



Bruselas, 25.4.2019
COM(2019) 191 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

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

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

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

1. INTRODUCCIÓN

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

Dicho Reglamento limita su ámbito de aplicación a las medidas de protección a bordo de buques y a la interfaz inmediata entre los buques y los puertos. Los Estados miembros han convenido de forma prioritaria en estas obligaciones, incluidas esencialmente en el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP), antes de aceptar la aplicación de obligaciones suplementarias en el marco de la Directiva. La Directiva complementa el mecanismo previsto al establecer un sistema de protección para toda la zona portuaria, con el fin de garantizar un nivel de protección elevado y equivalente en todos los puertos europeos que prestan servicios marítimos directos³.

Más de 1 200 puertos marítimos comerciales operan en los 70 000 km de costa de la Unión Europea, una de las regiones del mundo con más puertos. De ellos, casi un millar (véase el punto 6.1) entran en el ámbito de aplicación de la Directiva, es decir, todos los puertos que albergan 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 coordinación de 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 responsabilidad de aplicar medidas de protección en las instalaciones portuarias recae esencialmente en su operador⁴, la adopción de medidas de protección apropiadas en los puertos compromete principalmente a la autoridad portuaria⁵ y a las autoridades encargadas de las medidas de mantenimiento del orden público, seguridad y protección en la zona portuaria (tanto en zonas públicas como de operaciones).

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.º 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 El Órgano de Vigilancia de la AELC vela por que Islandia y Noruega respeten las obligaciones que les incumben en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

⁴ En la mayoría de los casos, los operadores de las instalaciones portuarias son operadores privados.

⁵ La autoridad de protección portuaria es designada por el Estado miembro de conformidad con el 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 2009 y el segundo, el 18 de noviembre de 2013⁶. Este tercer informe sobre el estado de aplicación de la Directiva describe las acciones emprendidas para favorecer la puesta en práctica de medidas de protección portuaria homogéneas a escala de la Unión, los progresos alcanzados durante el último período de referencia de cinco años y los problemas persistentes que surgieron durante la aplicación.

El informe se basa en los siguientes elementos:

- intercambios de información con las autoridades de los Estados miembros encargadas de la protección marítima y con otras partes interesadas;
- los resultados del elevado número de inspecciones de la protección portuaria llevadas a cabo por la Comisión con miras a realizar un seguimiento de la Directiva durante el período de referencia;
- el diálogo constante mantenido entre las autoridades nacionales y los diferentes agentes de los sectores marítimo y portuario.

El informe no solo destaca las diversas dificultades encontradas para lograr los efectos deseados, sino también en lo relativo al impacto global de la aplicación de la Directiva.

2. CONCLUSIONES DE LOS INFORMES PRIMERO Y SEGUNDO

En el primer informe se hizo hincapié en que, aunque la Directiva había sido adoptada en primera lectura con un amplio apoyo del Parlamento Europeo y por unanimidad del Consejo, en la mayoría de los Estados miembros implicados se habían producido importantes retrasos en lo relativo a su transposición al Derecho nacional. Esto dio lugar a la incoación de procedimientos por incumplimiento, en dos de los cuales se decidió que se habían incumplido las obligaciones pertinentes⁷.

Al concluir este período de evaluación, finalmente se habían incorporado las disposiciones de la Directiva al Derecho nacional de la gran mayoría de los Estados miembros. Desafortunadamente, su aplicación práctica seguía enfrentándose a dificultades de carácter organizativo y funcional en los propios puertos debido a que las administraciones locales no disponían de todos los recursos 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.

El segundo informe reveló que se habían realizado progresos importantes, pero que en la mayoría de los Estados miembros todavía debían mejorarse las medidas necesarias para lograr

⁶ COM(2009) 2 final y COM(2013) 792 final.

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

la aplicación plena de todas las disposiciones de la Directiva. El nivel de protección de los puertos europeos había aumentado y la acción combinada de la aplicación del Reglamento y de la Directiva había permitido crear un marco fiable para prevenir los ataques contra la protección portuaria, así como obtener una protección adecuada para las actividades marítimas y portuarias. En muchos casos, la incorporación de medidas de protección dio lugar a que se revisara la organización de los puertos, 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 resultaron ser de gran importancia para mejorar la eficacia de las actividades portuarias en un entorno muy competitivo.

