

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 20.1.2009
COM(2009) 2 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

**Informe de evaluación sobre la aplicación de la Directiva sobre mejora de la protección
portuaria**

ÍNDICE

1.	Introducción	3
2.	Pertinencia de la Directiva	4
3.	Método de realización y alcance de la evaluación.....	5
4.	Aplicación de la Directiva.....	6
4.1.	Incorporación al Derecho Nacional.	6
4.2.	Conformidad de las disposiciones nacionales adoptadas para incorporar la Directive.	6
5.	Cuestiones fundamentales	7
5.1.	Límites de los puertos.	7
5.2.	Información desprendida de la evaluación de la protección portuaria.....	8
5.3.	Control y supervisión de los planes de protección portuaria y de su aplicación.....	8
5.4.	Organización de protección reconocida.	9
6.	Resumen.....	9
7.	Conclusión.....	9
Anexos:		11
Anexo I: Cuadro del curso de la incorporación de la Directiva al Derecho de los Estados miembros (a 15.10.2008)		12
Anexo II: Cuadro del número de puertos que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva (desglose por Estados miembros).....		14

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

Informe de evaluación sobre la aplicación de la Directiva sobre mejora de la protección portuaria

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. INTRODUCCIÓN

El objeto principal de la Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria¹ (denominada en lo sucesivo «la Directiva» o «la Directiva sobre la protección portuaria») es completar las medidas adoptadas en 2004 mediante el Reglamento (CE) n° 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias² (denominado en lo sucesivo «el Reglamento»).

Así, el principal objetivo del Reglamento consiste en aplicar medidas comunitarias dirigidas a mejorar la protección de los buques y las instalaciones portuarias frente a las amenazas de actos ilícitos intencionales. El Reglamento aspira a sentar las bases de una interpretación y aplicación armonizadas, así como del control comunitario de las medidas especiales para reforzar la protección marítima adoptadas por la conferencia diplomática de la Organización Marítima Internacional (OMI) en 2002. El Reglamento tiene en cuenta la modificación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1974, y la creación del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). Las disposiciones de protección marítima previstas por el Reglamento solo son una parte de las medidas necesarias para garantizar un grado de protección suficiente en la totalidad de las distintas cadenas de transporte ligadas al transporte marítimo, puesto que su ámbito de aplicación se limita a las medidas de protección a bordo de los buques y a la interfaz inmediata buque-puerto. Los Estados miembros han convenido de forma prioritaria en estas obligaciones incluidas en el código PBIP antes de aceptar la aplicación de obligaciones suplementarias en el marco de la aprobación de la Directiva.

La Directiva, por su parte, completa el dispositivo previsto en el Reglamento al establecer un sistema de protección en la totalidad de la zona portuaria con el fin de garantizar un nivel de protección alto y equivalente en todos los puertos europeos. El objetivo de la Directiva consiste en mejorar la seguridad en las zonas portuarias no contempladas en el Reglamento y velar por que el refuerzo de la protección en los puertos respalde las medidas de protección adoptadas en aplicación del Reglamento sin crear nuevas obligaciones en los ámbitos ya regidos por éste. Para proteger en el máximo grado posible los sectores marítimo y portuario, se deben introducir en los puertos medidas de protección que cubran cada puerto dentro de los límites definidos por el Estado miembro interesado, garantizando con ello que las medidas de protección aplicadas en virtud del Reglamento se beneficien de la mayor protección alcanzada

¹ Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria (DO L 310 de 25.11.2005, p. 28).

² Reglamento (CE) n° 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias (DO L 129 de 29.4.2004, p. 6).

en las zonas de actividad portuaria. Estas medidas se aplican a todos los puertos que albergan una o varias instalaciones portuarias sujetas al Reglamento.

