

Bruxelas, 9 de junho de 2026
(OR. en)

10350/26

MAR 89
TRANS 401
IND 401
POLMAR 52

RESULTADOS DOS TRABALHOS

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Delegações

n.º doc. ant.: 9700/26 + ADD 1 REV 1 + ADD 1 REV 1 COR 1

Assunto: Conclusões do Conselho sobre a Estratégia Industrial Marítima da UE

Enviam-se em anexo, à atenção das delegações, as Conclusões do Conselho sobre a Estratégia Industrial Marítima da UE, aprovadas pelo Conselho na sua reunião realizada a 8 de junho de 2026.

Conclusões do Conselho sobre a Estratégia Industrial Marítima da UE

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

TENDO EM CONTA

- a Comunicação da Comissão intitulada «Estratégia Portuária da UE»¹;
- a Comunicação da Comissão relativa à Estratégia Industrial Marítima da UE²;
- as Conclusões do Conselho sobre o «Setor dos transportes por via navegável da UE – Perspetivas para o futuro: rumo a um setor dos transportes por via navegável da UE neutro em carbono, sem acidentes, automatizado e competitivo»³;
- as Conclusões do Conselho sobre a Estratégia Portuária da UE⁴;
- as Conclusões do Conselho sobre as «Prioridades para a política de transportes marítimos da UE até 2020: competitividade, descarbonização, digitalização para assegurar a conectividade à escala global, um mercado interno eficiente e um setor marítimo de craveira mundial»⁵;
- as Conclusões do Conselho sobre «Uma indústria europeia competitiva que impulse o nosso futuro ecológico, digital e resiliente»⁶;
- as Conclusões do Conselho sobre o Pacto Europeu dos Oceanos⁷;

RECORDANDO que a Europa é um continente aquático e que a produção e o transporte marítimos, os portos e os serviços conexos constituem um ecossistema estratégico abrangente para a autonomia estratégica da União, a sua liderança industrial e tecnológica, a sua resiliência, as suas capacidades de defesa, a sua segurança económica, a sua prosperidade, a sua descarbonização e a sua utilização sustentável dos recursos marinhos, incluindo o papel que estes desempenham no reforço da resiliência da cadeia de abastecimento e no reforço da segurança energética;

¹ Doc. ST 6926/26.

² Doc. ST 6987/26.

³ Doc. ST 8648/20.

⁴ Doc. ST 10345/26.

⁵ Doc. ST 9976/17.

⁶ Doc. ST 10127/24.

⁷ Doc. ST 15807/25.

RECONHECENDO a importância de um ecossistema aquático europeu forte, inovador, competitivo e sustentável e TOMANDO CONHECIMENTO dos desafios relacionados com a concorrência a nível mundial, a descarbonização, a digitalização, a segurança e a escassez de mão de obra;

RECORDANDO a Declaração de Nicósia dos ministros da União Europeia responsáveis pelos Assuntos Marítimos sobre o reforço da educação e da formação dos marítimos e a promoção da participação equitativa das mulheres no setor do transporte marítimo;

SALIENTANDO a necessidade de uma ação coordenada por parte da União, dos Estados-Membros e das partes interessadas;

1. CONGRATULA-SE com a Comunicação da Comissão relativa à Estratégia Industrial Marítima da UE e RECONHECE que esta constitui um quadro abrangente para reforçar o ecossistema marítimo e de navegação interior da UE; SAÚDA e APOIA o seu objetivo de reforçar a competitividade, a sustentabilidade e a resiliência desse ecossistema.

I. CONSTRUIR, EQUIPAR E REPARAR

2. APOIA o reforço do setor da indústria transformadora marítima da UE em prol da soberania industrial, da resiliência e da liderança tecnológica, preservando um ambiente de mercado mundial aberto, justo e competitivo.
3. MANIFESTA A SUA PREOCUPAÇÃO com as distorções comerciais e as subvenções desleais de países terceiros que afetam as indústrias marítimas da UE, incluindo as disparidades de custos relacionadas com os preços da energia, e APELA à procura de opções para reforçar a proteção da base industrial marítima da UE contra a concorrência desleal, nomeadamente através dos instrumentos de defesa comercial existentes, a fim de assegurar condições de concorrência equitativas e apoiar a competitividade europeia, em conformidade com os acordos internacionais, tendo em conta que o Regulamento (UE) 2016/1035 relativo à defesa contra a prática de preços lesivos na venda de navios não pode ser aplicado devido à não ratificação do Acordo da OCDE de 1994 relativo à construção naval⁸.

