

PROTECCION DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

Tte. de Fragata JOSE GUILLERMO PAEZ

En la antigüedad los hombres de mar adoptaban medidas unilaterales de seguridad tendientes a proteger sus propios buques. Dichas medidas llegaron a convertirse en doctrina general que los capitanes y patrones empleaban para salvaguardar sus vidas y las de sus tripulaciones. Pero como no fuera suficiente la aplicación de esto, a buques construidos, fue necesario extender el control a la forma de construcción y al empleo de materiales que en caso de naufragio pudieran utilizarse como elementos de salvamento.

Debido a las pérdidas de carga por hundimiento de buques de transporte al Lejano Oriente, en los comienzos de la era comercial y después al nuevo Mundo durante la colonia, llegó a establecerse el seguro marítimo que fue reglamentado por los gobiernos de Inglaterra y España, conocidas en ese entonces como las potencias marítimas que surcaban las rutas del mundo.

En España se encargó a los consu-

cuenta la vida humana sino simplemente, los buques y la carga; así lo demuestra la siguiente transcripción de una de las ordenanzas del Consulado de Sevilla:

"Política general de yda a Indias

In dei nomine, Amén. Otorgamos y conoscemos, los qáqui baxo firmaremos, que asseguramos á vos fulano, sobre qualesquier mercaderías, cargadas por vo ó por otra qualquier persona ó personas por vos: y tambien vos aseguramos sobre todas las costa y costas de este seguro; las quales dichas mercaderias, van registradas en el registro del Rey y á riesgo de fulano, en tal nao nombrada tal, maestre fulano, ó otro qualquiera que vaya por maestre en la dicha nao. Y assi cargada la dicha mercaderia en la dicha nao, siga su presente viage con la buena ventura hasta tal puerto de las Indias: y allí sea llegada á bué salvaméto y las mercaderías de...

Y es condición, que la dicha nao pueda hazer y haga todas las escalas que quisiere y por bié tuuiere, asi forcosas como voluntarias, entrando y saliendo en qualquier puerto ó puertos: dado y recibiendo carga, no mudando viaje, sino fuere por juntarse con alguna compañía.

Y si fiesgo o daño vuiere, d"zimos, q trayendolo por certificación, hecha con parte ó sin parte, ó por persona q no sea parte, hecha en el lugar donde se perdiere la nao, ó en otra qualquier parte: que pasados los seys meses, contados desde el día que la política de asseguro se firmare, pagaremos llenamente, y dessembolsaremos luego ante todas cosas, y depositaremos en poder del cargador, ó persona que se haze assegurar todo los que vuiéremos firmado: o la parte que del daño nos cupiere á pagar, con tanto que nos deys finácas llanas y abonadas, para que si fuere mal pagado, nos lo boluereys con treynta y tres por ciento.

Y si la nao no pareciere, se entiéde que hemos de pagar dentro de vn año y medio que la nao vuiere salido del puerto, y no pareciere dentro del dicho año y medio. Y el año y medio se ha de contar dende que la nao sale del puerto, y no dende que la política se firma.

Y entiéndese que lo hemos de correr los primeros y postreros á sueldo á libra, hasta la cantidad que monta la cargazon y los demas de lo que

diciones somos contetos de correr dicho riesgo. Y para ello obligamos nuestras personas y bienes, y damos poder cumplido á los jueces de la casa de la contratacion desta ciudad de Seuilla, y á otras qualesquier justicias de estos reynos; para que lo hagan cumplir: y renunciemos nuestro propio fuero y jurisdiccion y ley si conuenerit, y sometemos fuero y jurisdiccion de los dichos juizes officales, y á todas las otras justicias, y al prior y consules que se ó fueren de aqui adelante de la vniuersidad de los mercaderes tratantes de las Indias desta ciudad de Seuilla, para que por todo rigor de derecho, e por via executiva como en otra qualquier manera nos compelan y apremien á lo ansi guardar y cumplir como si fuesse juzgado y sentenciado por sentencia diffinitiuua dada por juez competente contradictorio juyzio: y por nos e da uno de nos consentida y pasada en casa juzgada.

