



## **EL TITANIC Y LA SEGURIDAD MARITIMA. LOS RESTOS DEL TITANIC: PROBLEMAS PLANTEADOS**

**Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea.**  
*Presidente Sección Ciencias Tecnológicas RAED*

La catástrofe del *Titanic* cuyo centenario se ha conmemorado hace cuatro años supuso el punto de arranque de toda la actual normativa de seguridad marítima, de manera más representativa el *Convenio de Seguridad Marítima de la vida humana en la mar* (en inglés SOLAS) y demás normas jurídicas dictadas por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Los más de cien años transcurridos desde el hundimiento del *Titanic* coincidente con el accidente del *Costa Concordia* (2012) nos hace plantear una pregunta fundamental: los grandes avances tecnológicos y el desarrollo e implementación de una ingente normativa de seguridad marítima durante estos cien años, no descartan racionalmente la posibilidad de un gran accidente marítimo?

Un somero análisis comparativo de ambos siniestros, arroja resultados sumamente llamativos:

El *Costa Concordia* se quedó sin energía eléctrica y sin luz inmediatamente mientras que el *Titanic* se hundió con las luces encendidas y con las bombas de

achique funcionando, a costa del sacrificio vital de los fogoneros. A pesar de tener la misma eslora (longitud) sus instrumentos de navegación eran muy diferentes. El Titanic no tenía ni radar ni sonda, ni tan siquiera los vigías disponían de prismáticos. Sin embargo, en el caso del Costa Concordia todos los oficiales que se encontraban de guardia en el puente de mando escucharon las alarmas de las sondas indicando el fondo, pero ninguno hizo caso.

En los cuatro días que duró la navegación, del Titanic, se realizaron 3 ejercicios obligatorios para tripulantes y pasajeros, lo que fue especialmente relevante durante la evacuación mientras que en el Costa Concordia ninguno para los últimos pasajeros embarcados.

El comportamiento de ambas tripulaciones y no digamos sus capitanes E. Smith y F. Schettino, nada tienen que ver. En el Titanic su comportamiento fue ejemplar, muriendo además 685 de sus 898 tripulantes, a diferencia del Costa Concordia, donde sólo fallecen pasajeros (30).

En ese sentido toda la doctrina científica y de manera muy particular los informes de las comisiones oficiales de investigación de siniestros marítimos apuntan al factor humano como determinante directo de un 30% de los accidentes e indirectamente de un 80%. El tratamiento del factor humano aparece como esencial en todo siniestro marítimo. Dos circunstancias inciden directamente sobre el mismo: un sector laboral desregulado hasta la entrada en vigor en agosto de 2013 de la Convención de Trabajo Marítimo 2006 (OMI/OIT) y las presiones comerciales ejercidas por las empresas navieras. En el campo de las actividades humanas, ninguna persona abarca tanta responsabilidad como el Capitán del buque. En el Titanic viajaban 2.227 pasajeros, mientras que en el Costa Concordia 4.200; vidas que en último término dependían de los respectivos capitanes.

Toda la normativa de seguridad marítima en vigor dictada por Naciones Unidas (OMI), por la UE (Directivas ERIKA) y por los estados nacionales, suponen un avance fundamental e importantísimo (en el sector de cruceros en el año 2011 de 14 millones de pasajeros sólo perdieron la vida once personas) pero no suficiente. Se impone un cambio de mentalidad importante: la atención a capitanes y a las tripulaciones: sus condiciones laborales; su formación y de manera particular la gestión operacional de la seguridad marítima; en definitiva una cultura preventiva del riesgo. Los avances tecnológicos parecen obviar el elemento esencial: la persona.

## La titularidad del pecio del *Titanic*: de sus restos y los derechos de vista e imagen

La mercantil Titanic Ventures, Inc., un consorcio con sede en Connecticut, co-patrocinó una operación de rescate en 1987 con el IFREMER agencia oceanográfica francesa. En mayo de 1993 Titanic Ventures, vendió sus intereses en las operaciones de salvamento y artefactos a RMS Titanic Inc. La misma se adjudicó la propiedad y los derechos de salvamento por el Tribunal de Distrito de Estados Unidos para el Distrito Este de Virginia el 7 de junio de 1994, en un fallo que declaró que la empresa era el “salvador en posesión” de los restos del naufragio. Dado el carácter civil del buque se aplicaron las normas del salvamento marítimo (Convenio Internacional de Salvamento 1989). En su decisión de 31 de enero de 2006, el tribunal reconoció “explícitamente la conveniencia de aplicar las normas sobre salvamento marítimo de naufragios históricos como la de Titanic”.

El 24 de marzo de 2009, se planteó el destino de los 5.900 artefactos recuperados de los restos del naufragio descansaría en la decisión de un juez de distrito EE.UU.. El fallo fue emitido más tarde en dos decisiones el 12 de agosto de 2010 y 15 de agosto de 2011. El 12 de agosto de 2010, el juez R. Beach Smith concedió a RMS Titanic, Inc. el valor justo de mercado de los artefactos, pero falló en diferido respecto su propiedad y las condiciones para su conservación, disposición y posible exposición hasta que se pudiera llegar a una nueva decisión. El 15 de agosto de 2011, la juez Smith concedió el título de propiedad de miles de artefactos del Titanic, que RMS Titanic Inc. aún no poseía en virtud de una decisión judicial francesa sobre el primer grupo de objetos rescatados, a RMS Titanic Inc. sujeta a una lista detallada de las condiciones relativas a la conservación y disposición de los objetos salvados. Los artefactos sólo pueden ser vendidos únicamente con una larga lista de condiciones y restricciones, principalmente a museos y otras entidades culturales y únicamente con propósitos culturales.

### Derechos de visita y fotografía:

RMS Titanic Inc. también ha tratado infructuosamente de garantizarse el acceso físico exclusivo al lugar del naufragio y los derechos de imagen. En marzo de 1999 el Tribunal Federal de Apelaciones del Cuarto Circuito USA, dictaminó que el derecho de salvamento no se extendía a la obtención de dere-

chos exclusivos para ver, visitar y fotografar un naufragio. El tribunal señaló que el Titanic se “encuentra en un lugar público” (Alta mar/fondos marinos) en aguas internacionales, en lugar de un espacio privado o controlable, cuyo acceso puede restringirse por el propietario.

□ □ □