

‘Costa Concordia’

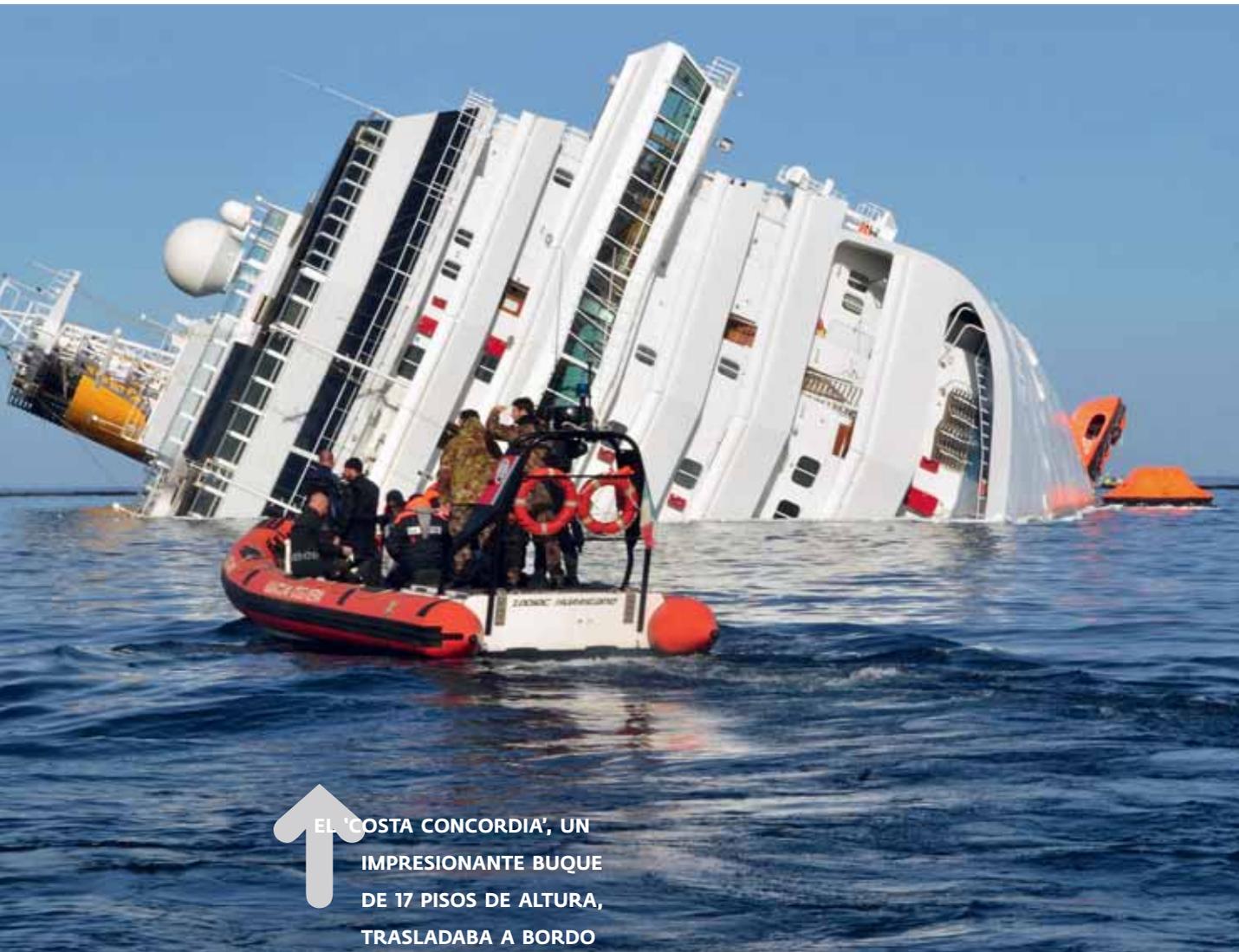
El 13 de enero, el crucero ‘Costa Concordia’, una ciudad flotante de 17 pisos, naufragó frente a la isla italiana de Giglio con 4.229 personas a bordo. El buque chocó contra una roca cuando realizaba una maniobra de aproximación a la costa, abriéndose una grieta de 70 metros en el casco por la que se inundó rápidamente la sala de máquinas.