Limitaciones de la politica passada: declaración della.

Y entiendese, que en diziendo mercaderias todo género de mercaderia excepto bestias y escalauos, caxcos aparejos, y fletes, y artilleria de naue que como diga mercaderia, no ha cosa exceptada sino las susodichas.

Y entiendese, que se corre el riesgo dende el punto y hora que las mercaderias se commencaron o comencaren á cargar dende tierra en el puerto de las muelas del rio de Guadalquivir.



BIENIENTE DE FRAGATA INGENIERO

JOSE GUILLERMO PAEZ

ó en Pacho (Cundinamarca) el 10 de mayo de 1935. Cursó sus primeros estudios en el Colegio Pío XII de su ciudad natal. Entró a la Armada el 19 de diciembre de 1956 como Grumete. En enero de 1956 fue asignado a la Escuela Naval de Cadetes Comisión de Estudios. Recibió su grado de Teniente de Corbeta el 15 de diciembre de 1960 y ascendió al grado actual en diciembre de 1964. Durante su permanencia en la Armada ha ocupado los siguientes cargos:

Ingeniero Ayudante del ARC "Blas de Lezo", Ingeniero Jefe Encargado del ARC "Ciudad de Pereira" y de la Fragata ARC "Platón Torno"; Ingeniero Jefe del buque ARC "ARC. Capitán Eloy Mantilla, del ARC "Ciudad de Quibdó", del ARC "Gorgona", y de la Base Naval de Buenaventura.

Ha prestado servicios como Jefe de la Sección de Repuestos para destructores en el mundo de la Fuerza Naval del Atlántico en la Base Naval ARC "Bolívar", como Jefe de Administración del Departamento de Servicios Generales y como Jefe de los Servicios de Electricidad y Refrigeración del Buque Naval.

En la actualidad se encuentra prestando sus servicios a bordo del Destructor ARC "Anfibio", como Jefe de la División de Electricidad, encargado.

Ha demostrado afición especial por las artes de las letras y los idiomas. Estudió Arte Dramático y Declamación en la Escuela de las Artes y posee grado en inglés, expedido por el Centro Colombo-Americano de Cartagena. Habla regularmente el francés y ha dictado conferencias en los centros de la ciudad de Bogotá y en otros

quier barco ó barcos á la dicha nao se corre el dicho riesgo, estando la nao en qualquiera parte de este rio hasta Sanlucar, y corresse el riesgo en el dicho barco o barcos, hasta q la mercaderia este cargada dentro en la dicha nao: y aunque se cargue de esta manera se entiende que es cargada en este rio y este puerto.

Y donde dize la politica, hasta ser descargada en tierra en buen saluamento, se pone esta declaracion: y hasta entonces corre el riesgo sobre el asegurador. Y siendo el riesgo para nueva España, entiendese que han de correr los dichos aseguradores el riesgo hasta las mercaderias sean descargadas en San Juan de Lua en barcos, y las lleuen á la Veracruz, y allí sean descargadas en buen saluamento.

Y entiendese, que las naos que fueren á la isla de San Juan, que puedan hacer escalas con ellas si quisieren, en qualesquier puerto ó puertos de las Islas de Canarias, y en otros qualesquiera, como no rnude viage. Y la nao que fuere á qualesquier puerto de la Isla Española, se entienda, que puede hazer escala, y dar y recibir carga en qualesquier puerto ó puertos de las Islas de Canaria, islas de sant Juan de Puerto Rico, sant German, y otros puertos de la dicha isla Española. Y la nao que fuere al nombre de Dios, pueda hazer escala en los dichos puertos ó puertos de las islas de Canaria é islas de sant Juan Puerto Rico, y sant German: y en qualesquier puerto ó puertos de la isla Española, y en el ca-