⁸ Acordo relativo às Condições Normais de Concorrência na Indústria da Construção e Reparação Naval Mercante (1994); [Instrumentos jurídicos da OCDE](#)

4. RECONHECE que uma parte substancial dos fornecedores de equipamentos e tecnologias na cadeia de valor marítima é europeia; RECONHECE que a manutenção e o reforço de uma massa crítica de capacidades de produção marítima na Europa, como a construção e a conceção navais, a reparação, a conversão, a manutenção, a adaptação, a reciclagem, o equipamento marítimo e a engenharia oceânica, bem como a integração de sistemas e os serviços de subcontratação conexos em toda a cadeia de valor marítima, são essenciais para a prosperidade, a soberania, a autonomia estratégica e a liderança tecnológica da União, e SUBLINHA que os fornecedores de equipamentos e tecnologias com carteiras diversificadas para além das aplicações estritamente marítimas também devem ser adequadamente abrangidos por medidas pertinentes.
5. APELA a uma utilização estratégica dos procedimentos de contratação pública e de concurso a fim de reforçar a produção marítima da UE e apoiar a competitividade e a resiliência da cadeia de valor marítima, incluindo, se for caso disso, a utilização específica de requisitos não relacionados com o preço, como a sustentabilidade, a circularidade e os conteúdos europeus, respeitando simultaneamente as regras do mercado interno e as obrigações internacionais.
6. APOIA o lançamento de uma Aliança das Cadeias de Valor Marítimo da Indústria Marítima da UE e INCENTIVA a sua rápida criação para promover a cooperação industrial e identificar prioridades estratégicas de investimento, assegurando simultaneamente uma forte participação da indústria e dos Estados-Membros, com um mandato e um quadro de governação claros. APELA ao desenvolvimento de polos marítimos nacionais e regionais que agrupem estaleiros navais, fabricantes de equipamento, PME, centros de investigação, universidades, gabinetes de conceção, instituições financeiras e autoridades públicas. Esses ecossistemas podem acelerar a inovação, melhorar a cooperação industrial, reforçar as cadeias de abastecimento e facilitar o acesso ao financiamento, especialmente para as PME.
7. APOIA a implantação da iniciativa «Estaleiros navais do futuro», nomeadamente através do Horizonte Europa, e APELA a que se acelere a adoção, nos estaleiros navais, das tecnologias digitais, limpas e circulares, incluindo tecnologias baseadas na IA e de deteção, automatização, robótica e soluções de manutenção inteligente. APELA igualmente à adoção de medidas específicas para os estaleiros de pequena e média dimensão, em especial nas regiões da coesão, nas ilhas e nas zonas periféricas, a fim de apoiar a transformação digital, a automatização, as tecnologias limpas, as capacidades em termos de adaptação e a participação nas cadeias de valor da UE.

8. SALIENTA a importância de simplificar os procedimentos de licenciamento, nomeadamente através de iniciativas pertinentes da UE que respeitem o princípio da subsidiariedade, a fim de facilitar a expansão industrial e os investimentos na descarbonização.
9. CONGRATULA-SE com o desenvolvimento de uma reserva coordenada de procura pública e estratégica, inclusivamente com vista a apoiar, se for caso disso, a sustentabilidade e a competitividade a longo prazo dos estaleiros navais europeus, nomeadamente através de sinergias de dupla utilização, sem impor encargos administrativos adicionais.
10. RECONHECE a importância da construção modular, da normalização e da produção em série para aumentar a eficiência, bem como a importância de centrar a atenção em segmentos de mercado de elevado valor, como os navios de cruzeiro, os transbordadores, os navios militares, as embarcações de apoio à energia eólica marítima e plataformas de conversão, os navios de assentamento de cabos, os navios de investigação, as dragas, as embarcações de recreio, os quebra-gelos e navios do Ártico; reconhece ainda a necessidade de reforçar a capacidade de produção da UE no que respeita às embarcações avançadas e com nível nulo ou baixo de emissões, e APELA a que seja dada prioridade ao investimento na construção naval avançada, em sistemas de propulsão limpa e em polos de inovação no domínio aquático, a fim de assegurar a competitividade a nível mundial. RECONHECE igualmente a importância estratégica que os transbordadores, os navios ro-pax e os navios para o transporte marítimo de curta distância têm para a conectividade, a coesão territorial, a preparação para situações de emergência e a mobilidade militar a nível europeu, e apela ao reforço da capacidade de produção europeia nestes segmentos.
11. OBSERVA que 97 % da frota mundial de navios de cruzeiro é construída na Europa e que o cruzeiro representa 80 % do valor contabilístico das encomendas de navios comerciais para os estaleiros europeus, o que torna o cruzeiro fundamental para preservar e reforçar as complexas capacidades de construção naval e de equipamento marítimo no setor marítimo europeu em geral.
12. APELA ao reforço do alinhamento internacional para a reciclagem de navios, que inclua uma maior coerência entre a Convenção de Hong Kong e a Convenção de Basileia e com o objetivo de alcançar o pleno alinhamento entre as regras internacionais e o Regulamento Reciclagem de Navios da UE⁹, e APOIA os esforços para expandir a capacidade de reciclagem sustentável, inclusive na UE, RECONHECENDO o contributo desta para assegurar matérias-primas secundárias e a preservação do conhecimento tecnológico na Europa.