GERENCIA DE RIESGOS Y SEGUROS

Pocas horas antes del siniestro, el buque italiano había zarpado de Civitavecchia, con 3.206 pasajeros y 1.023 miembros de la tripulación a bordo, en dirección al puerto de Savona, desde donde tenía previsto hacer escala en Palermo (Sicilia), Cagliari (Cerdeña), Palma de Mallorca, Barcelona y Marsella antes de volver al punto de partida. Pero el viaje se truncó a los pies de la isla de la Toscana cuando, al chocar contra una roca, se abrió una gran brecha en el casco del barco –alrededor de 70 metros– por la que se inun-



Un naufragio a pie



EL 'COSTA CONCORDIA', UN
IMPRESIONANTE BUQUE
DE 17 PISOS DE ALTURA,
TRASLADABA A BORDO

3.206 PASAJEROS Y 1.023
TRIPULANTES EN EL
MOMENTO DEL
SINIESTRO EN GIGLIO

de costa



daron rápidamente los compartimentos estancos.

En el momento de la colisión la mayoría del pasaje se encontraba cenando. Como consecuencia de la misma, el barco perdió el fluido eléctrico. Hubo pánico, se escucharon ruidos de platos cayendo al suelo, gente corriendo de un lado a otro, pero todavía fue peor cuando el buque comenzó a inclinarse.

UN CÚMULO DE ERRORES

La investigación puso de manifiesto que el *Costa Concordia* sufrió un impacto a las 21:42 (hora local). El capitán, Francesco Schettino, de 50 años de edad y 30 de experiencia, señaló inicialmente que el barco se acercó a unos 300 metros de la costa y chocó con una roca que no estaba marcada en las cartas de navegación. Sin embargo, el arrecife contra el que impactó se

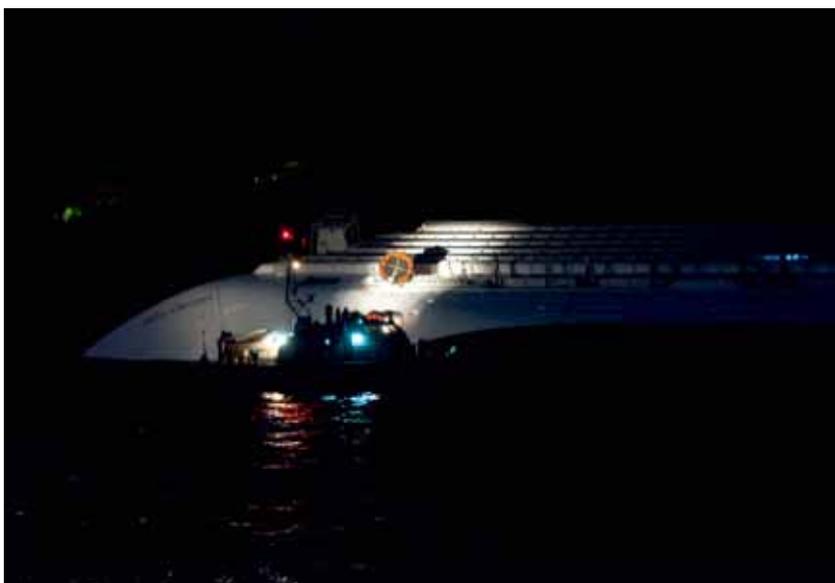
**A INSTANCIAS DEL CAPITÁN,
EL 'COSTA CONCORDIA'
ABANDONÓ LA RUTA
PROGRAMADA Y SE
ACERCÓ A LA ISLA DE
GIGLIO COMO HOMENAJE
AL 'MAITRE' DEL BARCO,
NATURAL DE ALLÍ**

encontraba en una zona identificada en los mapas como Le Scole.

El *Costa Concordia* tampoco seguía la ruta programada, pero no para ofrecer a los pasajeros una vista nocturna del puerto de Giglio. Según se desveló más tarde, el capitán acercó el buque a Giglio para efectuar un «rito de reverencia» en homenaje al *maitre* del barco, Antonelo Tievoli, natural de la isla.

