

Bruxelles, 5. ožujka 2026.
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	5. ožujka 2026.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Predmet:	KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU, EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA o Industrijskoj pomorskoj strategiji EU-a

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2026) 111 final.

Priloženo: COM(2026) 111 final



Bruxelles, 4.3.2026.
COM(2026) 111 final

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU,
EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA**

o Industrijskoj pomorskoj strategiji EU-a

1. UVOD

Vodni promet je žila kucavica europskog kontinenta. Europska unija i njezine države članice upravljaju najvećim zajedničkim pomorskim područjem na svijetu, koje obuhvaća 25 milijuna km² isključivih gospodarskih pojava¹. Unija ima jednu od najduljih obala na svijetu, čijih se 70 000 km proteže duž 22 države članice, i 42 000 km mreže unutarnjih plovni putova, s tisućama luka, marina, brodogradilišta i dobavljača. Stoga je očita potreba za daljnjim iskorištavanjem potencijala europskog jedinstvenog tržišta vodnog prometa.

Europska pomorska proizvodnja² i pomorski promet³ sektori su od strateške važnosti za autonomiju, otpornost, obranu, gospodarsku sigurnost, blagostanje, dekarbonizaciju te održivu upotrebu i zaštitu imovine i resursa njezinih isključivih gospodarskih pojava. Europski sektor pomorske proizvodnje prednjači u složenoj i vrhunskoj brodogradnji i najsuvremenijim tehnologijama na globalnoj razini. Pokreće inovacije za održivi vodni promet i aktivnosti plavoga gospodarstva te je temelj regionalnog industrijskog rasta. Europski sektor pomorskog prometa vodeći je pružatelj pomorskih usluga u cijelom svijetu, osigurava opskrbu osnovnim dobrima, omogućuje trgovinu i doprinosi energetske neovisnosti EU-a. Zajedno s drugim segmentima vodnog prometa, određuje potražnju za proizvodima i uslugama u sektoru pomorske proizvodnje te oblikuje tehnološke odluke.

Oba su sektora važna za jačanje vojnih kapaciteta Unije i država članica jer olakšavaju raspoređivanje postrojbi te isporučuju civilna i vojna plovila i plovila s dvojnog namjenom. Bitni su i za izgradnju i zaštitu digitalne i odobalne energetske infrastrukture EU-a, kao što su cjevovodi, električni i podatkovni kabeli te vjetroelektrane. Drugi podsegmenti, kao što su kružna putovanja i nautički turizam, mogu znatno poboljšati njihovu održivost zahvaljujući svojem inovacijskom potencijalu.

Taj ekosustav vodnog prometa nailazi na brojne poteškoće. U Draghijevu⁴ i Niinistövu⁵ izvješću ističe se da se suočava s intenzivnom globalnom konkurencijom i napetostima, sve većom ovisnosti o proizvodnji i financiranju brodova u trećim zemljama, dekarbonizacijom i starenjem radne snage, kojoj su potrebni usavršavanje i prekvalifikacija.

Europi je potreban politički okvir kojim se štiti i potiče njezina pomorska proizvodnja i pomorski promet te povećava njihov inovacijski kapacitet, digitalizacija, održivost i dekarbonizacija, koji postaju izvori prilika za industriju, potiče se tehnološko vodstvo i jača se konkurentnost. Te su industrije, zajedno s lukama, ključne za pozicioniranje EU-a na nestabilnoj geopolitičkoj sceni te za njegovu stratešku autonomiju, gospodarsku sigurnost i pripravnost. Komisija stoga zajedno s ovom Industrijskom pomorskom strategijom predlaže i Strategiju EU-a za luke.

¹ Uključujući najudaljenije regije EU-a.

² Pojam „pomorska proizvodnja” obuhvaća širok raspon industrijskih djelatnosti i usluga, uključujući: 1) izgradnju, popravak, održavanje, prenamjenu, naknadnu ugradnju, rastavljanje i recikliranje morskih plovila i plovila unutarnje plovidbe, čamaca, plutajućih platformi i drugih specijaliziranih površinskih i podvodnih jedinica i 2) proizvodnju opreme i tehnologija za pomorske i lučke djelatnosti te djelatnosti plavoga gospodarstva.

³ Pojam „pomorski promet” uključuje sve segmente prijevoza tereta i putnika morem, uključujući obalni pomorski promet, pomorski promet na kraćim relacijama, dubokomorski promet, specijalizirane usluge pomorskog prijevoza i poslovne modele prijevoza u slobodnoj plovidbi i linijskom prometu.

⁴ Budućnost europske konkurentnosti: izvješće Marija Draghija (2024.).

⁵ Jačanje europske civilne i vojne spremnosti i pripravnosti: izvješće posebnog savjetnika Niinistöa (2024.).

Vrijeme je za djelovanje. U ovoj Industrijskoj pomorskoj strategiji EU-a, koja se temelji na Planu za čistu industriju i raznim povezanim inicijativama EU-a⁶, utvrđuju se vizija i smjer djelovanja u okviru šest stupova:

Industrijska pomorska strategija EU-a



2. IZGRADNJA, OPREMANJE I POPRAVAK

Snažan sektor pomorske proizvodnje⁷ od strateške je važnosti za suverenitet Europe. omogućuje izgradnju i održavanje plovila, opreme, platformi i tehnologija potrebnih za promicanje i zaštitu ključnih europskih interesa: od energetske neovisnosti, otpornosti na klimatske promjene i opskrbe hranom⁸ do zaštite granica, obrane, zaštite kritične infrastrukture, vojne mobilnosti, promatranja oceana i arktičke plovidbe⁹.

Očuvanje kritične mase komercijalne brodogradnje u EU-u ključno je za održavanje vojne brodogradnje s obzirom na blisku povezanost tih dviju namjena i uzajamne koristi¹⁰. Važno je i za očuvanje održivih lanaca opskrbe u Europi te kontrolu nad ključnim tehnologijama i znanjem i iskustvom. Time će se osigurati poticanje zapošljavanja, ulaganja i inovacija na regionalnoj razini, među ostalim u rubnim regijama, na otocima i u najudaljenijim regijama. Mogućnost popravka, održavanja, prenamjene, recikliranja i naknadne ugradnje kod brodova važna je za unapređenje sigurnosti, dekarbonizacije i kružnosti vodnog prometa.

2.1. Pomorska proizvodnja u EU-u: poticanje rasta i konkurentnosti na vodećim tržištima

⁶ Uključujući Kompas konkurentnosti za EU (COM(2025) 30 final), Europski pakt o oceanima (COM(2025) 281 final), Strategiju pomorske sigurnosti Europske unije (14280/23), Europsku strategiju za otpornost vodoopskrbe (COM(2025) 280 final) i Akcijski plan za postizanje nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla (COM(2021) 400 final).

⁷ Europska pomorska proizvodnja obuhvaća 300 brodogradilišta i 28 000 proizvođača pomorske opreme. U kontekstu Tranzicijskog puta za mobilnost (2024.) na temelju principa „odozdo prema gore” analizirane su značajke, potrebe, izazovi i prilike u tom sektoru. U ovoj su Strategiji uzete u obzir preporuke koje su proizašle iz te analize.

⁸ S pomoću, primjerice, specijaliziranih plovila, platformi za konverziju energije i plutajućih platformi, konstrukcija za temelje i električne infrastrukture za postrojenja za proizvodnju energije iz obnovljivih izvora općenito, a posebno iz vjetrova, naprednih jaružala koja omogućuju zaštitu od podizanja razine mora i poplava rijeka te plovila za održivo ribarstvo i akvakulturu. Konkretno, kad je riječ o ribarskim plovilima, Komisija će do trećeg tromjesečja 2026. objaviti plan za energetska tranziciju ribarstva i akvakulture EU-a, u kojem će biti riječ o energetske tranziciji tog sektora te uvidima i preporukama iz Partnerstva za energetska tranziciju u ribarstvu i akvakulturi EU-a.

⁹ S pomoću ophodnih i vojnih plovila, kabelopolagača, plovila s dvojnog namjenom, istraživačkih plovila, tehnologija za istraživanje, promatranje, praćenje i nadzor oceana, ledolomaca i brodova sposobnih za plovidbu područjima s ledom.

