



# RESPUESTAS DE LA COMISIÓN EUROPEA

## AL INFORME ESPECIAL DEL TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO

**Acciones de la UE contra la contaminación  
marina causada por buques**

Las aguas siguen revueltas

# Índice

I. RESPUESTAS DE LA COMISIÓN EN SÍNTESIS.....	2
II. RESPUESTAS DE LA COMISIÓN A LAS PRINCIPALES OBSERVACIONES DEL TCE .....	2
1. Las normas de la UE que abordan la contaminación procedente de buques.....	2
2. La aplicación y ejecución de las normas de la UE que abordan la contaminación procedente de buques.....	5
3. El marco de la UE para el seguimiento de la contaminación procedente de buques.....	6
III. RESPUESTAS DE LA COMISIÓN A LAS RECOMENDACIONES DEL TCE .....	7
Recomendación 1 – Mejorar el funcionamiento y la eficacia de las herramientas de alerta contra la contaminación de la AESM .....	7
Recomendación 2 – Reforzar el seguimiento de los controles obligatorios de los Estados miembros en virtud de las Directivas de la UE.....	8
Recomendación 3 — Seguimiento de los aspectos relativos a la mejora de los resultados en los proyectos financiados por la UE .....	8
Recomendación 4 – Mejorar la notificación y la supervisión del estado medioambiental de las aguas marinas.....	9

El presente documento recoge las respuestas de la Comisión Europea a las observaciones de un informe especial del Tribunal de Cuentas Europeo, de conformidad con el artículo 265 del [Reglamento Financiero](#), y se publicará junto con el informe especial.

# I. RESPUESTAS DE LA COMISIÓN EN SÍNTESIS

La Comisión Europea acoge con satisfacción el informe especial del Tribunal de Cuentas Europeo (TCE) sobre las acciones de la UE para hacer frente a la contaminación del agua marina causada por los buques. La Comisión reconoce que, tras años de avances hacia sus ambiciosos objetivos de prevención de la contaminación para el medio marino a través de la [Directiva marco sobre la estrategia marina](#), son necesarios esfuerzos y métodos adicionales para hacer frente a la contaminación de las aguas marinas causada por los buques.

El [Pacto Verde Europeo](#) reafirma la ambición de la Comisión de proteger a su población de los riesgos e impactos medioambientales, de manera que se abra la senda hacia un planeta sano para todos. La Comisión adoptó varias iniciativas de la UE destinadas a reducir la contaminación procedente del transporte marítimo en sus mares, en consonancia con la [Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente](#) y el [Plan de Acción «Contaminación cero»](#). Hacer que el transporte marítimo sea más sostenible es fundamental para cumplir las metas y los objetivos del Pacto Verde Europeo, haciendo avanzar nuestros objetivos climáticos, así como las ambiciones en materia de biodiversidad y contaminación cero. El sector marítimo se esfuerza por alcanzar estos objetivos y se están logrando numerosos progresos en este sentido.

La Comisión tendrá en cuenta este informe en las próximas iniciativas políticas de la UE y en la aplicación de las ya existentes. Un [pacto europeo de los océanos](#) garantizará la coherencia en todas las políticas relacionadas con los océanos. Se centrará en apoyar zonas oceánicas y costeras resilientes y sanas, promover la economía azul, gestionar de manera coherente el uso de nuestros mares y océanos y desarrollar una agenda global para el conocimiento, la innovación y la inversión en el medio marino. Una nueva [Estrategia portuaria de la UE](#) y una nueva [Estrategia marítima industrial](#) mejorarán, respectivamente, la competitividad, la sostenibilidad y la resiliencia del sector de la fabricación y los puertos marítimos europeos. La Comisión también velará por que la Organización Marítima Internacional (OMI) acuerde medidas ambiciosas, por ejemplo en relación con la granza de plástico procedente de contenedores perdidos, aguas de descarga y residuos de los sistemas de depuración de los gases de escape o procedimientos de prelavado de los buques cisterna para productos químicos. Asimismo, cabe recordar que el mar está intrínsecamente vinculado a las actividades en tierra terrestre, y viceversa, una cuestión que se examinará más detenidamente en la [estrategia de resiliencia hídrica](#), que incluirá un enfoque «del manantial al mar». Se está revisando la Directiva marco sobre la estrategia marina y pronto se publicará un informe de evaluación y una evaluación de impacto.

