

Bruselas, 18.11.2013
COM(2013) 792 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

**Segundo informe de evaluación sobre la aplicación de la Directiva sobre mejora de la
protección portuaria**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Segundo informe de evaluación sobre la aplicación de la Directiva sobre mejora de la protección portuaria

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. INTRODUCCIÓN

La Directiva 2005/65/CE¹ sobre mejora de la protección portuaria (denominada en lo sucesivo «la Directiva») tiene como objetivo principal completar las medidas adoptadas en 2004 mediante el Reglamento (CE) n° 725/2004² relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias (denominado en lo sucesivo «el Reglamento»).

Dicho Reglamento limita su ámbito de aplicación a las medidas de protección a bordo de los buques y a la interfaz inmediata entre el puerto y el buque. Los Estados miembros han convenido de forma prioritaria en estas obligaciones incluidas esencialmente en el código PBIP (Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias) antes de aceptar la aplicación de obligaciones suplementarias en el marco de la Directiva. La Directiva completa el dispositivo 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 europeos³.

Más de 1 200 puertos marítimos comerciales operan en los 70 000 kilómetros de costas de la Unión Europea, una de las regiones del mundo con más puertos. Entre estos, casi un millar (véase punto 6.1.) entran en el ámbito de aplicación de la Directiva, es decir, todos los puertos que alberguen una o más instalaciones portuarias que sean objeto de un plan de protección aprobado con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento.

El objetivo de la Directiva consiste en mejorar la protección 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. Aunque la aplicación de las medidas de protección en la instalación portuaria recaiga esencialmente en su operador, las medidas de protección apropiadas en el puerto comprometen, principalmente, a la autoridad portuaria⁴ y a todos los servicios encargados de las misiones de mantenimiento de la seguridad y de la paz pública.

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. 2).

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).

³ Puesto que la Directiva solo se refiere a los puertos marítimos, las obligaciones no son aplicables a Austria, Eslovaquia, Hungría, Luxemburgo y la República Checa. Además, el Órgano de Vigilancia de la AELC vela por que Islandia y Noruega respeten sus obligaciones en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

⁴ La autoridad de protección portuaria es designada por el Estado miembro de conformidad con las disposiciones del artículo 5 de la Directiva.

El artículo 19 de la Directiva prevé que la Comisión analice el cumplimiento de la Directiva y la eficacia de las medidas adoptadas, a más tardar el 15 de diciembre de 2008 y cada cinco años a partir de esa fecha.

El primer informe se adoptó el 20 de enero de 2009⁵. Este segundo informe sobre el estado de la aplicación describe las medidas adoptadas para favorecer la aplicación de medidas de protección portuaria homogéneas a nivel de la Unión, los progresos alcanzados durante el último período de referencia de cinco años y los problemas aún persistentes que surgieron durante la aplicación⁶.

El presente informe se basa en:

- el intercambio de información de las autoridades de los Estados miembros encargadas de la protección marítima y de otras partes interesadas;
- los resultados de las inspecciones realizadas por la Comisión en el ámbito de la protección portuaria;
- el diálogo constante mantenido con las autoridades nacionales y los diferentes agentes del mundo marítimo y portuario.

El informe no solo destaca algunas dificultades presentadas para lograr los efectos deseados, sino también el impacto global que representa la aplicación de la Directiva.

2. CONCLUSIONES DEL PRIMER INFORME

El primer informe destacaba que si la Directiva había sido adoptada en primera lectura con un amplio apoyo del Parlamento Europeo y unanimidad del Consejo, la mayoría de los Estados miembros interesados la incorporaron con un retraso significativo, lo que condujo a la incoación de procedimientos de infracción, dos de los cuales finalizaron a través de sentencias por incumplimiento⁷.

Al final de este período de evaluación, se había incorporado finalmente las principales disposiciones de la Directiva al Derecho nacional de la gran mayoría de los Estados miembros. Desafortunadamente, su aplicación práctica tropezaba aún con dificultades de carácter organizativo y funcional en los propios puertos ya que las administraciones locales no disponían de todos los elementos necesarios para poder aplicar la Directiva en la práctica. La principal dificultad era la **definición de los límites del puerto** desde el punto de vista de la protección.

