

DESAFÍOS ACTUALES DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA

María Remedios Zamora Roselló⁽¹⁾

RESUMEN:

En este trabajo se analiza la seguridad marítima desde una perspectiva general, con referencia a la vigente regulación en el ámbito comunitario y en nuestro país, y se ponen de relieve los aspectos más controvertidos de una materia que aún no se encuentra entre las prioridades del legislador ni de las autoridades competentes. A través del estudio de las sociedades de clasificación, del control por el Estado rector del puerto y de las disposiciones sobre lugares de refugio se ponen de manifiesto las dificultades de la seguridad marítima y los intereses en juego en este sector; realidad que permite conocer las debilidades del actual marco regulador y las propuestas de mejora que pueden ser incorporadas.

PALABRAS CLAVE:

Seguridad marítima; medio ambiente marino; lugares de refugio; control por el Estado rector del puerto; sociedades de clasificación; disposiciones internacionales; regulación comunitaria; marco normativo español; transporte marítimo.

I. INTRODUCCIÓN

La seguridad marítima se encuentra marcada por las situaciones de crisis, el secuestro de los buques pesqueros por parte de los piratas somalíes y las mareas negras ocasionadas por petroleros accidentados han determinado la atención que ha recibido este sector en los últimos años. La primera Conferencia Internacional sobre Seguridad Marítima se celebró tras la catástrofe del *Titanic*, a principios del siglo pasado, marcando una tendencia que ha pervivido a lo largo de todo un siglo: los riesgos del medio marino sólo son tomados en consideración tras las catástrofes.

El concepto de seguridad marítima ha evolucionado hacia una perspectiva extensiva que va más allá de la seguridad del buque y del medio en el que se desplaza; incluyendo el plano ambiental, para la conservación del medio marino, así como la protección frente a actuaciones ilícitas que atenten contra la integridad de los buques, su tripulación y pasaje.

Las fronteras entre Estados se difuminan en mares y océanos, por lo que las medidas regionales y nacionales quedan comprometidas desde su elaboración. Los transportes y las comunicaciones han diluido la separación entre los Estados y los continentes, pero las diferencias socioeconómicas han profundizado en la distancia que separa a unos grupos de otros.

La ineficacia de estas disposiciones se pone de relieve ante el desarrollo de las grandes rutas del transporte marítimo y la variedad de Estados que comparten las mismas aguas. La industria marítima subestándar se ha trasladado hacia aquellos Estados menos desarrollados, que no disponen de medios ni recursos suficientes para hacer respetar los niveles mínimos de seguridad.

¹ *María Remedios Zamora Roselló es Profesora de Derecho Administrativo de la Universidad de Málaga.*

Este contexto se configura como el marco ideal para el desarrollo de mares y océanos como elementos determinantes de la futura revolución alimentaria, tecnológica, farmacéutica y energética. El futuro del medio marino tiene como referencia la capacidad de los Estados y regiones con una mayor conciencia ambiental y desarrollo económico de implicar al resto de la comunidad internacional para continuar en la implantación de los criterios de seguridad.

II. DESAFÍOS DE LA UNIÓN EUROPEA

El medio marino ha sido tradicionalmente relegado a un segundo plano en las políticas de la Unión Europea. En este sentido la Unión ha dejado pasar la oportunidad de convertirse en una potencia marítima mundial, y no ha sido capaz de aprovechar los recursos de mares y océanos, ni su potencial como medio de comunicación. La perspectiva marítima comunitaria ha recibido un impulso en los últimos años tras los accidentes y los estudios que han demostrado que el desarrollo económico y tecnológico será heredero de las investigaciones e inversiones en el medio marino.

Las catástrofes marítimas y la instauración de normas rigurosas de protección en otros ordenamientos, impulsaron a la Comisión en la elaboración de disposiciones sobre seguridad marítima. Sin embargo, el bloqueo sistemático de los Estados ha neutralizado el desarrollo de estas medidas.

El paulatino desbloqueo ha permitido la instauración de una estructura organizativa propia sobre seguridad marítima, cuyo máximo exponente es la Agencia Europea para la Seguridad Marítima; y la adopción de disposiciones que han comenzado a regular, si bien parcialmente, algunos de los aspectos vinculados a la seguridad.

