COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 10.2.2004
COM(2004) 76 final

2004/0031 (COD)

C5-0073-04

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de mejora de la protección portuaria

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

INTRODUCCIÓN GENERAL

En la Comunicación sobre seguridad marítima (COM(2003) 229 final), que incorporaba una propuesta legislativa para regular la protección de buques y la interfaz buque-puerto, actualmente en tramitación y a la que el presente documento se refiere como Reglamento (CE) nº …/…, se considera que la protección portuaria es una segunda etapa necesaria que deberá cubrir tanto el puerto en su conjunto como la interfaz entre este último y el hinterland. La necesidad de protección se extiende a las personas que trabajan en los puertos o transitan por ellos, así como a la infraestructura y equipos, incluidos los medios de transporte. La actual propuesta se basa en dicha Comunicación.

VULNERABILIDAD DE LOS PUERTOS

Los puertos constituyen un eslabón esencial de la cadena de transporte, pues enlazan, por una parte, el transporte marítimo y terrestre de mercancías y, por otra, los flujos de pasajeros. A menudo, los puertos son centros de entrega de cargas peligrosas, o importantes polos de producción química y petroquímica, o se hallan en las inmediaciones de centros urbanos. Es evidente que un atentado terrorista en un puerto puede perturbar gravemente los sistemas de transporte y generar una cadena de efectos sobre la industria circundante, además de ocasionar víctimas humanas en el propio puerto y entre la población vecina. En tal contexto, la Comisión propone elaborar una política de protección portuaria de amplio alcance.

SITUACIÓN INTERNACIONAL

Los trabajos desarrollados en el seno de la OMI[1] han conducido a la introducción de una serie de enmiendas al Convenio SOLAS[2], y a la redacción del nuevo Código PBIB[3]. La Comisión ha propuesto un reglamento que incorpora estas medidas al ordenamiento jurídico comunitario (COM (2003) 229 final), otorgándoles carácter obligatorio. El trámite legislativo se encuentra actualmente en curso.

Aunque existe un grupo de trabajo conjunto OMI-OIT[4] que elabora actualmente un código de prácticas sobre la protección portuaria, parece poco realista esperar resultados a corto plazo. Conviene señalar que tal código no sería jurídicamente vinculante. A la luz de lo expuesto, la Comisión considera que la UE debería acometer la elaboración de un plan propio en materia de protección portuaria. La actual propuesta complementa los trabajos de la OMI-OIT.

NECESIDAD DE UNA DIRECTIVA DE PROTECCIÓN PORTUARIA

Las enmiendas al Convenio SOLAS, el Código PBIB y la mencionada propuesta de reglamento mejorarán la protección marítima aplicando medidas a los buques e instalaciones portuarias[5]. El Reglamento (CE) nº …/… circunscribe su ámbito de aplicación a la zona del

---

1 OMI: Organización Marítima Internacional.

2 SOLAS: Seguridad de la vida humana en el mar.

3 PBIB: Protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

4 OIT: Organización Internacional del Trabajo.

5 En este contexto, se entiende por "instalación portuaria" el lugar donde se realiza la interfaz buque-puerto; ésta incluirá, según sea necesario, zonas como los fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar. Se entiende por "interfaz buque-puerto", la interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde el buque.

puerto que actúa de interfaz con el buque, es decir, la terminal[6]. En este contexto, la actual propuesta de directiva tiene una doble finalidad: mejorar la protección de las zonas de los puertos en que no se aplica el Reglamento (CE) nº …/… y asegurarse de que las medidas de protección adoptadas en virtud del Reglamento (CE) nº …/… se benefician del acrecentamiento de la protección en las zonas portuarias adyacentes. La propuesta no crea nuevas obligaciones en las zonas en que ya es aplicable el Reglamento (CE) nº …/…

Así pues, la Comisión considera que la directiva propuesta logra los siguientes objetivos:

– Garantizar y vigilar a nivel comunitario el logro de un nivel suficiente de protección portuaria, completando y sosteniendo las medidas de protección aplicables a la interfaz buque-puerto.

– Asegurar una aplicación armonizada e igualdad de condiciones en toda la Unión Europea, evitando que aparezcan diferencias para los usuarios comerciales de los puertos.

– Asegurar que las medidas de protección necesarias para la totalidad del puerto se pueden aplicar en la medida de lo posible sobre la base de los instrumentos ya introducidos por Reglamento (CE) nº …/…, obteniéndose así resultados máximos con una carga adicional mínima para los puertos.

Dada la notable diversidad que caracteriza a los puertos comunitarios (pequeños y grandes, de propiedad pública o privada, etc.), así como la variedad de actividades que coexisten en ellos (manipulación de carga, industria, almacenaje, transporte, zonas ambientales protegidas, conurbaciones y muchas otras) una directiva constituye el instrumento legal más adecuado para introducir la flexibilidad necesaria, estableciendo al mismo tiempo el imprescindible nivel común de protección portuaria en toda la Comunidad.

Se sabe que los Estados miembros están aplicando ya diversos regímenes de protección de los puertos. La directiva propuesta permite mantener las medidas y estructuras de protección existentes, a condición de que observen sus disposiciones.

En consecuencia, la Comisión:

– **Propone que el Parlamento Europeo y el Consejo adopten lo antes posible la presente directiva de mejora de la protección portuaria. La propuesta complementa las medidas introducidas por el Reglamento de mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias (Reglamento (CE) nº …/…), al crear un régimen de protección para la totalidad del puerto. Esta nueva propuesta se aplica a todo puerto que albergue una o más de las instalaciones portuarias sujetas al Reglamento (CE) nº …/…**

[6] Aunque sería posible en teoría que los Estados miembros interpretaran el concepto de instalación portuaria de forma amplia, incluyendo la totalidad del puerto, y extendiendo así la aplicación del Código PBIB al mismo, ello se considera poco probable.

CONTENIDO DE LA DIRECTIVA DE PROTECCIÓN PORTUARIA

Las medidas necesarias para mejorar la protección de los puertos se ajustarían a los siguientes principios:

– La protección de los puertos complementa la protección marítima y de la interfaz buque-puerto, fortaleciéndola con la adopción de medidas para la totalidad de la zona portuaria.

– Mediante una evaluación de la protección portuaria se decide qué medidas son necesarias, y dónde y cuándo aplicarlas.

– Los niveles de protección distinguen entre amenaza normal, elevada o inminente.

– Un plan de protección portuaria especifica todas las medidas y actuaciones encaminadas a la protección del puerto.

– La autoridad de protección portuaria es responsable de la definición y aplicación de las medidas de protección adecuadas mediante la evaluación y el plan de protección citados.

– El oficial de protección portuaria coordina la elaboración y aplicación del plan de protección.

– El comité de protección portuaria asesora a la autoridad responsable.

– Se adoptan iniciativas de formación y vigilancia en apoyo de la aplicación de las medidas necesarias.

PRINCIPIOS GENERALES DE LA PROPUESTA

– La propuesta utiliza las mismas estructuras y órganos de protección (evaluaciones, oficiales de protección, etc.) que el **Reglamento (CE) nº …/…**, lo que proporciona un amplio régimen de protección a la totalidad de la cadena logística marítima, desde el buque hasta el puerto y la interfaz puerto-hinterland, pasando por la interfaz buque-puerto. Este planteamiento permite simplificar procedimientos y brinda sinergias en el ámbito de la protección. En particular, la directiva propuesta:

– obliga a los Estados miembros a fijar los límites de sus puertos a los efectos del nuevo texto legal;

– obliga a los Estados miembros a velar para que se elaboran las oportunas evaluaciones y planes de protección de sus puertos;

– obliga a los Estados miembros a fijar y comunicar los niveles de protección que se utilicen y los cambios que se introduzcan en los mismos;

– obliga a los Estados miembros a designar una autoridad de protección portuaria para cada puerto o conjunto de puertos. Dicha autoridad pública será responsable de la definición y ejecución correctas de las medidas de protección portuaria;

– dispone la obligación de designar a un oficial de protección portuaria por cada puerto, el cual velará por una adecuada coordinación en relación con el establecimiento, actualización y seguimiento de las evaluaciones y planes de protección;

– establece la obligación general de un comité consultivo de seguridad en el que estarán representadas todas las funciones pertinentes en un puerto, tanto las que tienen carácter operativo como las que son competencia de la Administración pública;

– define los requisitos mínimos para las evaluaciones y planes de protección;

– dispone la designación de puntos de contacto en los Estados miembros para la necesaria comunicación, tanto con los demás Estados miembros como con la Comisión;

– dispone procedimientos de inspección para vigilar la aplicación de las medidas de protección portuaria;

– establece un procedimiento de adaptación de sus disposiciones.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

La Comisión pretende utilizar como fundamento jurídico el apartado 2 del artículo 80 del Tratado CE, sin perjuicio de la reglamentación de los Estados miembros en materia de seguridad nacional y de las medidas que pudieran adoptarse en virtud del Título VI del Tratado de la Unión Europea.