Tras el violento impacto, Schettino se percató de que había sucedido algo muy grave. Pero optó por minimizar el accidente, un comportamiento que retrasó las medidas de emergencia en el propio barco y que pudo confundir a quienes debían ayudar en el rescate.

Además, según la investigación judicial, el capitán abandonó el crucero antes que la tripulación y el pasaje, y desobedeció las órdenes de las autoridades portuarias de regresar a bordo.



Así, tras el naufragio, fue detenido bajo acusación de homicidio involuntario y abandono de pasajeros.

Mientras tanto, el barco continúa semihundido frente a Giglio y se ha convertido en una atracción para los turistas. Su recuperación comenzó en junio pasado y se prolongará aproximadamente durante un año.

UN RESCATE POLÉMICO

La mayoría de los naufragos coincide en que la evacuación fue «lenta y caótica». La alarma sonó con 40 minutos de retraso y, por tanto, se perdió un tiempo precioso para organizar el desalojo de más de 4.200 personas, de noche y a bordo de un *gigante* de 17 pisos que se tumbaba irremediablemente sobre el costado de estribor. Las escenas de pánico se sucedieron en el interior del barco cuando los pasajeros intentaban buscar



LA INVESTIGACIÓN JUDICIAL HA ACREDITADO QUE EL CAPITÁN ABANDONÓ EL CRUCERO ANTES QUE EL PASAJE Y LA TRIPULACIÓN Y QUE DESOBEDECIÓ LA ORDEN DE REGRESAR A BORDO

a oscuras la cubierta. Los bomberos calculan que entre 100 y 150 pasajeros se lanzaron al mar aterrorizados por la continua inclinación de la nave.

A las dos de la madrugada, más de cuatro horas después del siniestro, aún quedaban alrededor de 200 pasajeros por abandonar el barco. Se da la circunstancia de que muchos de los supervivientes no supieron que estaban tan cerca de la costa hasta que se encontraron a bordo de las lanchas de salvamento.

Desde el primer momento, los habitantes de la isla de Giglio se desvivieron en socorrer a unos naufragos que casi los triplicaban en número. La iglesia, las casas particulares y hasta el hotel, que estaba cerrado al ser temporada baja, se abrieron de par en par para atender sus necesidades.

Como consecuencia del accidente, 32 personas resultaron muertas y hubo casi un centenar de heridos.



EXTRACCIÓN DEL COMBUSTIBLE

A la tragedia humana pronto se añadió la incertidumbre de un posible desastre ecológico: el *Costa Concordia* había zarpado apenas dos horas y media antes del accidente con cerca de 2.400 toneladas de fuel en sus bodegas y había encallado en una zona marítima de gran importancia, ya que es paso de cetáceos y otras especies marinas protegidas.

El Ministerio de Medio Ambiente italiano dispuso un cinturón de seguridad alrededor del crucero, compuesto por 900 flotadores, para absorber eventuales salidas de carburante; y cuando las imágenes mostraron un líquido desconocido saliendo de la nave, declaró el estado de emergencia, limitando el tráfico en la zona del desastre.

