

LA APLICACIÓN DEL ADA A NAVES DE CRUCERO BAJO BANDERA EXTRANJERA: EL PRECEDENTE DEL TRIBUNAL SUPREMO ESTADOUNIDENSE EN *SPECTOR V. NORWEGIAN CRUISE LINE* TRASPASA LAS FRONTERAS DE LOS ESTADOS UNIDOS

*Jaclyn Sheehan**

I.	INTRODUCCIÓN.....	751
	A. <i>Fondo: La Búsqueda de la Igualdad</i>	754
II.	¿CÓMO SE APLICA UNA LEY DE LOS ESTADOS UNIDOS A NAVES DE CRUCEROS DOMÉSTICOS Y EXTRANJEROS IGUALMENTE?	758
	A. <i>¿Qué Ley Governa las Naves de Crucero?</i>	758
	B. <i>¿Cuándo se aplican las Leyes Extraterritorialmente?</i>	759
	C. <i>Preocupación sobre la Aplicación del ADA Extraterritorialmente</i>	761
III.	¿QUÉ MODIFICACIONES ESTAN IMPUESTAS POR EL USO DEL ADA A NAVES DE CRUCERO?	762
IV.	¿CUALES GASTOS SON IMPUESTOS A LA INDUSTRIA DE CRUCERO AL APLICAR EL ADA?	766
V.	UNA PERSPECTIVA INTERNACIONAL SOBRE EL TRATAMIENTO Y LOS DERECHOS DE LOS DISCAPACITADOS	767
	A. <i>Panamá</i>	768
	B. <i>Liberia</i>	769
	C. <i>Las Bahamas</i>	771
VI.	¿QUE HUBIESE PASADO SI LA DECISIÓN DEL CASO <i>SPECTOR</i> HUBIESE RESULTADO DE LA MANERA CONTRARIA?.....	772
VII.	CONCLUSIÓN: A TODO VAPOR A LA INDUSTRIA DE CRUCERO, COMUNIDAD DISCAPACITADA, Y PAÍSES EXTRANJEROS	772

I. INTRODUCCIÓN

El año pasado 10.6 millones de personas hojearon los folletos de vacaciones de líneas de crucero¹ soñando con navegar el caribe abordo de

* Candidata de J.D. en el 2007, Centro de Derecho de Shepard Broad, Nova Southeastern University; B.S. en manejo de Hotel, Restaurante, e Instituciones 2004, Pennsylvania State University. Al autor le gustaría agradecer a sus padres, Tom y Nancy Sheehan, por su continuo apoyo y amor.

un crucero de lujo y disfrutar las playas de arena blanca en islas exóticas. Estos folletos de las líneas de crucero no sólo tiran el anzuelo mostrando lugares exóticos, sino también una variedad de actividades ofrecidas a bordo de la nave.² El crucero, durante su excursión en el mar, ofrece servicios como: instalaciones de spa, golf, servicios de bodas, piscinas, casinos, y servicio a las habitaciones las veinticuatro horas al día.³ Las cafeterías cibernéticas, restaurantes temáticos, e instalaciones de convenciones son populares mientras que la industria de cruceros intenta capturar el ochenta y cuatro por ciento de los adultos americanos que nunca han viajado en crucero.⁴ La industria de cruceros se ha convertido para muchos en una manera excitante de pasar sus vacaciones, alcanzando un crecimiento de 1,800.00 por ciento desde el 1970 en el número de pasajeros que viajan cada año.⁵ A pesar del crecimiento de esta industria y una serie de actividades que atraen a casi todo el mundo, queda un grupo grande de individuos discapacitados o que tienen dificultad para viajar en cruceros por consecuencia de las instalaciones inadecuadas en los cruceros.⁶ Dentro del ochenta y cuatro por ciento de los adultos americanos que nunca han viajado⁷ hay prácticamente un mercado que no ha sido alcanzado de aproximadamente 37.5 millones de americanos discapacitados.⁸ Las líneas

1. Cruise Line International Association [Asociación Internacional de las Líneas de Cruceros], *Profile of the U.S. Cruise Industry* [*Perfil de la Industria de Crucero estadounidense*], http://www.cruising.org/press/sourcebook2004/profile_cruise_industry.cfm (última visita el 24 de marzo del 2006) [en lo sucesivo Perfil de las Líneas de Cruceros].

2. *Id.*

3. *Ver, e.g.*, Asociación Internacional de las Líneas de Cruceros, Norwegian Cruise Line Information [Información sobre la Línea de Crucero noruega], <http://www.cruising.org/CruiseLines/clprofile.cfm~recordID~7.0.cfm> (última visita el 24 de marzo del 2006) [en lo sucesivo Información sobre la Línea de Crucero noruega]; Asociación Internacional de las Líneas de Cruceros, Norwegian Sea [Mar noruega], <http://www.cruising.org/CruiseLines/displayship.cfm~recordID~28.0.cfm> (última visita el 24 de marzo del 2006); Asociación Internacional de las Líneas de Cruceros, Mar noruega, <http://www.cruising.org/CruiseLines/displayship.cfm~recordID~20.0.cfm> (última visita el 24 de marzo del 2006).

4. Perfil de las Líneas de Crucero, *supra* nota 1.

5. *Id.*

6. *Spector v. Norwegian Cruise Line*, 125 S. Ct. 2169, 2179 (2005) (Solicitantes, de parte de individuos discapacitados quienes se encuentran en una situación similar a ellos mismos, demandaron a Norwegian Cruise Line por tener áreas en las naves de crucero que son inaccesibles por individuos discapacitados).

7. Perfil de las Líneas de Crucero, *supra* nota 1.

8. *U.S. Census Bureau: 15th Anniversary of Americans with Disabilities Act, July 26, 2005* [*Oficina de Censo estadounidense: 15o Aniversario del Acto de Americanos Discapacitados, 26 de julio de 2005*], M2 PRESSWIRE, 26 de mayo de 2005 [en lo sucesivo Oficina de Censo estadounidense]; <http://www.census.gov/hhes/www/disability/2003acs.html> (última visita el 24 de marzo del 2006) (suministro de datos de revisión adicionales). Incluido en los 37.5 millones de Americanos que son

de crucero hacen publicidad de instalaciones y servicios para discapacitados y personas en sillas de ruedas,⁹ pero la realidad es que muchas naves de crucero no son nada más que una inconveniencia para la comunidad de discapacitados porque las naves están mal diseñadas.¹⁰

El 26 de Julio del 2005 los Estados Unidos celebró el 15o Aniversario de la firma del *Americans with Disabilities Act* [Acto para los Americanos con Discapacidades] (sus siglas en inglés son ADA), que garantiza la igualdad en alojamientos públicos, instalaciones comerciales, empleo, transporte, servicios del gobierno estatal y local, y telecomunicaciones para individuos discapacitados.¹¹ Durante los últimos quince años a pesar de la existencia del ADA y las muchas instalaciones y servicios ofrecidos por las líneas de cruceros para atraer a millones,¹² no fue hasta recientemente que las naves de crucero bajo bandera extranjera [naves bajo bandera no estadounidense] fueron requeridas a incluir la comunidad discapacitada para cumplir con el ADA.¹³ En *Spector v. Norwegian Cruise Line*, el Tribunal Supremo de los Estados Unidos declaró que las naves de crucero bajo bandera extranjera en aguas estadounidenses deben cumplir con las regulaciones del ADA.¹⁴ Esta decisión ha sido un paso hacia adelante para individuos discapacitados.¹⁵ Sin embargo, aunque en teoría esta decisión parece simple, la realidad de proporcionar unas vacaciones conforme a las vacaciones en los folletos a individuos discapacitados no es nada simple porque el impacto de cumplir con el Título III del ADA alcanza más allá de las puertas del Tribunal Supremo.¹⁶

El siguiente desarrollo explora esta decisión del Tribunal Supremo y cuestiones sobre la industria de crucero, y también las futuras implicaciones de esta decisión al nivel internacional. La primera parte explora el fondo de *Spector v. Norwegian Cruise Line*. La segunda parte explica cuando los

discapacitados están incluidos los individuos de la población civil no-institucionalizados quienes tienen 5 años de edad en adelante y quienes tienen una o varias incapacidades. *Id.* Estos individuos son el 14% de la población de los Estados Unidos. *Id.*

9. *Ver, e.g.*, Información sobre la Línea de Crucero noruega, *supra* nota 3.