¹⁰ Nova Zajednička komunikacija o jačanju gospodarske sigurnosti EU-a (JOIN(2025) 977), u kojoj se naglašava važnost ulaganja u dinamičnu industrijsku bazu, a brodogradnja se posebno ističe kao strateški sektor s dvojnog namjenom.

Europa je i dalje globalni predvodnik u proizvodnji nekih od tehnološki najnaprednijih vrsta brodova (npr. plovila za kružna putovanja, vojna plovila, ledolomci, istraživačka plovila, kabelopolagači, plovila za opskrbu odobalnih vjetroelektrana, plutajuće platforme i platforme za konverziju energije, jahte i rekreacijska plovila), čistih pogonskih sustava i napredne opreme. S obzirom na to da je 97 % svjetske flote brodova za kružna putovanja proizvedeno u Europi, njihova proizvodnja Europi je iznimno važna za održavanje i poboljšanje složenih kapaciteta za brodogradnju u drugim segmentima koji su ključni iz perspektive strateške autonomije.

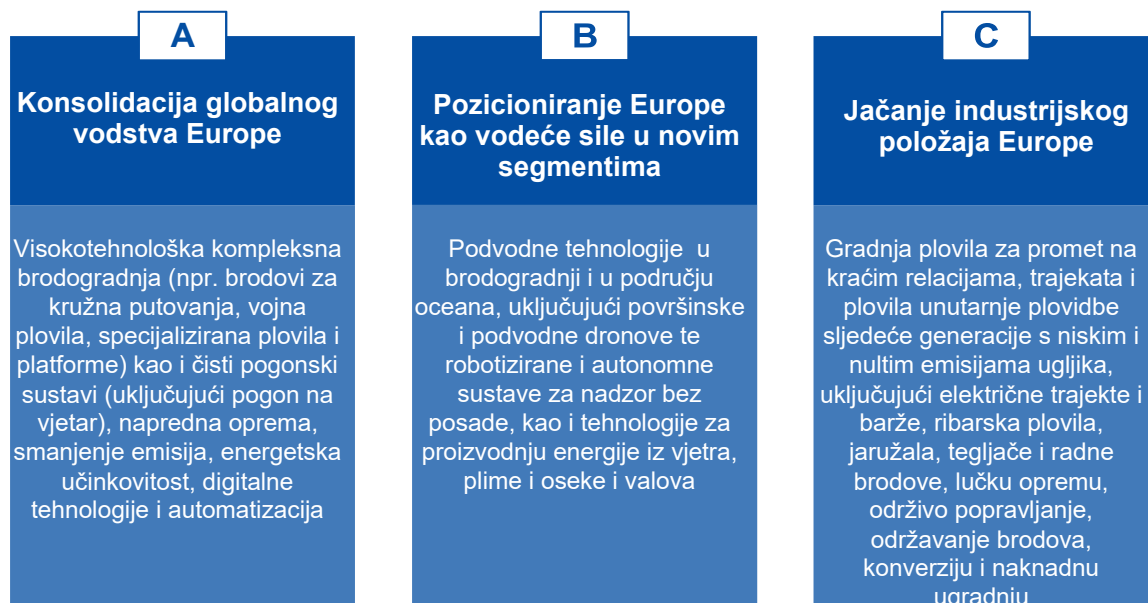
Udio europskih brodogradilišta na svjetskom tržištu u drugim segmentima, posebno u trgovačkoj brodogradnji, tijekom posljednjih se desetljeća smanjio zbog narušavanja međunarodnog tržišta do kojeg je došlo zbog golemih državnih ulaganja u trećim zemljama, netržišnih praksi i razlika u troškovima rada i energije. Europska su se brodogradilišta specijalizirala za tržišta visoke vrijednosti i malog obujma, no strani konkurenti ulaze i u te segmente. U strateškim segmentima brodogradnje, poput proizvodnje trajekata¹¹ i plovila za odobalne vjetroelektrane, industrija EU-a u posljednje vrijeme zaostaje za zemljama kao što je Kina. Sve se više dovodi u pitanje i njezin vodeći položaj u proizvodnji podvodnih plovila te pomorske i lučke opreme.

Kako bi se očuvala baza za europsku pomorsku proizvodnju i ostvario njezin inovacijski potencijal, EU i države članice industrijsku politiku moraju usmjeriti na područja u kojima se mogu realno postići najbolji rezultati, **tj. segmente visoke vrijednosti s velikim industrijskim potencijalom za proizvodnju u EU-u¹².**

¹¹ Tržišni udio europske brodogradnje po broju velikih trajekata (iznad 5000 GT) isporučenih na domaćem tržištu (EU) iznosio je 38 % u razdoblju 2020. – 2024., a godišnje su u prosjeku isporučena tri broda. Europa je do 2010. bila vodeća na svjetskom tržištu, no njezin se udio smanjio na oko 15 % u razdoblju 2020. – 2024. (sa 60 % 2010.).

¹² Dekarbonizacija, digitalizacija, očekivano širenje uvođenja energije iz obnovljivih izvora na moru i pojava novih rastućih tržišta u plavom gospodarstvu, kao što su podvodne tehnologije i tehnologije za promatranje oceana, vojna mobilnost i porast ulaganja u obranu, pružaju mogućnost za iskorištavanje i jačanje baze za europsku pomorsku proizvodnju. Na primjer, procjenjuje se da će se do 2030. broj trajekata koji se mogu elektrificirati povećati na 364, ovisno o čimbenicima kao što su poboljšanje gustoće energije kod baterija i brzina uvođenja opskrbe električnom energijom na kopnu. Smatra se da će od 2020. do 2050. dvije trećine od postojećih 12 000 plovila unutarnje plovidbe koja plove europskim plovnim putovima biti modernizirano, a jedna trećina bit će nova plovila (oko 140 novih plovila godišnje).

Industrijska vizija pomorske proizvodnje u EU-u do 2030.



CILJ: pomoći pomorskoj proizvodnoj industriji EU-a da do 2035. proizvede ili modernizira između 7 000 i 10 000* održivih i digitaliziranih plovila

*Manifest udruženja SEA Europe *Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035* (2024.).

Kako bi se to ostvarilo, bit će potrebno donijeti mjere koje se temelje na ponudi i potražnji te osigurati odgovarajuće uvjete, uključujući blisku javno-privatnu suradnju. Stoga će Komisija pokrenuti **Savez EU-a za industrijske pomorske lance vrijednosti** kako bi ojačala industrijsku suverenost i tehnološko vodstvo Europe na odabranim vodećim tržištima pomorske proizvodnje i novih tehnologija. Savez će okupljati dionike iz ekosustava vodnog prometa te nacionalna i regionalna tijela. Pripremit će teren za utvrđivanje poslovnih modela za industrijske aktivnosti u Europi, čime će se olakšati zajedničko planiranje i izrada portfelja projekata u utvrđenim područjima. Savez će raditi i na podupiranju EU-a i država članica u usklađivanju prioriteta ulaganja, utvrđivanju dodatnih poticaja za potražnju i sinergije u cijelom lancu vrijednosti u Europi te koordinaciji mehanizama potpore EU-a i nacionalnih projekata.

2.2. Modernizacija baze pomorske proizvodnje EU-a

Do 2030. europska industrija mora ostvariti daljnji napredak prema pametnoj i čistoj pomorskoj proizvodnji zahvaljujući digitalizaciji, naprednoj robotici, umjetnoj inteligenciji, modularnosti, energetske učinkovitosti i kružnosti u industrijskim procesima. To je neophodno za povećanje otpornosti i troškovne učinkovitosti pomorske proizvodnje u Europi, ublažavanje problema potencijalnog budućeg manjka radne snage, povećanje produktivnosti i proširenje operativnog kapaciteta industrijskih postrojenja.

U **malim i srednjim brodogradilištima** potrebno je povećati primjenu inovativnih proizvodnih tehnologija kad je riječ o materijalima, procesima, umjetnoj inteligenciji i vještinama. Komisija stoga pokreće **poziv na podnošenje prijedloga za vodeće projekte u području istraživanja i razvoja „Brodogradilišta budućnosti”**¹³ radi testiranja i

¹³ Program rada Obzora Europa za razdoblje 2026. – 2027. (CL5-2026-05-D5-12). Okvirna proračunska sredstva: 21 milijun EUR.

demonstriranja takvih tehnologija u stvarnim brodogradilištima te repliciranja rezultata i njihove široke primjene u budućnosti.