## II. RESPUESTAS DE LA COMISIÓN A LAS PRINCIPALES OBSERVACIONES DEL TCE

### 1. Las normas de la UE que abordan la contaminación procedente de buques

La Comisión está plenamente comprometida con la aplicación de normas modernas en materia de seguridad marítima y la reducción de la contaminación del agua procedente de los buques. A este

respecto, es fundamental garantizar que la legislación marítima de la UE se ajuste a las normas de la OMI<sup>1</sup>.

En noviembre de 2024, se adoptaron cuatro nuevos actos legislativos del denominado «paquete sobre seguridad marítima» para apoyar un transporte marítimo limpio, seguro y moderno en la UE. Se trata de modificar las directivas pertinentes sobre: i) la contaminación procedente de buques, ii) el control por el Estado rector del puerto, iii) la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y iv) el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento. El paquete de medidas revisadas logra un equilibrio entre, por una parte, la necesidad de asegurar un transporte marítimo de alta calidad y, por otra, la necesidad de salvaguardar la competitividad del sector del transporte marítimo europeo, al tiempo que se mantienen a un nivel razonable los costes para los operadores y las administraciones de los Estados miembros. En general, dotará a la UE de herramientas modernas para apoyar un transporte marítimo limpio mediante la armonización de las normas de la UE con las normas internacionales, mejorando al mismo tiempo la aplicación y ejecución a través de un marco de cooperación reforzado entre las autoridades europeas y nacionales<sup>2</sup>.

La nueva [Directiva revisada relativa a la contaminación procedente de buques](#)<sup>3</sup> incorpora normas internacionales al Derecho de la UE, garantizando que los responsables de las descargas ilegales de sustancias contaminantes sean objeto de sanciones disuasorias, eficaces y proporcionadas para mejorar la seguridad marítima y proteger mejor el medio marino de la contaminación por los buques. La ley revisada garantiza la claridad y la coherencia con las normas y procedimientos internacionales, en particular los del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), en aras de la protección del medio marino. Dicha Directiva también amplía el ámbito de aplicación de la Directiva actual para incluir los vertidos ilegales de sustancias nocivas envasadas, las aguas residuales, las aguas sucias o de basuras, así como los residuos de los sistemas de depuración de los gases de escape. También estableció un marco jurídico reforzado para las sanciones administrativas y su aplicación efectiva, que permite a las autoridades nacionales garantizar una imposición disuasoria y coherente de sanciones por incidentes de contaminación procedente de buques en todos los mares europeos<sup>4</sup>.

La nueva [Directiva revisada sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto](#)<sup>5</sup> actualiza los requisitos para la inspección de los buques en puerto. Incorpora al Derecho de la UE el Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio. Este Convenio proporciona la base jurídica para que los Estados signatarios puedan proceder, o hacer que se proceda, a la remoción de los restos de naufragio que puedan constituir un peligro para la seguridad de vidas, mercancías y bienes en el mar, así como para el medio marino. Su aplicación a través del sistema de control de los buques por el Estado rector del puerto significa que los buques que hagan escala en puertos de la UE tendrán que demostrar el cumplimiento sustancial de este Convenio o corren el riesgo de ser objeto de inspecciones más estrictas, lo que supone un incentivo para que más Estados lo ratifiquen.

---

<sup>1</sup> Véase el apartado 14 del TCE.

<sup>2</sup> Véanse los apartados 18 a 21 del TCE.

<sup>3</sup> Directiva (UE) 2024/3101 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2024, por la que se modifica la Directiva 2005/35/CE en lo que respecta a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones administrativas para las infracciones [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ:L\\_202403101](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ:L_202403101)

<sup>4</sup> Véanse los apartados 28 y 63 y 64 del TCE.