fuere á Cuba pueda hazer escala en las dichas islas de Canario y Sant Iuan y islas Española. Y la que fuere al cabo de Honduras pueda hazer escala en las dichas islas de Canaria, San Iuan y isla Española, y en la isla de Iamayca, Cuba y Hauana. Y la nao que fuere á la nueva España, puede hazer escala en las dichas islas de Canaria y Sant Iuan y Sant German, y isla Española, y isla de Cuba. I si alguna nao fuere á otros puertos de las Indias pueda hazer escalas conforme á estas que estan dichas la q pueda hazer escalas conforme á estas que estan dichas las que fueren en el camino del puerto a donde fuere a descargar.

Y entiendese, que las naos que fueren por su voluntad á las islas de Caboverde y en las policas de seguro que se hizieren no se pusiere y declarase que lo tal es mundaca de viage: y si se puerdiere la nao, que el asegurador no ha de pagar cosa ninguna, agora se pierda ó roben la nao ante de llegar á las dichas islas de Caboverde, c después.

Entiendese, q quato al costo y valor de la mercadería, se ha de creer por solo juramento del cargador sin mas diligencia.

El qual seguro se entiende de mar, y viento, y fuego, y de enemigos y amigos y de otro cualquier caso q scaezca ó acaescer pueda, excepto de baratería de patron, ó macamiento de la mercadeuria.

Y entiendese, que si necesario fuere traspasar la mercaderia de vn nauio en otro, ó de otro en otro: assi en mar como en puerto: y descargar la

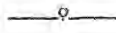
mercaderia en tierra y tornarla á cargar en el nauio ó nauos donde fuere, ó en otros cualesquier caxico ó caxcos, que lo puedan hazer sin que pare perjuzio al que se haze asegurar. Y todas las costas que se hizieren pagaremos nos los aseguradores: quier vayan en saluo las mercaderias ó no. Y si algun caso aconteciesse, damos licencia al cargador, ó á la persona que de la mercadería lleuare cargo, para que el pueda poner la mano, y beneficiarla, ni mas ni menos que si no estuuiese asegurada".

Transcurrieron los años sin que nadie se preocupara de la seguridad de la vida humana en el mar; hasta que al final del siglo XIX los contratimientos y reveses obligaron a los Gobiernos y a las sociedades marítimas constructoras a pensar en el epígrafa que durante tanto tiempo constituyó la problemática que entraña el peligro del mar para el hombre.

Durante los últimos cincuenta años se ha logrado un progreso maravilloso en lo concerniente a la seguridad tanto de los buques como de los hombres. Es así como en la actualidad se tiene a bordo personal especializado en la prevención y reparación de averías.

La misión preventiva consiste en mantener equipos operables contra incendio, inundación, guerra química, biológica y atómica. Consiste también en mantener la integridad, estanca de la compartimentación y en la capacidad de adiestramiento para mantener la estabilidad y flotabilidad del buque en caso de averías causadas ya sea por accidente ó por ataque enemigo.

Para los buques de guerra se agrega a lo anterior la maniobrabilidad y la capacidad de combate así como también la atención a heridos y naufragos; teniendo en cuenta el principio doctrinario de que el material humano es más valioso que todo lo demás.



La actividad marítima a través de los tiempos, y las guerras navales, ha dejado la sabia enseñanza de que todo buque armado o comercial de autopropulsión, debe reunir determinadas características de seguridad para proteger la vida humana.

Es así como los buques modernos se han construido de acuerdo con las normas señaladas en las conferencias internacionales de 1913 - 14, 1929, 1948 y 1960 sobre seguridad de la vida de los hombres de mar.