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

La Directiva, de acuerdo con el principio de subsidiariedad, establece que son los propios Estados miembros quienes deben fijar los límites de cada puerto y deja a discreción de los puertos la decisión de aplicarla también a las zonas adyacentes. Asimismo, los Estados miembros deben velar por que se elaboren correctamente evaluaciones y planes de protección portuaria. Sin embargo, en 2014 todavía había una serie de puertos que no lograban cumplir las obligaciones de la Directiva.

Por consiguiente, durante el período comprendido entre 2014 y 2018, la Comisión ha mantenido su compromiso de garantizar una aplicación de la Directiva más eficaz. Las medidas adoptadas por la Comisión consistieron tanto en iniciativas destinadas a ayudar a los Estados miembros como en un sólido programa de actividades de seguimiento llevado a cabo a través de un gran número de inspecciones.

El seguimiento de la aplicación de la Directiva 2005/65/CE durante el período 2014-2018 se llevó a cabo a través de las siguientes vías:

- diecisiete inspecciones de administraciones nacionales;
- cuarenta y una inspecciones de puertos.

Estas medidas se centraron en los siguientes ejes:

- mantenimiento de un sistema de información periódica sobre los resultados y la ejecución de planes de acción por parte de los Estados miembros con miras a garantizar la aplicación práctica de la Directiva;
- realización de las cincuenta y ocho inspecciones anteriormente referidas como seguimiento de la aplicación de la Directiva de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 324/2008⁸, en su versión modificada por el Reglamento de Ejecución

⁸ Reglamento (CE) n.º 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).

(UE) 2016/462 de la Comisión, recopilando y difundiendo mejores prácticas en el marco del Comité de aplicación del Reglamento relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.

4. SEGUIMIENTO DE LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA

4.1. Seguimiento de los planes de acción destinados a lograr la aplicación práctica de la Directiva

Desde 2009, la Comisión dispone de un sistema que le permite recibir periódicamente información de los Estados miembros sobre la aplicación de la Directiva. Se ha entablado un diálogo asiduo con las autoridades de los Estados miembros con miras a obtener, con regularidad, información fiable sobre la medida en que se han realizado evaluaciones y en que se han aprobado planes de protección portuaria. Además, los informes de seguimiento anuales de los Estados miembros presentados ante la Comisión constituyen la base para el seguimiento, por parte de los servicios de la Comisión, del estado de aplicación de las evaluaciones y planes de protección portuaria.

4.2. Inspecciones efectuadas por la Comisión como 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) n.º 324/2008, en su versión modificada.

Las inspecciones realizadas, tanto a nivel de las administraciones nacionales como directamente en una muestra de puertos, han permitido comprobar que, aunque el marco jurídico general para la aplicación de la Directiva se ha aplicado de manera adecuada, siguen existiendo una serie de problemas comunes recurrentes relacionados con la correcta aplicación en los puertos de los Estados miembros, tal y como se indica a continuación.

Sigue existiendo un desajuste entre el objetivo de mejorar la coordinación de la protección portuaria entre las autoridades locales, los operadores portuarios y las fuerzas o cuerpos de seguridad y los todavía deficientes resultados que se han notificado, incluso a pesar de que en los últimos años se ha logrado una mejora importante.

La definición de los límites de los puertos para fines de protección sigue siendo un problema para determinados Estados miembros, incluso a pesar de recibir la asistencia de la Comisión, por ejemplo, mediante la organización de dos seminarios en septiembre de 2006 y octubre de 2010 y el estudio sobre los aspectos técnicos de la protección de las zonas portuarias («TAPS II») asignado al Centro Común de Investigación (JRC Ispra). El estudio TAPS II contiene orientaciones claras sobre cómo definir los límites para fines de protección portuaria, proceso que constituye la base para determinar el alcance de las medidas del plan de protección portuaria definidas en el anexo II de la Directiva.

Otra cuestión fundamental es la revisión de las evaluaciones y planes de protección portuaria. De conformidad con el artículo 10 de la Directiva, los Estados miembros velarán por que las evaluaciones y planes de protección portuaria se revisen cuando proceda, y al menos una vez cada cinco años. Las inspecciones han revelado que hay lugares en los que todavía no se lleva a cabo esta revisión periódica quinquenal. Las modificaciones y eliminaciones relacionadas con las instalaciones portuarias no dieron lugar a una revisión de las evaluaciones y planes de protección portuaria, y en varios casos ya había pasado el plazo de cinco años.