CONSIDERACIONES PARTICULARES

Artículo 1:

Este artículo expone el objeto de la directiva.

Artículo 2:

Este artículo define el ámbito de aplicación de la directiva.

Artículo 3:

En este artículo se definen los principales términos utilizados en la directiva.

Artículo 4:

Este artículo impone a los Estados miembros la obligación de coordinar estrechamente las medidas de protección portuaria con las adoptadas en aplicación del reglamento de protección de los buques y las instalaciones portuarias.

Artículo 5:

Este artículo impone a los Estados miembros la obligación de designar una autoridad de protección portuaria. Esta autoridad será responsable de la definición y aplicación de las medidas de protección portuaria adecuadas.

Artículo 6:

Este artículo obliga a los Estados miembros a velar para que se realicen las oportunas evaluaciones de protección en todos los puertos sujetos a lo dispuesto en la directiva. Dichas evaluaciones tendrán en cuenta las especificidades de las distintas partes del puerto, así como las evaluaciones de protección realizadas sobre las instalaciones portuarias en cumplimiento de lo dispuesto en el reglamento de protección marítima. Las prescripciones detalladas relativas a la evaluación de la protección portuaria figuran en el anexo I.

Artículo 7:

Este artículo obliga a los Estados miembros a velar por que se establezcan planes de protección en todos los puertos a los que se aplica la directiva. Dichos planes tendrán en cuenta las especificidades de las distintas partes del puerto, así como los planes de protección definidos para las instalaciones portuarias en virtud del reglamento de protección marítima. Las prescripciones detalladas del plan de protección portuaria se especifican en el anexo II. Este artículo regula también la necesidad de una formación y prácticas adecuadas. A tal fin se hace referencia al anexo III, en el que figuran las prescripciones básicas en materia de formación.

Artículo 8:

La directiva dispone la utilización de tres niveles de protección distintos. Los Estados miembros deberán introducir ese sistema de niveles en los puertos a los que se aplique la directiva, y determinar y comunicar los niveles de protección utilizados en sus distintas partes, así como cualesquiera cambios que se introduzcan en los mismos. La comunicación se realizará según el principio de la "necesidad de conocimiento".

Artículo 9:

El artículo 9 dispone la obligación de designar a un oficial de protección portuaria para cada puerto sujeto a lo preceptuado en la directiva, el cual dispondrá de suficiente conocimiento y autoridad a nivel local para garantizar el establecimiento, actualización y seguimiento de las evaluaciones y planes de protección portuaria, y coordinarlos debidamente.

Artículo 10:

Reconociendo la necesidad de una colaboración óptima entre las funciones operativas y de las autoridades públicas en los puertos, este artículo crea un comité asesor de protección portuaria con participación de dichas instancias.

Artículo 11:

Este artículo dispone la obligación de revisar periódicamente las evaluaciones de protección portuaria.

Artículo 12:

El artículo 12 ofrece a los Estados miembros la posibilidad de designar organizaciones de protección portuaria reconocidas, a condición de que éstas reúnan las condiciones enumeradas en el anexo IV.

Artículo 13:

Este artículo dispone la creación de puntos de contacto en materia de protección portuaria, a través de los cuales tendrá lugar la comunicación con la Comisión en relación con la aplicación de la directiva.

Artículo 14:

Este artículo obliga a los Estados miembros a establecer un sistema de control adecuado y periódico en relación con los planes de protección portuaria y su ejecución. Regula también el procedimiento mediante el cual se llevarán a cabo las inspecciones supervisadas por la Comisión a fin de comprobar la eficacia de las medidas de protección portuaria y cómo vigilar su ejecución.

Artículo 15:

Este artículo permite adoptar disposiciones para definir procedimientos armonizados para la adaptación del contenido de los anexos de la Directiva. Dichas adaptaciones se realizarán mediante el procedimiento de comitología del artículo 14.

Artículo 16:

La Comisión estará asistida por el mismo comité instaurado en virtud del **Reglamento (CE) nº …/…** El Comité actuará conforme al procedimiento de reglamentación (artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión[7]).

Artículo 17:

Este artículo regula la confidencialidad de la información sobre protección, en particular, en relación con los informes de inspección y las respuestas de los Estados miembros.

Artículo 18:

Este artículo dispone que los Estados miembros deberán establecer sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias en caso de incumplimiento de las disposiciones de la directiva.

Artículo 19:

En este artículo figura la obligación de los Estados de poner en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la directiva, no más tarde de un año a partir de la fecha de su entrada en vigor.

Artículo 20:

Este artículo regula la entrada en vigor.

Artículo 21:

Este artículo indica los destinatarios de la Directiva.

---

7 DO L 184, 17.7.1999, p.23.

Anexo I:

El anexo I contiene prescripciones detalladas para la evaluación de la protección portuaria.

Anexo II:

El anexo II contiene prescripciones detalladas para el establecimiento del plan de protección portuaria.

Anexo III:

El Anexo III establece las prescripciones básicas sobre formación.

Anexo IV:

El anexo IV especifica las condiciones detalladas que deben reunir las organizaciones de protección portuaria reconocidas.

2004/0031 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de mejora de la protección portuaria

(Texto pertinente a los fines del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión[8],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[9],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[10],

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado[11],

Considerando lo siguiente:

(1) Los actos ilícitos y el terrorismo figuran entre las amenazas más graves a los ideales de democracia y libertad y los valores de la paz, que constituyen la esencia misma de la Unión Europea.

(2) Las personas, infraestructuras y equipos, incluidos los medios de transporte, tanto en los puertos como en las zonas contiguas pertinentes, deben protegerse contra los actos ilícitos y sus devastadores efectos. Esta protección redundaría en beneficio de los usuarios del transporte, la economía y la sociedad en su conjunto.

(3) El día/mes/2003, el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea adoptaron el Reglamento (CE) nº …/… de protección marítima. Las medidas de protección marítima que impone este reglamento son sólo una parte de las actuaciones necesarias para alcanzar un grado suficiente de protección a lo largo de las cadenas de transporte que contienen algún componente marítimo. Dicho Reglamento limita su ámbito de aplicación a las medidas de protección a bordo de los buques y en la interfaz inmediata buque-puerto.

(4) Para proteger en el máximo grado posible los sectores marítimo y portuario, conviene introducir en los puertos medidas de protección. Dichas actuaciones han de trascender la interfaz buque-puerto, extendiéndose a la totalidad del puerto, lo cual, por una parte,

---

8 DO C […], […], p. […].
9 DO C […], […], p. […].
10 DO C […], […], p. […].
11 DO C […], […], p. […].

servirá para proteger las zonas portuarias y, por otra, contribuirá a las medidas de protección aplicadas en virtud del Reglamento (CE) nº …/…, gracias a la mayor protección de que gozarán las zonas adyacentes. Estas medidas deben aplicarse a todos los puertos en que existan una o varias instalaciones portuarias sujetas a las disposiciones del Reglamento (CE) nº …/… .

(5) Sin perjuicio de la normativa de los Estados miembros en el área de la seguridad nacional y de las iniciativas que puedan adoptarse en virtud del Título VI del Tratado de la Unión Europea, la realización del objetivo de protección expuesto en el considerando (2) requiere aplicar medidas útiles en la política de puertos, definiendo criterios comunes para establecer un nivel suficiente de protección portuaria en todos los puertos de la Comunidad.

(6) Los Estados miembros deben basarse en evaluaciones detalladas para definir con precisión los límites de las zonas portuarias pertinentes para la protección, así como las diferentes medidas necesarias para garantizar la adecuada protección de los puertos. Dichas medidas variarán según el nivel de protección en vigor y reflejarán las diferencias en el perfil de riesgo de las distintas subzonas portuarias.

(7) Los Estados miembros deben establecer planes de protección portuaria que reflejen fielmente las conclusiones de las evaluaciones de protección. Un eficaz funcionamiento de las medidas de protección requiere también una división de tareas nítida entre todas las partes involucradas, así como la realización de prácticas a intervalos periódicos. Se considera que la inclusión de la división de tareas y las prácticas en el plan de protección portuaria contribuirá en gran medida a la eficacia de las medidas de protección preventivas y correctoras.

