

Βρυξέλλες, 5 Μαρτίου 2026
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια

Ημερομηνία Παραλαβής: 5 Μαρτίου 2026

Αποδέκτης: κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Θέμα: ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ σχετικά με τη βιομηχανική ναυτιλιακή στρατηγική της ΕΕ

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2026) 111 final.

σνημμ.: COM(2026) 111 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 4.3.2026
COM(2026) 111 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

σχετικά με τη βιομηχανική ναυτιλιακή στρατηγική της ΕΕ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ευρώπη είναι μια «πλωτή» ήπειρος. Η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της διαχειρίζονται τη μεγαλύτερη συλλογική θαλάσσια περιοχή στον κόσμο, με αποκλειστικές οικονομικές ζώνες (ΑΟΖ) έκτασης 25 εκατομμυρίων km²¹. Η Ένωση διαθέτει μία από τις μεγαλύτερες ακτογραμμές στον κόσμο, η οποία εκτείνεται σε μήκος 70 000 km σε 22 κράτη μέλη, καθώς και ένα δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών μήκους 42 000 km, με χιλιάδες λιμένες, μαρίνες, ναυπηγεία και προμηθευτές, γεγονός που υπογραμμίζει την ανάγκη περαιτέρω αξιοποίησης των δυνατοτήτων της ενιαίας αγοράς πλωτών μεταφορών της Ευρώπης.

Ο κλάδος ναυτιλιακής παραγωγής² και ο ναυτιλιακός³ κλάδος της Ευρώπης αποτελούν στρατηγικούς τομείς για την αυτονομία, την ανθεκτικότητα, την άμυνα, την οικονομική ασφάλεια, την ευημερία, την απανθρακοποίηση και τη βιώσιμη χρήση και προστασία των περιουσιακών στοιχείων και των πόρων των ΑΟΖ της Ευρώπης. Ο τομέας ναυτιλιακής παραγωγής της Ευρώπης κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως σε πολύπλοκες ναυπηγικές υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών και σε προηγμένες τεχνολογίες. Προωθεί την καινοτομία για βιώσιμες πλωτές μεταφορές και δραστηριότητες γαλαζίας οικονομίας και αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο της περιφερειακής βιομηχανικής ανάπτυξης. Ο ναυτιλιακός τομέας της Ευρώπης είναι κορυφαίος πάροχος ναυτιλιακών υπηρεσιών παγκοσμίως, διασφαλίζει τον εφοδιασμό με βασικά αγαθά, διευκολύνει το εμπόριο και συμβάλλει στην ενεργειακή ανεξαρτησία της ΕΕ. Καθορίζει επίσης, μαζί με άλλα τμήματα των πλωτών μεταφορών, τη ζήτηση για προϊόντα και υπηρεσίες ναυτιλιακής παραγωγής και διαμορφώνει τις τεχνολογικές επιλογές.

Και οι δύο τομείς είναι καίριας σημασίας για την ενίσχυση της στρατιωτικής ικανότητας της Ένωσης και των κρατών μελών μέσω της διευκόλυνσης της μετακίνησης στρατευμάτων και της παράδοσης πολεμικών σκαφών και σκαφών διπλής χρήσης, στρατιωτικής και μη στρατιωτικής. Είναι επίσης ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη και την προστασία των ψηφιακών και υπεράκτιων ενεργειακών υποδομών της ΕΕ, όπως οι αγωγοί, τα καλώδια ηλεκτρικής ενέργειας και δεδομένων και τα αιολικά πάρκα. Άλλα επιμέρους τμήματα, όπως οι κρουαζιέρες και ο τουρισμός με σκάφη, έχουν σημαντικές δυνατότητες καινοτομίας για την ενίσχυση της βιωσιμότητάς τους.

Αυτό το οικοσύστημα πλωτών μεταφορών αντιμετωπίζει προκλήσεις. Οι εκθέσεις Draghi⁴ και Niinistö⁵ αναδεικνύουν την έκθεσή του στον έντονο παγκόσμιο ανταγωνισμό και σε εντάσεις, σε όλο και μεγαλύτερη εξάρτηση από την κατασκευή πλοίων και τη χρηματοδότηση από τρίτες χώρες, στην απανθρακοποίηση και στη γήρανση του εργατικού δυναμικού που χρειάζεται αναβάθμιση των δεξιοτήτων του και επανειδίκευση.

¹ Συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιφερειών της ΕΕ.

² Η έννοια του «κλάδου ναυτιλιακής παραγωγής» περιλαμβάνει ευρύ φάσμα βιομηχανικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών, μεταξύ των οποίων είναι: 1) η κατασκευή, επισκευή, συντήρηση, μετατροπή, μετασκευή, αποσυναρμολόγηση και ανακύκλωση ποντοπόρων πλοίων και σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, λέμβων, πλωτών εξεδρών και άλλων εξειδικευμένων μονάδων επιφανείας και υποβρύχιων και 2) η παραγωγή εξοπλισμού και τεχνολογιών για θαλάσσιες και λιμενικές δραστηριότητες, καθώς και για δραστηριότητες της γαλαζίας οικονομίας.

³ Ο όρος «ναυτιλία» περιλαμβάνει όλα τα τμήματα των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των ακτοπλοϊκών μεταφορών, των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των μεταφορών βαθών υδάτων, των εξειδικευμένων ναυτιλιακών υπηρεσιών, καθώς και των επιχειρηματικών μοντέλων τόσο των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία όσο και των τακτικών γραμμών.

⁴ The future of European competitiveness (Το μέλλον της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας): έκθεση του Mario Draghi (2024).

⁵ Strengthening Europe's civilian and military preparedness and readiness (Πιο ασφαλείς, μαζί: Ενίσχυση της στρατιωτικής και μη στρατιωτικής ετοιμότητας της Ευρώπης): έκθεση του ειδικού συμβούλου κ. Niinistö (2024).

Η Ευρώπη χρειάζεται ένα πλαίσιο πολιτικής που θα διαφυλάξει και θα τονώσει τον κλάδο ναυτιλιακής παραγωγής της και τον ναυτιλιακό κλάδο της, θα ενισχύσει την ικανότητα καινοτομίας τους, θα προωθήσει την ψηφιοποίηση, τη βιωσιμότητα και την απανθρακοποίηση ως πηγές βιομηχανικών ευκαιριών, θα προωθήσει την τεχνολογική υπεροχή και θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά τους. Μαζί με τους λιμένες, οι κλάδοι αυτοί είναι απαραίτητοι για την εδραίωση της θέσης της ΕΕ στην ασταθή γεωπολιτική σκηνή και για τη στρατηγική αυτονομία, την οικονομική ασφάλεια και την ετοιμότητα της ΕΕ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτείνει επίσης —μαζί με την παρούσα βιομηχανική ναυτιλιακή στρατηγική— μια ενωσιακή στρατηγική για τους λιμένες.

Τώρα είναι η στιγμή να αναλάβουμε δράση. Η παρούσα βιομηχανική ναυτιλιακή στρατηγική της ΕΕ, η οποία βασίζεται στη συμφωνία για καθαρή βιομηχανία και σε διάφορες σχετικές πρωτοβουλίες της ΕΕ⁶, καθορίζει ένα όραμα και μια πορεία δράσης στο πλαίσιο έξι πυλώνων:

Βιομηχανική ναυτιλιακή στρατηγική της ΕΕ



2. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ

Ένας ισχυρός τομέας ναυτιλιακής παραγωγής⁷ είναι στρατηγικής σημασίας για την κυριαρχία της Ευρώπης. Παρέχει στην Ευρώπη την ικανότητα να κατασκευάζει και να συντηρεί σκάφη, εξοπλισμό, πλατφόρμες, καθώς και τις τεχνολογίες που είναι αναγκαίες για την προώθηση και την προστασία των ζωτικών συμφερόντων της: από την ενεργειακή ανεξαρτησία, την ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή και τον εφοδιασμό τροφίμων⁸ έως την προστασία των συνόρων, την άμυνα, την προστασία των υποδομών ζωτικής

⁶ Συμπεριλαμβανομένων της Πυξίδας Ανταγωνιστικότητας για την ΕΕ [COM(2025) 30 final], του ευρωπαϊκού συμφώνου για τους ωκεανούς [COM(2025) 281 final], της στρατηγικής της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα (14280/23), της στρατηγικής για την ανθεκτικότητα των υδάτων [COM(2025) 280 final] και του σχεδίου δράσης για μηδενική ρύπανση [COM(2021) 400 final].

⁷ Ο κλάδος ναυτιλιακής παραγωγής της Ευρώπης περιλαμβάνει 300 ναυπηγεία και 28 000 κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού. Διενεργήθηκε ανάλυση από τη βάση προς την κορυφή όσον αφορά τα χαρακτηριστικά, τις ανάγκες, τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες του τομέα στο πλαίσιο της οδού μετάβασης στην κινητικότητα (2024). Οι συστάσεις αυτής της διαδικασίας αντικατοπτρίζονται στην παρούσα στρατηγική.

⁸ Μέσω π.χ. εξειδικευμένων σκαφών, πλατφορμών μετατροπής και πλωτών πλατφορμών, κατασκευών θεμελίωσης και ηλεκτρολογικών υποδομών για υπεράκτιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας εν γένει και ειδικότερα για υπεράκτια αιολική ενέργεια, προηγμένων βυθοκόρων που καθιστούν δυνατή την προστασία από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας και την υπερχειλίση των ποταμών, καθώς και σκαφών για βιώσιμες δραστηριότητες αλιείας και υδατοκαλλιέργειας. Ειδικότερα, όσον αφορά τα αλιευτικά σκάφη, η Επιτροπή θα δημοσιεύσει χάρτη πορείας για την ενεργειακή μετάβαση στον τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας της ΕΕ έως το 3ο τρίμηνο του 2026, μέσω του οποίου θα κατευθύνει τον τομέα όσον αφορά την ενεργειακή μετάβαση και θα συγκεντρώσει πληροφορίες και συστάσεις από την εταιρική σχέση για την ενεργειακή μετάβαση στον τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας της ΕΕ.

σημασίας, τη στρατιωτική κινητικότητα, την παρατήρηση των ωκεανών και τη ναυσιπλοΐα στην Αρκτική⁹.

Η διατήρηση κρίσιμης μάζας εμπορικής ναυπηγικής βιομηχανίας στην ΕΕ είναι καίριας σημασίας για τη διατήρηση της βιομηχανίας ναυπήγησης πολεμικών πλοίων, δεδομένων των ισχυρών διασυνδέσεων διπλής χρήσης και της γόνιμης αλληλεπίδρασης¹⁰. Είναι επίσης σημαντική για τη διατήρηση βιώσιμων αλυσίδων εφοδιασμού στην Ευρώπη, ώστε να διασφαλίζεται ο έλεγχος των βασικών τεχνολογιών και της τεχνογνωσίας. Αυτό είναι απαραίτητο για την προώθηση της απασχόλησης, των επενδύσεων και της καινοτομίας σε περιφερειακό επίπεδο, συμπεριλαμβανομένων των περιφερειακών περιοχών, των νησιών και των εξόχως απόκεντρων περιοχών. Οι ικανότητες επισκευής, συντήρησης, μετατροπής, μετασκευής και ανακύκλωσης πλοίων είναι ζωτικής σημασίας για την προώθηση της ασφάλειας, της απανθρακοποίησης και της κυκλικότητας των πλωτών μεταφορών.

2.1 Ο κλάδος ναυτιλιακής παραγωγής στην ΕΕ: προώθηση της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας σε πρωτοπόρες αγορές

Σήμερα, η Ευρώπη εξακολουθεί να κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως σε ορισμένους από τους πλέον τεχνολογικά προηγμένους τύπους σκαφών (π.χ. κρουαζιερόπλοια, πολεμικά, παγοθραυστικά, ερευνητικά σκάφη, σκάφη υποβρύχιων καλωδίων, σκάφη υποστήριξης της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας, πλωτές πλατφόρμες και πλατφόρμες μετατροπής, θαλαμηγοί και σκάφη αναψυχής), στα καθαρά συστήματα πρόωσης και στον προηγμένο εξοπλισμό. Δεδομένου ότι το 97 % του παγκόσμιου στόλου κρουαζιερόπλοιων έχει κατασκευαστεί στην Ευρώπη, η παραγωγή κρουαζιερόπλοιων είναι καίριας σημασίας για τη διατήρηση και την ενίσχυση των πολύπλοκων ναυπηγικών ικανοτήτων της Ευρώπης σε άλλα τμήματα τα οποία είναι απαραίτητα από τη σκοπιά της στρατηγικής αυτονομίας.

Σε άλλα τμήματα της αγοράς, ιδίως στη ναυπήγηση εμπορικών πλοίων, τις τελευταίες δεκαετίες τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία έχασαν μερίδια της παγκόσμιας αγοράς λόγω της στρέβλωσης της διεθνούς αγοράς, η οποία επηρεάστηκε από μαζικές κρατικές επενδύσεις σε τρίτες χώρες, μη εμπορικές πρακτικές, καθώς και από διαφοροποιήσεις στο κόστος εργασίας και ενέργειας. Ενώ τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία ειδικεύονταν σε αγορές υψηλής αξίας και μικρού όγκου, στα τμήματα αυτά πλέον εισέρχονται και ξένοι ανταγωνιστές. Προσφάτως η βιομηχανία της ΕΕ έχει χάσει έδαφος από χώρες όπως η Κίνα σε στρατηγικά τμήματα της ναυπηγικής βιομηχανίας, όπως τα πορθμεία¹¹ και τα σκάφη υπεράκτιων εγκαταστάσεων αιολικής ενέργειας. Επίσης αμφισβητείται όλο και περισσότερο η ηγετική θέση της στα υποβρύχια σκάφη, στον ναυτικό και στον λιμενικό εξοπλισμό.

Προκειμένου να διατηρηθεί η βάση ναυτιλιακής παραγωγής της Ευρώπης και να απελευθερωθεί το δυναμικό καινοτομίας της, η ΕΕ και τα κράτη μέλη της πρέπει να επικεντρώσουν τις προσπάθειες βιομηχανικής πολιτικής εκεί όπου ρεαλιστικά μπορούν να

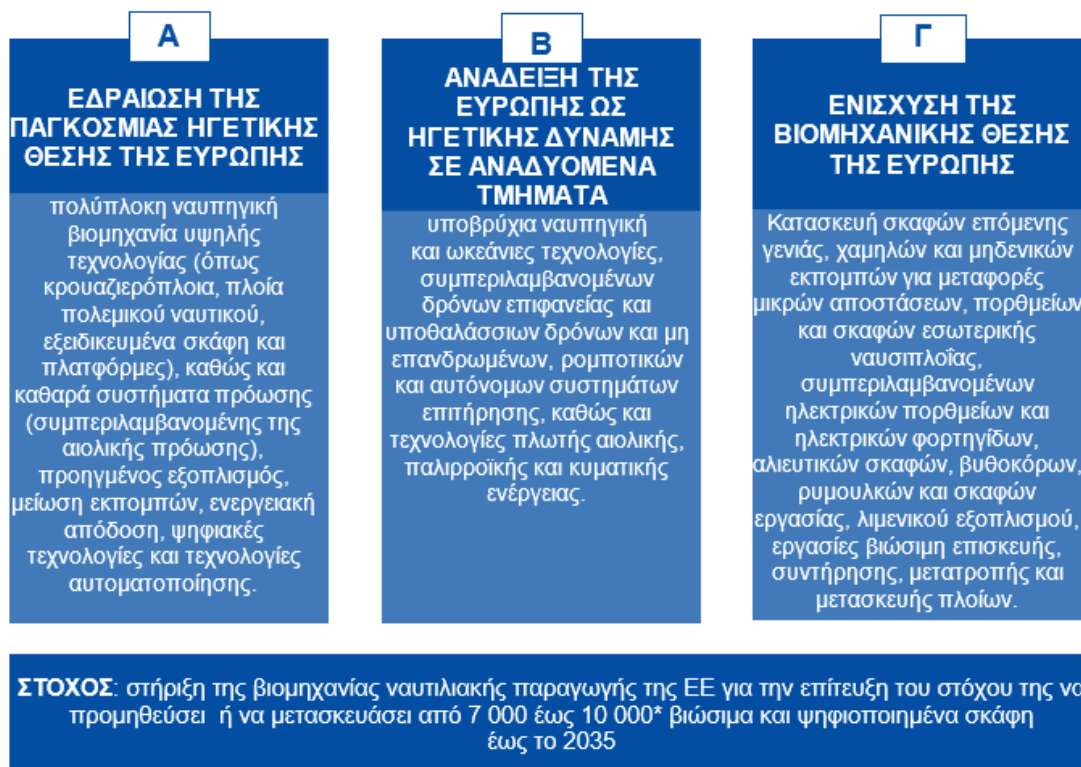
⁹ Μέσω περιπολικών και πολεμικών σκαφών, σκαφών υποβρύχιων καλωδίων, σκαφών διπλής χρήσης, ερευνητικών σκαφών, τεχνολογιών για την εξερεύνηση, παρατήρηση, παρακολούθηση και επιτήρηση των ωκεανών, παγοθραυστικών και πλοίων που είναι σχεδιασμένα για πλεύση σε πάγους.

¹⁰ Η νέα κοινή ανακοίνωση σχετικά με την ενίσχυση της οικονομικής ασφάλειας της ΕΕ [JOIN(2025) 977], η οποία τονίζει τη σημασία των επενδύσεων σε μια δυναμική βιομηχανική βάση, αναγνωρίζει συγκεκριμένα τη ναυπηγική βιομηχανία ως στρατηγικό τομέα διπλής χρήσης.

¹¹ Το μερίδιο αγοράς της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας όσον αφορά τον αριθμό των μεγάλων οχηματαγωγών πλοίων (δηλαδή άνω των 5 000 GT) που παραδόθηκαν στην εγχώρια αγορά (ΕΕ) ανήλθε σε 38 % την περίοδο 2020-24, με μέσο όρο παράδοσης τα τρία πλοία ετησίως. Παρότι η Ευρώπη κατείχε ηγετική θέση έως το 2010, το μερίδιό της στην παγκόσμια αγορά μειώθηκε σε περίπου 15 % την περίοδο 2020-24 (από 60 % το 2010).

επιτευχθούν τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα, δηλαδή σε **τμήματα υψηλής αξίας με ισχυρό βιομηχανικό δυναμικό κατασκευής στην ΕΕ**¹².

Όραμα της ΕΕ για τη βιομηχανία ναυτιλιακής παραγωγής έως το 2030



*Διακήρυξη της SEA Europe με τίτλο «Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035» (2024).

Για την επίτευξη αυτού του φιλόδοξου στόχου θα πρέπει να ληφθούν μέτρα με γνώμονα την προσφορά και τη ζήτηση, αλλά και να υπάρχουν οι κατάλληλες ευνοϊκές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένης της στενής συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή θα δρομολογήσει τη **συμμαχία της ΕΕ για τις αξιακές αλυσίδες της βιομηχανικής ναυτιλίας**, με σκοπό την ενίσχυση της βιομηχανικής κυριαρχίας και της τεχνολογικής υπεροχής της Ευρώπης σε επιλεγμένες πρωτοπόρες αγορές στον τομέα της ναυτιλιακής παραγωγής και των αναδυόμενων τεχνολογιών. Η συμμαχία θα φέρει σε επαφή συμφεροντούχους από το οικοσύστημα των πλωτών μεταφορών, καθώς και εθνικές και περιφερειακές αρχές. Θα προετοιμάσει επίσης το έδαφος για τον εντοπισμό επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για βιομηχανικές δραστηριότητες στην Ευρώπη, διευκολύνοντας την κατάρτιση κοινών χαρτών πορείας και δεξαμενών έργων σε προσδιορισμένους τομείς. Η συμμαχία θα εργαστεί επίσης για τη στήριξη της ΕΕ και των κρατών μελών όσον αφορά την ευθυγράμμιση των επενδυτικών προτεραιοτήτων, τον προσδιορισμό συμπληρωματικών κινήτρων για την προώθηση της

¹² Η απανθρακοποίηση, η ψηφιοποίηση, η αναμενόμενη επέκταση της ανάπτυξης υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και η εμφάνιση νέων αγορών ανάπτυξης της γαλάζιας οικονομίας, όπως οι υποβρύχιες τεχνολογίες και οι τεχνολογίες παρατήρησης των ωκεανών, η στρατιωτική κινητικότητα και η αύξηση των επενδύσεων στον τομέα της άμυνας, παρέχουν ευκαιρίες για τη μόχλευση και την ενίσχυση της βάσης ναυτιλιακής παραγωγής της Ευρώπης. Για παράδειγμα, έως το 2030 ο αριθμός των ηλεκτροκίνητων οχηματαγωγών πλοίων εκτιμάται ότι θα αυξηθεί σε έως και 364, ανάλογα με παράγοντες όπως η βελτίωση των ποσοστών ενεργειακής πυκνότητας των συσσωρευτών και τα ποσοστά ανάπτυξης ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς. Από το 2020 έως το 2050, τα δύο τρίτα του υφιστάμενου στόλου των 12 000 σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας που πλέουν στις ευρωπαϊκές πλωτές οδούς εκτιμάται ότι θα υποβληθούν σε μετασκευή και το ένα τρίτο θα είναι νέες κατασκευές (περίπου 140 νέα σκάφη ετησίως).