⁹ Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativo à reciclagem de navios e que altera o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e a Diretiva 2009/16/CE.

13. CONVIDA os Estados-Membros a darem prioridade aos investimentos que reduzam as dependências estratégicas e INCENTIVA a indústria a reforçar a digitalização, a modularidade e a cooperação na cadeia de valor.
14. RECONHECE o importante papel das PME, inclusive os estaleiros de pequena e média dimensão, os fabricantes de equipamento marítimo especializado, os fornecedores de tecnologia marinha e os subcontratantes em mercados especializados, incluindo as atividades de construção de novos navios e de adaptação que apoiem a descarbonização e a inovação.
15. RECORDA a importância do ordenamento integrado do espaço marítimo e de um número suficiente de docas para apoiar a manutenção e a assistência técnica dos navios militares, entre outros, e CONVIDA a Comissão e os Estados-Membros a assegurarem que se tenha em devida conta as necessidades da indústria e do transporte marítimos.

II. TRANSPORTAR E LIGAR

16. SUBLINHA o papel estratégico do transporte aquático para a conectividade e o comércio a nível da UE e a nível mundial, salientando simultaneamente a sua importância central para a segurança económica da UE, a sua autonomia estratégica e a integração do mercado interno, bem como o seu contributo essencial para a resiliência das cadeias de abastecimento; REAFIRMA a importância de manter um quadro estável e previsível em matéria de auxílios estatais para o transporte marítimo, que constitui um elemento fundamental para salvaguardar a competitividade mundial do transporte marítimo europeu, e SALIENTA a importância de assegurar condições de concorrência equitativas a nível mundial e de preservar a competitividade dos transportes marítimos europeus a nível mundial.
17. DESTACA o risco de distorções da concorrência – incluindo o desvio de tráfego para portos de países terceiros – e a necessidade de medidas adequadas para atenuar esses riscos, tendo em conta a exposição do setor marítimo à concorrência internacional e o seu papel central nas cadeias logísticas mundiais.
18. SUBLINHA a importância da conectividade marítima para as ilhas, os Estados-Membros insulares, as regiões periféricas e ultraperiféricas e os países e territórios ultramarinos, inclusive no âmbito das obrigações de serviço público, para assegurar a coesão territorial, a segurança do abastecimento e o turismo.

