regulan una multiplicidad de relaciones, todas de carácter internacional; así entonces, en esa organización de ordenamientos jurídicos, que debe ser metódico, debe estar contenida una legislación que regule todo el universo que específicamente concierne a los cruceros turísticos, situación que en la realidad no acontece, ese tipo de embarcaciones, no encuentra mención alguna, en el SOLAS, que es la normatividad que se encuentra vigente, y que supuestamente las regula, situación que, como en su momento se analizará, no es cierto, ese instrumento jurídico llamado SOLAS, hace mención a una diversidad de navíos, no haciendo referencia a los turísticos, por lo que en el caso que estudiamos, debería aplicarse la teoría de los sistemas, es decir debería haber una organización sistematizada y concreta que regule a los barcos que ocupan nuestra atención en esta investigación.

---

<sup>3</sup> Arellano García, Carlos, *Primer Curso de Derecho Internacional Público*, cuarta edición, México, Editorial Porrúa, México, 1999, p. 106.

Explicado lo anterior, tenemos entonces que la presente investigación tiene como objetivo esencial exponer y comprobar que las medidas de seguridad que se adoptan para los cruceros turísticos, resultan en la actualidad totalmente obsoletas, y no han demostrado plena eficacia, se han sucedido diversos naufragios; aparte de que tales disposiciones resultan aplicables para una diversidad de embarcaciones diferentes, como son los transportes de carga, de mercancías peligrosas y buques nucleares; y ante tanto género diverso de embarcaciones, creemos que cada una de ellas debería tener su normatividad *ex profeso*.

Por último debemos mencionar también que, la investigación que en esta ocasión se presenta, contará con tres capítulos, dentro de los cuales se abordarán los siguientes tópicos, a saber:

En lo que respecta al Capítulo I, en él se darán a conocer diversos temas en materia marítima, tales como son los tipos de embarcaciones que existen y las características generales que tienen cada una de ellas; de igual manera, se expondrán los derechos y obligaciones que tienen las compañías de cruceros turísticos y sus respectivos pasajeros.

Por otra parte, en el Capítulo II se establecerán los naufragios de cruceros turísticos que más impacto tuvieron en la comunidad internacional, y qué avances diplomáticos, normativos y sociales se manifestaron al respecto; en donde prácticamente veremos que los avances normativos para crear normas de seguridad sustentables han sido exiguas.

En lo que atañe al Capítulo III, que es la parte medular de esta investigación, ahí se señalarán cuáles fueron las causas y las consecuencias que trajo consigo el naufragio del crucero italiano *Costa Concordia*, así como establecer las fallas normativas e institucionales que se han manifestado de esta eventualidad. Asimismo, se determinarán cuál es la función que desempeña la Organización Marítima Internacional (OMI), en los naufragios de

cruceros turísticos. También nos parece importante manifestar las sanciones que se imponen en los percances navieros que tienen los cruceros turísticos; especificando a final de cuentas quiénes las imponen (las autoridades competentes de los países en donde aconteció el naufragio; las autoridades marítimas internacionales o únicamente las empresas propietarias de este tipo de embarcaciones). De igual manera, es trascendental indicar cuáles fueron los descuidos específicos (profesionales, normativos y éticos) que tuvo el capitán del crucero *Costa Concordia*. También se tenderá a investigar por qué la empresa *Costa Cruceros* (a la cual pertenece el *Costa Concordia*), sorpresiva y sospechosamente ha tenido otro percance, sucedido el 27 de febrero del presente año, en el océano Índico, cerca de las Islas Seychelles, concretamente acontecido al buque turístico *Costa Allegra*, en donde se suscitó un incendio en los generadores eléctricos, aunque en esta ocasión, no hubo decesos o accidentados que lamentar; pero aún así, se puso en riesgo la seguridad de los pasajeros y tripulación.

Verdaderamente consideramos, sin caer en falsas presunciones que, la elaboración de la presente temática, sienta un precedente, es de dar a conocer al lector de la misma, que prácticamente no existe información, ya sea bibliográfica, hemerográfica o electrónica sobre la situación y las repercusiones que tiene el que no exista una normatividad actual y específica que regule el universo concerniente a las embarcaciones turísticas, motivo por el cual éstas actúan en un marco de desorden e impunidad total.



## CAPITULO I

### CARACTERÍSTICAS DE LOS CRUCEROS TURÍSTICOS

**E**l objetivo del presente apartado capitular es conocer diversos tópicos que están íntimamente relacionados con los cruceros turísticos, como son los tipos y características que tienen las embarcaciones, así como exponer los derechos y obligaciones que detentan las compañías de cruceros turísticos y sus respectivos pasajeros. Es preciso aclarar de esta investigación, que la información aquí contenida provino, en gran parte, de fuentes electrónicas, toda vez que desde este momento queremos dejar en claro, que la doctrina, ya sea perteneciente al campo de las relaciones internacionales o del Derecho Internacional Público o Privado, es prácticamente escasa, y hasta omisa en realizar un análisis amplio sobre la temática de los cruceros turísticos en concreto, centra su atención en hacer extensos estudios sobre los barcos en general, y cuando alude a los cruceros, lo hace refiriéndose a los de guerra, más no a los turísticos, razón por la cual, insistimos, tal y como lo hicimos en el protocolo para que la Coordinación de Relaciones Internacionales nos aprobará este tema, que sin pretender caer en falsas y vanas presunciones, con el desarrollo del tópico concerniente a los cruceros turísticos se está sentando un precedente al respecto. Explicado lo anterior, pasamos a continuación a desarrollar los siguientes incisos:

#### **1.1 Concepto de crucero turístico**

Desde aquí, en lo que pudiera parecer lo más sencillo, que es el verter una definición amplia sobre lo que es un crucero turístico, nos encontramos con la disyuntiva de que aún y cuando este tipo de embarcaciones, que en la actualidad parecen comunes, dentro de la doctrina parecieran no tener el más mínimo interés por realizar un estudio al respecto; tal situación se ve plenamente reflejada en las definiciones que vierte la Real Academia Española, quien manifiesta una pluralidad de definiciones, aunque claro está es escueta

la utilidad de la referencia que hace, en relación con el análisis que estamos haciendo en esta investigación:

Imagen 1: MODELO DE UN CRUCERO



Fuente: [http://www.micrucerofluvial.com/ofertas-viajes/ficha-viaje-cruceros-fluviales.php?idviaje=367&nombre\\_destinos=](http://www.micrucerofluvial.com/ofertas-viajes/ficha-viaje-cruceros-fluviales.php?idviaje=367&nombre_destinos=)

“**Crucero.** (De cruz). m. Lugar donde se cruzan calles o caminos. Cruz de piedra, de dimensiones y variables, que se colocan en el cruce de caminos y en los atrios. Suele alzarse sobre una plataforma con peldaños y tiene esculpido el crucifijo y, frecuentemente además, la Piedad o Quinta Angustia. Abundan en Galicia, Irlanda y Bretaña. Espacio en que se cruzan la nave mayor de una iglesia y la que atraviesa. Encargado de llevar la cruz delante de los arzobispos en las procesiones y otras funciones sagradas. Sacristán encargado de llevar la cruz en entierros y procesiones. Viaje de recreo en barco, con distintas escalas. Madero. En geología, dirección de los planos paralelos, por donde minerales y las rocas suelen tener división más fácil. En imprenta, línea por donde se ha doblado el pliego de papel al ponerlo en resmas. Listón de hierro que en la imposición sirve para dividir la forma en dos partes. En marina, buque o conjunto de buques destinados a cruzar. Maniobra o acto de cruzar. Buque de guerra de gran velocidad y radio de acción,

compatibles con fuerte armamento”.<sup>4</sup> (Nota: el subrayado y las cursivas anteriormente manifestadas son de nuestra autoría).

Como podemos percatarnos, el término crucero alude a diversas situaciones, que nada tienen que ver con el tema que nos ocupa, aunque sí debe quedarnos en claro, que los cruceros turísticos tienen que ser concebidos como embarcaciones esencialmente de recreo.

En cuanto al crucero turístico en sí, encontramos únicamente las siguientes definiciones, a saber:

“La definición del crucero turístico diferencia este producto del transporte marítimo de pasajeros al ser el alojamiento un elemento clave. La distribución de espacios, así como las instalaciones y actividades a bordo le acercan más al concepto de complejo turístico u hotel flotante. Además del atractivo de los destinos ofrecidos o itinerarios, el crucero es en sí mismo un destino turístico”.<sup>5</sup>

La definición anteriormente manifestada, puede tener de nuestra parte un comentario obvio, por la sola denominación que tiene de ser un crucero turístico, es lógico suponer que las actividades que se desarrollen ahí o a los lugares que visiten tengan esa naturaleza turística.

Por su parte, la Gran Enciclopedia Hispánica manifiesta que estas embarcaciones son aquellas que tienen un “Itinerario turístico por mar en que se realizan escalas en distintas ciudades para visitarlas”.<sup>6</sup>

La anterior definición nos lleva a opinar que, lo que la misma contiene es mencionar la naturaleza de las actividades que se desarrollan en el trayecto de

---

<sup>4</sup> Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, tomo 4, vigésima segunda edición, Madrid, Editorial Espasa-Calpe, 2001, p. 465.

<sup>5</sup> <http://www.elalmanaque.com/turismo/cruceros/MSC2.htm>, la cual fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

<sup>6</sup> *Gran Enciclopedia Hispánica*, Madrid, Editorial Planeta, 2003, p. 1731.

la embarcación, que es la visita de distintos puertos y puntos turísticos a los que han de llegar.

Así también, Ramón Pelayo y Gross manifiesta sobre el particular lo siguiente: “Crucero es un viaje de turismo por mar o por aire”.<sup>7</sup>

El anterior concepto, puede resultar novedoso, ya que alude a un crucero aéreo, cuando generalmente tenemos la idea de que este tipo de embarcaciones realiza sus actividades por la vía marítima.

Otro concepto que se tiene sobre el tema en cuestión, es aquel que menciona que: “Los cruceros son viajes realizados en barcos de pasajeros de cualquier parte del mundo como viaje de placer, siendo una forma de turismo única, diferente y especial de conocer países que son inexplorables a través de otro medio de transporte”.<sup>8</sup>

Así también, se tiene este otro concepto para considerar:

“El término crucero se aplica a aquellas naves o barcos, que son acondicionados para realizar largos viajes y brindar un sinnúmero de servicios a los pasajeros que las abordan. El viaje en cruceros, es en la actualidad, uno de los referentes más claros de un estilo de turismo marcado por el lujo, la opulencia y la comodidad: los mismos son altamente exclusivos y no cualquiera puede pagarlos. Si buscamos describir específicamente un crucero, debemos decir que es una nave de gran porte, que por lo general, cuenta con numerosos pisos, en los cuales se ubican los diferentes servicios incluidos. Entre los servicios incluidos encontramos diversas piletas y *jacuzzis*, espacios para realizar deportes y actividades físicas, saunas, lujosos restaurantes y bares, confiterías, boliches, cines y

---

<sup>7</sup> García Pelayo y Gross, Ramón, *Gran Pequeño Larousse en color*, Madrid, Ediciones Larousse, 2002, p. 269.

<sup>8</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Crucero\\_\(viaje\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Crucero_(viaje)), página que fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

hasta teatros enteros. Muchos también incluyen jardines y parques artificiales, espacios dedicados especialmente a los niños y todo tipo de actividades recreativas pensadas para la familia, parejas, etc. Además, una extensa porción del crucero está ocupada por las habitaciones que ocupan los pasajeros. Por lo general, estas habitaciones están disponibles en variedad de estilos y costos para cada pasajero”.<sup>9</sup>

“Se entiende por empresa de cruceros a la organización que gestiona un conjunto de barcos de grandes dimensiones acondicionados para su explotación turística, y que a su vez publicita y comercializa sus productos. Las compañías de cruceros se enorgullecen en afirmar que viajar en un crucero es una de las formas más baratas de viajar, ya que en el precio va incluido todo; excepto las excursiones, los tratamientos de belleza y las bebidas alcohólicas”.<sup>10</sup>

De la anterior transcripción, podemos verter el siguiente comentario: nos queda claro que por lo antes expresado, las empresas de cruceros turísticos, son básicamente negociaciones mercantiles, con pleno ánimo de lucro. Por otra parte, consideramos incorrecto que se exprese que transportarse en un crucero turístico sea barato, por los servicios que generalmente ahí se prestan, no son de bajo costo.

“Los cruceros son viajes realizados en barcos de pasajeros a cualquier parte del mundo como viaje de placer, siendo una forma de turismo única, diferente y especial de conocer países a través de otro medio de transporte... los cruceros turísticos, se distinguen del simple transporte por agua a causa de la complejidad de los servicios comprometidos a favor del pasajero. Dichos servicios no se circunscriben al mero desplazamiento mediante el empleo de

---

<sup>9</sup> <http://www.definicionabc.com/general/crucero.php>, página que fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

<sup>10</sup> <http://cloudtourism.pbworks.com/w/page/16041450/7-3-5%20Empresas%20de%20Cruceros>, página que fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

un buque, sino que, además, comprenden prestaciones en tierra, excursiones combinadas, etc.”.<sup>11</sup>

Del anterior concepto, se desprende que los servicios prestados por las compañías de cruceros turísticos, generalmente están encaminadas al ocio y al placer, motivo por el cual, las atenciones dadas a los pasajeros no sólo se circunscriben a lo que acontezca a bordo de la embarcación, sino también a los itinerarios que se realicen en los lugares a donde éstas llegan.

El Diccionario Enciclopédico Abreviado, en vez de verter un concepto relativo a las embarcaciones turísticas, alude a la ruta que siguen éstas, al señalarlo lo siguiente: “Crucero. ... Determinada extensión de mar en que cruzan uno o más buques...”.<sup>12</sup>

Sobre la anterior definición expuesta, podemos decir que la misma es muy limitada, aparte de que no hace propiamente una explicación respecto a los cruceros que ocupan nuestra atención, tampoco alude a las dimensiones o a la naturaleza que éstos tienen.

También el libro *Hombre, ciencia y tecnología* señala que un crucero es una “...embarcación, especialmente de dimensiones considerables, destinada al transporte de pasajeros o mercancías, ...pueden referirse al remolque de otros barcos en los puertos, la colocación de cables, la limpieza de puertos u otras zonas de navegación, de hielos, las investigaciones oceanográficas, la señalización, etc.”.<sup>13</sup>

En relación con el contenido de este concepto, encontramos que maneja situaciones que no nos parecen propias de un crucero turístico, como sería por ejemplo la limpieza de hielos, consideramos que para eso están expresamente

---

<sup>11</sup> <http://www.mpamardelplata.com.ar/wp-content/uploads/2009/09/anexo-ii-terminal-de-cruceros-en-mar-del-plata.pdf>, página consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

<sup>12</sup> *Diccionario Enciclopédico Abreviado*, tomo III, séptima edición, Madrid, Espasa-Calpe, 1989, p. 35.

<sup>13</sup> *Hombre, ciencia y tecnología*, tomo 2, Madrid, Editorial Británica-Océano, 2000, pp. 403-404.

los llamados rompehielos, y no los cruceros turísticos; por tal razón, pareciera que no hay una idea sensata y obvia sobre lo que propiamente es un crucero turístico.

De las anteriores definiciones transcritas, nos queda claro que un crucero turístico es aquella embarcación marítima, que se dedica prestar servicios de diversión y esparcimiento a sus pasajeros.

## **1.2 Tipos de embarcaciones que legalmente se reconocen**

Primeramente, vamos a hacer mención de lo que sobre este tema manifiesta la Ley de Navegación y Comercio Marítimo mexicano, la cual se encuentra vigente en nuestro país, y en cuyo contenido se destacan los siguientes preceptos normativos, que a la letra señalan:

**Artículo 2.** “Para efectos de esta Ley se entenderá por:

...

IV. Embarcación: Toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables.

V. Artefacto Naval: Cualquier otra estructura fija o flotante, que sin haber sido diseñada y construida para navegar, sea susceptible de ser desplazada sobre el agua por sí misma o por una embarcación, o bien construida sobre el agua, para el cumplimiento de sus fines operativos.

...”.

Sobre los anteriores preceptos, observamos que no aporta ilustrativas ideas sobre lo que es una embarcación, ya que nos parece más que obvio que una embarcación esté diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables.

**Artículo 10.** “Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los abanderados y matriculados en alguna capitanía de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de

seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo con el reglamento respectivo.

La embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá un certificado de matrícula, cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana.

Para su matriculación, las embarcaciones y artefactos navales se clasifican:

I. Por su uso, en embarcaciones:

- a) De transporte de pasajeros;
- b) De transporte de carga;
- c) De pesca;
- d) De recreo y deportivas;
- e) Embarcaciones y/o artefactos navales de extraordinaria especialización que por su tecnología y por los servicios que estas prestan, la tripulación requiera de un entrenamiento particularmente especializado, o aquellas que sean de extraordinaria especialización o características técnicas no susceptibles de ser sustituidos por otros de tecnología convencional como las utilizadas para la exploración, perforación de pozos, producción temprana de hidrocarburos, construcción y/o mantenimiento de instalaciones marinas petroleras, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública.
- f) Mixto de carga y pasaje; y
- g) Dragado.

II. Por sus dimensiones, en:

- a). Buque o embarcación mayor, o artefacto naval mayor: todo aquel de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar, y
- b). Buque o embarcación menor o artefacto naval menor: todo aquel de menos de quinientas unidades de arqueo bruto, o menos de quince metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueo.



Las embarcaciones que se encuentren en vías navegables mexicanas deberán estar abanderadas, matriculadas y registradas en un sólo Estado, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los demás tratados aplicables en la materia. Siempre y cuando permanezcan en vías navegables mexicanas, deberán enarbolar la bandera mexicana en el punto más alto visible desde el exterior, en tanto las condiciones meteorológicas lo permitan”.

Sobre el artículo anteriormente transcrito, encontramos que ya incluye cierta naturaleza que tienen los cruceros turísticos, que es a la transportación de personas, y cuya actividad es de recreo, sin embargo, volvemos a insistir en una situación que trataremos a lo largo de esta investigación, que es la relativa a que no existen normas, ya sea nacionales o internacionales que aludan abundantemente sobre las características, las finalidades y las medidas de seguridad que deben tener este tipo de embarcaciones; ya que como lo vemos en la anterior cita, únicamente de manera por demás indirecta se hace una escueta referencia a los cruceros turísticos, eso siempre y cuando se haga una interpretación como la que hemos formulado en este párrafo.

Como podemos darnos cuenta de los artículos antes transcritos, se desprende, a nuestro parecer que, en nuestro país, la normatividad de la materia hace una vasta clasificación sobre los tipos de embarcaciones que existen, ya sean éstas para uso de pasajeros o de mercancías diversas. Sin embargo, autores como José Eusebio Salgado y Salgado señala que: “...la Ley de Navegación nos da una clasificación de buques muy pobre e insuficiente, para mí, innecesaria, como también el sinnúmero de definiciones que están expuestas en ella, pues una ley no puede ni debe contener disposiciones en las que se hagan clasificaciones y definiciones precisamente para evitar el problema a que nos estamos refiriendo, pues siempre serán incompletas, contradictorias y sobre todo alejadas de la realidad”.<sup>14</sup> Respecto de la anterior transcripción, tenemos que no concordamos con la postura de que vierte el Dr.

---

<sup>14</sup> Salgado y Salgado, Eusebio, *Derecho Marítimo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Editorial Porrúa, 2004, p. 481.

Salgado y Salgado, ya que si él se queja de que la clasificación que hace la legislación nacional de la materia marítima en relación con los buques, entonces está en sus manos hacer una clasificación doctrinal sobre este tema en particular, ya que insistimos las fuentes bibliográficas en el ámbito de navegación son escasas, y la situación se torna complicada en razón de que tales referencias son extranjeras, y si éstas últimas manifiestan alguna clasificación, lo hacen de acuerdo a las legislaciones de sus respectivos países.

Por otra parte, en el plano internacional encontramos que el Convenio SEVIMAR

“...no define de forma concreta los que es una embarcación de recreo, pero de forma negativa debe entenderse que son aquellas que no son de pasaje, de carga o de pesca. Define como buque de pasaje al que ‘transporte a más de 12 pasajeros’, y dice además que ‘un buque o embarcación que transporte 12 pasajeros, o menos, y que no posea espacios de carga, será considerado como de pasaje’. Se define, a su vez como pasajero a ‘aquella persona que no sea el capitán, un miembro de la tripulación u otra persona ocupada a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo’.<sup>15</sup>

Finalmente, tenemos que después de una exhaustiva búsqueda encontramos que la Organización Internacional Marítima, que es la máxima autoridad de ese rubro en la escala mundial, no hace clasificación alguna sobre el tipo de embarcaciones que legalmente se reconocen, ya fuese en un tratado, una convención, un acuerdo o en cualquier otro instrumento internacional.

---

<sup>15</sup> <http://www.nauticalegal.com/es/informes/88-registro-y-lista-de-embarcaciones-de-recreo>, página que fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

### **1.3 Los cruceros turísticos:**

Los cruceros turísticos son viajes realizados en barcos de pasajeros a cualquier parte del mundo como viaje de placer, siendo una forma de turismo única, diferente y especial de conocer países que son inexplorables a través de otro medio de transporte.