Pero, afortunadamente, el com-



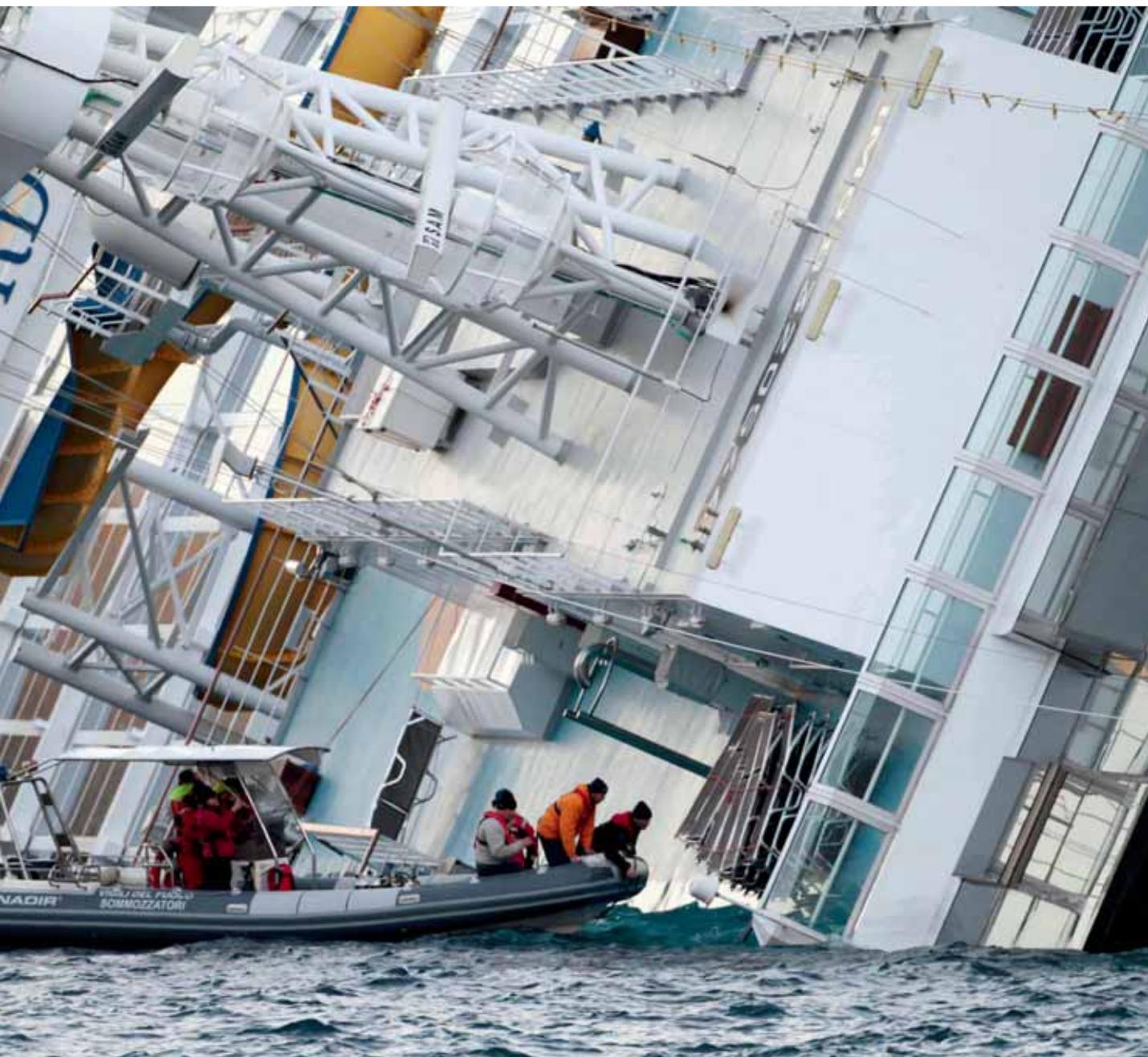
EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE ITALIANO ORGANIZÓ UN DISPOSITIVO ALREDEDOR DEL BUQUE ANTE EL TEMOR A QUE EL FUEL DE SUS BODEGAS ORIGINARA UNA CATÁSTROFE ECOLÓGICA EN LA ZONA



bustible pudo ser recuperado, sin que tuvieran lugar «fenómenos significativos» de contaminación, según la Agencia Regional para la Protección Medioambiental de Toscana (AR-PAT). La extracción del carburante corrió cargo de las compañías Smit (holandesa) y Neri (italiana).

PRIMERAS INVESTIGACIONES

El 15 de enero, Costa Cruceros, la empresa organizadora del viaje, informó a través de un comunicado



de que las primeras investigaciones apuntaban a que el accidente obedeció a un «error humano significativo» del capitán del barco.

La ruta que seguía el crucero estaba «demasiado cerca de la costa» y «el capitán no siguió los procedimientos estándar de Costa Cruceros en la gestión de la emergencia». La *caja negra*, el dispositivo donde quedan registrados todos los datos de la navegación, quedó en manos de la Fiscalía. La empresa también reiteró su compromiso con la seguridad de

LA EMPRESA ORGANIZADORA DEL VIAJE RESALTÓ EN UN COMUNICADO QUE SUS PRIMERAS INVESTIGACIONES APUNTABAN A QUE EL ACCIDENTE OBEDECIÓ A UN «ERROR HUMANO SIGNIFICATIVO» DEL CAPITÁN DEL BARCO

los pasajeros y de la tripulación «para garantizar que nunca más ocurra una tragedia como esta».