Así pues, el conjunto formado, por una parte, por el Reglamento sobre la protección de los buques y las instalaciones portuarias y, por otra parte, por la Directiva sobre la protección portuaria, supone un marco normativo para la protección del eslabón marítimo de la cadena logística del transporte contra los riesgos de atentados y amenazas de este tipo. Este marco, que es más estricto que las obligaciones internacionales, tiene por objeto garantizar el mayor grado posible de protección preventiva del transporte marítimo sin menoscabar su capacidad de promover y proseguir los intercambios comerciales mundiales.

A fin de controlar la aplicación por los Estados miembros del Reglamento y de comprobar la eficacia de las medidas, los procedimientos y las estructuras en materia de protección marítima a escala nacional, la Comisión adoptó en 2005 el Reglamento (CE) n° 884/2005³ por el que se fijan los procedimientos para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima. A continuación, el 9 de abril de 2008, la Comisión adoptó el Reglamento (CE) n° 324/2008 por el que se fijan los procedimientos revisados para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima⁴, que «*también establece los procedimientos de vigilancia por parte de la Comisión de la aplicación de la Directiva 2005/65/CE junto con las inspecciones a nivel de los Estados miembros e instalaciones portuarias respecto a los puertos...*». Este Reglamento, que deroga el Reglamento (CE) n° 884/2005, entró en vigor el 1 de mayo de 2008.

El artículo 19 de la Directiva dispone lo siguiente:

«La Comisión presentará, a más tardar el 15 de diciembre de 2008 y cada cinco años a partir de esa fecha, un informe de evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo basado, entre otras cosas, en la información obtenida con arreglo al artículo 13 [Aplicación y comprobación de la conformidad]. En dicho informe, la Comisión analizará el cumplimiento de la Directiva por parte de los Estados miembros y la eficacia de las medidas adoptadas. En caso necesario, presentará propuestas de medidas adicionales.»

El presente informe evalúa la aplicación de la Directiva y la eficacia de las medidas adoptadas.

2. PERTINENCIA DE LA DIRECTIVA

Conviene recordar que la Directiva se aplica a todos los puertos situados en el territorio de los Estados miembros que alberguen una o varias instalaciones portuarias que sean objeto de un plan de protección de la instalación portuaria aprobado en virtud del Reglamento (CE) n° 725/2004.

Unos 750 puertos de la Unión Europea entran en el ámbito de aplicación de la Directiva (véase el anexo II). No obstante, su distribución geográfica es muy desigual, ya que un 80 %

³ Reglamento (CE) n° 884/2005 de la Comisión, de 10 de junio de 2005, por el que se fijan los procedimientos para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima (DO L 148 de 11.6.2005, p. 25).

⁴ Reglamento (CE) n° 324/2008 de la Comisión, de 9 de abril de 2008, por el que se fijan los procedimientos revisados para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima (DO L 98 de 10.4.2008, p. 5).

de esos puertos (590) están en tan solo siete Estados miembros (Reino Unido, Italia, Grecia, Dinamarca, España, Alemania y Francia⁵). Con los puertos belgas y neerlandeses, los puertos de estos siete países constituyen las puertas de entrada de las mercancías importadas en la Unión Europea para el conjunto de los Estados miembros⁶.

En septiembre de 2006 se organizó un seminario a iniciativa de los servicios de la Comisión para que los Estados miembros y la Comisión pudieran intercambiar información sobre las modalidades previstas de incorporación y aplicación de la Directiva. Estos intercambios, de carácter informal, han permitido asimismo a los responsables de la protección marítima de los Estados miembros consolidar la confianza mutua, profundizar en la reflexión sobre temas espinosos relacionados con la aplicación de la Directiva⁷ e iniciar intercambios de información sobre los mecanismos y prácticas aplicados, contribuyendo así a mejorar las normas de seguridad en las zonas de competencia de las autoridades portuarias, especialmente en las zonas limítrofes de las instalaciones portuarias o de acceso a estas últimas.