#### **1.3.1 Las características esenciales que tienen este tipo de embarcaciones**

Se ha considerado que en los últimos años, quizás de hace dos décadas a la fecha, el turismo de cruceros ha sido uno de los sectores de la actividad turística que más se incrementó, creciendo casi el doble que el turismo convencional. No obstante la importancia que han adquirido recientemente, tenemos que respecto a algunas de las características que tienen son, según la Enciclopedia Salvat de las Ciencias<sup>16</sup> las siguientes:

- Pueden tener un tonelaje medio (20,000 toneladas de arqueo bruto) con velocidades no muy elevadas (alrededor de 20 nudos).
- La política que han adoptado las compañías propietarias de cruceros turísticos, es de sus servicios estén cada vez más al alcance de todos.
- Sus constructores buscan brindar un confort de un hotel cinco estrellas con la movilidad de un trasatlántico e incorporando todo tipo de instalaciones complementarias (restaurantes de cocina de diversos países, tiendas de ropa, salones de belleza, salones de juegos y espectáculos, bibliotecas, salas de telecomunicaciones, spa, salas cinematográficas, gimnasio, discotecas, bares, cuidado de niños, campo de golf y piscinas) que lo constituyen en un destino en sí mismo.

---

<sup>16</sup> *Enciclopedia Salvat de las Ciencias*, tomo 14 - Transportes, Pamplona, Salvat Editores, 1991, pp. 248-249.

- Así también, se busca que los cruceros turísticos ofrezcan lo siguiente:
  - Transportación: por aire y mar.
  - Alojamiento.
  - Todas las comidas.
  - Servicio personalizado.
  - Entretenimiento.
  - Excursiones en los puertos de escala.
  - Otros: gimnasios, salas de juegos, discotecas, cines, teatros, *spas*, bibliotecas/salas para escribir, centros de compras”.
- 
- Por otra parte, se han vertido clasificaciones sobre las características que tienen los cruceros turísticos, tal y como la que a continuación resumimos<sup>17</sup>:
- 
- Sus servicios pueden ser de larga o corta duración, expresada, ya sea en semanas o días.
  - En cuanto a sus dimensiones pueden ser de gran o pequeña capacidad, teniendo mayor demanda los segundos; asimismo, esas dimensiones se determinan según el recorrido que estas embarcaciones realicen.

Así también, la clasificación de los cruceros turísticos puede determinarse según las actividades que vayan a realizarse en el itinerario, y pueden ser fluviales, temáticos, para empresas, y para el desarrollo de congresos, convenciones y cursos.

Finalmente, también se pueden tomar como características propias de las embarcaciones turísticas, las que a continuación se mencionan en la página en la parte correspondiente a las citas textuales<sup>18</sup>, de cuyo contenido resaltamos únicamente lo siguiente:

---

<sup>17</sup> <http://ftur.uh.cu/intra/ftp/Materiales%20docentes/4to%20a%F1o/Agencia...>, página que fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

<sup>18</sup> [http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/067/htm/sec\\_12.htm](http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/067/htm/sec_12.htm), página que fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

- En la construcción de estos grandes barcos de pasajeros se siguen normas dictadas para su mayor seguridad y que regulan las características que presentan, como el forro del casco, los dobles fondos, la separación máxima entre las divisiones para construir camarotes, comedores, salas, los sistemas de detección y protección contra incendios, los botes salvavidas, etcétera.
- Los diseños para el desplazamiento de estos grandes trasatlánticos están dados por el número de pasajeros que transportan, así como el lugar por donde vayan a navegar y la categoría del barco.
- La superestructura de estos barcos tiene varios pisos, en los que se localizan, abajo de la cubierta principal, las máquinas y las bodegas. Los que están sobre esa cubierta llevan los camarotes, los salones de recreo y baile, las piscinas, etcétera, dejando espacios al aire libre.
- La superestructura del barco es siempre larga y ocupa la parte central del casco, lo que se aprovecha para darle resistencia longitudinal, dejando la zona de proa y popa libres para otro tipo de actividades, como las recreativas.
- Los comedores suelen instalarse en las cubiertas bajas para el mayor acercamiento al centro de gravedad y así lograr que los balanceos del barco se sientan menos y para que queden cerca de la cocina, evitando que los olores de la comida se escapen e invadan otras áreas, lo que podría resultar muy desagradable para el pasaje.
- Los sistemas para salvamento de los barcos de pasajeros son muy completos y constan de 'salvavidas individuales' y de 'botes salvavidas', los cuales, debido al número de pasajeros que transportan, son colocados o estibados en pescantes individuales en cada una de las cubiertas o se colocan uno sobre otro, para poderlos subir o arriarlos por medio de pescantes comunes en la cubierta principal.

En razón de que en varias partes de este inciso se hizo alusión a las dimensiones que tienen los cruceros turísticos que nos ocupan, es menester también referir lo que al respecto señala la *Enciclopedia Barsa* al decirnos a la letra que éstos "...son embarcaciones de creio generalmente de siete a treinta

metros de longitud”.<sup>19</sup> Tal apreciación, aunque lacónica nos da una idea de que es un error considerar que, los cruceros a los que aludimos necesariamente tengan que ser gigantescos.

Asimismo, también con antelación se hizo referencia a la manera en cómo se encuentran contruidos este tipo de navíos, por lo que abundando sobre este asunto en particular tenemos que mencionar lo siguiente: “Un barco moderno es una estructura hueca de plancha de acero soldada. En su interior el casco está dividido en mamparos estancos transversales. Si el barco sufre una vía de agua sólo se anega uno o algunos mamparos, pero puede mantenerse a flote. En los barcos de pasajeros, los mamparos protegen también contra los incendios, incluso de la superestructura de cubierta... Un buque de pasajeros grande es ‘una ciudad flotante’. Contando desde abajo, consta de las siguientes cubiertas o pisos: máquinas y espacio para las mercancías, automóviles, camarotes de la tripulación y pasajeros, comedores, salones, etcétera. En el fondo están los tanques para el combustible y el agua potable, y los tanques de lastre, que se llenan con agua del mar para aumentar la estabilidad”.<sup>20</sup>

De la anterior cita textual, podemos apreciar que ya se establecen algunas situaciones en la construcción de las embarcaciones turísticas, las cuales van dirigidas a salvaguardar la embarcación en casos en que pueda padecer algún siniestro.

### **1.3.2 Las obligaciones generales que deben prestar las compañías que se dediquen a este tipo de servicios**

Contrario a lo que pudiera pensarse, tenemos que en nuestro país si existen disposiciones normativas que establecen las obligaciones generales que deben prestar las compañías navieras que se dediquen a la prestación de servicios turísticas, situación que no acontece en el plano internacional, en donde tales deberes quedan unilateralmente definidos por dichas empresas.

---

<sup>19</sup> *Enciclopedia Barsa*, tomo III, Encyclopaedia Británica Publishers, Inc., Madrid, 1987, p. 273.

<sup>20</sup> *Enciclopedia Combi Visual*, Barcelona, Ediciones Danae, 1996, pp. 1014-1015.

Así entonces, en México se manifiesta la siguiente regulación al respecto:

**Ley General de Turismo**  
**Título Quinto**  
**De los Aspectos Operativos**  
**Capítulo II**  
**De los prestadores de servicios turísticos y de los turistas**

**Artículo 53.** “Las relaciones entre los prestadores de servicios turísticos y el turista se regirán por lo que las partes convengan, observándose la presente Ley, la Ley Federal de Protección al Consumidor y las demás leyes aplicables”.

Del contenido de la anterior cita textual, podemos manifestar que resulta loable que haya autoridades, en este caso la PROFECO que van a salvaguardar los intereses, tanto del prestador del servicio como del beneficiario del mismo; lo único que podemos agregar al respecto, es que en este caso también debería estar inmersas las Secretaría de Turismo y la de Comunicaciones y Transportes, por la naturaleza de las actividades y servicios que prestan este tipo de embarcaciones.

**Artículo 54.** “Para operar, los prestadores de servicios turísticos, deberán cumplir con los elementos y requisitos que determinen la Secretaría de Turismo mediante las disposiciones reglamentarias correspondientes, y las Normas Oficiales Mexicanas, sin perjuicio de las obligaciones que les sean impuestas por otras autoridades”.

De la anterior transcripción, se desprende el siguiente comentario: resulta loable observar que, contrario a lo que sucede en el plano internacional, en donde existe un verdadero desorden, especialmente el de carácter normativo, en nuestro país, es la Secretaría de Turismo, la que se encarga de vigilar y hacer cumplir las operaciones de las embarcaciones turísticas; quizás

eso hay sido factor para que aquí, no hayan sucedido siniestros navieros turísticos como el que tuvo el Costa Concordia el año próximo pasado.

**Artículo 55.** “No se considerarán discriminatorias en contra de las personas, las tarifas y precios para el uso, consumo o disfrute, de los bienes o servicios ofertados, ni los requisitos de edad o las restricciones para el uso de instalaciones turísticas, cuando sean de carácter general y guarden relación directa con la especialización que el prestador de servicios turísticos decida otorgar, y siempre que las mismas no sean violatorias de otras leyes”.

Lo buena actitud mostrada por la SETUR en el artículo 54 comentado anteriormente, se contrapone al contenido de su correlativo 55, ya que a nuestro parecer concede manga ancha para que los prestadores de servicios turísticos en embarcaciones puedan fijarlas tarifas y precios, lo cual en el mayor de los casos acontecidos en la realidad, hace que sean servicios suntuosos, no accesibles a cualquier persona.

**Artículo 56.** “Corresponde a la Secretaría expedir las Normas Oficiales Mexicanas relacionadas con la prestación de los servicios turísticos.

Sobre este artículo, podemos verter el siguiente comentario: consideramos que el mismo tiene estrecha relación con el artículo 54 también del mismo ordenamiento, ambos facultan a la SETUR la emisión y el exacto cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas relativas a la prestación de servicios turísticos, situación que viene a robustecer el marco normativo nacional sobre dicho tema.



## **Ley de Navegación y Comercio Marítimo**

**Artículo 28.** “El capitán tendrá las siguientes funciones a bordo de las embarcaciones:

- I. Mantener el orden y la disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el cumplimiento de esos objetivos;
- II. Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por los Tratados Internacionales, la legislación y los reglamentos aplicables. Las anotaciones en los libros y documentos que deban mantenerse en virtud de las disposiciones antes citadas;
- III. Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal;
- IV. Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos, en los términos del Código Civil Federal; y
- V. Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo”.

Sobre el contenido del anterior artículo, consideramos que las anteriores funciones hubieran sido de enorme utilidad, para ser ejercidas en el naufragio del Costa Concordia, en donde el capitán Schettino, tal y como en su momento veremos, mostró una total negligencia para afrontar tal percance; por consiguiente, resulta curioso ver como en el plano internacional la falta de normatividades aplicables para los cruceros turísticos determina que se susciten siniestros que pudieran evitarse.

**Artículo 30.** “Los patrones de las embarcaciones o quien dirija la operación en los artefactos navales ejercerán el mando vigilando que se mantengan el orden y la disciplina a bordo, pero no estarán investidos de la representación de las autoridades mexicanas. Cuando tengan conocimiento de la comisión u omisión de actos que supongan el incumplimiento de los ordenamientos legales en vigor, darán aviso oportuno a las autoridades correspondientes y, estarán obligados a poner en conocimiento de la autoridad marítima cualquier circunstancia que no

esté de acuerdo con lo establecido en los certificados de la embarcación o artefacto naval”.

Nuevamente advertimos que el contenido de las normatividades nacionales aplicables para las embarcaciones turísticas, resultan muy completas y adelantadas en este sector, situación que no acontece en el ámbito internacional, en el caso del *Costa Concordia*, los dueños de la nave mutuamente se han culpado por lo acontecido, responsabilizando absolutamente al capitán, y entorpeciendo la investigación de las autoridades italianas, tratando de minimizar y tergiversar los hechos, contradiciendo hasta las versiones dadas por los pasajeros, quienes vivieron directamente tan lamentable suceso.

**Artículo 42.** “Los navieros mexicanos y extranjeros, dedicados a la utilización de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje de conformidad con esta Ley, se sujetarán a las siguientes disposiciones en materia de permisos para prestación de servicios:

I. Requerirán permiso de la Secretaría para prestar servicios de:

A. Transporte de pasajeros y cruceros turísticos;

B. Turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas o extranjeras;

C. Seguridad, salvamento y auxilio a la navegación;

... “.

Nuevamente podemos observar, como legalmente en nuestro país, las empresas navieras que se quieran dedicar a la prestación de servicios turísticos, deben cumplir con una serie de requisitos para poder transitar en nuestras costas, sin embargo, tal y como lo veremos en el capítulo subsecuente, hay embarcaciones turísticas que han sufrido percances, y cuando uno conoce sus historias, se entera de que son embarcaciones vetustas, que a simple vista hacen considerar que no han cumplido con los más mínimos requisitos para hacer travesía alguna.

**Artículo 139.** “En virtud del contrato de transporte marítimo de pasajeros, el naviero o el operador se obliga a transportar en un trayecto previamente definido, a un pasajero, previo pago de un pasaje. Este contrato debe constar en un boleto, mismo que será al portador o nominativo”.

Como podemos observar, el contenido del anterior precepto normativo alude a una situación del orden contractual, la cual resulta a nuestro parecer de gran importancia, para conocer no solo los derechos y obligaciones de cada una de las partes (empresa turística-pasajeros), sino también para la cuestión de la exigencia o reclamo de las responsabilidades que pueda haber en caso de siniestros.

**Artículo 141.** “El naviero u operador tendrá la obligación de entregar al pasajero el boleto respectivo, el cual deberá contar al menos con los siguientes requisitos:

- I. Nombre y domicilio del naviero u operador;
- II. En su caso, nombre del pasajero;
- III. Nombre y nacionalidad de la embarcación;
- IV. Ruta o recorrido;
- V. Precio del pasaje;
- VI. Fecha y lugar de embarque;
- VII. Puerto de desembarque y en su caso, las escalas que realizará la embarcación durante el viaje; y
- VIII. El nombre y domicilio de los aseguradores del naviero u operador”.

Sobre la anterior transcripción, podemos comentar que la importancia de la emisión y conservación de un boleto es de significativa importancia en materia de transportes, ya que con él aparte de ser comprobante de la calidad de pasajero que se obtiene, sirve para los reclamos que se puedan suscitar sobre la prestación del servicio turístico.

**Artículo 142.** “La responsabilidad del naviero o propietario que actúen como transportista en virtud del contrato de transporte marítimo de pasajeros estará sujeta a las siguientes normas y al reglamento respectivo:

I. El transportista será responsable de los daños y perjuicios ocasionados por la muerte o las lesiones corporales que sufra el pasajero, así como por la pérdida o daños causados al equipaje, si el suceso que ocasionó tal daño ocurrió dentro de la realización del transporte y es imputable a culpa o negligencia del transportista o de quienes actuaron en su representación;

II. Salvo prueba en contrario, se presumirá la culpa o la negligencia del transportista o de sus representantes cuando éstos hayan actuado en el desempeño de sus funciones, si la muerte o las lesiones corporales del pasajero o la pérdida o daños causados al equipaje de camarote han sido resultado directo o indirecto de naufragio, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia técnica o de gestión adecuada de la embarcación. Respecto de la pérdida o daños causados a equipajes de otro tipo, salvo prueba en contrario, se presumirá dicha culpa o negligencia, con independencia de la naturaleza del suceso que ocasione la pérdida o el daño;

III. El transportista designado en el contrato y el transportista ejecutor del mismo serán responsables solidariamente frente al pasajero por las obligaciones derivadas de esta Ley y del contrato de transporte marítimo de pasajeros;

IV. El transportista no incurrirá en responsabilidad respecto de la pérdida o daños causados con relación a dinero, efectos negociables, metales preciosos, joyería, ornamentos, obras de arte y objetos de valor equivalentes, a menos que tales objetos hayan sido entregados a éste y los haya aceptado expresamente para custodiarlos;

V. Si el transportista acredita que la culpa o negligencia del pasajero han sido la causa de la muerte de éste o de sus lesiones corporales, o de la pérdida o daños causados al equipaje; o bien que tal culpa o negligencia

han contribuido substancialmente a ello, la responsabilidad del transportista se considerará atenuada o bien, eximida; y

VI. La responsabilidad derivada para el transportista no excederá en ningún caso de las siguientes cantidades:

- a. 16,000 derechos especiales de giro por la muerte o las lesiones corporales de cada pasajero;
- b. 400 derechos especiales de giro por la pérdida o los daños causados al equipaje de camarote;
- c. 1,400 derechos especiales de giro por la pérdida o daños causados a vehículos, incluyendo en éstos los equipajes transportados en su interior o sobre ellos;
- d. 600 derechos especiales de giro por la pérdida o daños causados por equipajes que no sean los mencionados en los incisos anteriores.

El derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en este artículo, así como la fijación del monto, se sujetarán en lo no dispuesto por esta Ley, al Código Civil Federal. Para la prelación en el pago de las mismas, se estará a lo dispuesto por el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

El transportista estará impedido de beneficiarse de la limitación de responsabilidad determinada en este artículo si se demuestra que la muerte, lesiones o daños se deben a una acción u omisión de éste que haya tenido lugar, ya con una intención de provocar dichas situaciones; o bien, temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían”.

Sobre el contenido del artículo anterior, comprobamos que su esencia es de enorme trascendencia, fija todo lo concerniente al marco de responsabilidades que se puedan generar en caso de siniestro; este tipo de regulación, sería de gran importancia en el plano internacional.

**Artículo 143.** “El naviero u operador se obliga a contratar un seguro de cobertura suficiente para indemnizar a los pasajeros y sus beneficiarios, de conformidad con el reglamento respectivo”.

En idéntico sentido, podemos pronunciarnos sobre el anterior artículo transcrito, en donde una de las principales obligaciones que debería tener una embarcación turística es lo relativo al tema de los seguros, para que en caso de cualquier percance la empresa naviera pueda hacer frente a cualquier responsabilidad que pudiera tener en caso de siniestro.

**Artículo 144.** “Si por culpa del naviero u operador, la embarcación no zarpara en la fecha en que se comunicase al pasajero, éste devolverá al pasajero el valor del boleto y los bienes que hubiera embarcado”.

Lo anteriormente transcrito, nos parece una obligación lógica que suceda, por el simple hecho de que una embarcación no zarpé en la fecha establecida, lo menos que debe hacer la compañía prestadora del servicio es devolver el valor del boleto.

Así también, es de agregarse que: “El Código de Comercio, de manera específica, señala las obligaciones siguientes a las empresas de transporte, relacionadas con el de personas: a) Dar a los pasajeros billetes de asiento; b) Empezar y concluir el viaje en los días y horas señalados en los anuncios, aunque no estén tomados todos los asientos; c) Devolver a los pasajeros, al terminar el viaje, el equipaje entregado al partir (artículo 600). Las empresas no podrán rehusar recibir pasajeros en ninguna de sus oficinas; si un jefe de estación, un conductor de vehículo o patrón de embarcación recibe pasajeros fuera de la administración principal o de las estaciones de tránsito, obliga por ese solo hecho a la empresa de transportes, salvo responsabilidad que ésta puede exigirse a su empleado (artículos 598 y 599)”.<sup>21</sup>

Del artículo antes invocado, se desprende que el mismo tiene estrecha concordancia con las obligaciones que tiene la empresa naviera al momento de prestar sus servicios, y las cuales se encuentran establecidas tanto en la Ley

---

<sup>21</sup> De Pina, Rafael, *Elementos de Derecho Mercantil Mexicano*, vigésima sexta edición, México, Porrúa, 1998, pp. 265-266.

Federal de Turismo como en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, lo cual no hace más que hacernos considerar que en nuestro país existe un marco normativo sustentable en proteger a los pasajeros.

El jurista mexicano Raúl Cervantes Ahumada señala que en la relación compañía naviera-pasajero, debe manifestarse un contrato: “El contrato de transporte marítimo de personas se llama, en la práctica marítima, contrato de pasaje. Es...una de las formas del contrato de fletamento, y se distingue del fletamento- transporte por el objeto del transporte, que en el pasaje es la persona misma del pasajero. El fletador se obligará, en el fletamento-pasaje, a transportar a la persona del pasajero de un puerto marítimo a otro, en la nave que se haya designado. Naturalmente en fletamento-pasaje, el buque generalmente se individualiza, y tiene en el contrato singular importancia, a tal grado que el cambio de buque significaría incumplimiento que daría lugar a la rescisión del contrato con cargo de daños y perjuicios. La ley dispone que se indique el nombre del buque, y por la naturaleza misma del contrato, la no individualización del buque deberá pactarse”.<sup>22</sup> Sobre esta cita textual, podemos decir que la misma alude a un régimen contractual entre las partes, en este caso empresa naviera y pasajeros, lo cual debe prevalecer y ser observado en todo momento de la travesía, ya que deben fijarse las condiciones, sean derecho u obligaciones a las cuales quedarán sujetos.

Así también, se debe tener en cuenta que dentro del sistema jurídico mexicano existe una modalidad del transporte de personas, que a su vez, incluye el contrato de transporte de pasajeros por agua. “Por este contrato, la empresa naviera o el operador se obliga a transportar, en un trayecto previamente definido, a una persona, previo pago de una tarifa. El contrato deberá constar en un documento denominado boleto, al portador o nominativo”.<sup>23</sup> Esta idea doctrinal, es solamente una continuación de lo que hemos venido estableciendo en gran parte de este apartado capitular, en el

---

<sup>22</sup> Cervantes Ahumada, Raúl, *Derecho Marítimo*, segunda edición, México, Editorial Porrúa, 2011, p. 845.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 266.

sentido de la naturaleza y alcances jurídicos que tiene un contrato en materia marítima, lo cual es de considerable importancia en la fijación de los derechos y obligaciones que tienen cada una de las partes que lo erijan.

En el caso del transporte de pasajeros por agua, el transportista es responsable de la muerte o lesiones de los viajeros por daños causados con motivo de la prestación del servicio, salvo que se pruebe que el accidente no le es imputable. El transportista es responsable de los equipajes registrados como si se tratara del transporte de mercancías, y de los efectos personales y equipaje de cabina si se prueba que la pérdida o avería se debe a falta suya o de sus empleados. El transportista está obligado a contratar un seguro con cobertura suficiente para cubrir su responsabilidad. Las acciones derivadas del contrato de transporte de personas por agua, prescriben en el término de un año, contado a partir de la fecha de desembarque en el puerto de destino o si la embarcación no zarpara, a partir de la fecha en que fue comunicado el pasajero.