10. *Spector*, 125 S. Ct. at 2179–80.

11. *Oficina de Censo estadounidense*, *supra* nota 8.

12. Perfil de Línea de Crucero, *supra* nota 1, Información sobre la Línea de Crucero noruega, *supra* nota 3.

13. *Spector*, 125 S. Ct. en 2184.

14. *Id.*

15. *United Cerebral Palsy Statement on Spector vs. Norwegian CruiseLine* [Declaración de Parálisis Cerebral Unida sobre *Spector vs. Norwegian CruiseLine*], U.S. NEWSWIRE (6 de Junio del 2005), disponible en <http://releases.usnewswire.com/GetRelease.asp?id=48415> (última visita el 24 de marzo del 2006) [en los sucesivos *Declaración de Parálisis Cerebral Unida*].

16. *Spector*, 125 S. Ct. en 2169 (El Tribunal analizó varias cuestiones que rodean la decisión explicada en la Parte I.).

Estados Unidos pueden imponer una ley doméstica extraterritorialmente. La tercera parte explica que barreras se deben quitar para que las naves de crucero cumplan con el Título III del ADA. La cuarta parte habla sobre si el cumplimiento con el Título III del ADA es económicamente factible. La quinta parte explora derechos internacionales y el impacto probable de *Spector* ha las naciones que ¿? bandera en naves de crucero que sirven en puertos de los Estados Unidos. La sexta parte brevemente explora que hubiera pasado si el Tribunal hubiera declarado que el Título III del ADA no se aplica a naves de crucero bajo bandera extranjera.

A. Fondo: La Búsqueda de la Igualdad

“Un día esta nación se levantara y llevara acabo el verdadero significado de su credo: ‘esta verdad es evidente por si misma, todos los seres humanos son creados iguales.’”¹⁷ Como varios millones Americanos,¹⁸ Douglas y Ana Spector, para sus vacaciones, compraron boletos de de ida y vuelta para una nave de la línea de crucero *Norwegian Cruise Line* (NCL) en anticipación de visitar diferentes puertos y gozar de las cabinas, alimentos, y entretenimiento a bordo de la nave.¹⁹ NCL representó que sus servicios y actividades estaban disponibles a individuos con incapacidad de movilidad.²⁰ Douglas Spector precisa utilizar una silla de ruedas o una silla de ruedas eléctrica.²¹ Baños públicos, piscinas, restaurantes, elevadores, cabinas con balcones, programas de evacuación de emergencia, y equipo de emergencia inaccesibles hicieron imposible que los *Spectors* y otros individuos discapacitados disfrutaran de muchas de las actividades, servicios y programas a bordo de la nave.²²

El 1 de Agosto de 2000, Los *Spectors* y tres otros individuos quienes son discapacitados y compañeros de individuos discapacitados entablaron una acción judicial contra NCL por su parte y por parte de todos los otros individuos que se encontraban similarmente situados.²³ Afirmaron en sus reclamaciones que NCL falló en cumplir con el Título III del ADA.²⁴ Los

17. Martin L. King, Jr., Discurso entregado en el Lincoln Memorial, Washington, D.C. (el 28 de agosto de 1963). (La transcripción del discurso esta disponible en *I Have a Dream [Tengo un Sueño]*, United Press International, 26 de agosto de 1983, en Washington News — BC cycle.).

18. Perfil de Línea de Crucero, *supra* nota 1.

19. *Spector*, 125 S. Ct. en 2175.

20. Brief for the United States as Amicus Curiae Supporting Petitioners at 6-7 [Informe para los Estados Unidos como Amicus Curiae Apoyando los Solicitantes en 6-7], *Spector v. Norwegian Cruise Line Ltd*, 125 S. Ct. 2169 (2005) (No. 03-1388) [en lo sucesivo Informe].

21. *Id.* en 5.

22. *Spector v. Norwegian Cruise Line, Ltd.*, 356 F.3d 641, 643 (5th Cir. 2004).

23. Informe, *supra* nota 20 en 6.

24. *Id.*

solicitantes declararon en su informe al Tribunal Supremo de los Estados Unidos que NCL requirió que ellos pagaran tarifas más altas y sobrecargos por requerir más asistencia y por las cabinas accesibles a individuos con problemas de movilidad.²⁵ Ellos también afirmaron que NCL uso “normas o criterios que tenían el efecto de discriminar basado en la discapacidad,” fallaron “en hacer modificaciones razonables a normas y procedimientos y también fallaron “en quitar barreras para que los solicitantes pudieran tener acceso, lo que privó a los solicitantes del placer pleno e igual de los servicios, instalaciones, privilegios, ventajas y alojamientos de la nave, donde el eliminar estas barreras era fácilmente factible.”²⁶ También, debido a la inaccesibilidad, los solicitantes quienes eran compañeros de los individuos discapacitados declararon que ellos fueron requeridos omitir las actividades que eran inaccesibles a sus compañeros o tuvieron que dejar a sus compañeros solos mientras que ellos asistieron las actividades.²⁷ Los solicitantes pidieron que las naves de crucero hagan modificaciones que los pongan en cumplimiento con las regulaciones del ADA.²⁸ NCL contestó que el requerimiento de cumplir con el Título III del ADA no se extiende a sus naves de crucero bajo bandera extranjera, certificadas conforme a la ley de las Bahamas, porque estas naves de crucero no fueron mencionados dentro de la ley del ADA como un lugar de alojamiento público, tampoco las directrices fueron dispuestas para el cumplimiento por el Ministerio de Justicia y el Ministerio de Transporte.²⁹ Por lo tanto, ausente la intención clara del Congreso [estadounidense] que la ley aplica a naves de crucero bajo bandera extranjera, la ley de los Estados Unidos no puede ser aplicada extraterritorialmente.³⁰

El Tribunal del Distrito sostuvo que las naves de crucero bajo bandera extranjera en aguas de los Estados Unidos tienen que cumplir con el Título III del ADA, como “un alojamiento público” y como una forma de transporte público.³¹ NCL no discutió que aquellas naves de crucero son clasificados como tal y que el ADA aplica a naves de crucero bajo la bandera de los Estados Unidos.³² A pesar de la determinación del tribunal que el ADA es aplicable a naves de crucero bajo bandera extranjera, ellos concedieron a NCL su Motion to dismiss la reclamación del solicitante que NCL debería modificar su naves para cumplir con el ADA, porque el

25. *Id.*

26. *Id.*

27. *Id.* en 7.

28. *Spector*, 125 S. Ct. en 2175.

29. Informe, *supra* nota 20, en 7.

30. *Id.*

31. *Spector*, 356 F.3d en 644.

32. *Id.*

Ministerio de Transporte y el Ministerio de Justicia no pusieron directrices para el cumplimiento del ADA sobre las naves de crucero que excluyen la ejecución del ADA.³³

Sobre la petición, el Quinto Circuito mantuvo en parte e invirtió en parte la decisión del tribunal inferior cual había establecido que el Título III realmente aplica a las naves de crucero bajo bandera extranjera.³⁴ El tribunal determinó que una ley general, como el ADA, puede aplicarse a naves que entran en aguas de los Estados Unidos mientras que haya una intención clara del Congreso declarando que si aplique.³⁵ Allí el tribunal concluyó que el Título III del ADA no asegura específicamente que naves de crucero bajo bandera extranjera cumplan con una ley particular, tampoco hay directrices para el cumplimiento de las naves de crucero.³⁶ Por eso, el tribunal no amplió el alcance del ADA para que se aplicase en este caso. Como consecuencia de autoridad contraria entre el Quinto Circuito en la decisión *Spector* y una previa decisión del Decimoprimer Circuito,³⁷ el Tribunal Supremo de los Estados Unidos concedió *certiorari* para resolver la inconsistencia.³⁸

El Tribunal Supremo de los Estados Unidos anunció su decisión en *Spector v. Norwegian Cruise Line* el 6 de Junio de 2005, en una decisión 6-3 declarando que las naves de crucero bajo bandera extranjera en aguas de los Estados Unidos deben cumplir con el ADA.³⁹ El Juez Kennedy escribió para la mayoría y fue unido por los Jueces Stevens, Souter, Ginsburg, y Breyer.⁴⁰ El Juez Thomas escribió una opinión separada concurriendo y disintiendo en parte y concurriendo en el juicio en parte. El Juez Scalia escribió una opinión discrepante con la cual el Juez Rehnquist y O'Connor se unieron.⁴¹

El Tribunal contempló el Título III del ADA para determinar si una nave de crucero de otra nación entra conforme a la ley, aun cuando las naves de crucero expresamente no sean incluidos en la ley.⁴² El Tribunal encontró que el Congreso tuvo la intención que estas naves sean incluidas

33. *Spector*, 125 S. Ct. en 2175-76.