ζήτησης και των συνεργειών σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα στην Ευρώπη και τον συντονισμό των μηχανισμών στήριξης της ΕΕ με εθνικά έργα.

2.2 Εκσυγχρονισμός της ναυτιλιακής βάσης παραγωγής της ΕΕ

Έως το 2030 η ευρωπαϊκή βιομηχανία πρέπει να σημειώσει περαιτέρω πρόοδο προς την έξυπνη και καθαρή ναυτιλιακή παραγωγή, αξιοποιώντας την ψηφιοποίηση, την προηγμένη ρομποτική, την τεχνητή νοημοσύνη, τη δομοστοιχείωση, την ενεργειακή απόδοση και την κυκλικότητα στις βιομηχανικές διαδικασίες. Αυτό είναι απαραίτητο προκειμένου να καταστεί η ναυτιλιακή παραγωγή στην Ευρώπη πιο ανθεκτική και οικονομικά αποδοτική, να μετριαστούν οι επικείμενες προκλήσεις έλλειψης εργατικού δυναμικού, να ενισχυθεί η παραγωγικότητα και να επεκταθεί η επιχειρησιακή ικανότητα των βιομηχανικών εγκαταστάσεων.

Στα **μικρά και μεσαία ναυπηγεία**, πρέπει να αυξηθεί η χρήση καινοτόμων τεχνολογιών κατασκευής, όσον αφορά τα υλικά, τις διαδικασίες, την ΤΝ και τις δεξιότητες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή υλοποιεί την **εμβληματική πρόσκληση «Ναυπηγεία του μέλλοντος»¹³** στον τομέα της έρευνας και καινοτομίας, με στόχο τη στήριξη της δοκιμής και της επίδειξης των εν λόγω τεχνολογιών σε πραγματικές συνθήκες ναυπηγείων, με σκοπό την περαιτέρω αναπαραγωγή και επέκταση των αποτελεσμάτων.

Τα σημεία συμφόρησης που αφορούν τις διοικητικές άδειες μπορούν να περιορίσουν την ικανότητα των ναυπηγείων να επεκτείνουν ή να εκσυγχρονίσουν τις εγκαταστάσεις ή να εγκαταστήσουν τεχνολογίες απανθρακοποίησης, όπως υποδομές για ανεφοδιασμό με καθαρά καύσιμα ή εξηλεκτρισμό στην αποβάθρα. Η πρόσφατη πρόταση κανονισμού για την επιτάχυνση της εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων¹⁴ και η δέσμη για τα ευρωπαϊκά δίκτυα μπορούν να επιταχύνουν τον εξηλεκτρισμό των βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μεταξύ άλλων σε λιμενικές περιοχές, όπως οι εγκαταστάσεις επισκευής και συντήρησης πλοίων, και θα πρέπει να εγκριθούν από τους συννομοθέτες το συντομότερο δυνατόν. **Η προτεινόμενη νομοθετική πράξη για την επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής** θα απλουστεύσει και θα επισπεύσει τις διαδικασίες αδειοδότησης, μεταξύ άλλων για τις εγκαταστάσεις ναυτιλιακής παραγωγής.

Τέλος, η Επιτροπή θα διερευνήσει με τους συμφεροντούχους, στο πλαίσιο της συμμαχίας της ΕΕ για τις αξιακές αλυσίδες της βιομηχανικής ναυτιλίας, τρόπους βελτιστοποίησης των διασυνοριακών συνεργειών παραγωγής και αλυσίδας εφοδιασμού, προωθώντας την τυποποίηση όπου μπορούν να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας, π.χ. για τη μείωση του κόστους και του χρόνου εγκατάστασης ορισμένων κατασκευαστικών στοιχείων για σκάφη επόμενης γενιάς.

2.3 Μόχλευση δημόσιων συμβάσεων και χρηματοδότησης για τη στήριξη της βιομηχανικής υπεροχής της ΕΕ

Η στρατηγική χρήση των δημόσιων συμβάσεων μπορεί να συμβάλει στην προώθηση της ζήτησης για καθαρά, καινοτόμα προϊόντα και υπηρεσίες που παράγονται στην ΕΕ,

¹³ Πρόγραμμα εργασίας του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» για την περίοδο 2026-2027 — CL5-2026-05-D5-12. Ενδεικτικός προϋπολογισμός: 21,00 εκατ. EUR.

¹⁴ Πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας για την επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης για έργα υποδομών [COM(2025) 1007 final].

συμπεριλαμβανομένων βασικών στρατηγικών σκαφών σε πρωτοπόρες αγορές¹⁵ ζωτικής σημασίας για την ανθεκτικότητα και την οικονομική ασφάλεια της ΕΕ.

Η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη της ΕΕ/του ΕΟΧ για τον εντοπισμό και τη διευκόλυνση μιας **πολυετούς, ομαδοποιημένης σειράς δημόσιων παραγγελιών σε διάφορους αγοραστές του δημόσιου τομέα σε επίπεδο ΕΕ/ΕΟΧ**, ώστε να δημιουργηθεί ένα μακροπρόθεσμο συγκεντρωτικό μήνυμα δημόσιας ζήτησης σε σχετικά τμήματα (π.χ. πορθμεία, ερευνητικά σκάφη, παγοθραυστικά, ρυμουλκά, μη επανδρωμένα αεροσκάφη¹⁶) και να διευκολυνθεί η ετοιμότητα του τομέα ναυτιλιακής παραγωγής της Ευρώπης να ανταποκριθεί στην εν λόγω ζήτηση.

Στο πλαίσιο της επικείμενης αναθεώρησης του πλαισίου της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις, η Επιτροπή θα προτείνει **στοχευμένες μη τιμολογιακές απαιτήσεις**, σύμφωνα με τις διεθνείς υποχρεώσεις, σε επιλεγμένα στρατηγικά τμήματα δημόσιων συμβάσεων, για τη στήριξη των στόχων βιομηχανικής ανθεκτικότητας και οικονομικής ασφάλειας της ΕΕ.

Επιπλέον, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τις εξωτερικές εξαρτήσεις και ανάγκες για μη τιμολογιακά κριτήρια για την προμήθεια εξειδικευμένων σκαφών κατά τον σχεδιασμό των όρων πλειστηριασμού για στρατηγικά έργα θαλάσσιων μεταφορών, ανανεώσιμων πηγών ενέργειας ή υποβρύχια έργα.

Η δημόσια χρηματοδότηση μπορεί επίσης να ενισχύσει την ιδιωτική ζήτηση για έξυπνα και καθαρά προϊόντα, προωθώντας την καινοτομία και τη δημιουργία αξίας στην ΕΕ. Για τον σκοπό αυτόν, στις προτάσεις για το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (2028-2034), και ιδίως στην πρόταση για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Ανταγωνιστικότητας (ETA), έχουν συμπεριληφθεί **στοχευμένοι προτιμησιακοί όροι της ΕΕ** για την προστασία στρατηγικών τεχνολογιών και ικανοτήτων σύμφωνα με τις διεθνείς δεσμεύσεις.

Η νέα **κοινή ανακοίνωση σχετικά με την ενίσχυση της οικονομικής ασφάλειας της ΕΕ**¹⁷ παροτρύνει ένθερμα τα κράτη μέλη, τον όμιλο ΕΤΕπ και άλλα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, καθώς και τις εθνικές αναπτυξιακές τράπεζες που εκτελούν εθνικούς ή ενωσιακούς προϋπολογισμούς, να ενσωματώσουν ζητήματα οικονομικής ασφάλειας στις αποφάσεις χρηματοδότησης¹⁸.

2.4 Διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού με τρίτες χώρες

Η Επιτροπή αποσκοπεί στη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο και στην προστασία της ευρωπαϊκής βιομηχανίας ναυτιλιακής παραγωγής από επιβλαβείς εμπορικές πρακτικές, όπως η εξοντωτική τιμολόγηση, οι μη προσανατολισμένες στην αγορά επιδοτήσεις, η παραβίαση των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας (ΔΔΙ) και ο εξαναγκασμός μεταφοράς τεχνολογίας σε τρίτες χώρες.

¹⁵ Κάποια παραδείγματα περιλαμβάνουν δυνητικά την άμεση απόκτηση οχηματαγωγών για τοπικές, αστικές και νησιωτικές μεταφορές, ωκεανογραφικών και ερευνητικών σκαφών, παγοθραυστικών, σκαφών εργασίας, σκαφών ελέγχου της ρύπανσης, σκαφών έρευνας και διάσωσης, σκαφών εκπαίδευσης και διάσωσης, την προμήθεια εξαρτημάτων, υπηρεσίες επισκευής και εξειδικευμένες υπηρεσίες ως περιουσιακά στοιχεία και τεχνολογίες πολεμικού ναυτικού, περιπολίας και ακτοφυλακής.

¹⁶ Λαμβάνοντας υπόψη και σε συνέργεια με τη δημιουργία της Εφεδρείας Σκαφών Πόντισης Καλωδίων της ΕΕ πολλαπλών σκοπών σύμφωνα με το σχέδιο δράσης της ΕΕ για την ασφάλεια των καλωδίων [JOIN(2025) 9 final] και με σχετικές δράσεις στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης για την ασφαλή χρήση και αντιμετώπιση των δρόνων [COM(2026) 81 final].

¹⁷ JOIN(2025) 977 final.

¹⁸ Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στη στήριξη επιχειρήσεων της ΕΕ που μειώνουν τις ξένες εξαρτήσεις σε κρίσιμους τομείς και να περιοριστεί η πρόσβαση προμηθευτών υψηλού κινδύνου από τρίτες χώρες σε ενωσιακή και εθνική χρηματοδότηση.

Η Επιτροπή θα ξεκινήσει διαρθρωμένο διάλογο με τη βιομηχανία ναυτιλιακής παραγωγής της ΕΕ, ενδεχομένως στο πλαίσιο της συμμαχίας για τις αξιακές αλυσίδες της βιομηχανικής ναυτιλίας, με σκοπό την περαιτέρω ενίσχυση των ικανοτήτων της στον τομέα της συλλογής πληροφοριών για την παρακολούθηση της παγκόσμιας ναυπηγικής πολιτικής και των εξελίξεων της αγοράς, των στρατηγικών κινδύνων, των απειλών και των ευκαιριών για την ανθεκτικότητα της αλυσίδας εφοδιασμού, καθώς και των εμποδίων πρόσβασης στην αγορά τρίτων χωρών. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή θα αξιοποιήσει, μεταξύ άλλων, τη νέα συμμαχία της ΕΕ για τις αξιακές αλυσίδες της βιομηχανικής ναυτιλίας, καθώς και το δίκτυο των αντιπροσωπειών της ΕΕ και τον νέο κόμβο πληροφοριών για την οικονομική ασφάλεια, όπως εξαγγέλθηκε στη νέα κοινή ανακοίνωση σχετικά με την ενίσχυση της οικονομικής ασφάλειας της ΕΕ¹⁹. Με τον τρόπο αυτόν, θα συμβάλει, αφενός, στον καλύτερο εντοπισμό και προσδιορισμό τομέων στους οποίους οι αθέμιτες εμπορικές πρακτικές σε τρίτες χώρες είναι ή ενδέχεται να καταστούν επιζήμιες για τα ναυπηγεία και τους κατασκευαστές εξοπλισμού της ΕΕ και, αφετέρου, στη λήψη πιθανών εμπορικών μέτρων και στην υλοποίηση δράσεων για τη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού.

Όσον αφορά την καλύτερη προστασία του κλάδου από τις επιβλαβείς εμπορικές πρακτικές, η Επιτροπή:

- **Θα αξιολογήσει τις επιλογές και θα προτείνει, όπου είναι αναγκαίο και εφικτό, μια νέα ειδική τομεακή πράξη²⁰** ή στοχευμένες τροποποιήσεις της εργαλειοθήκης εμπορικής πολιτικής της, σύμφωνα με τις διεθνείς υποχρεώσεις. Οι επιλογές θα επικεντρωθούν σε συγκεκριμένα τμήματα που είναι καίριας σημασίας για τη στρατηγική αυτονομία και την οικονομική ασφάλεια της Ευρώπης και στα οποία τα ναυπηγεία της ΕΕ εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται, αλλά αντιμετωπίζουν αθέμιτο ανταγωνισμό στην ανοικτή θάλασσα²¹.
- **Θα αξιοποιήσει τις υφιστάμενες και μελλοντικές εμπορικές και επενδυτικές συμφωνίες** για την προστασία και την προώθηση των συμφερόντων της βάσης ναυτιλιακής παραγωγής της ΕΕ, μεταξύ άλλων μέσω διατάξεων για την πρόσβαση στην αγορά, την καταπολέμηση των επιδοτήσεων, τις υποχρεώσεις για τη διαφάνεια και την προστασία των ΔΔΙ.
- **Θα επανεκκινήσει τις προσπάθειες για μια μελλοντική διεθνή συμφωνία στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας**, η οποία θα αντιμετωπίζει τις μη εμπορικές πρακτικές στον τομέα.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να προωθεί ισότιμους όρους ανταγωνισμού στις εξαγωγικές πιστώσεις για τα πλοία με την περαιτέρω ανάπτυξη της **τομεακής συμφωνίας για τα πλοία (SSU)²² στον διακανονισμό του ΟΟΣΑ για τις εξαγωγικές πιστώσεις οι οποίες τυγχάνουν δημόσιας στήριξης**, μεταξύ άλλων μέσω ειδικών διατάξεων για τα πλοία μηδενικών και χαμηλών εκπομπών. Η Επιτροπή θα εργαστεί επίσης για τη στήριξη των

¹⁹ JOIN(2025) 977 final.

²⁰ Με δεδομένο ότι ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/1035 για την άμυνα κατά της ζημιογόνου τιμολόγησης των πλοίων δεν μπορεί να εφαρμοστεί λόγω μη κύρωσης της συμφωνίας του ΟΟΣΑ του 1994 για τον ναυπηγικό κλάδο.

²¹ Π.χ. τύποι πλοίων που είναι απαραίτητοι για τη στρατιωτική κινητικότητα και την ασφάλεια του εφοδιασμού σε περιόδους κρίσεων, όπως τα οχηματαγωγά και τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, καθώς και εξειδικευμένα πλοία που είναι καίριας σημασίας για τη διαφύλαξη των υπεράκτιων ενεργειακών και ψηφιακών υποδομών της Ευρώπης.

²² Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να καθιερωθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού (όπου ο ανταγωνισμός θα βασίζεται στην τιμή και την ποιότητα των πλοίων και όχι στους προβλεπόμενους χρηματοδοτικούς όρους) και να γίνουν προσπάθειες για την εξάλειψη των στρεβλώσεων του εμπορίου που σχετίζονται με εξαγωγικές πιστώσεις οι οποίες τυγχάνουν δημόσιας στήριξης.

ναυπηγείων, των κατασκευαστών εξοπλισμού και των παρόχων υπηρεσιών της ΕΕ στις αγορές τρίτων χωρών μέσω της δημιουργίας ενός νέου χρηματοδοτικού εργαλείου σε επίπεδο ΕΕ για τις εξαγωγικές πιστώσεις²³.

2.5 Ενίσχυση του παγκόσμιου πλαισίου ανακύκλωσης πλοίων και προώθηση της θαλάσσιας κυκλικότητας

Η ανακύκλωση πλοίων καθιστά δυνατή την ανάκτηση και επαναχρησιμοποίηση πολύτιμων υλικών, όπως ο χάλυβας, ο χαλκός και το αλουμίνιο, ώστε να μειωθεί η ανάγκη εξόρυξης παρθένων πόρων και να υποστηριχθούν οι αρχές της κυκλικής οικονομίας. Περισσότερα από 16 000 πλοία προβλέπεται να ανακυκλωθούν εντός της επόμενης δεκαετίας. Η Επιτροπή θα επιδιώξει να ενισχύσει τη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ανακύκλωση πλοίων²⁴, ώστε να προσφέρει ένα επικαιροποιημένο και ισχυρότερο παγκόσμιο πλαίσιο. Τέλος, στόχος είναι η επίτευξη πλήρους ευθυγράμμισης μεταξύ των διεθνών κανόνων και του κανονισμού της ΕΕ για την ανακύκλωση πλοίων και η διασφάλιση ασφαλών, βιώσιμων και υπεύθυνων πρακτικών ανακύκλωσης σε διεθνές επίπεδο.

Επιπλέον, η Επιτροπή θα διερευνήσει τρόπους για τη στήριξη της επέκτασης της εγχώριας ικανότητας ανακύκλωσης πλοίων της ΕΕ, καθιστώντας την οικονομικά αποδοτικότερη, και θα συνεργαστεί με εμπορικούς εταίρους με ικανότητα ανακύκλωσης πλοίων, αρχής γενομένης από την Ινδία, για την προώθηση υψηλών περιβαλλοντικών και κοινωνικών προτύπων, με βάση τον κανονισμό της ΕΕ για την ανακύκλωση πλοίων. Δεδομένου ότι τα ανακυκλωμένα υλικά θα καταστούν ολοένα και πιο πολύτιμα για την πράσινη παραγωγή της ΕΕ, η Επιτροπή είναι έτοιμη να βοηθήσει τους συμφεροντούχους να σχεδιάσουν ενωσιακές «αναγεννητικές» προσεγγίσεις (από λίκνο σε λίκνο) στον ναυτιλιακό κλάδο σε όλους τους συνεργατικούς σχηματισμούς χαλυβουργίας, ναυπηγικής και ανακύκλωσης πλοίων και παλαιοσιδηρικών στην Ευρώπη²⁵, προωθώντας βιομηχανικές συνέργειες, ευκαιρίες και βέλτιστες περιβαλλοντικές πρακτικές.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να στηρίζει στρατηγικές θαλάσσιας κυκλικότητας από τον σχεδιασμό έως το τέλος του κύκλου ζωής και την ανάκτηση υλικών μέσω στήριξης δραστηριοτήτων έρευνας και καινοτομίας²⁶. Ο χάρτης πορείας για την εφαρμογή της κυκλικής οικονομίας για τα σκάφη αναψυχής στο τέλος του κύκλου ζωής τους²⁷, ο οποίος θέτει στόχους που πρέπει να επιτευχθούν έως το 2030, θα κατευθύνει τις περαιτέρω προσπάθειες στον συγκεκριμένο τομέα.

Εμβληματικές δράσεις

- *Εγκαινίαση συμμαχίας αξιακών αλυσίδων βιομηχανικής ναυτιλίας της ΕΕ για την προώθηση της ηγετικής θέσης σε πρωτοπόρες αγορές*

²³ Το νέο αυτό εργαλείο θα παρέχει χρηματοδοτική στήριξη από την ΕΕ στους εθνικούς οργανισμούς εξαγωγικών πιστώσεων της ΕΕ με σκοπό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των οικονομικών προσφορών τους, μεταξύ άλλων σε διεθνείς αγοραστές πλοίων.