Por su parte, el maestro Arturo Díaz Bravo<sup>24</sup> señala que las obligaciones legales aplicables a toda clase de transporte, incluido el de personas son las que a continuación se enuncian, las cuales debido a que se nos ha limitado en hacer citas textuales, resumimos con nuestras palabras de la siguiente manera:

- Las empresas navieras debe salvaguardar la integridad física y de los bienes que transporten los pasajeros que los contraten, situación que ya mencionamos en párrafos precedentes. Esa obligación debe quedar contenida en un contrato.
- La empresa naviera, si no tiene contratado seguro alguno, deberá hacer frente de cualquier eventualidad acontecida en el trayecto turístico, mediante la llamada responsabilidad objetiva.

---

<sup>24</sup> Díaz Bravo, Arturo, *Contratos Mercantiles*, novena edición, México, Iure Editores, 2006, pp. 359-360.



- Una situación importante de mencionar es que el transportista tiene la obligación de expedir por escrito, las condiciones en que prestará el servicio turístico.

Por su parte, el autor Óscar Vázquez del Mercado que dentro de las obligaciones que tienen las empresas navieras turísticas, una de las principales es la que se refiere a los siguientes rubros, a saber: "...El trato y la seguridad de la persona demandan una mayor atención; de ahí que, inclusive, se haya reglamentado la obligación del porteador al grado de que por el hecho de aceptar el cumplimiento de la prestación que le corresponde en el contrato, esto es, transportar a la persona, debe contratar un seguro para asegurar a los viajeros y a sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio".<sup>25</sup> El seguro que al efecto se establezca cubre cualquier responsabilidad objetiva del transportista y ampara los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o en su persona o en su equipaje y demás objetos de su propiedad o posesión que se registren en el momento de abordar el transporte. El monto de la prima del seguro de viajero, quedará comprendido dentro del importe de la tarifa del transporte.

Como se podrá apreciar, en los viajes emprendidos en cruceros turísticos los pasajeros se confían enteramente al porteador en todo lo relativo al viaje, en tanto que ésta responde de la incolumidad de aquél. En este supuesto, el porteador tiene la obligación de emprender y concluir el viaje en los términos contratados previamente.

Asimismo, el porteador tiene la obligación de emprender el viaje, como anteriormente se señaló en el día y hora que se fije en el contrato y transportar al lugar de destino al viajero, incólume en su integridad personal. La empresa prestadora del viaje por regla general, no responde del retardo en la llegada, en

---

<sup>25</sup> Vázquez del Mercado, Óscar, *Contratos Mercantiles*, novena edición, México, Porrúa, 1999, pp. 244-245.

cambio sí responde de la incolumidad del pasajero y deberá, por lo mismo, indemnizarle cualquier daño que sufra durante el viaje.

Si bien no responde del retardo en la llegada en los casos de retraso en el transporte por causas imputables a la empresa, dará lugar a la devolución parcial o total del porte cobrado, en la forma y términos que establezca el reglamento respectivo y al pago de los perjuicios inmediatos correspondientes.

El porteador también tiene la obligación de responder de los efectos que lleve consigo el pasajero, como equipaje o bultos en determinada cantidad y dimensión. En caso de pérdida, señala el artículo 602 del Código de Comercio mexicano, imputable a la empresa, el pasajero acreditará la entrega y valor de los efectos entregados a la administración de ella a sus agentes acreditados o a sus factores. Se prescribe entonces que, las empresas son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transportan.

### **1.3.3 Los derechos y obligaciones que ostentan los pasajeros de los cruceros turísticos**

De igual manera, que lo tratado en el inciso anterior, tenemos que resulta sorpresivo que en nuestro país, también haya una regulación normativa que refiere los derechos y obligaciones de los turistas en general, aunque también pueden encontrar cabida aquellos que viajan en cruceros turísticos; caso contrario acontece en el ámbito internacional, en donde apenas han comenzado a establecer directrices legales sobre tales asuntos.

Así entonces, tal regulación nacional hace mención de los siguientes aspectos vinculatorios con el tema que estamos tratando en este inciso capitular, en donde lo que alude a los derechos y obligaciones que ostentan los pasajeros de los cruceros turísticos, se encuentran contenidos en la Ley General de Turismo (artículos 61 y 62) y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (artículos 146).

**Ley General de Turismo**  
**Título Quinto**  
**De los Aspectos Operativos**  
**Capítulo IV**  
**De los Derechos y Obligaciones de los Turistas**

**Artículo 61.** “Los turistas, con independencia de los derechos que les asisten como consumidores, tendrán en los términos previstos en esta Ley, los siguientes derechos:

- I. Recibir información útil, precisa, veraz y detallada, con carácter previo, sobre todas y cada una de las condiciones de prestación de los servicios turísticos;
- II. Obtener los bienes y servicios turísticos en las condiciones contratadas;
- III. Obtener los documentos que acrediten los términos de su contratación, y en cualquier caso, las correspondientes facturas o comprobantes fiscales legalmente emitidas;
- IV. Recibir del prestador de servicios turísticos, los bienes y servicios de calidad, acordes con la naturaleza y cantidad de la categoría que ostente el establecimiento elegido;
- V. Recibir los servicios sin ser discriminados en los términos del artículo 59 de esta Ley;
- VI. Disfrutar el libre acceso y goce de todo el patrimonio turístico, así como su permanencia en las instalaciones de dichos servicios, sin más limitaciones que las derivadas de los reglamentos específicos de cada actividad, y
- VII. Contar con las condiciones de higiene y seguridad de sus personas y bienes en las instalaciones y servicios turísticos, en los términos establecidos en la legislación correspondiente”.

Nos queda perfectamente claro que el contenido del anterior artículo transcrito alude a los derechos que deben recibir los turistas en su viaje, y

como podemos apreciar, tales derechos no parecen difíciles de que acontezcan en la realidad, razón por la cual nos resulta inaudito que cuando hay un percance, generalmente ningún pasajero pondera algo que está previamente consignado en una normatividad, y que por ende, debe ser cumplido irrestrictamente.

**Artículo 62.** “Son deberes del turista:

- I. Observar las normas usuales de convivencia en los establecimientos turísticos;
- II. Respetar el entorno natural y patrimonio cultural de los sitios en los que realice una actividad turística;
- III. Acatar las prescripciones particulares de establecimientos mercantiles y empresas cuyos servicios turísticos disfruten o contraten y, particularmente las normas y reglamentos mercantiles de uso o de régimen interior, y
- IV. Pagar el precio de los servicios utilizados en el momento de la presentación de la factura o del documento que ampare el pago en el plazo pactado”.

En idénticos términos a lo comentado en el artículo anterior, es lo relativo a los deberes que tienen los pasajeros de un crucero turístico, e igualmente, observamos que tales deberes no tienen situaciones imposibles de ser cumplidas, por lo que resulta incomprensible que tales derechos y tales deberes no puedan ser cumplidos cabalmente en un viaje que supuestamente es de placer, y lo peor acontece cuando la embarcación sufre un percance, en donde se manifiesta una total inconformidad, contradicciones en las declaraciones, responsabilidades simultáneas entre las partes, entre otras cuestiones engorrosas, que nos hacen ver que todos esos loables derechos y deberes plasmados en la ley, vienen prácticamente a ser letra muerta.

## **Ley de Navegación y Comercio Marítimo**

**Artículo 146.** “El pasajero tendrá derecho a cancelar o renunciar a la prestación del servicio y obtener una devolución por ello, con la antelación y de acuerdo con los montos que determine el reglamento respectivo, el cual diferenciará para ello la extensión de los recorridos. Después de los plazos en él señalados, el pasajero no tendrá derecho de devolución alguna”.

Sobre el anterior artículo transcrito, consideramos que el marco de derechos de los pasajeros es sumamente extenso, y en el caso descrito en este precepto normativo vemos que por una simple decisión del pasajero, éste puede cancelar o renunciar a la prestación del servicio, cuando consideramos que se debe prever que dicho pasajero debe comprobar situaciones de peso para llegar a tal situación, o que por escrito plantee las razones por las cuales adopta tal decisión.

En el plano internacional, tenemos que recientemente, en 2010, en Bruselas, Bélgica, el Consejo de Ministros de la Unión Europea (UE) aprobó una nueva regulación que reforzará los derechos de los pasajeros de barco, que podrán optar a compensaciones cuando sufran cancelaciones o retrasos superiores a una hora y media.

## CAPÍTULO II

### EXPOSICIÓN DE DIVERSOS NAUFRAGIOS DE CRUCEROS TURÍSTICOS

**E**l objetivo del presente capítulo es establecer los naufragios de cruceros turísticos que más impacto tuvieron en la comunidad internacional, y qué avances diplomáticos, normativos y sociales se manifestaron al respecto.

#### 2.1 Noción de naufragio

El *Diccionario de la Lengua Española* establece que el término en cuestión, proviene “Del latín *naufragium*. Pérdida o ruina de la embarcación en el mar o en río o lago navegables. Pérdida grande; desgracia o desastre. Buque naufragado, cuya situación ofrece peligro para los navegantes”.<sup>26</sup>

Imagen 2 “Naufragio”



Fuente: <http://1.bp.blogspot.com/6FR7cwqtdJ0/UPuyI9XW18/AAAAAAAAABOQ/DsOhuPrDFzc/s1600/EI+naufragio+moral.jpg>

Por su parte, el autor Guillermo Cabanellas de Torres vierte la siguiente definición sobre el particular: “Hundimiento o pérdida de una embarcación, ya acontezca de propósito o casualmente; y ya se deba a la propia nave, a hecho de los navegantes o de extraños, o a contratiempos de la navegación. Por

<sup>26</sup> Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, tomo 7, vigésima segunda edición, Madrid, Editorial Heliasta, 2001, p. 1063.

extensión, rotura o inutilización que impide definitivamente, o por tiempo más o menos indefinido y prolongado, que el buque vuelva a navegar. Toda pérdida considerable. Ruina, desastre, catástrofe. Final desgraciado o trágico”.<sup>27</sup>

También el jurista Juan Palomar de Miguel vierte el siguiente concepto al respecto: “Ruina o pérdida de la embarcación en el mar o en río o lago navegables. Buque naufragado, cuya situación ofrece peligro para los que navegan por ese lugar. Desastre o desgracia; pérdida grande”.<sup>28</sup>

Así también, los autores Rafael de Pina y Rafael de Pina Vara señala lacónicamente que el vocablo naufragio alude a la “Pérdida de la embarcación”.<sup>29</sup>

Por su parte, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo Mexicano, aunque no vierte definición alguna, sí establece que el naufragio resulta ser una modalidad de accidente o incidente marítimo, al enunciar a la letra lo siguiente:

**Artículo 182.** “Se reputarán de acuerdo a sus características propias como accidentes o incidentes marítimos según sea el caso, de modo enunciativo los siguientes:

- I. El abordaje de embarcaciones de cualquier tipo; o bien de hidroaviones amarrados o en posición de amarrar o de despegar;
- II. Las arribadas forzosas e imprevistas;
- III. El naufragio, el incendio, las varaduras o el encallamiento;
- IV. La avería común;
- V. El acto o la omisión que genere contaminación marina; y
- VI. El cambio obligado de ruta o puerto de destino, ocasionado por caso fortuito o fuerza mayor”.

---

<sup>27</sup> Cabanellas de Torres, Guillermo, *Diccionario jurídico elemental*, novena edición, Buenos Aires, Editorial Heliasta, 1993, p. 265.

<sup>28</sup> Palomar de Miguel, Juan, *Diccionario para juristas*, tomo II, México, Editorial Porrúa, 2000, p. 1040.

<sup>29</sup> De Pina, Rafael y Rafael de Pina Vara, *Diccionario de Derecho*, trigésima edición, México, Editorial Porrúa, 2001, p. 380.

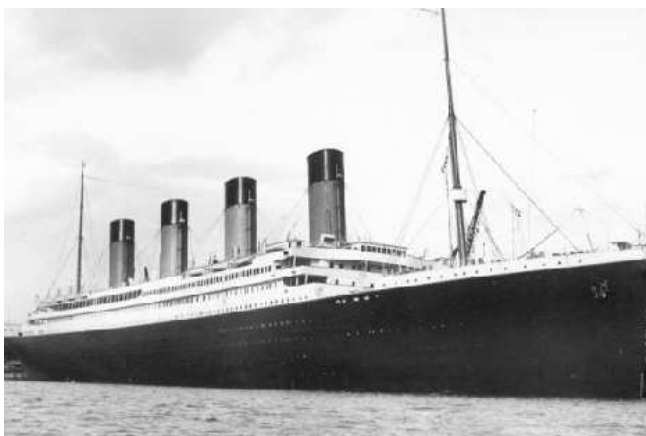
De la anterior transcripción, nos surge la duda en el sentido de que la ley antes enunciada no especifica claramente si un naufragio es propiamente derivado de un accidente, o constituye un incidente.

De lo anteriormente expuesto nos queda claro que el término naufragio, alude al desastre, hundimiento o destrucción de una embarcación en el agua. Expuesto lo anterior, pasamos a continuación a exponer diversos casos de cruceros turísticos en donde estuvo presente el término abordado en este inciso capitular.

## **2.2 *Titanic* (14 de abril de 1912, en el océano Atlántico)**

El hundimiento del *RMS Titanic* en las primeras horas del 15 de abril de 1912 fue el peor naufragio que el mundo haya conocido jamás. Miles de personas perecieron cuando el barco zozobró, muchas por ahogamiento, pero más hipotermia. La mera escala del desastre conmovió al mundo; la pérdida de vidas fue sencillamente horrenda y sin precedente alguno.

Imagen 3 "Titanic, imágenes reales"



Fuente: <http://latrola.net/blok/foto-galeria-de-imagenes-antiguas-reales-del-titanic-la-construccion-del-gran-barco>

Tengamos presente que, a principios del siglo pasado, "...se construyeron para el tráfico transoceánico los mayores buques de pasajeros en



el mundo. En 1907, Inglaterra pone en servicio el vapor trasatlántico *Mauritania* (30,696 toneladas de registro bruto) y su gemelo *Lusitania*; en 1911 les siguen gigantescos *Olympic* y *Titanic*, de 46,000 toneladas cada uno”.<sup>30</sup>

El *Titanic*, en ese momento era el mayor trasatlántico del mundo, se hundió a 150 millas de la costa de Terranova (Canadá), el número de víctimas llegó a 1,513, de las 2,224 que viajaban a bordo. El trasatlántico, de 269 metros de eslora, realizaba su primera travesía por el Atlántico Norte, y había partido el 10 de abril de Southampton (Gran Bretaña) con rumbo a Nueva York (Estados Unidos de América). Provisto de 16 compartimientos estancos, el *Titanic* era insumergible, en opinión de sus constructores, y viajaba al máximo de su velocidad, 22 nudos (41 kilómetros por hora) por el itinerario más corto, utilizado hasta ese momento sólo en verano a causa de la probable presencia de iceberg a la deriva.

Quince minutos antes de llegar la medianoche, un golpe sordo estremeció violentamente el barco, cuya proa se había incrustado contra un gigantesco bloque de hielo. La parte delantera, por estribor, resultó destrozada por debajo de la línea de flotación, mientras una espesa lluvia de hielo caía sobre el navío. El iceberg abrió una vía de 90 metros de largo y las bombas de achique resultaron incapaces de menguar las ingentes mareas de agua que afluyeron al interior del barco. El capitán de la nave Edward John Smith, un veterano de la navegación atlántica, lanzó la señal de desastre y un SOS; las lanchas de salvamento resultaron insuficientes, dado que no disponían más que de 1,000 plazas, por lo que no sólo las mujeres y los niños fueron autorizados a embarcar en ellas.

“Mientras el barco se hundía rápidamente, el pasaje vivía escenas de desesperación y de tragedia. Apenas a 32 kilómetros del *Titanic* navegaba otro trasatlántico, el *California*, con las máquinas prudentemente detenidas a causa de la proximidad de iceberg. Aunque el operador del *California* permaneció

---

<sup>30</sup> *Grandes acontecimientos del siglo XX*, México, Selecciones del Reader's Digest, 1991, p. 97.

toda la noche en su puesto, por causas desconocidas no recibió la llamada de socorro del *Titanic*; en cambio, el dramático mensaje fue captado por la radio del *Carpathia*, que se encontraba un poco más lejos; el barco puso proa de inmediato hacia el lugar del siniestro. Sin embargo, sólo consiguió llegar a tiempo para rescatar a 711 náufragos”.<sup>31</sup> De lo anteriormente expuesto, podemos constatar, tal y como sucede en la generalidad de los siniestros, que prevalece la confusión y el desorden, y que los supuestamente sujetos que están preparados para este tipo de eventualidades, tal y como es la tripulación, no actúan coherentemente.

Se ha especulado también en la llegada de otro barco, el *Frankfurt* que hizo acto de presencia para prestar ayuda al barco siniestrado; “...el capitán del *Frankfurt* recibió el S.O.S del *Titanic*, ordenó parar las máquinas y cambiar el rumbo para atender al llamado de auxilio. Pero se encontraban aún más lejos que el *Carpathia*, que estaba a cuatro horas del *Titanic*. El *Frankfurt* llegó al lugar del desastre en la mañana del 15 de abril cuando el océano tenía horas de haberse tragado al *Titanic*”.<sup>32</sup> Insistimos que ante los siniestros marítimos, prevalece generalmente un claro desorden, y que la tripulación, llámese el cargo que ocupen, no actúan con la debida diligencia para evitar tal eventualidad; en este caso, si hubiera prevalecido el orden, y si la tripulación del *Titanic* hubiera estado entrenada para los siniestros, hubieran concentrado en enviar los mensajes de auxilio a la embarcación que más cercana hubiera estado, y no estar mandando mensajes reauxilio a diestra y siniestra, lo cual pudo haber interferido la atención de quien pudo haberles ayudado de manera más rápida y eficiente.

A juicio de los especialistas, la catástrofe admite como única causa la imprudencia del capitán Smith, que aunque llevaba muchos años navegando sin haber sufrido un accidente, en este caso –confiado en la presunta invulnerabilidad del *Titanic*, proclamando estentóreamente por la empresa

---

<sup>31</sup> *Crónica del Siglo XX, 1900-1925*, tomo I, Barcelona, Editorial Plaza y Janes, 1990, p. 136.

<sup>32</sup> Rosas, Alejandro, “El *Titanic*: un mapa que conservó la historia”, en *Relatos e historias de México*, número 31, México, marzo de 2011, p. 19.

propietaria, la *White Star Line*- no respetó las más elementales normas de la seguridad marítima. Por ello, es que el progreso técnico de la navegación ultramarina que había hasta ese instante, sufrió un rudo golpe con el hundimiento del gigantesco barco de pasajeros. Aunque recientemente se ha desligado de responsabilidad al capitán Smith, ya que se ha tomado en consideración lo siguiente: "...3.000,000 de remaches sellaban el casco del *Titanic*. La mala calidad del hierro con el que estaban hechos fue el motivo por el que el trasatlántico más grande su tiempo se hundió tan rápido, según concluyó en 2008 un equipo de científicos estadounidenses".<sup>33</sup> Con las dos versiones antes expuestas, en donde una responsabiliza la negligencia del capitán del *Titanic*, en tanto que otra considera que fueron la mala calidad de los remaches del casco los que propiciaron el hundimiento de la embarcación referida, sólo se viene a procurar un misticismo y más misterio a la historia, cuando personalmente creemos que si bien el hombre no puede contra la naturaleza, en el caso en concreto del *Titanic*, creemos que la desventura no hubiera sido tan trágica, si tan sólo la compañía propietaria, y la tripulación hubieran obrado con sensatez o con un mínimo de sentido común, para haber puesto más botes salvavidas; pero sin embargo, pudo más la soberbia, la presunción y la ostentación que tomar las medidas de seguridad conducente.

Lo que hizo que el hundimiento pareciera mucho peor fue que se tratara del *RMS Titanic*, que era considerado el buque de pasajeros más moderno, lujoso y grande que jamás se haya hecho a la mar. Sus orgullosos constructores, Harland y Wolff, se jactaban de haber incorporado toda característica de ingeniería conocida que lo pudiera hacer más seguro. La prensa especializada lo había señalado como 'casi imposible de hundir'. Sus dueños, la *White Star Line*, había aprovechado su reputación en relación con la seguridad para unirla a los lujosos accesorios del nuevo barco, su enorme tamaño y la posición de la codiciada condición del RMS (*Royal Mail Steamer*, Barco de Vapor de Correo Real) en sus argumentos de ventas.

---

<sup>33</sup> Dazango, Gloria, "Anécdotas. La historia más insólita", en *Historia y Vida*, Número 521, Año XLIII, Barcelona, 2011, p. 26.

Sin embargo, en su viaje inaugural, se había ido al fondo del océano con enormes pérdidas humanas.

Y las vidas perdidas eran suficientes para llegar a los titulares por sí mismas. Estaba John Jacob Astor, uno de los hombres más ricos del mundo, junto con los multimillonarios Benjamín Guggenheim, Isidor Straus y Harry Widener. Se perdieron otros plutócratas, políticos y figuras de sociedad, cada uno de los cuales hubiera ameritado un obituario de periódico por derecho propio. También se perdió el hombre que había diseñado el *RMS Titanic*, Thomas Andrews y el hombre que lo dirigía, el capitán John Edward Smith. Además, estaban cientos y cientos de personas más humildes: padres, hijos, madres, hermanas y primos. Niños quedaron huérfanos, esposas quedaron viudas y maridos quedaron desolados. Familias enteras fueron aniquiladas en el hundimiento.

Hubo un sobreviviente notable y sobresaliente en la persona de Joseph Bruce Ismay, el presidente de la *White Star Line*, que era dueño del *RMS Titanic*.