34. *Spector*, 256 F.3d en 650-651.

35. *Id.* en 650.

36. *Id.*

37. *Stevens v. Premier Cruises, Inc.*, 215 F. 3d 1237 (2000) (El Tribunal de Apelación para el Circuito Decimoprimer sostuvo que las naves de crucero bajo bandera extranjera deben cumplir con las regulaciones del ADA.).

38. *Spector*, 125 S. Ct. en 2174.

39. *Spector*, 125 S. Ct. en 2169.

40. *Id.* en 2174.

41. *Id.*

42. *Id.* en 2177.

como “un alojamiento público” o “transporte público.”⁴³ Ya que no hay ninguna intención expresa del Congreso, el ADA sólo puede aplicarse a naves de crucero bajo bandera extranjera mientras que las exigencias por el ADA no interfieran con las operaciones internas de la nave.⁴⁴ El Tribunal diferenció dos casos recientes donde una ley de los Estados Unidos fue sostenida inaplicable a un navío extranjero porque estos casos concertaban cuestiones de relación de trabajo, afectando sólo las operaciones internas de la nave.⁴⁵ El Tribunal también explicó que las provisiones del ADA que no interfieren con las operaciones internas de la nave son aplicables a naves de crucero bajo bandera extranjera.⁴⁶ Lo que realmente interfiere con las operaciones internas, sin embargo, requiere un intención expresa del Congreso.⁴⁷

El Juez Kennedy explico que el Título III del ADA expresamente no menciona a naves de crucero.⁴⁸ Por consiguiente, la intención ausente del Congreso en la ley, el cumplimiento del ADA sobre naves de crucero no puede interferir con las operaciones internas de la nave.⁴⁹ También, una evaluación de la intención del Congreso quizás no será necesaria porque el cumplimiento con el Título III del ADA y sus limitaciones dentro del estatuto puede excluir muchas modificaciones que podrían interferir con las operaciones internas de la nave.⁵⁰

El título III del ADA declara que sólo aquellas modificaciones que son “fácilmente logrables” pueden ser aplicables a alojamientos públicos.⁵¹ “Fácilmente logralbe” significa “fácilmente logrado y capaz de ser realizado sin mucha dificultad o costo.”⁵² Una evaluación de algo “fácilmente logralbe” también tendría en cuenta la seguridad de la Junta y el derecho internacional, y la interferencia con estos probablemente se

43. *Id.*

44. *Spector*, 125 S. Ct. en 2177.

45. *Id.* en 2178 (citando a *McCulloch v. Sociedad Nacional de Marineros de Honduras*, 372 U.S. 10, 21 (1963)) (decidiendo que el National Labor Relations Act [Acto de Relaciones Nacional del Trabajo] no aplica a los impuestos y los derechos de los empleados de las naves de cruceros extranjera porque al imponer tal aplicación esta interferiría con los asuntos internos de la nave); *Benz v. Compania Naviera Hidalgo, S.A.*, 353 U.S. 138, 146–47 (1957) (sosteniendo que la regla general que la ley de la nave extranjera que por lo general controla no es la razón por la cual el Acto de Relaciones Nacional del Trabajo es inaplicable, pero más bien porque el Acto interferiría con los asuntos internos de la nave).

46. *Id.* en 2178.

47. *Id.* en 2178–79.

48. *Id.* en 2177.

49. *Spector*, 125 S. Ct. en 2178.

50. *Id.* en 2184.

51. *Id.* en 2180 (citación 42 U.S.C. §12182(b)(2)(A)(iv) (2000)).

52. *Id.* en 2181 (citación 42 U.S.C. §12181(9) (2000)).

consideraría como una modificación inaplicable.⁵³ En la luz de las limitaciones impuestas por el Título III del ADA, allí no puede haber “ningunas modificaciones permanentes y significativas estructurales” requerido para naves bajo bandera extranjera aunque el Tribunal Supremo sostuviera a que el ADA aplique a naves de crucero bajo la bandera de los Estados Unidos y naves de crucero bajo bandera extranjera uniformemente.⁵⁴ Mientras, el Tribunal reencarceló este caso para determinar el grado de modificaciones requeridas bajo el Título III del ADA y la clarificación posible de la regla de declaración, el Tribunal está seguro que la industria de crucero que funciona en aguas de los Estados Unidos debe cumplir con el ADA.⁵⁵

II. ¿CÓMO SE APLICA UNA LEY DE LOS ESTADOS UNIDOS A NAVES DE CRUCEROS DOMÉSTICOS Y EXTRANJEROS IGUALMENTE?

En *Spector*, los Jueces del Tribunal Supremo expresaron su preocupación que la decisión de aplicar el ADA extraterritorialmente podría efectuar las obligaciones internacionales de naves de crucero bajo bandera extranjera.⁵⁶ Así, cuales leyes gobiernan las naves de crucero, cuando leyes domésticas pueden interferir con los asuntos de una nave extranjera, y la preocupación sobre la aplicación del ADA a naves de crucero bajo bandera extranjera, son nuevas cuestiones importantes que deben ser dirigidas.

A. ¿Qué Ley Gobierna las Naves de Crucero?

Por lo general, una nave es gobernada según la ley de la nación cuya bandera vuela.⁵⁷ La práctica general en la industria de crucero de los Estados Unidos es registrar las naves en una nación donde las leyes son menos rigurosas.⁵⁸ La nave vuela lo que algunos llaman “la bandera de conveniencia” porque al registrar la nave en otra nación la nave no tiene que cumplir con la mayoría de las leyes de los Estados Unidos.⁵⁹

53. *Id.* en 2180.

54. *Spector*, 125 S. Ct. en 2181.

55. *Id.* en 2184.

56. *Id.* en 2180.

57. LEX FRIEDEN, NATIONAL COUNCIL ON DISABILITY [CONSEJO NACIONAL SOBRE LA INCAPACIDAD], ABSTRACT: SPECTOR V. NORWEGIAN CRUISE LINE LTD. — BACKGROUND, LEGAL ISSUES, AND IMPLICATIONS FOR PERSONS WITH DISABILITIES [EXTRACTO: SPECTOR V. NORWEGIAN CRUISE LINE LTD. — FONDO, CUESTIONES LEGALES, E IMPLICACIONES PARA PERSONAS CON INCAPACIDADES (2005), disponible en http://www.ncd.gov/newsroom/publications/2005/spector_norwegian.htm (última visita el 24 de marzo del 2006).