Uska grla u izdavanju administrativnih dozvola mogu ograničiti sposobnost brodogradilišta da prošire ili moderniziraju objekte ili ugrade tehnologije za dekarbonizaciju, kao što su infrastruktura za opskrbu čistim gorivom ili elektrifikacija pristaništa. Nedavno predložena Uredba o ubrzanju procjene utjecaja na okoliš¹⁴ i Paket mjera za europske mreže mogu ubrzati elektrifikaciju industrijskih postrojenja, među ostalim u lučkim područjima, kao što su objekti za popravak i održavanje brodova, te bi ih suzakonodavci trebali donijeti što prije. Predloženim **Aktom o ubrzanju industrijske proizvodnje** pojednostavnit će se i ubrzati postupci izdavanja dozvola, među ostalim za postrojenja za pomorsku proizvodnju.

Konačno, Komisija će s dionicima u okviru Saveza EU-a za industrijske pomorske lance vrijednosti istražiti načine za optimiranje prekograničnih sinergija u proizvodnji i lancu opskrbe, uz promicanje standardizacije ondje gdje se može postići ekonomija razmjera, npr. kako bi se smanjili troškovi i skratilo vrijeme stavljanja na tržište određenih komponenti za plovila sljedeće generacije.

2.3. Javna nabava i financiranje za vodeći položaj industrije EU-a

Strateška javna nabava može potaknuti potražnju za čistom i inovativnom robom i uslugama proizvedenima u EU-u, uključujući ključna strateška plovila na vodećim tržištima¹⁵ koja su kritična za otpornost i gospodarsku sigurnost EU-a.

Komisija će surađivati s državama članicama EU-a/EGP-a kako bi se utvrdio i omogućio **višegodišnji zbirni portfelj javnih narudžbi javnih naručitelja iz EU-a/EGP-a** radi stvaranja dugoročnog zbirnog signala javne potražnje u relevantnim segmentima (npr. trajekti, istraživačka plovila, ledolomci, tegljači, dronovi¹⁶) i potaknula spremnost europskog sektora pomorske proizvodnje da zadovolji takvu potražnju.

U kontekstu predstojeće revizije okvira EU-a za javnu nabavu Komisija će predložiti **ciljane necjenovne zahtjeve**, u skladu s međunarodnim obvezama, u odabranim strateškim segmentima javne nabave kako bi se povećala otpornost industrije i gospodarska sigurnost EU-a.

Osim toga, pri osmišljavanju uvjeta dražbe za strateške pomorske projekte, projekte u području energije iz obnovljivih izvora ili podvodne projekte procijenit će ovisnost o vanjskim faktorima i potrebu za donošenjem necjenovnih kriterija za nabavu specijaliziranih plovila.

Javno financiranje može povećati i privatnu potražnju za pametnim i čistim proizvodima, čime se promiču inovacije i stvaranje vrijednosti u EU-u. U tu su svrhu u prijedloge za višegodišnji financijski okvir (2028. – 2034.), a posebno u prijedlog o Europskom fondu za konkurentnost (ECF), uključeni **ciljani i preferencijalni uvjeti EU-a** radi zaštite strateških tehnologija i kapaciteta u skladu s međunarodnim obvezama.

¹⁴ Prijedlog revidirane Direktive o ubrzanju postupaka izdavanja dozvola za infrastrukturne projekte (COM(2025) 1007 final).

¹⁵ Na primjer, izravna nabava trajekata za lokalni, gradski i otočni prijevoz, oceanografskih i istraživačkih plovila, ledolomaca, radnih brodova, plovila za kontrolu onečišćenja, plovila za traganje i spašavanje te plovila za osposobljavanje i izvlačenje, nabava komponenti, popravak i specijalizirane usluge kao što su mornarički resursi i tehnologije te resursi i tehnologije za ophodnju i obalnu stražu.

¹⁶ Uzimajući u obzir uspostavu višenamjenske pričuvne flote kabelopolagača EU-a i u sinergiji s njom, u skladu s Akcijskim planom EU-a za sigurnost kabela (JOIN(2025) 9 final) i relevantnim mjerama u okviru Akcijskog plana za dronove i protudronsku zaštitu (COM(2026) 81 final).

U novoj **Zajedničkoj komunikaciji o jačanju gospodarske sigurnosti EU-a**¹⁷ snažno se potiču države članice, Grupa EIB-a i druge međunarodne financijske institucije te nacionalne razvojne banke koje provode nacionalne proračune ili proračune EU-a da u odluke o financiranju uključe pitanja gospodarske sigurnosti¹⁸.

2.4. Osiguravanje poštenog tržišnog natjecanja s trećim zemljama

Komisija nastoji osigurati pošteno tržišno natjecanje na globalnoj razini i zaštititi europsku pomorsku proizvodnu industriju od štetnih trgovinskih praksi, kao što su predatorske cijene, subvencioniranje koje nije usmjereno na tržište, kršenje prava intelektualnog vlasništva i prisilni prijenos tehnologije u treće zemlje.

Pokrenut će strukturirani dijalog s pomorskom proizvodnom industrijom EU-a, po mogućnosti u kontekstu Saveza EU-a za industrijske pomorske lance vrijednosti, kako bi dodatno poboljšala svoje obavještajne kapacitete za praćenje globalne politike i tržišnih kretanja u području brodogradnje, strateških rizika, prijetnji i prilika za otpornost lanca opskrbe te prepreka pristupu tržištu u trećim zemljama. U tu će svrhu, među ostalim, iskoristiti novi Savez EU-a za industrijske pomorske lance vrijednosti te mrežu delegacija EU-a i novi informacijski centar za gospodarsku sigurnost, kako je najavljeno u novoj Zajedničkoj komunikaciji o jačanju gospodarske sigurnosti EU-a¹⁹. To će pomoći da se identificiraju područja u kojima su nepošteno trgovinske prakse u trećim zemljama štetne za brodogradilišta i proizvođače opreme u EU-u ili bi to mogle postati te će poslužiti kao temelj za moguće trgovinske mjere ili djelovanja kako bi se osiguralo pošteno tržišno natjecanje.

Radi bolje zaštite industrije od štetnih trgovinskih praksi, Komisija će:

- **analizirati opcije i predložiti, ako je to potrebno i izvedivo, novi sektorski instrument**²⁰ ili ciljane izmjene svojeg paketa instrumenata trgovinske politike, u skladu s međunarodnim obvezama. Opcije će se odnositi na određene segmente koji su ključni za stratešku autonomiju i gospodarsku sigurnost Europe i u kojima su brodogradilišta EU-a još uvijek aktivna, ali su pod pritiskom nepošteno konkurencije iz drugih zemalja²¹,
- **iskoristiti postojeće i buduće sporazume o trgovini i ulaganjima** kako bi se zaštitili i promicali interesi baze za europsku pomorsku proizvodnju EU-a, među ostalim regulacijom pristupa tržištu, antisubvencijskim mjerama, obvezama transparentnosti i odredbama o zaštiti prava intelektualnog vlasništva,
- **ponovno pokušati sklopiti međunarodni sporazum u području brodogradnje** radi suzbijanja netržišnih praksi u tom sektoru.

¹⁷ JOIN(2025) 977.

¹⁸ To uključuje davanje prednosti potpori poduzećima iz EU-a radi smanjivanja ovisnosti o stranim faktorima u ključnim sektorima i sprečavanja pristupa financijskim sredstvima EU-a i nacionalnim sredstvima visokorizičnim dobavljačima iz trećih zemalja.

¹⁹ JOIN(2025) 977.

²⁰ S obzirom na to da se Uredba (EU) 2016/1035 o zaštiti od štetnog određivanja cijena plovila ne može primijeniti jer nije ratificiran Sporazum OECD-a o brodogradnji iz 1994.

²¹ Npr. vrste brodova koje su iznimno važne za vojnu mobilnost i sigurnost opskrbe u kriznim vremenima, kao što su trajekti i plovila unutarnje plovidbe, te specijalizirani brodovi koji su ključni za zaštitu europske odobalne energetske i digitalne infrastrukture.

