

Bruselas, 5 de marzo de 2026
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	5 de marzo de 2026
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

Asunto:	COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES sobre la Estrategia Industrial Marítima de la UE
---------	--

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2026) 111 final.

Adj.: COM(2026) 111 final.



Bruselas, 4.3.2026
COM(2026) 111 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE
LAS REGIONES**

sobre la Estrategia Industrial Marítima de la UE

1. INTRODUCCIÓN

Europa es un continente acuático. La Unión Europea y sus Estados miembros gestionan la mayor zona marítima colectiva del mundo, con 25 millones de km² de zonas económicas exclusivas¹. La Unión tiene uno de los litorales más largos del mundo, con una extensión de 70 000 km a lo largo de veintidós Estados miembros, además de una red de vías navegables interiores de 42 000 km y miles de puertos, puertos deportivos, astilleros y proveedores. Todo ello pone de relieve la necesidad de seguir aprovechando el potencial del mercado único acuático europeo.

Las industrias europeas de fabricación² y transporte³ marítimos constituyen sectores estratégicos para la autonomía, la resiliencia, la defensa, la seguridad económica, la prosperidad y la descarbonización de Europa, así como para el uso sostenible y la protección de los activos y recursos de sus zonas económicas exclusivas. El sector europeo de la fabricación marítima es líder mundial en la construcción naval compleja y de gama alta y en tecnologías avanzadas. Además de fomentar la innovación para el transporte acuático sostenible y las actividades de la economía azul, constituye un pilar fundamental del crecimiento industrial regional. El sector del transporte marítimo europeo es uno de los principales proveedores de servicios marítimos a escala mundial, garantiza el suministro de bienes esenciales, permite el comercio y contribuye a la independencia energética de la UE. También determina, junto con otros segmentos relacionados con el medio acuático, la demanda de productos y servicios de fabricación marítima, y configura las opciones tecnológicas.

Ambos sectores son fundamentales para mejorar la capacidad militar de la Unión y de los Estados miembros, ya que facilitan el desplazamiento de tropas y suministran buques navales militares y civiles, así como de doble uso. También son fundamentales para la implantación y la protección de infraestructuras energéticas digitales y marinas de la UE, como los gasoductos, los cables de electricidad y de datos y los parques eólicos. Otros subsegmentos, como los cruceros y el turismo náutico, tienen un importante potencial de innovación para mejorar su sostenibilidad.

Este ecosistema acuático se enfrenta a retos. El informe Draghi sobre el futuro de la competitividad europea⁴ y el informe Niinistö sobre la preparación y la capacidad de reacción de Europa en materia civil y de defensa⁵ destacan la exposición de esta industria a una competencia y unas tensiones mundiales intensas, al aumento de la dependencia de la producción y la financiación navales de terceros países, la descarbonización y el envejecimiento de la mano de obra, que necesita mejorar sus competencias y reciclarse profesionalmente.

¹ Incluidas las regiones ultraperiféricas de la UE.

² El concepto de «fabricación marítima» abarca una amplia gama de actividades y servicios industriales, entre ellos: 1) la construcción, la reparación, el mantenimiento, la transformación, la readaptación, el desguace y el reciclaje de buques de navegación marítima e interior, embarcaciones, plataformas flotantes y otros equipos de superficie y subacuáticos especializados; 2) la producción de equipos y tecnologías para actividades marítimas, portuarias y de la economía azul.

³ El término «transporte marítimo» incluye todos los segmentos de los servicios de transporte por mar tanto de mercancías como de pasajeros, incluidos el transporte costero, el transporte marítimo de corta distancia y el transporte marítimo de alta mar, los servicios de transporte marítimo especializados, así como los modelos de negocio del transporte marítimo de tramp y de línea regular.

⁴ El futuro de la competitividad europea: informe de Mario Draghi (2024).

⁵ *Strengthening Europe's civilian and military preparedness and readiness: Report by Special Adviser Niinistö* [«Fortalecimiento de la respuesta y la preparación civil y militar de Europa: informe del consejero especial Niinistö», documento en inglés], 2024.

Europa necesita un marco político que salvaguarde e impulse sus industrias de fabricación y transporte marítimos, mejore su capacidad de innovación, avance en la digitalización, la sostenibilidad y la descarbonización como fuentes de oportunidades industriales, impulse el liderazgo tecnológico y refuerce su competitividad. Junto con los puertos, estas industrias son esenciales para el posicionamiento de la UE en la volátil escena geopolítica y para la autonomía estratégica, la seguridad económica y la preparación de la UE. Por lo tanto, la Comisión también propone, junto con esta Estrategia Industrial Marítima, una Estrategia Portuaria de la UE.

El momento de actuar es ahora. Esta Estrategia Industrial Marítima de la UE, basada en el Pacto por una Industria Limpia y en diversas iniciativas conexas de la UE⁶, establece una visión y una línea de actuación con arreglo a seis pilares:

Estrategia Industrial Marítima de la UE



2. CONSTRUIR, EQUIPAR Y REPARAR

Un sector de fabricación marítima fuerte⁷ constituye un activo estratégico para la soberanía de Europa. Proporciona a Europa la capacidad de construir y mantener buques, equipos, plataformas y tecnologías necesarios para promover y proteger sus intereses vitales: desde la independencia energética, la resiliencia frente al cambio climático y el suministro de alimentos⁸ hasta la protección de las fronteras, la defensa, la protección de las infraestructuras críticas, la movilidad militar, la observación de los océanos y la navegación en el Ártico⁹.

Preservar una base crítica para la construcción naval comercial en la UE es fundamental para sostener esa capacidad, dadas las estrechas relaciones del doble uso y el

⁶ En particular, la Brújula para la Competitividad de la UE [COM(2025) 30 final], el Pacto Europeo por el Océano [COM(2025) 281 final], la Estrategia de Seguridad Marítima de la UE [14280/23], la Estrategia de Resiliencia Hídrica [COM(2025) 280 final] y el Plan de Acción «Contaminación Cero» [COM(2021) 400 final].

⁷ La industria de fabricación marítima europea cuenta con 300 astilleros y 28 000 fabricantes de equipos marítimos. Se llevó a cabo un análisis ascendente de las características, las necesidades, los retos y las oportunidades del sector en el contexto del *Mobility Transition Pathway* [«itinerario de transición del ecosistema industrial de movilidad»] de 2024. Las recomendaciones de este ejercicio se reflejan en la presente Estrategia.

⁸ A través, por ejemplo, de buques especializados, plataformas transformadoras y flotantes, estructuras de cimentación e infraestructuras eléctricas para energías renovables marinas en general y, específicamente, para la energía eólica marina, dragas avanzadas que permitan la protección frente a la subida del nivel del mar y las inundaciones fluviales y buques para actividades sostenibles de pesca y acuicultura. En concreto, en lo que respecta a los buques pesqueros, la Comisión publicará a más tardar en el tercer trimestre de 2026 una hoja de ruta sobre la transición energética de la pesca y la acuicultura de la UE, en la que orientará al sector en la transición energética y recopilará información y recomendaciones de la Asociación para la Transición Energética en la pesca y la acuicultura de la UE.

⁹ Con buques de patrulla y navales, buques de cable submarino, buques de doble uso, buques de investigación, tecnologías para la exploración, observación, control y vigilancia de los océanos, rompehielos y buques que pueden navegar con presencia de hielo.

enriquecimiento mutuo¹⁰. También es importante para mantener cadenas de suministro viables en Europa y garantizar el control de las tecnologías y los conocimientos técnicos clave; algo esencial para fomentar el empleo, la inversión y la innovación a nivel regional, también en las zonas periféricas, las islas y las regiones ultraperiféricas. Las capacidades de reparación, mantenimiento, transformación, readaptación y reciclaje de buques son fundamentales para promover la seguridad, la descarbonización y la circularidad del transporte acuático.

2.1. Fabricación marítima en la UE: fomentar el crecimiento y la competitividad en los mercados líderes

En la actualidad, Europa sigue siendo líder mundial en varios de los tipos de buques más sofisticados desde el punto de vista tecnológico (por ejemplo, cruceros, buques navales, rompehielos, buques de investigación, buques de cable submarino, buques de apoyo a la energía eólica marina, plataformas flotantes y transformadoras, yates y embarcaciones de recreo), sistemas de propulsión limpios y equipos avanzados. Considerando que el 97 % de la flota mundial de buques de crucero se ha construido en Europa, la producción de cruceros es fundamental para que Europa mantenga y mejore sus complejas capacidades de construcción naval en otros segmentos que son esenciales desde el punto de vista de la autonomía estratégica.

En otros segmentos del mercado y en particular en la construcción naval mercante, los astilleros europeos han perdido cuota de mercado mundial en las últimas décadas debido a la distorsión del mercado internacional, que se ha visto afectado por las inversiones masivas impulsadas por el Estado en terceros países, prácticas no sujetas a las reglas del mercado y diferencias en los costes laborales y energéticos. Aunque los astilleros europeos se han especializado en mercados de alto valor y bajo volumen, los competidores extranjeros también se están introduciendo en estos segmentos. La industria de la UE ha ido perdiendo terreno recientemente frente a países como China en segmentos estratégicos de la construcción naval, como los transbordadores¹¹ y los buques de instalaciones eólicas marinas. El liderazgo en buques subacuáticos y en equipos marítimos y portuarios también se ve cada vez más cuestionado.

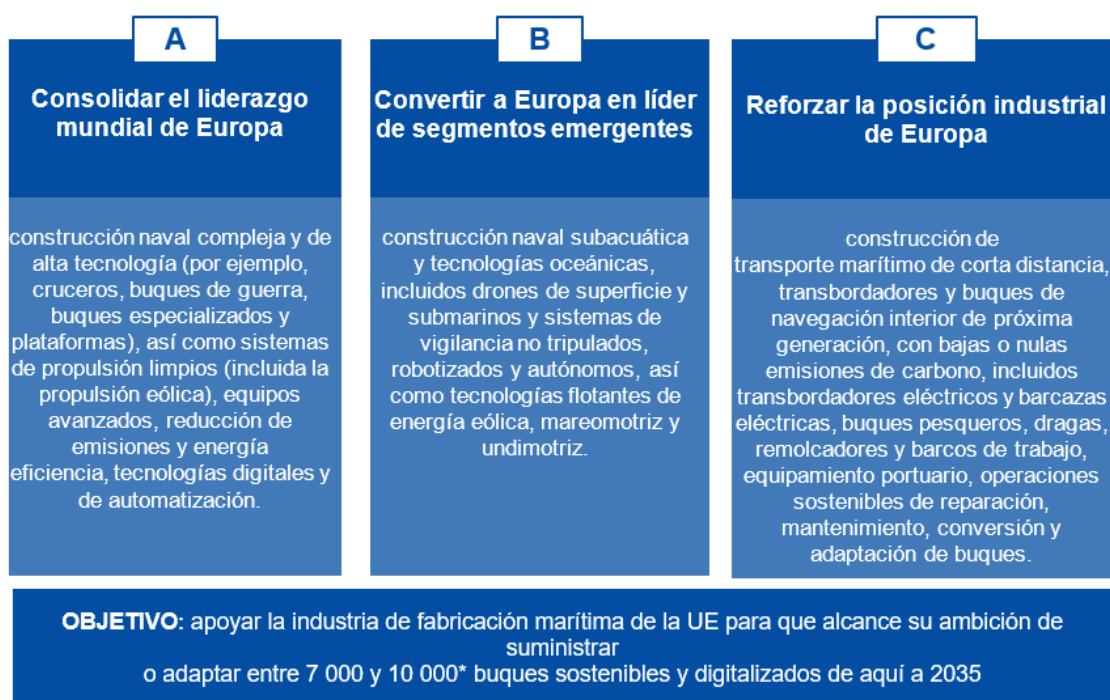
Para preservar la base de fabricación marítima de Europa y aprovechar su potencial innovador, la UE y sus Estados miembros deben concentrar sus iniciativas de política industrial en aquellos ámbitos en los que, de manera realista, se puedan obtener los mejores resultados; es decir, **en los segmentos de alto valor con un fuerte potencial industrial para la fabricación en la UE¹²**.

¹⁰ En la nueva Comunicación conjunta sobre el fortalecimiento de la seguridad económica de la UE [JOIN(2025) 977], en la que se destaca la importancia de invertir en una base industrial dinámica, se reconoce específicamente la construcción naval como un sector estratégico de doble uso.

¹¹ La cuota de mercado de la construcción naval europea, medida por el número de transbordadores de gran tamaño (es decir, con un arqueado bruto superior a 5 000 toneladas) entregados en el mercado interior (UE), se situó en el 38 % en el período comprendido entre 2020 y 2024, con una media de tres buques entregados al año. Aunque Europa fue líder mundial hasta 2010, su cuota de mercado mundial disminuyó hasta alrededor del 15 % en ese mismo período (frente al 60 % registrado en 2010).