Estas estadísticas desnudas no hacen justicia a lo que sucedió aquella trágica noche. A diferencia de un choque de trenes o de un desastre aéreo, al *RMS Titanic* le tomó horas hundirse. El drama se desarrolló poco a poco y con un avance espantoso y terrible. Las aguas subieron lentamente por el inmenso trasatlántico, empujando a las masas apiñadas más y más hacia la popa, hasta que ésta también se deslizó bajo las olas. Los sobrevivientes llevaron consigo narraciones de heroísmo y cobardía, de tranquilidad y pánico, de honor y deshonra.

El hundimiento del *RMS Titanic* conmocionó a todo el mundo en su tiempo, y lo sigue haciendo desde entonces. Se han escrito novelas que tienen como escenario el trasatlántico sentenciado, películas de éxito en taquilla y

programas de televisión. Millones de personas reconocen el nombre al instante y también están familiarizadas con la secuencia general de los sucesos.

A pesar de todo, ha demostrado ser notablemente difícil señalar con exactitud qué sucedió y por qué. Hasta que se descubrió el naufragio en 1985, no se sabía que el barco se había partido a la mitad mientras se hundía.

En parte, las razones para la confusión son bastante obvias. Se perdieron los tres oficiales de mayor rango del *RMS Titanic*, de manera que los investigadores no pudieron hacerles cuestionamientos claves sobre lo que aconteció.

Quienes sobrevivieron estaban demasiado ocupados en salvarse ellos mismos y a otros como para prestar mucha atención a lo que estaban haciendo los demás. Por ejemplo, sabemos que la banda del barco siniestrado, tocó un himno mientras el barco zozobraba, pero los sobrevivientes nunca pudieron ponerse de acuerdo en cuál era. Una dificultad particular es el tiempo. Los exhaustos miembros de la tripulación y los aterrados pasajeros no tuvieron el tiempo, ni la intención de dar un vistazo a sus relojes mientras sucedía el desastre. El acuerdo general es que el barco golpeó el iceberg a las 11:40 pm., y que al final se hundió a las 2:20 a. m., pero en lo demás, todos los eventos e incidentes sólo se pueden situar en forma aproximada.

Lo que es más, mientras se mostraba gran entusiasmo por nombrar y recompensar a los héroes del suceso, nadie deseaba hacerse responsable por el desastre en sí. Los hombres que poseían, dirigían, controlaban y regulaban al *RMS Titanic* hicieron todo lo posible por culparse unos a otros, culpar al clima, culpar a la mala suerte y responsabilizar a los que habían muerto. Poner en orden qué había salido mal y por qué, fue una tarea titánica que dificultaron tanto los intereses creados como los sucesos.

Y luego están los misterios, las leyendas y los rumores. Que un barco se encontraba cerca del *RMS Titanic* cuando se hundió, un barco que no hizo nada por ir al rescate. El gobierno británico se esforzó enormemente por tratar de identificar este barco, pero nunca tuvo éxito. Dos niños pequeños que no podían hablar nada en inglés terminaron en un bote salvavidas sin sus padres. ¿Quiénes eran? ¿Qué se debía hacer con ellos? Lanzaron algunos botes salvavidas cuando no llegaron a llenarse siquiera a la mitad. ¿Por qué razón se hizo esto?

Miles de preguntas rodearon al hundimiento del *RMS Titanic*. Algunas se respondieron, otras no. Dentro del informe final que resultó de las investigaciones hechas tanto por los gobiernos de Gran Bretaña como de los Estados Unidos de América, se formularon, entre otras, las siguientes recomendaciones: "...En el futuro, los capitanes no debían navegar a velocidad cuando se supiera que hubiera hielo cerca. Se sugirieron nuevas reglas para los botes salvavidas... Se recomendó que los ejercicios de los botes salvavidas se llevaran a cabo poco después de que un barco dejara el puerto: que todos los trasatlánticos, sin importar su tamaño, debían tener equipos de radio con personal a todas horas...".<sup>34</sup> Con lo anterior no nos cabe la menor duda que, a pesar de la tragedia, lo acontecido con el *Titanic* sentó un precedente para que se diera una atención para fijar medidas de seguridad que pudieran aminorar o disminuir cualquier siniestro marítimo.

Desaparecieron también las rígidas barreras de clase que vieron al *Titanic* dividido en forma tan firme en áreas separadas. Las diferencias en las tasas de supervivencia entre la primera y la tercera clase pasaron casi tan desapercibidas en 1912, pero pronto llegarían a considerarse profundamente injustas y anacrónicas. Algunas personas sugirieron que reflejaban lo que se había visto como los viejos malos tiempos. Incluso se hicieron esfuerzos por tratar de demostrar que los pasajeros de primera clase habían recibido

---

<sup>34</sup> Matthews, Rupert, *Titanic. La trágica historia del desventurado trasatlántico*, traducción de Luigi Freda Eslava, México, Editorial Tomo, 2012, p. 194.

tratamiento preferencial o que habían encerrado abajo a los de tercera clase para que se ahogaran.

Otras personas consideraron al *Titanic* como la encarnación de tiempos mejores, donde el sacrificio heroico y la devoción al deber eran la norma. La conducta de la banda del barco se sostuvo como algo ejemplar, como fue. Se alabó la forma en que la tripulación se apegó a su deber, incluso a pesar de que una muerte casi segura le esperaba, como algo que mostraba lo mejor de la vieja sociedad antes de la Gran Guerra.

El hundimiento del *Titanic* hizo mucho por destruir la fe de la sociedad occidental en la tecnología. Por más de un siglo, las maravillas de la revolución industrial sólo parecían producir beneficios para la humanidad. Más alimento, mejor habitación, agua entubada y purificada, luces y calefacción de gas, ropa mejor y más barata, más oportunidades de trabajo y enlaces de transporte enormemente mejores. Cada nuevo avance se había aclamado en ferias internacionales e informes entusiastas en los periódicos, con promesas de mejores cosas por venir.

Pero ahora la última maravilla, los grandes trasatlánticos que surcarían los océanos del mundo y unirían a la humanidad en una hermandad común, como nunca antes, había caído de golpe como un desastre. El barco que se suponía era imposible de hundir se había hundido. El obispo de Winchester predicó un sermón, cuyo principal mensaje que el iceberg tenía todo el derecho de estar ahí, pero no el *Titanic*. La gente empezó a perder su fe incondicional en el avance tecnológico. Las promesas hechas por científicos y empresarios se trataron con más escepticismo y se sometieron a más estudio antes de que las aceptaran.

Quizás dentro de las consecuencias positivas que trajo consigo el desastre en cuestión sea que derivado de las investigaciones que, tanto en Inglaterra como en Estados Unidos se hicieron al respecto, se impusieron como

obligaciones de viaje, diversas medidas de seguridad, las cuales se vieron posteriormente reflejadas en tratados y convenciones con el objetivo de mejorar la seguridad marítima, aunque también es de reconocerse que todos estos instrumentos normativos se conjuntaron en el SOLAS, que posteriormente será analizado en esta investigación.

Dentro de los resultados negativos que tal acontecimiento trajo consigo se puede mencionar que Inglaterra perdió la hegemonía y presencia en el universo de los cruceros de pasajeros, ya que para el periodo comprendido entre 1913 a 1920, compañías alemanas y estadounidenses ya también prestaban este tipo de servicio recreativo.

Con el paso de los años, la tragedia del portentoso barco inglés se rodeó de un halo de misterio. No transcurrió mucho tiempo antes de que saliera a la luz libros y revistas con la historia del barco o entrevistas con los sobrevivientes, se proyectaran diversas películas sobre las últimas horas del trasatlántico o se enunciaron teorías acerca de su hundimiento. Durante años varias expediciones científicas fueron enviadas a buscar los restos del navío y su informe de resultados siempre arrojaba la misma conclusión: nadie sabía el lugar exacto de la tragedia. No fue sino 1985, cuando una expedición estadounidense ubicó los restos del portentoso crucero, hallazgo que provocó la recuperación y sustracción de artículos, y en la actualidad, se realizan visitas guiadas, por lo que aún después del naufragio, el *Titanic* sigue siendo una atracción turística, a pesar del lugar en donde se encuentran sus restos.

### **2.3 Sea Diamond (6 de abril de 2007, en Grecia)**

El *Sea Diamond* es una embarcación maltesa, cuya propietaria es la compañía *Louis Hellenic Cruise Lines*, y se hundió el día 6 de abril de 2007 en la isla griega de Santorini. Sus dimensiones eran de 140 metros de eslora y 22,465 toneladas de peso.



Imagen 3 "SEA DIAMOND"



Fuente: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sea\\_Diamond\\_and\\_Sky\\_Wonder.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sea_Diamond_and_Sky_Wonder.jpg)

En un principio detentaba el nombre de *Brinka Princesa*, y fue construido en Helsinki, Finlandia. Su botadura se hizo en 1986, y prestó inicialmente servicio de ferry turístico en el mar Báltico.

Para finales de la década de los noventa, fue renovado en astilleros de Alemania, sobresaliendo en sus composturas la instalación de una gigantesca piscina; y en 2006 fue adquirida por la naviera referida en el párrafo inicial de este inciso.

“La colisión del crucero *Sea Diamond* contra arrecifes y su posterior naufragio frente a la isla griega de Santaroni desembocó ayer en una tragedia al confirmarse la desaparición de dos turistas franceses, un padre y su hija, que no se encuentran entre las personas evacuadas de la embarcación. El crucero se hundió la madrugada de ayer, 15 horas después del siniestro, en una zona de 240 metros de profundidad, tras una progresiva inclinación por las vías de agua ocasionadas por el impacto contra un arrecife”.<sup>35</sup> El percance que sufrió en 2007, se debió principalmente ha que encalló en un arrecife situado en la

<sup>35</sup> “Desaparecen dos turistas franceses”, en *Excélsior*, México, 7 de abril de 2007, p. 18.

isla Santorini, aún cuando esta línea de rocas se encontraba manifestada en las cartas de navegación. Ante la situación de emergencia, fue precisó evacuar a los 1,154 pasajeros que viajaban en dicha embarcación, así como a los poco menos de cuatrocientos tripulantes. Al desastre, se vino acompañar el derrame de toneladas de combustible, que se liberó en razón de la fractura que tuvo el casco.

La tripulación del *Sea Diamond* han explicado su proceder en el naufragio, aduciendo que soltaron el ancla en el lugar correcto, además de que no demoraron en avisar a las autoridades portuarias griegas sobre el percance que tuvieron y que las actividades de socorro interno se realizaron de manera inmediata, aunque los sobrevivientes de ese acontecimiento se han encargado de desmentir en sentido contrario esa serie de aseveraciones.

Se ha llegado a considerar que la costa de Santorini, ubicada en el mar Egeo, no cuenta con una zona portuaria adecuada para el atracó de embarcaciones de grandes dimensiones, y en razón de que se encuentra cercana a un cinturón geográfico que comprende un volcán sumergido, esto determina que haya constantes corrientes submarinas que no permiten anclar con facilidad.

Por su parte, la compañía propietaria del crucero naufragado ha fijado su postura de inocencia, presentando documentos de inspección hecho por autoridades marítimas de otras naciones europeas, en donde se manifiesta que el *Sea Diamond* se encontraba en perfectas condiciones para realizar su travesía. “Tanto el capitán como el primer, segundo y tercer oficiales, así como el asistente de la oficialía y el encargado de limpieza y mantenimiento del barco fueron arrestados después del accidente, según informó una portavoz del Ministerio de Marina Mercante”.<sup>36</sup> Lo que nos llama la atención de la anterior cita, no es que la autoridad judicial del país donde ocurrió el siniestro de esta embarcación, haya detenido a diversos sujetos de la tripulación, sino que los

---

<sup>36</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/M/S\\_Sea\\_Diamond](http://es.wikipedia.org/wiki/M/S_Sea_Diamond), página que fue consultada el sábado 9 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

dueños o representantes de la compañía a la que pertenece sea el *Sea Diamond*, no hayan sido requeridos para deslindar responsabilidades.

Casi de manera inmediata, dicho capitán y varios miembros de su tripulación fueron puestos en libertad, aunque quedaron pendientes de la investigación de los cargos presentados contra ellos por negligencia tras el naufragio del barco. Tanto el capitán como el primer, segundo y tercer oficiales, así como el asistente de la oficialía y el encargado de limpieza y mantenimiento del barco se enfrentan ahora a cargos de negligencia, violación de las leyes de seguridad de navegación y contaminación del medio ambiente.

Los responsables de la nave siniestrada tienen que explicar su responsabilidad en la maniobra de acercamiento a la costa de Santorini para echar el ancla, en su tardanza en avisar a las autoridades de la colisión y sobre las tareas de evacuación, que tardaron más de tres horas en lugar de la media hora que dictan las normas internacionales.

El naufragio dejó a los turistas sin sus pertenencias, que alcanzan un valor de un millón de dólares y una cantidad incalculable en joyas, según las primeras aproximaciones de fuentes navieras.

Desde el conocimiento del naufragio, los esfuerzos de las autoridades griegas se concentraron en limitar la mancha negra causada por las 450 toneladas de fuel que llevaba el crucero, lo que significaría un gran daño ecológico y económico para la isla.

Las autoridades locales presentarán una denuncia ante la justicia contra la compañía del crucero por contaminación del mar y desde las primeras horas trabajaron barcos de limpieza para deshacer las manchas negras, que superaban un radio de 100 metros aproximadamente.

Hasta aquí quedó la información periodística que se dio a este siniestro marítimo, tiempo después no se le dio seguimiento alguno, por lo que no sabemos a la fecha cómo concluyeron las investigaciones iniciadas por las autoridades correspondientes, así también se desconoce si éstas fincaron responsabilidad alguna.

Imagen 4. "SEA DIAMOND HUNDIDO"



Fuente: <http://funkoffizier.com/2007/04/06/sea-diamond-hundido-en-las-proximidades-de-la-isla-santorini/>

Imagen 5. "SEA DIAMOND HUNDIMIENTO"



Fuente: <http://www.cazatormentas.net/foro/charla-y-temas-libres/el-crucero-'sea-diamond'-se-ha-hundido-frente-a-grecia/>

## 2.4 *Explorer* (23 de noviembre de 2007, en la Antártida)

A continuación expondremos las generalidades más importantes de esta embarcación, y de la manera en cómo naufragó:

- Navegaba con bandera liberiana.
- Viajaban en ella 154 pasajeros.
- Colisionó con un iceberg en aguas del Atlántico Sur, concretamente en el archipiélago Shetland, a 96 kilómetros de la Antártida.
- No hubo decesos que lamentar, y los pasajeros fueron rescatados por el barco noruego *Nordnorge*.
- A pesar de que no hubo víctimas en este siniestro marítimo, la preocupación que causó a las autoridades fue el derramamiento de combustible que en gran medida también transportaba este barco; razón por la cual nos hace considerar que debido a la laxa normatividad que existe para este tipo de embarcaciones, que en el caso concreto es el SOLAS, los barcos que aparentemente debe transportar personas, de manera por demás desordenada también pueden transportar otras sustancias, que ponen en máximo peligro a los pasajeros.

El *Explorer* fue una embarcación que no siempre tuvo ese nombre, en sus inicios se hizo llamar *MS Lindbland Explorer*, y con posterioridad, el *MS Society Explorer*. Su construcción se hizo en el año de 1969, en los astilleros de Uusikaupunki, Finlandia. Tenía una característica poco común en las embarcaciones de su época, consistente en que se podía mantener a flote con dos compartimentos llenos de agua. Su registro para navegar lo obtuvo en Liberia, aunque su último propietario tenía su sede de operaciones en Toronto, Canadá. Principalmente prestaba servicio, de lo que en últimas fechas se ha dado por llamar paseos turísticos polares o también turismo polar, tanto organizaba visitas al Ártico como a la Antártida, por lo que se consideraba que

este barco, prácticamente fue pionero en dichas travesías; lo anterior quizás se debía a que su estructura estaba diseñada para cruzar por las inhóspitas aguas heladas donde cruzaba, aunque también cuenta con el nada honroso palmarés de haber sido la primera nave marítima que en esos lugares zozobra.

Se ha manejado la versión, que la causa de su hundimiento se debió al choque que tuvo con un témpano grande de hielo, lo que causó una hendidura en el casco.

“La Armada chilena confirmó que el *Explorer* se hundió aproximadamente en la posición: 62 grados, 24 minutos sur y 57 grados oeste 16 minutos, entre las islas Shetlands del Sur y la Península Antártica, en el Estrecho de Bransfield, donde la profundidad es aproximadamente de 600 metros”.<sup>37</sup> Como podemos darnos cuenta, esta embarcación transitaba por un lugar sumamente peligroso, ahí los bloques de hielo, dificultan su acceso y travesía; ante tal circunstancia, no nos queda la menor duda, que el viajar en este barco, era un riesgo muy amplio, aparte de que lo hacía en un lugar geográfico muy accidentado, llevaba gran cantidad de petróleo, lo que la probabilidad de que tuviera un percance era amplísima.

Imagen 6. “Explorer”



Fuente: [http://www.ebpi.com.ar/internacional/internacional\\_20071123\\_crucero.htm](http://www.ebpi.com.ar/internacional/internacional_20071123_crucero.htm)

<sup>37</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/MS\\_Explorer](http://es.wikipedia.org/wiki/MS_Explorer), la cual fue consultada el lunes 11 de junio de 2012, en el portal Google México.

Es de destacar que, el *Explorer* con antelación, ya había tenido un percance sucedido el 11 de febrero de 1972, cuando encalló en las aproximaciones de la costa llamada Punto de La Plaza, ubicada en la Antártida, sólo que en esa ocasión, gracias al auxilio y apoyo brindado por la Guardia Costera de Chile, no hubo decesos que lamentar, ya que sus pasajeros y tripulantes fueron salvados oportunamente. El crucero fue remolcado al puerto de Kristiansand, Noruega, en donde se le hicieron las reparaciones correspondientes.

Posteriormente, el 23 de noviembre de 2007 el *Explorer* tuvo otro percance, se impactó con un iceberg cerca de la Antártida, en donde los 85 pasajeros y sus 15 tripulantes fueron socorridos de las heladas aguas que ahí circundan.

La embarcación en cita, había salido del puerto argentino de Ushuaia para recorrer el Atlántico Sur alrededor del llamado continente blanco, travesía que estaba programada hacerla en semana y media, máximo dos.

Nuevamente, como sucede en la generalidad de los naufragios no se tienen muchos datos sobre lo que llega a acontecerles a los navieros siniestrados, así tenemos por ejemplo que: “La Armada Argentina dijo en un primer momento que había 154 personas a bordo del crucero, pero después la empresa dueña del *M/S Explorer*, la canadiense *GAP Adventures*, indicó que en total eran 100: 85 pasajeros y 15 tripulantes”.<sup>38</sup> Esta situación de no saber cuántos pasajeros van a bordo de un crucero turístico, ya se está haciendo muy recurrente, como lo veremos en otros naufragios contenidos en este capítulo, no se sabe a ciencia cierta cuántos sujetos iban a bordo de ellas; ante tales circunstancias, volvemos a insistir en una regulación ex profeso para este tipo de embarcaciones, en donde en lo concerniente a las obligaciones que

---

<sup>38</sup> <http://www.elmundo.es/elmundo/2007/11/23/internacional/1195809277.html>, la cual contiene el artículo: “El accidente se produjo al sur de Argentina. Evacuan a 100 personas de un crucero tras chocar contra un iceberg en el Antártico Ninguno de los 85 pasajeros y los 15 tripulantes ha sufrido heridas. Los ocupantes del buque habían partido del puerto argentino de Ushuaia”, página que fue consultada el lunes 11 de junio de 2012, en el portal Google México.

tengan las compañías que prestan estos servicios, una de ellas debiera ser tener una relación sobre las generalidades de los pasajeros, y cuál es la cantidad exacta que viajara en la travesía; aparte de hacer obligatorio la proporción de estos datos, tanto a las autoridades judiciales del país en donde encallen, así como también a los familiares de las víctimas.

La colisión con el iceberg ocurrió en la mañana a 48 millas de la Antártida, señaló *GAP Adventures* en un comunicado. La firma agregó que nadie sufrió heridas y que se avisó por teléfono a los familiares de los náufragos para tranquilizarlos.

El accidente obligó a los náufragos a saltar al mar en botes de salvavidas, en los cuales pasaron la noche, hasta ser rescatados por un buque noruego que inicialmente no pudo desembarcar en la Bahía Sydney debido a una tormenta de nieve. Este descenso se dio, cuando las condiciones meteorológicas lo permitieron, la primera escala en su travesía de evacuación hacia la ciudad de Punta Arenas, en Chile.

Dicho barco solía realizar travesías de dos semanas por la Antártida, y cada pasaje costaba alrededor de 4,000 libras esterlinas (unos 6.000 euros) por cabina. *GAP Adventures* dijo que había a bordo del barco dos argentinos, diez australianos, dos belgas, veinticuatro británicos, doce canadienses, un chino, tres daneses, diecisiete holandeses, un francés, un alemán, dos hongkoneses, cuatro irlandeses, un japonés, cuatro suizos, catorce estadounidenses, un colombiano y un sueco, todos los cuales fueron rescatados, excepto el bote que no pudo ser remolcado a algún puerto. Con esto datos se viene abajo la versión hecha por el periódico mexicano Milenio Diario quien en ese momento informaba que: “Entre los pasajeros había ciudadanos estadounidenses, británicos, canadienses, australianos, chinos y argentinos, pero no se suministró oficialmente una lista”.<sup>39</sup> Y volvemos a insistir que, cuando acontecen este tipo de eventualidades, generalmente no se sabe

---

<sup>39</sup> “Naufragio en la Antártida”, en *Milenio Diario*, México, sábado 24 de noviembre de 2007, p. 36.



con certeza cuántas personas había a bordo, cuando creemos que lo que debe acontecer, si hubiera normas rígidas al respecto, es que se obligará a cada empresa a tener una relación completa, con todas las generalidades (como lo son: nombres completos, nacionalidad, edad, estado civil, domicilios, entre otras) de las personas que emprenden el viaje.

