



BOLETÍN N°11

OCTUBRE DE 2025



info@marinnleg.org | (+34) 615 508 781
Edificio de Sesiones, 1º, Estación Marítima S/N, Muelle de Trasatlánticos, 36201 Vigo (Pontevedra)

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. Resultado de la Sesión de la IMO - Paquete “IMO Net-Zero Framework”
2. La UE intensifica su acción contra la flota fantasma rusa
3. Países Bajos aprueba una nueva ayuda financiera a un “astillero estratégico”
4. LA EFCA actualiza su metodología de evaluación de riesgos en pesca
5. El acuerdo sobre la biodiversidad marina en alta mar (BBNJ) entrará en vigor en 2026
6. La UE presenta la Economía Azul como una fuente de presión ambiental y climática
7. Convocatorias de participación pública abiertas y otra información de interés

RESULTADO DE LA SESIÓN DE LA IMO PAQUETE “IMO NET-ZERO FRAMEWORK”

[Enlace al comunicado oficial de la IMO](#)

Entre los días 14 y 17 de octubre de 2025 tuvo lugar en Londres la Sesión Extraordinaria del Comité de Protección del Medioambiente Marino (MEPC-ES) de la Organización Marítima Internacional (OMI), convocada para la [adopción definitiva del paquete normativo IMO Net-Zero Framework](#), aprobado en abril de 2025.

Resultado de la votación

Contra las expectativas y pese al amplio respaldo técnico que había recibido en los meses previos, la OMI ha decidido [posponer](#) la votación definitiva del paquete durante [un año](#), ante la falta de consenso político entre los Estados miembros.

	Votación de abril (aprobación)	Votación de octubre (aplazo de la adopción)
Estados a favor	63	57
Estados en contra	16	49
Abstenciones	24	21

1.1. Tabla comparativa votaciones MEPC.ES abril vs. octubre 2025.

Reacciones del sector

El resultado de la votación ha suscitado una amplia preocupación entre los principales actores del sector marítimo. La International Chamber of Shipping (ICS), que representa a más del 80% de la flota mercante mundial, expresó su decepción por la falta de acuerdo: *“Industry needs clarity to be able to make the investments needed to decarbonise the maritime sector”*, declaró su Secretario General, Thomas A. Kazakos, reafirmando el apoyo del sector privado a la OMI como el foro idóneo para definir una regulación global y homogénea.

El Editor-in-Chief de Lloyd’s List, Richard Meade, calificó el aplazamiento como *“una muestra de juegos de poder geopolítico”*, señalando que el proceso *“deja al sector otro año*

más en la deriva de la incertidumbre regulatoria". A su juicio, la decisión refleja divisiones políticas que tienen una raíz diferente al paquete de medidas sometido a votación.

Según Patrick Verhoeven, presidente de la International Association of Ports and Harbors (IAPH), este retraso podría fomentar el avance de medidas regionales unilaterales, con el consecuente aumento de complejidad y costes para el sector.

En términos similares, Jan Hoffmann, responsable global de transporte marítimo en el Banco Mundial, advirtió que *"sin un marco predecible y multilateral, los inversores retrasarán sus decisiones, reduciendo la capacidad de transporte y elevando la volatilidad de los fletes"*.

La división entre los Estados miembros se ha atribuido principalmente a la [oposición de Estados Unidos](#) y de determinados países exportadores de petróleo (entre los que destaca [Arabia Saudí](#)), que han tenido mayor incidencia que el apoyo al paquete de medidas mostrado por la Unión Europea¹, Reino Unido, India, China y Brasil. Según miembros presentes entrevistados por el Financial Times: *"se están comportando como gánsters. Los delegados de Estados Unidos ponen caras groseras cuando otros hablan, desafían la autoridad del presidente, acusan a la secretaria de la OMI de ser parcial. Nunca había oído nada igual en una reunión de la OMF"*.

El Secretario General de la OMI, Arsenio Domínguez, concluyó la reunión pidiendo a los delegados que no aplaudieran, ya que *"no ha habido ganadores"* en este proceso, subrayando *"la forma en que se desarrollaron las conversaciones"*.

En palabras de Jesse Fahnestock, director de descarbonización del Global Maritime Forum: *"El aplazamiento de hoy es un decepcionante revés para el sector marítimo, pero no el final de este camino"*.