¹² La descarbonización, la digitalización, la expansión prevista de la implantación de las energías renovables marinas y la aparición de nuevos mercados en crecimiento en la economía azul, como las tecnologías submarinas y de observación de los océanos, la movilidad militar y el aumento de las inversiones en defensa, ofrecen oportunidades para aprovechar y reforzar la base de fabricación marítima de Europa. Por ejemplo, se estima que, de aquí a 2030, el número de transbordadores electrificables aumentará hasta 364, dependiendo de factores como la mejora de las tasas de densidad energética de las baterías y las tasas de implantación de la electricidad en puerto. Entre 2020 y 2050, se calcula que dos

Visión industrial de la fabricación marítima de la UE de aquí a 2030



*Manifiesto de SEA Europe «Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035» (2024)

Alcanzar esta ambición requerirá medidas impulsadas tanto por la oferta como por la demanda y unas condiciones favorables adecuadas, en particular una estrecha cooperación público-privada. A tal fin, la Comisión pondrá en marcha una **Alianza de Cadenas de Valor Marítimas Industriales de la UE** para reforzar la soberanía industrial y el liderazgo tecnológico de Europa en determinados mercados líderes en la fabricación marítima y en tecnologías emergentes. La alianza reunirá a las partes interesadas del ecosistema acuático, así como a las autoridades nacionales y regionales. Además, allanará el camino para encontrar modelos de negocio para las actividades industriales en Europa mediante la elaboración de hojas de ruta conjuntas y carteras de proyectos en ámbitos específicos. La alianza también trabajará para prestar apoyo a la UE y a los Estados miembros en la armonización de las prioridades de inversión, la definición de incentivos adicionales para fomentar la demanda y las sinergias a lo largo de toda la cadena de valor en Europa, así como en la coordinación de los mecanismos de apoyo de la UE con los proyectos nacionales.

2.2. Modernización de la base de producción marítima de la UE

De aquí a 2030, la industria europea debe seguir avanzando hacia una **fabricación marítima inteligente y limpia**, sirviéndose de la digitalización, la robótica avanzada, la inteligencia artificial, la modularidad, la eficiencia energética y la circularidad de los procesos industriales. Esto es esencial para lograr que la fabricación marítima en Europa sea más resiliente y rentable, mitigar los retos inminentes derivados de la escasez de mano

tercios de la flota actual de 12 000 buques de navegación interior que operan en vías navegables europeas serán objeto de readaptaciones y que una tercera parte corresponderá a construcciones nuevas (alrededor de 140 buques nuevos al año).

de obra, mejorar la productividad y ampliar la capacidad operativa de las instalaciones industriales.

En los **astilleros pequeños y medianos**, el uso de tecnologías de fabricación innovadoras debe aumentar en ámbitos como los materiales, los procesos, la inteligencia artificial (IA) y las competencias. Por consiguiente, la Comisión está poniendo en marcha una **convocatoria emblemática de I+i, «Astilleros del Futuro»¹³**, para respaldar las pruebas y las demostraciones de estas tecnologías en el ecosistema real de los astilleros, con vistas a reproducir y ampliar los resultados.

Los cuellos de botella relacionados con los permisos administrativos pueden limitar la capacidad de los astilleros para ampliar o modernizar las instalaciones o para instalar tecnologías de descarbonización, como infraestructuras para el repostaje de combustible limpio o la electrificación de los muelles. La reciente propuesta de Directiva sobre la aceleración de la evaluación medioambiental¹⁴ y el paquete de medidas sobre las redes eléctricas europeas pueden acelerar la electrificación de los emplazamientos industriales, también en las zonas portuarias, como las instalaciones de reparación y mantenimiento de buques, y los colegisladores deben adoptarlos lo antes posible. **La Ley de Aceleración Industrial propuesta** simplificará y acelerará los procedimientos de concesión de permisos, también para las instalaciones de fabricación marítima.

Por último, la Comisión estudiará con las partes interesadas, en la Alianza de Cadenas de Valor Marítimas Industriales de la UE, formas de optimizar las sinergias transfronterizas en la producción y la cadena de suministro, promoviendo la normalización cuando ello permita lograr economías de escala, por ejemplo, para reducir los costes y el tiempo de implantación de determinados componentes de los buques de próxima generación.

2.3. Impulso de la contratación pública y la financiación en apoyo del liderazgo industrial de la UE

Un uso estratégico de la contratación pública puede ayudar a fomentar la demanda de bienes y servicios limpios e innovadores «hechos en Europa», incluidos los buques estratégicos clave en mercados líderes¹⁵ esenciales para la resiliencia y la seguridad económica de la UE.

La Comisión trabajará con los Estados miembros de la UE y del EEE para definir y facilitar **una cartera plurianual agregada de pedidos públicos de los distintos compradores públicos de la UE y del EEE** a fin de crear una señal de demanda pública agregada a largo plazo en los segmentos pertinentes (por ejemplo, transbordadores, buques de investigación, rompehielos, remolcadores y drones¹⁶) y facilitar la preparación del sector europeo de la fabricación marítima para satisfacer dicha demanda.

¹³ Programa de trabajo de Horizonte Europa para el período 2026-2027 (CL5-2026-05-D5-12). Presupuesto indicativo: 21,00 millones EUR.

¹⁴ Propuesta de revisión de la Directiva para acelerar los procedimientos de concesión de autorizaciones para los proyectos de infraestructuras [COM(2025) 1007 final].

¹⁵ Algunos ejemplos podrían ser la adquisición directa de transbordadores para el transporte local, urbano e insular, buques oceanográficos y de investigación, rompehielos, barcos de trabajo, buques de control de la contaminación, buques de búsqueda y salvamento, buques de formación y salvamento, adquisición de componentes, reparación y servicios especializados como activos y tecnologías navales, de patrulla y de guardacostas.

¹⁶ Teniendo en cuenta la creación de la flota polivalente de reserva de buques de reparación de cables de la UE y en sinergia con ella, de conformidad con el Plan de Acción de la UE sobre la seguridad de los cables [JOIN(2025) 9 final] y con las acciones pertinentes en el marco del Plan de acción sobre seguridad de drones y defensa antidrones [COM(2026) 81 final].

En el contexto de la próxima revisión del marco de contratación pública de la UE, la Comisión propondrá **requisitos específicos no relacionados con los precios**, de conformidad con las obligaciones internacionales, en determinados segmentos estratégicos de la contratación pública, en apoyo de los objetivos de resiliencia industrial y de seguridad económica de la UE.

Además, la Comisión evaluará las dependencias externas y las necesidades de criterios no relacionados con los precios en la adquisición de buques especializados al diseñar las condiciones de subasta para proyectos estratégicos marítimos, de energías renovables o subacuáticos.

La financiación pública también puede reforzar la demanda privada de productos inteligentes y limpios, y promover la innovación y la creación de valor en la UE. A tal fin, en las propuestas relativas al marco financiero plurianual (2028-2034) y, en particular, en la propuesta relativa al Fondo Europeo de Competitividad, se han incluido **condiciones de preferencia específicas de la UE** para proteger las tecnologías y las capacidades estratégicas en consonancia con los compromisos internacionales.

La nueva **Comunicación conjunta «Fortalecer la seguridad económica de la UE»**¹⁷ anima encarecidamente a los Estados miembros, al Grupo Banco Europeo de Inversiones (Grupo BEI) y a otras entidades financieras internacionales, así como a los bancos nacionales de fomento que están aplicando los presupuestos nacionales o de la UE, a integrar consideraciones de seguridad económica en las decisiones de financiación¹⁸.

2.4. Garantía de la competencia leal con terceros países

La Comisión pretende garantizar la competencia leal a escala mundial y proteger a la industria europea de fabricación marítima de las prácticas comerciales perjudiciales, como los precios predatorios, la concesión de subvenciones no orientadas al mercado, la violación de los derechos de propiedad intelectual y las transferencias forzosas de tecnología en terceros países.

La Comisión pondrá en marcha un diálogo estructurado con la industria de fabricación marítima de la UE, posiblemente en el contexto de la Alianza de Cadenas de Valor Marítimas Industriales, con vistas a seguir mejorando sus capacidades de inteligencia para hacer un seguimiento de la política mundial de construcción naval y la evolución del mercado, los riesgos estratégicos, las amenazas y las oportunidades para la resiliencia de la cadena de suministro, así como las barreras de acceso al mercado en terceros países. A tal fin, la Comisión aprovechará, entre otras cosas, la nueva Alianza de Cadenas de Valor Marítimas Industriales de la UE, así como su red de delegaciones de la UE y el nuevo Centro de Información sobre Seguridad Económica, tal como se anunció en la nueva Comunicación conjunta «Fortalecer la seguridad económica de la UE»¹⁹. Esto ayudará a detectar y determinar mejor los ámbitos en que las prácticas comerciales desleales en terceros países son, o pueden llegar a ser, perjudiciales para los astilleros y los fabricantes de equipos de la UE, y servirá de base para posibles medidas o acciones comerciales destinadas a garantizar la competencia leal.

En lo que respecta a una mejor protección de la industria frente a las prácticas comerciales perjudiciales, la Comisión:

¹⁷ JOIN(2025) 977.

¹⁸ Esto incluye dar prioridad al apoyo a las empresas de la UE que reducen la dependencia extranjera en sectores críticos e impedir que los proveedores de alto riesgo de terceros países accedan a la financiación nacional y de la UE.

¹⁹ JOIN(2025) 977.

- **Evaluará las opciones y propondrá, cuando sea necesario y viable, un nuevo instrumento sectorial específico²⁰**, o modificaciones concretas de su conjunto de instrumentos de política comercial, en consonancia con las obligaciones internacionales. Estas opciones se centrarán en segmentos específicos clave para la autonomía estratégica y la seguridad económica de Europa y en los que los astilleros de la UE siguen activos, pero están experimentando una competencia desleal del exterior²¹.
- **Aprovechará los acuerdos comerciales y de inversión existentes y futuros** para proteger y promover los intereses de la base de fabricación marítima de la UE, en particular mediante el acceso al mercado, las medidas antisubvenciones, las obligaciones de transparencia y las disposiciones en materia de protección de los derechos de propiedad intelectual.
- **Reactivará los esfuerzos para alcanzar un futuro acuerdo internacional en el ámbito de la construcción naval** que aborde las prácticas no comerciales del sector.

La Comisión seguirá fomentando la igualdad de condiciones en los créditos a la exportación de buques mediante un mayor desarrollo del **Acuerdo Sectorial sobre Créditos a la Exportación de Buques²² en el Acuerdo de la OCDE en materia de Créditos a la Exportación con Apoyo Oficial**, en particular mediante disposiciones específicas para los buques de cero emisiones y bajas emisiones. La Comisión también trabajará para apoyar a los astilleros, los fabricantes de equipos y los proveedores de servicios de la UE en los mercados de terceros países mediante la **creación de un nuevo instrumento de financiación a escala de la UE para los créditos a la exportación²³**.

2.5. Refuerzo del marco mundial de reciclaje de buques y promoción de la circularidad marítima

El reciclaje de buques permite recuperar y reutilizar materiales valiosos como el acero, el cobre y el aluminio, lo cual reduce la necesidad de extracción de recursos vírgenes y favorece los principios de la economía circular. Se prevé que en el próximo decenio se reciclen más de 16 000 buques. La Comisión tratará de **reforzar el Convenio de Hong Kong sobre el reciclaje de buques²⁴** para proporcionar un marco mundial actualizado y más sólido. En última instancia, el objetivo es lograr la plena armonización entre las normas internacionales y el Reglamento de la UE relativo al reciclado de buques y garantizar unas prácticas de reciclaje seguras, sostenibles y responsables a escala internacional.

Además, la Comisión estudiará formas de respaldar la **expansión de la capacidad interna de reciclaje de buques de la UE** haciéndola más rentable y trabajando con socios

²⁰ Considerando que el Reglamento (UE) 2016/1035 sobre protección contra las prácticas perjudiciales en materia de precios en la construcción naval no puede aplicarse debido a la falta de ratificación del Acuerdo de la OCDE sobre construcción naval de 1994.

²¹ Por ejemplo, los tipos de buques que son esenciales para la movilidad militar y la seguridad de los suministros en tiempos de crisis, como los transbordadores y los buques de navegación interior, así como los buques especializados que son fundamentales para salvaguardar las infraestructuras digitales y energéticas marinas de Europa.

²² Esto significa establecer unas condiciones de competencia equitativas (basadas en el precio y la calidad de los buques y no en las condiciones financieras ofrecidas) y trabajar para eliminar las distorsiones comerciales relacionadas con los créditos a la exportación con apoyo oficial.

²³ Este nuevo instrumento proporcionaría apoyo financiero de la UE a las agencias nacionales de crédito a la exportación de la UE para mejorar la competitividad de sus ofertas financieras, con inclusión de los compradores internacionales de buques.

²⁴ Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (2009).

comerciales con capacidad de reciclaje de buques, empezando por la India, para fomentar normas medioambientales y sociales estrictas sobre la base del Reglamento de la UE relativo al reciclado de buques. Dado que los materiales reciclados serán cada vez más valiosos para la producción ecológica de la UE, la Comisión está dispuesta a ayudar a las partes interesadas a desarrollar planteamientos «de la cuna a la cuna» de la UE en la industria marítima a través de clústeres de siderurgia, construcción naval y reciclaje de buques y chatarra en Europa²⁵, fomentando las sinergias industriales, las oportunidades y las mejores prácticas medioambientales.