58. *Id.*

59. *Id.*

La ley de los Estados Unidos ha sido reconocida como la más severa de cualquier otra nación marítima.⁶⁰ Para que una nave sea registrada en los Estados Unidos, la persona que presenta una solicitud de registraci3n tiene que ser ciudadano como un individuo, como sociedad, o como corporaci3n, o ser el gobierno federal de los Estados Unidos, o el gobierno estatal de los Estados Unidos.⁶¹ Adem1s, el personal de la nave debe constar de tres cuartos ciudadanos de los Estados Unidos, y el gerente, el ingeniero principal, el operador de radio, y los oficiales ingenieros y de la cubierta tienen que ser ciudadanos de los Estados Unidos.⁶² Entonces, la nave es permitida la protecci3n de la ley de los Estados Unidos y debe cumplir con leyes laborales, leyes del medio ambiente, y las leyes de seguridad de los Estados Unidos.⁶³

La pr1ctica de eludir la ley de los Estados Unidos se hizo popular en los a1os antes de la segunda Guerra Mundial cuando el gobierno de los Estados Unidos dirigi3 a las naves que entregan el material de guerra al Reino Unido que registraran sus naves en Panam1, as1 evitando las leyes de neutralidad de los Estados Unidos.⁶⁴ Las naves pronto reconocieron que naciones como Panam1 ten1an leyes mucho menos severas que los Estados Unidos.⁶⁵ Panam1, como un registr3 abierto, permite que naves de otras naciones se registren bajo de su bandera.⁶⁶ Hoy como consecuencia de la popularidad de registros abiertos no s3lo limitado a Panam1, la mayor1a de las naves de crucero que sirven a los Estados Unidos se encuentran bajo bandera extranjera.⁶⁷

B. *¿Cu1ndo se aplican las Leyes Extraterritorialmente?*

El Tribunal sostuvo que el ADA aplica a las naves de crucero bajo bandera extranjera (en aguas de los Estados Unidos) y a las naves de crucero bajo la bandera de los Estados Unidos uniformemente.⁶⁸ Sobre la superficie esta decisi3n es clara. Bajo esta decisi3n, sin embargo, est1 la

60. *Id.*

61. *Id.*

62. FRIEDEN, *supra* nota 57.

63. *Id.*

64. *Id.*

65. *Id.*

66. *Id.*

67. Douglass Hanks III, *Norwegian Cruise Line Sails Ship Under U.S. Flag [L1nea de Crucero noruego Navega Nave Bajo la Bandera estadounidense]*, THE MIAMI HERALD, El 16 de junio de 2005 en 1C (Norwegian Cruise Line comenz3 la operaci3n de la primera nave de crucero con bandera estadounidense construido en los 1ltimos 50 a1os.).

68. *Spector*, 125 S. Ct. en 2184.

complejidad de determinar a que medida una ley doméstica puede aplicarse extraterritorialmente a bordo de naves de crucero.

La regla de una declaración clara gobierna cuando y en que medida una ley de los Estados Unidos puede o no ser aplicada extraterritorialmente.⁶⁹ Esta regla declara que debe haber una intención clara del Congreso para aplicar una ley general doméstica extraterritorialmente sobre una nave bajo bandera extranjera sólo donde la ley interferiría con los asuntos internos y las operaciones de la nave.⁷⁰ Adicionalmente, donde el bienestar de los ciudadanos de los Estados Unidos o el territorio está en juego, entonces no tiene que haber una declaración clara de la intención del Congreso para aplicar la ley a una nave bajo bandera extranjera en las aguas de los Estados Unidos.⁷¹

El título III del ADA prohíbe la discriminación basada en la incapacidad en lugares "de alojamiento público" donde los individuos con incapacidades son negados el placer pleno e igual en el alojamiento.⁷² El Congreso no declaró su intención claramente en la ley de que el ADA aplica a naves de crucero.⁷³ El Tribunal Supremo en *Spector* reconoció que los alojamientos públicos claramente incluyen naves de crucero⁷⁴ cuando el Congreso definió a alojamiento público como incluyendo posadas, hoteles, moteles, restaurantes, barras, parques, zoológicos, parques de diversiones, gimnasios, balnearios de salud, boleras, canchas de golf y el transporte público aun cuando las naves de crucero expresamente no son nombradas en la ley.⁷⁵

El Tribunal concluyó que la intención clara del Congreso, que aplica a naves de crucero, sólo tiene que estar presente en las partes de la ley que afectan los asuntos internos de la nave de crucero bajo bandera extranjera.⁷⁶ Todas las otras partes de la ley automáticamente aplican ausente la intención del Congreso.⁷⁷ La ley, por lo tanto, no es totalmente aplicable o inaplicable, pero más bien puede ser disecada para determinar que partes aplican y que partes no aplican.⁷⁸ El tribunal inferior, en remisión, tiene la tarea de disecar la ley para determinar cuales partes del Título III no

69. *Id.* en 2175-76.

70. *Id.*

71. *Id.* en 2177.

72. 42 U.S.C. § 12182(a) (2000).

73. *Spector*, 125 S. Ct. en 2177.

74. *Id.*

75. 42 U.S.C. § 12181(7)(A),(I) (2000); *Spector*, 125 S. Ct. en 2177.

76. *Spector*, 125 S. Ct. en 2178.

77. *Id.*

78. *Id.* en 2179.

aplicarán por falta de la intención del Congreso y la interferencia con los asuntos internos de la nave de crucero bajo bandera extranjera.⁷⁹

El Congreso no habla sobre la aplicación del ADA. En remisión, el tribunal inferior quizás tendrá que contemplar “la regla de una declaración clara.”⁸⁰ El Tribunal presentó dos puntos para determinar cuando la regla de una declaración clara es provocada.⁸¹ El primer punto es cuando hay “un deseo del comity internacional” y el segundo punto es cuando hay “una presumida carencia de interés por el soberano territorial en los asuntos que no llevan ninguna relación sustancial a la paz y la tranquilidad del puerto.”⁸²

El Tribunal Supremo de los Estados Unidos esta de acuerdo que varias de las aserciones por los solicitantes podría imponer varias modificaciones que no conciernen la orden interna de una nave de crucero.⁸³ Por consiguiente, ninguna evaluación de la regla de una declaración clara es necesaria, ya que estas modificaciones no interfieren con las operaciones internas del navío. Modificaciones estructurales plantean una discusión mucho más extensa debido a la posibilidad que ellos no sólo pueden ser excluidos de aplicación porque ellos afectan el orden interno de la nave, pero porque ellos pueden ser inaplicables por el mismo Título III del ADA.⁸⁴ *Spector* es una decisión definitiva de que el ADA aplica extraterritorialmente y que habrá modificaciones para la industria de crucero.

C. Preocupación sobre la Aplicación del ADA Extraterritorialmente

La aplicación del ADA a naves de crucero bajo bandera extranjera presenta la preocupación de que si el Tribunal Supremo ha ido demasiado lejos.⁸⁵ La decisión del Tribunal Supremo abre la posibilidad que otras naciones podrían promulgar otras leyes donde el cumplimiento con las leyes de ambos puertos sobre naves de crucero podría ser imposible.⁸⁶ Esto

79. *Id.*

80. *Id.*

81. *Spector*, 125 S. Ct. en 2179.

82. *Id.*

83. *Id.* en 2179.

84. *Id.* en 2178.

85. Rajesh Joshi, *Court Rules US Laws on Disabled Apply to Foreign Cruiseships [Tribunal Rules que las Leyes estadounidenses sobre los Discapacitados Aplican a las Naves de Cruceros Extranjera]*, LLOYD'S LIST INTERNATIONAL en 1, 8 de junio de 2005 (Antes de la decisión del Tribunal Supremo [estadounidense], los funcionarios de cruceros expresaron su preocupación sobre una decisión que held que el ADA aplica a naves de crucero extranjero en aguas estadounidenses como un "overreach extraterritorial.").

86. Ina Paiva Cordle, *Lawsuits Challenge ADA on Foreign Ships Within U.S [Pleitos en los Tribunales desafían el ADA sobre Naves Extranjeras Dentro de los Estados Unidos]*, THE MIAMI HERALD, 1 de marzo de 2005 en 3C (Michael Crye, el presidente del Consejo Internacional de Líneas de

podría causar la posibilidad que la ley de los Estados Unidos y la ley de las Bahamas estén en desacuerdo a bordo de una nave de crucero bajo bandera extranjera.⁸⁷ Esto podría ser problemático para relaciones internacionales cuando una resolución debe ser hecha y quizás una determinación en cuanto a la cual la ley controla. Todavía este conflicto no existe, pero no es decir que tal conflicto no podía estar sobre el horizonte en luz de cualesquiera modificaciones el tribunal inferior impone a naves de crucero.