Los Estados miembro no pueden hacer frente en solitario a los desafíos de la seguridad marítima; el medio marino desborda las competencias estatales, y la Agencia es el instrumento adecuado para asumir las competencias comunitarias en el límite en el que confluyen las competencias estatales, y en el que el medio marino supera sus fronteras.

El transporte, las fronteras y la protección frente a actos ilícitos constituyen tres frentes clave en el futuro de la política marítima comunitaria. La integración de los principios de protección ambiental en estos ámbitos supone un desafío real al que ya se está enfrentando la Unión.

En primer lugar el transporte marítimo, uno de los sectores con más perspectivas de desarrollo en los próximos años. La voluntad de las instituciones comunitarias es ampliar las perspectivas de este modelo de transporte, para situarlo entre las alternativas al transporte por carretera, por ferrocarril y aéreo entre los Estados miembros. En este campo la protección ambiental es un fin paralelo, es decir, el desarrollo de la política de transportes debe estar inspirado por los principios de conservación, protección y reparación del medio marino en el que se desarrolla.

La protección de las fronteras marítimas y las acciones encaminadas a contrarrestar los riesgos vinculados a actuaciones ilícitas, tienen una relación primaria con la preservación de mares y océanos. La sobreexplotación y devastación del medio marino, comprometen el equilibrio ecológico en el entorno marino y su futuro como fuente de vida. La relación entre degradación ambiental e inseguridad es una realidad que compromete la estabilidad social, configurándose la reducción de los recursos marinos como una fuente de conflictos.

La interacción entre estos factores no se ha plasmado en las directrices comunitarias, que únicamente han actuado sobre áreas concretas y de forma específica. La integración de este conjunto de disposiciones en el desarrollo de directrices marítimas comunes, permitirá la configuración de una estructura normativa sobre seguridad marítima, como elemento clave de la política marítima de la Unión.

La Comisión aspira a que la Unión alcance el liderazgo internacional para lograr la implantación generalizada de las normas mínimas sobre seguridad marítima. No obstante, el primer paso es la autocrítica, ya que las deficiencias exigen poner orden dentro de las fronteras comunitarias, antes que presentar a la Unión Europea como un modelo sin fisuras en la protección y respeto de los valores de la seguridad marítima.

Los Estados miembro deben asumir su responsabilidad sobre la seguridad marítima en cualquiera de sus actuaciones. Las lagunas normativas de las que adolece el marco regulador comunitario no sólo comprometen la seguridad de los territorios comunitarios, sino que multiplican sus riesgos cuando se superan las fronteras de los Estados miembro.

Al igual que la política agrícola ha ocupado una posición preferente desde la adopción de las primeras medidas comunitarias, y ha ocasionado la subordinación de otros sectores a sus intereses. La política marítima presenta todos los elementos necesarios para sustituir a la política agrícola como elemento aglutinador y determinante en la evolución socioeconómica de los Estados comunitarios, y de esta forma inaugurar una nueva etapa en la evolución económica, social, ambiental y política de la Unión.

III. LA REALIDAD ESPAÑOLA

La relevancia tardía de la seguridad marítima en el ordenamiento español se ha caracterizado por las crisis marítimas, la transposición de las disposiciones comunitarias y la pasividad de las Administraciones competentes. En el período en el que fue elaborado nuestro texto constitucional las necesidades del medio marino no constituían una prioridad, por lo que los títulos competenciales de marina mercante y protección y conservación del medio ambiente son las referencias para la regulación de la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, y la protección del medio marino.

Las últimas reformas estatutarias ya han incorporado referencias expresas al medio marino, con especial atención a las políticas de conservación de sus recursos; de esta forma se comienza a desarrollar, con entidad propia, la perspectiva ambiental del entorno marítimo.

Las principales deficiencias del sistema de seguridad marítima español se encuentran en el esquema de gestión de crisis y en la planificación. La estructura administrativa española es compleja y carece de un órgano central que pueda asumir el mando ante situaciones de crisis; a la vez que no existe una estructura propia, siguiendo el modelo de la Agencia Europea para la Seguridad Marítima, que atienda con carácter global a las necesidades de este sector.

Un órgano único de gestión de emergencias es básico para el desarrollo de la seguridad marítima, ya que la multiplicidad de comités y órganos no alcanzan el grado de eficacia, experiencia y neutralidad exigidas para la adopción de decisiones ante una crisis marítima.