Además, las inspecciones llevadas a cabo por la Comisión en los puertos de los Estados miembros revelaron las dificultades a las que se enfrentan algunos de ellos a la hora de poner en marcha el proceso de revisión quinquenal de las evaluaciones y planes de protección portuaria. Entre ellas se incluye, en concreto, el elevado número de autoridades y agentes implicados en el proceso de revisión y de aprobación, que debe planificarse con suficiente antelación a la fecha en que se cumple el plazo de cinco años.

Por otra parte, algunos Estados miembros seguían sin garantizar una supervisión adecuada de los planes de protección portuaria y de su aplicación según lo previsto en el artículo 13, apartado 1, a través de un sistema regular de seguimiento e inspecciones, conjuntamente con las inspecciones que deben realizarse en las instalaciones portuarias de cada puerto con arreglo al artículo 9, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 725/2004.

Otras de las deficiencias detectadas tienen que ver con que no se tuvieron en cuenta todos los requisitos a la hora de establecer las evaluaciones de protección portuaria o las discrepancias entre las evaluaciones y los planes de protección portuaria.

4.3. Procedimientos de infracción

La reducción del número de procedimientos de infracción incoados también es indicativa de una mejora significativa en lo relativo a la aplicación de la Directiva.

Tal y como se indica en el segundo informe, entre 2009 y 2013 se incoaron cinco procedimientos de infracción: tres relacionados con retrasos en la aplicación de la Directiva a nivel de los Estados miembros y dos debidos a una aplicación incorrecta detectada durante las inspecciones.

Entre 2014 y 2018 solo tuvo lugar un procedimiento de infracción, motivado por una aplicación incorrecta de la Directiva. El 6 de abril de 2017, el Tribunal de Justicia emitió su sentencia en el asunto C-58/16. En una serie de puertos, el Estado federado alemán de Renania Septentrional-Westfalia no había definido los límites, aprobado evaluaciones y planes de protección portuaria ni nombrado a agentes de protección portuaria. A principios de 2018, Alemania confirmó que todos los puertos de Renania Septentrional-Westfalia se ajustaban a lo previsto en la Directiva y que Alemania se ajustaba a la sentencia del Tribunal.

5. CUESTIONES PARTICULARES DERIVADAS DE LAS EVALUACIONES

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

Durante los diálogos con las partes interesadas a menudo se expresó la opinión de que, por lo general, la Directiva se ajusta correctamente a los grandes puertos con una actividad comercial importante, pero que en los puertos pequeños su aplicación plantea más dificultades.

Cabe recordar que la Directiva se aplica a todo puerto de un Estado miembro que albergue una o más instalaciones portuarias que sean objeto de un plan de protección de las instalaciones portuarias aprobado con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 725/2004 (artículo 2, apartado 2, de la Directiva), así como que los Estados miembros deben velar por que las medidas de protección portuaria se coordinen estrechamente con las adoptadas en aplicación del Reglamento (artículos 4 y 7 de la Directiva). La Directiva contempla que sean los propios Estados miembros quienes fijen los límites de cada puerto y deja a su discreción la decisión de aplicar la Directiva a las zonas adyacentes en el caso de que tengan una incidencia en la protección del puerto.

Por ello, con el fin de velar por una aplicación equilibrada de medidas útiles conforme al principio de proporcionalidad, los legisladores han hecho uso de la opción prevista en el artículo 2, apartado 4, que contempla que si los límites de una instalación portuaria, en el sentido del Reglamento (CE) n.º 725/2004, se han definido de tal modo que cubren efectivamente todo el puerto, las disposiciones pertinentes del Reglamento se antepondrán a lo estipulado 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. Tomando como base la evaluación de la protección portuaria, en muchos casos (si bien, no siempre) los límites definidos para el puerto coincidieron con los de la instalación portuaria. Por lo tanto, de los 1 087 puertos que albergan una o más instalaciones portuarias objeto de un plan de protección de las instalaciones portuarias aprobado con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento, 405 están sujetos a lo previsto en el artículo 2, apartado 4, de la Directiva, es decir, el 37,2 % de los puertos de la Unión Europea. Estos corresponden en su mayor parte a Estados miembros con pequeños puertos dispersos a lo largo de la costa o en islas⁹.