III. ¿QUÉ MODIFICACIONES ESTAN IMPUESTAS POR EL USO DEL ADA A NAVES DE CRUCERO?

La decisión del Tribunal Supremo en *Spector* es una gran victoria para la comunidad incapacitada en términos de la discriminación contra ellos y dándoles el derecho a las actividades y las instalaciones que todos los individuos reciben a bordo de un crucero.⁸⁸ Sin embargo, muchas preguntas permanecen en cuanto si habrá modificaciones estructurales a las naves de crucero bajo bandera extranjera para cumplir con las regulaciones del ADA.⁸⁹

Con respecto al cumplimiento estructural con el Título III, la modificación sólo debe cumplir hasta el punto que los asuntos internos de la nave no sean interrumpidos basándose en la ausencia de la intención del Congreso que el ADA se aplique a naves de crucero.⁹⁰ El Tribunal también reconoció que el Título III excluye de imponer exigencias que amenazarían a la seguridad o interferirían con las obligaciones internacionales de la nave.⁹¹ La aplicación del Título III del ADA a naves de crucero como “un alojamiento público” requiere que entidades hagan “modificaciones razonables en la política y prácticas o procedimientos,” en un esfuerzo a ofrecer el alojamiento para individuos discapacitados, fracaso de hacer así causaría discriminación.⁹² Además, “barreras arquitectónicas, y las barreras estructurales de comunicación” se deben quitar donde el retiro sea “fácilmente logable.”⁹³ Las naves de crucero, y otros “alojamientos públicos,” no pueden imponer los criterios que screen out individuos

Cruceros, expresa la preocupación por la decisión del Tribunal Supremo [estadounidense] que las naves de crucero extranjeros en aguas de los Estados Unidos deben cumplir con el ADA.).

87. *Id.*

88. *Statement From the Petitioners and Legal Counsel in Spector v. Norwegian Cruise Line* [Declaración de los Solicitantes y Consejero Legal en *Spector v. Norwegian Cruise Line, Ltd.*], PR NEWSWIRE, 6 de junio de 2005.

89. *Spector*, 125 S. Ct. en 2181.

90. *Id.* en 2184.

91. *Id.*

92. 42 U.S.C. § 12182(b)(2)(A)(ii) (2000).

93. *Id.* § 12182(b)(2)(A)(iv)-(v).

discapacitados como grupo, tampoco ellos pueden negar artículos auxiliares y servicios de individuos discapacitados.⁹⁴

Dentro del Título III del ADA hay un número de excepciones para su cumplimiento. Primero, donde el fracaso de cumplir con las exigencias de elegibilidad el cual excluye a individuos discapacitados cuando esto sea “necesario para la provisión” de la actividad o la facilidad el cumplimiento no es necesario.⁹⁵ Segundo, el retiro de barreras estructurales no tiene que ser cumplido cuando las modificaciones no son “fácilmente logrables.”⁹⁶ Tercero, políticas, prácticas, procedimientos, y artículos secundarios no son requeridos ser modificados o proporcionados cuando haciéndolo fundamentalmente “cambiaría” la actividad o la facilidad.⁹⁷ Cuarto, artículos secundarios no son necesarios cuando proporcionando tal artículo “causaría una carga excesiva.”⁹⁸ En quinto lugar, donde el retiro de barreras estructurales y arquitectónicas no son “fácilmente lograble” entonces cumplimiento no es requerido.⁹⁹ Finalmente, el cumplimiento no es necesario cuando esto causaría “un riesgo significativo a la salud o a la seguridad de otros que no pueden ser eliminados por una modificación de políticas, prácticas, o procedimientos o por la provisión de artículos auxiliares o servicios.”¹⁰⁰

La decisión del Tribunal fue favorable a ambos a individuos con incapacidades y a la industria de crucero asesorándose que las naves de crucero serán accesibles, pero que a la misma vez la industria no tendrá que cambiar sus naves para cumplir con el Título III del ADA.¹⁰¹ Más bien rampas temporales y cuartos de baño accesibles podrían convertirse en cosas necesarias para la industria.¹⁰² La decisión de *Spector* le provee a

94. *Id.* § 12182(b)(2)(A)(i)(iii).

95. *Id.* § 12182(b)(2)(A)(i).

96. *Id.* § 12182(b)(2)(A)(iv)–(v).

97. 42 U.S.C. § 12182(b)(2)(A)(ii)–(iii).

98. *Id.* § 12182(b)(2)(A)(iii).

99. *Id.* § 12182(b)(2)(A)(iv)–(v).

100. *Id.* § 12182(b)(3).

101. Charles Lane, *Court Rules Ships Must Obey Laws on Disabled* [Tribunal Decide que las Naves Deben Obedecer las Leyes sobre los Discapacitados], WASHINGTON POST, 7 de junio de 2005, en 8 (David C. Fredrick declaró que la decisión del Tribunal Supremo [estadounidense] es “una decisión muy favorable que asegurará que no van a tener que hacer reparaciones a las naves, lo que es lo que más ha preocupado la industria.”).

102. *Id.* (Thomas C. Goldstein quien es uno de los abogados de los solicitantes reconoció que alteraciones en gran escala no serían impuestas, pero más bien alteraciones para “cuartos de baño, rampas temporales y cosas similares.”).

NCL y otras líneas de crucero directivos para el uso del ADA en naves de crucero especificando como se aplicará.¹⁰³

¿La pregunta de si NCL debe proporcionar el acceso para individuos discapacitados no era la cuestión, más bien en qué medida deben las naves ser accesible a individuos con discapacidades?¹⁰⁴ El Solicitante Spector solicitó que las naves reconsideraran barreras menores, no que agarran grandes alteraciones estructurales a la nave.¹⁰⁵ Sus proposiciones incluyen el retiro de escalones, inclusión de rampas, y las alteraciones de puertas.¹⁰⁶ Ambos lados quizás obtuvieron lo que quisieron en la decisión de *Spector*.

Las limitaciones mencionadas anteriormente dentro del Título III del ADA no podrían imponer ningún retiro de barrera estructural si el retiro no fuera “fácilmente logable.”¹⁰⁷ La ley define “fácilmente logable” como algo que es “fácilmente logrado y capaz de ser realizado sin mucha dificultad o costo.”¹⁰⁸ Hay un número de factores para considerar para determinar si algo es “fácilmente logable” que incluye: los gastos de poner en práctica la alteración¹⁰⁹ y el impacto sobre la operación de instalaciones.¹¹⁰

Que es o no es “fácilmente logable” será en última instancia determinada por la Junta de Acceso estadounidense,¹¹¹ que determina directrices para el cumplimiento del ADA para navíos de pasajeros y

103. Gregg Fields, *Court Extends Disabled Rights* [Tribunal Amplia Derechos de los Discapacitados], THE MIAMI HERALD, 7 de junio de 2005, en 1C.

104. *Id.*

105. David Ivanovich, *Cruise Ruling Backs Access for Disabled* [Decisión de Crucero Apoya Acceso para los Discapacitados], THE HOUSTON CHRONICLE, 7 de junio de 2005, en 1.

106. *Id.*

107. *Spector*, 125 S. Ct. en 2178.

108. 42 U.S.C. § 12181(9) (2000).

109. *Id.* § 12181(9)(A) (para considerar si algo se puede “lograr fácilmente”, un factor que se debe considerar es “la naturaleza y los gastos de la acción necesaria para conformar con este Acto”).

110. *Id.* § 12181(9)(B)–(D) (Un factor para considerar para determinar lo que se puede “lograr fácilmente” incluye “los recursos totales financieros de la facilidad o facilidades envueltas en la acción; el número de personajes empleados en tal facilidad; efecto sobre gastos y recursos, o impacto de otra manera de tal acción sobre la operación de la facilidad; los recursos totales financieros de la entidad cubierta; el tamaño total del negocio de una entidad cubierta en lo que concierne el número de sus empleados; el número, tipo y posición de sus instalaciones; y el tipo de operación u operaciones de la entidad cubierta, inclusión de la composición, estructura, y las funciones de la mano de obra de tal entidad; la separación geográfica, relación administrativa o fiscal de la facilidad o instalaciones en cuestión un la entidad cubierta.”).