3. MÉTODO DE REALIZACIÓN Y ALCANCE DE LA EVALUACIÓN

Para elaborar el presente informe, la Comisión invitó a los Estados miembros a principios del verano de 2008 a responder a un cuestionario⁸ sobre la incorporación y la aplicación de la Directiva. Veinte Estados miembros (de los 22 que tenían que incorporar la Directiva a sus ordenamientos) han respondido a este cuestionario.

La Comisión también ha iniciado los procedimientos para el seguimiento de la aplicación de la Directiva 2005/65/CE en el marco de las inspecciones en el ámbito de la protección portuaria. Así, desde el verano de 2008 y en lo que respecta a los puertos, la Comisión efectúa los procedimientos de seguimiento de la aplicación de la Directiva de conformidad con el Reglamento (CE) n° 324/2008, al mismo tiempo que las inspecciones en los Estados miembros y las instalaciones portuarias. A mediados de octubre de 2008 se habían realizado cuatro inspecciones, con el seguimiento consiguiente de la aplicación de la Directiva en cuatro Estados miembros distintos.

Teniendo en cuenta, por una parte, el poco tiempo que lleva vigente el Reglamento (CE) n° 324/2008 por el que se fijan los procedimientos revisados para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima y, por otra parte, el retraso que registran numerosos Estados miembros tanto en la incorporación de la Directiva como en la aplicación práctica de las disposiciones de la misma, es demasiado pronto para sacar conclusiones definitivas sobre su impacto. El presente informe se centra por ello en las cuestiones de la aplicación y en los resultados a corto plazo.

⁵ Véase el anexo II. La lista de los Estados miembros responde a un orden decreciente del número de puertos que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva.

⁶ Las importaciones en los puertos de los siete Estados miembros citados representaban un 66 % del conjunto de las importaciones por vía marítima de la UE-27 en 2006 (fuente: Eurostat).

⁷ Como, por ejemplo, la delimitación de los límites del puerto desde el punto de vista de la protección, la protección del plano de flotación, la vigilancia de los accesos o la coordinación interservicios en los Estados miembros.

⁸ Documento MARSEC 2316 (repartido en reunión del Comité de Protección Marítima de 27 de junio de 2008). A 20 de octubre de 2008, Letonia y Malta aún no habían remitido su respuesta al cuestionario.

4. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA

4.1. Incorporación al Derecho nacional

Tras su adopción el 26 de octubre de 2005, la Directiva se incorporó con retrasos al Derecho nacional de los Estados miembros durante los años 2007 y 2008. La mayoría de los 22 Estados miembros⁹ que debía incorporar las disposiciones de la Directiva al Derecho nacional no lo hizo hasta después de la expiración del plazo de incorporación fijado, el 15 de junio de 2007. Únicamente seis Estados miembros notificaron sus disposiciones nacionales antes de esa fecha y a ellos se unieron pronto otros seis Estados miembros. Por término medio, el retraso en la incorporación ha sido de seis meses¹⁰. Los servicios de la Comisión han incoado diez procedimientos de infracción por falta de notificación de las disposiciones nacionales de incorporación, que se tradujeron en el envío de diez escritos de requerimiento el 1 de agosto de 2007 y, a continuación, de seis dictámenes motivados entre noviembre de 2007 y febrero de 2008. A 1 de enero de 2008, siete Estados miembros tenían que adoptar y remitir todavía a la Comisión sus disposiciones nacionales de incorporación de la Directiva. Por último, el 18 de septiembre de 2008, la Comisión decidió interponer un recurso ante el Tribunal de Justicia por falta de notificación de las disposiciones nacionales de incorporación en los plazos prescritos contra los dos últimos Estados miembros rezagados¹¹.

Hay que señalar que estos retrasos en la preparación y la aprobación de las disposiciones nacionales de incorporación en varios Estados miembros han tenido unas consecuencias en cascada al no poder proceder las autoridades competentes a aplicar la Directiva mientras no se aprobaran y adoptaran definitivamente las disposiciones nacionales.