(8) Los Estados miembros han de velar por que todos los interesados sean claramente conscientes de sus responsabilidades en relación con la protección portuaria. Los Estados miembros deben vigilar el cumplimiento de las reglas de protección y establecer una autoridad con competencia clara sobre todos sus puertos, aprobar todas las evaluaciones y planes de protección portuaria, fijar y comunicar los niveles de protección, velar por que las medidas sean comunicadas, aplicadas y coordinadas correctamente, y contribuir a la eficacia de las medidas de protección y alerta a través de una plataforma de asesoramiento en el contexto portuario.

(9) Los Estados miembros deben aprobar las evaluaciones y planes y vigilar su aplicación en sus puertos. La eficacia de dicha vigilancia ha de ser objeto de inspecciones supervisadas por la Comisión.

(10) Los Estados miembros deben garantizar la presencia de un punto de contacto con la Comisión.

(11) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, por la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

(12) Procede adoptar las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva de conformidad con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de

ejecución atribuidas a la Comisión[12]. Conviene prever un procedimiento de adaptación de la presente Directiva que permita tener en cuenta la evolución de los instrumentos internacionales y, a la luz de la experiencia, adaptar o completar las disposiciones detalladas de sus anexos sin que ello implique extensión de su ámbito de aplicación.

(13) Puesto que los objetivos de la actuación prevista, que son la instauración y aplicación equilibradas de medidas útiles en las políticas marítima y portuaria, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y que, por lo tanto, y dada la dimensión europea de la presente Directiva, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, conforme al principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. Con arreglo al principio de proporcionalidad enunciado en el mismo artículo, la presente Directiva se limita a las normas comunes básicas necesarias para alcanzar los objetivos de la protección portuaria, sin exceder de lo necesario a tal fin,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1
Objeto

1. La finalidad principal de la presente Directiva es introducir y aplicar medidas comunitarias orientadas a mejorar la protección de los puertos frente a la amenaza de actos ilícitos deliberados.

   Asimismo, esta Directiva hará que las medidas de protección adoptadas en aplicación del Reglamento (CE) nº …/… se beneficien de la mayor protección alcanzada en las zonas portuarias adyacentes.

2. Las medidas a que hace referencia el apartado 1 consistirán en:

   a) El establecimiento de reglas básicas comunes en relación con las medidas de protección portuaria;

   b) El establecimiento de un mecanismo de aplicación de dichas reglas;

   c) El establecimiento de mecanismos adecuados de vigilancia del cumplimiento de las citadas reglas.

Artículo 2
Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva regula las medidas de protección a que deberán ajustarse personas, infraestructuras y equipos, incluidos los medios de transporte, tanto en los propios puertos como en sus zonas adyacentes cuando estas últimas tengan una influencia directa o indirecta en la protección portuaria.

[12] DO L 184, 17.7.1999, p.23.

2. Las medidas establecidas en la presente Directiva se aplicarán a todo puerto situado en el territorio del Estado miembro que albergue una o más instalaciones portuarias sujetas a las disposiciones del Reglamento (CE) nº …/… .

3. Los Estados miembros fijarán para cada puerto los límites pertinentes a los efectos de la presente Directiva, teniendo debidamente en cuenta la información derivada de la correspondiente evaluación de la protección portuaria.

4. Cuando los límites de una instalación portuaria, en el sentido del Reglamento (CE) nº …/…, cubran efectivamente el puerto, las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) nº …/… se antepondrán a lo preceptuado en la presente Directiva.

Artículo 3
Definiciones

A los efectos de la presente Directiva se entenderá por

1. *puerto* o *puerto marítimo:* una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros;

2. *interfaz buque-puerto:* la interacción que se produce cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que suponen movimiento de personas o mercancías, o prestación de servicios portuarios al buque o desde el buque;

3. *instalación portuaria:* el lugar donde se realiza la interfaz buque-puerto; ésta incluirá, según sea necesario, zonas como fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar;

4. *punto de contacto para la protección marítima*: el organismo designado por cada Estado miembro para servir de punto de contacto para la Comisión y otros Estados miembros, así como para facilitar y supervisar la aplicación de las medidas de protección marítima establecidas en el Reglamento (CE) nº …/… .

5. *autoridad de protección portuaria:* la autoridad competente en materia de protección en un puerto determinado.

Artículo 4
Coordinación con las medidas adoptadas en aplicación del Reglamento (CE) nº …/…

Los Estados miembros velarán por que las medidas de protección portuaria introducidas por la presente Directiva se coordinen estrechamente con las adoptadas en aplicación del Reglamento (CE) nº …/…

Artículo 5

Autoridad de protección portuaria

1. Los Estados miembros designarán una autoridad de protección portuaria para cada puerto sujeto a las disposiciones de la presente Directiva. Se podrá nombrar una misma autoridad de protección para más de un puerto.

2. Dicha autoridad será responsable de la definición y aplicación de las medidas de protección portuaria adecuadas, mediante las oportunas evaluaciones y planes de protección.

3. Los Estados miembros podrán designar como autoridad de protección portuaria a una "autoridad competente de protección marítima" según figura en el Reglamento (CE) nº …/…

Artículo 6

Evaluación de la protección portuaria

1. Los Estados miembros velarán por que se realice una evaluación de la protección de los puertos a que se aplique la presente Directiva. Dichas evaluaciones reflejarán debidamente las peculiaridades de las distintas partes del puerto, así como las evaluaciones de las instalaciones portuarias que se encuentren dentro de sus límites efectuadas de conformidad con el Reglamento (CE) nº …/… . Las evaluaciones de protección portuaria deberán ser aprobadas por el Estado miembro.

2. Toda evaluación de protección portuaria deberá efectuarse conforme a las prescripciones detalladas que figuran en el anexo I de la presente Directiva.

3. Las evaluaciones de protección portuaria podrán ser efectuadas por una organización de protección portuaria reconocida, en el sentido del artículo 12.

Artículo 7

Plan de protección portuaria

1. Los Estados miembros velarán por que, como resultado de las evaluaciones de protección portuaria, se elaboren, mantengan y actualicen los correspondientes planes de protección portuaria. Los planes de protección portuaria abordarán adecuadamente las peculiaridades de las distintas partes del puerto, e integrarán los planes de protección de las instalaciones portuarias que se encuentren dentro de sus límites, establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) nº …/… . Los planes de protección portuaria deberán ser aprobados por el Estado miembro. Dichos planes podrán aplicarse solamente cuando se haya otorgado dicha aprobación.

2. Los planes de protección portuaria especificarán, para cada uno de los distintos niveles de protección citados en el artículo 8:

   a) los procedimientos que deben seguirse;

   b) las medidas que han de aplicarse;

   c) las actuaciones que se deben emprender.

3. Todo plan de protección portuaria se establecerá conforme a las prescripciones detalladas que figuran en el anexo II de la presente Directiva.

4. Los planes de protección portuaria podrán ser elaborados por una organización de protección portuaria reconocida, en el sentido del artículo 12.

5. Los Estados miembros velarán por que la aplicación de los planes de protección portuaria se coordine con otras actividades de control desarrolladas en el puerto.

6. Los Estados miembros velarán por que se lleven a cabo las actividades de formación y prácticas adecuadas, teniendo en cuenta las prescripciones básicas sobre formación que se recogen en el anexo III.

Artículo 8
Niveles de protección

1. Los Estados miembros introducirán un sistema de niveles de protección portuaria.

2. Existirán tres niveles de protección, según las definiciones del Reglamento (CE) nº …/…

   – Nivel de protección 1: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

   – Nivel de protección 2: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un período de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección.

   – Nivel de protección 3: el nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un período de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

3. Los Estados miembros fijarán los niveles de protección que se utilicen. En cada uno de dichos niveles, un Estado miembro podrá determinar que se apliquen diferentes medidas de protección a las distintas partes del puerto, dependiendo del resultado de la evaluación de la protección portuaria.

4. Los Estados miembros comunicaran el nivel de protección en vigor en cada puerto, así como cualesquiera cambios que se introduzcan en el mismo. La comunicación de los niveles de protección se realizará según el principio de la "necesidad de conocimiento", de conformidad con el plan de protección portuaria.

Artículo 9
Oficial de protección portuaria

1. Para cada puerto se designará a un oficial de protección portuaria. Cada puerto dispondrá de un oficial distinto. Los puertos adyacentes de pequeño tamaño podrán compartir un mismo oficial de protección portuaria.

2. Los oficiales de protección portuaria desempeñarán la función de punto de contacto para los asuntos relativos a la protección del puerto, y deberán disponer de suficiente autoridad y conocimientos a nivel local para garantizar y coordinar adecuadamente el establecimiento, actualización y seguimiento de las evaluaciones y planes de protección portuaria.