La Comisión seguirá apoyando las estrategias de circularidad marítima, desde el diseño hasta el final de la vida útil, y la recuperación de materiales a través del apoyo a la I+D²⁶. La hoja de ruta sobre la puesta en marcha de la economía circular en las embarcaciones de recreo al final de su vida útil²⁷, que establece objetivos que deben alcanzarse de aquí a 2030, guiará los esfuerzos adicionales en este ámbito.

Acciones emblemáticas

- *Poner en marcha una Alianza de Cadenas de Valor Marítimas Industriales de la UE para fomentar el liderazgo en los mercados líderes*
- *Apoyar la transformación digital, limpia y circular de los astilleros europeos («Astilleros del Futuro»)*
- *Movilizar la contratación pública y la financiación de la UE, tal como se propone en el marco financiero plurianual, en apoyo del liderazgo industrial de la UE, en particular a través de carteras de pedidos públicos y criterios específicos de seguridad económica y no relacionados con el precio*
- *Medidas para garantizar la competencia leal a escala internacional para los astilleros y fabricantes de equipos de la UE, como los créditos a la exportación de buques y, cuando sea necesario y viable, medidas comerciales sectoriales específicas*

3. TRANSPORTE Y CONEXIÓN

El transporte marítimo, como sector estratégico, representa alrededor del 75 % del comercio exterior de la UE y el 30 % del transporte de mercancías dentro de la UE. La flota controlada por la UE es la mayor del mundo y representa más de un tercio del tonelaje marítimo mundial en todos los segmentos. Los operadores europeos mantienen posiciones de mercado sólidas en el transporte en contenedores y a granel, el transporte de energía y los servicios marítimos altamente especializados. Las conexiones marítimas de pasajeros y mercancías son vitales para las islas y las regiones ultraperiféricas de la UE, ya que garantizan la cohesión territorial y prestan apoyo a las comunidades locales y el turismo. Las flotas que enarbolan pabellón de la UE y están controladas por ella gozan de

²⁵ Posiblemente como parte de la nueva Alianza de Cadenas de Valor Marítimas Industriales de la UE.

²⁶ También sobre la base de herramientas como los pasaportes, que hacen posible un sistema de trazabilidad del ciclo de vida completo y de los materiales de los buques, y de los índices de comportamiento medioambiental de los astilleros formulados en el marco de los proyectos financiados por la UE *Circle of Life* y *EcoShipYards*.

²⁷ Hoja de ruta sobre la puesta en marcha de la economía circular en las embarcaciones de recreo al final de su vida útil, elaborada en 2023 por European Boating Industry en cooperación con la Comisión.

reconocimiento internacional por sus normas ejemplares en materia de seguridad y protección, innovación y comportamiento medioambiental²⁸.

Al mismo tiempo, el sector del transporte marítimo de la UE desarrolla sus actividades en un entorno cada vez más complejo de perturbaciones y volatilidad política, costes de la transición energética, envejecimiento de la mano de obra e intensa competencia mundial, en particular de Asia Oriental y Sudoriental. Los recientes acontecimientos geopolíticos han puesto de relieve una vez más su importancia estratégica para el comercio mundial de energía y bienes. Al mismo tiempo, han puesto de relieve la creciente exposición del sector a los retos internacionales en materia de seguridad, que plantean riesgos considerables para la libertad de navegación, pero, lo que es aún más importante, para la seguridad de los buques y sus tripulaciones; y dan lugar a un aumento de los costes de transporte y seguros.

En este contexto, esta estrategia pretende salvaguardar el sector como proveedor clave de servicios de transporte marítimo de alta calidad, eficientes, seguros y sostenibles, y crear al mismo tiempo mejores condiciones para la base de fabricación de la UE.

La consecución de los objetivos de esta estrategia requiere un marco político y reglamentario coherente y cooperación a nivel nacional y de la Unión. **La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) es la columna vertebral en materia técnica y operativa de la política de transporte marítimo de la Unión.** Desempeña un papel clave en la ejecución armonizada y facilita soluciones innovadoras y eficientes, en particular a través de su amplia base de conocimientos. También será clave para respaldar la aplicación de las medidas reglamentarias establecidas en esta Estrategia. Además, la AESM presta asistencia técnica y ayuda para el desarrollo de capacidades a las autoridades marítimas del Mediterráneo²⁹. **3.1. Propiedad y pabellones**

El mantenimiento de una parte sustancial de los activos marítimos y la mejora del atractivo de los pabellones de la UE sustentarán la posición de la UE en el comercio mundial y salvaguardarán las líneas de comunicación. También reforzarán la capacidad de la UE para configurar normas y políticas mundiales en materia de seguridad, protección, trabajo, clima y protección del medio ambiente.

En este contexto, la Comisión **seguirá basándose en las** Directrices comunitarias sobre **ayudas de Estado al transporte marítimo**³⁰ para evaluar los regímenes de apoyo de los Estados miembros (por ejemplo, la tributación en función del tonelaje), que son un instrumento clave para mantener las cuotas de mercado y la competitividad del sector nacional del transporte marítimo e incrementar el atractivo de los pabellones de los Estados miembros frente a la intensa competencia mundial. La Comisión **insta a los Estados miembros a que sigan avanzando en medidas pragmáticas**, como la mejora de la eficiencia de los procesos administrativos nacionales³¹, la introducción de certificados digitales, la plena digitalización de los registros y el uso de herramientas impulsadas por la IA para optimizar los procedimientos. Por su parte, la Comisión **entablará un diálogo**

²⁸ Los convenios de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de protección del medio ambiente se han incorporado al acervo de la UE. Los Estados miembros están jurídicamente obligados a aplicarlos junto con las normas específicas de la UE, a menudo con arreglo a requisitos más estrictos que en otras regiones del mundo.

²⁹ Por medio del programa SAFEMED V, financiado por el Instrumento de Vecindad, Cooperación al Desarrollo y Cooperación Internacional - Europa Global.

³⁰ C(2004) 43, DO 2004.

³¹ Por ejemplo a través de la calidad y la fluidez en la administración, enfoques basados en el riesgo, la reducción de los tiempos de espera y la racionalización de las inspecciones.

estructurado de cooperación con los Estados miembros y las partes interesadas del sector con el fin de impulsar la competitividad y el transporte marítimo de calidad, también en el contexto de la aplicación de la legislación internacional y de la UE sobre el **cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento**. La Comisión, junto con los Estados miembros, proseguirá sus esfuerzos en la OMI para reforzar la supervisión reglamentaria de los Estados de abanderamiento a fin de cumplir eficazmente sus responsabilidades.

3.2. Transición energética y descarbonización

Avanzar en la descarbonización y la reducción de la contaminación del sector marítimo, manteniendo al mismo tiempo su ventaja competitiva, requiere normas claras y previsibles, también a escala mundial. Esto puede fomentar la innovación y el liderazgo en un mercado del transporte marítimo en rápida evolución y estimular la demanda de combustibles y tecnologías limpios en Europa.

La transición limpia requerirá la combinación de una mayor eficiencia energética con la adopción de nuevas tecnologías de propulsión y combustibles alternativos. Con el fin de crear las condiciones para la producción y el uso a gran escala de estos combustibles en sectores con emisiones difíciles de reducir, la Comisión ha dado a conocer el **Plan de Inversiones en Transporte Sostenible**³². En el caso del transporte marítimo, esto se traducirá en un mayor uso de combustibles renovables e hipocarbónicos y en la electrificación directa, cuando sea posible³³. En este contexto, la Comisión también procurará establecer un mercado integrado del biometano, al tiempo que pedirá a los Estados miembros que garanticen que las medidas nacionales no introduzcan obstáculos indirectos al comercio transfronterizo de biometano ni limiten su disponibilidad en el mercado único. La Alianza de Combustibles Renovables e Hipocarbónicos fomentará el diálogo entre los armadores, la industria de los combustibles sostenibles y las entidades financieras para impulsar la producción y el suministro de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector del transporte acuático.

La iniciativa «FuelEU Maritime» y la inclusión del sector del transporte marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) ponen de relieve el compromiso de la UE de liderar la transición limpia del transporte marítimo, con una trayectoria clara para que el sector cumpla los objetivos de descarbonización de la UE. Para facilitar aún más la aplicación de estas medidas y reducir la complejidad normativa y administrativa derivada de las incoherencias y los solapamientos actuales, la Comisión **estudiará cómo simplificar y racionalizar el marco actual de seguimiento, notificación y verificación**, de modo que sirva tanto al RCDE UE marítimo como a FuelEU Maritime y genere nuevas sinergias en el proceso de cumplimiento de dicho marco³⁴.

La manera más eficaz de abordar los efectos climáticos del transporte marítimo y garantizar la igualdad de condiciones es mediante una acción mundial ambiciosa, que aplicara el objetivo de la Estrategia de la OMI de 2023 para que el transporte marítimo internacional alcance un nivel de cero emisiones netas de gases de efecto invernadero de aquí a 2050. La UE **proseguirá sus labores en el seno de la OMI y tenderá puentes con socios internacionales para trabajar en pos de soluciones mundiales**, apoyando el compromiso del sector del transporte marítimo de la UE con la descarbonización y las

³² COM(2025) 664 final.

³³ Suministro de electricidad en puerto, transbordadores eléctricos y transporte marítimo de corta distancia.

³⁴ Por ejemplo, en lo que respecta a la armonización de las definiciones aplicables y los elementos y procesos de diseño.

inversiones ya realizadas para alcanzar este objetivo. En consonancia con los compromisos jurídicos existentes, la Comisión revisará la legislación pertinente de la UE teniendo en cuenta las medidas mundiales adoptadas en la OMI con el fin de evitar el doble pago.

La Comisión también **facilitará la cooperación entre las partes interesadas mediante la creación de una red europea de rutas y centros de transporte marítimos ecológicos**. Esta red se basará en las iniciativas existentes, incluidas las estrategias sobre diferentes cuencas marítimas y el Espacio Marítimo Europeo³⁵. Con ella se pretende aumentar la previsibilidad de las decisiones de inversión y coordinar los proyectos de sostenibilidad en las operaciones de los buques, la implantación de la tecnología, el suministro de combustible y las infraestructuras portuarias³⁶. Cuando proceda, dicha actuación podría implicar a los países candidatos a la adhesión a la UE, sobre la base de los marcos jurídicos existentes, como la red transeuropea de transporte³⁷.

3.3. Seguridad: un pilar del transporte marítimo de alta calidad y la resiliencia

La seguridad constituye un factor habilitador estratégico de servicios de transporte marítimo de alta calidad y una piedra angular de la competitividad y el liderazgo tecnológico del sector manufacturero de la UE. A medida que el transporte marítimo avanza rápidamente en la transición hacia el uso de combustibles alternativos, la digitalización y la automatización, los protocolos de seguridad deben evolucionar para gestionar nuevos riesgos operativos, tecnológicos y de ciberseguridad. La antigüedad de la flota de pasajeros con pabellón de la UE subraya aún más la necesidad de acelerar la modernización de la flota³⁸.

A escala mundial, las normas de seguridad de la OMI deben seguir el ritmo del progreso tecnológico, en particular con respecto a los combustibles y los sistemas de propulsión alternativos, las tecnologías de eficiencia energética, la formación de la gente de mar y el transporte marítimo automatizado. La UE **reforzará su compromiso en la OMI para configurar estas normas, lo que también contribuirá a garantizar unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial**.

En la UE, se garantiza un alto nivel de seguridad marítima mediante la incorporación de las normas de la OMI al Derecho de la UE. En 2026, la Comisión informará sobre la Directiva de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje³⁹ y la Directiva sobre equipos marinos⁴⁰ para preparar su revisión, con el objetivo de **adaptar los requisitos actuales a los retos de descarbonización y digitalización**. A la luz de la importancia crucial de la seguridad de los buques de pasaje y de una conectividad regional segura, la Comisión estudiará **la posibilidad de ampliar los requisitos de seguridad de los buques de pasaje de la UE a todas las rutas dentro de la UE**. Por lo que se refiere a los servicios en alta mar, la Comisión examinará la viabilidad de **un marco de la UE para el reconocimiento mutuo de los buques industriales y de servicios en alta mar**, que incluya el transporte

³⁵ El Espacio Marítimo Europeo es la dimensión marítima de la red transeuropea de transporte.

³⁶ El desarrollo de infraestructuras portuarias es fundamental para la transición energética y la descarbonización y se aborda en la Estrategia Portuaria de la UE.

³⁷ Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

³⁸ Como se destaca en el *Informe sobre Seguridad Marítima Europea* publicado por la AESM en diciembre de 2025.

³⁹ Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

⁴⁰ Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo.

de personal o tripulaciones industriales y el tendido y mantenimiento de cables submarinos. La Comisión también **evaluará la posibilidad de ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva sobre equipos marinos o de los acuerdos de reconocimiento mutuo existentes entre organizaciones reconocidas** para incluir equipos adicionales. El objetivo sería simplificar los procesos de autorización y mejorar el acceso a los mercados internacionales, garantizando al mismo tiempo el máximo nivel de seguridad.