111. Ivanovich, *supra* nota 105.

también otros edificios e instalaciones.¹¹² Estas directrices están conocidas como las *ADA Accessibility Guidelines* [Directrices de Accesibilidad del ADA] (sus siglas en inglés son ADAAG), y rulemaking son delegados a el *Passenger Vessel Access Advisory* [Comité Consultivo de Acceso para Naves de Pasajeros] (sus siglas en inglés son PVAAC) que consiste en organizaciones de discapacitados, grupos de comercio de industria, agencias de administración local y del estado, y operadores de naves de pasajeros.¹¹³ Corrientemente, la Junta esta desarrollando directrices para transbordadores, naves de crucero, naves de excursión y otros tipos de navíos de pasajeros para el cumplimiento bajo el ADA.¹¹⁴ Cuando desarrolla las directrices, la Junta considera que para eliminar ciertas estructuras estas deben ser “fácilmente logradles” y aquellos retiros que interfieren con exigencias internacionales de seguridad o las operaciones internacionales de la nave de crucero serían excluidas del retiro.¹¹⁵

Antes de *Spector*, la industria de crucero estuvo implicada en un número de pleitos debido a alojamientos inadecuados para la comunidad incapacitada.¹¹⁶ En el 2001, Carnival y NCL acordaron realizar cambios para acomodar a viajeros discapacitados después de que ambos tuvieron pleitos presentados contra ellos.¹¹⁷ NCL eliminó diferentes términos y condiciones entre viajeros con impedimentos visuales y aquellos sin este impedimento en un pleito presentado por el Departamento de Justicia estadounidense.¹¹⁸ Carnival hizo cambios considerables a quince naves para aumentar la accesibilidad a estas naves.¹¹⁹ Además, Royal Caribbean proporciona puertas de treinta y dos pulgadas de anchura, un radio para girar de cinco pies para individuos con impedimentos de movilidad, e inserto signos e Braille a través de la nave.¹²⁰ Ahora, posterior a *Spector*, la industria de crucero va continuar su progreso de acomodar a individuos discapacitados quitando las últimas barreras de alojamiento para así cumplir con el Título III del ADA.

112. U.S. ACCESS BOARD [PANEL DE ACCESO ESTADOUNIDENSE], DRAFT PASSENGER VESSEL ACCESSIBILITY GUIDELINES AND SUPPLEMENTARY INFORMATION [INFORME PRELIMINARIO DE GUIDELINE DE ACCESIBILIDAD EN NAVES DE PASAJEROS Y INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA] (2004), <http://www.access-board.gov/pvaac/guidelines.htm> (último visitado el 25 de marzo del 2006).

113. *Id.*

114. Panel de Acceso estadounidense, About this Rulemaking [Sobre este Rulemaking], <http://www.accessboard.gov/pvacc/index.htm> (última visita el 25 de marzo del 2006).

115. *Spector*, 125 S. Ct. en 2180.

116. Fields, *supra* nota 104.

117. *Id.*

118. *Id.*

119. Cordle, *supra* nota 87.

120. Fields, *supra* nota 104.

IV. ¿CUALES GASTOS SON IMPUESTOS A LA INDUSTRIA DE CRUCERO AL APLICAR EL ADA?

La industria de crucero extranjera es una industria de 2.5 mil millones de dólares.¹²¹ Existe el temor que el costo de remodelar las naves de crucero para que sean accesibles a individuos discapacitados le vaya costar millones a la industria de crucero.¹²² No se sabrán los gastos reales hasta que las alteraciones específicas que las naves de cruceros tienen que hacer sean anunciadas por la Junta de Acceso y la probabilidad que no tendrán que hacer ningunas modificaciones estructurales les quita el temor a las naves de cruceros de cumplir con la ley.¹²³

La decisión no ha slowed NCL quien lanzó la primera nave de crucero bajo la bandera de los Estados Unidos en los últimos cincuenta años, "El Orgullo de América", sólo nueve días después de la decisión del Tribunal Supremo en *Spector*.¹²⁴ A la luz de la decisión *Spector* que requiere que naves de crucero bajo bandera extranjera del NCL cumplan con normas del ADA; ¿podría el lanzamiento por NCL de una nave bajo la bandera de los Estados Unidos ser un signo de lealtad y compromiso a los Estados Unidos y sus leyes? NCL ha tenido un reciente cambio de corazón y ha decidido que la nación que este principalmente sirve debería ser la nación cuyas leyes este mantendrá. Esta decisión, como todas las estrategias de negocio, tiene en lo esencial su beneficio.

NCL incurrirá algunos gastos más altos porque el Orgullo de América debe cumplir con las leyes de trabajo y salario mínimo de los Estados Unidos.¹²⁵ Además, hay una exigencia que cualquier nave bajo la bandera de los Estados Unidos debe ser construido en los Estados Unidos.¹²⁶ Estos gastos no son incurridos en su totalidad por NCL, pero más bien son pasados a los pasajeros que pagan un veinte por ciento más para su crucero ha las Islas Hawaianas que a bordo de sus cruceros al Caribe.¹²⁷ El precio del pasaje entonces es sumido sobre aquel veinte por ciento porque para el crucero el Orgullo de América, la mayor parte de pasajeros primero deben

121. Mark Hamblett, *High Court: Cruise Ships Must Provide Disabled Access* [Tribunal Supremo: Naves de Crucero Deben Proporcionar Acceso a Discapacitados], THE LEGAL INTELLIGENCER, 8 de junio de 2005 en 4.

122. *Id.*

123. *Id.* Ivanovich, *supra* nota 105.

124. Douglas Hanks, III, *Norwegian Cruise Line Sails Ship Under U.S. Flag* [Línea de Nave de Crucero noruego Navega Bajo la Bandera estadounidense], THE MIAMI HERALD, 16 de junio de 2005, en 1C.

125. *Id.*

126. *Id.*

127. *Id.*

volar a Hawai antes de empezar sus vacaciones de crucero.¹²⁸ NCL también reduce los gastos de combustible del Orgullo de América comparado con viajes caribeños porque las islas de Hawai están situadas mucho más cerca que las islas en el caribeño y además la nave no tiene un casino, que “les a roban una fuente de ingresos importantes.”¹²⁹ Lo esencial es que, independientemente de los motivos del NCL para lanzar el Orgullo de América, el entusiasmo de navegar las Islas Hawaianas bajo la bandera de los Estados Unidos puede servir para ensombrecer cualquier duda que la decisión *Spector* impedirá a la industria de crucero, y más bien proporcionará la conclusión que la industria seguirá acomodando las necesidades cambiantes de los individuos que contribuyen los ingresos para la industria de turismo y la hospitalidad.

V. UNA PERSPECTIVA INTERNACIONAL SOBRE EL TRATAMIENTO Y LOS DERECHOS DE LOS DISCAPACITADOS

“¿Cuándo en Roma, haga como los ...” Americanos? ¿Ha *Spector* establecido un nuevo precedente que las leyes de una nación ya no terminan en sus fronteras, sino que pueden extenderse mucho más lejos? La frase familiar, “[c]uando en Roma, haga como los Romanos,” representa el concepto que mientras un visitante esta dentro de las fronteras de una nación extranjera el estándar es actuar como los habitantes del país. En contraste con esta frase conocida, ¿podría ser que la decisión *Spector* este sugiriendo que mientras individuos estén dentro del territorio de una nación, las leyes de una nación separada e independiente extranjera podrían aplicarse en una manera que dicta y controla la conducta de aquellos individuos sin ningún acuerdo por aquella nación?¹³⁰

Mientras el impacto a largo plazo de la decisión *Spector* permanece desconocido, si se sabe que las naves de crucero bajo bandera extranjera deben cumplir con las regulaciones del ADA hasta el punto “que se pueda lograr fácilmente” y que la industria de crucero incurrirá grandes gastos en un su esfuerzo a lograrlo.¹³¹ Este impacto sobre la industria de crucero va a, en la teoría, no sólo causar la igualdad para los ciudadanos discapacitados de los Estados Unidos, pero también puede comenzar un efecto internacionalmente hacia normas más rigurosas contra la discriminación en total. Esta esperanza de igualdad internacional deja una pregunta final: ¿cómo podrían otras naciones que están involucradas en la industria de

128. *Id.*

129. Hanks, *supra* nota 124.

130. *Spector*, 125 S. Ct. 2169 (holding que las naves de crucero extranjeros en aguas de los Estados Unidos deben cumplir con el ADA).

131. 42 U.S.C. § 1282(b)(2)(A)(iv)-(v); *see* Hamblett, *supra* nota 121.

crucero estadounidense ser afectadas por este alcance extraterritorial del Tribunal Supremo en su territorio?