## **2.5 Bulgaria (11 de julio de 2011, en el río Volga)**

Debido a que la información sobre lo sucedido a esta embarcación fue muy escasa, pasamos a detallar el siniestro acontecido al crucero *Bulgaria* de la siguiente manera:

- El naufragio de este barco aconteció en el río Volga.
- El diario *El Universal* mexicano publicó el lunes 11 de julio de 2011, que: “Una persona murió y 102 están desaparecidas, entre ellas decenas de niños...”.<sup>40</sup>
- Las causas del naufragio se desconocen hasta el momento, debido al hermetismo en que actuaron tanto las autoridades investigadoras como la compañía dueña de la embarcación en comento.
- Se tienen noticias de que este barco era uno de los pocos que ofrecía la travesía turística por el Volga.

---

<sup>40</sup> Sin nombre del autor, “Barco de pasajeros en el río Volga llevaba 182 a bordo. 102 desaparecidos en naufragio”, en *El Universal*, México, Sección El Mundo, lunes 11 de julio de 2011, p. A39.

Imagen 7 "Archivo embarcación "Bulgaria"



Fuente: [http://www.rpp.com.pe/2011-07-11-hallan-110-cadaveres-en-el-interior-del-barco-hundido-en-el-volga-foto\\_383529\\_6.html](http://www.rpp.com.pe/2011-07-11-hallan-110-cadaveres-en-el-interior-del-barco-hundido-en-el-volga-foto_383529_6.html)

Por su parte, el periódico mexicano *Excélsior*<sup>41</sup> vertió una versión muy diferente del anterior siniestro, aduciendo que había no 102, sino 111 desaparecidos, y que en el barco siniestrado no había 182, sino 188 sujetos a bordo. Otra versión que expuso este mismo diario fue que el *Bulgaria* se hundió debido a una tormenta (no mencionando de que tipo).

Decíamos que la cobertura noticiosa de este acontecimiento, ha causado más dudas que respuestas, no sólo los diarios mexicanos *El Universal* y *Excélsior*, vierten situaciones que no son concordantes entre sí, ese halo de misterio, también es señalado por otros periódicos que consultamos, quienes también exponen datos que tornan más nebuloso este asunto, impidiéndonos conocer cómo sucedió, cuántas pérdidas humanas hubo, cuáles fueron las causas reales que motivaron el naufragio, quién o quiénes fueron los responsables, entre otros asuntos más.

Así tenemos que, en la noticia del naufragio del *Bulgaria* se exponen las siguientes contradicciones:

<sup>41</sup> "Naufraga crucero: 111 desaparecidos", en *Excélsior*, México, lunes 11 de julio de 2011, p. 24.

**Cuadro 1**  
**Contradicciones informativas sobre**  
**el naufragio del crucero *Bulgaria***

<b>Versión dada por <i>El Universal</i></b>	<b>Versión expuesta por <i>Excélsior</i></b>
Señala que fueron 102 las personas desaparecidas.	Menciona que fueron 111 los desaparecidos.
Establece que eran 182 en total los pasajeros que iban a bordo de dicho crucero.	Informa que el total de pasajeros era de 188.
Determina que no se conocen las causas por las cuales el <i>Bulgaria</i> zozobró.	Manifiesta que la embarcación en cita se hundió debido a una tormenta.

Fuente: La información manejada en este cuadro fue recopilada de las siguientes publicaciones. Sin nombre del autor, "Barco de pasajeros en el río Volga llevaba 182 a bordo. 102 desaparecidos en naufragio", en *El Universal*, México, Sección El Mundo, lunes 11 de julio de 2011, p. A39 y sin nombre del autor, "Naufraga crucero: 111 desaparecidos", en *Excélsior*, México, lunes 11 de julio de 2011, p. 24.

Lo peor del asunto, no es la desinformación y la falta de datos confiables que expusieron en su momento, la diversidad de fuentes periodísticas y de Internet que consultamos, sino que con posterioridad, ya no le dieron continuidad a este suceso, razón por la cual queda en una plena interrogante el no saber con exactitud, todo lo que se desprendía de las investigaciones que las autoridades rusas e internacionales pudieran haber recabado para fincar las responsabilidades civiles y penales concernientes.

De lo anteriormente expuesto, podemos concluir el presente apartado capitular, vertiendo las siguientes consideraciones:

- Nos ha quedado claro que los naufragios de los cruceros antes referidos, se debieron a imprudencias cometidas por la tripulación o por utilizarse embarcaciones poco confiables para hacer travesías con pasajeros; razón por lo cual, nos llama la atención, el por qué las autoridades marítimas consintieron que tales navíos se hicieran a la mar, cuando debió haber existido un régimen normativo al cual debieron ceñirse los tripulantes, nos resulta inconcebible, por

ejemplo, que el crucero *Bulgaria*, hubiera realizado múltiples viajes por el Volga, cuando las autoridades rusas, deberían haber estado atentas, respecto a saber si ésta u otras embarcaciones requerían reparaciones, sin embargo, no fue sino hasta su naufragio, cuando dichas autoridades apenas se estaban dando cuenta que era una embarcación no apta para estar emprendiendo continuos viajes.

- Pareciera ser que el ámbito de los cruceros turísticos no le importa casi a nadie, como lo hemos mencionado en nuestro protocolo, así como lo haremos en varias partes de esta investigación, no existe un marco normativo que haga abundante referencia a ellos, aparte de que en la elaboración de este capítulo, nos encontramos con la disyuntiva de que también el mundo periodístico no le hace mucho caso, a los naufragios que recientemente han sucedido, lo cual motiva que no se tengan datos confiables sobre las circunstancias en las que se dieron tales acontecimientos, es decir, poco se sabe sobre quiénes fueron los responsables; qué castigo se les ha impuesto; por qué zozobraron tales embarcaciones; cuántos pasajeros y tripulantes iban a bordo; cuántos de ellos se salvaron y cuántos más murieron, entre otros aspectos más.
- Así también, hemos podido constatar que la única embarcación turística que se le ha dado una significativa atención, lo ha sido el *Titanic*, sin embargo, creemos que su impacto se ha viciado, ya que debido a los filmes que de él se han hecho, se le ubica más como una historia romántica de amor y de aventuras, sin embargo, pocos saben que su trascendencia en la normatividad referente a la seguridad fue mayúscula, ya que su trágico desenlace propició que la autoridades marítimas internacionales, prestarán atención e hicieran obligatorios subsecuentemente temas que en la actualidad parecieran obvios de cumplir, como lo son el que los barcos deben contar con botes salvavidas suficientes para todos los pasajeros que aborden una embarcación de esta naturaleza.
- Lo malo que observamos, en cuanto a la gran magnitud de atención que tuvo y ha tenido con el paso del tiempo el naufragio del *Titanic*, es que si bien es cierto que su desenlace trajo significativos cambios en materia de seguridad marítima, también lo es que se debió a que en él viajaban y murieron

connotadas personalidades (principalmente del ámbito financiero de la época), lo cual causó un revuelo en la información y en la opinión pública, cuya presión creemos, originó tales modificaciones; entonces volvemos a ver, lo que habitualmente pasa en muchos ámbitos de la vida diaria, en donde nos percatamos que cuando algo malo le sucede a gente con poder, entonces las autoridades toman cartas en el asunto, sin embargo, si le pasa algo a la gente común y corriente, hasta los acontecimientos, por más violentos y trágicos que puedan ser, generalmente se les da carpetazo final, haciendo que caigan en el olvido, tal y como consideramos paso con lo sucedido a los cruceros *Sea Diamond*, *Explorer*, *Bulgaria*, e incluimos desde este momento al *Costa Concordia*.

- Bajo este contexto, resulta sumamente complicado conocer si tales percances incidieron para lograr algún avance diplomático y normativo, respecto al universo de los cruceros turísticos; nosotros nos quedamos con la idea de que, salvo lo que le sucedió al *Titanic*, en donde se derivaron algunas medidas de seguridad, las cuales fueron mencionadas con antelación, los demás sucesos (*Sea Diamond*, *Explorer* y *Bulgaria*) prácticamente no tuvieron resonancia alguna, es más hasta en el olvido han quedado, fueron noticia de un día, y jamás se les ha vuelto a tomar en cuenta, lo que hace que no tengamos más que apreciar, que este tema en el cual nos hemos involucrado, haya tenido una nula evolución para ser mejorada en cuanto a su regulación.

Imagen 8. Reflotamiento del "Bulgaria"



Fuente: <http://www.elmundo.es/elmundo/2011/07/22/internacional/1311319619.html>

### Capítulo III

## **El impacto en las medidas de seguridad a raíz del naufragio del Crucero Costa Concordia, y la posición de los Organismos Internacionales**

**E**l presente apartado capitular tiene por objetivo principal exponer las circunstancias por la cuáles el crucero Costa Concordia se volcó en playas italianas el pasado 13 de enero de 2012, así como también referiremos las consecuencias normativas e institucionales que trajo consigo dicho suceso.

Sobre la manera en cómo sucedió este siniestro, nos encontramos con versiones encontradas que no hacen claramente comprensible su análisis, y mucho menos, como en la actualidad acontece aligera su resolución judicial que se encuentra pendiente en juzgados italianos, que es la jurisdicción en donde se encuentra ventilándose jurídicamente este asunto. Lo engorroso del asunto es que el capitán expone una versión de los hechos, la empresa dueña de la embarcación expone otra, en tanto que los pasajeros que iban a bordo del crucero en mención también expresan su propia versión y, por último, las autoridades italianas que tienen a su cargo la investigación señalan otra postura de los hechos. Todo esto no hace más que crearnos una incertidumbre por saber quién o quiénes tienen la razón, situación que hasta el momento de la elaboración de este capítulo quedaba en pleno suspenso. No obstante lo planteado, lo anterior no es óbice para que podamos tener una apreciación personal sobre el particular, situación que plantearemos a lo largo de esta investigación.

Por otra parte, también queremos hacer hincapié de que no sólo la normatividad es exigua en la temática que nos ocupa en esta ocasión, sino también la doctrina, quien debido a lo reciente del acontecimiento no se ha ocupado de este asunto, razón por la cual es preciso que reconozcamos que para la elaboración de este capítulo nos hayamos apoyado en fuentes del orden hemerográfico, legislativo y mesografía, principalmente.

### 3.1 Referencia sobre lo acontecido en el naufragio del crucero italiano *Costa Concordia* el 13 de enero de 2012.

Primeramente, es preciso establecer que el *Costa Concordia* es un barco tipo crucero de la clase Concordia propiedad de la empresa *Costa Cruceros*, construido por Fincanteri en Sestri Ponente, localidad de Génova, Italia. El nombre de *Concordia* se le dio, para promover el deseo de continuar la armonía, unidad y paz entre las naciones europeas

Imagen 9. "El maravilloso barco de la compañía costa cruceros antes del hundimiento llamado Crucero Costa



Fuente: <http://www.emol.com/noticias/internacional/2012/01/14/521574/vari0s-muertos-y-decenas-de-heridos-al-encallar-un-crucero-en-italia.html>

Es el primer buque de la clase *Concordia*, sus gemelos son los *Costa Serena*, *Costa Pacífica*, *Costa Favolosa*, *Costa Fascinosa* y *Carnaval Splendor*, cuyas dimensiones y estructura es muy semejante a la embarcación siniestrada. "El *Costa Concordia* entró en servicio en julio de 2006 y fue el barco más grande construido en Italia, con 114,500 toneladas. El día de su botadura la botella de champaña no se rompió y muchos consideraron este hecho de mala suerte".<sup>42</sup> El 13 de enero de 2012 encalló y abrió en su casco

<sup>42</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Costa\\_Concordia](http://es.wikipedia.org/wiki/Costa_Concordia), la cual contiene el artículo: "Costa Concordia", consultado el jueves 15 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

numerosas vías de agua de grandes dimensiones, lo que le llevó a quedar fuertemente escorado en aguas someras frente a la isla italiana de Giglio, en la costa de la Toscana, en el mar Tirreno, con las graves consecuencias de varios muertos y evacuados, cuyas cifras no son exactas, debido a que cada medio informativo da sus propias cifras; todo ello, ante el silencio de las autoridades italianas que se desentendieron para establecer la cantidad de personas afectadas.

El accidente de esta embarcación, no fue el primero en su tipo, ya que anteriormente, el 24 de noviembre de 2008 colisionó en el puerto de Palermo, también en Italia. Dicha situación aconteció mientras se encontraba maniobrando para atracar, una fuerte ráfaga 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, pudiendo continuar el crucero. Durante las siguientes escalas se completaron las reparaciones.

En el asunto que nos ocupa, es de expresarse que: "El *Costa Concordia* había partido de la ciudad costera italiana de Savona, en el norte, y tenía escalas previstas en Civitavecchia, Palermo, Cagliari, Palma de Mallorca y Barcelona, antes de regresar a Savona, explicó la compañía naviera en un comunicado. Sin embargo, el *Costa Concordia*, de la compañía de cruceros genovés Costa Crucero, chocó al parecer con un banco frente a la costa toscana, cerca de Giglio".<sup>43</sup>

Posteriormente, el viernes 13 de enero de 2012 el barco encalló en las aguas de la isla de Giglio, las causas de este siniestro todavía están siendo estudiadas, y en donde se han manifestado una infinidad de versiones, que han hecho más turbia su investigación; el capitán y el primer oficial han sido arrestados debido a que se cree que ellos causaron el accidente. En la actualidad, el buque permanece varado y semihundido frente al puerto, aunque ya se han iniciado trabajos para retirarlo del lugar en donde se encuentra.

---

<sup>43</sup> Sin autor, "Encalla crucero en Italia; hay 6 muertos", en *Excélsior*, México, Domingo 15 de enero de 2012, p. 15.



Las pérdidas económicas se calculan en varios millones de dólares, desconociéndose aún si se puede considerar el buque completamente perdido. El 16 de enero, se asignó a la empresa holandesa *SMIT* las tareas de extracción del combustible del buque para evitar el derrame, las tareas comenzaron pocas semanas después del accidente prolongándose la extracción de varias toneladas de combustible.

Por otra parte, se están llevando a cabo todo tipo de especulaciones sobre el capitán que gobernaba el buque, Francesco Schettino. Según declaraciones del mismo, se quedó en el buque y salió el último del barco. Investigaciones llevadas a cabo demuestran que abandonó el barco entre los primeros y engañó al comandante del puerto de la isla de Giglio. Actualmente, Schettino se encuentra en arresto domiciliario e imputado por delitos en materia de seguridad marítima. “El accidente fue atribuido a un error humano y el capitán del barco, Francesco Schettino, así como el primer oficial, Cirio Ambrosio, fueron arrestados por orden de la fiscalía de Grosseto. Ambos fueron acusados de homicidio culposo, naufragio y abandono de la nave”.<sup>44</sup> Sobre esta transcripción, encontramos que la mayoría de la información que nos hemos allegado sobre el tema en particular, apuntan que el principal responsable de la colisión del crucero *Costa Concordia* lo es el capitán Schettino, por su impericia y negligencia que observó, produjo que el navío a su cargo tuviera la avería a la que hemos hecho alusión. Lo anterior no causa extrañeza, al darle lectura al currículum marítimo que este sujeto tenía, lo hacían parecer como un profesional avezado en estas cuestiones, pero más asombroso nos parece que la empresa dueña de la embarcación siniestrada, lo contrató por esa amplia experiencia acumulada para que estuviera al frente de una de sus embarcaciones de lujo, y aún así, al suceder la tragedia lo culpe y lo haga parecer como un personaje incompetente.

---

<sup>44</sup> Selse, Irene y Horacio Besson, “Hay 41 desaparecidos: 2 mexicanos, a salvo”, en *Milenio Diario*, Sección Fronteras, México, domingo 15 de enero de 2012, p. 32.

A su vez, la compañía ha ofrecido una indemnización por persona de 14,000 euros (Esa cifra comprende 11,000 euros de pérdida de equipaje y daños psicológicos, más 3,000 euros para cubrir los gastos de los pasajes del propio crucero). Para aquellos que sufrieron daños físicos o en el caso de las víctimas mortales se llevarán a cabo negociaciones individuales, hasta ahora manejadas en el más absoluto secreto.

Hasta aquí hemos visto el acontecimiento que a simple vista resulta prácticamente impensable que sucediera, incomprensible que unos viajeros que seguramente han de haber pagado una sustancial cantidad de dinero para tener un paseo de lujo, hayan encontrado una auténtica pesadilla, en un medio de transporte que aparentemente pudiera parecer seguro, pero que en la realidad, las compañías dueñas de este tipo de navíos, han querido abierta (y no dudamos que hasta deliberadamente) suplir lujo por seguridad; lo anterior lo afirmamos, toda vez que al consultar la página de Internet oficial de la compañía *Costa Crucero*, nos hemos percatado que hacen referencia a lo exuberantes que son sus embarcaciones, los itinerarios de rutas que tienen, los servicios que tienen (todos ellos de una amplia comodidad), entre otras cuestiones, sin embargo, de un exhaustivo examen a toda esa información nos dimos cuenta que no hacen alusión alguna a las medidas de seguridad que tienen los barcos que conforman esta línea comercial, y que tendrían que manifestarse en las travesías marítimas que hagan, se nota que toda su promoción es un excelente gancho para atraer a gente, la cual por el deseo de viajar y pasear en este tipo de embarcaciones no preguntan o no se preocupan por lo que habría que hacer en caso de alguna eventualidad, y eso es precisamente en el asunto que nos ocupa, sucediendo así, insistimos porque no hay una regulación internacional que obligue a estas compañías navieras a ver que la seguridad es fundamental para que puedan prestar la gama de servicios que prestan.

### **3.2 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, por sus siglas en inglés, *Safety of Life at Sea*).**

El *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar* o SOLAS (acrónimo de la denominación inglesa del convenio: *Safety of Life At Sea*) es el más importante de todos los tratados internacionales sobre la seguridad de los buques.

La primera versión fue aprobada en 1914, en respuesta a la catástrofe del *Titanic*, la segunda en 1929, la tercera en 1948, la cuarta en 1960, y la quinta en 1974. Esta última, actualmente en vigor, incluye el procedimiento de aceptación tácita, que establece que una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, las objeciones a la enmienda se reciben de un número convenido de Partes.

El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, actualmente vigente, fue adoptado el 1 de noviembre de 1974 por la Conferencia Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el mar, convocada por la Organización Marítima Internacional (OMI), y entro en vigor el 25 de mayo de 1980. Desde entonces se ha enmendado dos veces por medio de protocolos:

El Protocolo adoptado el 17 de febrero de 1978 por la Conferencia Internacional sobre Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la Contaminación (Protocolo de 1978 relativo al SOLAS), el cual entro en vigor el 1 de mayo de 1981.

El Protocolo adoptado el 11 de noviembre de 1988 por la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (Protocolo de 1988 relativo al SOLAS), que entro en vigor el 3 de febrero de

2000 y reemplazó y dejó sin efecto el Protocolo de 1978, entre las Partes en el Protocolo de 1988.

Además, el convenio es objeto de continuas enmiendas, bien mediante resoluciones aprobadas en las reuniones del Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la OMI, o en conferencias de gobiernos contratantes. Hasta la fecha de publicación de su versión refundida de 2009, el convenio había sido objeto de 36 enmiendas.

El protocolo de 1988 también ha sido enmendado en varias ocasiones, una de las últimas enmiendas entró en vigor en Enero del 2010.

El objetivo principal del Convenio SOLAS es especificar normas de construcción, equipamiento y explotación de buques para garantizar su seguridad y la de las personas embarcadas. Los Estados de abanderamiento que hayan adoptado el SOLAS son responsables de garantizar que los buques bajo su pabellón cumplan con sus prescripciones, mediante los oportunos reconocimientos y emisión de los certificados establecidos en el Convenio como prueba de dicho cumplimiento. Las disposiciones de control también permiten a los gobiernos contratantes a inspeccionar los buques de otros Estados contratantes si hay motivos fundados para creer que el buque y su equipo no cumplen sustancialmente con los requisitos de la Convención, este procedimiento se conoce con el nombre de Estado Rector del Puerto.

El convenio SOLAS incluye artículos que establecen las obligaciones generales, el procedimiento de enmienda y un anexo estructurado en 12 capítulos.

**Capítulo I. Disposiciones Generales.** Incluye normas relativas al ámbito de aplicación, a la inspección y reconocimientos del buque, de los dispositivos de salvamento y otros equipos, así como de la expedición y refrendo de certificados que señalan que el buque cumple con los requisitos de la Convención.

**Capítulo II-1. Construcción–Estructura, compartimiento y estabilidad, instalaciones de maquinas e instalaciones eléctricas.** Este es un capítulo bastante amplio que comprende cinco partes:

- Parte A: Incluye prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos aplicables a los buques y también relativas a la protección contra la corrosión de los tanques de lastre de agua de mar.
- Parte B: Incluye instrucciones especiales relativas al compartimiento y estabilidad tanto de los buques de pasaje como aquellos de transbordo rodado y otras prescripciones sobre varios temas como el lastrado, dobles fondos, construcción de mamparos y puertas estancas, medios de bombeo de agua de sentina y lucha contra averías entre otros.
- Parte C: Incluye prescripciones sobre las maquinas y sus sistema de mando, aparatos de gobierno, calderas de vapor, sistemas de aire comprimido, ventilación en los espacios de maquinas, comunicaciones puente-maquinas y sistemas de alarmas para las maquinas.
- Parte D: Instrucciones sobre las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia, sistema de alumbrado y precauciones sobre descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos de otro tipo.
- Parte E: Prescripciones complementarias relativas a espacios de maquinas sin dotación permanente.