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

La labor realizada durante las evaluaciones permite determinar los bienes y las infraestructuras que deben protegerse frente a las amenazas y los riesgos de acciones ilícitas deliberadas que pesan sobre las actividades portuarias. La siguiente etapa consiste en diseñar y aplicar medidas adecuadas que puedan emplearse para contrarrestar las amenazas en cada

⁹ Estos puertos con una sola instalación portuaria 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 %).

uno de los tres niveles de riesgo detectados (normal, medio y alto) mediante procedimientos específicos y la utilización de equipos técnicos adaptados a las necesidades de los puertos que permitan proporcionar una respuesta apropiada a la posible vulnerabilidad 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 adoptado 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.) y en la mayor parte de los casos también de operadores privados que se encuentran activos en el puerto. Estos comités ofrecen un foro adecuado para un intercambio de información que resulta esencial y para la divulgación del conocimiento de la amenaza, promoviendo así la sensibilización de todas las partes interesadas.

El fomento de la sensibilización en lo relativo a la protección portuaria forma parte de la política general de protección, que es importante dar a conocer entre todo el personal portuario (es decir, tanto el personal de las empresas portuarias como el de las empresas exteriores que participan en la actividad portuaria) y entre los diferentes usuarios del puerto. Las actividades de sensibilización son instrumentos clave para garantizar una divulgación eficaz y medios apropiados para sensibilizar sobre las medidas de protección. Es importante que las medidas de protección se conciben como un medio para fomentar la realización y el desarrollo de actividades económicas portuarias.

5.3. 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 llevar a cabo inspecciones de tal modo que les permitan supervisar de manera adecuada y periódica los planes de protección portuaria y su aplicación. Se trata de una cuestión crucial que todavía no se ejecuta correctamente en todos los Estados miembros, principalmente debido al desajuste entre los objetivos establecidos y los recursos necesarios para llevar a cabo estos controles.

Cada Estado miembro ha desarrollado su propio sistema de supervisión en función de su organización interna y de los recursos humanos disponibles. Esta función de control se ha asignado a las administraciones centrales o locales, e incluso a equipos polivalentes formados por varias entidades administrativas (autoridades de transporte, policía, aduanas, capitanía, etc.). Las auditorías tenían como objetivo comprobar que los planes se ajustaban a la normativa y a lo dispuesto en el anexo II de la Directiva, así como que las medidas de protección adoptadas en los puertos realmente cumplían los requisitos del plan y se habían ejecutado adecuadamente.

Estas tareas se realizan con arreglo a un programa de trabajo acordado periódicamente. Cuando se detecta un fallo, se elabora una propuesta para rectificarlo. Sobre la base del informe transmitido a la administración competente, podrá ser necesaria una evaluación de la

protección portuaria nueva o actualizada. Una preocupación importante para los servicios de inspección es verificar la existencia de coordinación entre las medidas adoptadas a nivel de las instalaciones portuarias y las previstas a nivel de puerto. La supervisión de las medidas correctivas se realiza a través de auditorías periódicas.

Los informes, tanto los de los auditores nacionales como los de los inspectores de la Comisión, sirven como base para que las autoridades nacionales proporcionen asesoramiento y asistencia a las autoridades portuarias competentes con el fin de rectificar los fallos detectados. Esta práctica debe fomentarse y ampliarse. Sin embargo, tal y como ya se ha señalado, algunos Estados miembros todavía no proporcionan sistemáticamente esta verificación del cumplimiento de una manera regular y apropiada. Es importante que se faciliten lo antes posible los recursos humanos y financieros necesarios para estas tareas de supervisión. En el futuro se prestará una mayor atención a esta cuestión, ya que los sistemas actuales de supervisión de los planes de protección portuaria de una serie de Estados miembros todavía requieren mejoras.

6. CONCLUSIÓN

La evaluación de la aplicación de la Directiva 2005/65/CE ha revelado que, si bien se han realizado importantes progresos adicionales, en algunos Estados miembros todavía deben mejorarse las medidas de protección necesarias para aplicar todas las disposiciones de los anexos I y II de la Directiva.