²⁴ Διεθνής σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση πλοίων (2009).

²⁵ Δυνητικά στο πλαίσιο της νέας συμμαχίας της ΕΕ για τις αξιακές αλυσίδες της βιομηχανικής ναυτιλίας.

²⁶ Με αξιοποίηση επίσης εργαλείων όπως τα διαβατήρια που καθιστούν δυνατό ένα σύστημα ιχνηλασιμότητας ολόκληρου του κύκλου ζωής και των υλικών των πλοίων και οι δείκτες περιβαλλοντικών επιδόσεων των ναυπηγείων, όπως αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο των έργων «Circle of Life» και «EcoShip Yards» που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ.

²⁷ Χάρτης πορείας για την εφαρμογή της κυκλικής οικονομίας για τα σκάφη αναψυχής στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ο οποίος καταρτίστηκε το 2023 από την European Boating Industry σε συνεργασία με την Επιτροπή.

- Στήριξη του ψηφιακού, καθαρού και κυκλικού μετασχηματισμού των ευρωπαϊκών ναυπηγείων («Ναυπηγεία του μέλλοντος»)
- Μόχλευση δημόσιων συμβάσεων και ενωσιακής χρηματοδότησης, όπως προτείνεται στο ΠΔΠ, για τη στήριξη της βιομηχανικής υπεροχής της ΕΕ, μεταξύ άλλων μέσω σειράς δημόσιων παραγγελιών και στοχευμένων μη τιμολογιακών και οικονομικών κριτηρίων ασφάλειας
- Δράσεις για τη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο για τα ναυπηγεία και τους κατασκευαστές εξοπλισμού της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων εξαγωγικών πιστώσεων για τα πλοία και, όπου είναι αναγκαίο και εφικτό, ειδικών τομεακών εμπορικών μέτρων

3. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ

Οι θαλάσσιες μεταφορές, ως στρατηγικός τομέας, μεταφέρουν περίπου το 75 % του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και το 30 % των εμπορευματικών μεταφορών εντός της ΕΕ. Ο στόλος υπό τον έλεγχο της ΕΕ είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο, καθώς αντιπροσωπεύει πάνω από το ένα τρίτο της παγκόσμιας θαλάσσιας χωρητικότητας σε όλα τα τμήματα της αγοράς. Οι ευρωπαϊκές επιχειρήσεις διατηρούν ισχυρές θέσεις στην αγορά όσον αφορά τις μεταφορές σε εμπορευματοκιβώτια και χύδην φορτία, τις μεταφορές ενέργειας και τις άκρως εξειδικευμένες θαλάσσιες υπηρεσίες. Οι θαλάσσιες επιβατικές και εμπορευματικές συνδέσεις είναι ζωτικής σημασίας για τα νησιά και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές της ΕΕ, καθώς διασφαλίζουν την εδαφική συνοχή και στηρίζουν τις τοπικές κοινότητες και τον τουρισμό. Οι στόλοι που φέρουν σημαία της ΕΕ και ελέγχονται από την ΕΕ αναγνωρίζονται διεθνώς για τα υποδειγματικά τους πρότυπα όσον αφορά την ασφάλεια και την προστασία, την καινοτομία και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις²⁸.

Ταυτόχρονα, ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ δραστηριοποιείται σε ένα ολόένα και πιο σύνθετο περιβάλλον διαταραχών και πολιτικής αστάθειας, κόστους ενεργειακής μετάβασης, γήρανσης του εργατικού δυναμικού και έντονου παγκόσμιου ανταγωνισμού, ιδίως από την Ανατολική και τη Νοτιοανατολική Ασία. Οι πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις ανέδειξαν για άλλη μια φορά τη στρατηγική σημασία του για το παγκόσμιο εμπόριο ενέργειας και αγαθών. Ταυτόχρονα, οι εν λόγω εξελίξεις έχουν επισημάνει την αυξανόμενη έκθεση του τομέα στις διεθνείς προκλήσεις για την ασφάλεια, οι οποίες ενέχουν σημαντικούς κινδύνους για την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, αλλά, ακόμη πιο σημαντικό, για την ασφάλεια των σκαφών και των πληρωμάτων τους, και οδηγούν σε αυξημένες δαπάνες μεταφοράς και ασφάλισης.

Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα στρατηγική επιδιώκει να διαφυλάξει τον τομέα ως βασικό πάροχο ποιοτικών, αποτελεσματικών, ασφαλών και βιώσιμων ναυτιλιακών υπηρεσιών, δημιουργώντας παράλληλα καλύτερες συνθήκες για την κατασκευαστική βάση της ΕΕ.

Η επίτευξη των στόχων της παρούσας στρατηγικής απαιτεί συνεκτικό πολιτικό και κανονιστικό πλαίσιο και συνεργασία σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο. **Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) αποτελεί την τεχνική και επιχειρησιακή ραχοκοκαλιά της πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών της Ένωσης.** Διαδραματίζει καίριο ρόλο στην εναρμονισμένη εφαρμογή και διευκολύνει την εφαρμογή καινοτόμων και αποτελεσματικών λύσεων, μεταξύ άλλων μέσω της εκτεταμένης βάσης

²⁸ Οι συμβάσεις του ΔΝΟ για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος μεταφέρονται στο κεκτημένο της ΕΕ. Τα κράτη μέλη δεσμεύονται νομικά να τις εφαρμόζουν μαζί με τους ειδικούς κανόνες της ΕΕ, συχνά βάσει αυστηρότερων απαιτήσεων από ό,τι σε άλλες περιοχές του κόσμου.

γνώσεων. Θα έχει επίσης καίρια σημασία για τη στήριξη της εφαρμογής των ρυθμιστικών δράσεων που καθορίζονται στην παρούσα στρατηγική. Επιπλέον, ο EMSA παρέχει τεχνική συνδρομή και στήριξη για την ανάπτυξη ικανοτήτων στις ναυτιλιακές αρχές στη Μεσόγειο²⁹. **3.1 Ιδιοκτησία και σημαίες**

Η διατήρηση σημαντικού μεριδίου των θαλάσσιων μέσων και η ενίσχυση της ελκυστικότητας των σημαίων της ΕΕ θα στηρίξουν τη θέση της ΕΕ στο παγκόσμιο εμπόριο και θα διαφυλάξουν τις γραμμές επικοινωνίας. Θα ενισχύσει επίσης την ικανότητα της ΕΕ να διαμορφώνει παγκόσμια πρότυπα και πολιτικές για την ασφάλεια, την προστασία, την εργασία, το κλίμα και την προστασία του περιβάλλοντος.

Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα **συνεχίσει να βασίζεται στις** κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις **κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών**³⁰ με σκοπό την αξιολόγηση των καθεστώτων στήριξης των κρατών μελών (π.χ. φόρος χωρητικότητας), τα οποία αποτελούν βασικό εργαλείο για τη διατήρηση των μεριδίων αγοράς και της ανταγωνιστικότητας του εγχώριου ναυτιλιακού τομέα και για την αύξηση της ελκυστικότητας των σημαίων των κρατών μελών ενόψει του έντονου παγκόσμιου ανταγωνισμού. Η Επιτροπή **καλεί τα κράτη μέλη να προωθήσουν περαιτέρω ρεαλιστικά μέτρα**, όπως η αύξηση της αποτελεσματικότητας των εθνικών διοικητικών διαδικασιών³¹, η επιδίωξη της χρήσης ψηφιακών πιστοποιητικών, η πλήρης ψηφιοποίηση των μητρώων και η χρήση εργαλείων που βασίζονται στην ΤΝ για τη βελτιστοποίηση των διαδικασιών. Από την πλευρά της, η Επιτροπή θα **καθιερώσει διαρθρωμένο διάλογο συνεργασίας** με τα κράτη μέλη και με τους συμφεροντούχους του κλάδου με στόχο την τόνωση της ανταγωνιστικότητας και της ποιοτικής ναυτιλίας, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο της εφαρμογής της διεθνούς και ενωσιακής νομοθεσίας σχετικά με τη **συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κράτους σημαίας**. Η Επιτροπή, από κοινού με τα κράτη μέλη, θα συνεχίσει τις προσπάθειές της στο πλαίσιο του ΔΝΟ για την ενίσχυση της ρυθμιστικής εποπτείας των κρατών σημαίας με σκοπό την αποτελεσματική εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους.

3.2 Ενεργειακή μετάβαση και απανθρακοποίηση

Η προώθηση της απανθρακοποίησης και της μείωσης της ρύπανσης του ναυτιλιακού τομέα, με παράλληλη διατήρηση του ανταγωνιστικού του πλεονεκτήματος, απαιτεί σαφείς και προβλέψιμους κανόνες, μεταξύ άλλων σε παγκόσμιο επίπεδο. Με τον τρόπο αυτόν μπορεί να προωθηθεί η καινοτομία και η υπεροχή σε μια ραγδαία εξελισσόμενη ναυτιλιακή αγορά και να τονωθεί η ζήτηση για καθαρά καύσιμα και καθαρές τεχνολογίες στην Ευρώπη.

Για την καθαρή μετάβαση απαιτείται ένας συνδυασμός ενισχυμένης ενεργειακής απόδοσης και υιοθέτησης νέων τεχνολογιών πρόωσης και εναλλακτικών καυσίμων. Προκειμένου να δημιουργηθούν οι συνθήκες για μαζική παραγωγή και χρήση των εν λόγω καυσίμων σε τομείς στους οποίους είναι *δύσκολο να μειωθούν οι εκπομπές*, η Επιτροπή παρουσίασε το **επενδυτικό σχέδιο για βιώσιμες μεταφορές (STIP)**³². Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, το σχέδιο αυτό θα οδηγήσει στην αυξημένη χρήση ανανεώσιμων

²⁹ με το χρηματοδοτούμενο από τον NDICI-Global Europe πρόγραμμα SAFEMED V.

³⁰ C(2004) 43, (ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3).

³¹ Όπως η ποιότητα και η ομαλή διαχείριση, η προσέγγιση βάσει κινδύνου, η μείωση του χρόνου αναμονής, ο εξορθολογισμός των επιθεωρήσεων.

³² COM(2025) 664 final.

καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, καθώς και στον άμεσο εξηλεκτρισμό, όπου αυτό είναι εφικτό³³. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα επιδιώξει επίσης τη δημιουργία ολοκληρωμένης αγοράς βιομεθανίου, καλώντας παράλληλα τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι τα εθνικά μέτρα δεν εισάγουν έμμεσους φραγμούς στο διασυνοριακό εμπόριο βιομεθανίου ούτε περιορίζουν τη διαθεσιμότητά του εντός της ενιαίας αγοράς. Η συμμαχία για τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα ενθαρρύνει τις συζητήσεις μεταξύ των πλοιοκτητών, της βιομηχανίας βιώσιμων καυσίμων και των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, με σκοπό την προώθηση της παραγωγής και της προμήθειας ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα των πλωτών μεταφορών.

Η πρωτοβουλία «Fuel EU Maritime» και η ένταξη του ναυτιλιακού τομέα στο ΣΕΔΕ της ΕΕ υπογραμμίζουν τη δέσμευση της ΕΕ να διαμορφώσει την καθαρή μετάβαση της ναυτιλίας, με σαφή πορεία ώστε ο τομέας να επιτύχει τους στόχους της ΕΕ για απανθρακοποίηση. Για την περαιτέρω διευκόλυνση της εφαρμογής των εν λόγω πράξεων και τη μείωση της κανονιστικής και διοικητικής πολυπλοκότητας που προκύπτει από τις τρέχουσες ασυνέπειες και αλληλεπικαλύψεις, η Επιτροπή θα **εξετάσει τρόπους απλούστευσης και εξορθολογισμού του υφιστάμενου πλαισίου παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ)**, το οποίο εξυπηρετεί τόσο το ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές όσο και την πρωτοβουλία FuelEU Maritime, υλοποιώντας περαιτέρω συνέργειες στη διαδικασία συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ΠΥΕ³⁴.

Ο αποτελεσματικότερος τρόπος για την αντιμετώπιση των κλιματικών επιπτώσεων από τις θαλάσσιες μεταφορές και τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού είναι μέσω φιλόδοξης παγκόσμιας δράσης, η οποία θα υλοποιήσει τον στόχο της στρατηγικής του ΔΝΟ για το 2023 για την επίτευξη μηδενικού ισοζυγίου εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία έως το 2050. Η ΕΕ θα **συνεχίσει το έργο της στο πλαίσιο του ΔΝΟ και θα οικοδομήσει γέφυρες με διεθνείς εταίρους για την εξεύρεση παγκόσμιων λύσεων**, στηρίζοντας τη δέσμευση του ναυτιλιακού τομέα της ΕΕ για απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και τις επενδύσεις που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί για την επίτευξη αυτού του στόχου. Σύμφωνα με τις υφιστάμενες νομικές δεσμεύσεις, η Επιτροπή θα αναθεωρήσει τη σχετική νομοθεσία της ΕΕ λαμβάνοντας υπόψη τα παγκόσμια μέτρα στο πλαίσιο του ΔΝΟ, προκειμένου να αποφεύγεται η διπλή πληρωμή.

Η Επιτροπή θα **διευκολύνει επίσης τη συνεργασία μεταξύ των συμφεροντούχων με τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού δικτύου πράσινων θαλάσσιων οδών και κόμβων**. Το εγχείρημα αυτό θα βασιστεί σε υφιστάμενες πρωτοβουλίες, συμπεριλαμβανομένων των στρατηγικών για τις διάφορες θαλάσσιες λεκάνες και τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο³⁵. Στόχος είναι να αυξηθεί η προβλεψιμότητα για τις επενδυτικές αποφάσεις και να συντονιστούν τα έργα βιωσιμότητας σχετικά με τη λειτουργία των σκαφών, την ανάπτυξη τεχνολογίας, τον εφοδιασμό με καύσιμα και τις λιμενικές υποδομές³⁶. Κατά περίπτωση, η

³³ Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς, ηλεκτρικά πορθμεία και θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

³⁴ Για παράδειγμα, όσον αφορά την ευθυγράμμιση των ισχυόντων ορισμών και των στοιχείων και διαδικασιών σχεδιασμού.

³⁵ Ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος αποτελεί θαλάσσια διάσταση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

³⁶ Η ανάπτυξη λιμενικών υποδομών είναι κείρας σημασίας για την ενεργειακή μετάβαση και την απανθρακοποίηση και εξετάζεται στη στρατηγική της ΕΕ για τους λιμένες,

δράση αυτή θα μπορούσε να περιλαμβάνει υποψήφια προς ένταξη στην ΕΕ χώρες, με βάση τα υφιστάμενα νομικά πλαίσια, όπως το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών³⁷.

3.3 Ασφάλεια — πλώνας ποιοτικής ναυτιλίας και ανθεκτικότητας

Η ασφάλεια αποτελεί στρατηγικό παράγοντα διευκόλυνσης για την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και ακρογωνιαίο λίθο της ανταγωνιστικότητας και της τεχνολογικής υπεροχής του κατασκευαστικού τομέα της ΕΕ. Καθώς η ναυτιλία μεταβαίνει με ταχύ ρυθμό στη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, στην ψηφιοποίηση και στην αυτοματοποίηση, τα πρωτόκολλα ασφάλειας πρέπει να εξελιχθούν για τη διαχείριση νέων επιχειρησιακών και τεχνολογικών κινδύνων, αλλά και κινδύνων κυβερνοασφάλειας. Η γήρανση του επιβατικού στόλου με σημαία της ΕΕ αναδεικνύει περαιτέρω την ανάγκη επιτάχυνσης του εκσυγχρονισμού του στόλου³⁸.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, τα πρότυπα ασφαλείας του ΔΝΟ πρέπει να συμβαδίζουν με την τεχνολογική πρόοδο, μεταξύ άλλων όσον αφορά τα εναλλακτικά καύσιμα και τα συστήματα πρόωσης, τις τεχνολογίες ενεργειακής απόδοσης, την εκπαίδευση των ναυτικών και τις αυτοματοποιημένες θαλάσσιες μεταφορές. Η ΕΕ θα ενισχύσει τη δέσμευσή της στο πλαίσιο του ΔΝΟ για τη διαμόρφωση αυτών των προτύπων, γεγονός που θα συμβάλει επίσης στη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στην ΕΕ διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο ασφαλείας στη θάλασσα μέσω της ενσωμάτωσης των κανονισμών του ΔΝΟ στο δίκαιο της ΕΕ. Το 2026 η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση σχετικά με την οδηγία της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων³⁹ και την οδηγία για τον εξοπλισμό πλοίων⁴⁰ στο πλαίσιο της προετοιμασίας της αναθεώρησής τους, με στόχο την **προσαρμογή των υφιστάμενων απαιτήσεων στις προκλήσεις της απανθρακοποίησης και της ψηφιοποίησης**. Δεδομένης της καίριας σημασίας της ασφαλείας των επιβατηγών πλοίων και της ασφαλούς περιφερειακής συνδεσιμότητας, η Επιτροπή θα εξετάσει το ενδεχόμενο **επέκτασης των απαιτήσεων της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων σε όλες τις διαδρομές στο εσωτερικό της ΕΕ**. Όσον αφορά τις υπεράκτιες υπηρεσίες, η Επιτροπή θα εξετάσει τη σκοπιμότητα ενός **πλαίσιο της ΕΕ για την αμοιβαία αναγνώριση των πλοίων εξυπηρέτησης υπεράκτιων εγκαταστάσεων και των βιομηχανικών σκαφών**, μεταξύ άλλων για τη μεταφορά βιομηχανικού προσωπικού ή πληρωμάτων και για την πόντιση και συντήρηση υποβρύχιων καλωδίων. Η Επιτροπή θα **αξιολογήσει επίσης αν πρέπει να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τον εξοπλισμό πλοίων ή των υφιστάμενων ρυθμίσεων αμοιβαίας αναγνώρισης μεταξύ αναγνωρισμένων οργανισμών** ώστε να καλύπτεται ο πρόσθετος εξοπλισμός. Στόχος θα είναι η απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης και η βελτίωση της πρόσβασης στις διεθνείς αγορές, με παράλληλη διασφάλιση του υψηλότερου δυνατού επιπέδου ασφαλείας.

³⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.

³⁸ Όπως επισημαίνεται στην έκθεση EMSAFE που δημοσίευσε ο EMSA τον Δεκέμβριο του 2025.

³⁹ Οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία.

⁴⁰ Οδηγία 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων και για την κατάργηση της οδηγίας 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου.

Σημαντικές προκλήσεις για την ασφάλεια στη θάλασσα και περιβαλλοντικά ζητήματα σχετίζονται με τον λεγόμενο «σκιάδη στόλο»⁴¹, ο οποίος αποτελείται σε μεγάλο βαθμό από γηρασμένα σκάφη υπό ασαφή δικαιοδοσία και έλεγχο, τα οποία συχνά δραστηριοποιούνται εκτός των συνήθων πρακτικών διαφάνειας και συμμόρφωσης της σημαίας. Η κατάσταση αυτή, μεταξύ άλλων, ενέχει αυξημένους κινδύνους για το θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί ιδιαίτερα ευαίσθητες, όπως η Βαλτική Θάλασσα. Η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με την ΕΥΕΔ και με την υποστήριξη του EMSA, θα ενισχύσει την επιτήρηση και την παρακολούθηση του σκιάδου στόλου⁴² και θα βελτιώσει την επιβολή των υφιστάμενων κανόνων. Επιπλέον, θα εμβαθύνει τη διεθνή συνεργασία για την κάλυψη των κενών που εξακολουθούν να υπάρχουν και για την τήρηση των παγκόσμιων προτύπων για την ασφάλεια στη θάλασσα και το περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένης της επιβολής περιοριστικών μέτρων.