**Capítulo II-2 – Construcción-prevención, detección y extinción de incendios.** Incluye disposiciones detalladas de seguridad contra incendios en todos los buques y medidas específicas para los buques de pasaje, buques de carga y petroleros. Esto incluye los siguientes principios: la división del buque en zonas principales y verticales por límites térmicos y estructurales, la separación entre los alojamientos y el resto de la nave por los límites térmicos y estructurales, el uso restringido de materiales combustibles, detección de cualquier incendio en la zona de origen, contención y extinción de cualquier incendio en el espacio de origen, la protección de los medios de evacuación o

de acceso para la lucha contra incendios; disponibilidad de extintores de incendios, la reducción al mínimo de la posibilidad de ignición de vapores inflamables de carga.

**Capítulo III. Dispositivos y medios de salvamento.** El capítulo incluye los requisitos para los dispositivos de salvamento y medios, incluidos los requisitos de botes salvavidas, botes de rescate y chalecos salvavidas según el tipo de buque. El código internacional de dispositivos de salvamento (*LSA Code*) otorga determinados requisitos técnicos de obligatorio cumplimiento en virtud de la Regla 34, que establece que todos los dispositivos de salvamento y medios deberán cumplir con los requisitos aplicables del Código LSA.

**Capítulo IV. Radiocomunicaciones.** Este capítulo contiene las prescripciones funcionales relativas a la transmisión y recepción de las alertas de socorro buque-tierra como buque-buque y otras, además los compromisos adquiridos con los gobiernos contratantes con relación a la provisión de los servicios de radiocomunicaciones y las instrucciones relacionadas con las instalaciones radioeléctricas, equipos radioeléctricos, zonas marítimas A1, A2, y A3, servicios de escucha y personal de radiocomunicaciones. La regla 5-1 de este capítulo compromete a los gobiernos contratantes a garantizar que se tomen las medidas adecuadas para registrar las identidades del sistema de socorro y seguridad marítima (SMSSM) y para que los centros coordinadores de salvamento puedan obtener la información las 24 horas del día.

**Capítulo V. Seguridad de la Navegación.** Este capítulo especifica las prescripciones de los servicios relacionados con la seguridad de la navegación tales como, servicios y avisos meteorológicos, de vigilancia de hielos, de búsqueda y rescate, servicios hidrográficos, de notificación de buques y servicio de tráfico marítimo.

Incluye además otras informaciones relativas al establecimiento y funcionamiento de las ayudas a la navegación, así como las prescripciones

relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo, empleo de los sistemas de control de rumbo o de la derrota, sobre el funcionamiento de los aparatos de gobierno, mensajes de socorro, señales de salvamento y código internacional de señales.

**Capítulo VI. Transporte de Cargas.** Este capítulo rige el transporte de cargas (excepto líquidos y gases a granel y los aspectos del transporte ya tratados en otros capítulos) que, debido a los riesgos particulares que entrañan para los buques y las personas a bordo, puedan requerir precauciones especiales en todos los buques a los que se aplica el convenio.

Las regulaciones incluyen disposiciones especiales para el embarque, desembarque y estiba de cargas a granel que no sean granos y también una parte con las prescripciones para los buques de carga que transportan grano. El Capítulo obliga a los buques de carga que transporten grano a cumplir con el Código Internacional de Cargas Sólidas a Granel.

**Capítulo VII – El transporte de mercancías peligrosas.** Las regulaciones están contenidas en cuatro partes:

- Parte A: Disposiciones relativas al transporte de mercancías peligrosas en bultos o en formas sólidas a granel que incluyen la clasificación, el embalaje/envase y marcado, etiquetado y rotulación entre otras cosas.
- Parte B: Construcción y equipamiento de buques que transporten productos químicos líquidos peligrosos a granel.
- Parte C: Incluye las disposiciones relativas a la construcción y equipamiento de buques que transporten gases licuados a granel.
- Parte D: incluye prescripciones especiales para el transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos radiactivos de alta actividad en bultos a bordo de los buques.

El capítulo requiere al transporte de mercancías peligrosas el cumplimiento de las disposiciones pertinentes del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG).

**Capítulo VIII. Los Buques Nucleares.** Este capítulo especifica las disposiciones para los buques nucleares, el ámbito de aplicación de las mismas, las exenciones, lo relativo a la aprobación de la instalación del reactor, la protección contra las radiaciones y todo lo referente a los reconocimientos y certificaciones.

**Capítulo IX. Gestión de la seguridad operacional de los buques.** Este capítulo contiene las prescripciones relativas a la gestión de la seguridad, obligando tanto a las compañías que explotan comercialmente a los buques, como a los propios buques al cumplimiento del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS).

**Capítulo X. Medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad.** El capítulo incluye disposiciones aplicables a los buques de alta velocidad y hace de obligatorio cumplimiento el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV).

**Capítulo XI-1. Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima.** El capítulo aclara los requisitos relativos a la autorización de las organizaciones reconocidas y las prescripciones relativas a los reconocimientos mejorados, al número de identificación del buque, a la supervisión de las disposiciones operacionales por el estado rector del puerto y todo lo conducente para la expedición por parte de la administración del registro sinóptico continuo.

**Capítulo XI-2. Medidas especiales para incrementar la protección marítima.** Este capítulo hace referencia al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) y



exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplan las prescripciones pertinentes de la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).

La parte A del Código contiene las prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y la parte B, las orientaciones relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y a la parte A del Código.

**Capítulo XII – Medidas de seguridad adicionales aplicables a los graneleros.** Este capítulo incluye el ámbito de aplicación y el plan de implementación de estas medidas, prescripciones sobre la estabilidad con averías en este tipo de buques, los procedimientos de reconocimiento y mantenimiento y otros aspectos como, la declaración de la densidad de la carga a granel, alarmas para detectar la entrada de agua a las bodegas y la disponibilidad de los sistemas de bombeo.

Las enmiendas al Convenio SOLAS para hacer mandatorio el Código Internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010 (Código PEF 2010), se adoptaron cuando el Comité de Seguridad Marítima se reunió en su 88ª Sesión del 24 de noviembre al 3 de diciembre de 2010.

De lo anteriormente expuesto, advertimos que el Convenio SOLAS, a pesar de que es la máxima referencia normativa en materia de seguridad marítima, creemos que la misma no ha prestado atención a un rubro que es el de los cruceros turísticos, ya que ese convenio alude a una infinidad de embarcaciones de muy diversos tipos y dimensiones, pero de una lectura exhaustiva que hicimos a dicha normatividad no se hace mención a los cruceros que nos ocupan en esta investigación, por lo que al respecto existe una laguna normativa, la cual no nos cabe la menor duda ha sido aprovechada por las compañías navieras de este género, para hacer una infinidad de

incumplimientos y tropelías que a la larga determinan que sucedan acontecimientos como el del *Costa Concordia*.

### **3.3 Posiciones que han adoptado diversos organismos internacionales y privados, con respecto al naufragio del crucero turístico Costa Concordia:**

#### **3.3.1 Organización Marítima Internacional (OMI).**

Inmediatamente el siniestro que le sucedió al crucero *Costa Concordia*, la Organización Marítima Internacional (OMI) indicó que extraerá las lecciones necesarias del citado naufragio y, en caso de necesidad, modificará la normativa de seguridad para los cruceros.

“La OMI no debe tomar este accidente a la ligera. Debemos considerar seriamente las lecciones aprendidas y, si es necesario, reexaminar la reglamentación sobre la seguridad de los grandes barcos de pasajeros a la luz de las conclusiones de la investigación”, declaró el Director general de la OMI, Koji Sekimizu, en un comunicado difundido en Londres, Inglaterra, el 16 de enero de 2012”.<sup>45</sup> A nuestro parecer, la anterior versión, únicamente tiene un matiz de diplomacia, para aparentar que la OMI estaba preocupada por lo acontecido, y así pronunciarse al respecto; ya que en la realidad, la situación de la escasa y laxa regulación que se vive en el 2013 en materia de crucero turísticos, sigue siendo la misma que prevalece desde hace mucho tiempo atrás.

Sin embargo, agregó, “las causas de este accidente todavía no han sido establecidas. Debemos esperar a la investigación y no prejuzgar o especular en este momento”, precisó el secretario general de este organismo de Naciones Unidas dedicado a la promoción de la cooperación entre los Estados y la industria del transporte para mejorar la seguridad marítima.

---

<sup>45</sup> <http://www.ntn24.com/noticias/organizacion-maritima-internac-035214>, la cual contiene el artículo siguiente: Organización Marítima Internacional estudia modificación de la normativa marítima tras naufragio”, consultado el martes 20 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

Sekimizu urgió a las autoridades italianas concededoras del buque accidentado a comunicar lo antes posible a la OMI los resultados de su investigación, conforme a la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, por sus siglas en inglés).

Así también, Sekimizu expresó su más sincero pésame a las familias de las víctimas y tuvo palabras de agradecimiento para los guardacostas italianos por sus continuados esfuerzos en las operaciones de búsqueda y rescate.

Tras el accidente del crucero *Costa Concordia*, la OMI anunció que incluirá la discusión sobre seguridad de pasajeros de barcos en la agenda de su comité, que se reunirá del 16 al 25 de mayo de este año.

El Director general de la OMI, Koji Sekimizu, consideró que la agencia que dirige es el organismo adecuado para ocuparse de la seguridad de las embarcaciones de pasajeros y de revisar los reglamentos luego del naufragio del *Costa Concordia*. “Agregó que la sesión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI abrirá un canal de comunicación con las operadoras de barcos y cruceros para evaluar la actual seguridad de esos navíos y elaborar recomendaciones para mejorarla. También urgió a los Estados miembros de la OMI a garantizar que sus regulaciones de seguridad se cumplan en su totalidad”.<sup>46</sup> Asimismo, reiteró la importancia de que las autoridades italianas investiguen a fondo las causas del siniestro que causó la muerte de más de una decena de personas y un mayor número de desaparecidos. De lo anteriormente expuesto, insistimos que la retórica utilizada por el señor Sekimizu es meramente diplomacia pura, hasta el momento no se han abierto tales canales de comunicación, entre el organismo que preside y las compañías de embarcaciones turísticas, tendiente a mejorar las medidas de seguridad en la prestación de servicios de éstas.

---

<sup>46</sup> <http://www.un.org/spanish/News/story.asp?newsID=22595>, la cual contiene el artículo: “OMI discutirá seguridad de pasajeros de barcos tras accidente de *Costa Concordia*”, consultado el lunes 19 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

El pasado 27 de febrero del año en curso se inauguró en Londres, Gran Bretaña, el 63º Periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (denominada también como MEPC 63) en la sede de la OMI en el que, entre otros temas de actualidad marítima, se trató el intenso seguimiento que esta organización está haciendo en las labores de investigación del siniestro del buque crucero *Costa Concordia*.

No fue sino hasta el 13 de abril del 2012, cuando la OMI urgió a los países miembros y a las empresas de la industria naviera a renovar los esfuerzos y la determinación para mejorar la seguridad de las embarcaciones de pasajeros.

“En un videomensaje con motivo de conmemorarse el centenario del hundimiento del transatlántico *Titanic*, el secretario general de la OMI, Koji Sekimizu, señaló que esa tragedia impulsó la aprobación en 1914 de la primera convención sobre seguridad en altamar. Hoy, en 2012, si bien ese instrumento ha sido actualizado, es todavía el tratado internacional más importante sobre seguridad marítima y forma parte de un marco regulatorio que abarca todos los aspectos relacionados con el diseño de las embarcaciones, la construcción, operación, tripulación y pasajeros”.<sup>47</sup> En efecto, lo expuesto en esta cita textual hecha por el señor Sekimizu es parcialmente cierto, lo que no dijo, es que ese instrumento llamado SOLAS no ha sido actualizado, no al menos en lo que concierne a los cruceros turísticos, por lo que este funcionario ha mentido al respecto, restándole importancia a lo que en el futuro pueda suceder, si colisionan más embarcaciones de este tipo, quizás su poca atención sea, porque cuando vuelva a acontecer otro suceso de estos, él probablemente ya no ocupara esa alta Dirección Internacional.

---

<sup>47</sup> <http://www.cinu.mx/noticias/mundial/omi-insta-a-reforzar-la-seguri/>, la cual contiene el artículo siguiente: “OMI insta a reforzar la seguridad marítima”, consultado el lunes 19 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

Una vez expuesto lo anterior, no nos queda duda alguna que la función de la OMI ha sido tanto tibia como complaciente, ya que ante la eventualidad sucedida al *Costa Concordia*, únicamente se ha limitado a externar que se requiere una actualización en la normatividad aplicable, y hasta ahí han quedado sus buenas intenciones. Desde el 13 de enero del 2012, fecha en que sucedió el percance al crucero que nos ocupa, hasta la fecha no ha habido esa pretendida actualización a la que hacía alusión esta Organización, por lo que es imperioso que tenga una actividad más dinámica e insistente ante las instancias correspondientes para que verdaderamente se hagan las actualizaciones de las que se ha pronunciado se deben hacer, entre ellas surge legislar lo relativo a las medidas de seguridad que deben darse en los cruceros turísticos.

### **3.3.2 Agencia Europea de Seguridad Marítima (perteneciente a la Unión Europea, UE).**

La Unión Europea, mediante la intervención de una de sus oficinas, como lo es la Agencia Europea de Seguridad Marítima ha venido valorando la posibilidad de exigir mayor seguridad en los cruceros turísticos que se operen dentro de los mares de los Estados miembros. Fue así que, Siim Kallas, Comisario Europeo de Transportes, se dio a la tarea de proponer el mejoramiento de las normas de seguridad marítima internacionales de la IMO, (según sus siglas en inglés) tras el siniestro que tuvo el *Costa Concordia* en enero de 2012.

El funcionario arriba mencionado concretamente ha expresado su preocupación por mejorar las normas de seguridad aplicables a los cruceros turísticos, advirtiendo que el organismo que representa, muy posiblemente propondrá cambios a la legislación de la materia que se encuentra actualmente en vigor.

Por otra parte, poco después del percance que tuvo el crucero *Costa Concordia* la Unión Europea envió un buque especializado en labores de recogida de combustible a la zona en donde colisionó el buque en cita, lo anterior con el objeto de apoyar la operación de extracción del combustible que servía de fuente de energía para el barco. En un comunicado, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA, por sus siglas en inglés), con sede en Lisboa, Portugal, informó que la embarcación llamada *Salina Bay* colaboraría con la empresa holandesa *SMIT Salvage*, encargada de la operación de rescate medioambiental. “La agencia europea explicó que el *Salina Bay* es un petrolero equipado con varios sistemas de recuperación de combustible, como bombas de extracción, separador de aceites flotantes y un radar especializado en la detección de mareas negras. El barco tiene una capacidad de almacenaje de 2 mil 800 metros cúbicos, y ha sido contratado en Bruselas, Bélgica para este servicio...”.<sup>48</sup> Sobre lo anteriormente transcrito, resulta loable que la Unión Europea haya contratado el barco *Salina Bay* para realizar labores de limpieza en el lugar en donde colisionó el *Costa Concordia*, lo que nos preocupa es que este ente no tome medidas más sustanciales, como influir en la modificación del SOLAS, sólo quiere actuar en los hechos, cuando el siniestro ha acontecido, no tomando mejor acciones preventivas que podrían ser más benéficas.

Posteriormente, el 24 de abril de 2012, la industria del crucero adoptó, en Bruselas, Bélgica, tres nuevas normas que se implementarán a nivel global con carácter inmediato. Estas políticas surgieron como fruto del acuerdo de la industria al completo. Además, son el tercer anuncio que la industria del crucero ha realizado en el marco de la Revisión de la Seguridad Operacional de los Cruceros que está llevando a cabo, y del cual ha estado muy pendiente la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

---

<sup>48</sup> <http://www.nxm.mx/noticia.php?ID=2211>, la cual contiene el reportaje denominado: ‘Envía UE buque para la extracción de combustible del Concordia’”, el cual se consultó el día martes 6 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

La utilidad de estas nuevas medidas, es que se pretende que en un futuro próximo sean trasladadas a la Comisión de Seguridad Marítima de la IMO. Todo lo anterior es benéfico si se llevará a cabo, sin embargo, hasta el momento todo ha quedado en promesas, o en simples buenos deseos; razón por la cual, consideramos que la Unión Europea no ha ejercido su ámbito de influencia para incidir en lograr una verdadera actualización de las normas aplicables a los cruceros turísticos, y por ello, es que las compañías dueñas de estas embarcaciones, prácticamente se desempeñan con la mayor de las libertades, y por ello, acontecen los siniestros expuestos, a manera de ejemplo, en el Capítulo II de esta investigación.

Cabe mencionar que las normas propuestas por la Unión Europea, son esencia las siguientes:

- Imponer la obligación de que las compañías navieras establezcan con toda precisión un plan de rutas.
- Restringir el acceso del personal al puente de mando, esta medida se adopta para evitar distracciones en las maniobras de índole operativo.
- Hacer obligatorio la disposición de chalecos salvavidas para todos los pasajeros y tripulantes de una embarcación turística.

Las nuevas normas se enmarcan dentro del anuncio realizado por la industria el pasado 27 de enero de 2012 de la puesta en marcha de una *Revisión de la Seguridad Operacional del Crucero* en respuesta al accidente del Costa Concordia y como parte de los constantes esfuerzos para revisar y mejorar los protocolos de seguridad.

Otra función que ha tenido la Agencia Europea de Seguridad Marítima es el aprobar un proyecto para retirar de la Isla de Giglio los restos del crucero naufragado *Costa Concordia*, en donde se ha previsto que los trabajos para tal efecto comenzarían a principios de mayo del año en curso, aunque está sujeto a la aprobación final de las autoridades italianas y estima que durarían doce meses aproximadamente.

El plan indica que una vez reflotado el buque será remolcado a un puerto italiano y tratado de acuerdo con los requerimientos de las autoridades italianas. La principal base de operaciones estará ubicada en tierra firme, en los alrededores de Civitavecchia, donde se almacenarán el equipo y los materiales, evitando de esta forma cualquier impacto de cualquier índole en las actividades portuarias de Giglio.

La Agencia en cuestión también ha incluido medidas para salvaguardar el turismo y la economía de la Isla de Giglio y según afirma el comunicado la presencia de los operarios de salvamento no tendrá un impacto significativo en la disponibilidad hotelera de la isla durante la temporada de verano.

Las operaciones tienen una serie de prioridades como es la protección medioambiental, por lo que después de completar los trabajos principales se procederá a limpiar el fondo del mar y a replantar la flora marina.

El proceso para la extracción de combustible se completó con éxito el 24 de marzo de 2012.

Las operaciones de cuidado, que incluyeron la limpieza del lecho marino y la retirada de escombros causados por el incidente, continuarán hasta que comiencen los trabajos de retirada.

La empresa que ha presentado el proyecto y que se hará cargo de la retirada del barco es *Titan Salvage*, una empresa de capital americano que forma parte del Grupo Crowley y es especialista en salvamento marítimo y retirada de barcos hundidos. Salvage trabajará junto con la firma italiana Micoperi conocido contratista de servicios marítimos italiano especializada en construcción e ingeniería submarinas.



Al respecto, y vertiendo un comentario final sobre esta Agencia, podemos pronunciarnos en idénticos términos que lo que expusimos en el inciso anterior, es decir notamos que la actividad emprendida por ambos órganos es superficial, y dejan de lado lo concerniente a lo que debe circunscribir normativamente a los cruceros turísticos, y no es sino hasta que suceden eventualidades como la que tuvo el *Costa Concordia*, cuando quieren tomar cartas en el asunto.

### **3.3.3 Asociación Internacional de Líneas de Crucero (CLIA, por sus siglas en inglés, *Cruise Lines International Association*).**

En febrero del 2012, la Asociación Internacional de Líneas de Crucero que representa a veintiséis empresas estadounidenses de cruceros comerciales, y el Consejo Europeo de Cruceros, con 30 compañías de cruceros, anunciaron un cambio en las políticas según el cual debían realizarse simulacros antes de zarpar del puerto.

Después del accidente del *Costa Concordia*, los oficiales supieron que cerca de 600 pasajeros de los 3,000 a bordo no participaron en el simulacro, ya que habían abordado a la nave apenas unas horas antes del accidente.

La Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) calificó el incidente del *Costa Concordia* como una terrible tragedia, pero le pidió a los viajeros en general, verlo bajo la siguiente perspectiva: “Los accidentes como éste son extremadamente raros en la industria de los cruceros, los cruceros seguirán siendo uno de los medios de viaje más seguros entre todos los tipos de vacaciones. Los barcos de cruceros modernos tienen equipo sofisticado diseñado para mantenerlos en curso, los alejan del mal clima y los mantienen estables en mares agitados. Aún así, ocurren accidentes y actos impredecibles de la naturaleza”.<sup>49</sup> Como comentario a esta cita textual, podemos decir que en

---

<sup>49</sup> <http://mexico.cnn.com/mundo/2012/01/18/el-naufragio-en-italia-siembra-las-dudas-sobre-la-seguridad-de-un-crucero>, la cual contiene el artículo: “El naufragio en Italia siembra las dudas sobre la

los últimos tiempos, tal y como lo vimos en el Capítulo II de esta investigación, los siniestros sucedidos a las embarcaciones turísticas, ya no es tan raro que acontezcan tal y como lo afirma el CLIA; por otra parte, aún y cuando este tipo de embarcaciones cuenta con sistemas tecnológicos de punta, son las negligencias humanas, como la hecha por el capitán del *Costa Concordia*, la que determinan que tales transportes colisionen y se vayan a pique, aun y con toda esa tecnología implementada.

Tras el hundimiento de dicho crucero de lujo, la CLIA (por sus siglas en inglés) estableció nuevas políticas de seguridad para los pasajeros. Estas nuevas reglas comenzaron a ejecutarse a partir de julio del año 2012.