La Fundación MarInnLeg continuará siguiendo los trabajos del MEPC y sus grupos intersesionales, así como las implicaciones del aplazamiento para los distintos subsectores marítimos y portuarios. Una vez se reanuden las negociaciones, se remitirá un nuevo análisis sobre las posibles modificaciones del texto y su impacto para el sector marítimo europeo y gallego.

¹ Cabe destacar la fragmentación de la histórica posición conjunta de la UE, materializada con la abstención de Grecia y Chipre.

LA UE INTENSIFICA SU ACCIÓN CONTRA LA FLOTA FANTASMA RUSA

[Enlace al comunicado oficial](#)

En las últimas semanas, la Unión Europea y sus principales socios internacionales han planteado acelerar las medidas de control sobre la denominada flota fantasma rusa, una red de buques empleada para transportar petróleo y otros productos energéticos en violación de las sanciones internacionales y de las normas básicas de seguridad marítima. Según estimaciones, la flota podría comprender entre 600 y 1.400 buques.

El 8 de octubre de 2025, Canadá y Dinamarca convocaron en Ottawa una nueva reunión del Shadow Fleet Task Force, integrada por los países del G7² y del grupo Nórdico-Báltico 8++³. En su declaración conjunta, los miembros reafirmaron su compromiso de “*perturbar y disuadir las operaciones ilegales, inseguras o medioambientalmente peligrosas*” de esta red de buques, en línea con la Resolución A.1192(33) de la Organización Marítima Internacional (OMI)⁴.

El comunicado de la Task Force subraya la creciente preocupación por el uso de buques antiguos, mal asegurados y con sistemas de identificación desactivados, así como por la colaboración o supervisión negligente de determinados Estados. Los participantes destacaron el papel esencial de los Estados de pabellón, de puerto y costeros en el control de estas prácticas y anunciaron una intensificación del intercambio de información y de la coordinación sancionadora entre las autoridades marítimas y financieras.

En paralelo, la diplomacia europea impulsa una “Declaración Marítima” que habilitaría a los Estados miembros a inspeccionar o incluso abordar buques sospechosos que operen en aguas europeas en connivencia con la evasión sancionadora. Según fuentes del Servicio Europeo de Acción Exterior, se han detectado operaciones de cartografía submarina y movimientos no declarados en zonas críticas, lo que algunos gobiernos califican como parte de una estrategia de guerra híbrida.

El ministro de Defensa de Suecia, Pål Jonson, ha instado a Europa a “pasar al modo de guerra” frente a esta amenaza, al considerar que ya trasciende el ámbito comercial para situarse en el de la seguridad marítima y energética. Por su parte, el presidente francés Emmanuel Macron subrayó que es extremadamente importante aumentar la presión sobre esta flota fantasma porque claramente reduce la capacidad de Rusia para financiar su esfuerzo bélico, y anunció próximas acciones coordinadas dentro de una coalición europea ampliada. Junto al primer ministro del Reino Unido, Keir Starmer, abogó además por reforzar los mecanismos conjuntos de control para evitar un eventual uso dual de estos buques, incluyendo actividades relacionadas con inteligencia o lanzamiento de drones.

² Integrado por Canadá, Francia, Alemania, Italia, Japón, Reino Unido y Estados Unidos

³ Formado por Dinamarca, Estonia, Finlandia, Islandia, Letonia, Lituania, Noruega y Suecia.

⁴ Resolución a.1192(33), de 19 de enero 2024, de llamamiento a los estados miembros y a todas las partes interesadas pertinentes a que promuevan medidas para prevenir las operaciones ilegales de la “flota oscura” o la “flota en la sombra” en el sector marítimo. [Enlace](#)

PAÍSES BAJOS APRUEBA UNA NUEVA AYUDA FINANCIERA A UN ASTILLERO ESTRATÉGICO

[Enlace a las publicaciones de las Cámaras](#)

El Gobierno de los Países Bajos ha aprobado una medida de apoyo financiero excepcional a una empresa de relevancia estratégica (presumiblemente el astillero Damen Naval) mediante un préstamo-puente por un importe máximo de 270 millones de euros. La operación se articula a través de la Segunda Modificación Incidental del Presupuesto del Ministerio de Asuntos Económicos y Clima para el ejercicio 2025 (capítulo XIII), formalizada como una ley de crédito (“*suppletoire begrotingswet*”) con efectos retroactivos al 8 de julio de 2025.