Algunas de las naciones más involucradas en la industria de crucero incluyen Panamá, Liberia, y las Bahamas.¹³² Las bandera de estas naciones son voladas por algunas naves de crucero,¹³³ pero debajo de estas bandera están naciones con leyes que gobiernan estas naves, cuales son muy diferentes a las de los Estados Unidos.¹³⁴ Aunque las leyes de cada nación son tan diferentes, también tienen muchos de los mismos derechos básicos constitucionales,¹³⁵ pero más allá de aquellos derechos enumerados en sus constituciones están los derechos humanos que implican el tratamiento de los individuos que deberían ser tan innatos que no tienen que ser documentados. En el reino de derechos humanos en los Estados Unidos, la decisión *Spector* significa el derecho igual al placer de alojamientos públicos y de modo de vida.¹³⁶

A. Panamá

Panamá es una nación con 3.2 millones de personas.¹³⁷ El último censo disponible en el 2000 estimó 52,197 individuos discapacitados [en Panamá], pero encontró que el número podría ser tan alto como 280,000.¹³⁸ La Constitución panameña, al igual que la Constitución de los Estados Unidos “prohíbe la discriminación basada en la raza, el estado de nacimiento, la clase social, genero, discapacidad, o las opiniones políticas.”¹³⁹ En el 2002 una ley panameña fue promulgada que especificó claramente que la discriminación es prohibida en “el derecho a la admisión”

132. Dale K. DuPont, *Cruise Lines Operate Under Layers of Laws [Las Líneas de Crucero Funcionan Bajo Capas de Leyes]*, THE MIAMI HERALD, 31 de mayo de 2003, en 1C.

133. *Id.*

134. Frieden, *supra* nota 57.

135. DEPARTAMENTO DE ESTADO DE LOS ESTADOS UNIDOS, BUREAU OF DEMOCRACY, HUMAN RIGHTS, AND LABOR [OFICINA DE DEMOCRACIA, DERECHOS HUMANOS, Y TRABAJO], COUNTRY REPORTS ON HUMAN RIGHTS PRACTICES FOR 2004 [INFORMES DE PAÍS SOBRE PRÁCTICAS DE DERECHOS HUMANOS PARA EL 2004]: PANAMÁ, § 5 (2005), *disponible en* <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2004/41769.htm> (última visita el 25 de marzo del 2006) [en lo sucesivo PRÁCTICAS DE DERECHOS HUMANOS DE PANAMÁ]; CONSTITUCIÓN, Ch. 2 and 8, Art. 1 (1986) (Liberia) [en lo sucesivo CONSTITUCIÓN DE LIBERIA]; CONSTITUCIÓN, Ch. 3, Art. 26, (1)–(3) (1973) (Bahamas) [en lo sucesivo CONSTITUCIÓN DE LAS BAHAMAS].

136. *Declaración de Parálisis Cerebral Unida*, *supra* nota 15.

137. *Panama Country Profile Report [Informe de Perfil del País de Panamá]*, BBC NEWS, 14 de julio de 2005, *disponible en* http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/americas/country_profiles/1229332.stm (última visita el 25 de marzo del 2006) [*perfil en lo sucesivo Perfil de Panamá*].

138. PRÁCTICAS DE DERECHOS HUMANOS DE PANAMÁ, *supra* nota 136.

139. *Id.*

a cualquier establecimiento público o comercial.¹⁴⁰ Esta ley podría abarcar una nave de crucero como un establecimiento público o comercial.

El uso de leyes antidiscriminatorias puede a menudo ser muy diferente a la teoría de operación sobre la cual ellas fueron fundadas. La discriminación basada en la discapacidad [en Panamá] es evidente en el empleo, la educación, el acceso a la asistencia médica, y otros servicios estatales.¹⁴¹ Muchas aceras y baños no son accesibles por individuos discapacitados aunque las reglamentaciones de construcción sean puestas en práctica para requerir tal accesibilidad.¹⁴² El incumplimiento con las reglamentaciones de construcción podría causar multas desde 100 a 500 Balboa, mientras el incumplimiento de “el derecho a la admisión” a establecimientos públicos o comerciales se extiende desde 250 a 1,000 Balboa.¹⁴³ La ejecución de multas y accesibilidad son inconsistentes, sin embargo, los esfuerzos para mejorar la ejecución de las leyes contra la discriminación de individuos discapacitados están actualmente en lugar.¹⁴⁴

Quizás *Spector* servirá para apresurar aquellos esfuerzos dentro del país al requerir que las naves de crucero de Panamá bajo bandera extranjera cumplan con las regulaciones del ADA. Esta especulación puede ser optimista basada en la puesta en práctica de la ley existente. Considerando que casi el nueve por ciento de la población sufre de algún tipo de discapacidad, y que la constitución y las leyes de discapacidad de Panamá apoyan el tratamiento igual, la decisión *Spector* podría animar el gobierno panameño a aumentar la ejecución de sus leyes.¹⁴⁵

B. Liberia

Liberia es una nación republicana de África occidental con una población de 3.4 millones de habitantes.¹⁴⁶ La tasa de desempleo es de más del setenta por ciento, mientras que ochenta por ciento de los habitantes de

140. *Id.*

141. *Id.*

142. *Id.*

143. PRÁCTICAS DE DERECHOS HUMANOS DE PANAMÁ, *supra* nota 135 (La tasa de cambio corriente es 1 Balboa = 1 dólar americano).

144. *Id.*

145. *Id.*

146 DEPARTAMENTO DE ESTADO DE LOS ESTADOS UNIDOS, BUREAU OF DEMOCRACY, HUMAN RIGHTS, AND LABOR [OFICINA DE DEMOCRACIA, DERECHOS HUMANOS, Y TRABAJO], COUNTRY REPORTS ON HUMAN RIGHTS PRACTICES FOR 2004: LIBERIA [INFORMES DEL PAÍS SOBRE PRÁCTICAS DE DERECHOS HUMANOS PARA: LIBERIA] (2005), *disponible en* <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2004/41611.htm> (última visita el 25 de marzo del 2006) [en lo sucesivo PRÁCTICAS DE DERECHOS HUMANOS DE LIBERIA].

Liberia viven con menos de un dólar diario.¹⁴⁷ La Constitución liberiana, similar a la de Panamá y los Estados Unidos, prohíbe la discriminación por “antecedentes étnicos, raza, genero, credo, lugar de origen u opinión política.”¹⁴⁸ La constitución de Liberia es considerada una de las más importantes en África.¹⁴⁹ A pesar que en la constitución de Liberia rige la anti-discriminación y una diversidad de otras libertades, su aplicación en Liberia no refleja lo expresado en su constitución.¹⁵⁰

La negligencia en el cumplimiento de las leyes enumeradas en la constitución no comienza con sus habitantes, mas bien con los funcionarios gubernamentales que abusan los derechos y las libertades dispuestas en la misma.¹⁵¹ La constitución de Liberia dispone que se otorgue igualdad de acceso a las oportunidades y facilidades “en la medida de los recursos disponibles”¹⁵² y que Liberia “debe dirigir su política a fin de asegurar para todos sus ciudadanos, sin discriminación, oportunidades de empleo y sustento bajo condiciones justas y humanas, y dirigidas hacia la promoción de facilidades de seguridad, salud y bienestar en el empleo.”¹⁵³ A pesar que esta constitución expresa una multitud de libertades y protecciones que los Estados Unidos y otras naciones, como Panamá, han enumerado,¹⁵⁴ la ley no es respetada, y no se les brinda acceso a los servicios gubernamentales y a los edificios públicos a las personas discapacitadas.¹⁵⁵

Liberia es un país en el que la constitución dispone la prevención contra la discriminación, pero el gobierno no la hace respetar en lo más mínimo. Por el contrario mediante su falta de acción parece que promocionase el incumplimiento de las leyes del país. Se espera que la decisión del caso *Spector* reafirme los valores constitucionales de Liberia contra la discriminación, más allá de solamente en los cruceros en aguas de los Estados Unidos.

147. *Id.*

148. *Id.*

149. Nat Galarea Gbessagee, *The Constitution vs. Civil Liberties in Liberia* [*La Constitución v. Libertad Civil en Liberia*], THE PERSPECTIVE, 6 de agosto de 2002, disponible en <http://www.theperspective.org/civilliberties.html> (última visita el 25 de marzo del 2006).