Esta estructura de supervisión y gestión se completa con el necesario esquema de planificación. La regulación sobre la seguridad marítima en España se encuentra marcada por la inactividad de las administraciones competentes que, salvo excepciones, se han mantenido al margen en la ejecución de sus competencias en este ámbito. Debe ser actualizado el Plan Nacional de Contingencias, que desde su creación era deficitario, y su

desfase se ha acrecentado en los últimos años, a la vista de la experiencia acumulada por nuestro país. Los déficits de planificación se acrecientan al nivel de las Comunidades Autónomas, que han sido negligentes en la elaboración de los planes territoriales de contingencias por contaminación marina.

La planificación resulta insuficiente cuando existe una dispersión de las funciones de coordinación y mando; el actual sistema español es poco claro en lo que respecta a la asignación de competencias, comprometiendo de esta forma la adopción de decisiones ante una situación de emergencia. La tendencia es el establecimiento de una autoridad única, responsable de la gestión de las crisis, con capacidad de decisión y autonomía con respecto a los intereses locales y regionales; siguiendo el modelo implantado en el Reino Unido.

La creación de un mando único no supone la ausencia de participación de las Comunidades Autónomas, y en este sentido cabe citar el modelo alemán, que con una mayor participación por parte de las regiones, también ha implantado la estructura de un mando central y único.

Las referencias a la seguridad marítima en nuestro país serían incompletas sin atender a dos sectores olvidados: los buques pesqueros y la inmigración. Las deficiencias del marco normativo de la seguridad marítima en España se ponen de manifiesto cada vez que ocurre un naufragio que podría haber sido evitado. A pesar de los esfuerzos que se han realizado en estos sectores, la atención a la seguridad marítima de la flota pesquera española continúa siendo deficitaria, y la adopción de las disposiciones legales se ha dilatado en exceso en el tiempo, por lo que aún está por comprobar su eficacia.

Por otro lado, la masiva llegada de inmigrantes a las costas canarias y andaluzas, que han desbordado todas las previsiones. Las pateras y cayucos en los que se desplazan constituyen las principales embarcaciones subestándares que atraviesan nuestros mares, y no son siquiera mencionadas en los listados del Memorándum de París o en las referencias de la Organización Marítima Internacional.

Porque la seguridad marítima aspira a proteger, ante todo, la vida humana en la mar, y mientras no existan políticas reales, son los propios buques pesqueros, muchos de ellos españoles, quienes recogen a las embarcaciones de inmigrantes a la deriva, cuando ninguna administración nacional, comunitaria o internacional es capaz de asumir sus competencias sobre seguridad marítima.

La situación geográfica de España, que sitúa nuestro territorio en las rutas principales en el tráfico marítimo, la tradición pesquera de nuestro país, la relevancia del turismo costero y marítimo, las experiencias en los accidentes marítimos que han assolado nuestras costas, y los inmigrantes que cada día surcan las aguas españolas para alcanzar nuestro litoral, son motivos suficientes para la elaboración de una política marítima española sobre seguridad marítima.

IV. LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN

Las sociedades de clasificación son un exponente de la primacía de la actuación del sector privado, y su independencia frente al sector público; así como una muestra de la tradicional desvinculación de las instituciones públicas frente a la seguridad marítima.

El sector privado asume la valoración técnica del buque, y le concede un certificado de clasificación. La relevancia de estas sociedades, respaldada por su experiencia y buen hacer, han determinado que los Estados les confíen sus funciones de certificación e inspección de buques, e incluso el control sobre las normas de seguridad imperativas.

La regulación sobre sociedades de clasificación se conforma de un conjunto de medidas de carácter preventivo, que aspiran a minimizar y controlar los riesgos a los que se enfrenta

la vida humana en el mar, el medio ambiente marino, y los intereses económicos de la industria marítima.

El sector marítimo se encuentra vinculado por siglos de tradición, caracterizados por la existencia de una estructura normativa marcada por los códigos de conducta y las prácticas comúnmente aceptadas. Las sociedades de clasificación son un fiel reflejo de esta realidad, que está sufriendo una adaptación paulatina para adaptarse a los nuevos criterios que rigen la seguridad marítima, dirigidos por la preocupación ambiental y la implicación, al menos teórica, de las instituciones.

La fortaleza de estas sociedades se ha cuestionado en los últimos años como consecuencia de dos aspectos: los graves accidentes sufridos por buques inspeccionados por prestigiosas sociedades de clasificación; y los intereses económicos que guían la actuación de estos organismos y comprometen su independencia.