La base jurídica de la medida se encuentra en los artículos 2.3 y 2.27, párrafo segundo, de la *Comptabiliteitswet* 2016, que permite al Ejecutivo modificar créditos por razones de urgencia y remitir información reservada al Parlamento. Según la memoria explicativa, el préstamo se concederá por el importe mínimo necesario y sus condiciones financieras se comunicarán en una fase posterior, eventualmente con carácter confidencial.

El procedimiento se tramitó por la vía de urgencia y fue declarado “debidamente informado” por la Cámara de Representantes (*Tweede Kamer*) el 10 de julio de 2025, pese a las críticas de varios grupos parlamentarios que reclamaron mayor transparencia y control sobre el uso de fondos públicos. Ese mismo día, los medios nacionales confirmaron que la votación extraordinaria, celebrada durante el receso estival, tenía por objeto la aprobación de un paquete de ayuda a un constructor naval estratégico, identificado por diversas fuentes como Damen Naval (*Vlissingen*), empresa responsable de los programas de fragatas F126 para las marinas neerlandesa y alemana.

La tramitación parlamentaria continuó con la incorporación del expediente a la agenda oficial, su examen por la Comisión de Asuntos Económicos y su aprobación final como “*hamerstuk*”, es decir, sin debate ni votación nominal, mediante el procedimiento abreviado reservado a asuntos consensuados. El texto definitivo fue remitido al Senado (*Eerste Kamer*) el 2 de octubre de 2025. La carta ministerial que detalla las condiciones del préstamo permanece depositada en el *Centraal Informatiepunt* (CIP), archivo de documentos reservados del Parlamento, hasta el 1 de enero de 2027.

La ayuda consiste en un préstamo-puente inscrito en la partida “*Leningen – Bedrijfssteun*” (Préstamos - Apoyo empresarial) del presupuesto ministerial, sin previsión de ingreso presupuestario en el ejercicio corriente. Su finalidad es facilitar liquidez inmediata a una empresa de interés estratégico, a la espera de su recuperación financiera. Paralelamente, se aprobó una modificación incidental del Fondo de Material de Defensa, lo que sugiere un

enfoque coordinado de política industrial orientado a sectores duales como la construcción naval o la defensa.

Desde el punto de vista jurídico, la medida deberá ajustarse a las cautelas previstas tanto por la *Comptabiliteitswet* como por el Derecho de la Unión Europea en materia de ayudas de Estado (artículos 107 y 108 TFUE). Ello implica que el préstamo solo será compatible si se concede en condiciones de mercado, con garantías adecuadas, duración limitada y mecanismos de recuperación en caso de incumplimiento. De confirmarse que se trata de una intervención individual no notificada a la Comisión Europea, la ayuda podría ser objeto de examen por posible infracción del deber de notificación previa.

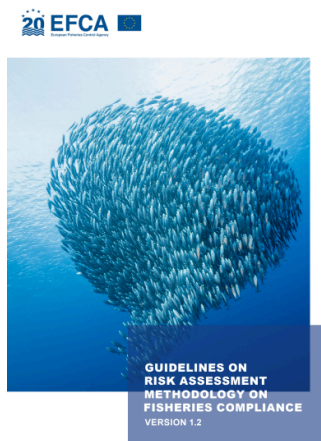
En todo caso, el carácter reservado de la documentación y la referencia expresa a “obligaciones de defensa y seguridad nacional” podrían amparar la medida bajo la excepción prevista en el artículo 346 TFUE, que excluye determinadas actuaciones del control ordinario de ayudas de Estado cuando resulten esenciales para la protección de intereses de seguridad. La calificación final dependerá de si los fondos se destinan exclusivamente a programas de defensa o también a actividades civiles del astillero.

La intervención neerlandesa contrasta con el régimen español del tax lease, declarado incompatible por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en 2013, al tratarse en este caso de una operación puntual, temporal y formalmente transparente en el plano presupuestario, aunque su ejecución material sigue rodeada de confidencialidad.

En conjunto, el préstamo a Damen Naval se sitúa en la frontera entre una ayuda legítima de emergencia y una ayuda de Estado encubierta, cuyo encaje final dependerá de la motivación de interés público, la proporcionalidad del apoyo y el cumplimiento de las exigencias de transparencia y control parlamentario.