Las reglas propuestas y aprobadas en los tratados antes mencionados han llegado a convertirse en leyes de algunos países y en normas de las compañías aseguradoras, constituidas para ejercer el control durante la construcción y el mantenimiento durante la operación de los buques. Dichas entidades se encargan de clasificar las naves y expiden los correspondientes certificados de navegabilidad.

Las referidas disposiciones dan las pautas a seguir en cuanto a las modalidades de construcción, equipos salvavidas, equipos para incendio, luces de navegación, equipos para achique y otros innumerables detalles entre los cuales deben mencionarse: La compartimentación, la estan-

queidad, estabilidad y la efectividad de propulsión que, todo buque según la experiencia de la historia, debe reunir para su propia protección. Estas consideraciones han merecido constante atención de los Ingenieros Navales de todos los países en todos los tiempos.

A partir del siglo pasado la Gran Bretaña dio los primeros pasos para controlar la pérdida de buques y de hombres al nombrar en el año de 1836, un Comité parlamentario para investigar las causas de las desapariciones ocurridas en las guerras napoleónicas. Por aquel tiempo las reglas de clasificación de buques del Lloyd's eran imperfectas lo cual se aprovechaba por parte de los constructores y armadores para desprestigiar la seguridad ante el beneficio de la productividad económica. El Comité propuso entonces la creación de un departamento de marina que cumpliera las siguientes funciones:

- a) Compilación y ratificación de las leyes marítimas.
- b) Fomento y mejoramiento de la hidrografía.
- c) Tecnicismo en la arquitectura naval.
- d) Mejoramiento del sistema de clasificación de buques y,
- e) Organización de escuelas y reglamentación para oficiales de marina.

En 1843, un empleado del Departamento de asuntos exteriores de la Gran Bretaña dirigió un cuestionario a los Cónsules en el exterior solicitándoles su opinión con respecto al embarque de mercancías en buques británicos, y como las respuestas fueran profundamente desalentadoras el gobierno tuvo

que intervenir para ofrecer mayores garantías. En 1845 se promulgó una Ley para proteger a la gente de mar y se encargó al Board of Trade para que diera instrucciones y examinara a todos los capitanes y pilotos. Al año siguiente fue sancionada otra ley en que se concedía poder para nombrar inspectores de buques de pasajeros con autoridad para investigar accidentes de mar. Mas tarde se reglamentaron las luces de navegación y de puerto y se dictaron las normas sobre el transporte de emigrantes.

En 1853, se ordenó la concesión de créditos para instalar luces de faros en las entradas de los puertos; y un año después ya existía, la ley para registro de inscripciones de buques, la ley relativa al arqueo, la ley relativa a los accidentes y restos de naufragios y una ley que limitaba la responsabilidad de los armadores. En dichas leyes se daban instrucciones relativas al transporte de botes salvavidas de acuerdo con el arqueo. Se ordenaba que los buques superiores a las cien (100) toneladas debían estar divididos por mamparos a popa y proa, y en los cuartos de máquinas.

Posteriormente se legisló sobre las instrucciones para evitar abordajes, se establecieron las señales marítimas y se determinó el franco bordo o línea de máxima carga. Se ordenaron exámenes y certificaciones para el personal de máquinas y se reglamentaron las actividades de los buques de pesca y sus tripulaciones.

Tejidos Leticia Ltda.

◆ PAÑOS

◆ RUANAS

◆ MANTAS

◆ PONCHOS

◆ HILAZAS

DE

LANA

MEDELLIN
BOGOTA

salvamento y señales de socorro. Se reglamentó el transporte de cargas peligrosas a bordo y se dictaron otras medidas de menor importancia. Sin embargo, solo hasta el año de 1866, el naufragio del buque de pasajeros London (pérdida de 233 vidas) y el hundimiento del Amelia, dieron origen a que la institución de arquitectos navales tomara en consideración la cuestión de la seguridad de la vida en el mar. Fue así como en 1867 un consejo de dicha sociedad emitió una serie de recomendaciones sobre la compartimentación y los dobles fondos en buques de pasajeros. Dichas recomendaciones no fueron tomadas muy en cuenta hasta que en 1875 intervino el almirantazgo y dió orden para que el Lloyd's Register of Shipping y otras sociedades de clasificación exigieran un número mayor de mamparos que el que se exigía por la ley de 1854.