Los importantes retos para la seguridad marítima y las cuestiones medioambientales se refieren a la denominada «flota clandestina»⁴¹, compuesta en gran medida por buques envejecidos sometidos a una jurisdicción y un control poco claros, que a menudo navegan al margen de las prácticas habituales de transparencia y cumplimiento de la normativa en materia de abanderamiento. Esto plantea, entre otros, mayores riesgos para el medio marino, también en zonas designadas como especialmente sensibles, como el mar Báltico. La Comisión, en estrecha cooperación con el Servicio Europeo de Acción Exterior y con el apoyo de la AESM, **reforzará la vigilancia y el seguimiento de la flota clandestina**⁴² **y mejorará el cumplimiento de las normas vigentes**. Además, intensificará la cooperación internacional para colmar las lagunas restantes y defender las normas mundiales en materia de seguridad marítima y medio ambiente, en particular el cumplimiento de las medidas restrictivas.

3.4. Simplificación de los trámites administrativos para aprovechar el potencial del mercado único acuático de Europa

La complejidad de los procedimientos administrativos derivados de la legislación mundial, de la UE y nacional plantea un reto importante para el transporte marítimo de la UE, pues provoca retrasos, aumenta los costes y reduce la eficiencia general⁴³. Esta situación afecta especialmente al transporte marítimo de corta distancia, en particular a los agentes más pequeños, en la competencia modal con el transporte por carretera.

Se espera que los procedimientos sean mucho más sencillos cuando se aplique plenamente la notificación armonizada a través del entorno europeo de ventanilla única marítima (EMSWe)⁴⁴. **La Comisión insta a los Estados miembros a que completen la aplicación del Reglamento EMSWe.**

A mayor escala, la Comisión ha propuesto **una ambiciosa reforma aduanera** que debe fomentar una cooperación público-privada eficiente para la aplicación de los trámites aduaneros en todos los sectores económicos, incluido el marítimo. Según la propuesta, los operadores marítimos dispondrán de un Centro Aduanero de Datos⁴⁵ a partir de 2032. Para facilitar el comercio, la Comisión procurará **la rápida interconectividad entre las ventanillas únicas marítimas nacionales y el futuro Centro Aduanero de Datos**.

Si bien las medidas anteriores facilitan el cumplimiento, sigue siendo igualmente fundamental reducir los datos que los buques deben notificar cuando hacen escala en

⁴¹ Definida por la OMI en su resolución A.1192 (33), adoptada el 6 de diciembre de 2023.

⁴² En diciembre de 2025, el Consejo aprobó una Declaración sobre el refuerzo del Derecho internacional del mar en relación con las amenazas de la flota clandestina y la intención de desarrollar instrumentos para combatir las amenazas.

⁴³ Según el reciente estudio de la Comisión Europea sobre el transporte marítimo de corta distancia, los trámites administrativos pueden representar hasta el 5 % de los costes operativos totales de un buque.

⁴⁴ Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE.

⁴⁵ El Centro Aduanero de Datos sería un conjunto de servicios y sistemas electrónicos para utilizar los datos con fines aduaneros y permitir la aplicación electrónica de la legislación aduanera.

puertos de la UE. En la actualidad, se llega a exigir a los buques que presenten hasta 1 200 elementos de datos, dos terceras partes de los cuales se derivan de las legislaciones nacionales⁴⁶. Con el fin de aprovechar todo el potencial del mercado único acuático de Europa, la Comisión **pide a los Estados miembros que trabajen de forma conjunta para simplificar y racionalizar los requisitos de información nacionales y de la UE.**

La Comisión **consultará a la industria marítima** para definir una mayor simplificación de los procedimientos administrativos y los requisitos en materia de datos.

3.5. Defensa de los intereses de la UE a escala internacional

Como gran potencia económica, la participación de la UE en el transporte marítimo internacional es fundamental, no solo para favorecer su propio crecimiento económico, sino también para orientar las políticas marítimas mundiales hacia la igualdad de condiciones, la sostenibilidad, la seguridad y la innovación tecnológica.

Por consiguiente, la Comisión, junto con los Estados miembros de la UE, **intensificará sus esfuerzos en la OMI** y tratará de **maximizar la influencia de la UE por medio de alianzas más amplias con socios internacionales.**

En cuanto a la resiliencia de la cadena de suministro, merecen especial atención los puntos críticos marítimos (es decir, los nodos esenciales para el comercio mundial y la movilidad militar) y las rutas emergentes, como las del Ártico⁴⁷. La **Comisión insta a los Estados miembros a que intensifiquen la colaboración y asignen recursos suficientes para reforzar la presencia estratégica de la UE, particularmente la naval, en estas áreas críticas**, a fin de garantizar la continuidad del acceso a las rutas de transporte marítimo internacional y proteger la seguridad de la Unión. Además, los Estados miembros afectados deben poder solicitar el apoyo de otros Estados miembros o del Servicio Europeo de Acción Exterior para ayudar, por vía diplomática, a los buques que enarboleden su pabellón y estén retenidos o en riesgo de quedar retenidos, según las circunstancias.

La Comisión mantiene su firme compromiso de **incluir compromisos globales sobre los servicios de transporte marítimo internacional en los acuerdos de libre comercio.** Estas iniciativas deben mejorar las condiciones de acceso al mercado y el trato no discriminatorio a los operadores de la UE en terceros países, incluido el acceso a los puertos y el uso de servicios auxiliares⁴⁸. En general, **conviene que la UE busque compromisos más equilibrados y recíprocos en su política comercial marítima**, en particular con socios que imponen restricciones como los regímenes de reserva de carga y las tasas portuarias discriminatorias.

Los Estados miembros necesitan un marco jurídico predecible para garantizar el cumplimiento del Derecho de la UE a la hora de gestionar sus **asociaciones marítimas bilaterales**⁴⁹. La **Comisión propondrá legislación** que establezca las condiciones para que los Estados miembros declaren los acuerdos bilaterales existentes compatibles con el

⁴⁶ Análisis propio.

⁴⁷ A través de la próxima revisión de la política de la Unión para el Ártico.

⁴⁸ Como la manipulación de la carga (incluidas las terminales de contenedores), los servicios de almacenamiento, las actividades de agencia y los servicios de expedición de cargamentos.

⁴⁹ A la luz del Dictamen del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 2017 sobre Singapur, que confirmó que la Unión tiene competencia exclusiva para negociar y celebrar acuerdos internacionales de servicios de transporte marítimo cuando dichos acuerdos puedan afectar o alterar las normas vigentes de la Unión.

Derecho de la UE, y negocien y celebren nuevos acuerdos que promuevan los intereses de la UE.

Las empresas navieras de la UE necesitan un acceso fiable y a precios competitivos a combustibles e infraestructuras alternativos a lo largo de rutas y centros mundiales. La iniciativa de corredores y centros de transporte marítimo ecológico de Global Gateway⁵⁰ promueve la adopción de combustibles limpios y alternativos a través de asociaciones con terceros países beneficiosas para todas las partes. Para salvaguardar las inversiones y proteger los intereses de la UE en las cadenas de suministro internacionales, la Comisión **integrará los requisitos de seguridad y protección en el establecimiento de asociaciones portuarias y de la cadena de valor de Global Gateway** con países en desarrollo. Reforzará aún más este enfoque afianzando las asociaciones con terceros países desarrollados que alberguen centros de transporte marítimo mundiales clave.

En el contexto del Pacto por el Mediterráneo⁵¹, la Comisión promoverá el establecimiento de conexiones de transporte eficientes y sostenibles y una mayor seguridad de la Unión.

3.6. Apoyo a los sectores de la navegación interior, los cruceros y las embarcaciones

Para aprovechar plenamente el potencial sin explotar del transporte por vías navegables interiores dentro del sistema europeo de transporte, la Comisión Europea propondrá un **seguimiento del programa NAIADES III**. Esta iniciativa se centrará en abordar los retos críticos para la competitividad del transporte por vías navegables interiores, entre ellos la modernización de los puertos interiores, la mejora de la resiliencia de las infraestructuras y la adopción de tecnologías innovadoras, como los sistemas automatizados y los buques de emisión cero o de baja emisión.

La próxima **Estrategia de Turismo Sostenible** de la UE seguirá **promoviendo el crecimiento sostenible del ecosistema turístico**, que incluye a los sectores de los cruceros y las embarcaciones.

Acciones emblemáticas

- *Proseguir las labores en el marco de la OMI para buscar soluciones globales y revisar la legislación pertinente de la UE teniendo en cuenta las medidas globales de la OMI con el fin de evitar dobles pagos*
- *Estudiar cómo simplificar el marco de seguimiento, notificación y verificación para el RCDE UE y FuelEU Maritime, y racionalizar los trámites administrativos de las operaciones de transporte marítimo*
- *Mantener la ambición a escala mundial, en particular mediante una mayor participación en el trabajo de la OMI, el fomento de asociaciones estratégicas con terceros países y la garantía del buen funcionamiento de los mercados marítimos mundiales*

4. ASEGURAR Y PROTEGER

El ámbito marítimo se enfrenta a amenazas cada vez mayores, tanto en la superficie como en el fondo marino. Las amenazas ponen en evidencia la necesidad de contar con **capacidades navales, rompehielos, submarinas y de doble uso sólidas** para prestar

⁵⁰ [Global Gateway — Asociaciones Internacionales — Comisión Europea](#).

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final](#).

apoyo a las necesidades de defensa, seguridad ártica, protección de las infraestructuras críticas y movilidad militar de la UE. Hacer frente a estos retos puede crear oportunidades de crecimiento en la industria marítima de la UE, en particular aprovechando y fomentando la fabricación de buques, plataformas y tecnologías de doble uso.

4.1. Refuerzo de la base industrial y tecnológica naval europea

La evolución del panorama geopolítico requiere el desarrollo de sistemas navales, buques y plataformas de vanguardia capaces de operar de manera integrada en entornos de amenaza complejos y multidimensionales, incluso, cuando sea necesario, en entornos climáticos y geográficos extremos (por ejemplo, el Ártico).

Con el fin de alcanzar los objetivos de preparación en materia de defensa para 2030, existe un interés imperioso de la UE y nacional en aumentar las capacidades de producción naval⁵². **Los Estados miembros pueden aprovechar las diferentes oportunidades que ofrece el Plan ReArmar Europa⁵³, cuyo objetivo es movilizar hasta 800 000 millones EUR en gasto en defensa de aquí a 2030**, para reforzar las capacidades industriales y tecnológicas navales. El plan contempla apoyar el desarrollo de interfaces y protocolos normalizados, facilitar la interoperabilidad entre las armadas europeas, integrar sistemas de diferentes fabricantes y fomentar ámbitos de capacidades estratégicas⁵⁴.

El Fondo Europeo de Defensa seguirá reforzando la capacidad de los integradores de sistemas navales y de los proveedores de equipos de la UE mediante el apoyo a temas colaborativos de I+D en consonancia con las prioridades del Plan de Desarrollo de Capacidades⁵⁵.

Además, el **Programa para la Industria de Defensa Europea** apoyará el aumento de las capacidades de producción industrial, compensando el coste de la cooperación con la adquisición conjunta. También apoyará el salto del prototipo a la producción a escala y conectará así las actividades de I+D financiadas por el Fondo Europeo de Defensa.

4.2. Garantía del liderazgo tecnológico en el conocimiento del medio marítimo

La protección de las infraestructuras submarinas, portuarias y marinas críticas requiere un enfoque multisectorial que incluya tecnologías como los drones subacuáticos y de superficie, los sensores, los sistemas de alerta temprana, los sistemas de comunicación submarina, los sistemas de lanzamiento y recuperación y los portadores de drones. Es necesaria una cooperación más estrecha entre los Gobiernos y la industria para crear arquitecturas complejas de conciencia situacional que integren tecnologías avanzadas mediante un sistema único de mando y control. Al mismo tiempo, esta cooperación brinda

⁵² La Comisión evaluará las necesidades del sector naval de la UE, su cadena de suministro, su grado de dependencia y la necesidad de mantener inventarios estratégicos. Está previsto poner en marcha un estudio en el tercer trimestre de 2026 en el marco del programa de trabajo de Horizonte Europa para el período 2026-2027 [Servicios científicos y técnicos del Centro Común de Investigación (Resiliencia de la cadena de suministro del transporte acuático)].

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Como los buques y tecnologías de doble uso, los buques especiales para el mantenimiento de infraestructuras en alta mar y submarinas (por ejemplo, buques de tendido de cables, de mantenimiento y reparación) y las capacidades de transporte marítimo (por ejemplo, transbordadores, rompehielos, buques hospitalarios, buques de apoyo a la tripulación, buques de apoyo en alta mar, dragas o remolcadores).

⁵⁵ Combate naval y operaciones de interdicción marítima en los tres ámbitos clave, a saber, la mejora de los sistemas navales de superficie actuales, los sistemas navales de combate de superficie de próxima generación y los sistemas marítimos tripulados y no tripulados armados de largo alcance. Para más información, véase el documento de la Agencia Europea de Defensa: Prioridades de desarrollo de las capacidades de la UE para 2023.

oportunidades para afianzar el liderazgo industrial marítimo de la UE en un segmento estratégico emergente.

El **Plan de Acción de la UE para la seguridad de los cables**⁵⁶, que esboza el desarrollo de un mecanismo integrado de vigilancia de los cables submarinos por centro de cuenca marítima, y el **Plan de Acción sobre seguridad de drones y defensa antidrones**⁵⁷, con medidas industriales para los drones, como una iniciativa de compra conjunta, contribuirán a garantizar la detección oportuna de las amenazas y las capacidades de respuesta.