19. RECONHECE que os armadores europeus são as principais forças motrizes da procura em todo o ecossistema industrial marítimo e a importância de manter uma frota europeia competitiva e atrativa, inclusive sob pavilhões da UE, para garantir a segurança económica, a resiliência da cadeia de abastecimento e a competitividade a nível mundial, e RECONHECE o papel crucial do setor do transporte a granel e irregular, que representa 75 % do transporte marítimo da UE, na salvaguarda da segurança energética e alimentar dos Estados-Membros da UE; SALIENTA a importância de segmentos específicos – como as embarcações de navegação interior, os navios ro-ro e ro-pax, especialmente para apoiar a conectividade das ilhas, as ligações marítimas estratégicas e os serviços de coesão territorial – para as cadeias de abastecimento, a mobilidade e como bancos de ensaio para combustíveis alternativos e tecnologias inovadoras, bem como a importância dos transbordadores e os navios de transporte marítimo de curta distância para a conectividade europeia, a coesão territorial, a preparação para situações de emergência e a mobilidade militar, e RECONHECE o seu potencial para evoluir para segmentos de elevado valor, nomeadamente num contexto de dupla utilização, e APELA ao reforço da capacidade de produção europeia nestes segmentos.
20. SALIENTA que, em caso de adoção de medidas a nível mundial em consonância com os objetivos da estratégia da OMI de 2023 de Redução das Emissões de GEE dos Navios, serão necessárias adaptações adequadas ao Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, ao Regulamento MCV e ao CELE para o transporte marítimo, a fim de evitar de forma eficaz a duplicação de pagamentos financeiros e encargos administrativos e de assegurar a aplicação harmonizada e a coerência com a regulamentação internacional, salvaguardando a competitividade do setor marítimo europeu e os objetivos da União de alcançar a neutralidade climática até 2050; e INCENTIVA a simplificação, se for caso disso, dos quadros de monitorização, comunicação de informações e verificação no âmbito do CELE para o transporte marítimo e do FuelEU Transportes Marítimos.
21. REGISTA a importância de preservar o sistema de classificação reconhecido pela UE como pedra angular da garantia de segurança no contexto do transporte marítimo de alta qualidade, tal como referido na Estratégia Industrial Marítima, e SALIENTA que os acordos de reconhecimento mútuo devem continuar a limitar-se a equipamentos não críticos para a segurança, a fim de manter o mais elevado nível de segurança e confiança.

22. APELA à intensificação dos esforços para melhorar o acesso ao mercado dos serviços de transporte marítimo europeus, nomeadamente através da utilização eficaz dos acordos de comércio da UE e do apoio adequado a acordos marítimos bilaterais compatíveis com o direito da União.
23. RECONHECE a necessidade de reforçar a cooperação a nível internacional no que diz respeito aos pontos de estrangulamento e às parcerias a nível mundial.
24. APOIA a criação de rotas e plataformas de navegação ecológica da UE e a implantação coordenada de combustíveis marítimos sustentáveis, incluindo soluções inovadoras para tecnologias de baixas emissões.
25. SUBLINHA a necessidade de quadros transitórios previsíveis para a adoção de tecnologias e combustíveis alternativos, tendo em conta a sua disponibilidade e o desenvolvimento de infraestruturas, a fim de evitar fugas de carbono e perturbações da conectividade; RECONHECE que os custos de transição podem ter impacto na conectividade e nos preços, em particular para as economias das ilhas, dos Estados-Membros insulares, das regiões cobertas de gelo e das regiões ultraperiféricas; APELA à adoção de medidas de apoio específicas para atenuar os impactos desproporcionados.
26. SALIENTA que a descarbonização do transporte marítimo exige a participação ativa de todos os intervenientes em toda a cadeia de valor do setor aquático, incluindo os produtores e fornecedores de combustíveis, e REALÇA a importância de assegurar a disponibilidade atempada de combustíveis alternativos seguros e sustentáveis em quantidades suficientes e a preços competitivos. OBSERVA que a disponibilidade e as infraestruturas para o abastecimento de novos combustíveis dependem da adoção desses combustíveis pelo mercado.
27. RECORDA a importância de utilizar as receitas do CELE para fins relacionados com o clima e INCENTIVA os Estados-Membros, em conformidade com as prioridades nacionais, a apoiarem a descarbonização do setor marítimo em toda a cadeia de valor, incluindo as companhias de transporte marítimo, os estaleiros navais, os projetos de adaptação, os fabricantes de equipamento, os fornecedores de tecnologia, os fornecedores de combustíveis e os portos, e ENCORAJA os Estados-Membros a utilizarem as receitas geradas pela inclusão do transporte marítimo no CELE para apoiar a transição energética do setor, incluindo a renovação da frota, a adaptação ecológica, os serviços de transporte marítimo insular, os combustíveis alternativos e as infraestruturas energéticas dos portos.

28. DESTACA a importância de normas de segurança marítima elevadas, incluindo um transporte marítimo de qualidade através da aplicação e execução efetivas da legislação, e APOIA a prossecução dos trabalhos em matéria de quadros de segurança à luz dos novos combustíveis e tecnologias.
29. APELA à simplificação e digitalização dos procedimentos administrativos, incluindo os certificados digitais e a plena implementação do ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo (EMSWe) e da futura interconectividade da Plataforma de Dados Aduaneiros; CONVIDA a Comissão a concretizar as restantes medidas de execução e a evitar encargos administrativos adicionais para o setor marítimo; INCENTIVA a Comissão a trabalhar em conjunto com os Estados-Membros no sentido de simplificar e racionalizar os requisitos nacionais e da UE em matéria de comunicação de informações, em consulta com o setor marítimo e portuário.
30. INCENTIVA os Estados-Membros a concluírem a implementação do EMSWe e a racionalizarem os requisitos de comunicação de informações.