La Cámara de los Comunes nombró en 1887 una comisión para que estudiara las leyes referentes a botes, y medios de salvamento. Dicha comisión indicó que era de gran importancia la existencia de mamparos que permitieran al buque flotar algún tiempo después de la avería para efectuar la evacuación del personal antes del naufragio.

En 1890, un comité presidido por Sir Edwards Harland estableció que la compartimentación debía aplicarse a todo buque mayor de 425 pies de eslora dedicado al transporte de pasajeros. Poco después como consecuencia del hundimiento del "Elbe" se publicó un reglamento alemán en base al inglés

que se adoptó en 1891 y fue modificado después en 1907. El hundimiento del "Titanic" ocurrió el 11 de Abril de 1912, en el que perdieron la vida 1490 personas, llegó a desconcertar a los ingenieros navales y se desconfió de ellos; por lo tanto el Departamento de Marina tuvo que investigar la causa del desastre, para lo cual se nombró al llamado "Bulkhead Wateright compartment committee". El resultado de las investigaciones demostró que el buque era extraordinariamente marinero y que gracias a su compartimentación había demorado 2-½ horas el hundimiento. Que la dimensión de la avería fue causada por la excesiva velocidad y que las pérdidas se debieron en parte a la confusión y en parte a que el buque solo llevaba 20 botes con capacidad para 1.178 personas contra las 2.201 que viajaban.

El convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, firmado el 20 de enero de 1914, fue el resultado del trabajo de un gran número de comisiones que se dedicaron al estudio de la compartimentación de buques de pasajeros y al estudio de la instalación de botes y pescantes a bordo. Al citado convenio asistieron representantes técnicos de 16 países entre ellos EE. UU., Gran Bretaña, Francia, Bélgica, Italia, Noruega, Rusia, Australia y Hungría.

Esta conferencia tiene apenas un interés histórico ya que nunca tuvo aplicación práctica; sin embargo, de ella se derivaron consecuencias que en la actualidad forman parte de las

leyes y prácticas del derecho internacional marítimo.

Entre las principales reglas aplicadas se cuenta la de que todos los buques de pasajeros deben llevar botes salvavidas, en número y tamaño suficientes para acomodar a todas las personas que viajen a bordo. Una de las consecuencias fue el establecimiento del servicio de patrullas del hielo en el Atlántico Norte para evitar desastres análogos al del Titanic.

El 6 de agosto de 1915, fueron propuestas en un nuevo convenio algunas modificaciones, pero por el inconveniente de la guerra no pudieron entrar en vigor después de estudiadas. Basado en las reglas del convenio, el gobierno español reglamentó la construcción de buques de pasajeros mediante el real decreto del 12 de noviembre de 1919.

Durante el conflicto mundial de 1914-18, los países aliados decidieron crear un comité para estudiar a fondo la protección adecuada de los buques mercantes contra los submarinos alemanes. Los trabajos realizados por dicho comité no fueron publicados por considerarse secretos de guerra. Hacia el año de 1920, nació la idea de desarrollar el compartimentado de la proa compensado con una menor subdivisión de la parte media y de la popa de los buques. La conferencia Anglo-americana de Washington abordó el problema del criterio de servicio e indicó que debían tenerse en cuenta las siguientes consideraciones: a) el número de vidas humanas transportadas a bordo. b) La eslora del buque y

c) La relación entre estas dos cantidades. Se discutieron además los métodos de cálculo de compartimentado y se propuso la adopción de una práctica uniforme en todos los países.