“Por un lado, se estableció que la nacionalidad de los pasajeros ha de ser registrada. De ser necesario evacuar el barco, esta información será usada en los trabajos de búsqueda y rescate. El segundo procedimiento de seguridad que ha sido implementado consiste en brindar a los pasajeros 12 instrucciones universales. Por ejemplo, se hará una descripción de los principales sistemas de seguridad con los que cuenta la embarcación, se explicará cuáles son las rutas de evacuación y se les enseñará a distinguir cuáles son las salidas de emergencia”.<sup>50</sup>

Las regulaciones para los cruceros de pasajeros previamente requerían que la empresa tuviera registro del nombre y género de cada pasajero y que los diferenciara entre adultos, niños e infantes (de hasta tres años) para poder proporcionar esta información a los equipos de búsqueda y rescate. El nuevo requerimiento de también registrar la nacionalidad del pasajero tiene la finalidad de asegurar que el equipo de rescate podrá contar con información esencial inmediata en casos de emergencia.

---

seguridad de un crucero”, que fue consultado el domingo 25 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

<sup>50</sup> <http://elcomercio.pe/turismo/1437119/noticia-cruceros-adoptan-nuevas-reglas-seguridad-desastre-costa-concordia>, la cual contiene el artículo: “Cruceros adoptan nuevas reglas de seguridad tras desastre del Costa Concordia”, que fue consultado el domingo 25 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

“Algunos gobiernos han indicado que sería de mucha utilidad tener esta información cuando se hace un recuento de los pasajeros durante las operaciones de rescate. En tales situaciones es necesario comunicarse con los consulados y las embajadas para ayudar a localizar, contabilizar y proporcionar cuidados a los involucrados en el incidente”.<sup>51</sup>

Por otra parte, para la configuración de la nueva política de obligaciones se han enlistado doce instrucciones específicas a seguir en caso de emergencias que se les entregaran a todos los pasajeros, y que en el caso específico son las siguientes, a saber:

- Cuándo y cómo utilizar un chaleco salvavidas.
- Descripción de las señales de emergencia y las respuestas apropiadas en caso de una emergencia.
- Localización de los chalecos salvavidas.
- Puntos de reunión cuando suene la alarma de emergencia.
- El método de recuento de pasajeros durante los simulacros o en un caso de emergencia verdadero.
- Cómo se dará la información en caso de emergencia.
- Qué esperar si los oficiales ordenan evacuar el barco.
- Qué información de seguridad adicional hay disponible.
- Información sobre si los pasajeros deben volver a sus camarotes antes de reunirse en caso de emergencia, incluyendo medidas específicas en cuanto a medicamentos, vestimenta y chalecos salvavidas.
- Descripción de los sistemas de seguridad clave y sus características.
- Sistemas de evacuación de emergencia y cómo reconocer las salidas de emergencia.
- A quién dirigirse para obtener información adicional.

---

<sup>51</sup> <http://mexico.cnn.com/salud/2012/06/28/recuerdas-el-costa-concordia-pues-los-cruceros-ya-son-mas-seguros>, página que fue consultada el día lunes 26 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

Así entonces, se puede observar que, hasta hace poco tiempo la seguridad a bordo de los cruceros era un tema que se daba por resuelto hasta que el hundimiento del *Costa Concordia* ocurrido frente a las costas de Giglio, en Italia, ha puesto de manifiesto la importancia de contar con información adecuada sobre el tema. Así, una actividad a resaltar es que la CLIA ha diseñado el denominado *Cruise Industry Safety Tool Kit*. “Se trata de un elemento importante orientado especialmente a los agentes de viajes que les provee de la información necesaria para asesorar a los viajeros que consulten sobre el tema de seguridad a bordo de un crucero”.<sup>52</sup> Lo anterior nos parece loable, ya que cualquier acción que se implante para mejorar la seguridad para este tipo de embarcaciones, siempre será bienvenida, tan sólo falta saber los resultados que este *Kit* diseñado por la CLIA tendrá en un futuro inmediato.

Al respecto, la CLIA realizó un exhaustivo trabajo estadístico y pudo confirmar que los barcos siguen siendo en la actualidad uno de los medios más seguros para realizar un viaje. Este trabajo que ha sido compilado en el llamado *Cruise Industry Safety Tool Kit*, que a su vez, suministra a los agentes de viajes, estadísticas y elementos indispensables para disipar las dudas que puedan plantear los viajeros referente a la seguridad.

Dentro de la información importante y que lleva tranquilidad a los pasajeros es el hecho que todos los barcos modernos cuentan con instrumentos sofisticados y de tecnología de avanzada, cumpliendo además con los exigidos por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y en la mayor parte de los casos los barcos exceden estos requisitos básicos, con instalaciones que cuentan con mayores medidas de seguridad.

La CLIA pone énfasis en el hecho que los cruceros son absolutamente seguros, y que están equipados con una moderna tecnología contando además

---

<sup>52</sup> <http://www.livingcruceros.com/cruceros-nuevo-kit-de-seguridad-a-bordo/>, la cual contiene el artículo: “Cruceros, nuevo kit de seguridad a bordo”, que fue consultado el lunes 26 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

con personal adiestrado para hacer frente a eventualidades y situaciones de emergencia a bordo.

El organismo en cuestión asegura además, que toda la industria dedicada a los cruceros trabaja en conjunto con agencias como el FBI.

A esta valiosa información se suman consejos dirigidos a los viajeros contenido en un paquete de documentos, incluyendo hojas individuales que los agentes de viajes pueden distribuir entre sus clientes y potenciales viajeros.

Este nuevo paquete informativo de seguridad servirá para dar tranquilidad a quienes desean seguir disfrutando de las ventajas de viajar en un crucero y de disfrutar de todo lo que este tipo de viajes ofrecen.

De lo anteriormente expuesto, se desprende que, desde el accidente del crucero *Costa Concordia*, la industria de este sector turístico se ha encontrado bajo presión para mejorar las medidas de seguridad implementadas en caso de emergencia. Los representantes de la industria se han reunido ya varias veces desde el accidente para tratar estos temas. Se espera que en próximas fechas haya más cambios en los procedimientos de seguridad.

### **3.4 ¿Quién es el responsable en el naufragio del crucero turístico *Costa Concordia*?**

Tal y como suele acontecer generalmente en este tipo de asuntos, existen versiones encontradas sobre quién o quiénes son los responsables del siniestro que tuvo el crucero turístico *Costa Concordia* el pasado 13 de enero de 2012, hay pasajeros que culpan directamente al capitán Francesco Schettino, ya que se condujo de manera imprudente ante esa trágica situación, ya que hay versiones que abandonó la embarcación antes que cualquier otra persona, dejando a su suerte a todos aquellos que estaban a su cuidado; otros culpan a la empresa dueña de esa embarcación alegando que no tenía cuidado

en hacer cumplir con exactitud las rutas que debían seguir sus embarcaciones; otros culpan a la tripulación del crucero en mención, ya que se dice que ésta tuvo un comportamiento de no saber qué hacer ante ese escenario, de que se condujo con mentiras, ya que le dijeron a los pasajeros que únicamente se trata de un problema en el equipo eléctrico, y que no tomaron las mínimas medidas de seguridad en atención a los que ahí se encontraban; lo cierto es que aún en la actualidad, existe una cortina de humo, en donde las partes se culpan, unas a otras. Todo esto prevalece, ya que hasta el momento de estar realizando esta investigación, las autoridades judiciales italianas que tienen a su cargo la investigación y resolución de este caso, aún no se han pronunciado definitivamente sobre el particular, ya que se siguen haciendo las pesquisas, que a nuestro parecer han sido demasiado lentas, haciendo parecer que estamos en presencia de un asunto investigado y decidido en México, y no en uno, en donde supuestamente se trata de una nación desarrollada.

Lo anterior lo manifestamos, toda vez que el 5 de julio de 2012, el juez de indagaciones preliminares del Tribunal de Grosseto revocó el arresto domiciliario contra el capitán del Costa Concordia Francesco Schettino.

“Bruno Leporatti, el abogado de Schettino, confirmó a la prensa que su cliente deberá solamente cumplir con la obligación de residir en la localidad de Meta di Sorrento, sur, donde está su domicilio”.<sup>53</sup> Verdaderamente, lo dicho por el abogado del capitán empeora más la mala imagen que se tiene de éste último, con la aseveración antes transcrita, prácticamente se está volviendo en juez y parte del proceso, antes de que una autoridad judicial italiana se pronuncie al respecto, este jurista ya sentenció en dónde debe el capitán cumplir con su responsabilidad.

El capitán fue arrestado tras el naufragio del Costa Concordia, atribuido a un error humano y en el que murieron 32 personas.

---

<sup>53</sup> [www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&seccion](http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&seccion), la cual contiene el reportaje: “Revocan arresto a responsable del accidente del Costa Concordia”, consultada el viernes 16 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

Los pedidos de sus defensores de liberarlo habían sido siempre rechazados, aunque tampoco se había aceptado la solicitud de la fiscalía de recluirlo en prisión.

Schettino abandonó el Costa Concordia luego de que encallara frente la isla del Giglio y a pesar de que a bordo había aún cientos de pasajeros.

Sin embargo, en un reporte escrito a sus abogados y difundido por la televisora *Mediaset*, el capitán rechazó ser un cobarde y expresó sus condolencias a los familiares de las víctimas.

Aseguró que la noche del 13 de enero la nave se volteó de golpe tras chocar contra el escollo y dijo que “una mano divina” impidió que continuara por la misma ruta, porque ello hubiera ocasionado que golpeará con la proa, lo que habría causado una hecatombe, según la apreciación de Schettino.

Aparentemente el barco encalló porque se acercó demasiado a la costa para cumplir el rito del saludo a las personas que estaban en tierra. Así, nueve personas, entre las cuales se encuentra el capitán Francesco Schettino y tres dirigentes de la empresa Costa Crociere, están en el centro de la investigación abierta por la fiscalía de Grosseto por homicidios múltiples, naufragio y abandono de navío, que son los delitos que se les imputan.

“En la noche de la tragedia, Roberto Ferrarini, coordinador de la unidad de crisis de Costa no parece haber considerado la medida real del estado del navío a pesar del hecho de que disponía de las principales informaciones sobre la colisión del Concordia con una roca cerca de Giglio, estimaron los expertos.

Pero aparte los elementos que acusan a Costa, el capitán Schettino sigue apareciendo como el principal responsable del accidente, en primer lugar por haber decidido hacer que el navío efectuara una maniobra peligrosa para

presentarse con todas las luces encendidas junto a la costa. También está cuestionado por haber retardado la evacuación del navío y, sobre todo, por haberlo abandonado antes de que los cientos de pasajeros llegaran a tierra”.<sup>54</sup>

De la anterior transcripción, podemos verter el siguiente comentario: a nuestro parecer, el capitán del *Costa Concordia*, actuó con extrema negligencia, como si fuera un aprendiz novato en cómo conducir una embarcación de la cual supuestamente está capacitado para hacerlo. Realmente, nos parece muy complicado defender su postura asumida durante el percance aquí analizado.

No obstante que en la actualidad, el capitán Schettino ya no está bajo arresto domiciliario, el fiscal general de Toscana sigue acusando a la naviera Costa Cruceros, propiedad del Costa Concordia, por negligencia en las normas de seguridad. El elenco de carencias y defectos que hace la fiscalía es muy amplio: “Botes salvavidas defectuosos que no se pueden bajar, personal que no sabe qué hacer, escasa preparación para enfrentarse a la emergencia, órdenes equivocadas como aquella absurda de volver a las cabinas. La confusión que se produjo revela una increíble negligencia en la aplicación de las normas de seguridad. Seguridad –prosigue el magistrado- que se debe organizar antes, con ejercicios y simulaciones, y gestionada después. No todas las carencias de seguridad pueden ser achacadas a la conducta del capitán. Por ello, la investigación debe abarcar todos los frentes”.<sup>55</sup>

Esta solicitud la hace el fiscal general de Toscana, Beniamino Deidda, el magistrado jefe del equipo de fiscales que investiga sobre el naufragio del *Costa Concordia*, con un balance de quince víctimas mortales y una veintena de desaparecidos.

---

<sup>54</sup> <http://viajeroglobal.com/cruceros/costa-concordia-crucero-naufragio-y-responsables-89>, la cual contiene e reportaje “Costa Concordia, crucero, naufragio y responsables”, consultado el jueves 15 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

<sup>55</sup> <http://www.abc.es/20120124/internacional/abci-costa-concordia-crucero-201201241035.html>, la cual contiene el artículo: “El fiscal acusa a Costa Cruceros de increíbles negligencias en las normas de seguridad”, consultado el viernes 16 de noviembre de 2012, en el portal Google México.



El fiscal Deidda, un experto en temas de seguridad en el trabajo, pretende ir en la investigación más allá de los errores cometidos en la práctica por el capitán Schettino, para centrarse en las decisiones hechas por el empleador, es decir, el armador. Por ahora la atención general se ha concentrado en la responsabilidad del capitán, que se ha revelado trágicamente inadecuado. Pero ¿quién elige el capitán?”, se pregunta el magistrado Deidda.

La defensa de Schettino asegura que la nave se inclinó por problemas estructurales. La posición de la naviera Costa Cruceros se agrava también por la acusación que le han hecho los abogados defensores del capitán Schettino. Según ellos, la nave se inclinó por problemas estructurales. Argumentan que el *Costa Concordia* naufragó inclinándose de lado, y haciendo así un infierno la evacuación, porque tenía problemas estructurales: No funcionaron los surtidores para equilibrar la nave, no se pudo asegurar una inundación simétrica de la nave, como está previsto en la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

Por esto los abogados de Schettino piden abiertamente a la fiscalía que se proceda a indagar a quienes podrían haber cooperado a ocasionar el trágico suceso y que se determinen eventuales ulteriores responsabilidades de los que tenían la obligación de garantizar que la nave funcionara perfectamente, es decir, la dirección de *Costa Cruceros*.

Por su parte, los pasajeros del *Costa Concordia* aseveran que el capitán prácticamente los abandonó a su suerte, ya que tuvo la osadía e irresponsabilidad de ponerse a salvo antes que nadie. “...La tripulación no tenía ni idea de cómo evacuar el barco y el capitán nos mintió. Dijo hasta el último minuto que todo estaba controlado y que sólo era un fallo eléctrico... Algunos creen que el barco se desvió de la ruta, el buque no debería encontrarse en el punto donde recibió el impacto... En contraste con la indignación contra el

capitán y su gente, los sobrevivientes sólo tienen palabras de agradecimiento para los habitantes de Giglio, que los auxiliaron y les dieron asilo”<sup>56</sup>. Volvemos a considerar que con esa actitud mostrada por el capitán, todo apunta a que es él el responsable absoluto de ese siniestro, razón por la cual, y en caso de que impere la justicia imparcial, este sujeto debería ser declarado culpable de lo acontecido, y hacerlo responsable de todo lo que se tenga que indemnizar.

Otros viajeros más aseguran que: “El capitán tardó demasiado tiempo en dar la orden de evacuación y no había suficientes barcos salvavidas...”.<sup>57</sup> Realmente nos parece inconcebible, cómo un capitán que supuestamente tiene toda la experiencia posible, para manejar de la mejor manera posible todo aquello que surja en su barco, cometa tantas tonterías; por tal motivo, creemos si debería ser severo y ejemplar el castigo que las autoridades judiciales italianas deban imponerle a este torpe e irresponsable capitán.

Imagen 10. “Un bote de salvamento, cerca del hundido ‘Costa Concordia’. Foto: Reuters.



Fuente: <http://www.que.es/ultimas-noticias/internacionales/201201151112-crucero-costa-concordia-localizado-vida-cont.html>

<sup>56</sup> Mora Tavares, Eduardo, “Buscan sobrevivientes de naufragio en Italia. El crucero Costa Concordia encalló el viernes frente a la isla Giglio”, Sección El Mundo, en *El Universal*, México, domingo 15 de enero de 2012, p. 8

<sup>57</sup> Sin autor, “No había suficientes barcos”, en *Reforma*, México, Domingo 15 de enero de 2012, p. 2.

Imagen 11. “Se muestra el naufragio del crucero Costa Concordia”



Fuente: <http://www.lr21.com.uy/mundo/1017725-%E2%80%9Csalta%E2%80%9D-%E2%80%9Csalta%E2%80%9D-le-grito-el-marido-tras-ponerle-el-unico-salvavidas-y-arrojarla-al-agua>

Hasta aquí, hemos expuesto la multiplicidad de versiones dadas por las partes inmersas en el asunto de la colisión del Costa Concordia, todas ellas discrepan unas de otras, por lo que como lo manifestamos anteriormente, todas ellas crean una incertidumbre sobre cómo sucedieron en la realidad los hechos, lo cierto es que gran parte de la recabación de datos que se han obtenido en la investigación, los mismos apuntan que la responsabilidad de este siniestro recae en el capitán Schettino, ya que lo que ha aportado este sujeto, no son creíbles sus posiciones, y resulta inverosímil que hasta haya dicho que una “mano divina” impidiera que pudiera nivelar la nave que estaba a su mando, pero más increíble aún es que se le haya dejado sin efectos el arresto domiciliario en que se encontraba inmerso, aun cuando no se ha terminado el proceso judicial, por lo que nos extrañaría que a fin de cuentas, en este asunto nadie resultara culpable, y las víctimas tuvieran que conformarse con el acuerdo pecuniario ofrecido por la empresa dueña del navío averiado, lo cual sería vergonzoso, ya que ésta compañía sigue funcionando, el capitán ya no está bajo arresto, no existe una normatividad que regule lo relacionado con este tipo de embarcaciones, y en sus promocionales no haga mención alguna sobre medidas de seguridad; esto es, pareciera ser que nada sucedió, y que todo seguirá igual.

### 3.5 Las medidas de seguridad para los cruceros turísticos que se aplican al crucero Costa Concordia.

Sobre los acontecimientos sucedidos al crucero *Costa Concordia*, acaecidos en enero de 2012, la empresa dueña del mismo, denominada Costa Cruceros se ha defendido ante las autoridades judiciales italianas argumentando que las medidas de seguridad utilizadas en sus embarcaciones son eficientes y confiables, por lo que eso no debería estar en tela de juicio, y en el caso en particular, la empresa a través de información establecida en su página oficial<sup>58</sup> (información que mencionaremos a continuación), señala que se actuó de la siguiente manera, a saber:

**a) Respecto a la Unidad de Crisis.** La Unidad de Crisis fue convocada rápidamente, pero no pudo proporcionar el apoyo necesario al barco debido a la rapidez con la que éste se hundió. Sin embargo, dicha Unidad proporcionó apoyo logístico a los pasajeros y miembros de la tripulación que estaban en tierra. De acuerdo con las leyes internacionales vigentes, el papel de la Unidad de Crisis es dar apoyo en situaciones de emergencia. Cualquier decisión para asegurar la seguridad de las personas a bordo o del barco es únicamente responsabilidad del capitán, ya que él es la persona más consciente de la situación a bordo, y no puede abdicar sus responsabilidades. Sobre esto último, no nos cabe la menor duda que lo que está haciendo la compañía en comento, es prácticamente cargar la responsabilidad del siniestro acaecido al crucero al capitán del mismo, es decir a la actuación que en ese instante tuvo Francesco Schettino.

La obligación de notificar a las autoridades un accidente que puede comprometer la seguridad del barco recae exclusivamente en el capitán, en virtud de los artículos 17 y 19 del Decreto Legislativo 196/2005. El capitán tiene el deber de informar a la Compañía. El capitán y la Compañía tienen la

---

<sup>58</sup> <http://www.costacruceros.es/B2C/E/AreaNews/CompanyCommunications/comunicados-de-la-compania.htm>, concretamente en la sección que contiene: “Noticias del Costa Concordia”, consultada el sábado 17 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

obligación de ponerse a disposición de las autoridades y ofrecer su completa cooperación, situación que según la compañía no aconteció, ya que Schettino lo primero que hizo fue darse a la fuga en los primeros resultados que tuvo la colisión, dirigiéndose a rumbo desconocido.

**b) Medidas de seguridad respecto al barco.** Según la empresa *Costa Cruceros* el barco y los sistemas de navegación fueron sido diseñados, contruidos y probados según los avanzados criterios de seguridad proporcionados por normas nacionales e internacionales. Los instrumentos de navegación instalados en el *Costa Concordia* tienen suficientes sistemas de seguridad para asegurar que funcionan adecuadamente incluso en el supuesto de un fallo durante la navegación.

Además, dicha compañía asegura que todos los barcos que conforman su flota fueron sujetos de 107 inspecciones durante 2011, certificándose su cumplimiento con las provisiones nacionales e internacionales y los más altos estándares de seguridad. En el momento de salir de Civitavecchia, el *Costa Concordia* tenía todas las principales certificaciones de acuerdo con la legislación vigente.

**c) Respecto a la tripulación.** Las dificultades encontradas durante el abandono del barco fueron influenciadas, principalmente, por el retraso con el que el capitán tomó la decisión de dar la señal de alarma y el consecuente abandono del barco. Desde el momento en que se dio la orden de abandonar el barco, éste fue evacuado rápidamente con ayuda de la tripulación, que trabajó en condiciones extremadamente difíciles debido a que el barco estaba escorado, siendo un desafío para ellos llevar a cabo las operaciones de acuerdo con los procedimientos planeados.

**d) Respecto a la ruta.** Con respecto a la ruta tomada por el barco en la noche del 13 de enero de 2012, la obligatoriedad de notificación recae en el capitán del barco. Ni las autoridades portuarias ni la Compañía fueron

informadas de la variación de la ruta. La compañía en cuestión ha sido reconocida como una compañía que implementa procedimientos exhaustivos que cumplen con las provisiones nacionales e internacionales que son de aplicación tanto para procedimientos ordinarios como de emergencia. Además, se ufana en ser una compañía cuyos barcos son construidos de acuerdo con los más altos estándares, especialmente en términos de seguridad, y que entrena a su tripulación en completo cumplimiento con las legislaciones aplicables.