4.2. Conformidad de las disposiciones nacionales adoptadas para incorporar la Directiva.

Debido a la adopción tardía de los textos legislativos nacionales de aplicación de la Directiva en los Estados miembros, los servicios de la Comisión no han podido terminar aún el examen detallado de la conformidad de las medidas notificadas con las disposiciones pertinentes de la Directiva. Sin embargo, aunque un primer análisis permita considerar que, en general, los Estados miembros han incorporado correctamente la Directiva a sus ordenamientos jurídicos nacionales, la aplicación local de las disposiciones pertinentes de la Directiva queda demasiado a menudo por hacer, como revelan las conclusiones de las primeras misiones¹² de los inspectores de la Comisión sobre el seguimiento de la aplicación de la Directiva en los puertos.

Tan pronto como el conjunto de los textos nacionales obre en poder de los servicios de la Comisión (es decir, a finales de 2008 y en los primeros meses de 2009), éstos procederán a un examen más atento de las medidas nacionales de incorporación o de las disposiciones posteriores adoptadas por los Estados miembros a fin de evaluar en general, en todos los Estados miembros interesados, la conformidad de las medidas nacionales con las disposiciones pertinentes de la Directiva.

⁹ En la medida en que la Directiva se refiere a los puertos marítimos, las obligaciones no se aplican a Austria, la República Checa, Hungría, Luxemburgo y Eslovaquia (considerando n° 18).

¹⁰ Las fechas de notificación de las disposiciones de incorporación figuran en el cuadro del anexo I.

¹¹ Estonia y Reino Unido.

¹² Los cuatro puertos inspeccionados en cuatro Estados miembros diferentes, en septiembre y octubre de 2008, aún no habían puesto en marcha las labores de evaluación previa a la elaboración y aprobación de los planes de seguridad.

En 2009, el programa de trabajo de las inspecciones efectuadas por la Comisión en el ámbito de la protección marítima incluirá sistemáticamente una parte dedicada a comprobar la correcta ejecución de los procedimientos de seguimiento de la aplicación de la Directiva.

5. CUESTIONES FUNDAMENTALES

Después de los trágicos sucesos de 2001 (el 11 de septiembre en Nueva York y Washington), de 2004 (el 11 de marzo en Madrid) y de 2005 (el 7 de julio en Londres), la Directiva sobre la protección portuaria aporta una respuesta a las preocupaciones provocadas y a la necesidad de reforzar la protección de todos los modos de transporte, especialmente mediante la consolidación del marco jurídico y la mejora de los mecanismos de prevención.

La Directiva, de acuerdo con el principio de subsidiariedad, contempla que los propios Estados miembros fijen los límites de cada puerto y deja a su discreción la decisión de aplicarla a las zonas adyacentes. Asimismo, los Estados miembros deben velar por que las evaluaciones de la protección portuaria y los planes de protección portuaria se elaboren correctamente. La idea de los legisladores era la de recurrir a las mismas estructuras y organismos de seguridad que el Reglamento de forma que se creara un régimen de protección que se aplicara a toda la cadena logística del transporte marítimo, desde el buque hasta la zona portuaria, pasando por las terminales. Este enfoque debía permitir una simplificación de los procedimientos, además de sinergias entre los servicios de los Estados miembros responsables de la protección.

Este capítulo trata de las principales cuestiones que se desprenden de la evaluación.

5.1. Límites de los puertos

Los puertos son muy diversos desde el punto de vista de la situación, propiedad, dimensiones, función y características geográficas. Una tipología es difícil de definir, sobre todo teniendo en cuenta que la mayoría de los puertos está abierta a todo tipo de actividades (comerciales, industriales, etc.) dentro de su zona portuaria. La realidad portuaria es muy diferente entre un puerto «histórico», en torno al cual la ciudad fue creciendo, y el puerto «moderno», creado de la nada y conectado directamente con su zona de influencia y con las demás vías de comunicación y transporte. La diversidad geográfica de algunas zonas portuarias y su imbricación en el tejido urbano o con instalaciones industriales y comerciales dificultan a menudo la definición de los límites del puerto desde el punto de vista de la protección.