3. MEDIDAS DE ACOMPAÑAMIENTO Y DE SEGUIMIENTO DE LA APLICACIÓN DESDE EL PERÍODO DE EVALUACIÓN ANTERIOR

Los retrasos en la preparación y la aprobación de las disposiciones de incorporación han tenido unas consecuencias en cascada al no poder proceder las autoridades competentes en los puertos a aplicar la Directiva mientras no se aprobaran definitivamente las disposiciones nacionales.

⁵ COM(2009)2 final.

⁶ La aplicación de la Directiva en Croacia todavía no ha sido objeto de una evaluación.

⁷ Asunto C-464/08 Comisión/Estonia de 3 de septiembre de 2009 y Asunto C-527/08 Comisión/Reino Unido de 3 de septiembre de 2009.

En general, los Estados miembros han incorporado correctamente la Directiva, es decir, que las disposiciones de incorporación se han incluido en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas. Sin embargo, su aplicación local quedaba demasiado a menudo por hacer.

En efecto, 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 debían velar por que las evaluaciones y los planes de protección portuaria se elaborasen correctamente. Ahora bien, en 2009, un gran número de puertos todavía no estaba en condiciones de cumplir las obligaciones de la Directiva.

Durante el período 2009-2013, la Comisión ha continuado con su compromiso de garantizar una mejor aplicación de la Directiva. La acción de sus servicios se materializa tanto en las iniciativas de ayuda a los Estados miembros como en las medidas de control. Se han desarrollado enfoques en torno a los siguientes ejes:

- La preparación de un segundo seminario sobre la aplicación de la Directiva.
- La realización de un estudio sobre los aspectos técnicos de la protección portuaria (TAPS II) encomendada al Centro Común de Investigación (CCI – Ispra).
- La recopilación y la difusión de buenas prácticas en el marco del Comité MARSEC.
- La creación de un sistema de información periódica sobre la realización y el seguimiento de los planes de acción de los Estados miembros para la consecución de la aplicación práctica de la Directiva.
- La realización de inspecciones para el seguimiento de la aplicación de la Directiva de conformidad con el Reglamento (CE) n° 324/2008⁸.

4. APOYO A LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA

4.1. Seminario del 21 de octubre de 2010

En septiembre de 2006 se había organizado un primer seminario para que los Estados miembros y la Comisión pudieran intercambiar información sobre las modalidades de incorporación y aplicación de la Directiva. Sin embargo, los Estados miembros que se enfrentaban a más dificultades desearon obtener información complementaria sobre los mecanismos y las prácticas ya aplicados con éxito en algunos puertos de la Unión Europea.

La Comisión respondió positivamente mediante la organización, el 21 de octubre de 2010, de un segundo seminario en el que se presentaron diversos ejemplos que contribuían a elevar los niveles de protección portuaria.

Este seminario permitió ilustrar diferentes enfoques propuestos para la **definición de los límites del puerto** desde el punto de vista de la protección según la configuración geográfica de las zonas portuarias, su imbricación en las zonas residenciales o con instalaciones industriales y comerciales. Se presentaron diferentes soluciones adoptadas para determinar los límites de la zona portuaria en casos tan variados como el de un puerto de estuario (Burdeos),

⁸ 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).

un puerto histórico (La Valeta), un puerto enclavado en un tejido urbano muy denso (Salerno) o uno de los puertos más grandes del mundo (Róterdam).

Este taller de trabajo fue una oportunidad para recordar los objetivos fundamentales de la Directiva y para insistir en todos los aspectos relativos a la evaluación de la protección portuaria que es la piedra angular de la aplicación de la Directiva. Las conclusiones de este seminario fueron evaluadas posteriormente por el Comité MARSEC.

4.2. Estudio relativo a los aspectos técnicos de la protección portuaria (TAPS II)

Teniendo en cuenta las dificultades de algunos Estados miembros, la Comisión encomendó al Centro Común de Investigación (CCI) la realización de un estudio sobre la aplicación de la Directiva en los puertos europeos.