I dalje će poticati jednake uvjete u području izvoznih kredita za brodove daljnjim utvrđivanjem **Sektorskog dogovora o brodovima**²² u **Sporazumu OECD-a o službeno podupiranim izvoznim kreditima**, među ostalim donošenjem posebnih odredaba za brodove s nultim i niskim emisijama. Komisija će isto tako **izraditi novi instrument za financiranje izvoznih kredita na razini EU-a**²³ radi potpore brodogradilištima EU-a, proizvođačima opreme i pružateljima usluga na tržištima trećih zemalja.

2.5. Jačanje globalnog okvira za recikliranje brodova i pomorske kružnosti

Recikliranje brodova omogućuje uporabu i ponovnu uporabu vrijednih materijala kao što su čelik, bakar i aluminij, čime se smanjuje potreba za vađenjem primarnih sirovina i podupiru načela kružnog gospodarstva. Predviđa se da će se u sljedećih deset godina reciklirati više od 16 000 brodova. Komisija će nastojati **ojačati Konvenciju iz Hong Konga o recikliranju brodova**²⁴ kako bi se stvorio ažuriran i čvršći globalni okvir. Krajnji je cilj potpuno uskladiti međunarodna pravila i Uredbu EU-a o recikliranju brodova te postići sigurno, održivo i odgovorno recikliranje na međunarodnoj razini.

Osim toga, istražiti će kako **proširiti domaće kapacitete EU-a za recikliranje brodova** i učiniti ga priuštivijim te surađivati s trgovinskim partnerima koji imaju kapacitete za recikliranje brodova, prije svega s Indijom, kako bi se postigli visoki okolišni i socijalni standardi, u skladu s Uredbom EU-a o recikliranju brodova. Budući da će reciklirani materijali biti sve važniji za zelenu proizvodnju u EU-u, Komisija je spremna pomoći dionicima u razvoju pristupa „od kolijevke do kolijevke” u pomorskoj industriji u klasterima za proizvodnju čelika, brodogradnju te recikliranje brodova i otpada u Europi²⁵, čime se potiču industrijske sinergije, nove prilike i najbolja praksa u području okoliša.

Komisija će i dalje poticati istraživanja i inovacije²⁶ i time **podupirati pomorske strategije za kružnost**, od dizajna do kraja životnog vijeka i uporabe materijala. Osim toga, u planu provedbe kružnoga gospodarstva za rekreativne brodove na kraju životnog vijeka²⁷ utvrđuju se ciljevi koje treba ostvariti do 2030.

Glavne mjere

- *pokrenuti Savez EU-a za industrijske pomorske lance vrijednosti kako bi se ojačao vodeći položaj na najvažnijim tržištima*
- *podupirati digitalnu, čistu i kružnu transformaciju europskih brodogradilišta („Brodogradilišta budućnosti”)*
- *iskoristiti javnu nabavu i financiranje EU-a kako je predloženo u VFO-u, kako bi se postigao vodeći položaj industrije EU-a, među ostalim putem portfelja javnih narudžbi i ciljanih necjenovnih kriterija i kriterija gospodarske sigurnosti*

²² U praksi to znači stvaranje ravnopravnih tržišnih uvjeta (tržišnog natjecanja utemeljenog na cijeni i kvaliteti brodova, a ne na odobrenim financijskim uvjetima) i sprečavanje narušavanja trgovine povezanog sa službeno podupiranim izvoznim kreditima.

²³ Taj novi alat omogućio bi EU-u pružanje financijske potpore nacionalnim agencijama za kreditiranje izvoza u EU-u, među ostalim međunarodnim kupcima brodova, kako bi se povećala konkurentnost njihovih financijskih ponuda.

²⁴ Međunarodna konvencija iz Hong Konga za sigurno i okolišno prihvatljivo recikliranje brodova, 2009.

²⁵ Potencijalno u sklopu Saveza EU-a za industrijske pomorske lance vrijednosti.

²⁶ Nadovezujući se i na alate kao što su putovnice koje omogućuju sljedivost tijekom cijelog životnog ciklusa i sljedivost materijala za brodove te indeksi okolišne učinkovitosti brodogradilišta razvijeni u okviru projekata pod nazivom „Circle of Life” i „EcoShipYards”, koje financira EU.

²⁷ Plan za provedbu kružnog gospodarstva za rekreativne brodove na kraju životnog vijeka, koji je 2023. u suradnji s Komisijom izradilo udruženje European Boating Industry.

- *donijeti mjere za osiguravanje poštenog tržišnog natjecanja na međunarodnoj razini za brodogradilišta i proizvođače opreme iz EU-a, uključujući izvozne kredite za brodove te, prema potrebi i ako je to izvedivo, sektorske trgovinske mjere*

3. PROMET I POVEZANOST

Na pomorski promet kao strateški sektor otpada oko 75 % vanjske trgovine EU-a i 30 % prijevoza tereta unutar EU-a. Flota pod kontrolom EU-a najveća je flota na svijetu i predstavlja više od trećine globalne tonaže pomorskog prometa u svim segmentima. Europski subjekti i dalje imaju snažan položaj na tržištu kontejnerskog prijevoza i prijevoza rasutog tereta, prijevoza energenata i visokospecijaliziranih pomorskih usluga. Pomorske putničke i teretne veze od velike su važnosti za otoke i najudaljenije regije EU-a jer osiguravaju teritorijalnu koheziju i omogućuju razvoj turizma i život lokalnih zajednica. Flote koje plove pod zastavom EU-a i koje su pod njegovom kontrolom međunarodno su poznate po svojim visokim standardima u području sigurnosti i zaštite, inovacija i ekološke učinkovitosti²⁸.

Okruženje u kojem funkcionira sektor pomorskog prometa EU-a sve je složenije zbog poremećaja i političke nestabilnosti, troškova energetske tranzicije, starenja radne snage i jake globalne konkurencije, posebno iz istočne i jugoistočne Azije. Nedavni geopolitički događaji ponovno su naglasili njegovu stratešku važnost za globalnu trgovinu energijom i robom. Istodobno su istaknuli da je sve više izložen međunarodnim sigurnosnim izazovima, koji predstavljaju znatan rizik za slobodu plovidbe, ali i, što je još važnije, za sigurnost plovila i njihovih posada, te povećavaju troškove prijevoza i osiguranja.

U tom se kontekstu ovom Strategijom nastoji zaštititi taj sektor kao ključni pružatelj visokokvalitetnih, učinkovitih, sigurnih i održivih usluga pomorskog prometa te istodobno stvoriti bolje uvjete za proizvodnu bazu EU-a.

Za ostvarivanje njezinih ciljeva potrebni su dosljedan politički i regulatorni okvir te suradnja na razini Unije i na nacionalnoj razini. **Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) tehnička je i operativna okosnica politike pomorskog prometa Unije.** Ima ključnu ulogu u usklađivanju provedbe i omogućuje primjenu inovativnih i učinkovitih rješenja, među ostalim zahvaljujući svojoj opsežnoj bazi znanja. To će biti važno i za provedbu regulatornih mjera utvrđenih u ovoj Strategiji. EMSA, osim toga, pomorskim tijelima na Sredozemlju pruža tehničku pomoć i potporu u izgradnji kapaciteta²⁹.

3.1. Vlasništvo i zastave

Zadržavanjem znatnog udjela pomorskih resursa i povećanjem privlačnosti zastava EU-a ojačat će se njegov položaj u globalnoj trgovini i zaštititi komunikacijski kanali. Povećat će se i sposobnost EU-a da oblikuje globalne norme i politike u području sigurnosti, zaštite, rada, klime i zaštite okoliša.

²⁸ Konvencije Međunarodne pomorske organizacije (IMO-a) o pomorskoj sigurnosti i zaštiti okoliša prenesene su u pravnu stečevinu EU-a. Države članice pravno su ih obvezne primjenjivati zajedno s posebnim pravilima EU-a, često u skladu sa strožim zahtjevima nego u drugim regijama svijeta.

²⁹ Zahvaljujući programu SAFEMED V koji se financira iz Instrumenta za susjedstvo, razvoj i međunarodnu suradnju – Globalna Europa.