LA EFCA ACTUALIZA SU METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE RIESGOS EN PESCA

[Enlace al informe](#)



La Agencia Europea de Control de la Pesca (EFCA) ha publicado la versión 1.2 de sus Guidelines on Risk Assessment Methodology on Fisheries Compliance, el documento de referencia que regula el proceso de evaluación de riesgos en materia de cumplimiento pesquero en el marco del Sistema Común de Información y Planificación (SCIP) y de los Planes de Despliegue Conjunto (JDPs).

La actualización incorpora nuevas referencias a organismos científicos internacionales, como el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (STECF), la Comisión del Atún del Océano Índico (IOTC) y otros cuerpos regionales de gestión pesquera, así como una revisión completa de las fuentes de datos, los criterios de segmentación de flotas y la estructura de las fichas de información o fact sheets.

El documento consolida la metodología común que deben emplear los Estados miembros de la UE para identificar, analizar y priorizar los riesgos de incumplimiento en las actividades pesqueras. Este enfoque permite orientar la planificación de inspecciones y la asignación eficiente de recursos de control, garantizando una aplicación uniforme del marco normativo europeo, en particular del Reglamento (CE) nº 1224/2009 de control pesquero.

El modelo de gestión de riesgos descrito por la EFCA se estructura en tres fases principales: definición del riesgo, análisis y evaluación, combinando información científica sobre el estado de los recursos con indicadores de cumplimiento y datos de actividad pesquera. La

metodología permite ponderar el impacto de la pesca en función del estado del stock y del volumen de capturas y la probabilidad de incumplimiento, estableciendo una clasificación de riesgo que guía las prioridades de control en cada segmento de flota.

Entre las novedades destacadas, la versión 1.2 revisa la forma de valorar los casos en los que el nivel de riesgo medio aparece entre las dos categorías más elevadas, introduce procedimientos para actualizar las evaluaciones tras revisiones científicas de los stocks, y redefine los criterios para el tratamiento de riesgos relacionados con la obligación de desembarque. También amplía los anexos técnicos, armonizando las metodologías de clasificación de stocks utilizadas por el ICES, la GFCM, la ICCAT, la NAFO y otros organismos científicos.

El documento reafirma la importancia de la evaluación de riesgos como herramienta de gobernanza y transparencia en la política común de pesca, orientando los esfuerzos de vigilancia hacia los segmentos y zonas con mayor probabilidad o impacto de incumplimiento. La EFCA recomienda, además, un enfoque precautorio cuando existan lagunas de información, así como la documentación estandarizada de los procesos para facilitar futuras revisiones y comparaciones.

Con esta actualización, la Agencia busca fortalecer la base metodológica del control pesquero europeo y fomentar la cooperación entre Estados miembros, autoridades científicas y organismos regionales en la planificación conjunta de las actividades de control, inspección y vigilancia.

EL ACUERDO SOBRE LA BIODIVERSIDAD MARINA EN ALTA MAR ENTRARÁ EN VIGOR EN 2026

[Enlace al comunicado oficial de Naciones Unidas](#)

El Acuerdo sobre la Conservación y el Uso Sostenible de la Diversidad Biológica Marina en Áreas Fuera de la Jurisdicción Nacional (BBNJ Agreement), conocido como Tratado de Alta Mar, alcanzó el 19 de septiembre de 2025 el umbral de sesenta ratificaciones necesario para su entrada en vigor. De conformidad con el artículo 68(1), el tratado entrará oficialmente en vigor el 17 de enero de 2026, dotando por primera vez a la comunidad internacional de un marco jurídicamente vinculante para proteger y gestionar la biodiversidad marina en las aguas internacionales, que cubren casi la mitad del planeta y hasta ahora habían permanecido sin regulación efectiva.

Adoptado en 2023 tras casi dos décadas de negociaciones bajo los auspicios de las Naciones Unidas, el Acuerdo BBNJ constituye un hito histórico en la gobernanza oceánica global. A fecha de octubre de 2025, el tratado cuenta con 145 signatarios y 75 Estados Parte, confirmando un respaldo político sin precedentes a la cooperación multilateral para la conservación marina. *“Los Estados han transformado su compromiso en acción, demostrando lo que es posible cuando las naciones se unen”*, declaró el Secretario General de la ONU, António Guterres, al anunciar la noticia.