Este estudio se centra en las metodologías que favorecen la correcta aplicación de la Directiva y en los medios técnicos para su aplicación. El objetivo del estudio consiste en ayudar a determinar los criterios comunes para la consecución de los objetivos de la Directiva mediante la elaboración de normas mínimas, de recomendaciones, de directrices y de un compendio de buenas prácticas. Se ha prestado una especial atención a la **definición de los límites del puerto** dadas las dificultades y las reticencias que algunos Estados miembros han tenido para definir el ámbito de aplicación de la Directiva y las medidas de protección portuaria en general. El informe final propone una metodología que incluye dos fases de verificación sucesivas: una pretende definir las instalaciones portuarias y los demás elementos característicos que forman parte del mismo puerto, mientras que la segunda pretende, mediante el análisis de riesgos, definir los límites del puerto con el fin de obtener el nivel de protección portuario más eficaz.

Antes de la publicación del informe final del estudio a la Comisión, el Instituto para la Protección y la Seguridad de los Ciudadanos del CCI organizó, el 9 y 10 de marzo de 2011 en Ispra (Italia), una reunión con todas las partes interesadas, entre las cuales 14 representantes de los Estados miembros y de la industria portuaria, para presentar y debatir las conclusiones preliminares y las recomendaciones del estudio, permitiendo así a los autores del estudio validar sus conclusiones.

El 20 de septiembre de 2011 se publicaron los resultados del estudio TAPS II al Comité MARSEC. Algunas propuestas, en particular las que desarrollan una metodología sistémica para la realización de un análisis de riesgos en dos etapas con el fin de determinar los límites del puerto, se presentaron como herramientas particularmente útiles y eficaces en el trabajo analítico que se debe realizar previamente a la aplicación práctica de la Directiva⁹.

El 24 de enero de 2012 se presentó un documento de trabajo a los miembros del Comité sobre el capítulo relativo a la determinación de los límites del puerto. En general, los Estados miembros han considerado que el enfoque presentado en el estudio permitiría resolver algunas dificultades al determinar los límites geográficos del puerto. Sin embargo, la posibilidad de un uso obligatorio de dicha metodología ha sido rechazada categóricamente pero, en cada caso y con carácter no vinculante, las conclusiones formuladas en el estudio TAPS II se podrían utilizar para la próxima revisión quinquenal de las evaluaciones de protección portuaria.

⁹ Durante las inspecciones, se ha constatado el valor pedagógico y las líneas de reflexión propuestas por el estudio TAPS II en varias ocasiones.

5. CONTROL DE LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA

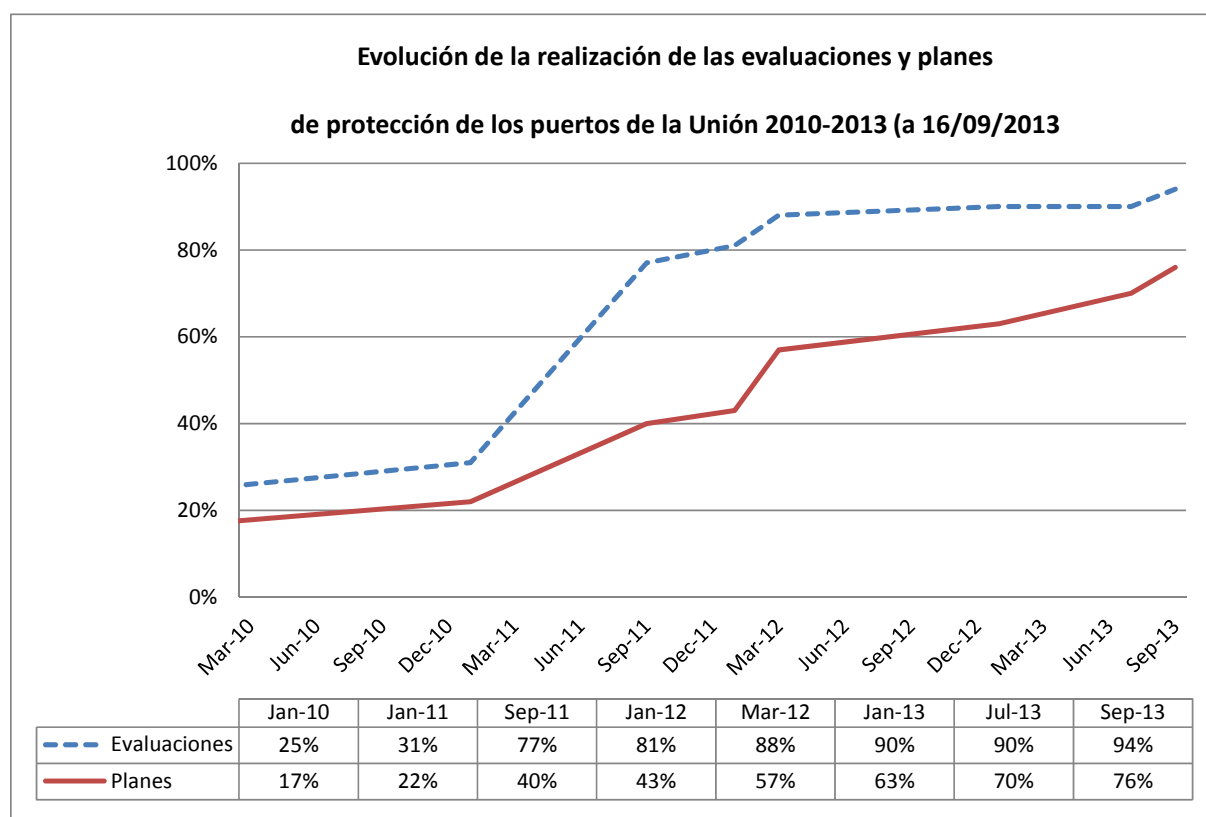
5.1. Seguimiento de los planes de acción para la consecución de la aplicación práctica de la Directiva