III. GARANTIR E PROTEGER

31. RECONHECE as crescentes ameaças à segurança marítima e o risco significativo que a frota-fantasma¹⁰ representa para a segurança marítima, as infraestruturas marítimas críticas e o meio marinho; SUBLINHA a necessidade de a UE reforçar as suas capacidades de resiliência, preparação e defesa, nomeadamente contra ameaças híbridas no domínio marítimo e através da melhoria do conhecimento situacional; SALIENTA a importância de proteger as infraestruturas marítimas críticas, reforçando a resiliência das cadeias de abastecimento, em especial perante a evolução dos desafios geopolíticos. APELA ao reforço da cooperação civil-militar e das parcerias internacionais a fim de garantir a segurança marítima.
32. APOIA, se for caso disso, o reforço das capacidades industriais e tecnológicas navais, nomeadamente através de iniciativas pertinentes da UE.

¹⁰ Conforme definida na Resolução A.1192(33) da OMI.

33. SALIENTA a importância de reforçar o conhecimento situacional marítimo através da integração de tecnologias e sistemas avançados, incluindo equipamento, *software*, procedimentos operacionais e competências necessários para aumentar a resiliência global através de uma abordagem multidomínios em matéria de vigilância que inclua elementos submarinos, de superfície, aéreos e espaciais; APOIA o reforço do intercâmbio de dados e dos sistemas interoperáveis entre intervenientes civis e militares, a fim de criar uma perceção conjunta da situação marítima.
34. DESTACA a importância das tecnologias e infraestruturas submarinas, bem como do desenvolvimento de capacidades marítimas de dupla utilização, a fim de reforçar a capacidade da UE para responder a ameaças híbridas, cibernéticas e geopolíticas no domínio marítimo.
35. RECOMENDA uma abordagem coordenada da UE para o desenvolvimento de infraestruturas que sirvam as necessidades civis e militares em todas as bacias marítimas e regiões europeias, em particular as que são estrategicamente sensíveis, e RECONHECE a importância dos navios de dupla utilização, incluindo os transbordadores, com particular relevância para a resiliência das ilhas, a preparação para situações de emergência, a proteção civil e as rotas marítimas estrategicamente importantes, e CONGRATULA-SE com o reforço das capacidades de monitorização e vigilância.
36. RECONHECE o papel fundamental do transporte marítimo de curta distância no reforço da resiliência do sistema europeu de transportes e na melhoria da conectividade regional e INCENTIVA a adoção de novas medidas para apoiar o seu desenvolvimento, nomeadamente através da redução dos encargos administrativos.
37. INCENTIVA os Estados-Membros a fazerem pleno uso das iniciativas da UE para reforçar a segurança marítima e as suas capacidades de defesa; CONVIDA a Comissão a afetar recursos no sentido de desenvolver um mecanismo de apoio à construção de transbordadores de dupla utilização.
38. MANIFESTA A SUA PREOCUPAÇÃO com as enormes quantidades de munições perigosas nas águas costeiras europeias e internacionais e nos oceanos que foram sendo despejadas no contexto de guerras e conflitos militares. INCENTIVA a cooperação entre os Estados-Membros, as organizações internacionais e as indústrias para aumentar a sensibilização com o objetivo de promover conjuntamente soluções técnicas e as suas aplicações que permitam identificar, monitorizar e, se possível, recuperar e eliminar de uma forma respeitadora do ambiente as munições despejadas.