U tom kontekstu Komisija će se **i dalje oslanjati na** smjernice Zajednice o **državnim potporama u pomorskom prometu**³⁰ kako bi ocijenila programe potpore država članica (npr. porez po tonaži broda), koji su ključan alat za zadržavanje tržišnih udjela i konkurentnosti domaćeg sektora pomorskog prometa te povećanje privlačnosti registriranja plovila pod zastavom država članica s obzirom na intenzivnu globalnu konkurenciju. Komisija **poziva države članice da pojačaju pragmatične mjere** kao što su učinkovitiji nacionalni administrativni postupci³¹, uvođenje digitalnih certifikata, potpuna digitalizacija registara i upotreba alata koji se temelje na umjetnoj inteligenciji za optimizaciju postupaka. **Uspostavit će strukturirani dijalog o suradnji** s državama članicama i dionicima iz industrije radi poticanja konkurentnosti i kvalitetnog pomorskog prometa, među ostalim u kontekstu provedbe međunarodnog zakonodavstva i zakonodavstva EU-a o **uskladenosti sa zahtjevima države zastave**. Zajedno s državama članicama i dalje će u okviru IMO-a nastojati ojačati regulatorni nadzor država zastave kako bi se osiguralo da ispunjavaju svoje odgovornosti.

3.2. Energetska tranzicija i dekarbonizacija

Za napredak dekarbonizacije i smanjenja onečišćenja u pomorskom sektoru, uz zadržavanje njegove konkurentne prednosti, potrebna su jasna i predvidljiva pravila, među ostalim na globalnoj razini. Time se mogu potaknuti inovacije i dosegnuti vodeći položaj na tržištu pomorskog prometa koje se brzo razvija te povećati potražnja za čistim gorivima i tehnologijama u Europi.

Prelazak na čistu energiju zahtijevat će veću energetska učinkovitost i uvođenje novih pogonskih tehnologija i alternativnih goriva. Kako bi se stvorili uvjeti za masovnu proizvodnju i uvođenje takvih goriva u sektorima u kojima je teško smanjiti emisije, Komisija je predstavila **Plan ulaganja u održivi promet**³². U pomorskom prometu to će povećati upotrebu obnovljivih i niskougljičnih goriva i izravnu elektrifikaciju, ako je to izvedivo³³. U tom će kontekstu nastojati uspostaviti integrirano tržište biometana te pozvati države članice da se pobrinu da zbog nacionalnih mjera ne nastaju neizravne prepreke prekograničnoj trgovini biometanom i da se ne ograničava njegova dostupnost na jedinstvenom tržištu. Savez za obnovljiva i niskougljična goriva poticat će rasprave između brodovlasnika, industrije održivih goriva i financijskih institucija kako bi se unaprijedila proizvodnja i opskrba obnovljivim i niskougljičnim gorivima u sektoru vodnog prometa.

Inicijativa „Fuel EU Maritime” i uključivanje sektora pomorskog prometa u sustav EU-a za trgovanje emisijama potvrđuju da je EU predan oblikovanju prelaska na čistu energiju u pomorskom prometu i ima jasnu predodžbu kako postići svoje ciljeve dekarbonizacije u tom sektoru. Kako bi se dodatno olakšala provedba navedenih akata i smanjila regulatorna i administrativna složenost koja proizlazi iz postojećih nedosljednosti i preklapanja, Komisija će **razmotriti kako pojednostavniti i racionalizirati postojeći okvir za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju**, kojim se koriste i sustav EU-a za trgovanje

³⁰ C(2004) 43, SL 2004.

³¹ Kao što su kvaliteta i nekomplikirani administrativni postupci, pristup koji se temelji na riziku, kratko vrijeme čekanja i pojednostavnjene inspekcije.

³² COM(2025) 664 final.

³³ Opskrba električnom energijom s kopna, električni trajekti i pomorski promet na kraćim relacijama.

emisijama u pomorskom prometu i inicijativa „Fuel EU Maritime”, čime će se ostvariti dodatne sinergije u postupku usklađivanja s tim okvirom³⁴.

Najdjelotvorniji način za ublažavanje posljedica koje pomorski promet ima na klimu i osiguravanje jednakih uvjeta jest ambiciozno globalno djelovanje kojim bi se proveo cilj strategije IMO-a za međunarodni pomorski promet iz 2023. da se do 2050. postigne nulta neto stopa emisija stakleničkih plinova. EU će **u okviru IMO-a i u suradnji s međunarodnim partnerima i dalje tražiti globalna rješenja** i podržavati obvezu sektora pomorskog prometa EU-a u području dekarbonizacije i već izvršena ulaganja u postizanje tog cilja. U skladu s postojećim pravnim obvezama Komisija će revidirati relevantno zakonodavstvo EU-a i pritom uzeti u obzir globalne mjere IMO-a kako bi se izbjeglo dvostruko plaćanje.

Stvorit će i europsku mrežu zelenih plovnih putova i čvorišta i time olakšati suradnju među dionicima. To će se temeljiti na postojećim inicijativama, uključujući strategije za različite morske bazene i europski pomorski prostor³⁵. Cilj je povećati predvidljivost odluka o ulaganjima i koordinirati projekte održivosti u pogledu rada plovila, uvođenja tehnologije, opskrbe gorivom i lučke infrastrukture³⁶. Te bi se mjere mogle odnositi na zemlje kandidatkinje za članstvo u EU-u, u skladu s postojećim pravnim okvirom, kao što je transeuropska prometna mreža³⁷.

3.3. Sigurnost – jedan od stupova visokokvalitetnog pomorskog prometa i otpornosti

Sigurnost je strateški pokretač visokokvalitetnih usluga pomorskog prometa i temelj konkurentnosti i tehnološkog vodstva proizvodnog sektora EU-a. Budući da pomorski promet brzo prelazi na alternativna goriva, digitalizaciju i automatizaciju, moraju se razviti sigurnosni protokoli za upravljanje novim operativnim i tehnološkim rizicima te rizicima u području kibernetičke sigurnosti. Starenje putničke flote koja plovi pod zastavom EU-a čini ubrzavanje modernizacije voznog parka još hitnijim³⁸.

Na globalnoj razini sigurnosni standardi IMO-a, među ostalim za alternativna goriva i pogonske sustave, tehnologije energetske učinkovitosti, osposobljavanje pomoraca i automatiziran pomorski promet, moraju ići u korak s tehnološkim napretkom. EU će **pojačati svoj angažman u IMO-u kako bi oblikovao te standarde, što će pomoći i da se osiguraju jednaki uvjeti na globalnoj razini.**

U EU-u se visoka razina pomorske sigurnosti osigurava uključivanjem propisa IMO-a u pravo EU-a. Komisija će 2026. izvijestiti o Direktivi EU-a o sigurnosti putničkih brodova³⁹ i Direktivi o pomorskoj opremi⁴⁰ u okviru pripreme za njihovo preispitivanje kako bi se **postojeći zahtjevi prilagodili izazovima dekarbonizacije i digitalizacije**. S obzirom na iznimnu važnost sigurnosti putničkih brodova i regionalne povezanosti, razmotrit će

³⁴ Na primjer, u pogledu usklađivanja primjenjivih definicija te elemenata i postupaka dizajna.

³⁵ Europski pomorski prostor pomorska je dimenzija transeuropske prometne mreže.

³⁶ Razvoj lučke infrastrukture ključan je za energetske tranziciju i dekarbonizaciju te je obuhvaćen Strategijom EU-a za luke.

³⁷ Uredba (EU) 2024/1679 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013.

³⁸ Kako je istaknuto u izvješću EMSAFE, koje je EMSA objavila u prosincu 2025.

³⁹ Direktiva 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove.

⁴⁰ Direktiva 2014/90/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o pomorskoj opremi i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/98/EZ.

proširenje zahtjeva EU-a za sigurnost putničkih brodova na sve rute unutar EU-a. Kad je riječ o odobalnim uslugama, ispitat će izvedivost uvođenja **okvira EU-a za uzajamno priznavanje odobalnih uslužnih i industrijskih plovila**, među ostalim za prijevoz industrijskog osoblja ili posade te za postavljanje i održavanje podmorskih kabela. **Procijenit će i treba li proširiti područje primjene Direktive o pomorskoj opremi ili postojeće dogovore o uzajamnom priznavanju među priznatim organizacijama** kako bi se njima obuhvatila dodatna oprema. Cilj bi bio pojednostavniti postupke odobravanja i poboljšati pristup međunarodnim tržištima, a istodobno osigurati najvišu razinu sigurnosti.