3.4 Απλούστευση των διοικητικών διατυπώσεων για την αξιοποίηση του δυναμικού της ενιαίας αγοράς πλωτών μεταφορών της Ευρώπης

Η πολυπλοκότητα των διοικητικών διαδικασιών που προκύπτουν από την παγκόσμια, την ενωσιακή και την εθνική νομοθεσία αποτελεί σημαντική πρόκληση για τη ναυτιλία της ΕΕ, καθώς προκαλεί καθυστερήσεις, αυξάνει το κόστος και μειώνει τη συνολική αποδοτικότητα⁴³. Η κατάσταση αυτή επηρεάζει κυρίως τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, ιδίως τους μικρότερους παράγοντες, όσον αφορά τον ανταγωνισμό των τρόπων μεταφοράς με τις οδικές μεταφορές.

Οι διαδικασίες αναμένεται να καταστούν σημαντικά ευκολότερες όταν εφαρμοστεί πλήρως η εναρμονισμένη υποβολή εκθέσεων μέσω του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας (EMSWe)⁴⁴. **Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη να ολοκληρώσουν την εφαρμογή του κανονισμού EMSWe.**

Σε ευρύτερη κλίμακα, η Επιτροπή έχει προτείνει μια φιλόδοξη τελωνειακή μεταρρύθμιση που αναμένεται να προωθήσει την αποτελεσματική συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για την εφαρμογή των τελωνειακών διατυπώσεων σε διάφορους οικονομικούς τομείς, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας. Σύμφωνα με την πρόταση, ένας τελωνειακός κόμβος δεδομένων⁴⁵ θα είναι διαθέσιμος στους φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών από το 2032. Για τη διευκόλυνση του εμπορίου, η Επιτροπή θα επιδιώξει την άμεση διασυνδεσιμότητα μεταξύ των εθνικών ναυτιλιακών ενιαίων θυρίδων και του μελλοντικού τελωνειακού κόμβου δεδομένων.

Ενώ τα ανωτέρω μέτρα διευκολύνουν τη συμμόρφωση, παραμένει εξίσου σημαντικό να μειωθούν τα δεδομένα που πρέπει να υποβάλλουν τα πλοία όταν καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ. Επί του παρόντος, τα πλοία ενδέχεται να κληθούν να υποβάλουν έως και 1 200

⁴¹ Ορίζεται από τον ΔΝΟ στο ψήφισμα A.1192(33), το οποίο εγκρίθηκε στις 6 Δεκεμβρίου 2023.

⁴² Τον Δεκέμβριο του 2025 το Συμβούλιο ενέκρινε δήλωση σχετικά με την ενίσχυση του διεθνούς δικαίου της θάλασσας όσον αφορά τις απειλές από τον σκιάδη στόλο και την πρόθεση ανάπτυξης εργαλείων για την αντιμετώπιση των απειλών.

⁴³ Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, οι διοικητικές διατυπώσεις μπορεί να αντιπροσωπεύουν έως και το 5 % του συνολικού λειτουργικού κόστους ενός σκάφους.

⁴⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1239 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τη θέσπιση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας και για την κατάργηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ.

⁴⁵ Ο τελωνειακός κόμβος δεδομένων θα είναι ένα σύνολο ηλεκτρονικών υπηρεσιών και συστημάτων με στόχο τη χρήση δεδομένων για τελωνειακούς σκοπούς και θα καθιστά δυνατή την ηλεκτρονική εφαρμογή της τελωνειακής νομοθεσίας.

στοιχεία δεδομένων, τα δύο τρίτα των οποίων απορρέουν από την εθνική νομοθεσία⁴⁶. Με στόχο την αξιοποίηση του πλήρους δυναμικού της ενιαίας αγοράς πλωτών μεταφορών της Ευρώπης, η Επιτροπή **καλεί τα κράτη μέλη να συνεργαστούν μεταξύ τους για την απλούστευση και τον εξορθολογισμό των εθνικών και ενωσιακών απαιτήσεων υποβολής στοιχείων.**

Η Επιτροπή θα **ζητήσει τη γνώμη του ναυτιλιακού κλάδου** για τον προσδιορισμό περαιτέρω απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών και των απαιτήσεων υποβολής δεδομένων.

3.5 Επιδίωξη των συμφερόντων της ΕΕ σε διεθνές επίπεδο

Καθώς η ΕΕ αποτελεί σημαντική οικονομική δύναμη, η συμμετοχή της στη διεθνή ναυτιλία είναι καίριας σημασίας, όχι μόνο για τη στήριξη της δικής της οικονομικής ανάπτυξης, αλλά και για την καθοδήγηση των παγκόσμιων θαλάσσιων πολιτικών προς ισότιμους όρους ανταγωνισμού, βιωσιμότητα, ασφάλεια και τεχνολογική καινοτομία.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, από κοινού με τα κράτη μέλη της ΕΕ, **θα εντείνει τις προσπάθειές της στο πλαίσιο του ΔΝΟ** και θα επιδιώξει να **μεγιστοποιήσει τον αντίκτυπο της ΕΕ μέσω ευρύτερων συμμαχιών με διεθνείς εταίρους.**

Όσον αφορά την ανθεκτικότητα της αλυσίδας εφοδιασμού, ιδιαίτερης προσοχής χρήζουν τα θαλάσσια σημεία συμφόρησης (δηλαδή οι κρίσιμοι κόμβοι για το παγκόσμιο εμπόριο και τη στρατιωτική κινητικότητα) και οι νέες οδοί, όπως στην Αρκτική⁴⁷. Η **Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη να εντείνουν τη συνεργασία και να διαθέσουν επαρκείς πόρους για την ενίσχυση της στρατηγικής παρουσίας της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του πολεμικού ναυτικού, σε αυτούς τους κρίσιμους τομείς**, ώστε να διασφαλιστεί η αδιάκοπη πρόσβαση σε θαλάσσιες οδούς για τις διεθνείς μεταφορές, προκειμένου να προστατευθεί η ασφάλεια της Ένωσης. Επιπλέον, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να ζητούν στήριξη, από άλλα κράτη μέλη ή από την ΕΥΕΔ, για να συνδράμουν, μέσω της διπλωματικής οδού, τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους και τελούν ή κινδυνεύουν να τεθούν υπό κράτηση, ανάλογα με τις περιστάσεις.

Η Επιτροπή παραμένει σταθερά προσηλωμένη στη **συμπερίληψη ολοκληρωμένων δεσμεύσεων για τις υπηρεσίες διεθνών θαλάσσιων μεταφορών στις συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών**. Οι προσπάθειες αυτές αναμένεται να βελτιώσουν τους όρους πρόσβασης στην αγορά και τη μη διακριτική μεταχείριση των φορέων εκμετάλλευσης της ΕΕ σε τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης σε λιμένες και της χρήσης βοηθητικών υπηρεσιών⁴⁸. Συνολικά, **η ΕΕ θα μπορούσε να επιδιώξει πιο ισορροπημένες και αμοιβαίες δεσμεύσεις στο πλαίσιο της πολιτικής της για το θαλάσσιο εμπόριο**, ιδίως από εταίρους που επιβάλλουν περιορισμούς, όπως συστήματα κράτησης φορτίου και λιμενικά τέλη που εισάγουν διακρίσεις.

Τα κράτη μέλη χρειάζονται ένα προβλέψιμο νομικό πλαίσιο για να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση με το δίκαιο της ΕΕ κατά τη διαχείριση των **διμερών ναυτιλιακών εταιρικών σχέσεων τους**⁴⁹. Η **Επιτροπή θα προτείνει νομοθεσία** που θα θέτει

⁴⁶ Δική μας ανάλυση.

⁴⁷ Μέσω της επικείμενης επανεξέτασης της πολιτικής της Ένωσης για την Αρκτική.

⁴⁸ Όπως είναι η διακίνηση φορτίων (συμπεριλαμβανομένων των τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων), οι υπηρεσίες φύλαξης και αποθήκευσης, οι δραστηριότητες πρακτόρευσης και η προώθηση φορτίων.

⁴⁹ Υπό το πρίσμα της γνωμοδότησης του ΔΕΕ το 2017 για τη Σιγκαπούρη, στην οποία επιβεβαιώνεται ότι η ΕΕ έχει αποκλειστική αρμοδιότητα να διαπραγματεύεται και να συνάπτει διεθνείς συμφωνίες για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, όταν οι συμφωνίες αυτές ενδέχεται να επηρεάσουν ή να μεταβάλουν τους υφιστάμενους κανόνες της ΕΕ.

προϋποθέσεις ώστε τα κράτη μέλη να κηρύσσουν τις υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες συμβατές με το δίκαιο της ΕΕ και να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν νέες συμφωνίες που προάγουν τα συμφέροντα της ΕΕ.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες της ΕΕ χρειάζονται αξιόπιστη και ανταγωνιστική πρόσβαση σε εναλλακτικά καύσιμα και υποδομές κατά μήκος των παγκόσμιων διαδρομών και κόμβων. Η πρωτοβουλία «Πράσινοι διάδρομοι και κόμβοι ναυτιλίας» της Global Gateway⁵⁰ προάγει την υιοθέτηση καθαρών και εναλλακτικών καυσίμων μέσω αμοιβαία επωφελών εταιρικών σχέσεων με τρίτες χώρες. Για τη διαφύλαξη των επενδύσεων και την προστασία των συμφερόντων της ΕΕ στις διεθνείς αλυσίδες εφοδιασμού, η Επιτροπή θα **ενσωματώσει απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας στην ανάπτυξη εταιρικών σχέσεων για λιμένες και αξιακές αλυσίδες της Global Gateway με αναπτυσσόμενες χώρες.** Θα ενισχύσει περαιτέρω την προσέγγιση αυτήν εμβαθύνοντας τις εταιρικές σχέσεις με ανεπτυγμένες τρίτες χώρες που φιλοξενούν βασικούς παγκόσμιους ναυτιλιακούς κόμβους.

Στο πλαίσιο του συμφώνου για τη Μεσόγειο⁵¹, η Επιτροπή θα προωθήσει την ανάπτυξη αποτελεσματικών και βιώσιμων μεταφορικών συνδέσεων και την ενίσχυση της ασφάλειας της Ένωσης.

3.6 Στήριξη των τομέων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, των κρουαζιέρων και των σκαφών αναψυχής

Προκειμένου να αξιοποιηθεί πλήρως το αναξιοποίητο δυναμικό των εσωτερικών πλωτών μεταφορών στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα προτείνει να δοθεί **συνέχεια στο πρόγραμμα NAIADES III**. Η πρωτοβουλία αυτή θα επικεντρωθεί στην αντιμετώπιση κρίσιμων προκλήσεων για την ανταγωνιστικότητα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του εκσυγχρονισμού των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, της ενίσχυσης της ανθεκτικότητας των υποδομών και της υιοθέτησης καινοτόμων τεχνολογιών, όπως είναι τα αυτοματοποιημένα συστήματα και τα σκάφη μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.

Η επικείμενη **στρατηγική της ΕΕ για τον βιώσιμο τουρισμό** θα συνεχίσει να **προωθεί τη βιώσιμη ανάπτυξη του τουριστικού οικοσυστήματος**, συμπεριλαμβανομένων των κλάδων της κρουαζιέρας και της ναυσιπλοΐας με σκάφη ιστιοπλοΐας.

Εμβληματικές δράσεις

- *Συνέχιση του έργου στο πλαίσιο του ΔΝΟ με σκοπό την εξεύρεση παγκόσμιων λύσεων και αναθεώρηση της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ λαμβάνοντας υπόψη τα παγκόσμια μέτρα στο πλαίσιο του ΔΝΟ, προκειμένου να αποφεύγεται η διπλή πληρωμή*
- *Εξέταση τρόπων απλούστευσης του πλαισίου παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης για το ΣΕΔΕ της ΕΕ και την πρωτοβουλία FuelEU Maritime και εξορθολογισμού των διοικητικών διατυπώσεων για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες*
- *Επιδίωξη παγκόσμιας φιλοδοξίας, μεταξύ άλλων μέσω ενισχυμένης συμμετοχής στις εργασίες του ΔΝΟ, προώθηση στρατηγικών συμπράξεων με τρίτες χώρες και διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας των παγκόσμιων θαλάσσιων αγορών*

⁵⁰ [Global Gateway — Διεθνείς συμπράξεις — Ευρωπαϊκή Επιτροπή.](#)

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final.](#)

4. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Ο θαλάσσιος τομέας αντιμετωπίζει αυξανόμενες απειλές, τόσο στην επιφάνεια όσο και στον θαλάσσιο βυθό. Οι απειλές αναδεικνύουν την ανάγκη για ισχυρές **ναυτικές, παγοθραυστικές, υποβρύχιες ικανότητες και ικανότητες διπλής χρήσης** για τη στήριξη της άμυνας της ΕΕ, της ασφάλειας της Αρκτικής, της προστασίας των υποδομών ζωτικής σημασίας και των αναγκών στρατιωτικής κινητικότητας. Η αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων μπορεί να δημιουργήσει ευκαιρίες ανάπτυξης στον ναυτιλιακό κλάδο της ΕΕ, μεταξύ άλλων με την αξιοποίηση και την προώθηση της παραγωγής σκαφών, πλατφορμών και τεχνολογιών διπλής χρήσης.

4.1 Ενίσχυση της βιομηχανικής και τεχνολογικής βάσης του πολεμικού ναυτικού της Ευρώπης

Το εξελισσόμενο γεωπολιτικό τοπίο απαιτεί την ανάπτυξη πρωτοποριακών συστημάτων, πλοίων και πλατφορμών πολεμικού ναυτικού, ικανών να λειτουργούν με ολοκληρωμένο τρόπο σε απαιτητικά, πολυτομεακά περιβάλλοντα απειλών, συμπεριλαμβανομένων, όπου απαιτείται, ακραίων κλιματικών και γεωγραφικών περιβαλλόντων (π.χ. της Αρκτικής).

Για την επίτευξη των στόχων αμυντικής ετοιμότητας για το 2030, υπάρχει επιτακτικό ενωσιακό και εθνικό ενδιαφέρον για την κλιμάκωση των παραγωγικών ικανοτήτων για το πολεμικό ναυτικό⁵². **Τα κράτη μέλη μπορούν να αξιοποιήσουν τις διάφορες ευκαιρίες στο πλαίσιο του σχεδίου ReArm Europe⁵³, το οποίο αποσκοπεί στην κινητοποίηση έως και 800 δις. EUR σε αμυντικές δαπάνες έως το 2030,** για την ενίσχυση των βιομηχανικών και τεχνολογικών ικανοτήτων του πολεμικού ναυτικού. Αυτό περιλαμβάνει την υποστήριξη της ανάπτυξης τυποποιημένων διεπαφών και πρωτοκόλλων, τη διευκόλυνση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των ευρωπαϊκών ναυτικών δυνάμεων, την ενσωμάτωση συστημάτων από διάφορους κατασκευαστές και την προώθηση τομέων στρατηγικών ικανοτήτων⁵⁴.

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Άμυνας (στο εξής: ΕΤΑ) θα συνεχίσει να ενισχύει την ικανότητα των φορέων ολοκλήρωσης συστημάτων του πολεμικού ναυτικού και των προμηθευτών εξοπλισμού της ΕΕ, στηρίζοντας συνεργατικά θέματα έρευνας και ανάπτυξης σύμφωνα με τις προτεραιότητες του σχεδίου ανάπτυξης δυνατοτήτων⁵⁵.

Επιπλέον, το **πρόγραμμα για την ευρωπαϊκή αμυντική βιομηχανία (EDIP)** θα στηρίζει την αύξηση των βιομηχανικών παραγωγικών ικανοτήτων, αντισταθμίζοντας το κόστος της συνεργασίας σε κοινές προμήθειες. Θα στηρίζει επίσης τη μετάβαση από το πρωτότυπο στην παραγωγή σε μεγάλη κλίμακα, γεφυρώνοντας τις υποστηριζόμενες από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Άμυνας (ΕΤΑ) δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης.

⁵² Η Επιτροπή θα αξιολογήσει τις ανάγκες του τομέα του πολεμικού ναυτικού της ΕΕ, την αλυσίδα εφοδιασμού του, τον βαθμό εξάρτησης της ΕΕ και την ανάγκη διατήρησης στρατηγικών αποθεμάτων. Το 3ο τρίμηνο του 2026 έχει προγραμματιστεί η εκπόνηση μελέτης στο πλαίσιο του προγράμματος εργασίας του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» για την περίοδο 2026-2027 [Επιστημονικές και τεχνικές υπηρεσίες από το Κοινό Κέντρο Ερευνών (Ανθεκτικότητα της αλυσίδας εφοδιασμού πλωτών μεταφορών)].

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Συμπεριλαμβανομένων σκαφών και τεχνολογιών διπλής χρήσης, σκαφών ειδικού σκοπού για τη συντήρηση υπεράκτιων και υποθαλάσσιων υποδομών (π.χ. πλοία πόντισης καλωδίων, συντήρησης και επισκευής καλωδίων) και ικανοτήτων θαλάσσιων μεταφορών (π.χ. πορθμεία, παγοθραυστικά, νοσοκομειακά πλοία, πλοία υποστήριξης πληρωμάτων, σκάφη υποστήριξης υπεράκτιων εγκαταστάσεων, βυθοκόροι, ρυμουλκά).

⁵⁵ Ναυτικές πολεμικές επιχειρήσεις και επιχειρήσεις αναχαίτισης στη θάλασσα και στους τρεις βασικούς τομείς, δηλαδή στην αναβάθμιση των υφιστάμενων ναυτικών συστημάτων επιφανείας, στα ναυτικά συστήματα επιφανείας επόμενης γενιάς και στα οπλισμένα και μη επανδρωμένα θαλάσσια συστήματα μεγάλης εμβέλειας. Για λεπτομέρειες, βλ. ΕΟΑ — Προτεραιότητες της ΕΕ του 2023 για την ανάπτυξη δυνατοτήτων.

4.2 Διασφάλιση τεχνολογικής υπεροχής όσον αφορά την επίγνωση της κατάστασης στον θαλάσσιο τομέα

Η προστασία κρίσιμων υποθαλάσσιων, λιμενικών και υπεράκτιων υποδομών απαιτεί μια πολυτομεακή προσέγγιση, η οποία περιλαμβάνει τεχνολογίες όπως τα υποβρύχια και επιφανειακά μη επανδρωμένα αεροσκάφη, οι αισθητήρες, τα συστήματα έγκαιρης προειδοποίησης, τα υποβρύχια συστήματα επικοινωνιών, τα συστήματα εκτόξευσης και ανάκτησης και τα πλοία μεταφοράς μη επανδρωμένων αεροσκαφών. Απαιτείται στενότερη συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων και της βιομηχανίας με σκοπό τη δημιουργία σύνθετων αρχιτεκτονικών επίγνωσης της κατάστασης που θα ενσωματώνουν προηγμένες τεχνολογίες μέσω ενός μοναδικού συστήματος διοίκησης και ελέγχου. Με τον τρόπο αυτόν δημιουργούνται ταυτόχρονα ευκαιρίες για την εδραίωση της ναυτιλιακής βιομηχανικής υπεροχής της ΕΕ σε ένα αναδυόμενο, στρατηγικό τμήμα.

Το **σχέδιο δράσης της ΕΕ για την ασφάλεια των καλωδίων**⁵⁶, το οποίο περιγράφει την ανάπτυξη ολοκληρωμένου μηχανισμού επιτήρησης για τα υποβρύχια καλώδια ανά κόμβο θαλάσσιας λεκάνης, καθώς και το **σχέδιο δράσης για την ασφαλή χρήση και αντιμετώπιση των δρόνων**⁵⁷, με βιομηχανικά μέτρα για τους δρόνους, όπως η πρωτοβουλία από κοινού αγορών, θα συμβάλουν στη διασφάλιση ικανοτήτων έγκαιρου εντοπισμού και αντιμετώπισης απειλών.