Además, para hacer frente a las numerosas críticas vertidas sobre la evacuación del barco, la empresa puso de manifiesto que los empleados de Costa Cruceros cumplieron «estrictamente» con las normas de seguridad, ya que «han sido entrenados para gestionar situaciones de emergencia y ayudar a los pasajeros a abandonar el barco en numerosos simulacros».

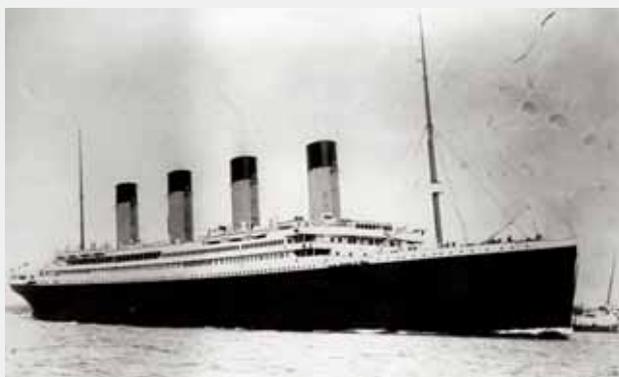
El *Titanic* del siglo XXI

Algunos medios de comunicación han comparado el *Costa Concordia* con el *Titanic*, al que han bautizado como 'el *Titanic* del siglo XXI'. De hecho, el naufragio del buque italiano se produjo cuando se cumple un siglo del siniestro del mítico barco (zarpó el 10 de abril de 1912).

Además, como publicaron algunos diarios, da la causalidad que una las supervivientes del crucero era una nieta de una pasajera que sobrevivió al *Titanic*. Las dos embarcaciones se hundieron en la misma latitud. Aun así, tiene poco sentido comparar ambos naufragios, ya que el *Titanic* quedó completamente hundido con 1.512 víctimas y el *Costa Concordia* se quedó semihundido tras dejar 32 muertos, afortunadamente, muchos menos que el histórico trasatlántico.

También han salido a la luz otras curiosidades en torno al barco ahora hundido. Por ejemplo, que la botella de champán con la que fue botado no se rompió, lo que ha desatado todo un halo de supersticiones. Además, el *Costa Concordia* fue el buque elegido por el diario *El Mundo* para el especial conmemorativo de los 100 años del *Titanic*. También el cineasta francés Godard rodó su última película, *Film Socialisme*, en el *Costa Concordia*.

La tragedia, según se ha publicado, fue anunciada con antelación en las redes sociales, ya que 40 minutos antes de que el crucero encallara la hermana del *maitre* escribió en su cuenta de Facebook que el *Costa Concordia* se iba a acercarse a la costa de Giglio.



COSTE DEL SINIESTRO

Los costes derivados del siniestro son cuantiosos. A finales de enero, Carnival Corporation, matriz de Costa Cruceros, cifró el impacto del naufragio en sus cuentas entre 155 y 175 millones de dólares (entre 118 y 134 millones de euros), de acuerdo a la información remitida a la Comisión del Mercado de Valores de Estados Unidos (SEC, por sus siglas en inglés).

Diez días después del accidente, la agencia Moody's hizo público un informe en el que preveía que el mercado de seguros y reaseguros tendría que hacer frente a unas pérdidas, derivadas de pólizas y demandas, de hasta 1.000 millones de dólares (768 millones de euros). Las reclamaciones, según la consultora, podrían proceder de diferentes ámbitos: la cobertura directa de daños al barco (por un coste estimado de 405 millones de euros), las reclamaciones por Responsabilidad Civil, los costes deri-



vados del rescate e hipotéticas reclamaciones derivadas de daños medioambientales.

Según desvelaron a la corporación de noticias Bloomberg fuentes conocedoras del contrato, el *Costa Concordia* estaba asegurado por un pool de compañías entre las que figuran Generali, RSA y XL Group. En cuanto al Reaseguro, en un primer momento, Munich Re valoró su exposición por este siniestro en unos 50 millones de euros y Hannover Rück, en 30 millones.