Veliki izazovi u području pomorske sigurnosti i okoliša povezani su s takozvanom „flotom u sjeni”⁴¹, koja se u velikoj mjeri sastoji od starih plovila za koja se ne zna sa sigurnošću pod čijom su jurisdikcijom i kontrolom, a često ne poštuju uobičajene prakse transparentnosti i usklađenosti u pogledu zastava pod kojima plove. To, među ostalim, dovodi do povećanog rizika za morski okoliš, pa i za posebno osjetljiva područja, kao što je Baltičko more. Komisija će u bliskoj suradnji s ESVD-om i uz potporu EMSA-e **pojačati nadzor i praćenje flote u sjeni**⁴² i **poboljšati provedbu postojećih pravila**. Nadalje, produbit će međunarodnu suradnju, uključujući provedbu mjera ograničavanja, kako bi se uklonili preostali nedostaci i očuvali globalni standardi pomorske sigurnosti i zaštite okoliša.

3.4. Pojednostavnjenje administrativnih formalnosti kako bi se iskoristio potencijal europskog jedinstvenog tržišta vodnog prometa

Složenost administrativnih postupaka koja proizlazi iz globalnog zakonodavstva, zakonodavstva EU-a i nacionalnog zakonodavstva predstavlja znatnu poteškoću za pomorski promet EU-a jer dovodi do kašnjenja, povećava troškove i općenito smanjuje učinkovitost⁴³. To posebno negativno utječe na pomorski promet na kraćim relacijama, osobito na manje subjekte, u modalnoj konkurenciji s cestovnim prometom.

Očekuje se da će se postupci znatno pojednostavniti nakon dovršetka uvođenja usklađenog prijavljivanja putem europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja (EMSWe)⁴⁴. **Komisija poziva države članice da dovrše provedbu glavnih mjera iz Uredbe o EMSWe-u.**

Predložila je i **ambicioznu carinsku reformu** radi poticanja učinkovite javno-privatne suradnje za provedbu carinskih formalnosti u svim gospodarskim sektorima, uključujući pomorski sektor. Prema tom prijedlogu, osnovat će se centar za carinske podatke⁴⁵, koji će biti dostupan operatorima u pomorskom prometu od 2032. Kako bi se olakšala trgovina, Komisija će nastojati **brzo povezati jedinstvena nacionalna pomorska sučelja i budući centar za carinske podatke**.

Iako se navedenim mjerama povećava usklađenost, i dalje je važno smanjiti količinu podataka koje brodovi moraju dostavljati kad pristaju u lukama EU-a. Trenutačno se od

⁴¹ Definicija IMO-a u Rezoluciji A.1192(33), donesenoj 6. prosinca 2023.

⁴² Vijeće je u prosincu 2025. odobrilo izjavu o jačanju prava mora u pogledu prijetnji koje predstavlja flota u sjeni i namjeri razvoja alata za njihovo uklanjanje.

⁴³ Prema nedavnoj studiji Europske komisije o pomorskom prometu na kraćim relacijama, administrativne formalnosti mogu činiti do 5 % ukupnih operativnih troškova plovila.

⁴⁴ Uredba (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o uspostavi europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja i stavljanju izvan snage Direktive 2010/65/EU.

⁴⁵ Centar za carinske podatke bio bi skup elektroničkih usluga i sustava za upotrebu podataka u carinske svrhe i omogućivanje elektroničke provedbe carinskog zakonodavstva.

brodova može zahtijevati da dostave i do 1200 podatkovnih elemenata, od kojih dvije trećine proizlaze iz nacionalnih zakona⁴⁶. Kako bi se iskoristio puni potencijal europskog jedinstvenog tržišta vodnog prometa, Komisija **poziva države članice da zajednički rade na pojednostavnjenju i racionalizaciji nacionalnih zahtjeva i zahtjeva EU-a za izvješćivanje.**

Komisija će se savjetovati s pomorskom industrijom o načinu na koji se mogu dodatno pojednostavniti administrativni postupci i zahtjevi u pogledu podataka.

3.5. Ostvarivanje interesa EU-a na međunarodnoj razini

Sudjelovanje EU-a kao velike gospodarske sile u međunarodnom pomorskom prometu iznimno je važno ne samo radi vlastitog gospodarskog rasta, već i radi osiguravanja jednakih uvjeta, održivosti, sigurnosti i tehnoloških inovacija u okviru globalnih pomorskih politika.

Komisija će se stoga zajedno s državama članicama **intenzivno zalagati u IMO-u i nastojati maksimalno povećati svoj utjecaj sklapanjem širih saveza s međunarodnim partnerima.**

Kad je riječ o otpornosti lanca opskrbe, posebnu pozornost treba obratiti na uska grla u pomorskom prometu (tj. ključna čvorišta za globalnu trgovinu i vojnu mobilnost) i nove rute, primjerice na Arktiku⁴⁷. **Komisija poziva države članice da pojačaju suradnju i dodijele dostatna sredstva za jačanje strateške prisutnosti EU-a, uključujući mornaričku prisutnost, u tim ključnim područjima** kako bi se osigurao kontinuirani pristup međunarodnim pravcima za pomorski promet radi sigurnosti Unije. Nadalje, predmetne države članice trebale bi moći zatražiti potporu drugih država članica ili ESVD-a kako bi se diplomatskim kanalima pružila pomoć brodovima koji plove pod njihovom zastavom, a koji su zadržani ili za koje postoji rizik da će biti zadržani, ovisno o okolnostima.

Komisija se i dalje odlučno zalaže za **uključivanje sveobuhvatnih obveza u pogledu usluga međunarodnog pomorskog prijevoza u sporazume o slobodnoj trgovini.** Time bi se trebali poboljšati uvjeti pristupa tržištu i nediskriminirajuće postupanje prema subjektima iz EU-a u trećim zemljama, uključujući pristup lukama i korištenje pomoćnih usluga⁴⁸. Općenito, EU bi **u svojoj politici pomorske trgovine mogao tražiti da obveze postanu uravnoteženije i uzajamnije,** posebno od partnera koji nameću ograničenja kao što su sustavi za rezervaciju tereta i diskriminirajuće lučke pristojbe.

Državama članicama potreban je predvidljiv pravni okvir kako bi pri upravljanju svojim **bilateralnim pomorskim partnerstvima**⁴⁹ osigurale usklađenost s pravom EU-a. **Komisija će predložiti propise** u kojima se utvrđuju uvjeti pod kojima države članice postojeće bilateralne sporazume proglašavaju usklađenima s pravom EU-a i pregovarati o novim sporazumima kojima se promiču interesi EU-a te ih sklapati.

⁴⁶ Vlastita analiza.

⁴⁷ U sklopu predstojeće revizije politike Unije za Arktik.

⁴⁸ Kao što su rukovanje teretom (uključujući kontejnerske terminale), usluge pohrane i skladištenja, agencijske djelatnosti i špedicija.

⁴⁹ S obzirom na mišljenje Suda EU-a o Singapuru iz 2017., u kojem je potvrđeno da EU ima isključivu nadležnost za pregovaranje i sklapanje sporazuma o uslugama međunarodnog pomorskog prijevoza ako oni mogu utjecati na postojeća pravila EU-a ili ih izmijeniti.

Brodarska društva iz EU-a trebaju pouzdan pristup alternativnim gorivima i infrastrukturi na globalnim rutama i čvorištima po konkurentnim cijenama. Inicijativom za zelene pomorske koridore i čvorišta u okviru strategije Global Gateway⁵⁰ potiče se uvođenje čistih i alternativnih goriva putem partnerstava s trećim zemljama od kojih svi imaju koristi. Kako bi zaštitila ulaganja i interese EU-a u međunarodnim lancima opskrbe, Komisija će **zahtjeve u pogledu sigurnosti i zaštite uključiti u razvoj partnerstava za luke i lance vrijednosti u okviru strategije Global Gateway** sa zemljama u razvoju. Taj će se pristup dodatno ojačati produbljivanjem partnerstava s razvijenim trećim zemljama u kojima se nalaze glavna globalna pomorska čvorišta.

U kontekstu Pakta za Mediteran⁵¹ Komisija će promicati razvoj učinkovitih i održivih prometnih veza i veću sigurnost Unije.

3.6. Sektori unutarnje plovidbe, krstarenja i rekreacijske plovidbe

Kako bi se u potpunosti iskoristio potencijal prijevoza unutarnjim plovnim putovima u europskom prometnom sustavu, Europska komisija predložit će **daljnje korake u vezi s programom NAIADES III**. Ta će inicijativa biti usmjerena na rješavanje pitanja koja najviše narušavaju konkurentnost prijevoza unutarnjim plovnim putovima, uključujući modernizaciju luka, jačanje otpornosti infrastrukture i uvođenje inovativnih tehnologija, kao što su automatizirani sustavi i plovila s nultim ili niskim emisijama.