En 1921, Inglaterra invitó a Francia a preparar las modificaciones del convenio de 1914 y una vez reunidos estudiaron la adopción del sistema de escantillonado de mamparos y del sistema de salvamento. En la misma forma acordaron instalar estaciones radiotelegráficas a bordo.

En 1928, Inglaterra publicó las reglas derivadas de los estudios de los diferentes comités, las cuales le sirvieron de ponencia en la conferencia internacional de 1929. Los trabajos de esta conferencia comprendían los siguientes temas:

- 1.—Construcción de buques de pasajeros.
- 2.—Instalaciones radiotelegráficas a bordo.
- 3.—Equipos y medios de salvamento para buques de toda clase.
- 4.—Reglas de navegación.
- 5.—Certificados de seguridad.

En desarrollo de los temas se estudió la subdivisión metódica de los buques en compartimentos estancos; se dictaron las reglas para asegurar la flotabilidad después de las averías, se estudiaron las condiciones para que el buque tuviera estabilidad suficiente en sus diferentes maniobras; se dictaron las normas para controlar la propagación de los incendios a bordo; y por último se dieron las órdenes para que los buques fueran dotados con

equipos de salvamento adecuado. Se dejó constancia además de que en caso de avería la radiotelegrafía era de vital importancia en el salvamento de vidas, y que para evitar accidentes era preciso tener en cuenta las reglas de tráfico marítimo.

Para los botes salvavidas se dieron especificaciones sobre la forma y dimensiones. Se estableció la capacidad mínima de botes para cada tipo de buque sin exceder estos de 20 toneladas de desplazamiento, teniendo en cuenta su localización sobre cubierta y el alumbrado adecuado en lugares alejados. Las balsas debían reunir ciertas condiciones de material, estabilidad y equipo de mar. Las estaciones de radio telegrafía debían estar localizadas en lugares específicos y con escucha constante en buques de más de 1.600 toneladas de arqueo bruto, para los de pasajeros, y más de 5.500 toneladas los de carga. Se reglamentó la potencia y frecuencia de transmisores y receptores y también la velocidad de transmisión de los operadores.

En cuanto a la seguridad de navegación, se reglamentaron los avisos de peligro, servicio meteorológico y servicio de ayudas. Se elaboró el reglamento de abordajes y se dictaron contramedidas sobre el uso injustificado de señales de socorro, alarmas de señales y radiogoniómetro. Se reglamentó también el empleo de las tripulaciones.

Se creó la doctrina que obliga a los buques en el mar a acudir en auxilio de otros que se encuentren en emergencia y quedaron definidos los certifi-

cados de seguridad. En la parte relativa de la construcción quedaron puntualizados los conceptos de línea de carga, eslora de construcción, eslora inundable, permeabilidad, coeficiente de subdivisión, criterio de servicio, distancia de los mamparos de colisión, túneles y presa-estopas estancos.

Quedó estipulada la estanqueidad de los mamparos, puertas, escotillas y aberturas exteriores. Se regularon los dispositivos de seguridad de botaderos, descargas al mar y retornos. Se reglamentaron los dobles fondos, mamparos contra incendio y cubiertas de cierre. Se reglamentó el uso de las bombas de achique con sus tuberías y la disposición de tanques de combustible.

La potencia del propulsor en marcha atrás debía ser suficiente para garantizar cualquier maniobra en cualquier circunstancia de emergencia. El aparato auxiliar de gobierno podía ser de menor potencia que el principal pero debía ofrecer seguridad.

El convenio determinaba la inspección previa para todo buque al entrar en servicio, una cada año y suplementarias incidentales durante el servicio del buque. En la misma forma se reglamentó el método para calcular el arqueo de buques de pasaje y de buques de carga.

La siguiente conferencia tuvo lugar en la primavera de 1948, a la cual asistieron representantes de los siguientes países: Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Egipto, Estados Unidos, Filipinas, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, India, Irlanda,