El tratado llega en un momento crítico para los océanos, sometidos a una triple crisis de cambio climático, contaminación y pérdida de biodiversidad, agravada por la presión de la pesca intensiva, el tráfico marítimo y la posible explotación minera de los fondos marinos. El propio Guterres recordó que *“la salud del océano es la salud de la humanidad”*, subrayando la interdependencia entre los ecosistemas de alta mar, el clima y la seguridad alimentaria global.

El Acuerdo BBNJ establece un marco integral para regular las actividades humanas más allá de las jurisdicciones nacionales. Su estructura descansa en cuatro pilares fundamentales:

- Recursos genéticos marinos y reparto de beneficios;
- Herramientas de gestión basadas en áreas (ABMTs), incluidas las zonas marinas protegidas;
- Evaluaciones de impacto ambiental (EIAs);
- Creación de capacidades y transferencia de tecnología.

La ciencia ocupa un lugar central en este nuevo régimen. El Acuerdo exige la utilización de la mejor evidencia científica disponible y del conocimiento tradicional y prevé la creación de un Órgano Científico y Técnico y de un Mecanismo de Intercambio de Información



(Clearing-House Mechanism) para asegurar el acceso abierto a datos, tecnologías y recursos de capacitación. Este sistema permitirá mejorar la interoperabilidad de la información oceánica y reforzar la coherencia entre acuerdos multilaterales ambientales.

El Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible (2021-2030), impulsado por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la UNESCO, ha servido de base para el futuro despliegue del tratado. Iniciativas como Seabed 2030, la Red de Observación Biomolecular Marina, la Estrategia de Observación del Océano Profundo y los sistemas de datos OBIS, ODIS y OceanTeacher Global Academy ya están proporcionando herramientas esenciales para la implementación del BBNJ y la capacitación de los países en desarrollo.

La entrada en vigor del tratado marcará así el inicio de una nueva etapa en la gobernanza inclusiva y basada en la ciencia de los océanos, reforzando la cooperación internacional para garantizar que las áreas más vastas y menos exploradas del planeta sean gestionadas de forma responsable, transparente y sostenible.

LA UE PRESENTA LA ECONOMÍA AZUL COMO UNA FUENTE DE PRESIÓN AMBIENTAL Y CLIMÁTICA

[Enlace para descargar el informe](#)

La Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) ha publicado el informe Europe's Environment and Climate 2025: Knowledge for Resilience, Prosperity and Sustainability, que ofrece una síntesis de tendencias ambientales y climáticas con efectos directos e indirectos sobre la actividad marítima europea (puertos, logística, transporte, pesca, acuicultura y energías marinas). Este comunicado destaca los puntos más relevantes para el sector, con extractos literales del informe.

1) Biodiversidad y Economía Azul

El informe advierte que “los mares de Europa afrontan presiones crecientes derivadas del crecimiento de la economía azul -esto es, todas las industrias y sectores relacionados con el uso de los océanos, mares y costas-, con impactos agravados por el cambio climático”.

En cuanto a la evaluación de los ecosistemas, señala que “los ecosistemas marinos de la Unión Europea continúan mostrando signos de degradación y pérdida de resiliencia, con una elevada proporción de mamíferos marinos, peces, aves y hábitats que no alcanzan los criterios de ‘buen estado ambiental’. Las tendencias en el tiempo de los ecosistemas marinos se mantienen estables o en declive”.

Respecto a la pérdida de biodiversidad, advierte que “las especies exóticas invasoras constituyen uno de los cinco factores directos más significativos de pérdida de biodiversidad. (...) La tasa media anual de nuevas apariciones de especies no autóctonas en los mares europeos ha ido en aumento, lo que amenaza la biodiversidad marina”. Entre otros riesgos, también concluye que “se prevé que la eutrofización marina siga siendo considerable”.

En relación con la energía eólica marina, subraya que “el crecimiento de la producción de energía renovable marina pone de relieve la importancia de equilibrar la protección de la naturaleza con el desarrollo de fuentes de energía más sostenibles y seguras”.