Predstojećom **strategijom EU-a za održivi turizam** nastaviti će se **promicati održivi rast turističkog ekosustava**, uključujući industriju krstarenja i rekreacijske plovidbe.

Glavne mjere

- *nastaviti rad u IMO-u na pronalaženju globalnih rješenja i revidirati relevantno zakonodavstvo EU-a te pritom uzeti u obzir globalne mjere IMO-a kako bi se izbjeglo dvostruko plaćanje*
- *razmotriti kako pojednostavniti okvir za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju za sustav EU-a za trgovanje emisijama i inicijativu „FuelEU Maritime” te pojednostavniti administrativne formalnosti za brodski prijevoz*
- *nastojati ostvariti globalne ambicije, radi čega treba među ostalim pojačati angažman u IMO-u, poticati strateška partnerstva s trećim zemljama i osigurati neometano funkcioniranje globalnih pomorskih tržišta*

4. SIGURNOST I ZAŠTITA

Pomorsko područje, kako njegova površina, tako i njegovo dno, **u sve je većoj opasnosti**. To naglašava potrebu za znatnim **mornaričkim kapacitetima, kapacitetima za razbijanje leda, podvodnim kapacitetima i kapacitetima dvojne namjene** za obranu EU-a, sigurnost Arktika, zaštitu kritične infrastrukture i vojnu mobilnost. Time se može, među ostalim, potaknuti proizvodnja plovila, platformi i tehnologija za dvojnu namjenu, što može dovesti do rasta pomorske industrije EU-a.

4.1. Jačanje europske mornaričke industrijske i tehnološke baze

Promjenjivo geopolitičko okruženje zahtijeva razvoj najsuvremenijih mornaričkih sustava, brodova i platformi koji mogu zajednički djelovati u slučaju velikih prijetnji u više

⁵⁰ [Global Gateway – međunarodna partnerstva – Europska komisija](#).

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final](#).

domena, uključujući, prema potrebi, ekstremne klimatske i geografske prilike (npr. na Arktiku).

Kako bi se postigli ciljevi obrambene pripravnosti za 2030., EU i države članice moraju povećati mornaričke proizvodne kapacitete⁵². **Državama članicama dostupne su različite mogućnosti u okviru plana ReArm Europe⁵³, čiji je cilj do 2030. mobilizirati do 800 milijardi EUR u rashodima za obranu**, da ojačaju mornaričke industrijske i tehnološke kapacitete. To uključuje potporu za razvoj standardiziranih sučelja i protokola, olakšavanje interoperabilnosti među europskim mornaricama, integraciju sustava različitih proizvođača i jačanje područja strateških sposobnosti⁵⁴.

Europski fond za obranu (EDF) nastaviti će jačati kapacitete integratora mornaričkih sustava EU-a i dobavljača opreme tako što će podupirati kolaborativno istraživanje i razvoj u skladu s prioritetima plana za razvoj sposobnosti⁵⁵.

Nadalje, **Program za europsku obrambenu industriju (EDIP)** doprinijet će povećanju industrijskih proizvodnih kapaciteta, čime će se nadoknaditi troškovi suradnje u zajedničkoj nabavi. Olakšat će i prelazak s prototipa na proizvodnju u širim razmjerima i tako povezati aktivnosti istraživanja i razvoja koje se podupiru iz Europskog fonda za obranu (EDF).

4.2. Osiguravanje tehnološkog vodstva u informiranosti o stanju u pomorstvu

Za zaštitu kritične podvodne, lučke i odobalne infrastrukture potreban je pristup koji obuhvaća više domena, uključujući tehnologije kao što su podvodni i površinski dronovi, senzori, sustavi ranog upozoravanja, podvodni komunikacijski sustavi, sustavi za lansiranje i vraćanje te nosači dronova. Vlade i industrija moraju pojačano surađivati kako bi se stvorili složeni sustavi za informiranost o stanju s naprednim tehnologijama u okviru jedinstvenog sustava za zapovijedanje i nadzor. Time se istodobno stvaraju prilike za učvršćivanje vodećeg položaja pomorske industrije EU-a u novom strateškom segmentu.

Akcijski plan EU-a za sigurnost kabela⁵⁶, u kojem se opisuje razvoj mehanizma integriranog nadzora podmorskih kabela po centrima morskih bazena, i **Akcijski plan za dronove i protudronsku zaštitu⁵⁷**, s industrijskim mjerama za dronove kao što je inicijativa za zajedničku nabavu, pomoći će u osiguravanju kapaciteta za pravodobno otkrivanje prijetnji i odgovora na njih.

Kako bi se poboljšala informiranost o stanju u pomorstvu na razini EU-a od svemira do morskog dna i uklonili nedostaci u kapacitetima, bit će važno iskoristiti europsku

⁵² Komisija će procijeniti potrebe mornaričkog sektora EU-a, njegov lanac opskrbe, stupanj ovisnosti EU-a i potrebu za održavanjem strateških zaliha. U trećem tromjesečju 2026. planira se pokretanje studije u okviru programa rada Obzora Europa za razdoblje 2026. – 2027. (Znanstvene i tehničke usluge Zajedničkog istraživačkog centra, Otpornost lanca opskrbe u vodnom prometu).

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Uključujući plovila i tehnologije s dvojnog namjenom, plovila posebne namjene za održavanje odobalne i podvodne infrastrukture (npr. kabelopolagači i brodovi za održavanje i popravak) i sposobnosti prijevoza morem (npr. trajekti, ledolomci, bolnički brodovi, brodovi za pomoć posadi, opskrba plovila, jaružala, tegljači).

⁵⁵ Borbeno djelovanje i sprečavanje pristupa na moru u sva tri ključna područja, a to su nadogradnja postojećih mornaričkih površinskih sustava, mornarički površinski borbeni sustavi sljedeće generacije te dalekometni naoružani pomorski sustavi s posadom i bez posade. Za pojedinosti vidjeti EDA – Prioriteti za razvoj sposobnosti EU-a za 2023.

⁵⁶ JOIN(2025) 9 final.

⁵⁷ COM(2026) 81.

pomorsku industrijsku bazu, nadovezujući se na Pakt o oceanima i druge postojeće inicijative EU-a⁵⁸ u tom području, kako bi se dodatno poduprlo sljedeće:

- povećanje istraživanja i razvoja tehnologija i vojnih sustava / sustava dvojne namjene za zapovijedanje, kontrolu, komunikaciju, obavještajne podatke, nadzor i izviđanje,
- zajednička nabava morskih dronova bez posade i komunikacijskih sustava za pomorska plovila, obalnu stražu i lučke uprave radi osiguravanja koordinacije,
- razvoj i ulaganje u rješenja za kibernetičku sigurnost i integrirane sustave u kojima se kombiniraju sposobnosti nadzora kako bi se omogućio sveobuhvatan i koordiniran pristup pomorskoj sigurnosti i zaštiti luka.

U tom pogledu Komisija potiče države članice da iskoriste prilike koje nudi EDIP, posebno mogućnost uspostave **europskih obrambenih projekata od zajedničkog interesa**, među ostalim u području **informiranosti o stanju u pomorstvu**.

4.3. Potpora vojnoj mobilnosti i pripravnosti za izvanredna stanja

U Zajedničkoj komunikaciji o vojnoj mobilnosti⁵⁹ ističe se uloga prometa s dvojnomo namjenom, uključujući pomorski promet, u omogućavanju vojne mobilnosti i pripravnosti za izvanredna stanja. Naglašava se potreba za proširenjem industrijskih kapaciteta EU-a kako bi se osigurali kapaciteti za vojnu mobilnost. U tom je kontekstu važan potencijal dvojne namjene europskih trajekata. Mogu imati ključnu ulogu u brzom i učinkovitom prijevozu postrojbi, vozila i opreme na kratkim i srednjim pomorskim rutama, kao i u evakuaciji i pružanju hitne pomoći. To će stvoriti prilike za obnovu domaćih industrijskih kapaciteta u tom strateškom segmentu, što će utjecati na bazu za europsku pomorsku proizvodnju.