<sup>5</sup> Directiva (UE) 2024/3009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2024, por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32024L3099>

La [nueva Directiva revisada sobre la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo](#)<sup>6</sup> refuerza la capacidad de los organismos de investigación de accidentes para llevar a cabo investigaciones de accidentes e informar al respecto de manera oportuna, experta e independiente. La Directiva revisada también actualiza varias definiciones y referencias a la legislación pertinente de la UE y a las normas de la OMI a fin de que los organismos de investigación de accidentes puedan llevar a cabo investigaciones de forma armonizada en toda la UE. La Directiva revisada prevé que los Estados miembros informen de los contenedores perdidos en el mar a través de la plataforma europea de información sobre siniestros marítimos, tanto si se encuentran en sus aguas como si proceden de buques que enarbolan su pabellón. Además, la Directiva relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo<sup>7</sup> exige a los Estados miembros que garanticen que el capitán de un buque notifique inmediatamente los contenedores perdidos al Estado ribereño correspondiente, lo que implica que el seguimiento de los contenedores perdidos se regula a escala de la Unión.<sup>8</sup>

La [Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea](#)<sup>9</sup> (ESMUE) revisada, aprobada mediante las Conclusiones del Consejo en octubre de 2023, ofrece un enfoque global para hacer frente a las amenazas a la seguridad marítima. La estrategia incluye, entre otras, diversas acciones para hacer frente a la munición sin estallar (UXO). Como complemento, entre 2016 y 2022, la Comisión Europea invirtió más de 7 millones EUR en proyectos específicos relacionados con la munición sin estallar. Los resultados de estos proyectos mejoraron las técnicas de detección y neutralización de dicha munición y ampliaron nuestro conocimiento de sus amenazas en el medio marino.<sup>10</sup>

En la conferencia «[Nuestro Báltico 2.0](#)», organizada por la Comisión en Palanga, en septiembre de 2023, los ministros de los Estados miembros del mar Báltico asumieron varios compromisos: i) reforzar la cooperación con las organizaciones regionales [la Comisión de protección del medio marino de la zona del mar Báltico (Helcom) y el Consejo de Estados del Mar Báltico (CBSS)] para hacer frente a la munición sin estallar en el mar Báltico; ii) colmar los conocimientos y las lagunas jurídicas y promover las tecnologías para la eliminación de la munición sin estallar; iii) priorizar las zonas de alto riesgo para la eliminación de la munición sin estallar; y iv) explorar mecanismos de financiación para apoyar estas acciones. Para ayudar a los Estados miembros a cumplir estos compromisos, la Comisión inició nuevos proyectos. Cuatro proyectos ya están en marcha, o están a punto de recibir financiación del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA), el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) o del programa Horizonte Europa. El proyecto más reciente (5,6 millones EUR) es ejecutado por la Comisión, a petición del Parlamento Europeo, para desarrollar y probar nuevas tecnologías para la eliminación de munición sin estallar en el mar Báltico. En particular, se espera que este proyecto desempeñe un papel clave en la transición de la fase «preparatoria» o de la «recopilación de conocimientos» a la fase de limpieza.

En total, el periodo comprendido entre 2016 y 2024, la UE ha invertido hasta la fecha más de 24 millones EUR en proyectos relacionados con munición sin estallar.

---

<sup>6</sup> Directiva (UE) 2024/3017 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2024, que modifica la Directiva 2009/18/CE por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1286/2011 de la Comisión [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ%3AL\\_202403017](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ%3AL_202403017)

<sup>7</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0059>

<sup>8</sup> Véanse los apartados 29 a 31 del TCE.

<sup>9</sup> Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14280-2023-INIT/es/pdf>

<sup>10</sup> Véase el apartado 37 del TCE.