3. Cuando el oficial de protección portuaria no sea la misma persona que el oficial de protección de la instalación o instalaciones portuarias en virtud de Reglamento (CE) nº …/…, deberá asegurarse de que exista una estrecha colaboración entre ellos.

Artículo 10
Comité de protección portuaria

1. Los Estados miembros velarán por que se creen comités de protección portuaria que faciliten asesoramiento práctico a los puertos a los que se aplica la presente Directiva, salvo si las características específicas de alguno de éstos hacen superfluos dichos comités.

2. La composición del comité de protección portuaria podrá variar según los puertos, pero reflejará siempre tanto las funciones operativas del puerto como las ejercidas por la autoridad pública en el mismo. El comité actuará según el principio de la "necesidad de conocimiento".

Artículo 11
Revisiones

1. Los Estados miembros velarán por que se revisen las evaluaciones y planes de protección portuaria cada vez que se produzcan cambios que puedan afectar a la protección. Dichas evaluaciones y planes deberán ser revisados al menos una vez cada cinco años. Las evaluaciones y planes de protección revisados serán aprobados por el Estado miembro. Un plan revisado podrá aplicarse solamente cuando se haya otorgado dicha aprobación.

2. Las revisiones de las evaluaciones y planes de protección portuaria podrán ser encomendadas a una organización de protección portuaria reconocida, en el sentido del artículo 12.

Artículo 12
Organización de protección portuaria reconocida

Los Estados miembros podrán designar organizaciones de protección portuaria reconocidas a los efectos de la presente Directiva. Las organizaciones de protección portuaria reconocidas deberán reunir las condiciones especificadas en el anexo IV.

Artículo 13

Punto de contacto para la protección portuaria

Los Estados miembros nombrarán, para los aspectos relacionados con la protección portuaria, al punto de contacto designado para la protección marítima y de las instalaciones portuarias conforme al Reglamento (CE) nº …/…

El punto de contacto para la protección portuaria comunicará a la Comisión la lista de puertos afectados por la presente Directiva.

El punto de contacto para la protección portuaria elaborará y llevará al día una lista con los datos de contacto de las autoridades y los oficiales de protección portuaria. Dicha lista será comunicada a la Comisión y se actualizará cuando se produzcan cambios.

Artículo 14

Aplicación y comprobación de la conformidad

1. Los Estados miembros establecerán un sistema que garantice la supervisión adecuada y periódica de los planes de protección portuaria y de su ejecución.

2. Transcurridos seis meses desde la fecha especificada en el artículo 19, la Comisión, en colaboración con los puntos de contacto a que se hace referencia en el artículo 13, emprenderá una serie de inspecciones, incluidas inspecciones de una muestra de puertos adecuada, a fin de vigilar la aplicación de la presente Directiva por parte de los Estados miembros. Dichas inspecciones tendrán en cuenta la información facilitada por los puntos de contacto, en particular, los informes de control. Los procedimientos para su realización se aprobarán de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 16.

3. Los agentes a quienes la Comisión encomiende las inspecciones reguladas en el apartado 2 recibirán, antes de iniciar sus tareas, una autorización escrita de la Comisión que especificará la naturaleza y objeto de la inspección, así como la fecha prevista para su comienzo. La Comisión notificará con suficiente antelación la realización de dichas inspecciones a los Estados miembros interesados.

   El Estado miembro interesado se someterá a dichas inspecciones y velará por que se sometan también a las mismas los organismos y personas interesados.

4. La Comisión transmitirá los informes de inspección al Estado miembro interesado, el cual notificará con detalle suficiente las medidas adoptadas para enmendar cualesquiera deficiencias en el plazo de tres meses tras la recepción de dichos informes. El informe y las respuestas recogidas serán transmitidos al comité contemplado en el artículo 16.

Artículo 15

Adaptaciones

Las disposiciones de los anexos I a IV podrán modificarse, sin que ello implique extensión del ámbito de aplicación de la presente Directiva, de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 16.

Artículo 16

Procedimiento de comitología

1. La Comisión estará asistida por el comité creado en virtud del Reglamento (CE) nº …/…, compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por un representante de la Comisión.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE[13], sin perjuicio de lo dispuesto en su artículo 8.

   El período establecido en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE se fija en un mes.

Artículo 17

Confidencialidad y difusión de información

1. Para la aplicación de la presente Directiva, la Comisión adoptará, de conformidad con las disposiciones de la Decisión de la Comisión 2001/844/CE, CECA, Euratom[14] las medidas oportunas para proteger la información sometida al requisito de confidencialidad a la que tenga acceso o que le sea comunicada por los Estados miembros.

   Los Estados miembros adoptarán medidas equivalentes con arreglo a sus legislaciones nacionales.

2. Todo personal que lleve a cabo inspecciones de protección o que esté encargado del tratamiento de información confidencial relacionada con la presente Directiva será sometido al oportuno procedimiento de habilitación por parte del Estado miembro de su nacionalidad.

3. Sin perjuicio del derecho de acceso del público a los documentos contemplado en el Reglamento (CE) nº 1049/2001 del Parlamento Europeo y el Consejo[15], serán secretos y no se publicarán los informes de inspección y las respuestas de los Estados miembros a que se refiere el apartado 4 del artículo 14. Sólo estarán disponibles para las autoridades competentes, que comunicarán la información únicamente a las partes interesadas según el principio de la "necesidad de conocimiento", con arreglo a la normativa nacional aplicable para la difusión de información confidencial.

4. Los Estados miembros, en la medida de lo posible y con arreglo a la legislación nacional aplicable, tratarán como confidencial la información referida a otros Estados miembros que se derive de los informes de inspección y las respuestas de los Estados miembros.

5. En caso de no estar claro si los informes de inspección y las respuestas deben o no divulgarse, los Estados miembros o la Comisión consultarán al Estado miembro interesado.

---

13 DO L 184 de 17.7.1999. p.23.
14 DO L 317 de 3.12.2001. p. 1.
15 DO L 145, 31.5.2001, p.43.

Artículo 18
Sanciones

Los Estados miembros velarán por que se introduzcan sanciones eficaces, disuasorias y proporcionadas para los casos de infracción de las disposiciones adoptadas en virtud de la presente Directiva.

Artículo 19
Aplicación

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva a más tardar […] [en el plazo de seis meses a partir de la fecha de su entrada en vigor]. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

   Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 20
Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 21
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*

ANEXO I
Evaluación de la protección portuaria

La evaluación de la protección portuaria es el fundamento de la elaboración del plan de protección portuaria y de su posterior ejecución. Para dicha evaluación se deben considerar, como mínimo, los siguientes elementos:

– Identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger.

– Determinación de las posibles amenazas a esos bienes e infraestructuras y de la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y una jerarquización de las mismas.

– Determinación, selección y jerarquización de las contramedidas y cambios de procedimiento y de su grado de eficacia para reducir la vulnerabilidad.

– Determinación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, en las infraestructuras, políticas y procedimientos.

A tal fin, la evaluación cubrirá al menos los siguientes aspectos:

– Determinación de todas las zonas del puerto pertinentes para la protección, lo cual incluye la fijación de los límites del mismo. Esto comprende las instalaciones portuarias ya sujetas a las disposiciones del Reglamento (CE) nº …/…, cuya evaluación de riesgo servirá de base.

– Determinación de los aspectos relacionados con la protección derivados de la interfaz entre la instalación portuaria y otras medidas de protección del puerto.

– Identificación de grupos de riesgo en el personal portuario.

– Subdivisión del puerto, si se considera oportuno, según la probabilidad de que las subdivisiones se conviertan en blanco de actos ilícitos deliberados. Las zonas no se considerarán exclusivamente en función de su perfil como posible blanco, sino también en función de su potencial como lugar de paso hacia zonas vecinas que puedan convertirse en objetivo de tales actos.

– Determinación de las variaciones del riesgo, por ejemplo, la estacionalidad.

– Determinación de las características específicas de cada subzona, tales como situación, accesos, suministro de energía eléctrica, sistema de comunicaciones, propiedad, usuarios y otros factores considerados pertinentes para la protección.

– Elaboración de supuestos de amenazas para cada subzona establecida. Una subzona, infraestructura, carga, equipaje, persona o equipo de transporte en esta zona pueden ser blanco directo de una amenaza identificada, o formar parte de una zona más amplia creada en función del supuesto de amenaza.

– Establecimiento de las consecuencias concretas de un supuesto de amenaza. Las consecuencias pueden repercutir en una o más subzonas. Se deberán determinar consecuencias tanto directas como indirectas. Merece particular atención el riesgo de víctimas humanas.

- Determinación de los posibles efectos colaterales de los actos de interferencia ilícita.

- Determinación de las vulnerabilidades de cada subzona.