150. *Id.*

151. *Id.*

152. CONSTITUCIÓN DE LIBERIA, *supra* nota 135, art. 6.

153. *Id.* en art. 8.

154. *Id.* en art. 11(a)-(c). (Estas provisiones de la Constitución liberiana declaran que “ todas las personas nacen libres e independiente y tienen ciertos derechos naturales, inherentes e inalienables, entre los cuales esta el derecho de gozar y defender su vida y su libertad,” y “todas las personas, independientemente del su étnicidad, raza, genero, credo, lugar de origen, o opinión política, son entitled a los derechos fundamentales y a la libertad,” y “todas las personas son igual antes la ley y por lo tanto son entitled la misma protección por la ley.”)

155. PRÁCTICAS DE DERECHOS HUMANOS DE LIBERIA, *supra* nota 146.

C. Las Bahamas

La Mancomunidad de las Bahamas tiene una población de aproximadamente 310,000 habitantes.¹⁵⁶ La constitución de las Bahamas prohíbe leyes discriminatorias o leyes que parecen neutrales pero terminan siendo discriminatorias.¹⁵⁷ Asimismo, la constitución estipula que “ninguna persona deberá ser tratada de manera discriminatoria respecto a su acceso a los lugares que el público en general tiene acceso” incluyendo los “balnearios.”¹⁵⁸ “Los balnearios” quizás podría incluir las naves de crucero.

La discriminación en el empleo, educación, acceso a atención de salud y otros servicios del estado no es frecuente. Sin embargo, las leyes que gobiernan la conformidad de acceso en edificios de alojamiento generalmente no se respetan.¹⁵⁹ A las personas con discapacidades físicas y mentales se les brinda servicios que incluyen educación, entrenamiento, asesoría y colocación en empleos a través de entidades gubernamentales y entidades privadas.¹⁶⁰

La decisión *Spector* parece ser compatible con la corriente Constitución en las Bahamas y el uso de las leyes para la anti-discriminación en Bahamas. A pesar que el ADA tiene amplias pautas, y se podrían imponer muchas modificaciones sobre la industria de cruceros, estos estándares parecen ser un medio para lograr la igualdad de acceso a los “balnearios” que manda la constitución de las Bahamas; lo que demuestra la coherencia entre las prácticas en las Bahamas y en los Estados Unidos.

Los requisitos impuestos por devolución por el tribunal inferior respecto al caso *Spector* son los que Panamá, Liberia, las Bahamas y otras naciones deberán cumplir. De está forma, el cumplimiento no será sólo en teoría, sino aplicable a cada nave de crucero bajo de bandera extranjera.

156. DEPARTAMENTO DE ESTADO DE LOS ESTADOS UNIDOS, BUREAU OF DEMOCRACY, HUMAN RIGHTS, AND LABOR [OFICINA DE DEMOCRACIA, DERECHOS HUMANOS, Y TRABAJO], COUNTRY REPORTS ON HUMAN RIGHTS PRACTICES FOR 2004: THE BAHAMAS [INFORMES DEL PAÍS SOBRE PRÁCTICAS DE DERECHOS HUMANOS PARA EL 2004: BAHAMAS] (2005) available at [disponible en http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2004/41747.htm](http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2004/41747.htm) (última visita el 25 de marzo del 2006) [en lo sucesivo PRÁCTICAS DE DERECHOS HUMANOS DE LAS BAHAMAS].

157. CONSTITUCIÓN DE LAS BAHAMAS, *supra* nota 135.

158. *Id.* en § 26(7) (Los lugares públicos donde el acceso no puede ser negado incluyen tiendas, hoteles, restaurantes, figones, locales autorizados, sitios de hospitalidad o sitios de recurso.).

159. PRÁCTICAS DE DERECHOS HUMANOS DE LAS BAHAMAS, *supra* nota 156.

160. *Id.*

VI. ¿QUE HUBIESE PASADO SI LA DECISIÓN DEL CASO *SPECTOR* HUBIESE RESULTADO DE LA MANERA CONTRARIA?

Independientemente de cuantos jueces participaron en la mayoría de la decisión de *Spector*, siempre quedará una pregunta: ¿Que hubiese pasado si el Tribunal Supremo fallara que el Título III del ADA no era aplicable a naves cruceros de bajo bandera extranjera en aguas de los Estados Unidos? La respuesta a esta pregunta podría dar mayor claridad al fallo del Tribunal Supremo. Si el ADA no era aplicable a las naves de cruceros bajo bandera extranjera, entonces los Tribunales podrían alegar que la Ley de Derechos Civiles de los Estados Unidos no era aplicable.¹⁶¹ Las naves de cruceros podrían comenzar a prohibir que algunos individuos abordasen el buque en base a ciertas afiliaciones religiosas, raza o hasta género.¹⁶²

Durante una argumentación oral, el Tribunal Supremo de los Estados Unidos expresó su preocupación respecto a que las naves de cruceros bajo bandera extranjera operasen en los Estados Unidos fuera de las leyes de discriminación.¹⁶³ El Juez Ginsburg cuestionó al abogado de la NCL respecto a si la Ley de Derechos Civiles sería aplicable a pasajeros abordo de una nave bajo bandera extranjera.¹⁶⁴ El abogado respondió que “el Congreso no se ha expresado respecto a este punto.”¹⁶⁵ Esto podría conducir a la conclusión que si el Tribunal *Spector* hubiese encontrado el ADA inaplicable a las naves de cruceros bajo bandera extranjera, entonces la Ley de Derechos Civiles también podría ser considerada inaplicable por falta de intención expresa del Congreso. En lugar de progresar hacia la eliminación de la discriminación como lo hace la presente decisión en *Spector*, una decisión contraria hubiese hecho retroceder a los Estados Unidos en lo que respecta a la igualdad por la que los americanos han luchado tanto a fin de eliminar todo tipo de discriminación.

VII. CONCLUSIÓN: A TODO VAPOR A LA INDUSTRIA DE CRUCERO, COMUNIDAD DISCAPACITADA, Y PAÍSES EXTRANJEROS

El Tribunal Supremo tuvo que previamente considerar muchos factores respecto a su decisión que el Título III del ADA fuese aplicable a naves de cruceros bajo bandera extranjera en aguas de los Estados Unidos. Aunque se puedan requerir modificaciones y esto signifique gastos para la

161. Cordle, *supra* nota 87.

162. *Id.*

163. *Supreme Court Hears Arguments on Cruise Accessibility Case* [Tribunal Supremo Oye Argumentos sobre el Caso sobre la Accesibilidad de las Naves de Crucero], TRAVELAGE WEST, 7 de marzo de 2005 en 8, disponible en <http://travelagewest.com/articles.aspx?article=3593> (última visita el 25 de marzo del 2006).

164. *Id.*

165. *Id.*

industria de cruceros, las repercusiones de un resultado opuesto tendrían implicancias que debilitarían los derechos civiles básicos que los Estados Unidos garantizan a todos sus ciudadanos. El impacto internacional de esta decisión sobre países como Panamá, Liberia y las Bahamas quizás no serían tan grandes como el impacto sobre los Estados Unidos debido a la diferencia en el tratamiento entre las leyes de la nación y la aplicación de dichas leyes o porque las naciones se han acostumbrado a sus propias prácticas respecto a la discriminación. Lo que se sabe en este momento es que las leyes de los Estados Unidos ya no discriminan contra los cruceros dentro de su territorio en base a la bandera que vuelan en la parte superior de la nave. *Spector* representa igualdad para todas las naciones cuyas naves pasan por las aguas de los Estados Unidos con sus ciudadanos a bordo y que cada uno de ellos debe cumplir con el ADA.

Spector brinda esperanza a individuos como Ana y Douglas Spector que ahora pueden disfrutar sus vacaciones en crucero con la cual habían soñado por más de media década. *Spector* es un paso en la dirección correcta que servirá de modelo a otros países que no han tenido la oportunidad de apreciar en su totalidad la igualdad para todas las personas sin importar su edad, raza, género o discapacidad. El cambio debe comenzar en algún lugar y la decisión del Tribunal Supremo respecto a *Spector* establece un precedente que este cambio comenzará aquí con la esperanza que trascenderá las fronteras de los Estados Unidos.