Estas manifiestas debilidades han ocasionado que se cuestione la labor de estos organismos, y que exista un debate sobre los límites de sus competencias, así como sobre la actuación del sector público en las labores de inspección, control y certificación.

En la actualidad, buena parte de los Estados se muestran partidarios de la asunción de competencias por parte de las sociedades de clasificación, como una forma de externalizar sus obligaciones. Las sociedades de clasificación continúan desempeñando una función básica sobre la seguridad marítima, garantizando el cumplimiento de sus disposiciones. Esta realidad no puede desembocar en la asunción de competencias absolutas por parte del sector privado.

Los Estados no se encuentran capacitados para asumir por completo las competencias de las sociedades de clasificación, carecen de su experiencia y de sus medios personales y materiales. A lo que cabe añadir la manifiesta incapacidad estatal para asumir funciones en el ámbito de la seguridad marítima y gestionar las situaciones de crisis derivadas de las mismas. Un ejemplo de esta realidad son las inspecciones estatales en el ámbito del Control por el Estado Rector del Puerto, que han mostrado la ausencia de voluntad pública por incorporar un mínimo de personal para desarrollar esta labor.

La asunción por los Estados de las competencias sobre certificación y control de los buques que vienen desempeñando las sociedades de clasificación, no tiene por qué traducirse en una mejora en los estándares de seguridad marítima exigidos. Por lo que se hace necesario acudir a una vía intermedia de actuación en la que puedan coactuar las sociedades de clasificación y los organismos públicos competentes.

La regulación de la Unión Europea trata de controlar los aspectos deficitarios de las sociedades de clasificación, a través de un sistema de requisitos comunes en el régimen de inspecciones y certificaciones y del control sobre el régimen de incompatibilidades, con el fin de evitar la presencia de intereses contrapuestos, entre los fines de la sociedad y los intereses particulares. La norma comunitaria establece un sistema de doble filtrado, el reconocimiento y la autorización, que permite realizar un seguimiento a dos niveles: comunitario y estatal.

Las sociedades de clasificación muestran la actuación del sector privado como garante de la seguridad marítima, y los interrogantes que surgen en cuanto a esta injerencia del ámbito privado en una obligación de los Estados, de la Unión Europea y de la propia comunidad internacional.

Las sociedades de clasificación, entes de naturaleza privada, aspiran al logro de beneficios económicos como primer objetivo, por lo que es necesaria la supervisión estatal para garantizar que los fines de seguridad marítima no sucumban ante las expectativas de ganancias. Una vía intermedia y eficaz sería la colaboración entre la Administración pública y las sociedades de clasificación, una medida alternativa que constituye la clave para la construcción de una estructura público-privada de control, inspección y certificación de buques.

Las tareas de inspección y control de los buques pueden ser asumidas por las sociedades de clasificación autorizadas; mientras que la emisión y renovación de certificados se configuran como una competencia exclusiva de los organismos públicos competentes, y un medio de control último de la actuación privada.

La instauración de esta propuesta exige la elaboración y aplicación de protocolos de actuación comunes para todas las sociedades de clasificación u organismos autorizados en el ámbito comunitario, configurando un conjunto de disposiciones uniformado, y que supere el conjunto de reglas y códigos de actuación propios de cada sociedad.

Desde el punto de vista de los Estados miembro, para la ejecución de sus competencias es necesario que cada Estado establezca una dotación suficiente de personal cualificado, que impidan bloquear o ralentizar las certificaciones.

V. EL CONTROL POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Enfrentada a esta realidad se encuentra el conjunto de inspecciones que se realizan en los puertos sobre los buques extranjeros, el denominado Control por el Estado Rector del Puerto; los Estados recuperan su condición de garantes de la seguridad marítima, y se deja traslucir su desconfianza frente a los buques de pabellón extranjero, muestra de la ausencia de criterios unificados en cuanto a la seguridad marítima, y de su diverso nivel de aplicación.

La problemática radica en el potencial de riesgo de los buques subestándares hasta que son interceptados por los inspectores portuarios. Una vez que es la estructura de control del Estado Rector del Puerto la encargada de identificar a un buque subestándar, nos encontramos ante una medida cuasi reparadora. El buque ya ha realizado, al menos una parte de su travesía bajo condiciones de riesgo para la seguridad marítima, e incumpliendo las disposiciones internacionales vigentes.