Προκειμένου να ενισχυθεί η επίγνωση του θαλάσσιου τομέα σε επίπεδο ΕΕ από το διάστημα έως τον θαλάσσιο βυθό και να αντιμετωπιστούν οι ελλείψεις ικανοτήτων, θα είναι σημαντικό να αξιοποιηθεί η ναυτιλιακή βιομηχανική βάση της Ευρώπης, με βάση το σύμφωνο για τους ωκεανούς και άλλες υφιστάμενες πρωτοβουλίες της ΕΕ⁵⁸ στον συγκεκριμένο τομέα, για να υποστηριχθούν περαιτέρω:

- η αύξηση των δραστηριοτήτων έρευνας και ανάπτυξης τεχνολογιών και συστημάτων στρατιωτικής/διπλής χρήσης για διοίκηση, έλεγχο, επικοινωνία, συλλογή πληροφοριών, επιτήρηση και αναγνώριση
- η κοινή προμήθεια μη επανδρωμένων θαλάσσιων δρόνων και συστημάτων επικοινωνιών για πολεμικά σκάφη, ακτοφυλακή και λιμενικές αρχές, με διασφάλιση του συντονισμού
- οι επενδύσεις και η ανάπτυξη λύσεων κυβερνοασφάλειας και ολοκληρωμένων συστημάτων που συνδυάζουν ικανότητες επιτήρησης, ώστε να καταστεί δυνατή μια ολοκληρωμένη και συντονισμένη προσέγγιση για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία των λιμένων.

Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες που προσφέρει το EDIP, ιδίως τη δυνατότητα δημιουργίας **ευρωπαϊκών αμυντικών έργων κοινού ενδιαφέροντος**, μεταξύ άλλων στον τομέα της **επίγνωσης του θαλάσσιου τομέα**.

⁵⁶ JOIN(2025) 9 final.

⁵⁷ COM(2026) 81 final.

⁵⁸ Π.χ. με βάση τη στρατηγική της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα (14280/23), το κοινό περιβάλλον ανταλλαγής πληροφοριών για τον θαλάσσιο τομέα, το σχέδιο δράσης της ΕΕ για την ασφάλεια των καλωδίων, το σχέδιο δράσης για την ασφαλή χρήση και αντιμετώπιση των δρόνων, τους κόμβους που φιλοξενούνται από τον EMSA και το διαστημικό πρόγραμμα της ΕΕ [κανονισμός (ΕΕ) 2021/696], το οποίο θεσπίζει τις υπηρεσίες Copernicus, Galileo, EGNOS, GOVSATCOM και τις υπηρεσίες διαστημικής ασφάλειας που στηρίζουν τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα, την επιτήρηση, τις επικοινωνίες και την επίγνωση της κατάστασης του τομέα.

4.3 Στήριξη της στρατιωτικής κινητικότητας και της ετοιμότητας για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης

Η κοινή ανακοίνωση για τη στρατιωτική κινητικότητα⁵⁹ υπογραμμίζει τον ρόλο των μεταφορών διπλής χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών, στη διευκόλυνση της στρατιωτικής κινητικότητας και της ετοιμότητας για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Υπογραμμίζει επίσης την ανάγκη η ΕΕ να επεκτείνει τη βιομηχανική της ικανότητα για την παροχή ικανοτήτων στρατιωτικής κινητικότητας. Από την άποψη αυτήν, είναι σημαντικές οι δυνατότητες διπλής χρήσης των ευρωπαϊκών πορθμείων. Μπορούν να διαδραματίσουν καίριο ρόλο στην ταχεία και αποτελεσματική μεταφορά στρατευμάτων, οχημάτων και εξοπλισμού σε θαλάσσιες διαδρομές μικρών και μεσαίων αποστάσεων, καθώς και σε επιχειρήσεις εκκένωσης και αρωγής έκτακτης ανάγκης. Με τον τρόπο αυτόν, θα προσφέρουν ευκαιρίες για την ανοικοδόμηση της εγχώριας βιομηχανικής ικανότητας σε αυτό το στρατηγικό τμήμα και θα δημιουργήσουν σωρευτική επίδραση για τη βάση ναυτιλιακής παραγωγής.

Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή θα προτείνει τη **θέσπιση μηχανισμού στήριξης της κατασκευής πορθμείων διπλής χρήσης**⁶⁰, προκειμένου να κινητοποιηθούν χρηματοδοτικοί πόροι για επενδύσεις που συνδέονται με πρόσθετες στρατιωτικές προδιαγραφές για πορθμεία διπλής χρήσης που κατασκευάζονται στην Ευρώπη και μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε διαδρομές στρατηγικής σημασίας. Στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού, η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Άμυνας και ενδεχομένως με τον EMSA, καθώς και με το Στρατιωτικό Επιτελείο της ΕΕ, με σκοπό την εκπόνηση προτύπων για τα μέσα θαλάσσιων μεταφορών διπλής χρήσης, τα οποία θα συμπληρώσουν τον προτεινόμενο κανονισμό για τη στρατιωτική κινητικότητα⁶¹ και θα διασφαλίσουν τη συνοχή με τα πρότυπα του NATO.

Επιπλέον, η Επιτροπή θα **επιδιώξει τη θέσπιση ισχυρών και δεσμευτικών κανόνων κυβερνοασφάλειας του ΔΝΟ για τη μείωση των γενικών θαλάσσιων κυβερνοκινδύνων για τα μη στρατιωτικά σκάφη**, σύμφωνα με τα αντίστοιχα μέτρα της ΕΕ, όπως η οδηγία NIS2⁶², ο κανονισμός για την κυβερνοανθεκτικότητα⁶³ και η πρόσφατη πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού για την κυβερνοασφάλεια⁶⁴, με στόχο την περαιτέρω ενίσχυση της ανθεκτικότητας και των ικανοτήτων της ΕΕ στον τομέα της κυβερνοασφάλειας ενόψει αυτών των αυξανόμενων απειλών.

Εμβληματικές δράσεις

- Στήριξη της αύξησης των βιομηχανικών παραγωγικών ικανοτήτων του πολεμικού ναυτικού, μεταξύ άλλων μέσω του νέου προγράμματος για την ευρωπαϊκή αμυντική βιομηχανία και του σχεδίου ReArm Europe
- Πρόταση για τη συνέχιση προγράμματος στήριξης της κατασκευής πορθμείων διπλής χρήσης

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

⁶⁰ Σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, κατά περίπτωση.

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

⁶² Οδηγία (ΕΕ) 2022/2555.

⁶³ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/2847· ο κανονισμός απαιτεί από τα προϊόντα με ψηφιακά στοιχεία να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις κυβερνοασφάλειας. Μολονότι ο εξοπλισμός πλοίων εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής του, μπορεί να εξακολουθεί να εφαρμόζεται στον τομέα της ναυτιλίας για προϊόντα που δεν ταξινομούνται ως εξοπλισμός πλοίων, όπως το λογισμικό.

⁶⁴ COM(2026) 11 final.

5. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

Η καινοτομία και οι επενδύσεις σε προηγμένες τεχνολογίες, όπως η καθαρή τεχνολογία, η κυκλικότητα, η ψηφιοποίηση, η αυτοματοποίηση, η ΤΝ και ο έξυπνος σχεδιασμός πλοίων, είναι ουσιαστικής σημασίας για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας, της βιωσιμότητας και της ανθεκτικότητας τόσο του τομέα ναυτιλιακής παραγωγής όσο και του ναυτιλιακού τομέα της ΕΕ. Ως εκ τούτου, είναι εξαιρετικά σημαντικό να αντιμετωπιστούν οι φραγμοί, όπως η κανονιστική αβεβαιότητα, ο κατακερματισμός των δημόσιων και ιδιωτικών επενδυτικών προσπαθειών σε δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας και η περιορισμένη ικανότητα διεξαγωγής δοκιμών.

5.1 Ενίσχυση του πλαισίου πολιτικής για την προώθηση της ηγετικής θέσης της ΕΕ σε καινοτόμες τεχνολογίες

Το μέλλον του οικοσυστήματος των πλωτών μεταφορών της ΕΕ θα εξαρτηθεί από την ικανότητα εντοπισμού και κλιμάκωσης νέων τεχνολογικών λύσεων στον τομέα της καθαρής τεχνολογίας και των ψηφιακών και αυτοματοποιημένων συστημάτων, καθώς και από την ικανότητα παροχής στοχευμένης στήριξης πολιτικής για την ενίσχυση της βιομηχανικής βάσης της ΕΕ.

Τεχνολογίες όπως οι κυψέλες καυσίμου, η ηλεκτρική και η αιολική πρόωση, ο έλεγχος των διαφυεγουσών εκπομπών, η μεταφορά CO₂, η δέσμευση και αποθήκευση διοξειδίου του άνθρακα, η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας και οι υπεράκτιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας⁶⁵ είναι μόνο ορισμένες από τις τεχνολογίες που προσφέρουν σημαντικές δυνατότητες μείωσης των εκπομπών και ευκαιρίες στην αγορά. Οι περισσότερες από αυτές αναγνωρίζονται στον κανονισμό για τη βιομηχανία μηδενικών καθαρών εκπομπών (NZIA), ο οποίος αποσκοπεί στην ενίσχυση της παραγωγικής ικανότητας της ΕΕ για τεχνολογίες μηδενικών καθαρών εκπομπών έως το 2030. Επιπλέον, σε πρόσφατες μελέτες που διενεργήθηκαν από τον EMSA αναδεικνύονται τα οφέλη της αέριας λίπανσης, ενώ και οι εργασίες του ΔΝΟ έχουν προχωρήσει όσον αφορά τις κατευθυντήριες γραμμές για τις μπαταρίες, την προηγμένη ανάκτηση της απορριπτόμενης θερμότητας, τις κυψέλες καυσίμου και τα συστήματα δέσμευσης και αποθήκευσης διοξειδίου του άνθρακα.

Η αιολικά υποβοηθούμενη πρόωση αποτελεί παράδειγμα τεχνολογίας που βασίζεται σε ισχυρή ευρωπαϊκή εμπειρογνωσία στον τομέα των κατασκευών⁶⁶. Προκειμένου να στηρίξει την υιοθέτησή της, η Επιτροπή θα εργαστεί για τη βελτίωση της μεθοδολογίας για τη λογιστική καταγραφή της αιολικής ενέργειας πρόωσης και την αντιμετώπιση των κανονιστικών κενών σε επίπεδο ΕΕ και ΔΝΟ.

Επιπλέον, η **πυρηνική πρόωση**, συμπεριλαμβανομένων των μικρών δομοστοιχειωτών αντιδραστήρων (SMR) και των προηγμένων δομοστοιχειωτών αντιδραστήρων (AMR), απαιτεί συντονισμένη στρατηγική εποπτεία υπό το πρίσμα του ανανεωμένου παγκόσμιου ενδιαφέροντος και των πρώιμων βιομηχανικών εξελίξεων. Η Επιτροπή θα συνεχίσει τις προσπάθειές της για ένα ισχυρό πλαίσιο πολιτικής που θα καθιστά δυνατή τη χρήση της

⁶⁵ Όπως θεμέλια και πλωτήρες υπεράκτιας αιολικής ενέργειας, ενέργεια παλιρροϊκών ρευμάτων, υπεράκτιοι υποσταθμοί και μετατροπείς κυματικής ενέργειας.

⁶⁶ Κατά την τελευταία πενταετία, ο τομέας αυτός έχει λάβει χρηματοδότηση ύψους άνω των 36 εκατ. EUR από το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη».

πρόωσης με πυρηνική ενέργεια στην εμπορική ναυτιλία⁶⁷ και θα συμβάλει στην επίτευξη παγκόσμιας τεχνολογικής και βιομηχανικής υπεροχής.

Η Επιτροπή, με την υποστήριξη του EMSA, θα συντονίζει τις εργασίες για την αξιολόγηση των τεχνολογικών εξελίξεων, συμπεριλαμβανομένης της τεχνολογικής ετοιμότητας και ασφάλειας. Προκειμένου να συμβάλουν στην ελαχιστοποίηση των κινδύνων των επενδύσεων και στην επέκταση των λύσεων σε μεγαλύτερη κλίμακα, οι ελπιδοφόρες τεχνολογικές εξελίξεις θα αξιολογηθούν περαιτέρω και θα αποτυπωθούν στο δίκαιο της ΕΕ, όπως ο κανονισμός FuelEU Maritime και η ταξινόμηση της ΕΕ⁶⁸, καθώς και σε επίπεδο ΔΝΟ, κατά περίπτωση.

Η Επιτροπή θα επικαιροποιήσει, όπου απαιτείται, το πλαίσιο της ενιαίας αγοράς της ΕΕ για τη στήριξη της καινοτομίας και της ανάπτυξης καθαρής τεχνολογίας σε συγκεκριμένα τμήματα της ναυτιλιακής παραγωγής. Για τον σκοπό αυτόν, θα προτείνει **στοχευμένη τροποποίηση του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές των μη οδικών κινητών μηχανημάτων**⁶⁹, ώστε να καταστεί δυνατή η χρήση υδρογόνου ως καυσίμου αναφοράς για κινητήρες μη οδικών κινητών μηχανημάτων σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Επιπλέον, η **υπό εξέλιξη αξιολόγηση της οδηγίας για τα σκάφη αναψυχής**⁷⁰ επικεντρώνεται στην αξιολόγηση των κανόνων για τα νέα σκάφη και τα νέα συστήματα πρόωσης σε αυτό το τμήμα της αγοράς.

Για την προώθηση της ασφαλούς ανάπτυξης αυτόνομων σκαφών, η Επιτροπή θα επιδιώξει ένα **κανονιστικό και τεχνικό πλαίσιο για λύσεις μη επανδρωμένης ναυτιλίας** τόσο σε επίπεδο ΔΝΟ όσο και σε επίπεδο ΕΕ. Από το 2016, οι εργασίες της ΕΕ για τα αυτόνομα θαλάσσια πλοία επιφανείας (MASS) έχουν συμβάλει στον κώδικα MASS του ΔΝΟ, ο οποίος πρόκειται να εγκριθεί το 2026 και θα είναι υποχρεωτικός έως το 2032. Ενόψει της ανάπτυξης αυτόνομων πλοίων σε μεγάλη κλίμακα, η Επιτροπή, με την υποστήριξη του EMSA, θα **εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές και βέλτιστες πρακτικές της ΕΕ για καθορισμένες δοκιμές στη θάλασσα, καθώς και εκτίμηση κινδύνου**⁷¹ για τη στήριξη της εφαρμογής στα κράτη μέλη και τη συμβολή στην τεχνολογική υπεροχή της ΕΕ.

5.2 Προώθηση συνεργειών, συντονισμός και αντιμετώπιση των εμποδίων στη βιομηχανική κλιμάκωση της καινοτομίας

Η Επιτροπή, προκειμένου να **ενισχύσει την τεχνολογική υπεροχή της ΕΕ**, θα επιδιώξει την ενίσχυση της συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στο πλαίσιο του προγράμματος-πλαϊσίου «Ορίζων Ευρώπη» για την περίοδο 2028-2034 σε τομείς προτεραιότητας, με βάση μια προσέγγιση βάσει χαρτοφυλακίου. Στις πλωτές μεταφορές, η συνεργασία θα βασιστεί στα επιτεύγματα της τρέχουσας **σύμπραξης κοινού προγραμματισμού για τις πλωτές μεταφορές μηδενικών εκπομπών**, με σκοπό την **ενίσχυση και την επέκταση της δράσης της ΕΕ** στον τομέα αυτό, την προώθηση συνεργειών και αποτελεσμάτων κλίμακας μεταξύ της απανθρακοποίησης, της

⁶⁷ Μεταξύ άλλων μέσω ειδικού θέματος στο πρόγραμμα εργασίας της ομάδας 5 του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» με τίτλο «Πρόσκληση υποβολής προτάσεων 2027».

⁶⁸ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/2139 της Επιτροπής, της 4ης Ιουνίου 2021, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2020/852.

⁶⁹ Κανονισμός σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης για μη οδικά κινητά μηχανήματα [κανονισμός (ΕΕ) 2016/1628].

⁷⁰ Οδηγία 2013/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη και την κατάρτιση της οδηγίας 94/25/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ).

⁷¹ Π.χ. το εργαλείο αξιολόγησης βάσει κινδύνου (RBAT) που αναπτύχθηκε από τον EMSA.

ψηφιοποίησης, της αυτοματοποίησης και της κυκλικότητας στο ευρύτερο οικοσύστημα των πλωτών μεταφορών.

Η Επιτροπή ενθαρρύνει τα **κράτη μέλη να στηρίζουν περαιτέρω την ταχεία υιοθέτηση της καινοτομίας, συμπεριλαμβανομένων των κλινών δοκιμών και του κανονιστικού πειραματισμού**, ώστε να συμβάλουν στην τεχνολογική υπεροχή της Ευρώπης στον τομέα της ναυτιλίας, στη βιομηχανική κυριαρχία και στους στόχους της διττής μετάβασης. Η επικείμενη **στρατηγική της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία για τους ωκεανούς** θα βελτιώσει τις διαδικασίες δοκιμών για τις ωκεάνιες τεχνολογίες, όπως η υποβρύχια ρομποτική, για διάφορες εφαρμογές, ώστε να βοηθήσει τους κατασκευαστές της ΕΕ να τις αναπτύξουν ταχύτερα και φθηνότερα.

Κατά την εφαρμογή της **ευρωπαϊκής στρατηγικής για τις υποδομές έρευνας και τεχνολογίας**⁷², η Επιτροπή θα χαρτογραφήσει και θα αξιολογήσει τις υποδομές έρευνας και τεχνολογίας, μεταξύ άλλων και για τις πλωτές μεταφορές. Θα προωθήσει επίσης την πρόσβαση σε τέτοιου είδους υποδομές για τις νεοφυείς επιχειρήσεις, τις επεκτεινόμενες επιχειρήσεις, τις ΜΜΕ και τις επιχειρήσεις μεσαίας κεφαλαιοποίησης της ΕΕ στον τομέα της ναυτιλίας.

Η Επιτροπή, προκειμένου να συμβάλει στην **πρόληψη της διαρροής τεχνολογίας που χρηματοδοτείται από την ΕΕ**, θα εξετάσει την ασφάλεια της έρευνας και της καινοτομίας, διασφαλίζοντας τη συστηματική και αυστηρή επιβολή των υφιστάμενων εργαλείων⁷³ και εντοπίζοντας τυχόν εναπομένοντα κενά.

Η Επιτροπή θα **δρομολογήσει την ευρωπαϊκή πρωτοβουλία παρατήρησης των ωκεανών OceanEye**, έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους του ευρωπαϊκού συμφώνου για τους ωκεανούς. Η ενίσχυση της παρατήρησης των ωκεανών και η ανάπτυξη συναφών τεχνολογιών θα δημιουργήσουν νέες ευκαιρίες για τους κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού της ΕΕ.

Εμβληματικές δράσεις

- *Επικαιροποίηση του κανονιστικού πλαισίου για την προώθηση της ηγετικής θέσης της ΕΕ σε καινοτόμες τεχνολογίες, συμπεριλαμβανομένης της αιολικής πρόωσης, της πυρηνικής πρόωσης και των αυτόνομων πλοίων.*
- *Ενίσχυση και επέκταση του πεδίου εφαρμογής της στήριξης των δραστηριοτήτων έρευνας και καινοτομίας στον τομέα των πλωτών μεταφορών, με βάση τα επιτεύγματα της τρέχουσας σύμπραξης κοινού προγραμματισμού για τις πλωτές μεταφορές μηδενικών εκπομπών*
- *Δρομολόγηση της πρωτοβουλίας παρατήρησης των ωκεανών (OceanEye)*

6. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Πρόσφατες μελέτες εκτιμούν ότι οι ετήσιες χρηματοδοτικές ανάγκες για την απανθρακοποίηση του στόλου σκαφών της ΕΕ κυμαίνονται μεταξύ 2,4 δισ. EUR και 8,5 δισ. EUR. Έχουν προσδιοριστεί σημαντικές επενδυτικές ανάγκες για σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εξειδικευμένα τμήματα, όπως τα σκάφη υπεράκτιας αιολικής ενέργειας,

⁷² COM(2025) 497 final/2.