La dificultad de determinar los límites de la zona portuaria que entra en el ámbito de aplicación de la Directiva se ha traducido en una diversidad de planteamientos en los Estados miembros. Se ha consultado y asociado a las autoridades del puerto para determinar los límites de la zona portuaria. En algunos Estados miembros, este límite se ha definido a partir de las competencias vigentes de algunas autoridades o algunas instalaciones portuarias, mientras que en otros Estados miembros los límites dependen de las actividades que tienen una dimensión marítima directa, lo que permite dejar fuera del ámbito de aplicación de la Directiva los sectores portuarios dedicados a la navegación de recreo o a zonas residenciales, así como a actividades comerciales o industriales.

En general, tras recordárseles el principio de que los puertos cubiertos por la Directiva son los que albergan una o varias instalaciones portuarias objeto de un plan de protección de instalaciones portuarias aprobado en virtud del Reglamento (CE) n° 725/2004, los Estados miembros han fijado los límites de las zonas portuarias caso por caso, conforme a las

características locales. El establecimiento de un sistema de protección en el puerto entero debe tener en cuenta la necesaria cohabitación estructural e histórica de las actividades comerciales, la pesca y la navegación de recreo. Si los atentados terroristas en los puertos pueden provocar graves perturbaciones de los sistemas de transporte, causar daños a las personas en los puertos y en las poblaciones colindantes, las medidas aplicadas mediante los planes de protección de los puertos, especialmente en el primero de los tres niveles de protección, permiten garantizar con flexibilidad los necesarios intercambios y circulación de las personas y mercancías en los puertos.

5.2. Información desprendida de la evaluación de la protección portuaria

La evaluación de seguridad todavía no ha acabado en todos los puertos, sobre todo por la falta de una base normativa nacional. La labor de evaluación debe permitir definir los bienes y las infraestructuras que deben protegerse frente a las amenazas y los riesgos de acciones ilícitas deliberadas que pesan sobre las actividades portuarias. Así pues, una vez determinada la vulnerabilidad potencial de las infraestructuras, la fase siguiente consiste en planear y aplicar las medidas oportunas necesarias capaces de hacer frente a los riesgos, en cada uno de los tres niveles de riesgo definido (normal, creciente, elevado), sobre todo mediante la utilización de los equipos técnicos que se ajusten a las características específicas de los puertos considerados. La evaluación debe terminar delimitando cada puerto y proponiendo medidas efectivas recogidas en un plan de protección portuaria y que se deben aplicar para hacer frente a las amenazas y riesgos definidos.

Esta evaluación se somete en numerosos Estados miembros al dictamen de un comité local de protección portuaria presidido por la autoridad de protección portuaria. Este comité local portuario lo forman generalmente los representantes locales de las administraciones que trabajan en el puerto y participan en su protección (servicios de policía, guardacostas, asuntos marítimos, aduanas, gendarmería, etc.). A menudo, la autoridad competente da a conocer su aprobación de la evaluación y el plan de protección portuaria tras recabar el dictamen de este comité local. La importancia de la colaboración de todos los responsables de la protección parece una condición esencial, tanto para la realización de las evaluaciones como para la aplicación de los planes.

La Directiva prevé también que los Estados miembros faculten a un oficial de protección portuaria en cada puerto. Estos oficiales designados por la autoridad competente actúan de corresponsales para todo lo relacionados con la protección portuaria. Los Estados miembros han considerado que resultan necesarias formaciones en materia de seguridad antes de nombrar a esos oficiales. Aunque la Directiva no prevea nada al efecto, parece que, en general, se controlan los conocimientos de los oficiales de protección portuaria y que se les expide un certificado de aptitud.