## 2. La aplicación y ejecución de las normas de la UE que abordan la contaminación procedente de buques

La Comisión se dedica a proporcionar a los Estados miembros herramientas para detectar y combatir la contaminación procedente de buques. En primer lugar, para detectar la contaminación procedente de buques, se ofrece a los Estados miembros una herramienta de vigilancia por satélite (servicio CleanSeaNet). En segundo lugar, para abordar las presuntas irregularidades, se establece un sistema de inspecciones en el marco de la nueva Directiva revisada sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto y de la Directiva sobre las instalaciones portuarias receptoras<sup>11</sup>, ambas con herramientas específicas utilizadas por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) para apoyar el cumplimiento de la normativa (el sistema de selección y notificación para el control por el Estado rector del puerto — Thetis y Thetis-UE).

La Directiva relativa a la contaminación procedente de buques no solo incorpora normas internacionales, sino que también ofrece a los Estados miembros información sobre la detección de posibles vertidos. El CleanSeaNet (CSN) es el servicio europeo de seguimiento de vertidos de petróleo y detección de buques por satélite de la AESM. Desde 2007, un grupo específico de expertos de los Estados miembros se reúne periódicamente cada año y presenta soluciones técnicas para mejorar la tecnología y metodologías utilizadas por CleanSeaNet, así como para su fiabilidad y eficacia. El grupo participa en la preparación de las mejoras previstas en CleanSeaNet como resultado de la nueva Directiva modificada relativa a la contaminación procedente de buques.

También existen sinergias entre los servicios de vigilancia por satélite utilizados para la Directiva relativa a la contaminación procedente de buques (CleanSeaNet) y el sistema de selección y notificación para el control por el Estado rector del puerto (Thetis). Por ejemplo, a través de Thetis, las autoridades de los Estados miembros tienen acceso a los resultados anteriores de las inspecciones de control por el Estado rector del puerto de los buques y pueden utilizar esta información para evaluar si un buque es sospechoso de una descarga ilegal. Los Estados miembros también pueden utilizar Thetis para solicitar a la autoridad de otro Estado miembro (por ejemplo, el siguiente puerto de escala) que inspeccione el buque sospechoso. También pueden utilizar el sistema Thetis-UE para comprobar si el buque en cuestión fue inspeccionado en su gestión de residuos y los abandonó en la instalación portuaria receptora del puerto de escala anterior.

Los datos son recogidos para la UE por los servicios marítimos integrados en SafeSeaNet, CleanSeaNet, Thetis y Thetis-UE. Facilita la decisión de verificar o no el posible incidente de contaminación. Por consiguiente, los Estados miembros cuentan con un centro específico de la UE albergado por la AESM para apoyar la detección y la lucha contra la contaminación procedente de buques<sup>12</sup>.

La Directiva relativa a las instalaciones portuarias receptoras impone requisitos para la entrega de desechos de buques a puertos. Si bien la Directiva relativa a la contaminación procedente de buques desincentiva el vertido ilegal de estos residuos en el mar, la Directiva sobre las instalaciones portuarias receptoras aplica la recogida y gestión adecuadas de los residuos. La obligación de entrega prevista en la Directiva sobre las instalaciones portuarias receptoras se inspira en las prohibiciones de descarga recogidas en el Convenio MARPOL. Los buques deben comunicar sus notificaciones previas de desechos y los recibos de entrega de desechos, que constituyen la base para las

---

<sup>11</sup> Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE y se deroga la Directiva 2000/59/CE <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>

<sup>12</sup> Véanse los apartados 41 a 53 del TCE.

inspecciones registradas en Thetis-UE. La Comisión supervisa los niveles de inspección y controla si se ha cumplido el objetivo anual<sup>13</sup>.