⁷³ Η Επιτροπή μπορεί, για παράδειγμα, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, να αποκλείει ορισμένες οντότητες τρίτων χωρών ή οντότητες της ΕΕ που ελέγχονται από ορισμένες τρίτες χώρες από τη συμμετοχή σε έργα έρευνας και καινοτομίας και ανάπτυξης ψηφιακών ικανοτήτων, προκειμένου να προστατεύσει τους στρατηγικούς πόρους, τα συμφέροντα, την αυτονομία και την ασφάλεια της Ένωσης. Μπορεί επίσης να αξιολογεί τον αντίκτυπο της μεταφοράς σε μη συνδεδεμένες τρίτες χώρες των αποτελεσμάτων του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» (συμπεριλαμβανομένης της διανοητικής ιδιοκτησίας) που παράγονται από χρηματοδοτούμενη από την ΕΕ έρευνα και να αντιτάσσεται σε τέτοιες μεταφορές.

τα σκάφη υποβρύχιων καλωδίων και οι αναδυόμενες ωκεάνιες τεχνολογίες⁷⁴. Επιπλέον, ο ψηφιακός μετασχηματισμός των ναυπηγείων της ΕΕ εκτιμάται ότι απαιτεί επενδύσεις ύψους τουλάχιστον 3 δισ. EUR έως 7,5 δισ. EUR. Η κάλυψη αυτών των επενδυτικών αναγκών απαιτεί τη συντονισμένη χρήση της τρέχουσας και της μελλοντικής ενωσιακής χρηματοδότησης, των εθνικών μέτρων και των δράσεων για την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων καθ' όλη τη διάρκεια της επενδυτικής διαδρομής. Ειδικά εργαλεία παροχής συμβουλών, αντιστοίχισης και δεξαμενής έργων, όπως η πύλη της ΕΕ για τη χρηματοδότηση πλοίων, το BlueInvest, το δίκτυο Europe Enterprise Network (EEN), η συμβουλευτική υπηρεσία της ΕΤΕπ μέσω του συμβουλευτικού κόμβου InvestEU και η βοήθεια για την ανάπτυξη έργων από το Ταμείο Καινοτομίας (IF PDA), θα διευκολύνουν την πρόσβαση σε πόρους και θα δημιουργήσουν ευνοϊκές συνθήκες για τη χρηματοδότηση έργων.

Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και τις εθνικές αναπτυξιακές τράπεζες να ενισχύσουν τη στήριξη των έργων πλωτών μεταφορών, μεταξύ άλλων μέσω εγγυήσεων τόσο για τη ναυπήγηση πλοίων όσο και για τη χρηματοδότηση της αγοράς, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, κατά περίπτωση.

6.1 Χρηματοδότηση επενδύσεων με τη χρήση μέσων της ΕΕ

Κατά τη διάρκεια του 2026 και του 2027 η Επιτροπή θα κινητοποιήσει ευρύ φάσμα διαθέσιμων πόρων και υφιστάμενων μέσων για τη στήριξη του συνεργατικού σχηματισμού πλωτών μεταφορών της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλιακής παραγωγής και της ναυτιλίας, σε όλα τα στάδια του επενδυτικού κύκλου.

Οι στοχευμένες επιχορηγήσεις, οι αποτελεσματικοί μηχανισμοί επιμερισμού του κινδύνου και τα καινοτόμα χρηματοδοτικά συστήματα είναι καίριας σημασίας για τη μόχλευση ιδιωτικών επενδύσεων στον τομέα. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα **στηρίξει την ανανέωση και την απανθρακοποίηση του ναυτιλιακού στόλου**, με ιδιαίτερη έμφαση στα πορθμεία και στα παράκτια σκάφη, **στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ)** μέσω πρόσκλησης υποβολής προτάσεων το 2026. Η δράση αυτή έχει σχεδιαστεί για να επιδιώξει τη μετάβαση του ναυτιλιακού τομέα της ΕΕ, προωθώντας παράλληλα την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, καθώς και της εγχώριας παραγωγικής ικανότητας και των τεχνολογιών «ευρωπαϊκής παραγωγής» (made in Europe). Από το 2014 ο ΜΣΕ παρείχε ήδη στήριξη για διάφορους τύπους σκαφών και παρεμβάσεων, ύψους 220 εκατ. EUR. Επιπλέον, τον Φεβρουάριο του 2026 η Επιτροπή **τροποποίησε το πρόγραμμα εργασίας του ΜΣΕ — Ψηφιακός τομέας, ώστε να διαθέσει 347 εκατ. EUR σε στρατηγικά έργα υποβρύχιων καλωδίων**, προκηρύσσοντας πρόσκληση υποβολής προτάσεων ύψους 20 εκατ. EUR για την ενίσχυση των ικανοτήτων επισκευής της Ευρώπης.

Μέσω του InvestEU, η Επιτροπή αναμένει να **κινητοποιήσει περίπου 1-1,5 δισ. EUR⁷⁵ σε επενδύσεις στον τομέα των πλωτών μεταφορών έως το 2027**, εκ των οποίων το ένα τρίτο θα υλοποιηθεί την περίοδο 2026-2027, μεταξύ άλλων για την ανανέωση και τη μετασκευή του στόλου

⁷⁴ [Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, European Blue Champions — Charting the course for innovation finance, 2025.](#)

⁷⁵ Στους τομείς επενδύσεων που υποστηρίζονται ήδη από το InvestEU περιλαμβάνονται τα πορθμεία χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, τα υπεράκτια αιολικά πάρκα, τα σκάφη επιφανείας χωρίς πλήρωμα για τον τομέα της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας, η αιολικά υποβοηθούμενη πρόωση και οι υποβρύχιες τεχνολογίες.

σε όλα τα στάδια ανάπτυξης⁷⁶. Μια πολλά υποσχόμενη πρωτοβουλία είναι το προσφάτως συσταθέν Ταμείο Atlante Marine, το οποίο βασίζεται σε ίδια κεφάλαια⁷⁷. Επιπλέον, το **προϊόν γαλάζιας οικονομίας⁷⁸, με την υποστήριξη του InvestEU και του ΕΤΘΑΥ⁷⁹** και με υλοποίηση από τον όμιλο ΕΤΕπ, παρέχει επιχειρηματικά κεφάλαια και ιδιωτικό μετοχικό κεφάλαιο σε νεοφυείς επιχειρήσεις και ΜΜΕ, μεταξύ άλλων στους τομείς της ναυπηγικής, των μετασκευών, της ναυτιλίας και της γαλάζιας τεχνολογίας. **Αποσκοπεί στην κινητοποίηση επενδύσεων ύψους περίπου 800 εκατ. EUR.**

Όσον αφορά την επίδειξη και την προεγκατάσταση, μέσω του **Ταμείου Καινοτομίας, η Επιτροπή έχει δεσμεύσει 20 εκατομμύρια δικαιώματα του ΣΕΔΕ της ΕΕ (1,5 δισ. EUR)⁸⁰** έως το 2030 για τη στήριξη της μείωσης των εκπομπών και την προώθηση της καινοτομίας σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό τομέα, από τους λιμένες έως τη ναυπηγική βιομηχανία. Από το 2020 το Ταμείο έχει στηρίξει 13 θαλάσσια έργα με περίπου 600 εκατ. EUR⁸¹. Με βάση τα αποτελέσματα αυτά, και στο πλαίσιο της δέσμευσης για τη διάθεση 20 εκατομμυρίων δικαιωμάτων του ΣΕΔΕ της ΕΕ στον τομέα, το 2027 η Επιτροπή θα προκηρύξει **ειδική πρόσκληση υποβολής προτάσεων για τη ναυτιλία**. Ο προϋπολογισμός και το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω πρόσκλησης θα καθοριστούν κατά περίπτωση από την Επιτροπή, ιδίως με βάση τον υπόλοιπο προϋπολογισμό του Ταμείου Καινοτομίας και την τιμολόγηση του ΣΕΔΕ. Επιπλέον, για μελλοντικές γενικές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων, η Επιτροπή θα αξιολογήσει την υλοποίηση του Ταμείου Καινοτομίας και τις ειδικές διατάξεις προτίμησης για θαλάσσια έργα, ώστε να ενισχυθεί περαιτέρω η απανθρακοποίηση της ναυτιλίας. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να μοχλεύσουν πόρους του Ταμείου Καινοτομίας μέσω των μηχανισμών «Πλειστηριασμός ως υπηρεσία» και «Επιχορηγήσεις ως υπηρεσία», επιτρέποντας τη διάθεση πρόσθετων εθνικών κονδυλίων για τη στήριξη θαλάσσιων έργων.

Στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη», η Επιτροπή έχει ήδη διαθέσει 345 εκατ. EUR κατά την περίοδο 2021-2024. **Θα διαθέσει επίσης 184,5 εκατ. EUR για τη χρηματοδότηση δράσεων έρευνας και καινοτομίας (E&K) για τις πλωτές μεταφορές** έως το 2027⁸², συμπεριλαμβανομένων 159,5 εκατ. EUR για τη χρηματοδότηση της ZEWΤ και 8 εκατ. EUR για ένα θέμα σχετικά με τις κυψέλες καυσίμου στερεού οξειδίου⁸³. Όσον αφορά τις δραστηριότητες **έρευνας και ανάπτυξης για το πολεμικό ναυτικό⁸⁴**, θα διατεθούν 130 εκατ. EUR στο πλαίσιο προσκλήσεων υποβολής προτάσεων του ΕΤΑ που

⁷⁶ Μεταξύ άλλων μέσω της επέκτασης διατομεακών προϊόντων InvestEU που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη στήριξη των ΜΜΕ και των μικρών επιχειρήσεων μεσαίας κεφαλαιοποίησης στους τομείς της ναυτιλίας και της ναυπηγικής, συμπεριλαμβανομένης της εγγύησης βιωσιμότητας και της εγγύησης ψηφιοποίησης και καινοτομίας, τις οποίες διαχειρίζεται το Ευρωπαϊκό Ταμείο Καινοτομίας (ETE).

⁷⁷ Με την υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων (ETE) μέσω του προγράμματος InvestEU και με έμφαση στη διευκόλυνση της ενεργειακής μετάβασης των στόλων, ιδίως για τους μικρούς και μεσαίους ιδιοκτήτες.

⁷⁸ Υλοποιείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων.

⁷⁹ Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας.

⁸⁰ Με τιμή 75 EUR ανά δικαίωμα εκπομπής της ΕΕ.

⁸¹ Επιπλέον, ο τομέας επωφελείται επίσης από τον ακόμη μεγαλύτερο προϋπολογισμό που προορίζεται για έργα ηλεκτρονικών καυσίμων που σχετίζονται με τις μεταφορές.

⁸² Μέσω των προγραμμάτων εργασίας του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» για το 2025 και την περίοδο 2026-2027.

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Multi-fuel SOFC powertrain for maritime transport.

⁸⁴ Από το 2019 έχουν διατεθεί και δεσμευτεί συνολικά 1,1 δισ. EUR σε επίπεδο ΕΕ για την ενίσχυση των ικανοτήτων του πολεμικού ναυτικού. Τα έργα EDIDP/PADR/EDF που δρομολογήθηκαν, βρίσκονται σε εξέλιξη ή έχουν ολοκληρωθεί (μεταξύ 2019-2024) περιλαμβάνουν 35 συνεργατικά έργα με αναλήψεις υποχρεώσεων ύψους 834,9 εκατ. EUR, με αποτέλεσμα να αναμένονται 6 πρωτότυπα έργα και 10 ακόμη έργα έως το 2030. 142 εκατ. EUR έχουν διατεθεί στο πλαίσιο προσκλήσεων υποβολής προτάσεων του ΕΤΑ με έργα που βρίσκονται επί του παρόντος στο στάδιο της επιλογής (2025).

είναι επί του παρόντος ανοικτές (2026) για θέματα όπως η ενίσχυση των ημιαυτόνομων σκαφών επιφανείας και η προστασία των υποδομών του θαλάσσιου βυθού.

Στο **επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο**, το προτεινόμενο **Ευρωπαϊκό Ταμείο Ανταγωνιστικότητας (ΕΤΑ)** μπορεί να βοηθήσει τον τομέα να εισαγάγει καινοτομίες της ΕΕ στην αγορά. Στο πλαίσιο του ΕΤΑ, η Επιτροπή θα μπορούσε να στηρίξει επενδύσεις σε καθαρά, ψηφιοποιημένα σκάφη, καθώς και στην καινοτομία και στον εκσυγχρονισμό της ναυπηγικής βιομηχανίας, της υπεράκτιας ενέργειας και της γαλάζιας τεχνολογίας. Το ΕΤΑ θα μπορούσε επίσης να στηρίξει τη συνεργατική έρευνα και καινοτομία στον τομέα της άμυνας και τη βιομηχανική επέκταση, καθώς και τη διπλή χρήση πολιτικοστρατιωτικών πόρων⁸⁵. Η χρηματοδοτική στήριξη του ΕΤΑ προτείνεται να συντονίζεται στενά με τη χρηματοδότηση στο πλαίσιο του μελλοντικού **προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη»**⁸⁶ [\[ΟΕ\]](#).

Ο Όμιλος ΕΤΕπ, ο οποίος δανείζει κατά μέσο όρο⁸⁷ 600 εκατ. EUR ετησίως για έργα στις ευρύτερες πλωτές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, παραμένει προσηλωμένος στη στήριξη των χρηματοδοτικών αναγκών του τομέα και στη διευκόλυνση της πρόσβασης σε χρηματοδότηση για επιχειρήσεις κάθε μεγέθους⁸⁸. Ο όμιλος είναι έτοιμος να διασφαλίσει μια αξιόπιστη πορεία από την καινοτομία και τα πιλοτικά έργα έως την πλήρη ανάπτυξη, μεταξύ άλλων μέσω του προγράμματος TechEU⁸⁹ που υποστηρίζεται από το InvestEU.

6.2 Αξιοποίηση μέτρων στήριξης σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο

Τα ταμεία επιμερισμένης διαχείρισης που υλοποιούνται από τα κράτη μέλη ή τις περιφέρειες μπορούν να στηρίξουν επενδύσεις στο πλαίσιο της νέας πρότασης για το ΠΔΠ μέσω σχεδίων εθνικής και περιφερειακής εταιρικής σχέσης, σύμφωνα με τους στόχους της παρούσας στρατηγικής⁹⁰.

Σημαντικοί πόροι που προορίζονται ειδικά για τη χρηματοδότηση της απανθρακοποίησης μπορούν να κινητοποιηθούν μέσω των εσόδων του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ) της ΕΕ που τίθενται σε πλειστηριασμό από τα κράτη μέλη της ΕΕ μετά την επέκταση του συστήματος στη ναυτιλία. Δεδομένου ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται εκ του νόμου να χρησιμοποιούν τα έσοδα από το ΣΕΔΕ της ΕΕ για επενδύσεις σε μέτρα για το κλίμα, η Επιτροπή **ενθαρρύνει θερμά τα κράτη μέλη να διαθέτουν μέρος των εσόδων του ΣΕΔΕ** σε επενδύσεις για την απανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό συνεργατικό σχηματισμό στην Ευρώπη⁹¹. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο αντίκτυπος και να επιτευχθούν συνέργειες σε επίπεδο ΕΕ, μεταξύ άλλων μεταξύ πλοιοκτητών, ναυπηγείων, προμηθευτών τεχνολογίας και καυσίμων και

⁸⁵ Π.χ. για την παροχή κινήτρων για την προμήθεια εξοπλισμού μεταφορών διπλής χρήσης, τη στήριξη της ενίσχυσης, του εκσυγχρονισμού, της επέκτασης και της αναπροσαρμογής της χρήσης των βιομηχανικών ικανοτήτων για την παραγωγή και τη συντήρηση προϊόντων που συμβάλλουν στη στρατιωτική κινητικότητα και τη βελτίωσή της, καθώς και για την κατάρτιση, την επανειδίκευση και την αναβάθμιση των δεξιοτήτων του προσωπικού.

⁸⁶ Οι συνεργατικές δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας για το σκέλος «Ανταγωνιστικότητα» του πυλώνα II του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» θα ενσωματωθούν σε ειδικό μέρος των προγραμμάτων εργασίας στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανταγωνιστικότητας.

⁸⁷ Για την περίοδο 2015-2024.

⁸⁸ Μεταξύ άλλων σε τομείς όπως η ναυτιλία, η καινοτομία, η προηγμένη παραγωγή και η άμυνα.

⁸⁹ [TechEU — European innovators one-stop shop](#).

⁹⁰ Σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, κατά περίπτωση.

⁹¹ Όπως η παραγωγή και η χρήση βιώσιμων καυσίμων, η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, η ανανέωση του στόλου, οι επενδύσεις σε καινοτόμες καθαρές θαλάσσιες τεχνολογίες και οι βιώσιμες υποδομές, καθώς και η από ξηράς ηλεκτρική τροφοδότηση σε λιμένες.

συμφεροντούχων λιμένων, η Επιτροπή θα συντονίσει τις προσπάθειες των κρατών μελών και θα διευκολύνει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, μεταξύ άλλων ενδεχομένως μέσω κατευθυντήριων γραμμών.

Για την περαιτέρω διευκόλυνση της απανθρακοποίησης των θαλάσσιων μεταφορών και τη στήριξη της βιομηχανικής ανθεκτικότητας και υπεροχής της ΕΕ, η Επιτροπή θα εξετάσει, στο πλαίσιο της επικείμενης επανεξέτασης του ΣΕΔΕ, έναν **ειδικό μηχανισμό της ΕΕ για την άμεση στήριξη των ναυτιλιακών εταιρειών με δικαιώματα ΣΕΔΕ** για την υιοθέτηση βιώσιμων καυσίμων και καθαρών τεχνολογιών πρόωσης που συνδέονται με στοχευμένα κριτήρια προτίμησης της ΕΕ.

Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη να αξιοποιήσουν το νέο **πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων της συμφωνίας για καθαρή βιομηχανία (CISAF)** με σκοπό τη στήριξη επενδύσεων στην απανθρακοποίηση της βιομηχανίας και στην ενεργειακή απόδοση, μεταξύ άλλων σε εγκαταστάσεις ναυτιλιακής παραγωγής, καθώς και για την επέκταση της παραγωγικής ικανότητας σε τεχνολογίες μηδενικών καθαρών εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας⁹².

Οι επικείμενες **κατευθυντήριες γραμμές για τις χερσαίες και πολυτροπικές μεταφορές** και ο νέος **κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία για τις μεταφορές** θα καταστήσουν δυνατή τη λήψη μέτρων επενδυτικής ενίσχυσης με στόχο τη στήριξη της ανανέωσης του στόλου σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας⁹³ και της εγκατάστασης γερανών επί σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Επίσης θα καταστήσουν δυνατή τη λήψη μέτρων ενίσχυσης λειτουργίας για την κάλυψη της μείωσης του εξωτερικού κόστους κατά τη μετάβαση σε επιλογές πολυτροπικής μετακίνησης, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, σε σύγκριση με τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές.

6.3 Αντιμετώπιση ρυθμιστικών ζητημάτων σχετικά με τη χρηματοδότηση πλοίων

Το μερίδιο των παγκόσμιων ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων που κατέχουν οι ευρωπαϊκές τράπεζες μειώνεται σταθερά τα τελευταία χρόνια, από 72 % το 2013 σε 49,7 % το 2023⁹⁴. Οι τάσεις διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών, με σημαντικές μειώσεις σε ορισμένα και σταθερή ή ακόμη και αυξανόμενη έκθεση των τραπεζών στη ναυτιλία σε άλλα. Κατά γενικό κανόνα, ωστόσο, οι ναυτιλιακές εταιρείες της ΕΕ αναζητούν όλο και περισσότερο ευκαιρίες χρηματοδότησης σε τράπεζες και ιδρύματα χρηματοδοτικής μίσθωσης τρίτων χωρών που προσφέρουν ελκυστικά προϊόντα χρηματοδότησης. Η κατάσταση αυτή μπορεί να δημιουργήσει στρατηγικό μειονέκτημα για την ΕΕ και να υπονομεύσει την οικονομική ασφάλεια και τα βιομηχανικά συμφέροντά της, καθώς τα ξένα ιδρύματα μπορούν να διατηρήσουν την κυριότητα των μισθωμένων σκαφών και να επιβάλουν απαιτήσεις τοπικού περιεχομένου. Ένα συνεκτικό και προβλέψιμο ρυθμιστικό περιβάλλον αναμένεται να συμβάλει στην τόνωση της χρηματοδότησης των πλοίων στην ΕΕ και να ενθαρρύνει τους επενδυτές να δεσμεύσουν κεφάλαια για πράσινα θαλάσσια έργα στην Ευρώπη.