- Determinación de todos los aspectos organizativos que sean pertinentes para la protección portuaria en general, incluida la diversidad de autoridades, normas y procedimientos.

- Determinación de las vulnerabilidades en relación con los aspectos organizativo, legislativo y procedimental de la protección global del puerto.

- Determinación de medidas, procedimientos y actuaciones para reducir las vulnerabilidades críticas. Se debería prestar especial atención a la necesidad y los medios de controlar el acceso o restringirlo a la totalidad del puerto o a partes concretas del mismo, tales como identificación de pasajeros, empleados del puerto y otros trabajadores, visitantes y tripulaciones, requisitos de vigilancia de zonas o actividades, y control de carga y equipajes. Las medidas, procedimientos y actuaciones deberán adaptarse al riesgo percibido, que puede diferir entre las zonas portuarias.

- Determinación de una estructura organizativa que contribuya a la mejora de la protección portuaria;

- Determinación de las medidas, procedimientos y actuaciones que deberán reforzarse en caso de incremento del nivel de protección.

- Determinación de prescripciones específicas para tratar problemas clásicos, como cargas, equipajes, combustible, provisiones o personas "sospechosos", paquetes desconocidos o peligros conocidos (por ejemplo, una bomba). Aquí deben incluirse análisis y recomendaciones sobre cuándo conviene resolver la situación sobre el terreno y cuándo ha de transportarse primero la fuente de riesgo a un lugar seguro.

- Determinación de medidas, procedimientos y actuaciones para limitar y mitigar las consecuencias.

- Definición de divisiones de tareas que permitan una correcta y adecuada ejecución de las medidas, procedimientos y actuaciones establecidos.

- Atención particular, si procede, a la relación con otros planes de protección (por ejemplo, planes de protección de la instalación portuaria) y otras medidas de protección existentes. También convendría atender a la relación con otros planes de respuesta (por ejemplo, plan de respuesta a vertidos de petróleo, plan de contingencia del puerto, plan de intervención médica, plan para desastres nucleares, etc.).

- Determinación de los requisitos de comunicación para la aplicación de las medidas y procedimientos;

- Atención particular a las medidas para preservar de su divulgación la información confidencial relacionada con la protección. Determinación de las necesidades de conocimiento de todas las instancias directamente involucradas, así como del público en general, si procede.

ANEXO II
Plan de protección portuaria

El plan de protección portuaria establece las medidas de protección del puerto. Se basará en las conclusiones de la evaluación de la protección portuaria. Las medidas del plan se especificarán claramente y en detalle. El plan incluirá un mecanismo de control que permita, en caso necesario, la adopción de las oportunas medidas correctoras.

El plan de protección portuaria se basará en los aspectos generales siguientes:

– Definición de todas las zonas pertinentes para la protección portuaria. Dependiendo de la evaluación de la protección portuaria, las medidas, procedimientos y actuaciones podrán diferir en las distintas subzonas. En efecto, algunas subzonas pueden precisar medidas preventivas más estrictas que otras. Deberá prestarse especial atención a las interfaces entre las subzonas, según se hayan determinado en la evaluación de la protección portuaria.

– Coordinación entre las medidas aplicadas a zonas con distintas características desde el punto de vista de la protección.

– Establecimiento, en su caso, de medidas variables en función de las distintas partes del puerto, cambios en los niveles de protección e información obtenida de los servicios de inteligencia.

Sobre la base de estos aspectos generales, el plan de protección portuaria atribuirá tareas y especificará planes de trabajo en los siguientes ámbitos:

– Requisitos de acceso. En algunas zonas los requisitos sólo entrarán en vigor cuando los niveles de protección superen un determinado umbral. Todos los requisitos y umbrales deberán figurar pormenorizadamente en el plan de protección portuaria.

– Prescripciones de identificación, control de equipajes y carga. Estas prescripciones podrán aplicarse o no a las subzonas; Asimismo, se podrán aplicar en su integridad o parcialmente a las distintas subzonas. Las personas que accedan o circulen por una subzona pueden ser sometidas a control. El plan de protección portuaria se ajustará adecuadamente a las conclusiones de la evaluación de protección portuaria, que es el instrumento mediante el cual se determinarán las prescripciones de protección de cada subzona en los distintos niveles de protección. Cuando se elaboren documentos de identidad especiales con fines de protección portuaria, deberán establecerse procedimientos claros para su expedición, control de uso y devolución. Tales procedimientos deberán tener en cuenta las peculiaridades de determinados grupos de usuarios del puerto, de modo que sean posibles medidas especiales para limitar los efectos negativos de los requisitos de control de acceso. Como categorías deben figurar al menos la gente de mar, funcionarios de la autoridad, personas que trabajen permanentemente en el puerto, personas que trabajen o visiten periódicamente el puerto, residentes y personas que trabajen en el puerto o lo visiten de forma ocasional.

– Enlace con las autoridades competentes en materia de control de la carga, equipajes y pasajeros. En caso necesario el plan dispondrá la vinculación entre los sistemas de información y autorización de aquéllas, incluidos los posibles sistemas de autorización previa.

– Procedimientos y medidas para tratar carga, equipajes, combustible, provisiones o personas sospechosos, incluido el establecimiento de una zona segura; procedimientos y medidas para otros problemas y quiebras de la protección portuaria;

– Prescripciones de vigilancia de subzonas o de actividades que tengan lugar en las mismas. La necesidad de soluciones técnicas y la posible concreción de las mismas derivarán de la evaluación de la protección portuaria.

– Señalización. Se deberán señalizar adecuadamente las zonas que estén sujetas a cualesquiera prescripciones (acceso y/o control). Para las prescripciones de control y acceso se tendrán debidamente en cuenta todas las leyes y costumbres vigentes que procedan. El hecho de que se estén vigilando actividades será oportunamente advertido, si así lo preceptúa la legislación nacional.

– Comunicación y autorizaciones. Toda información pertinente sobre la protección portuaria deberá ser adecuadamente comunicada, si tal comunicación puede ser autorizada conforme a los criterios que figurarán en el plan. Dado el carácter confidencial que a veces reviste tal información, la comunicación se ajustará al principio de la "necesidad de conocimiento", si bien incluirá en caso necesario procedimientos de comunicación dirigida al público en general. El plan contendrá criterios de autorización que protejan la información confidencial contra una divulgación indebida.

– Notificación de sucesos que afecten a la protección. Para garantizar una respuesta rápida, el plan de protección portuaria debe fijar obligaciones claras de notificación destinadas al oficial de protección portuaria y/o la autoridad competente en la materia, en relación con todos los sucesos que afecten a la protección.

– Integración con otros planes o actividades preventivos. El plan debe abordar específicamente la integración con otras actividades preventivas y de control vigentes en el puerto.

– Integración con otros planes de respuesta y/o incorporación de medidas, procedimientos y actuaciones de respuesta específicos. El plan debe detallar la interacción y coordinación con otros planes de reacción y emergencia. En caso necesario, deberán resolverse los eventuales conflictos y deficiencias.

– Prescripciones sobre formación y prácticas.

– Organización operativa y procedimientos de la protección portuaria. El plan de protección portuaria especificará en detalle la organización de la protección portuaria, su división de tareas y sus procedimientos. También describirá pormenorizadamente la coordinación con los oficiales de protección de los buques e instalaciones portuarias, si procede. Si existe un comité de protección portuaria, el plan consignará sus tareas.

– Procedimientos de adaptación y actualización del plan de protección portuaria.

ANEXO III
Prescripciones básicas sobre formación

Como mínimo una vez al año, pero sin que transcurran entre unas y otras más de 18 meses, deben efectuarse diversos tipos de prácticas, en las que podrán participar los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, junto con las autoridades pertinentes de los Estados miembros, los oficiales de las compañías para la protección marítima y los oficiales de protección de los buques, si están disponibles. Las solicitudes para la participación de los oficiales de las compañías para la protección marítima o de los oficiales de protección de los buques en prácticas conjuntas se cursarán teniendo en cuenta sus repercusiones para la protección y el funcionamiento de los buques. En dichas prácticas deben someterse a prueba las comunicaciones, la coordinación, la disponibilidad de recursos y la forma de hacer frente a un suceso. Las prácticas pueden:

(1) hacerse a escala natural o en vivo;

(2) consistir en una simulación teórica o un seminario; o

(3) combinarse con otras prácticas que se realicen, como por ejemplo las de respuesta ante una emergencia u otras prácticas relacionadas con la autoridad del Estado rector del puerto.

ANEXO IV

Condiciones que debe reunir una organización de protección portuaria reconocida

La organización de protección portuaria reconocida deberá poder acreditar lo siguiente:

(1) Conocimiento especializado de los aspectos pertinentes de la protección portuaria.