COMPENSACIONES AL PASAJE

Antes de acabar enero, Costa Cruceros anunció su propuesta de compensación a los pasajeros que salieron ilesos del accidente, ya que para los familiares de las víctimas o los heridos la oferta tendría en cuenta «sus circunstancias individuales».

Así, como indemnización, la naviera italiana ofreció un importe total

LA AGENCIA MOODY'S
CALCULÓ QUE EL
MERCADO DE SEGUROS
Y REASEGUROS TENDRÍA
QUE HACER FRENTE A
UNAS PÉRDIDAS DE
HASTA 768 MILLONES DE
EUROS, DERIVADAS DE
PÓLIZAS Y DEMANDAS

de 11.000 euros por persona, en el que se incluía la pérdida de equipaje y efectos personales; la angustia psicológica y la pérdida del disfrute de unas vacaciones en crucero; el reembolso por el valor del crucero –incluyendo tasas portuarias y traslados– y los gastos médicos requeridos o los realizados a bordo durante el crucero.

Además, el importe ofrecido era para todos los pasajeros, incluyendo los niños que no pagaron el crucero, sin importar su edad. Costa Cruceros se comprometió también a no restar de estos importes ninguna cantidad abonada a los pasajeros de acuerdo a sus pólizas de seguro; así como a devolver las pertenencias guardadas en las cajas fuertes de los camarotes, siempre y cuando fueran recuperadas.

RECUPERACIÓN DEL BARCO

A mediados de mayo, la naviera y el consorcio italoamericano Titan-Micoperi presentaron su proyecto

para retirar los restos del *Costa Concordia*. Los trabajos comenzaron el 20 de junio y se extenderán aproximadamente durante 12 meses, con un coste que rondará los 227 millones de euros.

Las operaciones para rescatar el buque en una sola pieza se dividen en cuatro fases:

- Tras estabilizar el buque, se construirá una plataforma submarina y se fijarán, en la parte del barco que queda fuera del mar, unos cajones de aire comprimido que se llenarán con agua.
- Las dos grúas fijadas a la plataforma tirarán de la nave, ayudadas por los cajones llenos de agua.
- Cuando el barco esté en su posición original, estos cajones se fijarán también al otro lado del casco.
- Los cajones de ambos lados se vaciarán de agua, después de tratarla y purificarla para

LOS TRABAJOS PARA RECUPERAR LOS RESTOS DEL 'COSTA CONCORDIA', INICIADOS EN JUNIO PASADO, SE PROLONGARÁN DURANTE UN AÑO, Y SU COSTE SE ESTIMA EN UNOS 227 MILLONES DE EUROS



proteger el medio marino, y se llenarán de aire. Una vez a flote, los restos serán remolcados a un puerto italiano y tratados de acuerdo a los requerimientos de las autoridades transalpinas. El plan también incluye medi-

'Costa Concordia', una ciudad flotante

El *Costa Concordia* era una ciudad flotante de 17 plantas por encima del agua, con unas dimensiones de 292 metros de largo por 35,5 metros de ancho, y con capacidad para 3.200 pasajeros y 1.000 tripulantes. Con sus 114.500 toneladas, es el naufragio de mayor tonelaje de la historia.

Entró al servicio de Costa Cruceiros el 7 de julio de 2006, siendo



el mayor barco construido en Italia hasta ese momento, con un coste de 450 millones de euros. Podía alcanzar una velocidad de 21,5 nudos.

En su interior albergaba 1.500 camarotes, cinco restaurantes, cuatro piscinas, *spa* con gimnasio, sauna, baño turco y solario, sala de cine, casino, teatro y discoteca.



das para salvaguardar la industria turística y la economía de Giglio. La presencia de los trabajadores de salvamento no tendrá un impacto significativo en la disponibilidad hotelera. La base operativa está ubicada fuera de la isla, en tierra firme, cerca de Piombino, donde se almacenan el equipamiento y los materiales, evitando cualquier tipo de impacto en las actividades portuarias de la isla.

Una vez completada la retirada del navío, se procederá a la limpieza del fondo marino y a la reimplantación de la flora marina afectada.

NUEVAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

Las espectaculares imágenes del barco semihundido dieron rápidamente la vuelta al mundo y abrieron el debate sobre la seguridad de los

A RAÍZ DEL DESASTRE DEL 'COSTA CONCORDIA', SE ADOPTARON NUEVAS MEDIDAS DE SEGURIDAD SOBRE POLÍTICA DE SIMULACROS E INFORMACIÓN SOBRE LA NACIONALIDAD DEL PASAJE, ENTRE OTRAS

grandes buques de recreo. La Asociación Internacional de Líneas de Crucero (CLIA) y el Consejo Europeo de Cruceros (ECC), en nombre de la industria, anunciaron pronto dos nuevas medidas de seguridad. En primer lugar, se ha establecido la obligación de registrar la nacionalidad de los pasajeros, una información que será usada en los trabajos de búsqueda y rescate si es necesario evacuar el barco. Por otro lado, se refuerza la política de simulacros. Hasta el incidente del *Costa Concordia* se tenían que hacer en las primeras 24 horas después de zarpar; a partir del mismo deberán realizarse antes de la salida del puerto.

A estas medidas se unieron después otras tres para reforzar aún más los protocolos de seguridad: la obligatoriedad de explicar la planificación de la ruta a todos los miembros de la tripulación, la limitación del acceso al puente de mando y el aumento del número de chalecos salvavidas.

Otros naufragios del siglo XXI

Cada año, la Unión Internacional de Aseguradoras Marítimas (IUMI, en sus siglas en inglés) contabiliza alrededor de 90 siniestros con «pérdida total» del barco y aproximadamente 600 percances con pérdidas graves. Muchos de estos sucesos –el 60% o, incluso, más– obedecen a errores humanos.

A continuación se recogen otros naufragios de este siglo.

● Septiembre 2000. El *Eurobulker X*, con bandera de Camboya, se partió en dos al cargarlo de cemento en la puerto de Lefkandi (Grecia). Entre las causas, el mal estado de la nave y la distribución errónea del peso.

El barco se hundió 24 horas después del accidente.



● Noviembre 2007. El buque británico *Explorer* naufragó cerca de las islas Shetland, al sur de Argentina, tras chocar con un iceberg. Viajaba con 100 pasajeros y 94 tripulantes, que resultaron ilesos.

● Marzo 2010. Tres olas gigantes impactaron contra el *Luis Majesty* con el resultado de dos muertos y 17 heridos. El barco tuvo que corregir su rumbo y dirigirse al puerto de Barcelona para ser reparado de los daños ocasionados.

● Julio 2011. El *Bulgaria* naufragó en el río Volga con 205 pasajeros a bordo cuando realizaba una travesía entre Bolgar y Kazán, en la república rusa de Tatarstán. 122 personas resultaron muertas, entre viajeros y tripulantes.

● Noviembre 2002. El petrolero *Prestige*, que operaba bajo bandera de Bahamas, se hundió frente a las costas de Galicia, ocasionando un vertido de fuel oil que provocó uno de los mayores desastres ecológicos de la historia de España.

● Diciembre 2004. El barco de carga malayo *Selendang Ayu* encalló en la isla de Unalaska, causando un derrame de petróleo de gran tamaño.

● Abril 2007. El crucero *Sea Diamond* chocó contra un arrecife al acercarse a la isla griega de Santorini. Viajaban 1.121 turistas y 391 tripulantes.



Las principales compañías de cruceros aplicarán de forma voluntaria estas medidas y las remitirán a la Organización Marítima Internacional (IMO) para que las haga obligatorias. Según la IMO, es obligatorio que todos los buques tengan un plan de seguridad y evacuación, de acuerdo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), donde se establece detalladamente todo lo relativo a dispo-



sitivos de salvamento, evacuación, embarcaciones y botes de rescate.

Todas las navieras están obligadas a cumplir con los protocolos de seguridad de la IMO, y por ello reciben inspecciones anuales para vigilar que se cumple la normativa. La tripulación también debe recibir un entrenamiento especial sobre los procedimientos de desembarque en caso de emergencia, manejo de botes salvavidas y seguridad en general.