Para reforzar el conocimiento del medio marítimo a escala de la UE, desde el espacio hasta los fondos marinos, y abordar las lagunas de capacidad que persisten, será importante aprovechar la base industrial marítima de Europa, sobre la base del Pacto Europeo por el Océano y otras iniciativas existentes de la UE⁵⁸ en este ámbito, para seguir apoyando:

- El aumento de la I+D de tecnologías y sistemas militares y de doble uso para el mando, el control, la comunicación, la inteligencia, la vigilancia y el reconocimiento
- La adquisición conjunta de drones marítimos no tripulados y sistemas de comunicaciones para buques militares, guardacostas y autoridades portuarias, garantizando la coordinación
- La inversión y el desarrollo en soluciones de ciberseguridad y sistemas integrados que combinen capacidades de vigilancia para permitir un enfoque global y coordinado de la seguridad marítima y la protección portuaria.

A este respecto, la Comisión anima a los Estados miembros a aprovechar las oportunidades que ofrece el Programa para la Industria de Defensa Europea, en particular la posibilidad de establecer **proyectos europeos de interés común en el ámbito de la defensa**, también en el **ámbito del conocimiento del medio marítimo**.

4.3. Apoyo a la movilidad militar y preparación para emergencias

La Comunicación conjunta sobre la movilidad militar⁵⁹ pone de relieve el papel del transporte de doble uso, incluido el marítimo, para facilitar la movilidad militar y la preparación ante emergencias. También subraya la necesidad de que la UE amplíe su capacidad industrial para ofrecer capacidades de movilidad militar. A este respecto, el potencial de doble uso de los transbordadores europeos es importante, ya que pueden desempeñar un papel clave en el transporte rápido y eficiente de tropas, vehículos y equipos a través de rutas marítimas de corta y media distancia, así como en la evacuación y las operaciones de emergencia. Esto brindará oportunidades para reconstruir la capacidad industrial nacional en este segmento estratégico y creará un «efecto de bola de nieve» para la base de fabricación marítima.

A tal fin, la Comisión propondrá **la creación de un mecanismo de apoyo a la construcción de transbordadores de doble uso**⁶⁰ para movilizar recursos financieros

⁵⁶ JOIN(2025) 9 final.

⁵⁷ COM(2026) 81.

⁵⁸ Por ejemplo, la Estrategia de Seguridad Marítima de la UE (14280/23), el Entorno Común de Intercambio de Información en el ámbito marítimo, el Plan de Acción de la UE para la seguridad de los cables, el Plan de Acción sobre la Seguridad de los Drones y los Sistemas Antidrones, los centros alojados en la AESM y el Programa Espacial de la UE [Reglamento (UE) 2021/696], que establece Copernicus, Galileo, EGNOS, GovaSatcom y servicios de seguridad espacial que respaldan la navegación marítima, la vigilancia, las comunicaciones y el conocimiento del medio.

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

⁶⁰ En consonancia con las normas pertinentes sobre ayudas estatales, cuando proceda.

destinados a inversiones relacionadas con especificaciones militares adicionales para los transbordadores de doble uso construidos en Europa y que puedan desplegarse en rutas de importancia estratégica. Como parte de este programa, la Comisión trabajará con la Agencia Europea de Defensa, y posiblemente con la AESM, así como con el Estado Mayor de la UE, a fin de elaborar normas para los activos de transporte marítimo de doble uso, complementando la propuesta de Reglamento sobre movilidad militar⁶¹ y garantizando la coherencia con las normas de la OTAN.

Además, la Comisión **procurará que la OMI adopte normas de ciberseguridad sólidas y vinculantes para reducir los riesgos cibernéticos marítimos generales para los buques civiles**, en consonancia con las respectivas medidas de la UE, como la Directiva SRI 2⁶², el Reglamento de Ciberresiliencia⁶³ y la reciente propuesta de revisión del Reglamento sobre la Ciberseguridad⁶⁴, destinadas a seguir reforzando la resiliencia y las capacidades de ciberseguridad de la UE frente a estas crecientes amenazas.

Acciones emblemáticas

- *Apoyar el aumento de las capacidades de producción industrial naval, en particular mediante el nuevo Programa para la Industria de Defensa Europea y el Plan ReArmar Europa*
- *Proponer la creación de un programa de apoyo a la construcción de transbordadores de doble uso*

5. ACCESO A LA INNOVACIÓN

La innovación y la inversión en tecnologías avanzadas, como las tecnologías limpias, la circularidad, la digitalización, la automatización, la IA y el diseño inteligente de buques, son esenciales para impulsar la competitividad, la sostenibilidad y la resiliencia tanto de los sectores de la fabricación marítima como del transporte marítimo de la UE. Por lo tanto, es fundamental abordar obstáculos como la incertidumbre normativa, la fragmentación de los esfuerzos de inversión en I+D públicos y privados y la limitada capacidad de realización de pruebas.

5.1. Mejora del marco político para fomentar el liderazgo de la UE en tecnologías innovadoras

El futuro del ecosistema acuático de la UE dependerá de la capacidad de determinar y ampliar nuevas soluciones tecnológicas en el ámbito de las tecnologías limpias y los sistemas digitales y automatizados y de proporcionar un apoyo político específico para mejorar la base industrial de la UE.

Tecnologías como las pilas de combustible, la propulsión eléctrica y eólica, el control de las emisiones fugitivas, el transporte de CO₂, la captura y el almacenamiento de carbono,

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

⁶² Directiva (UE) 2022/2555.

⁶³ Reglamento (UE) 2024/2847; el Reglamento exige que los productos con elementos digitales cumplan los requisitos de ciberseguridad. Aunque los equipos marinos están excluidos del ámbito de aplicación de dicho Reglamento, pueden seguir aplicándose al sector marítimo para productos no clasificados como equipos marinos, como los programas informáticos.

⁶⁴ COM(2026) 11.

el suministro de electricidad en puerto y las energías renovables marinas⁶⁵ son solo algunas de las tecnologías que ofrecen un potencial considerable de reducción de emisiones y oportunidades de mercado. La mayoría de ellas están contempladas en el Reglamento sobre la Industria de Cero Emisiones Netas, cuyo objetivo es mejorar la capacidad de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas de la UE de aquí a 2030. Además, estudios recientes realizados por la AESM destacan los beneficios de la lubricación del aire, y el trabajo de la OMI ha avanzado en las directrices para las baterías, la recuperación avanzada de residuos de calor, las pilas de combustible y los sistemas de captura y almacenamiento de carbono.

La propulsión asistida por energía eólica es un ejemplo de tecnología que se basa en una sólida experiencia industrial europea⁶⁶. Para apoyar su adopción, la Comisión trabajará para perfeccionar la metodología de contabilización de la energía de propulsión eólica y abordar las lagunas normativas a nivel de la UE y de la OMI.

Además, **la propulsión nuclear**, que incluye los reactores modulares pequeños y los reactores modulares avanzados, requiere una supervisión estratégica coordinada a la luz del renovado interés mundial y de los primeros avances industriales. La Comisión seguirá trabajando en pos de un marco político sólido que permita el uso de la propulsión de energía nuclear en el transporte marítimo comercial⁶⁷ y contribuya a lograr una posición de liderazgo tecnológico e industrial mundial.

La Comisión, con el apoyo de la AESM, coordinará el trabajo de evaluación de los avances tecnológicos, que incluye la preparación tecnológica y la seguridad. Para ayudar a reducir el riesgo de las inversiones y contribuir a la expansión de las soluciones, los avances tecnológicos prometedores se evaluarán y se incorporarán en mayor medida en el Derecho de la UE, como el Reglamento marítimo de la UE sobre combustibles y la taxonomía de la UE⁶⁸, así como a nivel de la OMI, según proceda.

La Comisión actualizará, cuando sea necesario, el marco del mercado único de la UE para apoyar la innovación y la implantación de tecnologías limpias en segmentos específicos de la fabricación marítima. A tal fin, propondrá una **modificación específica del Reglamento sobre las emisiones de las máquinas móviles no de carretera**⁶⁹ para permitir el hidrógeno como combustible de referencia para los motores de máquinas móviles no de carretera en los buques de navegación interior. Además, la **evaluación en curso de la Directiva sobre embarcaciones de recreo**⁷⁰ se ocupa de evaluar las normas sobre embarcaciones nuevas y nuevos sistemas de propulsión en este segmento.

Para avanzar en el despliegue seguro de buques autónomos, la Comisión elaborará un **marco normativo y técnico para las soluciones de transporte marítimo no tripulado**

⁶⁵ Como cimientos y flotadores eólicos marinos, energía mareomotriz, subestaciones marinas de energía undimotriz y convertidores.

⁶⁶ En los últimos cinco años, este ámbito ha recibido más de 36 millones EUR de financiación de Horizonte Europa.

⁶⁷ También a través de un tema específico en el programa de trabajo del bloque 5 de Horizonte Europa (convocatoria de 2027).

⁶⁸ Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión, de 4 de junio de 2021, por el que se completa el Reglamento (UE) 2020/852.

⁶⁹ Reglamento sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera [Reglamento (UE) 2016/1628].

⁷⁰ Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE. Texto pertinente a efectos delEEE.

tanto a nivel de la OMI como de la UE. Desde 2016, la labor de la UE sobre los buques marítimos autónomos de superficie (MASS) ha contribuido al Código MASS de la OMI, cuya adopción está prevista para 2026 y que será obligatorio en 2032. Antes del despliegue a gran escala de los buques autónomos, la Comisión, con el apoyo de la AESM, **publicará directrices y buenas prácticas de la UE para pruebas y ensayos en el mar, así como una evaluación de riesgos**⁷¹ para apoyar la implantación en los Estados miembros y contribuir al liderazgo tecnológico de la UE.

5.2. Promoción de las sinergias y la coordinación y gestión de los obstáculos a la expansión industrial de la innovación

Para **reforzar el liderazgo tecnológico de la UE**, la Comisión tratará de reforzar la cooperación público-privada en el marco del Programa Marco Horizonte Europa (2028-2034) en ámbitos prioritarios y sobre la base de un enfoque de cartera. En el transporte acuático, esto se basará en los logros de la actual **Asociación para el Transporte Acuático de Cero Emisiones** coprogramada, con el fin de **reforzar y ampliar las actuaciones de la UE** en este ámbito, para fomentar las sinergias y efectos de escala entre la descarbonización, la digitalización, la automatización y la circularidad en el ecosistema acuático en general.

La Comisión anima a los **Estados miembros a seguir apoyando la rápida adopción de las innovaciones, incluidos los bancos de pruebas y la experimentación normativa**, y contribuir así al liderazgo tecnológico marítimo, la soberanía industrial y los objetivos de la doble transición en Europa. La próxima **estrategia de I+i sobre el océano de la UE** mejorará los procesos de pruebas de las tecnologías oceánicas, como la robótica submarina, para diferentes aplicaciones, a fin de permitir que los fabricantes de la UE las implanten de manera más rápida y económica.

Al poner en marcha la **Estrategia Europea sobre Infraestructuras Tecnológicas y de Investigación**⁷², la Comisión cartografiará y evaluará las infraestructuras tecnológicas y de investigación, incluidas las relacionadas con el transporte acuático. También promoverá el acceso a dichas infraestructuras para las empresas emergentes, las empresas emergentes en expansión, las pymes y las empresas de mediana capitalización del sector marítimo de la UE.

Para ayudar a **evitar la fuga de tecnologías financiadas por la UE**, la Comisión abordará la seguridad de la investigación y la innovación garantizando una aplicación sistemática y rigurosa de las herramientas existentes⁷³ e identificará cualquier laguna que persista.

La Comisión **pondrá en marcha la Iniciativa Europea de Observación del Océano (OceanEye)**, una de las piedras angulares del Pacto Europeo por el Océano. La mejora de la observación de los océanos y el desarrollo de tecnologías conexas crearán nuevas oportunidades para los fabricantes marítimos de la UE.

Acciones emblemáticas

⁷¹ Por ejemplo, la herramienta de evaluación de riesgos creada por la AESM.

⁷² COM(2025) 497 final/2.

⁷³ Por ejemplo, en casos debidamente justificados, la Comisión puede excluir a determinadas entidades de terceros países o entidades de la UE controladas por determinados terceros países de la participación en proyectos de investigación e innovación y de despliegue de capacidades digitales para proteger los activos estratégicos, los intereses, la autonomía o la seguridad de la Unión. También puede evaluar el impacto de la transferencia de los resultados de Horizonte Europa (incluida la propiedad intelectual) generados por la investigación financiada por la UE a terceros países no asociados y oponerse a dichas transferencias.