Desde 2009, la Comisión ha establecido un sistema que le permite recibir, periódicamente, la información de los Estados miembros sobre la aplicación de la Directiva. Se ha entablado un diálogo asiduo con las autoridades de los Estados miembros para obtener, con regularidad, información fiable sobre el nivel de realización de las evaluaciones y la aprobación de los planes de protección portuaria.

Para los Estados miembros con los mayores retrasos en el cumplimiento de sus obligaciones se ha solicitado recibir los planes de acción nacionales con plazos de vencimiento precisos para la realización de las evaluaciones y los planes. Además, se han solicitado informes periódicos de las etapas para verificar el correcto cumplimiento de los compromisos.

La situación ha mejorado rápidamente para los Estados miembros con un número de puertos inferior a 30. En este grupo de Estados miembros se han realizado casi todas las evaluaciones y se ha establecido y aprobado un 96 % de los planes de protección portuaria.

Por el contrario, para los Estados miembros con un número de puertos superior a 30, la evolución ha sido mucho más lenta. Actualmente, podemos considerar que se ha realizado correctamente un 92 % de las evaluaciones y se han establecido y aprobado un poco más de dos tercios (70 %) de los planes de protección portuaria. Los atrasos observados afectan esencialmente al Reino Unido, España, Grecia y Alemania. La falta de voluntad de estos Estados miembros de mostrar su determinación de llevar a cabo de manera prioritaria la aplicación de la Directiva ha llevado a la Comisión a incoar procedimientos de infracción (véase el punto 5.3).



5.2. Inspecciones efectuadas por la Comisión para el seguimiento de la aplicación de la Directiva

Los procedimientos de seguimiento de la aplicación de la Directiva se realizaron durante las inspecciones de la Comisión de conformidad con el Reglamento (CE) nº 324/2008.

Desde 2009, el programa de trabajo de las inspecciones en el ámbito de la protección marítima incluye sistemáticamente una parte dedicada a comprobar la correcta ejecución de los procedimientos de seguimiento de la aplicación de la Directiva.

Sin embargo, hasta 2012, las labores de inspección se enfrentaron, desafortunadamente, al retraso de la aplicación práctica ya que las administraciones locales no recibieron las instrucciones y los recursos necesarios para la realización de las evaluaciones de protección portuaria.

Las inspecciones realizadas a partir de 2012, tanto a nivel de las administraciones nacionales como directamente de una muestra de puertos, han permitido comprobar que si el marco general de la aplicación de la Directiva ya está instalado correctamente, existe un desajuste importante entre los objetivos de mejora de la protección portuaria y los resultados todavía imperfectos registrados sobre el terreno. Entre otras cosas, los inspectores comunican regularmente observaciones en las que señalan que no se han realizado las evaluaciones de acuerdo con los procedimientos adecuados, los planes no son coherentes con los resultados de la evaluación, todavía no se han designado los agentes de protección portuaria, el sistema de vigilancia periódica de los planes de protección portuaria no se ha aplicado correctamente o no se han cumplidos los requisitos en materia de formación y de ejercicios.