5.3. Control y supervisión de los planes de protección portuaria y de su aplicación

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 de la Directiva, los Estados miembros deben establecer un sistema que garantice la supervisión adecuada y periódica de los planes de protección portuaria y de su aplicación.

En general, los Estados miembros han asignado esta función a las administraciones centrales que efectúan o mandan efectuar auditorías e inspecciones (anunciadas o no) en los puertos para garantizar que los planes se ajustan a la normativa, que las medidas de seguridad

aplicadas en realidad se ajustan bien a las exigencias del plan y que todas las medidas necesarias se han adoptado y aplicado verdaderamente.

Además, las autoridades nacionales apoyan en general de manera considerable a los puertos y a las autoridades competentes proporcionándoles asesoramiento y asistencia, especialmente durante la elaboración de los planes y las reuniones de los comités locales de protección.

5.4. Organización de protección reconocida

Algunas organizaciones de protección reconocidas que reúnen las condiciones contempladas en el anexo IV de la Directiva son susceptibles de ser consultadas y utilizadas al efecto de la realización de las evaluaciones y la elaboración de los planes. No obstante, una organización de protección reconocida que haya efectuado o revisado una evaluación de protección portuaria para un puerto dado no podrá elaborar ni revisar el plan de protección portuaria del mismo.

La posibilidad de recurrir a organizaciones de protección reconocidas (OPR) varía de unos Estados miembros a otros. Si bien algunos Estados miembros consideran que las OPR que reúnen las condiciones previstas por la Directiva pueden efectuar las evaluaciones portuarias y elaborar los planes de protección portuaria, son más numerosos los Estados miembros que consideran que los puertos y las instalaciones portuarias son infraestructuras nacionales cruciales y que, por lo tanto, es imposible delegar una responsabilidad soberana; tal es el caso, especialmente, de los Estados miembros que disponen de la capacidad administrativa suficiente para cumplir estas obligaciones con competencia, eficacia y total independencia. La cuestión del recurso a las OPR es muy compleja y no contamos aún con la perspectiva necesaria en materia de puertos para sacar todas las conclusiones desde el punto de vista de los costes y la confianza en la calidad del servicio prestado.

6. RESUMEN

Aunque la Directiva se haya adoptado en primera lectura con un amplio apoyo del Parlamento Europeo y unanimidad en el Consejo y pese a la prolongación a 18 meses del plazo de incorporación al Derecho nacional (en vez de los 12 meses previstos en principio en la propuesta inicial de la Comisión), la mayoría de los Estados miembros interesados no incorporó la Directiva hasta después vencer ese plazo, o incluso lo hizo con un gran retraso que solo ha podido reducirse gracias a la incoación de procedimientos de infracción.

Sin embargo, la impresión general es que las principales disposiciones de la Directiva, que son más estrictas que las obligaciones internacionales, se han incorporado a los ordenamientos jurídicos nacionales de los Estados miembros. No obstante, la aplicación práctica tropieza aún con dificultades de carácter organizativo y funcional en los propios puertos, y las administraciones locales siguen sin disponer de todos los elementos necesarios para poder aplicar la Directiva en la práctica.

Las principales dificultades encontradas se refieren a la delimitación del puerto, que se define caso por caso, según las conclusiones de la evaluación de la protección portuaria y la información que se desprende de la misma. La heterogeneidad de las partes interesadas en los puertos, la gran diversidad de estatutos jurídicos de las instalaciones e infraestructuras portuarias, la coincidencia en el espacio geográfico del puerto de zonas que no participan directamente en su actividad comercial y la necesidad de crear sinergias en torno a un objetivo

de protección que todos entiendan y acepten son, todos ellos, elementos que alargan y dificultan la realización de las evaluaciones de la protección portuaria.

7. CONCLUSIÓN

Puesto que la Comisión solo tiene una experiencia relativamente breve de la aplicación de la Directiva, todavía es pronto para proceder a una evaluación definitiva de su impacto.