IV. ACESSO À INOVAÇÃO

39. SUBLINHA a importância da inovação para manter a liderança da UE no domínio das tecnologias marítimas e apoiar a dupla transição ecológica e digital, e SALIENTA a importância de promover o investimento, a inovação e o desenvolvimento tecnológico no setor do transporte por via navegável, enquanto motores fundamentais da competitividade e da sustentabilidade.
40. APOIA o desenvolvimento de quadros regulamentares mundiais para as tecnologias emergentes, incluindo a eletrificação, a captura de carbono, a propulsão eólica, o hidrogénio e outras tecnologias de propulsão alternativas, como as tecnologias nucleares, em paralelo com uma abordagem tecnologicamente neutra que permita o progresso da inovação em consonância com as necessidades do mercado e os requisitos de segurança.
41. APOIA a inovação em navios autónomos e operados à distância seguros e em aplicações de robótica submarina, bem como a melhoria do acesso a bancos de ensaio e ambientes de testagem da regulamentação.
42. RECONHECE a necessidade de um forte apoio à investigação e inovação, assente nas parcerias e programas público-privados existentes, incluindo a continuidade da Parceria para o Transporte Aquático de Emissões Zero (PTAEZ) e das redes conexas, e de garantir ao mesmo tempo que o financiamento da inovação se traduza efetivamente na expansão e implantação industriais e apoie a capacidade de produção também na economia azul em geral, incluindo as pescas e as tecnologias emergentes de energia oceânica, em domínios como a eficiência energética, a digitalização e a segurança, e SALIENTA a importância de eliminar obstáculos não técnicos, como as restrições regulamentares, os requisitos operacionais e as incoerências transfronteiriças que limitam a implantação em grande escala.
43. CONGRATULA-SE com as iniciativas destinadas a que se efetue um levantamento das infraestruturas de investigação e se alargue o acesso das PME e dos inovadores a essas infraestruturas. SALIENTA a importância de salvaguardar os ativos tecnológicos e os conhecimentos especializados existentes na UE.
44. APOIA a criação de bancos de ensaio, projetos-piloto e plataformas de demonstração da UE para transbordadores, navios híbridos, navios elétricos, estaleiros navais inteligentes e soluções marítimas digitais, com a participação ativa dos Estados-Membros insulares.

V. ACESSO A FINANCIAMENTO E INVESTIMENTO

45. RECONHECE as necessidades significativas de investimento para a descarbonização, a digitalização e a transformação industrial, incluindo a necessidade de assegurar a transparência, a previsibilidade e a segurança jurídica para os operadores económicos, e SALIENTA que os instrumentos financeiros da UE devem apoiar os investimentos necessários para a descarbonização e a digitalização do setor marítimo, incluindo a produção e distribuição de combustíveis navais sustentáveis e o desenvolvimento de tecnologias emergentes de energia de fontes renováveis ao largo, e devem também reduzir os riscos destes investimentos.
46. APELA para novas melhorias do Fundo de Inovação, com vista a reforçar o acesso por parte de todos os segmentos do transporte marítimo, em particular as PME, e APELA para uma abordagem mais direcionada que tenha em conta as características específicas dos diferentes segmentos do transporte marítimo, incluindo o setor dos transportes a granel ou não regular, e SALIENTA a necessidade de ponderar instrumentos financeiros e medidas de apoio que garantam o acesso efetivo ao financiamento por parte das PME do setor do transporte por via navegável, incluindo os transbordadores e o transporte marítimo de curta distância que servem a conectividade insular, e APELA para uma maior clareza e acessibilidade no que diz respeito aos vários instrumentos e mecanismos de financiamento da UE à disposição do setor marítimo, com vista a assegurar a sua utilização efetiva pelos Estados-Membros e pelas partes interessadas do setor. Deve também ser dada especial atenção ao financiamento da construção de novos navios, à renovação, adaptação e conversão da frota, aos investimentos na descarbonização relacionados com a reparação e à modernização de equipamentos em toda a cadeia de valor da indústria marítima, de uma forma pertinente tanto para o transporte marítimo de curta distância como para o transporte marítimo oceânico.
47. SUBLINHA que a descarbonização do setor marítimo exige investimentos substanciais durante um período de transição prolongado, nomeadamente para modernizar as frotas europeias, modernizar as infraestruturas e melhorar a acessibilidade e a comportabilidade dos preços dos combustíveis marítimos sustentáveis, e SALIENTA a importância de permitir a modernização e a transformação industrial dos estaleiros navais e das indústrias marítimas europeias que realizam projetos de construção, adaptação e conversão recentes.
48. CONGRATULA-SE com as iniciativas de financiamento da UE, nomeadamente os convites à apresentação de propostas no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa, o apoio do Fundo de Inovação e a mobilização de investimentos através do InvestEU.