5.3. Procedimientos de infracción

Aunque la Comisión haya entablado un diálogo constante con todos los Estados miembros para lograr una ejecución conforme y coherente de la aplicación de la Directiva, se vio obligada a iniciar cinco procedimientos de infracción durante el período 2009-2013.

Tres de estos expedientes hacen referencia a la aplicación incompleta de la Directiva debido a retrasos en la realización de las evaluaciones y la aprobación de los planes de protección portuaria. Estos procedimientos conciernen a Grecia, España y Reino Unido que, a partir de ahora, han puesto en marcha nuevos planes de acción para lograr la plena realización de las evaluaciones y los planes de aquí al primer trimestre de 2014.

Los otros dos procedimientos hacen referencia a la aplicación no conforme de la Directiva registrada durante la realización de las inspecciones:

- El primero fue el puerto de Malmö (Suecia), donde los inspectores descubrieron que las once instalaciones portuarias que constituyen el puerto habían sido identificadas como otros tantos puertos individuales para evitar la aplicación de las disposiciones básicas de la Directiva. Este procedimiento se ha podido archivar tras una revisión de la evaluación de la protección portuaria que concluyó con el establecimiento del

puerto único de Malmö (Malmö Hamn) compuesto por once instalaciones portuarias¹⁰.

- El segundo incluyó los puertos del Estado federal de Mecklemburgo-Pomerania Occidental (Alemania), donde se registró durante las inspecciones que las evaluaciones y los planes de protección portuaria aún se están estableciendo y aplicando. Tras el envío de un dictamen motivado, las autoridades alemanas acordaron realizar nuevas evaluaciones de protección en los puertos con varias instalaciones portuarias con el fin de preparar los planes de protección portuaria que cumplen con las obligaciones de la Directiva.

6. CUESTIONES PARTICULARES DERIVADAS DE LOS TRABAJOS DE EVALUACIÓN

6.1. Tamaño crítico de los puertos sujetos a los requisitos de la aplicación práctica de la Directiva

Durante los diálogos con las diferentes partes interesadas, a menudo consideran que la Directiva, en general, está bien diseñada para los grandes puertos con una importante actividad comercial pero que plantea más dificultades para adaptarse a los pequeños puertos.

Hay que recordar que la Directiva se aplicará a todo puerto del Estado miembro que albergue una o más instalaciones portuarias que sean objeto de un plan de protección de instalaciones portuarias aprobado con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 725/2004 (artículo 2, apartado 2) y que los Estados miembros velarán por que las medidas de protección portuaria se coordinen estrechamente con las adoptadas en aplicación del Reglamento (artículo 4 y 7). La Directiva 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.

Por ello, con el fin de velar por la instauración equilibrada de medidas útiles conforme al principio de subsidiariedad, los colegisladores han tomado la precaución de prever en el artículo 2, apartado 4, que si los límites de una instalación portuaria, en el sentido del Reglamento (CE) nº 725/2004, cubren efectivamente el puerto, las disposiciones pertinentes del Reglamento se antepondrán a lo preceptuado en la Directiva.

Esta disposición ha sido muy utilizada por los Estados miembros en los puertos con una sola instalación portuaria en virtud del Reglamento. Partiendo de la base de la evaluación de protección portuaria, los límites del puerto han coincidido muy a menudo (pero no siempre) con los de la instalación portuaria. Así, de los 1052 puertos¹¹ que albergan una o más instalaciones portuarias que sean objeto de un plan de protección aprobado con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento, 586 puertos están sujetos a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 2 de la Directiva, es decir, 55 % de los puertos de la Unión Europea. Esta situación se

¹⁰ Una inspección de seguimiento ha permitido verificar y confirmar la conformidad de la aplicación de la Directiva en Malmö.

¹¹ La diferencia con la cifra mencionada en el informe de 2009 (754 puertos) se explica por el hecho de que algunos Estados miembros no habían incluido inicialmente los puertos sujetos a las disposiciones del artículo 2, apartado 4, en su lista de puertos afectados por la Directiva. Se corrigió a petición de la Comisión (cifras a 16/09/2013).

notó más específicamente en los Estados miembros con pequeños puertos dispersos a lo largo de la costa o en islas¹².