En los puertos europeos, ha aumentado el nivel de coordinación de la protección entre las autoridades locales, los operadores portuarios y las fuerzas o cuerpos de seguridad. La acción combinada de la aplicación del Reglamento y de la Directiva ha permitido crear un marco fiable para prevenir los ataques contra la protección portuaria, así como obtener una protección adecuada de los buques en los puertos y de las actividades comerciales portuarias. Si bien resulta difícil evaluar el impacto de estas medidas en lo que respecta a la disuasión de actos terroristas, las autoridades portuarias concuerdan en que han tenido un efecto significativo en relación con los actos de contrabando, los robos y los actos dolosos, que se han reducido considerablemente. Por otra parte, en muchos casos la introducción de medidas de protección ha dado lugar a que se revisara la organización de los puertos, 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 dentro de las zonas portuarias operativas. Estas medidas han demostrado ser muy importantes para lograr que, en un entorno sumamente competitivo, las actividades portuarias sean más eficientes en términos de seguridad y protección de las personas, las mercancías y los buques en los puertos.

El gran número de inspecciones de la protección portuaria llevadas a cabo también ha contribuido en gran medida a este elevado nivel de protección portuaria; a través del Comité de aplicación del Reglamento relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, los Estados miembros ponen en común sus conclusiones y se fomenta el intercambio de mejores prácticas.

Tal y como recordó la Comisión en su Comunicación de 23 de mayo de 2013 titulada «Puertos: motor de crecimiento»¹⁰, la Unión Europea depende en gran medida de los puertos marítimos para 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 por parte de los Estados miembros, así como la preparación de todas las partes implicadas para garantizar un elevado nivel de seguridad equivalente en todos los puertos europeos. Por este motivo, todas las partes implicadas deben seguir trabajando en aras de una mejora permanente de los mecanismos de prevención, protección y respuesta frente a las nuevas amenazas. A tal efecto, los sistemas de protección de las instalaciones portuarias y los del puerto deben complementarse plenamente. Garantizar unas relaciones eficaces entre el puerto, sus instalaciones portuarias y los buques que les prestan servicios sigue siendo un reto importante para los operadores y las administraciones.

La combinación del Reglamento y la Directiva es el elemento clave para proteger nuestros puertos, por lo que contribuye directamente a los objetivos de la Unión de la Seguridad. La Directiva es un buen ejemplo de cómo puede protegerse una infraestructura heterogénea y compleja a través de evaluaciones individuales y los planes correspondientes, basándose en un enfoque común y fomentando la coordinación y la comunicación entre un gran número de partes interesadas implicadas. Dotar a los planes de medidas previstas para tres niveles diferentes de protección permite ajustarse a las necesidades operativas y de protección con toda flexibilidad.

La Comisión considera que, en la actualidad, el sistema cumple las expectativas y no es necesario modificar la Directiva 2005/65/CE, sobre mejora de la protección portuaria.

Durante los próximos meses, los Estados miembros volverán a revisar las evaluaciones y planes de protección portuaria de conformidad con el artículo 10 de la Directiva, que prevé que se lleve a cabo dicha revisión al menos una vez cada cinco años. Para ello, la Comisión considera que la metodología desarrollada en el estudio TAPS II podría resultar de utilidad, cuando fuese necesario, para redefinir el perímetro de los puertos, para lo que es necesario tener debidamente en cuenta las superficies acuáticas de los puertos.

Además, el programa de trabajo plurianual de las inspecciones de la Comisión seguirá incluyendo exámenes detallados de las medidas de protección portuaria. Por ejemplo, la aplicación y ejecución de los procedimientos incluidos en los planes de protección portuaria para los pasajeros y vehículos que se transportarán a bordo de buques de transbordo rodado (que, por naturaleza, son especialmente vulnerables) seguirán estando sujetas a exámenes y seguimiento adicionales por parte de los servicios de inspección de la Comisión. De manera similar, en el caso de los servicios de transporte marítimo internacional, seguirán llevándose a cabo controles en ambos extremos del trayecto con miras a verificar y garantizar que los Estados miembros implicados cooperan en las evaluaciones de protección portuaria.

¹⁰ COM(2013) 295 final.

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