⁹² Σε αυτές περιλαμβάνονται οι κυψέλες καυσίμου, οι τεχνολογίες ηλεκτρικής πρόωσης για τις πλωτές μεταφορές, οι τεχνολογίες αιολικής πρόωσης, οι τεχνολογίες μεταφοράς CO₂, οι τεχνολογίες δέσμευσης και αποθήκευσης διοξειδίου του άνθρακα, ο εξοπλισμός από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, οι τεχνολογίες υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπως τα θεμέλια και οι πλωτήρες υπεράκτιας αιολικής ενέργειας, οι τεχνολογίες παλιρροϊκής ενέργειας, οι τεχνολογίες κυματικής ενέργειας και οι υπεράκτιοι υποσταθμοί και μετατροπείς.

⁹³ Συγκεκριμένα για τις ΜΜΕ και τις μικρές επιχειρήσεις μεσαίας κεφαλαιοποίησης, με τη μορφή εγγυήσεων.

⁹⁴ Έρευνα [Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf](#).

Η Επιτροπή θα αναθεωρήσει τα κριτήρια ταξινόμησης της ΕΕ για τη βιώσιμη χρηματοδότηση⁹⁵ που σχετίζονται με τον τομέα των πλωτών μεταφορών, ώστε να αντικατοπτρίζουν καλύτερα τις μοναδικές ανάγκες, την τεχνολογική πραγματικότητα και τις οδούς κλιματικής μετάβασης του τομέα. Νέα κριτήρια, τα οποία αναμένεται να δημοσιευθούν το 2ο τρίμηνο του 2026, θα μπορούσαν να ληφθούν υπόψη στα σχετικά μέσα κρατικών ενισχύσεων για την ανανέωση του στόλου και τις επενδύσεις μετασκευής⁹⁶.

Σε επίπεδο κεφαλαιαγορών, η στρατηγική της ΕΕ για την Ένωση Αποταμιεύσεων και Επενδύσεων θα συμβάλει στη διοχέτευση περισσότερων επενδύσεων στην οικονομία μέσω της άρσης των φραγμών, της διευκόλυνσης της τιτλοποίησης, της παροχής κινήτρων για θεσμικές επενδύσεις και της διασυννοριακής κινητοποίησης κεφαλαίων.

Εμβληματικές δράσεις

- Στήριξη της ανανέωσης και της απανθρακοποίησης του ναυτιλιακού στόλου στο πλαίσιο του τρέχοντος μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη», με παράλληλη προώθηση της εγχώριας βιομηχανικής ικανότητας
- Εξέταση, στο πλαίσιο της επικείμενης επανεξέτασης του ΣΕΔΕ, ενός μηχανισμού της ΕΕ για τη στήριξη της υιοθέτησης βιώσιμων καυσίμων και καθαρών τεχνολογιών πρόωσης
- Ενθάρρυνση των κρατών μελών να διαθέσουν μέρος των εσόδων του ΣΕΔΕ σε επενδύσεις για την απανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη
- Αναθεώρηση των κριτηρίων ταξινόμησης της ΕΕ για τη βελτίωση της πρόσβασης σε βιώσιμη χρηματοδότηση και την παροχή κινήτρων για βιώσιμες επενδύσεις

7. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η αύξηση της ελκυστικότητας της εργασίας στον ναυτιλιακό συνεργατικό σχηματισμό της ΕΕ είναι ουσιαστικής σημασίας. Ένα ειδικευμένο και πρόθυμο εργατικό δυναμικό αποτελεί τη βάση για την αποδοτικότητα και την παραγωγικότητα, καθιστά δυνατή την προσαρμογή στην τεχνολογική αλλαγή, διασφαλίζει τη διατήρηση και τη μεταφορά γνώσεων και στηρίζει τους στόχους βιωσιμότητας, συμβάλλοντας παράλληλα σε ένα ανταγωνιστικό, ανθεκτικό και καινοτόμο θαλάσσιο οικοσύστημα της ΕΕ.

7.1 Αναβάθμιση δεξιοτήτων και επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού και των ναυτικών της ναυπηγικής βιομηχανίας της ΕΕ

Η τεχνολογική εξέλιξη, η χρήση εναλλακτικών καυσίμων, η αυξανόμενη αυτοματοποίηση και η ψηφιοποίηση δημιουργούν ζήτηση για ναυτικούς υψηλής ειδίκευσης, επαγγελματίες στην ξηρά και εργαζομένους στη ναυπηγική και στη ναυτιλιακή παραγωγή. Οι στρατηγικές επενδύσεις στην εκπαίδευση και την κατάρτιση είναι απαραίτητες για την πρόληψη των ελλείψεων εργατικού δυναμικού, τη διασφάλιση της διανοητικής

⁹⁵ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/2139 της Επιτροπής, της 4ης Ιουνίου 2021, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2020/852.

⁹⁶ Ο γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία (στο εξής: ΓΚΑΚ), ο οποίος θα αναθεωρηθεί το 2026, περιλαμβάνει ειδικές ενότητες σχετικά με τις ενισχύσεις για τη στήριξη της αγοράς καθαρών σκαφών και σκαφών μηδενικών εκπομπών ή της μετασκευής υφιστάμενων σκαφών. Ομοίως, τα σχετικά τμήματα περιλαμβάνονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας (στο εξής: CEEAG), οι οποίες εκδόθηκαν τον Ιανουάριο του 2022.

ιδιοκτησίας, τη μείωση της εξάρτησης από εργαζομένους εκτός ΕΕ και τη διαφύλαξη της τεχνογνωσίας εντός της Ένωσης.

Η οδός μετάβασης στην κινητικότητα⁹⁷ αναδεικνύει σημαντικές ανάγκες αναβάθμισης των δεξιοτήτων και επανειδίκευσης, καθώς έως και το 40 % του εργατικού δυναμικού της ναυπηγικής βιομηχανίας αναμένεται να συνταξιοδοτηθεί έως το 2030. Στο σύμφωνο για τις δεξιότητες⁹⁸ στη ναυπηγική βιομηχανία, οι εταίροι του κλάδου δεσμεύτηκαν να αναβαθμίζουν και να επανεκπαιδεύουν το 7 % των εργαζομένων ετησίως και να προσελκύσουν 234 000 νέους εργαζομένους έως το 2030. Στον τομέα της ναυτιλίας, έως και 250 000 ναυτικοί θα χρειαστούν επανειδίκευση και αναβάθμιση των δεξιοτήτων τους προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι αναδυόμενες τεχνολογικές ανάγκες και οι ανάγκες που σχετίζονται με τα καύσιμα.

Σύμφωνα με τις ανάγκες της βιομηχανίας, η Επιτροπή θα στηρίζει τα εκπαιδευτικά ιδρύματα και τους κοινωνικούς εταίρους **στον εντοπισμό υφιστάμενων και μελλοντικών ελλείψεων δεξιοτήτων και στην ανάπτυξη προγραμμάτων επανειδίκευσης και αναβάθμισης των δεξιοτήτων**⁹⁹.

7.2 Κινητικότητα, ελκυστικότητα και ποιοτικές θέσεις εργασίας

Η προσέλκυση και η διατήρηση ειδικευμένου προσωπικού εξακολουθεί να αποτελεί πρόκληση. Η Επιτροπή είναι έτοιμη να βοηθήσει τα κράτη μέλη να βελτιώσουν την ελκυστικότητα των σταδιοδρομιών στη θάλασσα και να προωθήσουν την κινητικότητα μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων ρόλων, στηρίζοντας παράλληλα τη διά βίου σταδιοδρομία σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό συνεργατικό σχηματισμό και τη δημιουργία θέσεων εργασίας, μεταξύ άλλων στις παράκτιες και νησιωτικές κοινότητες. Για την ενίσχυση της κινητικότητας στο πλαίσιο του συνεργατικού σχηματισμού, **η Επιτροπή θα στηρίζει τους κοινωνικούς εταίρους και τα ιδρύματα ναυτικής εκπαίδευσης στη χαρτογράφηση των ναυτικών επαγγελμάτων**. Με τον τρόπο αυτόν, θα συμβάλει επίσης στη διατήρηση της πείρας και στην ενίσχυση της ευρωπαϊκής βιομηχανικής βάσης.

Οι γυναίκες υποεκπροσωπούνται στις ναυτικές σταδιοδρομίες, ιδίως στη ναυτιλία, αλλά και στα επαγγέλματα στην ξηρά. Η Επιτροπή θα στηρίζει τους κοινωνικούς εταίρους και άλλες οργανώσεις στην αύξηση της συμμετοχής των γυναικών στον ναυτιλιακό τομέα.

Στον ευρωπαϊκό χώρο ναυτικής εκπαίδευσης πρέπει να καταργηθούν τα σύνορα. Η διασφάλιση της αμοιβαίας αναγνώρισης των πτυχίων, των προσόντων και των πιστοποιητικών στο πλαίσιο του ναυτιλιακού κλάδου σε ολόκληρη την ΕΕ και, όπου είναι δυνατόν, με τρίτες χώρες, αποτελεί προτεραιότητα. Η Επιτροπή θα στηρίζει και θα συντονίζει τη **δημιουργία ενός δικτύου ιδρυμάτων ναυτικής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (MHEI) και κέντρων επαγγελματικής κατάρτισης** σε ολόκληρη την ΕΕ.

⁹⁷ Πορεία μετάβασης για το βιομηχανικό οικοσύστημα κινητικότητας της ΕΕ (2024)

<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁹⁸ Στο πλαίσιο του συμφώνου για τις δεξιότητες, έχουν δημιουργηθεί και άλλες μεγάλης κλίμακας συμπράξεις δεξιοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή παραγωγή στους τομείς της αεροδιαστημικής και της άμυνας, καθώς και των υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

⁹⁹ Μεταξύ άλλων μέσω της επικείμενης στρατηγικής για την ανανέωση των γενεών στη γαλάζια οικονομία, η οποία αναμένεται να δημοσιευθεί το 2027. Η περαιτέρω δράση θα βασιστεί επίσης στις εργασίες που έχουν ήδη ξεκινήσει από την πλατφόρμα MED-NET, η οποία δημιουργήθηκε ως συνέχεια του έργου SkillSea, καθώς και στο σύμφωνο για τις δεξιότητες στη ναυπηγική βιομηχανία. Θα ληφθούν επίσης υπόψη η μελέτη για την υποστήριξη και τον σχεδιασμό της ανάπτυξης δεξιοτήτων στη γαλάζια οικονομία (2025) και η πρωτοβουλία [BlueComp – Competence Framework initiative](#). Στο πλαίσιο του συμφώνου για τη Μεσόγειο θα αναπτυχθεί επίσης θεματολόγιο δεξιοτήτων με σκοπό την αντιμετώπιση της έλλειψης δεξιοτήτων του εργατικού δυναμικού και την ευθυγράμμιση της κατάρτισης με τις ανάγκες της βιομηχανίας.

Είναι σημαντικό ότι η Επιτροπή θα βοηθήσει τα κράτη μέλη να άρουν τα εμπόδια στην κινητικότητα των φοιτητών και του ακαδημαϊκού προσωπικού, μεταξύ άλλων με την **προώθηση της περαιτέρω συμμετοχής των ιδρυμάτων ναυτικής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στο Erasmus+**.

Οι πρόσφατες κρίσεις κατέδειξαν ότι οι ναυτικοί και το λοιπό ναυτικό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των εργαζομένων στον τομέα της παραγωγής, αποτελούν βασικούς εργαζομένους¹⁰⁰. Το έργο τους είναι ζωτικής σημασίας για να συνεχίσει ο κόσμος να κινείται και για να διασφαλιστεί η ανθεκτικότητα της βιομηχανικής βάσης και των αλυσίδων εφοδιασμού της ΕΕ.

Ο τομέας της εργασίας στις θαλάσσιες μεταφορές αντιμετωπίζει επίμονες προκλήσεις που σχετίζονται όχι μόνο με την έλλειψη δεξιοτήτων, αλλά και με τις συνθήκες εργασίας τόσο επί του πλοίου όσο και στην ξηρά. Η στήριξη ποιοτικών θέσεων εργασίας απαιτεί ισχυρό **κοινωνικό διάλογο**, δίκαιες συνθήκες εργασίας και ασφαλείς χώρους εργασίας. Η εφαρμογή και η επιβολή της εργατικής νομοθεσίας της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της **οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων**¹⁰¹ και του κεκτημένου για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία, είναι ουσιαστικής σημασίας για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού και ελκυστικής απασχόλησης¹⁰².

Η Επιτροπή **θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη για την ενίσχυση των εργασιακών προτύπων στη ΔΟΕ** και της συνεργασίας με τον ΔΝΟ και τη ΔΟΕ για τη διασφάλιση της ομοιόμορφης επιβολής των κανονισμών και της ενιαίας **προστασίας των ναυτικών**, συμβάλλοντας έτσι στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο. Ένας τομέας στον οποίο απαιτείται πρόοδος είναι η αντιμετώπιση των αποκλινόντων συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης για τους ναυτικούς. Η Επιτροπή θα προωθήσει τον καλύτερο συντονισμό των εν λόγω συστημάτων, μεταξύ άλλων μέσω της ενίσχυσης του ρόλου της **Ευρωπαϊκής Αρχής Εργασίας, ιδίως για την ενίσχυση** των συντονισμένων δράσεων και των κοινών επιθεωρήσεων, διασφαλίζοντας παράλληλα την ευθυγράμμιση της νομοθεσίας της ΕΕ με τα διεθνή πρότυπα.

Εμβληματικές δράσεις

- *Δημιουργία δικτύου θαλάσσιων ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και κέντρων επαγγελματικής κατάρτισης σε ολόκληρη την ΕΕ, το οποίο θα παρέχει εκπαίδευση και κατάρτιση για θέσεις εργασίας σε ναυτιλιακούς συνεργατικούς σχηματισμούς, συμπεριλαμβανομένων προγραμμάτων επανειδίκευσης και αναβάθμισης των δεξιοτήτων.*
- *Ενθάρρυνση και στήριξη των κρατών μελών στην αύξηση της συμμετοχής της θαλάσσιας τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στο πρόγραμμα Erasmus+ και σε συναφείς πρωτοβουλίες, διευκολύνοντας τις διαδικασίες και εξαλείφοντας τα εμπόδια στη μαθησιακή κινητικότητα.*

¹⁰⁰ <https://docs.un.org/en/A/RES/75/17>.

¹⁰¹ Η οδηγία δεν εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις εμπορικής ναυτιλίας όσον αφορά το ναυτιλόμενο προσωπικό.

¹⁰² Ο χάρτης πορείας για την ποιότητα των θέσεων εργασίας αποτελεί ανανεωμένη δέσμευση και βάση για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων, ενώ παράλληλα συμβαδίζει με τις τεχνολογικές, οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η παρούσα στρατηγική αποτελεί ένα διαρθρωμένο σχέδιο δράσης που απαιτεί συντονισμένη προσπάθεια από όλους τους σχετικούς συμφεροντούχους, συμπεριλαμβανομένων των θεσμικών οργάνων της ΕΕ, των κρατών μελών, της βιομηχανίας, των περιφερειών, των κοινωνικών εταίρων και της κοινωνίας των πολιτών. Η Επιτροπή δεσμεύεται να διασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή της και την επίτευξη των στόχων της από κοινού με όλους τους ανωτέρω συμφεροντούχους. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή θα θεσπίσει ένα **υψηλού επιπέδου συμβούλιο για τον ναυτιλιακό κλάδο και τους λιμένες** υπό την προεδρία του αρμόδιου επιτρόπου και των εκτελεστικών αντιπροέδρων, με σκοπό τη συνεχή ανταλλαγή απόψεων σχετικά με την υλοποίηση των δράσεων που περιγράφονται τόσο στη **βιομηχανική ναυτιλιακή στρατηγική όσο και στη στρατηγική για τους λιμένες της ΕΕ** και τη συλλογή παρατηρήσεων σχετικά με τις εξελίξεις στην αγορά.

Πολύνας Ι — Κατασκευή, εξοπλισμός και επισκευή

Η Επιτροπή:

- Θα δρομολογήσει τη συμμαχία της ΕΕ για τις αξιακές αλυσίδες της βιομηχανικής ναυτιλίας, με σκοπό την ενίσχυση της βιομηχανικής κυριαρχίας και της τεχνολογικής υπεροχής της Ευρώπης σε επιλεγμένες πρωτοπόρες αγορές στον τομέα της ναυτιλιακής παραγωγής και των αναδυόμενων τεχνολογιών (2026)
- Θα υλοποιήσει την εμβληματική πρόσκληση υποβολής προτάσεων έρευνας και καινοτομίας «Ναυπηγεία του μέλλοντος» στο πλαίσιο του προγράμματος εργασίας του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» για την περίοδο 2026-2027 (σε εξέλιξη)
- Θα απλουστεύσει και θα επισπεύσει τις διαδικασίες αδειοδότησης μέσω του προτεινόμενου κανονισμού για την επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής, μεταξύ άλλων σε εγκαταστάσεις ναυτιλιακής παραγωγής (2026)
- Θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη της ΕΕ / του ΕΟΧ για τον εντοπισμό και τη διευκόλυνση πολυετούς, ομαδοποιημένης δεξαμενής δημόσιων παραγγελιών σε όλους τους αγοραστές του δημόσιου τομέα της ΕΕ / του ΕΟΧ για τη δημιουργία μακροπρόθεσμου σήματος σωρευτικής ζήτησης (2026-2027)
- Θα προτείνει στοχευμένες μη τιμολογιακές απαιτήσεις, σύμφωνα με τις διεθνείς υποχρεώσεις, σε επιλεγμένα στρατηγικά τμήματα δημόσιων συμβάσεων στο πλαίσιο της επικείμενης αναθεώρησης του πλαισίου της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις (2026)
- Θα ξεκινήσει διαρθρωμένο διάλογο με τη βιομηχανία ναυτιλιακής παραγωγής της ΕΕ, με σκοπό την περαιτέρω ενίσχυση των ικανοτήτων της στον τομέα της συλλογής πληροφοριών για την παρακολούθηση της ναυπηγικής πολιτικής και των εξελίξεων της αγοράς, των στρατηγικών κινδύνων, των απειλών και των ευκαιριών για την ανθεκτικότητα της αλυσίδας εφοδιασμού, καθώς και των εμποδίων πρόσβασης στην αγορά τρίτων χωρών (2026)
- Θα αξιολογήσει τις επιλογές και θα προτείνει, όπου είναι αναγκαίο και εφικτό, ένα νέο ειδικό τομεακό μέσο ή στοχευμένες τροποποιήσεις της εργαλειοθήκης εμπορικής πολιτικής της, σύμφωνα με τις διεθνείς υποχρεώσεις, με έμφαση σε συγκεκριμένα τμήματα που είναι καίριας σημασίας για τη στρατηγική αυτονομία και ασφάλεια της Ευρώπης και στα οποία τα ναυπηγεία της ΕΕ εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται αλλά αντιμετωπίζουν αθέμιτο ανταγωνισμό στην ανοικτή θάλασσα
- Θα αξιοποιήσει τις υφιστάμενες και μελλοντικές εμπορικές και επενδυτικές συμφωνίες για την προστασία και την προώθηση των συμφερόντων της βάσης ναυτιλιακής παραγωγής της ΕΕ, μεταξύ άλλων μέσω διατάξεων για την πρόσβαση στην αγορά, την καταπολέμηση των επιδοτήσεων, τις υποχρεώσεις διαφάνειας και την προστασία των ΔΔΙ (συνεχίζεται)
- Θα επανεκκινήσει τις προσπάθειες για μια μελλοντική διεθνή συμφωνία στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας, η οποία θα αντιμετωπίζει τις μη εμπορικές πρακτικές στον τομέα (συνεχίζεται / μακροπρόθεσμη δράση)
- Θα προωθήσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού στις εξαγωγικές πιστώσεις για τα πλοία με την περαιτέρω ανάπτυξη της τομεακής συμφωνίας για τα πλοία (SSU) στον διακανονισμό του ΟΟΣΑ για τις εξαγωγικές πιστώσεις οι οποίες τυγχάνουν δημόσιας στήριξης, μεταξύ άλλων μέσω νέων διατάξεων για τα πλοία μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (2026-2027)
- Θα δημιουργήσει νέο χρηματοδοτικό εργαλείο για τις εξαγωγικές πιστώσεις, ώστε να εξασφαλιστούν πιο ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στις αγορές τρίτων χωρών για βιομηχανίες προσανατολισμένες στις εξαγωγές, όπως η ναυτιλιακή παραγωγή (σε εξέλιξη)