- *Actualizar el marco normativo para fomentar el liderazgo de la UE en tecnologías innovadoras, como la propulsión eólica, la propulsión nuclear y los buques autónomos*
- *Reforzar y ampliar el alcance de las ayudas de I+i para el sector del transporte acuático, sobre la base de los logros de la actual Asociación para el Transporte Acuático de Cero Emisiones coprogramada*
- *Poner en marcha la Iniciativa Europea de Observación del Océano (OceanEye)*

6. ACCESO A LA FINANCIACIÓN E INVERSIONES

Estudios recientes estiman las necesidades anuales de financiación para la descarbonización de la flota de buques de la UE entre 2 400 y 8 500 millones EUR. Se han detectado importantes necesidades de inversión en los buques de navegación interior y los segmentos especializados, como los buques eólicos marinos, los buques de cable submarino o las tecnologías oceánicas emergentes⁷⁴. Además, se estima que la transformación digital de los astilleros de la UE requiere inversiones de entre 3 000 y 7 500 millones EUR. Satisfacer estas necesidades de inversión requiere un uso coordinado de la financiación actual y futura de la UE, medidas nacionales y acciones para atraer capital privado a lo largo de todo el ciclo de inversión. Los instrumentos específicos de asesoramiento, el establecimiento de contactos y la reserva de proyectos futuros, como el Portal de Financiación de Buques de la UE, BlueInvest, la Red Europea para las Empresas, el asesoramiento del Banco Europeo de Inversiones a través del Centro de Asesoramiento InvestEU y la asistencia para el desarrollo de proyectos en el marco del Fondo de Innovación, facilitarán el acceso a los recursos y crearán condiciones propicias para la financiación de proyectos.

La Comisión insta a los Estados miembros, a las entidades financieras y a los bancos nacionales de fomento a que refuercen su apoyo a los proyectos relacionados con el transporte acuático, en particular mediante garantías tanto para financiar la construcción como la adquisición de buques, en consonancia con las normas pertinentes sobre ayudas estatales, cuando proceda.

6.1. Financiación de inversiones a través de instrumentos de la UE

A lo largo de 2026 y 2027, la Comisión movilizará una amplia gama de recursos disponibles e instrumentos existentes en apoyo de la industria del transporte acuático de la UE, incluidos la fabricación y el transporte marítimos, a lo largo de todo el ciclo de inversión.

Las subvenciones específicas, los mecanismos eficaces de distribución de riesgos y los regímenes financieros innovadores son fundamentales para impulsar las inversiones privadas en el sector. A este respecto, la Comisión **apoyará la renovación y la descarbonización de la flota marítima**, prestando especial atención a los transbordadores y los buques costeros, **en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE)** por medio de una convocatoria en 2026. Esta acción se ha concebido para proseguir la transición del sector del transporte marítimo de la UE y fomentar al mismo tiempo el desarrollo del Espacio Marítimo Europeo, así como las capacidades nacionales de fabricación y las tecnologías «hechas en Europa». Desde 2014, el MCE ya ha prestado apoyo a diferentes tipos de buques e intervenciones, por un importe de 220 millones EUR.

⁷⁴ [Banco Europeo de Inversiones, *European Blue Champions — Charting the course for innovation finance*, 2025.](#)

Además, en febrero de 2026, la Comisión **modificó el programa de trabajo digital del MCE para asignar 347 millones EUR a proyectos estratégicos de cables submarinos** y puso en marcha una convocatoria de 20 millones EUR para mejorar las capacidades de reparación de Europa.

A través de **InvestEU**, la Comisión espera **movilizar entre 1 000 y 1 500 millones EUR⁷⁵ en inversiones en el sector acuático de aquí a 2027**, de los cuales una tercera parte se materializará en el período 2026-2027, en particular para la renovación y la readaptación de la flota a lo largo de todas las fases de desarrollo⁷⁶. Entre las iniciativas más prometedoras figura el fondo de inversión de reciente creación Atlante Marine Fund⁷⁷. Además, el **producto de la Economía Azul⁷⁸, financiado por InvestEU y el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura⁷⁹** y ejecutado por el Grupo BEI, proporciona capital riesgo e inversiones de capital privado a empresas de nueva creación y pymes, en particular para la construcción naval y la readaptación, el transporte marítimo y la tecnología azul. Su **objetivo es movilizar aproximadamente 800 millones EUR en inversiones**.

Para la demostración y las pruebas previas al despliegue, a través del **Fondo de Innovación, la Comisión ha comprometido 20 millones de derechos de emisión del RCDE UE (1 500 millones EUR⁸⁰)** hasta 2030 para apoyar la reducción de las emisiones y promover la innovación en todo el sector marítimo, desde los puertos hasta la construcción naval. Desde 2020, el Fondo ha prestado apoyo a trece proyectos marítimos con alrededor de 600 millones EUR⁸¹. Sobre la base de estos resultados, y como parte del compromiso de dedicar 20 millones de derechos de emisión del RCDE UE al sector, la Comisión iniciará, en 2027, **una convocatoria marítima específica**. La Comisión determinará el presupuesto y el alcance de esta convocatoria, según proceda, en función, sobre todo, del presupuesto restante del Fondo de Innovación y de la fijación de precios del RCDE UE. Además, para futuras convocatorias generales, la Comisión evaluará la ejecución del Fondo de Innovación y sus disposiciones específicas sobre preferencias para proyectos marítimos, a fin de seguir avanzando en la descarbonización del transporte marítimo. Se anima a los Estados miembros a movilizar los recursos del Fondo de Innovación a través de sus mecanismos de «subasta como servicio» y «subvenciones como servicio», que permiten asignar fondos nacionales adicionales para financiar proyectos marítimos.

En el marco de Horizonte Europa, la Comisión ya ha asignado 345 millones EUR en el período 2021-2024. Además, **asignará 184,5 millones EUR para financiar acciones de I+i para el transporte acuático** hasta 2027⁸², incluidos 159,5 millones EUR para financiar

⁷⁵ Entre los ámbitos de inversión ya financiados por InvestEU figuran los transbordadores con emisiones bajas o nulas, los parques eólicos marinos, los buques de superficie no tripulados para el sector de la energía eólica marina, la propulsión asistida por energía eólica y las tecnologías submarinas.

⁷⁶ En particular, mediante la ampliación de los productos intersectoriales de InvestEU que pueden utilizarse para ayudar a las pymes y a las pequeñas empresas de mediana capitalización de los sectores del transporte marítimo y la construcción naval, como la Garantía de Sostenibilidad y la Garantía de Digitalización e Innovación, gestionadas por el Fondo Europeo de Innovación.

⁷⁷ Respaldado por el Fondo Europeo de Inversiones a través del programa InvestEU y centrado en facilitar la transición energética de las flotas, sobre todo para los pequeños y medianos propietarios.

⁷⁸ Ejecutado por el Fondo Europeo de Inversiones.

⁷⁹ Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura.

⁸⁰ Con un precio de 75 EUR por derecho de emisión de la UE.

⁸¹ Además, el sector también se beneficia de un presupuesto aún mayor dedicado a proyectos de electrocombustibles relevantes para el transporte.

⁸² En el marco de Horizonte Europa (programas de trabajo de 2025 y de 2026-2027).

la Asociación para el Transporte Acuático de Cero Emisiones y 8 millones EUR para un tema sobre pilas de combustible de óxido sólido⁸³. Para la **I+D naval**⁸⁴, se dispondrá de 130 millones EUR en el marco de las convocatorias del Fondo Europeo de Defensa actualmente abiertas (2026) sobre temas como la mejora de los buques semiautónomos de superficie y la protección de las infraestructuras de los fondos marinos.

En el **próximo marco financiero plurianual**, el **Fondo Europeo de Competitividad (FEC)** propuesto puede ayudar al sector a introducir en el mercado las innovaciones de la UE. En el marco del FEC, la Comisión podría apoyar las inversiones en buques limpios y digitalizados, así como la innovación y la modernización de la construcción naval, la energía marina y la tecnología azul. El FEC también podría apoyar la I+i colaborativa en materia de defensa y la expansión industrial, así como el doble uso de activos civiles y militares⁸⁵. Se propone que la ayuda financiera del FEC se coordine estrechamente con la financiación en el marco del futuro **programa Horizonte Europa**⁸⁶ [OBJ].

El Grupo BEI, que presta una media⁸⁷ de 600 millones EUR al año para proyectos en el ámbito general del transporte acuático, que incluye el transporte marítimo, mantiene su compromiso de apoyar las necesidades de financiación del sector y facilitar el acceso a la financiación a empresas de todos los tamaños⁸⁸. El grupo está dispuesto a garantizar una vía creíble desde la innovación y los proyectos piloto hacia la implantación a gran escala, en particular a través de su programa TechEU⁸⁹, financiado por InvestEU.

6.2. Movilización de medidas de apoyo a nivel europeo, nacional y regional

Los fondos de gestión compartida ejecutados por los Estados miembros o las regiones pueden financiar inversiones en el marco de la nueva propuesta de marco financiero plurianual por medio de planes de colaboración nacional y regional, en consonancia con los objetivos de esta estrategia⁹⁰.

Pueden mobilizarse recursos significativos y específicos para financiar la descarbonización a través de los ingresos del RCDE UE subastados por los Estados miembros de la UE tras la ampliación del sistema al sector marítimo. Dado que los Estados miembros están legalmente obligados a utilizar los ingresos del RCDE UE para invertir en medidas climáticas, la Comisión **insta encarecidamente a los Estados miembros a que asignen una parte de los ingresos del RCDE** a las inversiones en descarbonización marítima en

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Grupo motopropulsor mult carburante de pila de combustible de óxido sólido para el transporte marítimo.

⁸⁴ Desde 2019, se ha asignado y comprometido un total de 1 100 millones EUR a escala de la UE para impulsar las capacidades navales. Los proyectos del Programa Europeo de Desarrollo Industrial en materia de Defensa, la Acción Preparatoria de la Unión sobre Investigación en materia de Defensa y el Fondo Europeo de Defensa puestos en marcha, en curso o finalizados (entre 2019 y 2024) incluyen treinta y cinco proyectos de colaboración con 834,9 millones EUR comprometidos, lo que da lugar a seis prototipos y diez más previstos para 2030. Se han asignado 142 millones EUR en el marco de las convocatorias del Fondo Europeo de Defensa con proyectos actualmente en fase de selección (2025).

⁸⁵ Por ejemplo, incentivar la adquisición de equipos de transporte de doble uso, apoyar el refuerzo, la modernización, la expansión y la reorientación de las capacidades industriales para la producción y el mantenimiento de productos que contribuyan a la movilidad militar y la mejoren, así como la formación, el reciclaje profesional y la mejora de las competencias del personal.

⁸⁶ Las actividades colaborativas de I+i para la parte relacionada con la competitividad del pilar II de Horizonte Europa se integrarán en una parte específica de los programas de trabajo en el marco del Fondo Europeo de Competitividad.

⁸⁷ Para el período 2015-2024.

⁸⁸ También en ámbitos como el transporte marítimo, la innovación, la fabricación avanzada y la defensa.

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

⁹⁰ En consonancia con las normas pertinentes sobre ayudas estatales, cuando proceda.

toda la industria marítima de Europa⁹¹. Para maximizar la repercusión y lograr efectos de sinergia a escala de la UE, en particular entre los armadores, los astilleros, los proveedores de tecnología y combustible y las partes interesadas portuarias, la Comisión coordinará los esfuerzos de los Estados miembros y facilitará el intercambio de mejores prácticas, posiblemente a través de directrices.

Para facilitar aún más la descarbonización marítima y apoyar la resiliencia y el liderazgo industriales de la UE, la Comisión estudiará, en el marco de la próxima revisión del RCDE, **un mecanismo específico de la UE para apoyar directamente a las empresas navieras con derechos de emisión del RCDE** para la adopción de combustibles sostenibles y tecnologías de propulsión limpias vinculados a criterios de preferencia específicos de la UE.

La Comisión pide a los Estados miembros que aprovechen el nuevo **Marco de ayudas estatales del Pacto por una Industria Limpia** para financiar las inversiones en descarbonización industrial y eficiencia energética, también en instalaciones de fabricación marítima, así como para ampliar la capacidad de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas pertinentes para el sector marítimo⁹².

Las próximas **Directrices sobre el transporte terrestre y multimodal** y el nuevo **Reglamento de exención por categorías para el transporte** permitirán medidas de ayuda a la inversión destinadas a apoyar la renovación de la flota de buques de navegación interior⁹³ y la instalación de grúas a bordo de los buques de navegación interior. También permitirán medidas de ayuda de funcionamiento para hacer frente a la reducción de los costes externos al cambiar a opciones multimodales, incluido el transporte marítimo de corta distancia o por vías navegables interiores, en comparación con el transporte exclusivamente por carretera.

6.3. Tratamiento de las cuestiones reglamentarias relativas a la financiación de buques

El porcentaje de carteras de préstamos a empresas navieras mundial en poder de los bancos europeos ha disminuido constantemente en los últimos años, pasando del 72 % en 2013 al 49,7 % en 2023⁹⁴. Las tendencias varían de un Estado miembro a otro, al presentar algunos fuertes descensos y otros una exposición bancaria estable o incluso creciente al transporte marítimo. En general, no obstante, las empresas navieras de la UE buscan cada vez más oportunidades de financiación en bancos y entidades de arrendamiento financiero de terceros países que ofrecen productos de financiación atractivos. Esta situación puede generar una responsabilidad estratégica para la UE y socavar su seguridad económica y sus intereses industriales, ya que las entidades extranjeras pueden conservar la propiedad de los buques arrendados e imponer requisitos de contenido local. Un marco normativo coherente y previsible debería contribuir a estimular la financiación de los buques en la

⁹¹ Como la producción y la adopción de combustibles sostenibles, la mejora de la eficiencia energética de los buques, la renovación de la flota, las inversiones en tecnologías marinas limpias innovadoras y las infraestructuras sostenibles y el suministro de electricidad en puerto en los puertos.