(2) Conocimiento adecuado de las operaciones portuarias, así como del diseño y construcción del puerto.

(3) Conocimiento adecuado de otras operaciones que puedan afectar a la protección portuaria.

(4) Capacidad de evaluación de riesgos para la protección portuaria.

(5) Capacidad para actualizar y perfeccionar los conocimientos especializados de su personal en materia de protección portuaria.

(6) Capacidad para controlar que su personal sea en todo momento de confianza.

(7) Capacidad para mantener las medidas apropiadas para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección, o el acceso no autorizado al mismo.

(8) Conocimiento de la legislación nacional e internacional pertinente, así como de las prescripciones en materia de protección.

(9) Conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección.

(10) Conocimientos sobre el reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos.

(11) Conocimientos sobre el reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección portuaria.

(12) Conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.

(13) Conocimiento de los equipos y sistemas de protección y vigilancia, y de sus limitaciones operacionales.

Una organización de protección portuaria 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.

FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

Ámbitos(s) político(s): Política de transporte interior, aéreo y marítimo

Actividad (es): aplicación de medidas de protección portuaria y vigilancia de las mismas

DENOMINACIÓN DE LA MEDIDA: DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE MEJORA DE LA PROTECCIÓN PORTUARIA

1. LÍNEA(S) PRESUPUESTARIA(S) + DENOMINACIÓN

06 02 03 02 Fiabilidad del transporte

06 02 11 03 Comités

2. DATOS GLOBALES EN CIFRAS

2.1 Dotación total de la medida (Parte B): Véase el punto 6.1

2.2 Período de aplicación:

Indefinido, a partir de 2006

2.3 Estimación global plurianual de los gastos:

a) Calendario de créditos de compromiso/créditos de pago (intervención financiera) (*véase el punto 6.1.1*)

En millones de EUR (*cifra aproximada al 3er decimal*)

	Año 2004	2005	2006	2007	2008	2009 y ss.	Total
Compromisos	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670
Pagos	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670

b) Asistencia técnica y administrativa (ATA) y gastos de apoyo (GA) (*véase el punto 6.1.2*)

Compromisos	0	0	0	0	0	0	0
Pagos	0	0	0	0	0	0	0

Subtotal a+b							
Compromisos	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670
Pagos	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670

c) Incidencia financiera global de los recursos humanos y otros gastos de funcionamiento (*véanse los puntos 7.2 y 7.3*)

Compromisos/Pagos	0	0	1,028	0,991	0,991	0,991	4,001

TOTAL a+b+c							
Compromisos	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4,671
Pagos	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4,671

2.4 Compatibilidad con la programación financiera y las perspectivas financieras

Nueva actuación

[X] Propuesta compatible con la programación financiera existente

[...] Esta propuesta requiere una reprogramación de la rúbrica correspondiente de las perspectivas financieras.

[...] incluido, en su caso, un recurso a las disposiciones del acuerdo interinstitutional.

2.5 Incidencia financiera en los ingresos[16]

[X] Ninguna implicación financiera (se refiere a aspectos técnicos relacionados con la aplicación de una medida)

3. CARACTERÍSTICAS PRESUPUESTARIAS

Naturaleza del gasto		**Nuevo**	**Participación AELE**	**Participación países candidatos**	**Rúbrica PF**
GNO	CND	NO	NO	NO	Nº 3

4. FUNDAMENTO JURÍDICO

Artículo 80, apartado 2 del Tratado CE

16 Para mayor información, véase el documento de orientación separado.

5. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN

5.1 Necesidad de una intervención comunitaria[17]

5.1.1 Objetivos perseguidos

Tras los acontecimientos del 11 de septiembre 2001, la Unión Europea reiteró su apoyo a la comunidad internacional en lo que respecta a la elaboración de todos los medios necesarios para combatir la amenaza terrorista. Por este motivo, la UE preparó una nueva legislación en materia de protección aérea y se puso a examinar el problema de las vías de penetración terroristas a través del transporte marítimo internacional. Un documento reciente de la OCDE[18] resume la amenaza terrorista a la que está expuesto el transporte marítimo, incluidos los puertos.

La Conferencia Diplomática de la OMI celebrada el 12 de diciembre de 2002 aprobó una serie de enmiendas al Convenio SOLAS, así como el nuevo Código PBIB, creando un régimen de protección para el transporte marítimo internacional y la interfaz buque-puerto.

Los resultados de la Conferencia Diplomática están siendo incorporados al ordenamiento jurídico comunitario en forma de reglamento, con el fin de garantizar su aplicación uniforme. En el nuevo reglamento algunos elementos no obligatorios del Código PBIB adquieren carácter obligatorio, y se adaptan los textos de la OMI a las condiciones específicas de la UE.

Sin embargo, las reglas de la OMI se aplican sólo al transporte internacional y a la interfaz buque-puerto. Aunque se trata de un avance significativo, esta limitación crea un vacío indeseado, pues queda sin regular la protección de las zonas situadas en el exterior de la interfaz buque-puerto. Esto es una consecuencia inevitable de la manera en que se aprobaron las nuevas reglas sobre protección: como enmiendas a un convenio internacional preexistente. Asimismo se admitió que sería necesarios trabajos adicionales considerables para abordar la cuestión de la protección portuaria en el exterior de la interfaz buque-puerto. Un grupo de trabajo conjunto de la OMI y la OIT está elaborando actualmente directrices detalladas sobre protección portuaria; Sus trabajos pueden llevar tiempo. En otros lugares el problema que supone este vacío pasajero se está abordando ya. Para ello se ha optado por aplicar la totalidad de las nuevas reglas de la OMI al conjunto del puerto (planteamiento seguido por los EE.UU.), o se han aplicado medidas adicionales de protección con una repercusión directa o indirecta en los puertos (medidas nacionales de protección portuaria en los Estados miembros de la UE, normas estadounidenses como la Iniciativa de seguridad de contenedores (CSI), la Alianza aduana-empresariado contra el terrorismo (CTPAT), la Regla del preaviso con 24 horas, etc.)

Visto lo anterior, se considera indispensable una directiva comunitaria sobre protección portuaria, con los siguientes fines:

– Brindar a los Estados miembros un marco uniforme para la mejora de la protección de sus puertos.

– Establecer una estrategia uniforme que integre zonas portuarias clave, tanto marítimas como no marítimas, en un marco global de protección de los puertos.

---

17 Para mayor información, véase el documento de orientación separado.

18 OCDE, Directorate for Science, Technology and Industry, Maritime Transport Committee, Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact, julio de 2003.

– Apoyar a los Estados miembros en el fomento de la protección portuaria dirigida tanto al transporte marítimo como a las poblaciones de tierra, así como con relación al medio ambiente marítimo y terrestre.

– - Garantizar, en toda la Unión Europea, la igualdad de condiciones en el acceso a los mercados y las actividades vinculados al sector portuario.

5.1.2 Disposiciones adoptadas a raíz de la evaluación ex ante

Entre febrero y diciembre de 2002, los Estados miembros y la Comisión participaron en tres sesiones técnicas y una conferencia diplomática de la OMI dedicadas, en un entorno de urgencia, a la problemática de la protección del transporte marítimo internacional. La Comunidad considera que se requiere una actuación prioritaria.

Durante este período se puso de manifiesto que la protección no empieza ni termina en las inmediaciones del buque (la interfaz buque-puerto). Para una eficacia óptima, la protección del transporte debe extenderse a la totalidad de la cadena de suministro, desde el vendedor al comprador. En dicha cadena, la protección de los puertos ha sido considerada repetidas veces un elemento crítico para la protección total del transporte (Comunicación de la Comisión sobre mejora de la protección del transporte marítimo, Organización Mundial de Aduanas, Ley de protección marítima de los EE.UU.,CTPAT). En especial:

– Se considera que, si no se protege la zona portuaria adyacente a la interfaz buque-puerto, existe un alto riesgo de "contaminación" de la instalación portuaria protegida. Por lo tanto, cabe afirmar que el ahorro de los costes derivados de la aplicación de medidas de protección portuaria preventivas básicas se vería contrarrestado en gran medida por los costes necesarios para añadir comprobaciones adicionales en materia de protección en la interfaz buque-puerto.

– El sector ha indicado en diversas ocasiones que, antes de julio de 2004, habrá invertido sumas considerables en el desarrollo de medidas de protección de buques e instalaciones portuarias. En consecuencia, se desean cubrir deficiencias claras (como la insuficiencia o inexistencia de medidas de protección del puerto en su conjunto) que pudieran afectar negativamente al rendimiento de dichas inversiones. Teniendo en cuenta la mezcla geográfica de instalaciones y zonas de los puertos distintas de las zonas buque-costa, una deficiente protección del puerto podría plantear problemas para la protección de las interfaces buque-puerto.