Durante la vista previa fue claramente confirmado que los procedimientos de seguridad de Costa están en línea con los que marca la ley. De hecho, a la pregunta concreta del Fiscal de que si los "procedimientos de seguridad" de la compañía estaban de acuerdo a la ley, los peritos judiciales expertos contestaron que si lo estaban. Esto se debe a un sistema estructurado de procedimientos y auditorias que la Compañía tiene puesto en marcha desde hace años.

Durante el 2011 se realizaron en la flota un total de 107 inspecciones para verificar el cumplimiento de las regulaciones nacionales e internacionales, así como los más altos estándares de seguridad. Del mismo modo, en marzo y octubre de 2012 la compañía fue sujeto de dos auditorias por parte de la *Flag State Administration* con la finalidad de verificar los procedimientos de seguridad adoptados. El resultado de dichas auditorias fue positivo, y las autoridades de dicho organismo confirmaron la validez del DOC, y por lo tanto la capacidad de organización y procedimientos de seguridad de la compañía. De hecho, la compañía está autorizada a operar solo si cuenta con la licencia llamada *Document of Compliance/Documento de Cumplimiento* (DOC) así como con el *Safety Management Certificate/Certificado de Manejo de Seguridad* (SMC) el cual debe ser obtenido por cada buque de acuerdo al *International Safety Management Code/ Código Internacional de Manejo de la Seguridad* (ISM).

Para conseguir el DOC, la *Flag State Administration* comprueba que la compañía cuente con un sistema estructurado y documentado que permita que los miembros de la misma puedan implementar efectivamente su política corporativa de Seguridad y Protección Medioambiental.

La compañía informa de que, tras el naufragio, no ha podido hacer uso de la nave, ya que fue entregada a las autoridades competentes. En los meses inmediatamente posteriores al naufragio, la compañía fue informada de que algunas partes habían sido robadas, siendo el elemento principal la campana de la nave, sin embargo, la compañía no tiene más información sobre este tema.

Lo anteriormente manifestado, no determina más que hacer nebuloso el panorama del siniestro acontecido al *Costa Concordia*, ya que según la compañía Costa Crucero se cumplieron todas las medidas de seguridad aplicables al caso en concreto, por lo que nos preguntamos lo siguiente: si todas implicadas en este asunto actuaron correctamente, como lo dicen en sus declaraciones, entonces por qué se dio este y bajo las condiciones tan infantiles e inverosímiles en que se manifestaron. Todo esto, consideramos no acontecería si hubiera una norma aplicable concretamente a los cruceros turísticos, ya que en la actualidad, las empresas dueñas de este tipo de embarcaciones, prácticamente hacen lo que quieren, aún en perjuicio de sus propios clientes.

## CONCLUSIONES

**PRIMERA.** Actualmente, en muchas naciones del orbe, el sector turístico ocupa un lugar preeminente, por ello, es que se le ha prestado mayúscula atención a toda la infraestructura y logística que circunscribe a este ámbito, y por ello, es que numerosas empresas privadas han incursionado en él, a través del servicio de cruceros, ofreciendo viajes de verdadero ensueño, pero que en el rubro de adopción de medidas de seguridad, resultan no darle importancia, y por ello, es que se encuentran dispuestos a sacrificar capacitación para el manejo de eventualidades que pongan en riesgo, tanto a los pasajeros como a la propia embarcación, ya que parece que lo importante para este tipo de negociaciones, resultan ser las ganancias que al respecto obtendrán, más no las vidas que llevan a bordo de sus navíos.

**SEGUNDA.** Ante tales circunstancias, se torna imperioso analizar y revisar las disposiciones normativas que rigen la seguridad en los cruceros turísticos, ya que pareciera ser que tal ordenamiento, que en este caso en concreto nos referimos al llamado SOLAS, no tiene la fuerza coercitiva para que sea cumplida de manera puntual, ya sea por las empresas que prestan este tipo de servicios, o por los tripulantes de las embarcaciones, quienes ante la eventualidad de un naufragio prácticamente no saben cómo actuar. Esto acontece a nuestro parecer, debido básicamente a tres factores, que en la realidad y preocupadamente se manifiestan en los cruceros turísticos: a) legislación obsoleta vigente desde 1980; b) normatividad laxa y confusa que regula embarcaciones de muy diversa naturaleza, haciéndonos creer que los percances son idénticos y, por último, c) existe una normatividad carente de un régimen sancionatorio eficaz, que no permita que los responsables de los naufragios, busquen infinidad de recovecos, mañas y artimañas legales para evadir su negligencia y culpabilidad que afecta, generalmente en este tipo de asuntos a muchas personas.



**TERECERA.** Nos parece sumamente increíble que, a pesar de los crecientes avances tecnológicos que se han implementado en los cruceros turísticos, aún así, siguen sucediéndose naufragios en este tipo de transportes, y sobre todo en lo que aconteció en el crucero *Costa Concordia*, en donde tal y como lo explicamos en su momento, el capitán de la embarcación no observó ni las más mínimas y obvias medidas de seguridad, no sólo para evitar el percance, sino para salvaguardar las vidas humanas que ahí se encontraban.

**CUARTA.** Porque aparte de obsoleta, la normatividad referente a las medidas de seguridad para embarcaciones turísticas, al referirnos al SOLAS, no nos parece la especializada para tal motivo; ya que de una acuciosa lectura y revisión sobre el *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar*, nos parece que incluye una diversidad de contenidos sobre embarcaciones diferentes entre sí, las cuales por su magnitud, tamaño y lo que transportan, merecerían cada una de ellas una regulación en específico, y así evitar en lo más posible, cualquier eventualidad como la sucedida al *Costa Concordia*.

**QUINTA.** Así también a nuestro parecer, la impartición de la justicia que debe procurarse a las víctimas de los percances que tienen las embarcaciones turísticas, es sumamente tardada, ya que generalmente queda constreñida a lo que disponen las leyes de los países en donde acontece el siniestro, tal y como acontece en el asunto del *Costa Concordia*, en donde las investigaciones y proceso de lo acontecido, se ventila en tribunales de jurisdicción italiana; lo anterior acontece en razón de que al no haber una normatividad en específico para las embarcaciones turísticas, entonces no haya una logística o una infraestructura en donde en concreto y de manera uniforme puedan llevarse los juicios que se relacionen con los naufragios de este tipo de transportes.

**SEXTA.** Dentro del proyecto de investigación, que originalmente se nos solicitó, mencionamos que nos sería de gran utilidad la teoría de los sistemas, la cual a pesar de tener un origen de naturaleza biológica, sí resulta aplicable al

fenómeno que nos ocupa, ya si la parte fundamental que maneja dicha corriente teórica es la organización, entonces tenemos que el Derecho Internacional se encuentra constituido por una organización de normas que regulan una multiplicidad de relaciones, todas de carácter internacional; así entonces, en esa organización de ordenamientos jurídicos, que debe ser metódico, debe estar contenida una legislación que regule todo el universo que específicamente concierne a los cruceros turísticos, situación que en la realidad no acontece, ese tipo de embarcaciones, no encuentra mención alguna, en el SOLAS, que es la normatividad que se encuentra vigente, y que supuestamente las regula, situación que, como en su momento se analizó, no es cierto, ese instrumento jurídico en mención, únicamente hace mención a una diversidad de navíos, no haciendo referencia a los turísticos, por lo que en el caso que estudiamos, debería aplicarse la teoría de los sistemas, es decir debería haber una organización sistematizada y concreta que regule a los barcos que han ocupado nuestra atención a lo largo de esta investigación.

**SÉPTIMA.** De lo expuesto en el cuerpo de la presente investigación, pudimos comprobar fehacientemente la hipótesis planteada en el protocolo realizado al inicio de ésta; en el sentido de que constatamos que la normatividad aplicable a los cruceros turísticos, se encuentra caduca y desfasada a los tiempos actuales, no se ajusta al enorme auge que han tomado este tipo de viajes, esto es no se encuentra a la par de la tecnología que en estos tiempos tienen este tipo de embarcaciones; asimismo, encontramos que el contenido del Convenio SOLAS, como comúnmente se le conoce, hace referencia a muy diversas embarcaciones, que por su naturaleza del servicio que prestan deben por sí mismas, tener una regulación particularizada y especializada y, por último, creemos que también debería contener un marco sancionatorio, para que así se evite lo que está aconteciendo en el caso del crucero *Costa Concordia*, en donde el capitán niega no haber abandonado a su suerte a los pasajeros que estaban a su cargo, en tanto la empresa dueña de tal embarcación le ha dado a nuestro parecer un leve castigo a Francesco Schettino consistente en suspenderlo de

manera indefinida, y lo que es peor, dicha empresa en vez de asumir solidariamente la responsabilidad, intenta revertir la situación que guarda en este asunto, el abogado principal de la empresa *Costa Cruceros* Marco de Luca, ha presentado ante la fiscalía que tiene a su cargo este asunto, los documentos para que se le incluya como parte ofendida, adelantando que la naviera no se hará cargo de la defensa del capitán, con lo cual se interpreta que quiere que se culpe únicamente a éste último del fatal incidente que nos ocupa. Todo lo anterior sucede, en razón de que hace falta un régimen normativo moderno, coercitivo y especializado que regule específicamente el abundante universo de los buques, y en el caso particular de los cruceros turísticos.

## FUENTES DE CONSULTA

### Bibliografía:

Arellano García, Carlos, *Primer Curso de Derecho Internacional Público*, cuarta edición, México, Editorial Porrúa, México, 1999, 839 pp.

Bertalanffy, Ludwig von, *Perspectivas en la Teoría General de Sistemas. Estudios Científico-filosóficos*, traducción de Antonio Santiesteban, Madrid, 1979, 166 pp.

Cervantes Ahumada, Raúl, *Derecho Marítimo*, segunda edición, México, Editorial Porrúa, 2011, 1006 pp.

*Crónica del Siglo XX, 1900-1925*, tomo I, Barcelona, Editorial Plaza y Janes, 1990, 844 pp.

De Pina, Rafael, *Elementos de Derecho Mercantil Mexicano*, vigésima sexta edición, México, Porrúa, 1998, 496 pp..

Díaz Bravo, Arturo, *Contratos Mercantiles*, novena edición, México, Iure Editores, 2006, 539 pp.

*Grandes acontecimientos del siglo XX*, México, Selecciones del Reader's Digest, 1991 (1191 pp).

Matthews, Rupert, *Titanic. La trágica historia del desventurado trasatlántico*, traducción de Luigi Freda Eslava, México, Editorial Tomo, 2012, 326 pp.

Rojas Soriano, Raúl. *Guía para realizar investigaciones*, México, Editorial Universidad Nacional Autónoma de México, 1995, 437 pp.

Salgado y Salgado, Eusebio, *Derecho Marítimo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Editorial Porrúa, 2004, 692 pp.

Vázquez del Mercado, Óscar, *Contratos Mercantiles*, novena edición, México, Porrúa, 1999, 605 pp.

### Diccionarios y enciclopedias

Cabanellas de Torres, Guillermo, *Diccionario jurídico elemental*, novena edición, Buenos Aires, Editorial Heliasta, 1993, 422 pp.

De Pina, Rafael y Rafael de Pina Vara, *Diccionario de Derecho*, trigésima edición, México, Editorial Porrúa, 2001, 525 pp.

*Diccionario Enciclopédico Abreviado*, tomo III, séptima edición, Madrid, Espasa-Calpe, 1989, 458 pp.

*Enciclopedia Combi Visual*, Barcelona, Ediciones Danae, 1996, 1671 pp.

*Enciclopedia Barsa*, tomo III, Encyclopaedia Británica Publishers, Inc., Madrid, 1987, 871 pp.

*Enciclopedia Salvat de las Ciencias*, tomo 14 - Transportes, Pamplona, Salvat Editores, 1991, 8128 pp.

García Pelayo y Gross, Ramón, *Gran Pequeño Larousse en color*, Madrid, Ediciones Larousse, 2002, 1663 pp.

*Gran Enciclopedia Hispánica*, Madrid, Editorial Planeta, 2003, 2014 pp.

*Hombre, ciencia y tecnología*, tomo 2, Madrid, Editorial Británica-Océano, 2000, 2487 pp.

Palomar de Miguel, Juan, *Diccionario para juristas*, tomo II, México, Editorial Porrúa, 2000, 6736 pp.

Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, 10 tomos, vigésima segunda edición, Madrid, Editorial Espasa-Calpe, 2001, 4618 pp.

### **Hemerografía:**

“Chocan contra iceberg y se salvan”, en *El Universal*, México, sábado 24 de noviembre de 2007, p. 4-A.

Dazango, Gloria, “Anécdotas. La historia más insólita”, en *Historia y Vida*, Número 521, Año XLIII, Barcelona, 2011, p. 26.

“Desaparecen dos turistas franceses”, en *Excélsior*, México, 7 de abril de 2007, p. 18.

Mora Tavares, Eduardo, “Buscan sobrevivientes de naufragio en Italia. El crucero Costa Concordia encalló el viernes frente a la isla Giglio”, Sección El Mundo, en *El Universal*, México, domingo 15 de enero de 2012, p. 8.

“Naufraga crucero: 111 desaparecidos”, en *Excélsior*, México, lunes 11 de julio de 2011, p. 24.

“Naufragio en la Antártida”, en *Milenio Diario*, México, sábado 24 de noviembre de 2007, p. 36.

¿Quién encontró al Titanic?, en *Muy interesante*, número 4, México, abril de 2012, p. 76.

Rosas, Alejandro, "El Titanic: un mapa que conservó la historia", en *Relatos e historias de México*, número 31, México, marzo de 2011, p. 19.

Selse, Irene y Horacio Besson, "Hay 41 desaparecidos: 2 mexicanos, a salvo", en *Milenio Diario*, Sección Fronteras, México, domingo 15 de enero de 2012, p. 32.

Sin nombre del autor, "Barco de pasajeros en el río Volga llevaba 182 a bordo. 102 desaparecidos en naufragio", en *El Universal*, México, Sección El Mundo, lunes 11 de julio de 2011, p. A39.

Sin autor, "Encalla crucero en Italia; hay 6 muertos", en *Excelsior*, México, Domingo 15 de enero de 2012, p. 15.

Sin autor, "No había suficientes barcos", en *Reforma*, México, Domingo 15 de enero de 2012, p. 2.

### **Mesografía:**

[www.abc.es/20120124/internacional/abci-costa-concordia-crucero-201201241035.html](http://www.abc.es/20120124/internacional/abci-costa-concordia-crucero-201201241035.html), la cual contiene el artículo: "El fiscal acusa a Costa Cruceros de increíbles negligencias en las normas de seguridad", consultado el viernes 16 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

[www.bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/067/htm/sec\\_12.htm](http://www.bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/067/htm/sec_12.htm), página que fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

[www.cinu.mx/noticias/mundial/omi-insta-a-reforzar-la-seguri/](http://www.cinu.mx/noticias/mundial/omi-insta-a-reforzar-la-seguri/), la cual contiene el artículo siguiente: "OMI insta a reforzar la seguridad marítima", consultado el lunes 19 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

[www.cloudtourism.pbworks.com/w/page/16041450/7-3-5%20Empresas%20de%20Cruceros](http://www.cloudtourism.pbworks.com/w/page/16041450/7-3-5%20Empresas%20de%20Cruceros), página que fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

[www.costacruceros.es/B2C/E/AreaNews/CompanyCommunications/comunicados-de-la-compania.htm](http://www.costacruceros.es/B2C/E/AreaNews/CompanyCommunications/comunicados-de-la-compania.htm), concretamente en la sección que contiene: "Noticias del Costa Concordia", consultada el sábado 17 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

[www.crucero10.com/tres-nuevas-importantes-medidas-de-seguridad-en-los-cruceros/](http://www.crucero10.com/tres-nuevas-importantes-medidas-de-seguridad-en-los-cruceros/), la cual contiene el artículo denominado: "Tres nuevas importantes

medidas de seguridad en los cruceros”, consultada el martes 13 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

[www.definicionabc.com/general/crucero.php](http://www.definicionabc.com/general/crucero.php), página que fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

[www.elalmanaque.com/turismo/cruceros/MSC2.htm](http://www.elalmanaque.com/turismo/cruceros/MSC2.htm), la cual fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

[www.elcomercio.pe/turismo/1437119/noticia-cruceros-adoptan-nuevas-reglas-seguridad-desastre-costa-concordia](http://www.elcomercio.pe/turismo/1437119/noticia-cruceros-adoptan-nuevas-reglas-seguridad-desastre-costa-concordia), la cual contiene el artículo: “Cruceros adoptan nuevas reglas de seguridad tras desastre del Costa Concordia”, que fue consultado el domingo 25 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

[www.elmundo.es/elmundo/2007/11/23/internacional/1195809277.html](http://www.elmundo.es/elmundo/2007/11/23/internacional/1195809277.html), la cual contiene el artículo: “El accidente se produjo al sur de Argentina. Evacuan a 100 personas de un crucero tras chocar contra un iceberg en el Antártico Ninguno de los 85 pasajeros y los 15 tripulantes ha sufrido heridas. Los ocupantes del buque habían partido del puerto argentino de Ushuaia”, página que fue consultada el lunes 11 de junio de 2012, en el portal Google México.

*www.Enciclopedia Encarta 2009*, información disponible en medio electrónico.

[www.es.wikipedia.org/wiki/Costa\\_Concordia](http://www.es.wikipedia.org/wiki/Costa_Concordia), la cual contiene el artículo: “Costa Concordia”, consultado el jueves 15 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

[www.es.wikipedia.org/wiki/Crucero\\_\(viaje\)](http://www.es.wikipedia.org/wiki/Crucero_(viaje)), página que fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

[www.es.wikipedia.org/wiki/MS\\_Explorer](http://www.es.wikipedia.org/wiki/MS_Explorer), la cual fue consultada el lunes 11 de junio de 2012, en el portal Google México.

[www.es.wikipedia.org/wiki/M/S\\_Sea\\_Diamond](http://www.es.wikipedia.org/wiki/M/S_Sea_Diamond), página que fue consultada el sábado 9 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

[www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&seccion](http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&seccion), la cual contiene el reportaje: “Revocan arresto a responsable del accidente del Costa Concordia”, consultada el viernes 16 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

[www.ftur.uh.cu/intra/ftp/Materiales%20docentes/4to%20a%F1o/Agencia...](http://www.ftur.uh.cu/intra/ftp/Materiales%20docentes/4to%20a%F1o/Agencia...), página que fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

[www.livingcruceros.com/cruceros-nuevo-kit-de-seguridad-a-bordo/](http://www.livingcruceros.com/cruceros-nuevo-kit-de-seguridad-a-bordo/), la cual contiene el artículo: “Cruceros, nuevo kit de seguridad a bordo”, que fue consultado el lunes 26 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

[www.mexico.cnn.com/mundo/2012/01/18/el-naufragio-en-italia-siembra-las-dudas-sobre-la-seguridad-de-un-crucero](http://www.mexico.cnn.com/mundo/2012/01/18/el-naufragio-en-italia-siembra-las-dudas-sobre-la-seguridad-de-un-crucero), la cual contiene el artículo: “El naufragio en Italia siembra las dudas sobre la seguridad de un crucero”, que fue consultado el domingo 25 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

[www.mpamardelplata.com.ar/wp-content/uploads/2009/09/anexo-ii-terminal-de-cruceros-en-mar-del-plata.pdf](http://www.mpamardelplata.com.ar/wp-content/uploads/2009/09/anexo-ii-terminal-de-cruceros-en-mar-del-plata.pdf), página que fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

[www.nauticalegal.com/es/informes/88-registro-y-lista-de-embarcaciones-de-recreo](http://www.nauticalegal.com/es/informes/88-registro-y-lista-de-embarcaciones-de-recreo), página que fue consultada el lunes 4 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

[www.noticiasdecruceros.com.ar/2010/10/12/nueva-regulacion-sobre-derechos-de-pasajeros-en-la-ue/](http://www.noticiasdecruceros.com.ar/2010/10/12/nueva-regulacion-sobre-derechos-de-pasajeros-en-la-ue/), página que fue consultada el miércoles 6 de junio de 2012, dentro del portal Google México.

[www.noticiasdecruceros.com.ar/2012/01/28/reglamentando-a-partir-del-concordia/](http://www.noticiasdecruceros.com.ar/2012/01/28/reglamentando-a-partir-del-concordia/), la cual contiene el artículo titulado: “Reglamentando a partir del Costa Concordia”, consultado el martes 13 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

[www.ntn24.com/noticias/organizacion-maritima-internac-035214](http://www.ntn24.com/noticias/organizacion-maritima-internac-035214), la cual contiene el artículo siguiente: Organización Marítima Internacional estudia modificación de la normativa marítima tras naufragio”, consultado el martes 20 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

[www.nxm.mx/noticia.php?ID=2211](http://www.nxm.mx/noticia.php?ID=2211), la cual contiene el reportaje denominado: ‘Envía UE buque para la extracción de combustible del Concordia’”, el cual se consultó el día martes 6 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

[www.un.org/spanish/News/story.asp?newsID=22595](http://www.un.org/spanish/News/story.asp?newsID=22595), la cual contiene el artículo: “OMI discutirá seguridad de pasajeros de barcos tras accidente de Costa Concordia”, consultado el lunes 19 de noviembre de 2012, en el portal Google México.

[www.viajeroglobal.com/cruceros/costa-concordia-crucero-naufragio-y-responsables-89](http://www.viajeroglobal.com/cruceros/costa-concordia-crucero-naufragio-y-responsables-89), la cual contiene e reportaje “Costa Concordia, crucero, naufragio y responsables”, consultado el jueves 15 de noviembre de 2012, en el portal Google México.