⁹² Entre ellas se incluyen las pilas de combustible, las tecnologías de propulsión eléctrica para el transporte acuático, las tecnologías de propulsión eólica, las tecnologías de transporte de CO₂, las tecnologías de captura y almacenamiento de carbono, los equipos de suministro de electricidad en puerto, las tecnologías de energías renovables marinas, como los cimientos y flotadores eólicos marinos, las tecnologías de energía mareomotriz, las tecnologías de energía undimotriz, las subestaciones marinas y los convertidores.

⁹³ A saber, para las pymes y las pequeñas empresas de mediana capitalización, en forma de garantías.

⁹⁴ Investigación [Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf](https://www.petrofin.com/~/media/Investigation-Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf).

UE y animar a los inversores a comprometer capital para proyectos marítimos ecológicos en Europa.

La Comisión **revisará los criterios de la taxonomía de finanzas sostenibles de la UE⁹⁵ relacionados con el sector del transporte acuático** para reflejar mejor las necesidades únicas del sector, las realidades tecnológicas y las vías de transición climática. Podrían tenerse en cuenta nuevos criterios, cuya publicación está prevista para el segundo trimestre de 2026, en los instrumentos de ayuda estatal pertinentes para las inversiones en renovación y readaptación de la flota⁹⁶.

En el ámbito de los mercados de capitales, **la estrategia de la Unión de Ahorros e Inversiones contribuirá a canalizar más inversiones hacia la economía** mediante la eliminación de obstáculos, la facilitación de la titulización, los incentivos a las inversiones institucionales y la movilización transfronteriza de capital.

Acciones emblemáticas

- *Apoyar la renovación y la descarbonización de la flota de transporte marítimo en el marco del actual Mecanismo «Conectar Europa», fomentando al mismo tiempo la capacidad industrial nacional*
- *Considerar, en el marco de la próxima revisión del régimen de comercio de derechos de emisión, un mecanismo de la UE para apoyar la adopción de combustibles sostenibles y tecnologías de propulsión limpias*
- *Animar a los Estados miembros a asignar una parte de los ingresos del régimen de comercio de derechos de emisión a las inversiones en descarbonización marítima en Europa*
- *Revisar los criterios de la taxonomía de la UE para mejorar el acceso a la financiación sostenible e incentivar las inversiones sostenibles*

7. ACCESO A COMPETENCIAS Y EMPLEOS DE CALIDAD

Es esencial aumentar el atractivo del trabajo en la industria marítima de la UE. Una mano de obra cualificada y motivada sustenta la eficiencia y la productividad, permite la adaptación al cambio tecnológico, garantiza la retención y la transferencia de conocimientos y apoya los objetivos de sostenibilidad, contribuyendo al mismo tiempo a un ecosistema marítimo de la UE competitivo, resiliente e innovador.

7.1. Mejora de las capacidades y reciclaje profesional de la mano de obra y la gente de mar en el sector de la construcción naval de la UE

La evolución tecnológica, la adopción de combustibles alternativos y el aumento de la automatización y la digitalización están impulsando la demanda de gente de mar altamente cualificada, profesionales de tierra y trabajadores de la construcción naval y la fabricación marítima. La inversión estratégica en educación y formación es necesaria para evitar la escasez de mano de obra, garantizar la propiedad intelectual, reducir la dependencia de

⁹⁵Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión, de 4 de junio de 2021, por el que se completa el Reglamento (UE) 2020/852.

⁹⁶ El Reglamento General de Exención por Categorías, que se revisará en 2026, incluye secciones específicas relativas a las ayudas para financiar la adquisición de buques limpios y de emisión cero o la readaptación de buques existentes. Del mismo modo, las secciones pertinentes se incluyen en las Directrices sobre ayudas estatales en materia de clima, protección del medio ambiente y energía, adoptadas en enero de 2022.

trabajadores de terceros países y salvaguardar los conocimientos técnicos dentro de la Unión.

El itinerario de transición de la movilidad⁹⁷ pone de relieve importantes necesidades de mejora de las capacidades y reciclaje profesional, ya que se espera que hasta el 40 % de la mano de obra del sector de la construcción naval se jubile de aquí a 2030. En el Pacto por las Capacidades⁹⁸ en materia de construcción naval, los socios de la industria se comprometieron a mejorar y reciclar las competencias del 7 % de los empleados al año y a atraer a 234 000 nuevos trabajadores de aquí a 2030. En el sector del transporte marítimo, hasta 250 000 profesionales marítimos necesitarán un reciclaje profesional y una mejora de las capacidades para hacer frente a las necesidades tecnológicas y relacionadas con el combustible emergentes.

En consonancia con las necesidades de la industria, la Comisión ayudará a las instituciones educativas y a los interlocutores sociales a **detectar las carencias actuales y futuras en materia de capacidades** y a **desarrollar programas de reciclaje profesional y mejora de las capacidades**⁹⁹.

7.2. Movilidad, atractivo y empleos de calidad

Atraer y retener a personal cualificado sigue siendo un reto. La Comisión está dispuesta a ayudar a los Estados miembros a hacer más atractivas las carreras profesionales marítimas y a promover la movilidad entre las funciones marítimas y las terrestres, apoyando al mismo tiempo las carreras profesionales a lo largo de toda la vida en toda la industria marítima y la creación de empleo, también en las comunidades costeras e insulares. Para mejorar la movilidad dentro de la industria, **la Comisión apoyará a los interlocutores sociales y a los institutos de educación marítima a la hora de cartografiar las profesiones marítimas**. Esto también ayudará a conservar la experiencia y a reforzar la base industrial europea.

Hay pocas mujeres en las carreras marítimas, especialmente en el sector marítimo, pero también en las profesiones en tierra. La Comisión respaldará a los interlocutores sociales y otras organizaciones para que aumenten la participación de las mujeres en el sector marítimo.

El espacio europeo de educación marítima no debe tener fronteras. Es prioritario garantizar el reconocimiento mutuo de títulos, cualificaciones y certificados dentro de la industria marítima en toda la UE y, cuando sea posible, con terceros países. La Comisión apoyará y coordinará la **creación de una red de instituciones de educación superior marítima y centros de formación profesional** en toda la UE. Es importante señalar que la Comisión ayudará a los Estados miembros a eliminar los obstáculos a la movilidad de los estudiantes

⁹⁷ *The transition pathway for the EU Mobility Industrial Ecosystem* [«El itinerario de transición del ecosistema industrial de movilidad de la UE», documento en inglés], 2024, <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁹⁸ En el marco del Pacto por las Capacidades, también se han establecido otras asociaciones a gran escala en materia de capacidades pertinentes para la fabricación marítima en los ámbitos aeroespacial y de la defensa y en las energías renovables marinas.

⁹⁹ También por medio de la próxima Estrategia de Relevo Generacional Azul, cuya publicación está prevista para 2027. Otras medidas también se basarán en la labor ya iniciada por la plataforma MED-NET, creada como seguimiento del proyecto SkillSea, y el Pacto por las Capacidades en la Construcción Naval. También se tendrán en cuenta el *Study to Support and Design Skills Development in the Blue Economy* (2025) y [el marco de competencias de la iniciativa BlueComp](#). También se elaborará una agenda de competencias en el marco del Pacto por el Mediterráneo para abordar las competencias de la mano de obra y adaptar la formación a las necesidades de la industria.

y del personal académico, en particular **promoviendo una mayor participación de los centros de educación superior marítima en el programa Erasmus+**.

Las crisis recientes han puesto de manifiesto que la gente de mar y otro personal marítimo, incluidos los trabajadores de la industria manufacturera, son trabajadores esenciales¹⁰⁰. Su trabajo es vital para mantener el mundo en movimiento y garantizar la resiliencia de la base industrial y las cadenas de suministro de la UE.

El sector laboral marítimo se enfrenta a retos persistentes relacionados no solo con la escasez de competencias, sino también con las condiciones de trabajo tanto a bordo como en tierra. El apoyo a unos puestos de trabajo de calidad requiere un **diálogo social** sólido, unas condiciones de trabajo justas y unos lugares de trabajo seguros. La ejecución y el cumplimiento de la legislación laboral de la UE, incluida la **Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores**¹⁰¹ y el acervo en materia de salud y seguridad en el trabajo, son esenciales para garantizar unas condiciones de competencia equitativas y un empleo atractivo¹⁰².

La Comisión **trabaja con los Estados miembros para mejorar las normas laborales en la Organización Internacional del Trabajo (OIT)** y la cooperación con la OMI y la OIT para garantizar el cumplimiento uniforme de la normativa y una **protección unificada de la gente de mar**, contribuyendo así a la igualdad de condiciones a escala mundial. Un ámbito en el que es necesario avanzar es el tratamiento de los regímenes de seguridad social divergentes para la gente de mar. La Comisión promoverá una mejor coordinación de estos regímenes, en particular mediante el refuerzo del papel **de la Autoridad Laboral Europea, en particular para mejorar** las acciones concertadas y las inspecciones conjuntas, garantizando al mismo tiempo la armonización de la legislación de la UE y las normas internacionales.

Acciones emblemáticas

- *Crear una red de instituciones de educación superior marítima y centros de formación profesional en toda la UE que ofrezcan educación y formación para puestos de trabajo de la industria marítima, con la inclusión de programas de reciclaje y perfeccionamiento profesionales*
- *Alentar y apoyar a los Estados miembros para que aumenten la participación de la educación superior marítima en Erasmus+ e iniciativas asociadas, facilitando los procedimientos y eliminando los obstáculos a la movilidad para el aprendizaje*

8. CONCLUSIÓN

Esta estrategia constituye un plan de acción estructurado que requiere un esfuerzo concertado de todas las partes interesadas pertinentes, en particular las instituciones de la UE, los Estados miembros, la industria, las regiones, los interlocutores sociales y la sociedad civil. La Comisión se ha comprometido a garantizar su aplicación efectiva y la consecución de sus objetivos junto con todas las partes interesadas mencionadas. A tal fin,

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

¹⁰¹ La Directiva no se aplicará a las empresas de la marina mercante, por lo que se refiere al personal navegante.

¹⁰² La hoja de ruta para el empleo de calidad proporciona un compromiso renovado y una base para garantizar los derechos de los trabajadores, al tiempo que se mantiene al día de los cambios tecnológicos, económicos y sociales.

la Comisión pondrá en marcha un **Consejo de Industrias y Puertos Marítimos de Alto Nivel**, presidido por el comisario responsable y los vicepresidentes ejecutivos, con vistas a mantener un intercambio continuo sobre la aplicación de las acciones descritas en **las estrategias industrial, marítima y portuaria de la UE**, y a recabar información sobre la evolución del mercado.

ANEXO: RESUMEN DE LAS MEDIDAS (se actualizará sobre la base del texto principal definitivo)

Pilar I. Construcción, equipamiento y reparación

La Comisión hará lo siguiente:

- Poner en marcha una Alianza de Cadenas de Valor Marítimas Industriales de la UE para reforzar la soberanía industrial y el liderazgo tecnológico de Europa en determinados mercados líderes de la fabricación marítima y en tecnologías emergentes (2026)
- Poner en marcha una convocatoria emblemática de I+i, «Astilleros del futuro», en el marco del programa de trabajo 2026-2027 de Horizonte Europa (*en curso*)
- Simplificar y acelerar los procedimientos de concesión de permisos a través de la propuesta de Ley de Aceleración Industrial, también en las instalaciones de fabricación marítima (2026)
- Trabajar con los Estados miembros de la UE y el EEE en la definición y la facilitación de una reserva plurianual agregada de pedidos públicos entre los compradores públicos de la UE y el EEE para crear una señal de demanda agregada a largo plazo (2026-2027)
- Proponer requisitos específicos no relacionados con el precio, de conformidad con las obligaciones internacionales, en determinados segmentos estratégicos de la contratación pública en el contexto de la próxima revisión del marco de contratación pública de la UE (2026).
- Poner en marcha un diálogo estructurado con la industria de fabricación marítima de la UE con vistas a seguir mejorando sus capacidades de inteligencia para hacer un seguimiento de la política de construcción naval y la evolución del mercado, los riesgos estratégicos, las amenazas y las oportunidades para la resiliencia de la cadena de suministro, así como las barreras de acceso al mercado en terceros países (2026).
- Evaluar las opciones y proponer, cuando sea necesario y viable, un nuevo instrumento sectorial específico o modificaciones específicas de su conjunto de instrumentos de política comercial, en consonancia con las obligaciones internacionales, con atención a segmentos específicos clave para la autonomía estratégica y la seguridad de Europa y en los que los astilleros de la UE sigan activos pero estén experimentando una competencia desleal del exterior
- Aprovechar los acuerdos comerciales y de inversión existentes y futuros para proteger y promover los intereses de la base de fabricación marítima de la UE, en particular mediante el acceso al mercado, las medidas antisubvenciones, las obligaciones de transparencia y las disposiciones en materia de protección de los derechos de propiedad intelectual (*continuo*).
- Reactivar los esfuerzos para alcanzar un futuro acuerdo internacional en el ámbito de la construcción naval que aborde las prácticas no comerciales del sector (*acción continua y a largo plazo*).
- Fomentar la igualdad de condiciones en los créditos a la exportación de buques mediante un mayor desarrollo del Acuerdo Sectorial sobre Créditos a la Exportación de Buques en el Acuerdo de la OCDE en materia de Créditos a la Exportación con Apoyo Oficial, en particular mediante nuevas disposiciones para los buques de cero emisiones y bajas emisiones (2026-2027).
- Crear un nuevo instrumento de financiación para los créditos a la exportación a fin de garantizar unas condiciones de competencia más equitativas en los mercados de terceros países para las industrias orientadas a la exportación, como la fabricación marítima (*en curso*)
- Reforzar el Convenio de Hong Kong sobre el reciclaje de buques con vistas a alcanzar, en última instancia, la plena armonización entre las normas internacionales y de la UE (*continuo*)
- Estudiar formas de respaldar la expansión de la capacidad interna de reciclaje de buques de la UE y trabajar con socios comerciales que se dedican al reciclaje de buques,

empezando por la India, para fomentar normas medioambientales y sociales estrictas sobre la base del Reglamento de la UE relativo al reciclado de buques (*continuo*)