La potestad administrativa de inspección se materializa en esta labor de supervisión que realizan las administraciones nacionales, ya que los capitanes, propietarios y armadores de los buques no sólo tienen el deber de soportar las labores de inspección, si no que deben colaborar para el buen desarrollo de la recopilación de datos que deben realizar estos inspectores.

La eficacia real depende de las inspecciones realizadas; por tanto, los Inspectores del Estado rector del puerto deben ser personal cualificado, independiente, y que gocen del reconocimiento necesario por parte de la Autoridad Marítima.

El establecimiento de un régimen armonizado en la formación, así como una evaluación periódica de los inspectores son las últimas medidas adoptadas en la Unión Europea. Por otro lado, se exige a las autoridades estatales que dispongan del personal suficiente que permita hacer frente a los controles necesarios a los buques que se encuentren en puerto.

La finalidad primitiva de la potestad inspectora es impedir las acciones u omisiones contrarias a las disposiciones en vigor; esta acepción preventiva contiene un importante componente disuasorio para los potenciales infractores, al anular las posibilidades de materializar un incumplimiento. En lo que respecta al control de los buques subestándares, la capacidad disuasoria del Estado del puerto es uno de los aspectos básico sobre los que se apoya su efectividad.

La reciente modificación comunitaria instaura un régimen basado en la inspección de todos los buques que hagan escala en los puertos de la Unión Europea; este principio toma como referencia el mayor o menor riesgo de los buques. Este sistema supone la adaptación de la regulación comunitaria en tres ámbitos principales: la definición de un perfil de riesgo aplicable a los buques, la instauración de incentivos para los buques de bajo riesgo y la adaptación de los procedimientos existentes en relación con la inspección y el seguimiento de las inspecciones.

La protección ante la presencia de buques subestándares supone la tácita aceptación de la inaplicación de las disposiciones internacionales. De esta forma sólo los Estados o las regiones más desarrolladas tienen la posibilidad de adoptar medidas para el bloqueo de los buques subestándares en su territorio.

A pesar de estas deficiencias, la propia naturaleza de los controles realizados en el Estado rector del Puerto responde a necesidades reales, y cubre una laguna para la protección del medio marino y de la seguridad de la navegación. El control por el Estado rector del puerto es un remedio parcial, que traslada la carga de la inspección a los Estados portuarios, que se ven amenazados por la presencia en sus aguas de buques subestándares.

La adecuada implantación de este sistema en el régimen de la seguridad marítima exigiría de su actuación como un control subsidiario, secundario tras la actuación de las sociedades de clasificación y del Estado de Abanderamiento.

La consecución de los niveles de calidad previstos en las disposiciones internacionales y la subsiguiente eliminación de los buques subestándares, exige la participación de todos los sectores que actúan sobre el medio marino y la seguridad de la navegación, lo que ha determinado la implantación de vías alternativas para alcanzar este logro.

La autorregulación “supervisada” del sector naviero debe representar un factor de desarrollo para la seguridad marítima, y no puede convertirse en un medio para la protección de los intereses económicos de privados; si se respeta esta premisa la actuación conjunta Certificaciones de Calidad – controles por el Estado rector del Puerto se puede convertir en una alternativa real para la eliminación de los buques subestándares

VI. LUGARES DE REFUGIO

Los lugares de refugio se configuran como una vía de atención a todos aquellos buques necesitados de asistencia, por razones naturales o intrínsecas a la propia naturaleza del buque.

Han sido numerosas y muy graves las catástrofes que han asolado mares y océanos como consecuencia de la ausencia de refugio de buques en peligro. Los Estados suelen adoptar medidas inmediatas, entre las que se prevé la creación de puertos de refugio, pero la realidad muestra la dificultad de su localización, y estas propuestas son olvidadas ante el desinterés por instaurar una estructura de asistencia para los buques en peligro.

La inexistente previsión ante situaciones de emergencia, desemboca en la adopción de decisiones precipitadas y carentes del estudio adecuado sobre las características de la zona y las repercusiones reales de la denegación de acceso del buque. Esta carencia de planificación ocasiona daños de mayor envergadura que no sólo afectan a los intereses ambientales y económicos del Estado más próximo, sino que provocan la destrucción del medio marino y por ende, afectan a los intereses de toda la comunidad internacional.