En materia pesquera, señala que “a pesar de algunos avances en la reducción de la presión pesquera sobre determinadas poblaciones de peces, solo el 28 % de las poblaciones evaluadas se explotan de forma sostenible y se encuentran en buen estado biológico, con claras disparidades regionales: el 41 % de las poblaciones del Atlántico nororiental y los mares Bálticos se pescan de forma sostenible, en comparación con el 9 % en el Mediterráneo y el mar Negro”.

Asimismo, la AEMA vincula la sostenibilidad ecológica con la estabilidad económica del propio sector, advirtiéndole que “el fracaso continuado en la gestión sostenible de los ecosistemas terrestres y marinos y en la protección de los servicios ecosistémicos pone en riesgo sectores enteros; reduce su capacidad para suministrar recursos esenciales como alimentos y biomasa, y también limita su capacidad de almacenamiento de carbono”.

2) Transición energética y descarbonización del transporte marítimo

La AEMA subraya las interdependencias entre energía y materiales: “tanto el uso de materiales como la generación de residuos no han mostrado signos de una disminución significativa en la Unión Europea, salvo quizás en el sistema energético, donde las fuentes renovables están sustituyendo progresivamente a los combustibles fósiles, evidenciando claras sinergias entre la transición energética y el uso de materiales”.

A la vez, recuerda que “el uso de energías renovables constituye solo una solución parcial, y resulta importante abordar los posibles compromisos derivados de las políticas climáticas, como la quema de biomasa. El mercurio (Hg) y los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) procedentes de la combustión del carbón para la producción de energía contaminan ampliamente las aguas superficiales de Europa”.

En el ámbito de las emisiones atmosféricas, señala que “el transporte por carretera, el transporte marítimo y la aviación constituyen fuentes significativas de partículas ultrafinas”.

El informe, además, advierte que “la aplicación débil o nula de las normas provoca que los impactos ambientales y climáticos persistan, se socave la confianza pública y las empresas compitan en condiciones desiguales”.

3) Cambio climático, adaptación y riesgos costeros

El informe constata una exposición significativa a las inundaciones y un aumento previsto de los daños en las zonas litorales: “actualmente, alrededor del 12 % de la población europea vive en áreas propensas a inundaciones, mientras que el 11 % de las instalaciones sanitarias y casi el 15 % de las instalaciones industriales en Europa se ubican en dichas zonas”. Asimismo, “se prevé que el daño anual esperado por inundaciones costeras en los Estados miembros de la UE y en Noruega aumente de 1.000 millones de euros en 2020 a 1 billón de euros en 2100, bajo un escenario de altas emisiones”.

Como medidas de adaptación, la AEMA recomienda soluciones basadas en la naturaleza y una planificación integrada: “las soluciones basadas en la naturaleza se aplican en forma de construcción y refuerzo de dunas, así como de aportes de arena en playas y zonas sumergidas

cercanas a la costa, para contrarrestar la erosión causada por el aumento del nivel del mar inducido por el cambio climático”.

4) Contaminación marina y economía circular

Persisten retos en materia de circularidad y presión por contaminación: “al mismo tiempo, solo el 11,8 % de toda la demanda de materiales en la Unión Europea procede de residuos, lo que representa un incremento muy reducido respecto al 10,7 % registrado en 2010. Ello indica que la Unión Europea aún no ha realizado la transición hacia una economía circular de baja intensidad material y menos generadora de residuos”.

En términos sectoriales, “la basura marina, predominantemente originada en fuentes terrestres, constituye una presión adicional. Es transportada a través de ríos y cursos de agua, afectando en última instancia a los ecosistemas marinos”.

5) Agua, sequías e intrusión salina en el litoral

El informe anticipa tensiones hídricas relevantes para los usos industriales y las nuevas cadenas energéticas: “se prevén diversos desafíos en relación con la resiliencia hídrica. Las sequías prolongadas serán más frecuentes, agravando el estrés hídrico, especialmente en el sur de Europa. La reducción de la capa de nieve y su fusión temprana intensificarán las sequías y las inundaciones, aumentando la competencia económica por unos recursos hídricos escasos. Las inundaciones fluviales y costeras se incrementarán, provocando la intrusión de agua salina y reduciendo la calidad de las aguas subterráneas”.