La nueva Directiva revisada relativa al control del Estado rector del puerto mejora el sistema de inspección de buques extranjeros en puertos de Estados distintos del Estado de abanderamiento por funcionarios de control del Estado rector del puerto con la finalidad de verificar que la competencia del capitán, los oficiales y la tripulación de a bordo, el estado del buque y su equipo cumplen los requisitos de los convenios internacionales y, en la Unión Europea, el Derecho de la Unión aplicable. Como tal, es importante para garantizar la seguridad marítima y proteger el medio marino. La Directiva revisada: i) actualiza y adapta la legislación de la Unión a las normas y los procedimientos internacionales establecidos en el Memorando de Acuerdo de París («Memorándum de París») y los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI); ii) protege los buques pesqueros, su tripulación y el medio ambiente, en particular mediante la introducción de un régimen voluntario de inspecciones para los buques de pesca más grandes (eslora superior a 24 metros); iii) garantiza un enfoque eficaz y armonizado para llevar a cabo las inspecciones de control de los buques por el Estado rector del puerto<sup>14</sup>.

### **3. El marco de la UE para el seguimiento de la contaminación procedente de buques**

La UE adoptó en 2008 la [Directiva marco sobre la estrategia marina](#)<sup>15</sup> para preservar unos ecosistemas marinos limpios, sanos y productivos asegurando un aprovechamiento sostenible de los recursos marinos.

La Directiva exige a los Estados miembros que desarrollen estrategias marinas nacionales para alcanzar o mantener, cuando exista, un «buen estado medioambiental», a través de once descriptores, incluidos los contaminantes y los desechos marinos. Dicho estado debería haberse alcanzado en 2020 a más tardar. Las estrategias marinas incluyen evaluaciones periódicas del medio marino, el establecimiento de objetivos y metas, el establecimiento de programas de seguimiento y la puesta en marcha de medidas para mejorar el estado de las aguas marinas. Estas estrategias deben actualizarse en ciclos de seis años. Dado que se trata de una Directiva marco, los programas de seguimiento elaborados por los Estados miembros también pueden recurrir a otros esfuerzos de supervisión de la UE, regionales e internacionales. La Comisión se dedica a mejorar los programas de seguimiento de los Estados miembros y ha publicado [dos informes](#) para orientarlos en sus esfuerzos de seguimiento, al tiempo que ha entablado un diálogo continuo a través de la estrategia común de aplicación de la Directiva marco sobre la estrategia marina. La Directiva marco sobre la estrategia marina se está revisando actualmente.<sup>16</sup>

---

<sup>13</sup> Véanse los apartados 54 a 58 del TCE.

<sup>14</sup> Véanse los apartados 59 a 61 del TCE.

<sup>15</sup> Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina) (DO L 164 de 25.6.2008, p. 19 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:32008L0056>).

<sup>16</sup> Véanse los apartados 73 a 91 del TCE.



### III. RESPUESTAS DE LA COMISIÓN A LAS RECOMENDACIONES DEL TCE

#### **Recomendación 1 – Mejorar el funcionamiento y la eficacia de las herramientas de alerta contra la contaminación de la AESM**

**(Fecha prevista de aplicación: 2027).**

**La Comisión, con el apoyo de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), debería:**

- a) proporcionar orientaciones a los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse y las obligaciones de notificación en relación con las alertas de CleanSeaNet;**

La Comisión **acepta** esta recomendación.

La Comisión, con el apoyo de la AESM, seguirá trabajando con los Estados miembros, en particular en el foro del grupo de usuarios de CleanSeaNet, y les animará a adoptar medidas e informar sobre el seguimiento de las alertas de CleanSeaNet (posibles incidentes de contaminación detectados por CleanSeaNet). Se elaborarán orientaciones específicas relacionadas con CleanSeaNet junto con el grupo de usuarios de CleanSeaNet. La Comisión, con el apoyo de la AESM, publicará directrices que establezcan normas detalladas sobre el procedimiento de presentación de informes para que los Estados miembros puedan cumplir sus obligaciones de notificación, que comenzarán en 2027.

- b) desarrollar tecnología y metodología para las alertas sobre contaminantes distintos del petróleo; y**

La Comisión **acepta** esta recomendación.