49. APOIA a mobilização de financiamento público e privado, nomeadamente através de plataformas de aconselhamento e da criação de reservas de projetos, reconhecendo simultaneamente a importância de assegurar que os quadros regulamentares e as medidas de apoio sejam realistas, adequados à sua finalidade e alinhados com as capacidades do mercado, sem que se reduzam as salvaguardas regulamentares, e SALIENTA a necessidade de mecanismos de apoio estáveis e transparentes que permitam o planeamento industrial a longo prazo e INCENTIVA os Estados-Membros, a UE e o setor privado a desenvolverem uma alternativa europeia ao modelo de locação financeira utilizado em países terceiros.
50. INCENTIVA os Estados-Membros, em conformidade com as prioridades nacionais, a ponderarem apoiar a descarbonização marítima e os investimentos industriais, nomeadamente identificando potenciais candidatos a projetos importantes de interesse europeu comum (PIIEC).
51. RECONHECE a necessidade de um financiamento estável e a longo prazo, especialmente para as PME, e de instrumentos de financiamento mais coerentes; INSTA à simplificação dos principais programas de financiamento da UE, nomeadamente o Mecanismo Interligar a Europa, o Horizonte Europa, o InvestEU e o Fundo de Inovação, bem como à eliminação dos obstáculos regulamentares; SALIENTA a importância do futuro Fundo Europeu de Competitividade para impulsionar a descarbonização, a implantação de novas tecnologias e a liderança industrial da UE. INCENTIVA a análise de possibilidades de apoio às tecnologias marítimas europeias; e SALIENTA a necessidade de um financiamento acessível adaptado às economias das pequenas regiões insulares, dos Estados-Membros insulares e das regiões periféricas e ultraperiféricas, bem como às economias dos países e territórios ultramarinos.
52. SUBLINHA a importância de instrumentos de financiamento europeus adequados e de regimes de financiamento misto para a modernização dos estaleiros navais, as adaptações ecológicas e a renovação da frota para segmentos estratégicos, como os transbordadores, os polos marítimos, as PME fornecedoras de serviços marítimos, os navios com nível nulo ou baixo de emissões e a transformação digital das indústrias marítimas.
53. APOIA a exploração de um mecanismo europeu específico para a renovação das frotas de navios de passageiros e navios ro-pax que servem ilhas e regiões remotas, combinando objetivos de política de coesão, de transportes, climática e industrial.

VI. ACESSO A COMPETÊNCIAS E EMPREGOS DE QUALIDADE

54. RECONHECE que o setor do transporte marítimo da UE enfrenta uma escassez de profissionais qualificados, o envelhecimento da mão de obra e condições de trabalho exigentes, que, em conjunto, afetam a sua resiliência e competitividade a longo prazo.
55. RECONHECE a importância de uma mão de obra qualificada, incluindo marítimos e trabalhadores de estaleiros navais, para a competitividade, a inovação e a resiliência, e SALIENTA a necessidade de atrair e manter uma mão de obra qualificada nos setores marítimo e portuário, respeitando simultaneamente as competências dos Estados-Membros nos sistemas de ensino e formação e promovendo a cooperação e a mobilidade.
56. SALIENTA a importância do ensino e da formação no domínio marítimo, incluindo a melhoria das competências e a requalificação, a fim de assegurar a disponibilidade de uma mão de obra marítima qualificada e preparada para o futuro; SUBLINHA a necessidade de requalificação e melhoria das competências da mão de obra existente no setor da construção e reparação naval, a fim de desenvolver novas competências especializadas e satisfazer as exigências modernas decorrentes da adoção e utilização de tecnologias inovadoras de propulsão, digitais e de automatização; PRECONIZA o apoio a empregos de qualidade e gratificantes, a fim de tornar o setor mais atrativo; RECONHECE a importância de iniciativas destinadas a aumentar a sensibilização e o interesse dos jovens pelas indústrias da construção naval e marítima.
57. COMPROMETE-SE a manter a atratividade do setor marítimo da UE através da adoção e aplicação de medidas que garantam condições de trabalho justas para todos os marítimos, em plena conformidade com as normas prescritas na Convenção do Trabalho Marítimo (CTM, 2006) e na legislação pertinente da UE.
58. PRECONIZA uma iniciativa europeia coordenada em matéria de competências marítimas, requalificação e excelência profissional para os trabalhadores dos estaleiros navais, os engenheiros marítimos, os eletricistas, os especialistas em automatização, os técnicos de combustíveis alternativos e os marítimos.