- Apoyar las estrategias de circularidad marítima, desde el diseño hasta el final de la vida útil, y la recuperación de materiales a través del apoyo a la I+i (*continuo*)

Se invita a los Estados miembros a que:

- Den prioridad al apoyo financiero a proyectos que favorezcan la seguridad económica y reduzcan la dependencia extranjera en el sector, sobre la base de la nueva Comunicación conjunta «Fortalecer la seguridad económica de la UE» (*continuo*)
- Contribuir a la consecución de la visión industrial marítima de la UE para 2030 establecida en la Estrategia

Se anima a las partes interesadas del sector a:

- Aprovechar los avances en digitalización, modularidad y circularidad de los procesos industriales para mejorar la eficiencia del diseño y la producción y las prácticas sostenibles (*continuo*)
- Fomentar las sinergias industriales y de la cadena de valor, aprovechando la nueva Alianza de Cadenas de Valor Marítimas Industriales de la UE y otras plataformas e iniciativas de agrupación nacionales y regionales de la UE (*continuo*)

Pilar II. Transporte y conexión

La Comisión hará lo siguiente:

- Seguir desarrollando las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo (*continuo*)
- Establecer un diálogo estructurado de cooperación con los Estados miembros y las partes interesadas de la industria para aumentar el atractivo de los pabellones de los Estados miembros (*a partir de 2026*)
- Estudiar cómo simplificar y racionalizar el actual marco de seguimiento, notificación y verificación del RCDE UE marítimo y el FuelEU Maritime (*2026*)
- Proseguir las labores en el seno de la OMI para buscar soluciones globales y revisar la legislación pertinente de la UE teniendo en cuenta las medidas globales de la OMI con el fin de evitar el doble pago (*a partir de 2026*)
- Facilitar la cooperación entre los agentes del mercado mediante la creación de una red europea de rutas y centros de transporte marítimos ecológicos (*a partir de 2027*)
- Reforzar el compromiso en la OMI para elaborar las normas de seguridad marítima, con el fin de garantizar unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial (*continuo*)
- Informar sobre la Directiva de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje y la Directiva sobre equipos marinos para preparar su revisión (*2026-2027*)
- Considerar la posibilidad de ampliar los requisitos de seguridad de los buques de pasaje de la UE a todas las rutas dentro de la UE (*2027-2028*)
- Estudiar la viabilidad de un marco de la UE para el reconocimiento mutuo de los buques industriales y de servicios en alta mar (*2027-2028*)
- Considerar la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva sobre equipos marinos o de los acuerdos de reconocimiento mutuo existentes entre organizaciones reconocidas para simplificar los procesos de autorización y mejorar el acceso a los mercados internacionales (*2027*)
- Reforzar la vigilancia y el seguimiento de las operaciones de la flota clandestina, mejorar la aplicación de las normas existentes y profundizar en la cooperación internacional para defender las normas mundiales en materia de seguridad marítima y medio ambiente (*continuo*)

- Procurar una rápida interconectividad entre las ventanillas únicas marítimas nacionales y el futuro Centro Aduanero de Datos (*a partir de 2027*)
- Consultar a la industria marítima para definir una mayor simplificación de los procedimientos administrativos y los requisitos en materia de datos (*a partir de 2026*)
- Intensificar, junto con los Estados miembros, los esfuerzos de la UE en la OMI y tratar de maximizar la influencia de la UE a través de alianzas más amplias con socios internacionales (*continuo*)
- Seguir incorporando compromisos globales sobre los servicios de transporte marítimo internacional en los acuerdos de libre comercio (*continuo*)
- Proponer legislación que establezca las condiciones para que los Estados miembros declaren los acuerdos bilaterales existentes compatibles con el Derecho de la UE y negocien y celebren nuevos acuerdos que promuevan los intereses de la UE (*2026*)
- Proponer un seguimiento del programa NAIADES III para el sector de las vías navegables interiores (*2028*)

Se invita a los Estados miembros a que:

- Sigán impulsando medidas pragmáticas para aumentar el atractivo de los pabellones de los Estados miembros de la UE
- Completen la aplicación del Reglamento EMSWe
- Trabajen conjuntamente con la Comisión para simplificar y racionalizar los requisitos de notificación nacionales y de la UE
- Intensifiquen la colaboración y asignen recursos suficientes para reforzar la presencia estratégica de la UE en los ámbitos de los puntos críticos marítimos internacionales

Pilar III. Seguridad y protección

La Comisión hará lo siguiente:

- Apoyar el aumento de las capacidades de producción industrial naval, en particular mediante el nuevo Programa para la Industria de Defensa Europea y el Plan ReArmar Europa (*2026-2027*)
- Proponer la creación de un mecanismo de apoyo a la construcción de transbordadores de doble uso para movilizar recursos financieros destinados a inversiones relacionadas con especificaciones militares adicionales para los transbordadores de doble uso construidos en Europa (*2027*)
- Procurar que la OMI adopte normas de ciberseguridad sólidas y vinculantes a fin de reducir los riesgos cibernéticos marítimos generales para los buques civiles (*a partir de 2026*)

Se invita a los Estados miembros a que:

- Aprovechen las diferentes oportunidades en el marco de «Preparación 2030» para reforzar las capacidades industriales y tecnológicas navales en consonancia con los objetivos de la presente Estrategia

Pilar IV. Acceso a la innovación

La Comisión hará lo siguiente:

- Perfeccionar la metodología para contabilizar la energía de propulsión eólica y abordar las lagunas normativas a escala de la UE y la OMI (*a partir de 2027*)
- Proseguir los trabajos en pos de un marco político sólido para la propulsión de energía nuclear en el transporte marítimo comercial (*a partir de 2026*).

- Proponer una modificación del Reglamento sobre las emisiones de las máquinas móviles no de carretera para permitir el hidrógeno como combustible de referencia para los motores de máquinas móviles no de carretera en los buques de navegación interior (2026).
- Elaborar un marco normativo y técnico para soluciones de transporte marítimo no tripulado que incluya directrices y buenas prácticas de la UE para pruebas y ensayos en el mar (*a partir de 2026*)
- Reforzar y ampliar el alcance de las ayudas de I+i para el sector del transporte acuático, sobre la base de los logros de la actual Asociación para el Transporte Acuático de Cero Emisiones coprogramada (*a partir de 2028*)
- Mejorar los procesos de ensayo de tecnologías oceánicas para diferentes aplicaciones por medio de la próxima estrategia de I+i sobre el océano de la UE (2026)
- Cartografiar y evaluar las infraestructuras de investigación y tecnología también para el transporte acuático y promover el acceso a dichas infraestructuras para las empresas emergentes, las empresas emergentes en expansión, las pymes y las empresas de mediana capitalización del sector marítimo de la UE que desarrollen tecnologías y soluciones, mediante la aplicación de la Estrategia de la UE sobre Infraestructuras Tecnológicas y de Investigación (*a partir de 2026*)
- Garantizar el cumplimiento sistemático y riguroso de las herramientas de seguridad de I+i existentes y detectar las lagunas que persisten para ayudar a evitar fugas tecnológicas financiadas por la UE (*continuo*)
- Poner en marcha la Iniciativa Europea de Observación del Océano (OceanEye) (2026)

Se solicita a los Estados miembros que:

- Sigan apoyando la rápida adopción de las innovaciones, incluidos los bancos de pruebas y la experimentación normativa

Pilar V. Acceso a la financiación e inversiones

La Comisión hará lo siguiente:

- Poner en marcha una convocatoria de propuestas en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» para apoyar la renovación y la descarbonización de la flota marítima, prestando especial atención a los transbordadores y los buques costeros (2026)
- Desembolsar 347 millones EUR en el marco del programa de trabajo digital del MCE para proyectos estratégicos de cables submarinos, en particular para mejorar las capacidades de reparación de Europa (2026-2027)
- Movilizar inversiones, a través de InvestEU, por valor de entre 1 000 y 1 500 millones EUR en el sector del transporte acuático (*de aquí a 2027*)
- Movilizar alrededor de 800 millones EUR de inversiones en sectores de la economía azul como la construcción naval, la readaptación, el transporte marítimo y la tecnología azul a través del producto de la Economía Azul, financiado por InvestEU y el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura y ejecutado por el Grupo BEI (*en curso*)
- Proponer una convocatoria marítima específica en el marco del Fondo de Innovación (2027)
- Seguir evaluando la ejecución del Fondo de Innovación y sus disposiciones específicas sobre preferencias para proyectos marítimos, a fin de seguir avanzando en la descarbonización del transporte marítimo (*a partir de 2026*)
- Asignar 184,5 millones EUR a la financiación de acciones de I+i para el transporte acuático hasta 2027 (*en el marco de Horizonte Europa, programas de trabajo de 2025 y 2026-2027*)

- Facilitar 130 millones EUR en el marco de las convocatorias del Fondo Europeo de Defensa sobre temas como la mejora de los buques semiautónomos de superficie y la protección de las infraestructuras de los fondos marinos (2026)
- Considerar la posibilidad de apoyar las inversiones en buques limpios y digitalizados, así como la innovación y la modernización de la construcción naval, la energía marina y la tecnología azul en el marco del futuro Fondo Europeo de Competitividad propuesto (*a partir de 2028*), supeditado a la adopción de este último
- Considerar, en el marco de la próxima revisión del RCDE, un mecanismo específico para apoyar directamente a las empresas navieras con derechos de emisión del RCDE en la adopción de combustibles sostenibles y tecnologías de propulsión limpias (2026)
- Permitir medidas de ayuda a la inversión destinadas a apoyar la renovación de la flota de buques de navegación interior y la instalación de grúas a bordo de los buques de navegación interior con arreglo a las Directrices sobre el transporte terrestre y multimodal y al nuevo Reglamento de exención por categorías para el transporte (2026)
- Revisar los criterios de la taxonomía de finanzas sostenibles de la UE relacionados con el sector del transporte acuático (2026-2027)

Se invita a los Estados miembros, a las entidades financieras internacionales y a los bancos nacionales de fomento a:

- Reforzar su apoyo a los proyectos relacionados con el transporte acuático

Se invita a los Estados miembros a que:

- Asignen una parte de los ingresos del régimen de comercio de derechos de emisión a las inversiones en descarbonización marítima en toda la industria marítima de Europa
- Aprovechen el nuevo Marco de ayudas estatales del Pacto por una Industria Limpia para financiar las inversiones en descarbonización industrial y eficiencia energética, también en instalaciones de fabricación marítima, así como para ampliar la capacidad de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas pertinentes para el sector marítimo

Pilar VI. Acceso a competencias y empleos de calidad

La Comisión hará lo siguiente:

- Apoyar a las instituciones educativas y a los interlocutores sociales en la detección de las carencias actuales y futuras de competencias y en el desarrollo de programas de reciclaje profesional y mejora de competencias (*a partir de 2027*)
- Apoyar a los interlocutores sociales y a los institutos de educación marítima a la hora de cartografiar las profesiones marítimas y aumentar la participación de las mujeres en el sector marítimo (*a partir de 2026*)
- Apoyar y coordinar la creación de una red de instituciones de educación superior marítima y centros de formación profesional en toda la UE (*a partir de 2027*)
- Ayudar a los Estados miembros a eliminar los obstáculos a la movilidad de los estudiantes y del personal académico, en particular promoviendo una mayor participación de los centros de educación superior marítima en el programa Erasmus+
- Trabajar con los Estados miembros para mejorar las normas laborales en la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la cooperación con la OMI y la OIT para garantizar el cumplimiento uniforme de la normativa y una protección unificada de la gente de mar (*continuo*)
- Promover una mejor coordinación de los regímenes de seguridad social, en particular mediante el refuerzo del papel de la Autoridad Laboral Europea, en particular para mejorar las acciones concertadas y las inspecciones conjuntas, garantizando al mismo

tiempo la armonización de la legislación de la UE y las normas internacionales (*a partir de 2026*)