En otras partes del mundo, se considera ya que un grado satisfactorio de protección de los puertos es uno de los requisitos para la protección del comercio marítimo. Unos niveles satisfactorios de protección portuaria pueden pues, además de facilitar el cumplimiento de las reglas del Código PBIB, convertirse en prerrequisitos para un comercio sin restricciones desde dichos puertos.

Al margen de la señal negativa que enviaría la UE si pasase por alto la protección de sus propios puertos más allá de la interfaz buque-puerto, los costes de tal inacción podrían fácilmente alcanzar niveles alarmantes en caso de atentado terrorista. En primer lugar, la protección de la vida humana es un fin en sí mismo. En segundo lugar, la amenaza terrorista y el temor que provoca influye directamente en la eficiencia de la economía mundial. En tercer lugar, si se llevase a cabo con éxito un atentado terrorista es probable que, como reacción, numerosos puertos cerraran temporalmente para reevaluar su nivel de protección y la amenaza real. El puerto en el que tuviera lugar dicho atentado sufriría obviamente daños enormes en sus instalaciones y en su reputación comercial.

Los costes económicos en sentido estricto pueden ilustrarse con unos pocos ejemplos proporcionados por la OCDE[19]

Un conflicto laboral en los puertos de la costa occidental de los EE.UU. condujo al cierre de los mismos durante diez días. Según una estimulación moderada, los costes derivados para los puertos ascendieron a 467 millones de dólares. Los expedidores manifestaron su intención de cambiar la totalidad de sus cadenas logísticas, lo que supondría una explosión de los costes, si continuaba el cierre patronal.

– Los niveles medios de existencias en los EE.UU. se han reducido durante el decenio de 1990 desde 1,57 meses a 1,36 meses en 2001. En 2002 las existencias medias remontaron a 1,43 meses. Esta evolución, consecuencia de la incertidumbre y los temores relacionados con la estabilidad de los abastecimientos, ha borrado los avances de media década, lo cual representa para los EE.UU. un coste de capital suplementario que cabe cifrar entre cincuenta y ochenta mil millones de dólares[20].

– Una simulación a escala real de una hipótesis de penetración en los EE.UU. de bombas disimuladas en el interior de contenedores, algunas de las cuales serían interceptadas en los puertos, mientras que otras se introducirían en la cadena logística, dio como resultado un coste total estimado de 58 000 millones de dólares.[21] Esta estimación tiene solamente en cuenta los costes generados en los EE.UU., sin considerar los que se producirían en otros lugares.

Un marco uniforme de protección portuaria en todos los puertos de la UE reducirá la competencia entre puertos relacionada con las medidas de protección dentro de las fronteras comunitarias. Por lo que respecta a terceros países, eliminará cualquier incentivo para comparar los puertos de la UE desde el punto de vista de sus niveles de protección. En consecuencia, una directiva de protección portuaria reducirá al mínimo o eliminará falseamientos indeseables de la competencia.

Por último, hay que mencionar la creación de nuevos puestos de trabajo. La mayor parte de estos puestos de trabajo adicionales procederá de la aplicación del Código PBIB. Sin embargo, también pueden aparecer nuevas oportunidades de creación de empleo en el ámbito de la protección portuaria.

5.1.3 Disposiciones adoptadas a raíz de la evaluación ex post

Ninguna/No aplicable.

5.2 Acciones previstas y modalidades de intervención presupuestaria

La directiva obliga a los Estados miembros a fijar los límites de los puertos sujetos a la misma. Los Estados miembros deben elaborar una política de protección para dichas zonas y velar por que se establezcan y actualicen las correspondientes evaluaciones y planes de protección. La introducción y aplicación de toda política de protección portuaria nacional deben ser vigiladas por una autoridad nacional central. A fin de homogeneizar convenientemente su aplicación, la directiva incluye en sus anexos aspectos prioritarios en relación con la evaluación y los planes de protección portuaria.

---

19 OCDE, op.cit.

20 The Friction Economy, en: Fortune, febrero de 2003; Bowserbox, D y Closs, D., Supply Chain Sustainability and Cost in the New War Economy, en: Traffic World, Abril de 2002.

21 Conference Board, Booz Allen Hamilton, octubre de 2002.

Puesto que el dispositivo global debe ser coherente para garantizar su fiabilidad a nivel de la Unión, se encomienda a la Comisión realizar inspecciones que permitan comprobar cómo se están ejecutando los planes nacionales aprobados en el marco de la directiva.

5.3 Modalidades de ejecución

Gestión directa por parte de la Comisión con personal externo.

Dado que la vigilancia del cumplimiento de la directiva empezaría dieciocho meses más tarde que la del reglamento de protección marítima, y dado el indisoluble vínculo entre la vigilancia de la protección marítima y de la protección portuaria, se propone utilizar los conocimientos especializados adquiridos en la primera a las labores de vigilancia que se realicen en el marco de esta nueva directiva.

Sin embargo, para aportar al proceso de vigilancia los conocimientos específicos sobre protección portuaria, serán necesarios ocho inspectores suplementarios especializados en la protección portuaria (véase el punto 7.1 a continuación).

6. INCIDENCIA FINANCIERA

6.1 Incidencia financiera total en la Parte B (para todo el período de programación)

El coste de la actuación se calcula sumando los costes individuales en base anual, a partir del año 2006, cuando se considera que la actuación comunitaria será plenamente operativa.

6.1.1 Intervención financiera

La directiva dispone que la Comisión efectuará tareas de control e inspección. Se prevé que, a partir de 2006, se realizarán todos los años 84 inspecciones aproximadamente (5 días en cada puerto * 1 500 €). El control y la inspección irán acompañados de reuniones de expertos. En 2008 (es decir, a los dos años de que la directiva sea operativa) se deberá realizar un estudio sobre su aplicación y posibles iniciativas futuras.

Estudio: la Comisión tiene el propósito de efectuar un estudio de evaluación sobre los efectos y la eficacia de las medidas adoptadas. Dicho estudio se realizará en 2008, y a continuación cada tres años. Esa evaluación periódica es necesaria para que la Comisión pueda proponer, mediante el procedimiento de comitología, eventuales modificaciones del sistema propuesto. El coste unitario por estudio se calcula de 150 000 EUR.

Visitas de inspección: para el cálculo del número de visitas de inspección, véase 7.1. Durante el primer año se prevé un coste adicional para sufragar el equipo de trabajo sobre el terreno (ordenadores portátiles).

6.1.1 Intervención financiera

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 y ss.	Total
a) Estudios	0	0	0	0	0,150	Cada 3 años	0,150
b) Reuniones de expertos	0	0	0	0	0	0	0
c) Visitas de inspección	0	0	0,126	0,126	0,126	0,126	0,504
d) Equipo de trabajo	0	0	0,016	0	0	Según amortización	0,016
TOTAL	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,654

En caso necesario, explíquese el método de cálculo

6.1.2 Asistencia técnica y administrativa (ATA), gastos de apoyo (GA) y gastos de TI (créditos de compromiso)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 y ss.	Total
a) ninguno		0			0		0
b) ninguno	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0

En caso necesario, explíquese el método de cálculo

7. INCIDENCIA EN LOS EFECTIVOS Y EN LOS GASTOS ADMINISTRATIVOS

7.1 Incidencia en los recursos humanos

La presente directiva preceptúa que se vigilará el cumplimiento de sus disposiciones. Se propone que dicha vigilancia se base en la experiencia adquirida con motivo de la vigilancia del cumplimiento del reglamento sobre protección marítima, que tiene un carácter similar.

Para establecer el número de inspectores necesarios se han de tener en cuenta seis parámetros:

– Las inspecciones debe ser realizadas por dos inspectores conjuntamente.

– La vigilancia del cumplimiento de las disposiciones de la directiva requiere que se inspeccionen los sistemas nacionales de vigilancia de la protección portuaria al ritmo de un tercio de los mismos anualmente. Dado que se explotan puertos en un máximo de 20 Estados miembros (los actuales y los países adherentes), se calculan siete inspecciones al año.

– Un estudio sobre las medidas de protección portuaria en la UE ha identificado 769 puertos, sumados los actuales Estados miembros de la UE y los Estados adherentes, sobre la base de los datos de Lloyds Fairplay. La vigilancia de la aplicación de la directiva debe realizarse en una muestra de aproximadamente el 10% de los puertos al año.

– Se prevé que las actividades de vigilancia, preparativos, viajes y seguimiento supondrán una carga de trabajo equivalente a una semana laboral por inspección.