La Comisión, con el apoyo de la AESM, mejorará el servicio CleanSeaNet para que pueda alertar a los Estados miembros sobre más tipos de contaminantes, como aguas residuales, basuras o contenedores perdidos. Esta tarea está prevista como parte del proyecto de adaptación de las herramientas informáticas utilizadas por la AESM a las necesidades de la Directiva modificada relativa a la contaminación procedente de buques. El calendario del proyecto se ajusta al calendario de transposición de la Directiva.

- c) evaluar la fiabilidad de las alertas de contaminación de la AESM y la eficacia de las medidas adoptadas por los Estados miembros en respuesta a las alertas.**

La Comisión **acepta** esta recomendación.

La Comisión supervisará las acciones de los Estados miembros en respuesta a las alertas de CleanSeaNet e informará sobre el número de posibles incidentes de contaminación detectados, verificados y confirmados por CleanSeaNet. La información sobre la fiabilidad de CleanSeaNet se analizará mediante comprobaciones cruzadas con los casos de incidentes confirmados notificados por los Estados miembros, señalando que el tiempo de observación y el tipo de activos utilizados en la verificación son de suma importancia para garantizar la eficacia de la verificación *in situ*. La información sobre la eficacia de la acción de los Estados miembros se obtendrá comparando cuántos incidentes verificados se convirtieron en incidentes confirmados. Este análisis solo puede tener lugar



cuando las nuevas obligaciones de información sean obligatorias para los Estados miembros, es decir, después de la fecha límite de transposición en julio de 2027. A finales de 2027 cabe esperar datos preliminares para evaluar la fiabilidad de las alertas, ya que, para entonces, habrán transcurrido cinco meses desde que la Directiva fue transpuesta. Esta información será incompleta, ya que el primer plazo de notificación para la información sobre las sanciones impuestas durante el año natural anterior en caso de incidente confirmado se termina el 30 de junio de 2028.

## **Recomendación 2 – Reforzar el seguimiento de los controles obligatorios de los Estados miembros en virtud de las Directivas de la UE**

**(Fecha prevista de aplicación: 2028).**

**La Comisión, con el apoyo de la AESM, mejorará las modalidades de notificación por los Estados miembros en cuanto al cumplimiento de los requisitos establecidos en las Directivas de la UE para realizar controles y aplicar penalizaciones o sanciones, por ejemplo mediante el establecimiento de plazos de notificación, formatos de notificación e indicadores.**

La Comisión **acepta** esta recomendación.

En relación con la contaminación procedente de buques, la Comisión, con el apoyo de la AESM, creará una nueva herramienta de notificación para la aplicación de la Directiva relativa a la contaminación procedente de buques con el fin de comprobar si los Estados miembros verifican posibles incidentes y aplicar sanciones en los casos en que se haya confirmado la contaminación y se haya identificado al infractor. El plazo de notificación será el 30 de junio de cada año para las sanciones impuestas durante el año civil anterior. La Comisión, con el apoyo de la AESM, preparará un formato de notificación y compartirá con el público un conjunto de indicadores sobre la contaminación procedente de buques. Los nuevos indicadores solo pueden compartirse después de que las nuevas obligaciones de información entren en vigor, es decir, a finales de 2028, cuando se disponga de los primeros informes.

Por lo que se refiere a las inspecciones de control por el Estado rector del puerto, la Directiva modificada prevé una mayor formación de los inspectores de los Estados miembros para mejorar la calidad de las inspecciones, y también refuerza el plazo en el que los Estados miembros de inspección tienen que presentar sus informes de inspección a la base de datos de la UE, que se fijará ahora en setenta y dos horas.

## **Recomendación 3 — Seguimiento de los aspectos relativos a la mejora de los resultados en los proyectos financiados por la UE**

**(Fecha prevista de aplicación: 2026).**

**La Comisión, junto con los Estados miembros, debe hacer un seguimiento de las cuestiones relacionadas con la mejora de los resultados de los proyectos financiados por la UE que abordan la contaminación procedente de buques.**

La Comisión acepta en parte esta recomendación.