6.2. Conocimiento de la amenaza y sensibilización de las partes interesadas

La labor realizada durante las evaluaciones de protección permite definir los bienes y las infraestructuras que deben protegerse frente a las amenazas y los riesgos que pesan sobre las actividades portuarias. La siguiente etapa consiste en diseñar y aplicar las medidas adecuadas susceptibles de contrarrestar las amenazas en cada uno de los tres niveles de riesgo identificado (normal, medio, alto) mediante procedimientos específicos y la utilización de equipos técnicos que satisfagan las especificidades de los puertos y permitan proporcionar una respuesta apropiada a la vulnerabilidad potencial de las infraestructuras.

La Directiva ha ofrecido la posibilidad de establecer comités de protección portuaria encargados de prestar asesoramiento práctico (considerando 9). En los Estados miembros que han puesto en marcha este tipo de estructura esta se compone generalmente de representantes locales de las administraciones encargadas de las labores de protección (servicios de policía, guardacostas, asuntos marítimos, aduanas, gendarmería, etc.). El imprescindible intercambio de información se convierte así en un foro adecuado para garantizar la divulgación del conocimiento de la amenaza y así promover la sensibilización de todas las partes interesadas afectadas.

El fomento de la sensibilización para la protección portuaria participa en la política general de protección que es importante dar a conocer a todo el personal portuario (es decir, el personal de las empresas portuarias, así como el de las empresas exteriores que participan en la actividad portuaria) y a los diferentes usuarios del puerto. Las acciones de sensibilización son recursos para garantizar una divulgación eficaz y una pedagogía apropiada del cumplimiento de las medidas de protección. Es importante que las medidas de protección se consideren medios que favorecen la realización y el desarrollo de las actividades económicas portuarias.

Tener más en cuenta los requisitos relativos a la formación del personal y a la realización de los ejercicios de protección portuaria¹³, tal y como se registra regularmente en los informes de inspección, también permitiría mejorar el nivel general de conocimiento necesario para la protección portuaria.

6.3. Control y supervisión de los planes de protección portuaria

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. Se trata de una cuestión crucial que todavía no ha alcanzado su ritmo de cruce en todos los Estados miembros debido a los retrasos en la incorporación, así como a la inadecuación entre los objetivos establecidos y los recursos necesarios para la realización de estos controles.

¹² Estos puertos que disponen de una instalación portuaria única representan una parte importante de los puertos de Finlandia (65/78, es decir, un 83 %), Suecia (131/162, es decir, un 81 %), Grecia (82/119, es decir, un 69 %), Reino Unido (119/175, es decir, un 68 %) y Dinamarca (51/82, es decir, un 62 %).

¹³ El 4 de mayo de 2012, al supervisar la realización de un manual sobre los ejercicios y las prácticas de protección portuaria, se llevó a cabo un ejercicio en el puerto de Amberes (Bélgica). Este ejercicio pudo ser supervisado por observadores de los Estados miembros y de la Comisión.

Cada Estado miembro ha desarrollado su propio sistema de supervisión en función de su organización interna y sus recursos disponibles. Esta función de control se ha asignado a las administraciones centrales, a las administraciones locales y a los equipos polivalentes que reagrupan varias entidades administrativas (transporte, policía, aduanas, capitanía, etc.). Las auditorías tienen como objetivo comprobar que los planes se ajustan a la normativa, que las medidas de protección en realidad se ajustan bien a las exigencias del plan y que estas se aplican adecuadamente.

Estas tareas se realizan según un programa de trabajo acordado periódicamente. Cuando se detecta un fallo se elabora una propuesta para rectificarlo. Con base en el informe transmitido a la administración competente, podrá ser necesaria una nueva evaluación de la protección portuaria o una actualización del plan. Un motivo de preocupación importante para los servicios de inspección es verificar la coordinación efectiva entre las medidas adoptadas a nivel de las instalaciones portuarias y las previstas a nivel del puerto. La supervisión de las medidas correctivas a veces se puede garantizar durante las auditorías imprevistas de la calidad operacional de las medidas aplicadas.

Los informes de los auditores, así como los de los inspectores de la Comisión, sirven como base a las autoridades nacionales para proporcionar asesoramiento y asistencia a las autoridades portuarias competentes con el fin de rectificar los fallos detectados. Esta práctica debe fomentarse y desarrollarse; desafortunadamente, algunos Estados miembros todavía no han establecido las estructuras necesarias para garantizar el control de la conformidad de forma regular y adecuada¹⁴. Es importante que los recursos humanos o financieros atribuidos a estas tareas de supervisión se apliquen cuanto antes. En el futuro, se prestará una mayor atención a esta cuestión ya que los sistemas actuales de supervisión de los planes de protección portuaria, en general, deben mejorar.