No obstante, tras el pesado trabajo de elaboración de las disposiciones dirigidas a mejorar la protección de los buques y las instalaciones portuarias conexas al que los Estados miembros se han avenido desde 2004, ahora se enfrentan al reto de ampliar sus mecanismos de protección a las zonas portuarias para poder garantizar un alto nivel de seguridad equivalente en todos los puertos europeos. Esta labor de los Estados miembros con vistas a concluir la incorporación de la Directiva hasta la escala más local, debe proseguir no solo para completar la normativa de protección marítima, sino sobre todo para reforzar la protección en las zonas dedicadas a actividades marítimas y portuarias y garantizar una protección máxima de esas actividades dentro de los límites de cada puerto considerado. No hay que olvidar nunca que la protección de toda la cadena logística nunca será mejor que la que disfrute su eslabón más débil.

A la luz de estas conclusiones, la Comisión recuerda que la protección de los puertos y de sus accesos es esencial para garantizar la protección global del transporte marítimo. Hoy en día, nadie quiere confiar o desembarcar sus pasajeros o sus mercancías en un puerto que no esté «protegido». La protección portuaria requiere un alto grado de vigilancia de los Estados miembros y de preparación de todas las partes interesadas para garantizar un alto nivel de seguridad equivalente en todos los puertos europeos. Por este motivo, en materia de protección de las zonas marítimas y portuarias, conviene seguir trabajando en la mejora permanente de los mecanismos de prevención, protección y reacción frente a las nuevas amenazas del terrorismo, la piratería o cualquier otro acto ilícito intencional. A tal efecto, el programa de trabajo de las inspecciones efectuadas por la Comisión en el ámbito de la protección marítima incluirá sistemáticamente desde 2009 una parte dedicada a comprobar la correcta ejecución de los procedimientos de seguimiento de la aplicación de la Directiva.

Además, la Comisión propone estudiar las dificultades a las que se enfrentan las autoridades competentes a la hora de aplicar las medidas de seguridad. En este estudio se debería poder elaborar una tipología objetiva de los puertos y examinar cómo integrar, en el mejor interés de todas las partes interesadas en los puertos, sugerencias para establecer las medidas de seguridad necesarias para proteger contra los actos ilícitos y sus efectos devastadores. La investigación deberá referirse necesariamente a las interacciones entre las distintas zonas de actividad de los puertos, ya sean comerciales, industriales, residenciales o dedicadas a otras actividades náuticas, como la pesca o la navegación de recreo, que tienen una incidencia directa o indirecta en la protección del puerto en general. Según las características definidas de cada tipo de puerto, convendrá buscar las metodologías que garanticen mejor el equilibrio necesario entre los principios de libertad fundamentales y la aplicación de las medidas esenciales, teniendo en cuenta las vulnerabilidades y las respuestas a las amenazas y proporcionar de esta forma, según la evaluación del nivel de riesgo, el mayor grado de protección en beneficio de todos los usuarios de los puertos y los transportes marítimos, de la economía europea y de la sociedad en general.

ANEXOS:

Anexo I: Cuadro del curso de la incorporación de la Directiva al Derecho de los Estados miembros.

Anexo II: Cuadro del número de puertos que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva (desglose por Estados miembros).

**ANEXO I: CUADRO DEL CURSO DE LA INCORPORACIÓN DE LA DIRECTIVA
AL DERECHO DE LOS ESTADOS MIEMBROS (A 15.10.2008)**

Notificación del conjunto de las disposiciones nacionales de incorporación (MNT) de la Directiva

Plazo de incorporación: 15.6.2007 (art. 18)