Como ha señalado el TCE, varios programas de financiación de la UE permiten financiar proyectos que combatan la contaminación procedente de buques. Por el contrario, ninguno de los programas de financiación de la UE se dedica exclusivamente a la contaminación procedente de buques. Por lo tanto, se debe tener en cuenta esta recomendación para cada programa de financiación que incluya proyectos que combatan la contaminación procedente de buques.

En el marco del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca y del FEMPA, la mayor parte de los proyectos que abordan la contaminación procedente de buques son objeto de gestión compartida entre la Comisión y los Estados miembros. La Comisión trabajará con los Estados miembros y planteará la cuestión de la mejora de los resultados como punto permanente en las reuniones de revisión anual del rendimiento del FEMPA para fomentar el uso de fondos en proyectos como los mencionados en el anexo VI del informe del TCE. Sin embargo, la evaluación de las cuestiones relacionadas con la mejora de los resultados de los proyectos sigue siendo competencia de los Estados miembros.

En el marco de Horizonte Europa, la asociación para la economía azul sostenible se centra en la reducción general del impacto de la economía azul en el medio marino y costero. Sin abordar específicamente la cuestión de la contaminación procedente de buques a través de una actividad específica, contribuirá a conceptos innovadores y sostenibles para los buques pequeños y medianos y la navegación recreativa, como se señala en la Agenda Estratégica de Investigación e Innovación 2024<sup>17</sup>. La misión de la UE «Restaurar nuestro océano y nuestras aguas» también aborda el objetivo de reducir la contaminación en todos los océanos, mares y aguas, así como de apoyar una economía azul neutra en carbono<sup>18</sup>. En el marco de la asociación para la economía azul sostenible y la misión de la UE «Restaurar nuestro océano y nuestras aguas», la Comisión estudiará las cuestiones que afectan a la ampliación de los proyectos subvencionados, ya que forma parte de sus objetivos fundamentales.

Debido al diseño específico de los demás programas de financiación, que pueden incluir proyectos de lucha contra la contaminación procedente de buques, la Comisión no está en condiciones de aplicar la recomendación para estos programas.

## **Recomendación 4 – Mejorar la notificación y la supervisión del estado medioambiental de las aguas marinas**

**(Fecha prevista de aplicación: 2027).**

**La Comisión debería mejorar la armonización de la supervisión y la notificación de contaminantes y desechos marinos, tanto entre los Estados miembros como ante la Comisión. Para ello, deberá obtener acceso a datos subyacentes comparables que le permitan medir mejor los avances en el estado del medio marino.**

La Comisión **acepta** esta recomendación.

La Comisión ya ha colaborado con los Estados miembros para mejorar la armonización del seguimiento y la notificación a través de la estrategia común de aplicación de la Directiva marco sobre la estrategia marina. La Comisión seguirá trabajando con los Estados miembros para seguir mejorándola. La Comisión está evaluando la Directiva marco sobre la estrategia marina y, por lo tanto, también tendrá en cuenta las obligaciones de seguimiento y notificación en este ejercicio. La Comisión podrá proponer las modificaciones necesarias de la legislación; sin embargo, la Comisión no podrá prejuzgar el resultado de la evaluación de impacto. A través de sus programas marco de

---

<sup>17</sup> [sustainable\\_blue\\_economy\\_partnership\\_strategic\\_research\\_and\\_innovation\\_agenda\\_2024.pdf](#) (página 8)

<sup>18</sup> [Restore our Ocean and Waters - European Commission](#)

investigación e innovación, la UE ha financiado una cartera de proyectos destinados, entre otras cosas, a armonizar el seguimiento y la evaluación de la contaminación por plásticos. El [plan estratégico de Horizonte Europa para el período 2025-2027](#) también incluye la necesidad de abordar y supervisar la contaminación del agua dulce y marina desde su origen hasta el mar. La Comisión trata de reforzar continuamente el vínculo entre la investigación y la elaboración y aplicación de políticas, y apoya firmemente la adopción de los resultados de los proyectos en la aplicación de la Directiva marco sobre la estrategia marina.