- Θα ενισχύσει τη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ανακύκλωση πλοίων με απώτερο σκοπό την επίτευξη πλήρους ευθυγράμμισης μεταξύ των διεθνών και των ενωσιακών κανόνων *(συνεχίζεται)*
- Θα διερευνήσει τρόπους για τη στήριξη της επέκτασης της εγχώριας ικανότητας ανακύκλωσης πλοίων της ΕΕ και θα συνεργαστεί με εμπορικούς εταίρους με ικανότητα ανακύκλωσης πλοίων, αρχής γενομένης από την Ινδία, για την προώθηση υψηλών περιβαλλοντικών και κοινωνικών προτύπων, με βάση τον κανονισμό της ΕΕ για την ανακύκλωση πλοίων *(συνεχίζεται)*
- Θα στηρίζει στρατηγικές θαλάσσιας κυκλικότητας από τον σχεδιασμό έως το τέλος του κύκλου ζωής και την ανάκτηση υλικών μέσω στήριξης δραστηριοτήτων έρευνας και καινοτομίας *(συνεχίζεται)*

Τα κράτη μέλη καλούνται:

- Να δώσουν προτεραιότητα στη χρηματοδοτική στήριξη έργων που στηρίζουν την οικονομική ασφάλεια και μειώνουν τις εξωτερικές εξαρτήσεις στον τομέα, με βάση τη νέα κοινή ανακοίνωση για την ενίσχυση της οικονομικής ασφάλειας της ΕΕ *(συνεχίζεται)*
- Να συμβάλουν στην επίτευξη του οράματος της ΕΕ για τη ναυτιλιακή βιομηχανία με ορίζοντα το 2030, όπως καθορίζεται στη στρατηγική

Οι συμφεροντούχοι του τομέα ενθαρρύνονται:

- Να αξιοποιήσουν την πρόοδο στην ψηφιοποίηση, τη δομοστοιχείωση και την κυκλικότητα στις βιομηχανικές διαδικασίες για την ενίσχυση της αποδοτικότητας του σχεδιασμού και της παραγωγής και των βιώσιμων πρακτικών *(συνεχίζεται)*
- Να προωθήσουν συνέργειες της βιομηχανίας και της αξιακής αλυσίδας, με αξιοποίηση της νέας συμμαχίας της ΕΕ για τις αξιακές αλυσίδες της βιομηχανικής ναυτιλίας και άλλων εθνικών και περιφερειακών πλατφορμών και πρωτοβουλιών συνεργατικών σχηματισμών της ΕΕ *(συνεχίζεται)*

Πυλώνας II — Μεταφορές και σύνδεση

Η Επιτροπή:

- Θα συνεχίσει τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών *(συνεχίζεται)*
- Θα καθιερώσει διαρθρωμένο διάλογο συνεργασίας με τα κράτη μέλη και τους συμφεροντούχους του κλάδου για την αύξηση της ελκυστικότητας των σημαιών των κρατών μελών *(από το 2026)*
- Θα εξετάσει τρόπους απλούστευσης και εξορθολογισμού του υφιστάμενου πλαισίου παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) για το ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές και την πρωτοβουλία FuelEU Maritime *(2026)*
- Θα συνεχίσει το έργο της στο πλαίσιο του ΔΝΟ με σκοπό την εξεύρεση παγκόσμιων λύσεων και αναθεώρηση της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ λαμβάνοντας υπόψη τα παγκόσμια μέτρα στο πλαίσιο του ΔΝΟ, προκειμένου να αποφεύγεται η διπλή πληρωμή *(από το 2026)*
- Θα διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των παραγόντων της αγοράς μέσω της δημιουργίας ενός ευρωπαϊκού δικτύου πράσινων θαλάσσιων οδών και κόμβων *(από το 2027)*
- Θα ενισχύσει τη συμμετοχή της στον ΔΝΟ για τη διαμόρφωση προτύπων ασφάλειας στη θάλασσα, με στόχο τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο *(συνεχίζεται)*

- Θα υποβάλει έκθεση σχετικά με την οδηγία της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων και την οδηγία για τον εξοπλισμό πλοίων στο πλαίσιο της προετοιμασίας της αναθεώρησής τους (2026-2027)
- Θα εξετάσει το ενδεχόμενο επέκτασης των απαιτήσεων της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων σε όλα τα δρομολόγια εντός της ΕΕ (2027-2028)
- Θα εξετάσει τη σκοπιμότητα ενός πλαισίου της ΕΕ για την αμοιβαία αναγνώριση των πλοίων εξυπηρέτησης υπεράκτιων εγκαταστάσεων και των βιομηχανικών σκαφών (2027-2028)
- Θα εξετάσει το ενδεχόμενο επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας για τον εξοπλισμό πλοίων ή των υφιστάμενων ρυθμίσεων αμοιβαίας αναγνώρισης μεταξύ αναγνωρισμένων οργανισμών για την απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης και τη βελτίωση της πρόσβασης στις διεθνείς αγορές (2027)
- Θα ενισχύσει την επιτήρηση και την παρακολούθηση των δραστηριοτήτων του σκιάδους στόλου, θα βελτιώσει την επιβολή των υφιστάμενων κανόνων και θα εμβαθύνει τη διεθνή συνεργασία για την τήρηση των παγκόσμιων προτύπων ασφάλειας στη θάλασσα και των περιβαλλοντικών προτύπων (συνεχίζεται)
- Θα επιδιώξει την ταχεία διασυνδεσιμότητα μεταξύ των εθνικών ναυτιλιακών ενιαίων θυρίδων και του μελλοντικού τελωνειακού κόμβου δεδομένων (από το 2027)
- Θα πραγματοποιήσει διαβουλεύσεις με τον ναυτιλιακό κλάδο σχετικά με τον προσδιορισμό περαιτέρω απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών και των απαιτήσεων δεδομένων (από το 2026)
- Από κοινού με τα κράτη μέλη, θα εντείνει τις προσπάθειες της ΕΕ στο πλαίσιο του ΔΝΟ και θα επιδιώξει να μεγιστοποιήσει τον αντίκτυπο της ΕΕ μέσω ευρύτερων συμμαχιών με διεθνείς εταίρους (συνεχίζεται)
- Θα συνεχίσει τη συμπερίληψη ολοκληρωμένων δεσμεύσεων για τις υπηρεσίες διεθνών θαλάσσιων μεταφορών στις συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών (συνεχίζεται)
- Θα προτείνει νομοθεσία που θα θέτει προϋποθέσεις ώστε τα κράτη μέλη να κηρύσσουν τις υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες συμβατές με το δίκαιο της ΕΕ και να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν νέες συμφωνίες που προάγουν τα συμφέροντα της ΕΕ (2026)
- Θα προτείνει τη συνέχεια του προγράμματος NAIADES III για τον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (2028)

Τα κράτη μέλη καλούνται:

- Να προωθήσουν περαιτέρω ρεαλιστικά μέτρα για την ενίσχυση της ελκυστικότητας των σημαίων των κρατών μελών της ΕΕ
- Να ολοκληρώσουν την εφαρμογή του κανονισμού EMSWe
- Να συνεργαστούν με την Επιτροπή για την απλούστευση και τον εξορθολογισμό των εθνικών και ενωσιακών απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων
- Να ενισχύσουν τη συνεργασία και να διαθέτουν επαρκείς πόρους για την ενίσχυση της στρατηγικής παρουσίας της ΕΕ στους τομείς των διεθνών θαλάσσιων σημείων συμφόρησης

Πυλώνας III — Ασφάλεια και προστασία

Η Επιτροπή:

- Θα στηρίζει την αύξηση των βιομηχανικών παραγωγικών ικανοτήτων του πολεμικού ναυτικού, μεταξύ άλλων μέσω του νέου προγράμματος για την ευρωπαϊκή αμυντική βιομηχανία (EDIP) και του σχεδίου ReArm Europe (2026-2027)
- Θα προτείνει τη θέσπιση μηχανισμού στήριξης της κατασκευής πορθμείων διπλής χρήσης προκειμένου να κινητοποιηθούν χρηματοδοτικοί πόροι για επενδύσεις που

συνδέονται με πρόσθετες στρατιωτικές προδιαγραφές για πορθμεία διπλής χρήσης που κατασκευάζονται στην Ευρώπη (2027)

- Θα επιδιώξει τη θέσπιση ισχυρών και δεσμευτικών κανόνων κυβερνοασφάλειας του ΔΝΟ για τη μείωση των γενικών θαλάσσιων κινδύνων στον κυβερνοχώρο για τα μη στρατιωτικά σκάφη (από το 2026)

Τα κράτη μέλη καλούνται:

- Να αξιοποιήσουν τις διάφορες ευκαιρίες στο πλαίσιο της ετοιμότητας με ορίζοντα το 2030 για την ενίσχυση των βιομηχανικών και τεχνολογικών ικανοτήτων του πολεμικού ναυτικού σύμφωνα με τους στόχους της παρούσας στρατηγικής

Πυλώνας IV — Πρόσβαση σε καινοτομία

Η Επιτροπή:

- Θα τελειοποιήσει τη μεθοδολογία για τον υπολογισμό της αιολικής ενέργειας πρόωσης και θα αντιμετωπίσει τα κανονιστικά κενά σε επίπεδο ΕΕ και ΔΝΟ (από το 2027)
- Θα συνεχίσει τις εργασίες για ένα ισχυρό πλαίσιο πολιτικής για την πρόωση με πυρηνική ενέργεια στην εμπορική ναυτιλία (από το 2026)
- Θα προτείνει στοχευμένη τροποποίηση του κανονισμού για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα, ώστε να καταστεί δυνατή η χρήση υδρογόνου ως καυσίμου αναφοράς για κινητήρες μη οδικών κινητών μηχανημάτων σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας (2026)
- Θα επιδιώξει τη θέσπιση κανονιστικού και τεχνικού πλαισίου για λύσεις μη επανδρωμένης ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων κατευθυντήριων γραμμών και βέλτιστων πρακτικών σε επίπεδο ΕΕ για καθορισμένες δοκιμές στη θάλασσα (από το 2026)
- Θα ενισχύσει και θα επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της στήριξης των δραστηριοτήτων έρευνας και καινοτομίας στον τομέα των πλωτών μεταφορών, με βάση τα επιτεύγματα της τρέχουσας σύμπραξης κοινού προγραμματισμού για τις πλωτές μεταφορές μηδενικών εκπομπών (από το 2028)
- Θα βελτιώσει τις διαδικασίες δοκιμών για ωκεάνιες τεχνολογίες για διάφορες εφαρμογές μέσω της επικείμενης στρατηγικής της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία για τους ωκεανούς (2026)
- Θα χαρτογραφήσει και θα αξιολογήσει τις υποδομές έρευνας και τεχνολογίας, μεταξύ άλλων και για τις πλωτές μεταφορές και θα προωθήσει την πρόσβαση στις εν λόγω υποδομές για νεοφυείς επιχειρήσεις, επεκτεινόμενες επιχειρήσεις, ΜΜΕ και επιχειρήσεις μεσαίας κεφαλαιοποίησης της ΕΕ που αναπτύσσουν τεχνολογίες και λύσεις στον τομέα της ναυτιλίας, μέσω της εφαρμογής της στρατηγικής της ΕΕ για τις υποδομές έρευνας και τεχνολογίας (από το 2026)
- Θα διασφαλίσει τη συστηματική και αυστηρή επιβολή των υφιστάμενων εργαλείων ασφάλειας σε δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας και θα εντοπίσει τα εναπομένοντα κενά για την πρόληψη της διαρροής τεχνολογίας που χρηματοδοτείται από την ΕΕ (συνεχίζεται)
- Θα δρομολογήσει την πρωτοβουλία παρατήρησης των ωκεανών (OceanEye) (2026)

Τα κράτη μέλη καλούνται:

- Να στηρίζουν περαιτέρω την ταχεία υιοθέτηση της καινοτομίας, συμπεριλαμβανομένων των κλινών δοκιμών και του κανονιστικού πειραματισμού

Πυλώνας V — Πρόσβαση σε χρηματοδότηση και επενδύσεις

Η Επιτροπή:

- Θα προκηρύξει πρόσκληση υποβολής προτάσεων στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» για τη στήριξη της ανανέωσης και της απανθρακοποίησης του ναυτιλιακού στόλου, με ιδιαίτερη έμφαση στα πορθμεία και τα παράκτια σκάφη (2026)
- Θα εκταμιεύσει 347 εκατ. EUR στο πλαίσιο του ΜΣΕ — Ψηφιακός τομέας για στρατηγικά έργα υποβρύχιων καλωδίων, μεταξύ άλλων για την ενίσχυση των ικανοτήτων επισκευής της Ευρώπης (2026-2027)
- Θα κινητοποιήσει επενδύσεις, μέσω του InvestEU, ύψους περίπου 1-1,5 δισ. EUR στον τομέα των πλωτών μεταφορών έως το 2027 (έως το 2027)
- Θα κινητοποιήσει επενδύσεις ύψους περίπου 800 εκατ. EUR σε τομείς της γαλάζιας οικονομίας, όπως η ναυπηγική, η μετασκευή, η ναυτιλία, η γαλάζια τεχνολογία μέσω του προϊόντος BlueEconomy που υποστηρίζεται από το InvestEU και το ΕΤΘΑΥ και υλοποιείται από τον όμιλο της ΕΤΕπ (σε εξέλιξη)
- Θα προτείνει ειδική πρόσκληση υποβολής προτάσεων για τη ναυτιλία στο πλαίσιο του Ταμείου Καινοτομίας (2027)
- Θα αξιολογήσει περαιτέρω την υλοποίηση του Ταμείου Καινοτομίας και τις ειδικές διατάξεις προτίμησης για θαλάσσια έργα, ώστε να ενισχυθεί περαιτέρω η απανθρακοποίηση της ναυτιλίας (από το 2026)
- Θα διαθέσει 184,5 εκατ. EUR για τη χρηματοδότηση δράσεων έρευνας και καινοτομίας για τις πλωτές μεταφορές έως το 2027 (μέσω του προγράμματος εργασίας του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» για το 2025 και την περίοδο 2026-2027)
- Θα διαθέσει 130 εκατ. EUR στο πλαίσιο προσκλήσεων υποβολής προτάσεων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Άμυνας για θέματα όπως η ενίσχυση των ημιαυτόνομων σκαφών επιφανείας και η προστασία των υποδομών του θαλάσσιου βυθού (2026)
- Θα εξετάσει το ενδεχόμενο στήριξης των επενδύσεων σε καθαρά, ψηφιοποιημένα σκάφη, καθώς και της καινοτομίας και του εκσυγχρονισμού της ναυπηγικής βιομηχανίας, της υπεράκτιας ενέργειας και της γαλάζιας τεχνολογίας στο πλαίσιο του προτεινόμενου μελλοντικού Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανταγωνιστικότητας (από το 2028), με την επιφύλαξη της έγκρισης του τελευταίου
- Θα εξετάσει, στο πλαίσιο της επικείμενης επανεξέτασης του ΣΕΔΕ, τη θέσπιση ειδικού μηχανισμού για την άμεση στήριξη των ναυτιλιακών εταιρειών με δικαιώματα ΣΕΔΕ για την υιοθέτηση βιώσιμων καυσίμων και καθαρών τεχνολογιών πρόωσης (2026)
- Θα διευκολύνει μέτρα επενδυτικής ενίσχυσης που αποσκοπούν στη στήριξη της ανανέωσης του στόλου σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και της εγκατάστασης γερανών επί σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τις χερσαίες και πολυτροπικές μεταφορές και του νέου κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία για τις μεταφορές (2026)
- Θα αναθεωρήσει τα κριτήρια ταξινόμησης της ΕΕ για τη βιώσιμη χρηματοδότηση που σχετίζονται με τον τομέα των πλωτών μεταφορών (2026-2027)

Τα κράτη μέλη, τα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και οι εθνικές αναπτυξιακές τράπεζες καλούνται:

- Να ενισχύσουν τη στήριξη σε έργα πλωτών μεταφορών

Τα κράτη μέλη καλούνται:

- Να διαθέσουν μέρους των εσόδων του ΣΕΔΕ σε επενδύσεις για την απανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό συνεργατικό σχηματισμό στην Ευρώπη
- Να αξιολογήσουν το νέο πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων της συμφωνίας για καθαρή βιομηχανία (CISAF) με σκοπό τη στήριξη επενδύσεων στην απανθρακοποίηση της βιομηχανίας και στην ενεργειακή απόδοση, μεταξύ άλλων σε εγκαταστάσεις ναυτιλιακής παραγωγής, καθώς και για την επέκταση της παραγωγικής ικανότητας σε τεχνολογίες μηδενικών καθαρών εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας

Πυλώνας VI — Πρόσβαση σε δεξιότητες και ποιοτικές θέσεις εργασίας

Η Επιτροπή:

- Θα στηρίξει τα εκπαιδευτικά ιδρύματα και τους κοινωνικούς εταίρους στον εντοπισμό υφιστάμενων και μελλοντικών ελλείψεων δεξιοτήτων και στην ανάπτυξη προγραμμάτων επανειδίκευσης και αναβάθμισης των δεξιοτήτων (από το 2027).
- Θα στηρίξει τους κοινωνικούς εταίρους και τα ιδρύματα ναυτικής εκπαίδευσης για τη χαρτογράφηση των ναυτικών επαγγελματιών και την αύξηση της συμμετοχής των γυναικών στον ναυτιλιακό τομέα (από το 2026)
- Θα στηρίξει και θα συντονίζει τη δημιουργία ενός δικτύου ιδρυμάτων ναυτικής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (MHEI) και κέντρων επαγγελματικής κατάρτισης σε ολόκληρη την ΕΕ (από το 2027)
- Θα βοηθήσει τα κράτη μέλη να άρουν τα εμπόδια στην κινητικότητα των φοιτητών και του ακαδημαϊκού προσωπικού, μεταξύ άλλων με την προώθηση της περαιτέρω συμμετοχής των ιδρυμάτων ναυτικής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στο ERASMUS+
- Θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη για την ενίσχυση των εργασιακών προτύπων στη ΔΟΕ και της συνεργασίας με τον ΔΝΟ και τη ΔΟΕ για τη διασφάλιση της ομοιόμορφης επιβολής των κανονισμών και της ενιαίας προστασίας των ναυτικών (συνεχίζεται)
- Θα προωθήσει τον καλύτερο συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης, μεταξύ άλλων μέσω της ενίσχυσης του ρόλου της Ευρωπαϊκής Αρχής Εργασίας, ιδίως για την ενίσχυση των συντονισμένων δράσεων και των κοινών επιθεωρήσεων, διασφαλίζοντας παράλληλα την ευθυγράμμιση της νομοθεσίας της ΕΕ με τα διεθνή πρότυπα (από το 2026)