Estados miembros (1)	Incorporación de la Directiva al Derecho nacional (4)	Procedimientos de infracción incoados		
		Envío del escrito de requerimiento	Envío del dictamen motivado	Decisión de recurrir ante el Tribunal de Justicia
Bélgica	27.4.2007			
Bulgaria	28.8.2007	1.8.2007		
Chipre (5)	27.7.2007	1.8.2007		
Alemania	<i>Incompleta 7.8 (2)</i>	1.8.2007	29.2.2008	
Dinamarca	10.7.2007			
Estonia	-	1.8.2007	28.11.2007	18.9.2008
Grecia	15.1.2008	1.8.2007		
España	9.1.2008	1.8.2007	28.11.2007	
Finlandia	12.6.2007			
Francia	16.7.2007			
Irlanda	18.7.2007			
Italia	10.11.2007	1.8.2007		
Lituania	31.1.2007			
Letonia	31.8.2006			
Malta	10.1.2008	1.8.2007	28.11.2007	
Países Bajos	13.6.2007			
Polonia	30.9.2008	1.8.2007	29.2.2008	
Portugal	21.11.2006			
Rumanía	14.6.2007			
Suecia	30.5.2007			
Eslovenia	26.5.2007			
Reino Unido	<i>Parcial (3)</i>	1.8.2007	28.11.2007	18.9.2008

(1) Puesto que la Directiva afecta a los puertos de mar, sus requisitos no se aplican a Austria, la República Checa, Hungría, Luxemburgo y Eslovaquia (considerando n° 18).

(2) Debido al carácter federal del Estado alemán, la Directiva entra en el ámbito de competencia de los Estados federados, los cuales deben incorporarla. En la actualidad, 7 de los 8 Estados federados que debían incorporar la Directiva han adoptado las disposiciones de incorporación oportunas, las cuales se han notificado a la Comisión. El 14.10.2008, las autoridades alemanas comunicaron que las disposiciones pendientes se aprobarían para diciembre de 2008 (Estado federado de Baja Sajonia).

(3) El 3.9.2008, las autoridades del Reino Unido notificaron las disposiciones de incorporación correspondientes a Gibraltar, mientras que las de Gran Bretaña e Irlanda del Norte están en curso, pero no se han aprobado aún de forma definitiva.

(4) Las notificaciones de los Estados miembros proceden de la base de datos de la Secretaría General de la Comisión.

(5) En el caso de Chipre, como la notificación de las disposiciones nacionales de incorporación y el escrito de requerimiento se habían cruzado, el procedimiento de infracción se archivó de inmediato.

**ANEXO II: CUADRO DEL NÚMERO DE PUERTOS QUE ENTRAN EN EL
ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA (DESGLOSE POR ESTADOS
MIEMBROS)**

Estado miembro	Nº de puertos en virtud de la Directiva (1)	Nº de puertos > 1 Mt o > 1 Mpas./año	Estado miembro	Nº de puertos en virtud de la directiva (1)	Nº de puertos > 1 Mt o > 1 Mpas./año
Austria	N/A (2)	-	Italia	90	28
Bélgica	4	4	Lituania	2	1
Bulgaria	17	2	Luxemburgo	N/A (2)	-
Chipre	3	1	Letonia	6	2
República Checa	N/A (2)	-	Malta	5	2
Alemania	62	17	Países Bajos	20	12
Dinamarca	79	16	Polonia	9	4
Estonia	14	4	Portugal	17	6
Grecia	81	9	Rumanía	11	8
España	78	31	Suecia	27	26
Finlandia	14	14	Eslovenia	1	1
Francia	47	18	Eslovaquia	N/A (2)	-
Hungría	N/A (2)	-	Reino Unido	153	51
Irlanda	18	6	TOTAL	754	263

(1) Cifras que se desprenden de la notificación por los Estados miembros de la lista de los puertos afectados, de conformidad con la disposición pertinente del artículo 12 de la Directiva.

(2) Puesto que la Directiva afecta a los puertos de mar, sus requisitos no se aplican a Austria, la República Checa, Hungría, Luxemburgo y Eslovaquia (considerando n° 18).