– Los inspectores efectuarán sus inspecciones en semanas alternas.

El resultado es 20 inspecciones al año por inspector (suponiendo 40 semanas laborables anuales). Puesto que para las inspecciones son necesarios equipos de dos inspectores, el resultado son dos inspectores que realizan 20 inspecciones al año. Un 10% de 769 puertos equivale aproximadamente a 77 puertos anuales. Un tercio de todos los sistemas nacionales de protección supone siete inspecciones anuales. Todo ello implica en total al menos 84 inspecciones al año. En consecuencia, son necesarios ocho inspectores. Como material de trabajo, se precisan ocho ordenadores portátiles, al precio unitario de 2 000 €.

Un administrador asumirá la responsabilidad de todo el proceso.

Tipo de empleo		Efectivos a asignar a la gestión de la acción mediante la utilización de recursos existentes y/o suplementarios		Total	Descripción de las tareas que se derivan de la acción
		Número de empleos permanentes	Número de empleos temporales[22]		
Funcionarios o agentes temporales	A	1	8		Administrador principal (existente) Administrador
	B	0	0		Inspectores de seguridad
	C	0	0		Asistente del Administrador Secretarios de los inspectores
Total		1	8	9	

7.2 Incidencia financiera global de los recursos humanos

Tipo de recursos humanos	Importes en €	Método de cálculo *
Funcionarios	108 000	Coste medio de funcionarios de la Comisión, incluidos gastos generales (108 000 €/año/funcionario)
Agentes temporales	864 000	
Total	972 000	

Los importes corresponden a los gastos totales de la acción durante 12 meses.

[22] Estas cifras se basan en el supuesto de que la Agencia Europea de Seguridad Marítima cuenta con personal suficiente para desempeñar las funciones que le asigna el apartado 7 del artículo 10 de la propuesta de reglamento.

7.3 Otros gastos de funcionamiento que se derivan de la acción

Comité de expertos: reuniones de un día con los expertos del sector para permitir a la Comisión elaborar las adaptaciones de las reglas de conformidad con el artículo 15 de la propuesta de directiva. Se prevé que serán necesarias tres reuniones durante el primer año, y una reunión anual en los años posteriores.

Línea presupuestaria (n° y denominación)	Importes en €	Método de cálculo
Dotación global 01 02 11 03 – Comités obligatorios (COSS 27C730)(1)	56 250 (primer año) 18 750 (posteriormente)	3 reuniones de representantes del comité de protección marítima durante el primer año 1 reunión anual en años subsiguientes: el reintegro de las dietas de los expertos nacionales se calcula en 25 veces una media de 750 € por experto.
Total	56 250 (primer año) 18 750 (posteriormente)	

Los importes corresponden a los gastos totales de la acción durante 12 meses.

(1) Precisar el tipo de comité, así como el grupo al que pertenece.

I.	Total anual (7.2 + 7.3)	1 028 250 € (primer año) 990 750 € (posteriores)
II.	Duración de la acción	indefinida
III.	Coste total de la acción (I x II)	indefinida

Se subvendrá a las necesidades de medios humanos y administrativos mediante la asignación concedida a la DG gestora en el marco de la dotación presupuestaria anual.

8. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

8.1 Sistema de seguimiento

Se adoptará un sistema de seguimiento, en particular con inspecciones en los Estados miembros y estudios periódicos.

8.2 Modalidades y periodicidad de la evaluación prevista

La Comisión tiene la intención de emprender un estudio de evaluación de los efectos y la eficacia de las medidas adoptadas. Dicho estudio se realizará en el año n+2, y a continuación cada tres años.

Por otra parte, seis meses después de la fecha de aplicación de la directiva propuesta, la Comisión, en colaboración con las autoridades nacionales, iniciará una serie de inspecciones para verificar las modalidades de vigilancia de la ejecución de los planes nacionales adoptados en virtud de la misma. Estas inspecciones tendrán en cuenta la información facilitada por las autoridades nacionales, en particular, los informes de control.

9. MEDIDAS ANTIFRAUDE

La actividad de la Oficina de inspectores de protección marítima de la Comisión se someterá a los procedimientos de auditoría normales de la Comisión.

FICHA DE IMPACTO

IMPACTO DE LA PROPUESTA SOBRE LAS EMPRESAS, ESPECIALMENTE SOBRE LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS (PYME)

TÍTULO DE LA PROPUESTA :

Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo de mejora de la protección portuaria.

NÚMERO DE REFERENCIA DEL DOCUMENTO

COM(2003)XXXXX

PROPUESTA

1. Teniendo en cuenta el principio de subsidiaridad, expóngase la necesidad de una normativa comunitaria en este campo, y cuáles son sus principales objetivos.

Se ha elaborado ya un texto jurídico comunitario que regula la protección de buques e instalaciones portuarias, que se pretende completar con la presente directiva sobre protección portuaria. Así pues, también las medidas contempladas en la actual propuesta deben aplicarse de manera coherente en toda la Comunidad, para no desequilibrar la coherencia comunitaria de las medidas que ahora se pretende completar. Por lo demás, una aplicación uniforme evita falseamientos de la competencia relacionados con la protección.

SU IMPACTO SOBRE LAS EMPRESAS

2. Precísese qué empresas resultarán afectadas por la propuesta:

– De qué sectores:

Expedidores, agentes, gestores de puertos, empresas establecidas dentro de los límites de los puertos.

– De qué tamaño (cuál es la concentración de pequeñas y medianas empresas):

Empresas de todos los tamaños de estos sectores.

– Indíquese si existen zonas geográficas concretas de la Comunidad donde se encuentre este tipo de empresas.

No, trece Estados miembros están afectados en su calidad de Estados rectores de puertos. Tras la adhesión de los países adherentes, la cifra pasará a 20.

3. Especifíquese qué deben hacer las empresas para conformarse a la propuesta.

Las empresas deberán introducir procedimientos de protección adecuados cuando tales procedimientos no existan y, en su caso, adquirir el equipo necesario. Además deberán asegurarse de que su personal recibe formación en el ámbito de la protección. Puede ser necesario personal adicional.

4. Efectos económicos probables de la propuesta:

– Sobre el empleo:

Pueden crearse puestos de trabajo para el desempeño de los cometidos relacionados con la protección portuaria, y probablemente también en empresas de seguridad especializadas.

– Sobre la inversión y la creación de empresas:

Es posible que las empresas que desarrollen actividad en el puerto deban adquirir equipos de protección. Por otra parte, podrán experimentar una expansión las empresas de seguridad especializadas.

– Sobre la competitividad de las empresas:

Ninguno, en la medida en que todas se verán sometidas a las mismas obligaciones.

5. Señálese si la propuesta contiene medidas especialmente diseñadas para las pequeñas y medianas empresas (obligaciones menores o diferentes, etc.).

No directamente, aunque las prescripciones se basan en una evaluación caso por caso y, por lo tanto, se adaptarán a las distintas situaciones, aunque se respetará siempre un nivel mínimo de protección.

CONSULTAS

6. Cítense los organismos y entidades que han sido consultados sobre la propuesta y expóngase la opinión que han dado sobre ella.

– La Comisión ha consultado a todos los Estados miembros y países candidatos, así como a los representantes del sector interesados. Las respuestas ponen claramente de manifiesto que el sector admite la necesidad de medidas de protección portuaria. Se acepta en general la conveniencia de un enfoque comunitario, a condición de que las medidas que se adopten tengan suficientemente en cuenta las diferentes estructuras que caracterizan los puertos y existen en su interior (a nivel organizativo, en términos de nivel de riesgo).

– la totalidad de las organizaciones europeas representativas del sector han participado, en calidad de observadoras, en los trabajos de la OMI sobre la protección marítima. Empleadores, trabajadores y representantes de los poderes públicos participarán en las labores del grupo de trabajo conjunto OMI-OIT que actualmente está elaborando directrices pormenorizadas sobre la protección portuaria.

- La Comisión ha puesto en marcha un estudio sobre los efectos de estas medidas. La empresa consultora encargada ha invitado a la European Sea Ports Organisation (ESPO), la Federation of European Private Ports Operators (FEPORT) y la European Community Shipowner's Association (ECSA) a sus trabajos.

Aunque el sector debe invertir en la elaboración de medidas de protección de buques e instalaciones portuarias, se desean eliminar las deficiencias claras en materia de protección (por ejemplo, inexistencia de medidas de protección portuaria o insuficiencia de las vigentes), que pueden hacer inútiles dichas inversiones. Teniendo en cuenta la mezcla geográfica de instalaciones y zonas portuarias diferentes de las zonas buque-costa, una deficiente protección del puerto podría muy bien ocasionar problemas para la protección de las interfaces buque-puerto.