El control de la seguridad marítima dispone de suficientes medios, de carácter nacional e internacional, para impedir, o al menos controlar, la presencia de buques subestándares que suponen un riesgo potencial. Sólo una vez que el buque tiene graves dificultades o necesita asistencia, es decir, cuando se han producido daños y es necesario reducirlos, se plantea la necesidad de trasladar al buque a un lugar de refugio.

La aceptación de un buque en un lugar de refugio responderá a unas necesidades concretas, ante supuestos excepcionales. Los lugares de refugio no pueden convertirse en paradas obligatorias de buques que representan un riesgo para la seguridad marítima.

Las recientes reformas de la regulación comunitaria son una muestra de la voluntad de establecer un régimen armonizado, que permita a los Estados comunitarios estar preparados frente a contingencias que coloquen en una situación de peligro a un buque.

La primera cuestión que habrá que resolver es si todos los Estados están dispuestos a crear lugares de refugio, o impulsarán su localización más allá de sus fronteras nacionales, en los Estados ribereños vecinos. La actuación común de los Estados miembros es el paso previo para la adopción de medidas reales que contribuyan a la acogida de los buques en peligro, y permita un mayor control sobre los riesgos, innatos y provocados, del transporte marítimo.

La aportación española a la regulación sobre lugares de refugio supuso la aprobación de una norma arriesgada y novedosa en sus planteamientos, condicionada por los desastres ambientales que han sufrido nuestras costas. El marco regulador español merece una valoración positiva, pero sólo como una regulación de primer nivel.

Sin embargo es un texto sin valor real, por cuanto no se producido su efectiva implantación, las Administraciones competentes no han elaborado los planes de prevención y actuación, y la dejadez de la propia Administración General del Estado se ha traducido en el mantenimiento de las tendencias de rechazo a los buques en peligro. No existe voluntad real para el desarrollo de esta norma, y por tanto su eficacia es nula, ya que no consideramos que haya sido aplicada.

La reciente reforma comunitaria debe ser la oportunidad para que el legislador español pueda materializar las propuestas de la Comisión, e ir un paso más allá de la propia Directiva, alcanzando objetivos que difícilmente serían aceptados por el conjunto de los Estados comunitarios.

VII. CONCLUSIONES

El gran desafío del siglo XXI es la configuración de un mundo comunicado, en el que adquiere la misma relevancia el desarrollo de lo local y lo global. La elaboración de medidas y disposiciones nacionales, o incluso regionales, se debe configurar como un sistema subsidiario, ante las dificultades de adopción de las normas internacionales, a la vez que un modelo para la implantación de estas medidas a niveles superiores; asimismo, este desarrollo debe asumir entre sus fines la colaboración con terceros Estados, y la elaboración de instrumentos de cooperación internacional.

En este contexto es necesario partir de la premisa de la existencia del riesgo en el ámbito marítimo. La plena seguridad marítima es inalcanzable, porque el riesgo cero no existe, la única decisión está en la opción entre riesgos. Ante esta situación, todos los sectores implicados, el legislador, las autoridades competentes, la industria marítima y la propia ciudadanía están obligados a exigir los niveles mínimos de protección ambiental.

La política comunitaria sobre medio marino aún se encuentra en evolución; desde las primeras disposiciones adoptadas como respuesta a los accidentes, la Unión Europea avanzó hacia una etapa caracterizada por la mayor atención hacia la conservación y protección de los recursos naturales. No obstante aún nos encontramos en una fase de transformación, y el marco normativo comunitario debe perfeccionarse para alcanzar los niveles de calidad y protección que ya se han conseguido en otros sectores.

Los avances son lentos y se producen a golpe de catástrofe, la cuestión es si el Prestige se convertirá en una más de estas crisis marítimas o si puede representar un punto de inflexión en la seguridad marítima. Aún se encuentran vigentes las primeras propuestas que se presentaron tras el accidente porque no se han cumplido los objetivos previstos.

En la actualidad existen fórmulas de actuación eficientes para reducir los riesgos y garantizar un nivel de seguridad básico para la vida humana en la mar y el medio ambiente marino. Tan sólo cabe esperar que se apliquen las disposiciones adoptadas y se promueva la elaboración de nuevas regulaciones para completar el todavía inconcluso marco normativo sobre seguridad marítima, y todo ello antes de la próxima crisis marítima.