Conclusiones

El informe refleja una situación medioambiental alejada de los objetivos establecidos. La posición de la Unión Europea respecto a la economía azul, tal como se refleja en el informe, evidencia cierta ambigüedad conceptual. Aunque la economía azul se define en principio como un modelo de desarrollo sostenible vinculado al uso responsable de los océanos, la AEMA la presenta también como fuente de presión ambiental y climática. El discurso comunitario parece desdoblar la economía azul en vertientes “sostenibles” y “no sostenibles”, lo que diluye su sentido original.

CONVOCATORIAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA ABIERTAS Y OTRA INFORMACIÓN DE INTERÉS

Importaciones de animales y mercancías: actualización de la lista de países no pertenecientes a la UE

La Comisión Europea propone actualizar la lista de terceros países desde los cuales están permitidas las importaciones de animales vivos y productos animales en la Unión Europea. El objetivo es adaptar los criterios sanitarios y de bienestar animal a las normas más recientes, reforzar los controles y garantizar una armonización más eficaz de las condiciones de importación.

[Enlace](#)

Estrategia sobre la equidad intergeneracional

Esta iniciativa de la Comisión Europea busca promover una distribución más justa de los recursos y las oportunidades entre generaciones. Aborda los retos demográficos y la sostenibilidad de las políticas sociales, fomentando la solidaridad intergeneracional y la integración de este principio en las decisiones públicas y económicas.

[Enlace](#)

Reciclado de buques: formato del certificado de buque listo para el reciclado

La consulta recaba opiniones sobre el formato estandarizado del certificado que acredita que un buque está listo para su reciclado. El objetivo es garantizar la coherencia, la transparencia y el cumplimiento ambiental en el proceso de reciclado de buques en la UE.

[Enlace](#)

Clasificación “verde” de determinados residuos para traslados con fines de recuperación entre Estados miembros

La Comisión consulta sobre la posibilidad de incluir ciertos tipos de residuos en una “lista verde” que facilite su traslado entre Estados miembros para su reciclaje o recuperación. La medida pretende reducir la carga administrativa y mejorar la eficiencia de la economía circular.

[Enlace](#)

Marco integrado europeo de resiliencia climática y gestión de riesgos

Esta iniciativa propone crear un marco común para fortalecer la resiliencia climática en Europa y mejorar la gestión de riesgos asociados a fenómenos meteorológicos extremos. Se centra en la prevención, la coordinación entre Estados miembros y la adaptación a los impactos del cambio climático.

[Enlace](#)

Ley de Economía Circular (Circular Economy Act)

Esta futura norma busca consolidar el marco legislativo de la economía circular en la Unión Europea. Incluye medidas sobre ecodiseño, extensión de la vida útil de los productos, reciclaje, recuperación de materiales y reducción de residuos, reforzando la sostenibilidad industrial.

[Enlace](#)

Evaluación del Acuerdo Comercial entre la UE y Japón

La consulta tiene por objeto evaluar el funcionamiento y los resultados del Acuerdo de Asociación Económica entre la Unión Europea y Japón. Analiza su impacto económico, comercial y social, así como los posibles ajustes para mejorar su aplicación.

[Enlace](#)

Informe de revisión sobre subvenciones extranjeras (Foreign Subsidies Review Report)

La Comisión Europea solicita aportaciones sobre el funcionamiento del marco regulador de las subvenciones procedentes de terceros países. El objetivo es garantizar una competencia leal en el mercado interior y prevenir distorsiones derivadas de ayudas públicas extranjeras.

[Enlace](#)

Revisión del Reglamento de Normalización (Standardisation Regulation Revision)

Esta iniciativa busca revisar el Reglamento de Normalización de la UE con el fin de fomentar la innovación, mejorar la competencia y reforzar la participación de los agentes económicos en los procesos europeos de normalización técnica.

[Enlace](#)

Iniciativa legislativa sobre infraestructuras y mercados para el transporte de CO₂

La consulta se centra en el desarrollo de una propuesta legislativa para regular la infraestructura y los mercados de transporte de dióxido de carbono dentro de la UE. Forma parte de la estrategia de descarbonización y transición hacia una economía climáticamente neutra.

[Enlace](#)

Propuesta de Reglamento sobre estadísticas de pesca y acuicultura (España)

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación somete a consulta pública un proyecto de Reglamento que actualiza el sistema de recopilación de estadísticas pesqueras y acuícolas. Busca mejorar la coordinación, la calidad de los datos y la adaptación a los nuevos estándares europeos.

[Enlace](#)