EL JUICIO PARA DIRIMIR LAS RESPONSABILIDADES POR EL NAUFRAGIO DEL CRUCERO PODRÍA TENER LUGAR EN LA PRIMAVERA DE 2013

VISTAS PRELIMINARES

Las vistas preliminares ya se han celebrado y el juicio para dirimir responsabilidades por el naufragio podría tener lugar en la primavera de 2013. Durante esta fase, el juez encargado de la investigación ha tenido acceso al contenido de la *caja negra* y a las conversaciones grabadas entre Schettino y la Capitanía de Livorno, aquellas en las que se le ordenaba volver a bordo. La Fiscalía italiana, tras analizar las diferentes pruebas e informes periciales, apunta cada vez más a la responsabilidad del capitán en el accidente.

El naufragio del *Costa Concordia*, según los peritos, podría haberse evitado. Asimismo, la pericia desveló que tres minutos después del impacto el capitán ya tenía constancia de la existencia de una fuga a bordo, «con una entrada tan grande que impedía entrar en la sala de máquinas». En este sentido, los peritos apuntaron que Schettino debería haber informado «inmediatamente» a la tripulación..

Los peritos también pusieron a disposición del juez instructor la grabación de una llamada telefónica establecida con la Capitanía del puerto de Livorno en el que Schettino, 47 minutos después de la colisión, reconoció que el crucero estaba embarcando agua, pero que la situación estaba en calma, cuando en realidad el buque se estaba hundiendo.

Además de Schettino, principal imputado por el accidente, al que la Fiscalía investiga por los cargos de



Cruceros, un sector en auge

Durante el pasado año el número de cruceristas en nuestro país se incrementó un 9% respecto a 2010, totalizando 703.000 reservas. Con este dato, España se sitúa en la cuarta posición en Europa, con el 12% del total del continente, según los datos recopilados por las asociaciones de la industria (CLIA, ECC, Passenger Shipping Association, Consejo Internacional de Cruceros Australasia y analistas de GP Wild Limited). España fue, además, el segundo país europeo más visitado por los cruceristas en 2011, sólo precedido por Italia; y el 25% de los pasajeros que embarcó desde un

puerto europeo eligió España para iniciar su crucero (1,4 millones de pasajeros).

A nivel europeo, el número de cruceristas aumentó un 9% respecto a 2010, alcanzando los 6,2 millones. Este crecimiento es reflejo de la evolución de países como Reino Unido, Alemania, Italia, España y Francia. En los últimos cinco años estos mercados han visto aumentar el número de cruceristas de sus países entre un 7% y un 15%.

Finalmente, en 2011, el número de cruceristas a nivel mundial se incrementó un 10% con respecto al año anterior. Esta cifra, que supuso



un aumento de casi dos millones de personas, ha llevado al sector a superar los 20 millones de pasajeros por primera vez. Los principales mercados fueron América del Norte (con 11,5 millones) y Europa (con 6,2 millones).

homicidio, naufragio y abandono de la nave, también están siendo investigados su segundo en el puente de mando, y otros cuatro oficiales. También se investiga a tres dirigentes de Costa Cruceros.

Durante las vistas preliminares celebradas en octubre, en las que Costa Cruceros también se ha personado como parte perjudicada, la naviera italiana emitió un comunicado en el que declaraba que ni las autoridades portuarias ni la compañía fueron informadas del cambio de ruta del barco durante la noche de la tragedia. Del mismo modo, culpó de las dificultades durante el abandono de la nave a Schettino, al considerar que su tardanza a la hora de dar la señal de alarma hizo que la tripula-



LA NAVIERA COSTA CRUCEROS, PROPIETARIA DEL BUQUE, SE HA PERSONADO EN EL JUICIO COMO PARTE PERJUDICADA Y HA CULPADO AL CAPITÁN DEL CAMBIO DE RUTA Y DEL CAÓTICO RESCATE

ción tuviera que trabajar en «condiciones extremas» durante la evacuación del barco.

Además, remarcó que en el momento de partir de Civitavecchia, el *Costa Concordia* tenía todas las certificaciones en regla de acuerdo a la legislación vigente. La unidad de crisis fue convocada «rápidamente», pese a no poder proporcionar el apoyo necesario al barco ante la rapidez con que se hundió.

Por último, la compañía aseguró que nunca olvidará los trágicos acontecimientos y las muertes que se produjeron. Su principal objetivo ahora es saber qué ocurrió esa noche y qué causó el accidente, por lo que continuará colaborando con la oficina del fiscal. |