7. CONCLUSIÓN

La labor de evaluación de la aplicación de la Directiva 2005/65/CE revela que las medidas necesarias para lograr la plena aplicación de todas las disposiciones de la Directiva todavía tienen que mejorar en la mayoría de los Estados miembros.

Sin embargo, la experiencia adquirida en el marco del control de la aplicación de la Directiva indica que se han logrado avances significativos. No cabe duda de que el nivel de protección ha aumentado en los puertos europeos. La acción combinada de la aplicación del Reglamento y de la Directiva ha permitido crear un marco creíble para prevenir los ataques contra la protección portuaria y obtener una protección adecuada de las actividades marítimas y portuarias. Si el impacto de estas medidas es difícil de evaluar en lo que respecta a la disuasión de actos terroristas, las autoridades portuarias concuerdan en que las consecuencias son significativas en relación con los actos de contrabando, los robos y los actos dolosos que están disminuyendo considerablemente. Por otra parte, la adopción de medidas de protección a menudo ha dado lugar a revisar la organización de los puertos como, por ejemplo, la circulación y el almacenamiento de las mercancías, los controles de acceso a las diferentes partes del puerto o la definición de las zonas de acceso restringido. Estas medidas han

¹⁴ En el marco de los intercambios de información, se ha solicitado a los Estados miembros que proporcionen listas de sus programas. Algunos han transmitido información concreta sobre la contratación de auditores y sus cuadros de conducta para las auditorías portuarias y otros no han sido capaces de presentar informaciones tan precisas.

resultado ser de utilidad para la mejora de la eficacia de las actividades portuarias en un entorno muy competitivo.

Tal como la Comisión lo acaba de recordar en su Comunicación¹⁵ de 23 de mayo de 2013 «*Puertos: motor de crecimiento*», la Unión Europea depende en gran medida de los puertos marítimos en sus intercambios comerciales con el resto del mundo y dentro del mercado interior. La protección de los puertos y de sus accesos es, por tanto, esencial para garantizar la protección global del transporte marítimo. 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, todas las partes interesadas afectadas deben seguir trabajando en la mejora permanente de los mecanismos de prevención, protección y reacción frente a las nuevas amenazas. A tal efecto, los sistemas de protección de las instalaciones portuarias y los del puerto deben complementarse perfectamente. Aunque las relaciones sean eficaces entre el puerto, sus instalaciones portuarias y los buques que les prestan servicios, sigue existiendo un reto importante para los operadores y las administraciones.

En los próximos meses, los Estados miembros deberán revisar las evaluaciones y los planes de protección portuaria de conformidad con las disposiciones del artículo 10 de la Directiva que prevé esta revisión al menos una vez cada cinco años. Para ello, la Comisión considera que la **metodología desarrollada en el estudio TAPS II** podría utilizarse válidamente, cuando fuese necesario, para redefinir los límites de los puertos, incluyendo la necesidad de tener debidamente en cuenta el plan del agua.

Además, el programa de trabajo plurianual de las inspecciones de la Comisión entrará en una fase de control más profunda. Se tratará, por ejemplo, de continuar la revisión de la ejecución y la aplicación de los procedimientos previstos en los planes de protección portuaria que se aplicarán a los pasajeros y a los vehículos que tengan que embarcar en buques de transbordo rodado (que por naturaleza son especialmente vulnerables) o, también, de verificar que los Estados miembros afectados colaboran en la evaluación de la protección portuaria en ambos extremos de la línea marítima en el caso de servicios de transporte marítimo internacional.

Por último, la Comisión continuará trabajando con los Estados miembros para mejorar la aplicación de la Directiva con el objetivo común de mejorar la protección de los puertos de la Unión Europea en beneficio de todos los usuarios de los puertos, de los usuarios de los medios de transporte, de la economía del transporte marítimo y de la sociedad en general. Continuará supervisando la correcta aplicación de la Directiva y seguirá emprendiendo acciones legales cuando lo considere necesario.

¹⁵ COM(2013)295 final.