U tu će svrhu Komisija predložiti **uspostavu mehanizma potpore za izgradnju trajekata dvojne namjene**⁶⁰ kako bi se mobilizirala financijska sredstva za ulaganja povezana s dodatnim vojnim specifikacijama za trajekte dvojne namjene koji su izgrađeni u Europi i mogu se rasporediti na strateški važnim rutama. U okviru tog programa surađivat će s Europskom obrambenom agencijom i potencijalno s EMSA-om, kao i s Vojnim stožerom EU-a, na razvoju standarda za pomorska prometna sredstva s dvojnomo namjenom, čime će se dopuniti predložena Uredba o vojnoj mobilnosti⁶¹ i osigurati usklađenost sa standardima NATO-a.

Nadalje, Komisija će **provoditi čvrsta i obvezujuća pravila IMO-a o kibernetičkoj sigurnosti kako bi se smanjili opći pomorski kibernetički rizici za civilna plovila** u skladu s odgovarajućim mjerama EU-a, kao što su Direktiva NIS 2⁶², Akt o kibernetičkoj otpornosti⁶³ i nedavni prijedlog revidiranog Akta o kibernetičkoj sigurnosti⁶⁴, s ciljem

⁵⁸ Npr. Strategija pomorske sigurnosti EU-a (14280/23), zajedničko okruženje za razmjenu informacija za pomorsko područje, Akcijski plan EU-a za sigurnost kabela, Akcijski plan EU-a za dronove i protudronsku zaštitu, čvorišta kojima upravlja EMSA i Svemirski program EU-a (Uredba (EU) 2021/696) kojim se uspostavljaju Copernicus, Galileo, EGNOS, GOVSATCOM i usluge svemirske sigurnosti kojima se podupiru pomorska plovidba, nadzor, komunikacije i informiranost o stanju u pomorstvu.

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

⁶⁰ U skladu s relevantnim pravilima o državnim potporama, ako je primjenjivo.

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

⁶² Direktiva (EU) 2022/2555.

⁶³ Uredba (EU) 2024/2847. Aktom se zahtijeva da proizvodi s digitalnim elementima budu u skladu sa zahtjevima u pogledu kibernetičke sigurnosti. Iako je pomorska oprema isključena iz njezina područja primjene, i dalje se može primjenjivati na pomorski sektor za proizvode koji nisu klasificirani kao pomorska oprema, kao što je softver.

⁶⁴ COM(2026) 11.

dodatnog jačanja kibernetičke otpornosti i sposobnosti EU-a za suočavanje s tim rastućim prijetnjama.

Glavne mjere

- *poduprijeti povećanje pomorskih industrijskih proizvodnih kapaciteta, među ostalim putem novog Programa za europsku obrambenu industriju i plana ReArm Europe*
- *predložiti provedbu programa potpore za izgradnju trajekata s dvojnog namjenom*

5. PRISTUP INOVACIJAMA

Inovacije i ulaganja u napredne tehnologije kao što su čista tehnologija, kružnost, digitalizacija, automatizacija, umjetna inteligencija i dizajn pametnih brodova neophodni su za poticanje konkurentnosti, održivosti i otpornosti sektora pomorske proizvodnje i pomorskog prometa EU-a. Stoga je iznimno važno ukloniti prepreke kao što su regulatorna nesigurnost, rascjepkanost javnih i privatnih ulaganja u istraživanje i inovacije te ograničeni kapaciteti za testiranje.

5.1. Jačanje okvira politike za poticanje vodećeg položaja EU-a u području inovativnih tehnologija

Budućnost ekosustava vodnog prometa EU-a ovisit će o sposobnosti utvrđivanja i širenja novih tehnoloških rješenja u čistim tehnologijama te digitalnim i automatiziranim sustavima te pružanja ciljane političke potpore za jačanje industrijske baze EU-a.

Gorivni članci, električni pogon i pogon na vjetar, kontrola fugitivnih emisija, transport CO₂, hvatanje i skladištenje ugljika, opskrba električnom energijom s kopna i obnovljivi izvori energije na moru⁶⁵ samo su neke od tehnologija sa znatnim potencijalom za smanjenje emisija i tržišne mogućnosti. Većina njih uključena je u Akt o industriji s nultom neto stopom emisija, čiji je cilj do 2030. povećati proizvodne kapacitete EU-a za tehnologije s nultom neto stopom emisija. Osim toga, u nedavnim studijama koje je provela EMSA ističu se koristi zračne lubrikacije, a postignut je i napredak u radu IMO-a na smjernicama za baterije, naprednu uporabu otpadne topline, gorivne članke te sustave za hvatanje i skladištenje ugljika.

Pogon potpomognut vjetrom primjer je tehnologije koja se temelji na opsežnom europskom stručnom znanju u području proizvodnje⁶⁶. Kako bi poduprla njezino širenje, Komisija će raditi na poboljšanju metodologije za obračunavanje energije pogona na vjetar i uklanjanju regulatornih nedostataka na razini EU-a i IMO-a.

Osim toga, **nuklearni pogon**, uključujući male modularne reaktore i napredne modularne reaktore, zahtijeva koordinirani strateški nadzor s obzirom na obnovljeni globalni interes i rani industrijski razvoj. Komisija će nastaviti raditi na čvrstom okviru politike koji omogućuje korištenje pogona na nuklearnu energiju u komercijalnom pomorskom prometu⁶⁷ i doprinosi postizanju vodećeg položaja u tehnologiji i industriji na globalnoj razini.

⁶⁵ Kao što su temelji i plutajući elementi odobalnih vjetroelektrana, energija strujanja plime i oseke, odobalne trafostanice i pretvarači energije valova.

⁶⁶ U proteklih pet godina to je područje primilo više od 36 milijuna eura financijskih sredstava iz programa Obzor Europa.

⁶⁷ Među ostalim u okviru posebne teme u pozivu na podnošenje prijedloga za peti klaster programa Obzor Europa za 2027.

Uz potporu EMSA-e koordinirat će rad na procjeni tehnološkog razvoja, uključujući tehnološku spremnost i sigurnost. Kako bi se doprinijelo smanjenju rizika ulaganja i razvoju rješenja, obećavajući tehnološki razvoj procijenit će se i odraziti u pravu EU-a kao što su Uredba FuelEU Maritime i taksonomija EU-a⁶⁸ te, prema potrebi, na razini IMO-a.

Komisija će prema potrebi ažurirati okvir jedinstvenog tržišta EU-a kako bi poduprla inovacije i primjenu čistih tehnologija u određenim segmentima pomorske proizvodnje. U tu će svrhu predložiti **ciljanu izmjenu Uredbe o emisijama necestovnih pokretnih strojeva**⁶⁹ kako bi se vodik dopustio kao referentno gorivo za motore necestovnih pokretnih strojeva na plovilima unutarnje plovidbe. Osim toga, **tekuća evaluacija Direktive o rekreacijskim plovilima**⁷⁰ **odnosi se na procjenu pravila o novim plovilima na vodomlazni pogon i novim pogonskim sustavima u tom segmentu.**

Kako bi se unaprijedilo sigurno uvođenje autonomnih plovila, Komisija će uspostaviti **regulatorni i tehnički okvir za rješenja za pomorski promet bez posade** na razini IMO-a i EU-a. Od 2016. rad EU-a na pomorskim autonomnim površinskim plovilima (MASS) doprinosi IMO-ovu Kodeksu MASS, koji će biti donesen 2026. i postati obavezan do 2032. Prije opsežnog uvođenja autonomnih brodova uz potporu EMSA-e **izdat će smjernice i primjere najbolje prakse EU-a za određena ispitivanja i pokuse na moru te procjenu rizika**⁷¹ kako bi se poduprla provedba u državama članicama i doprinijelo tehnološkom vodstvu EU-a.

5.2. Promicanje sinergija, koordinacija i uklanjanje prepreka povećanju inovacija u industriji

Kako bi ojačala tehnološko vodstvo EU-a, Komisija će nastojati poboljšati javno-privatnu suradnju u prioritetnim područjima unutar Okvirnog programa Obzor Europa za razdoblje 2028. – 2034. na temelju portfeljnog pristupa. U vodnom prometu to će se temeljiti na postignućima trenutačnog suprogramiranog **partnerstva za vodni promet s nultom stopom emisija** s ciljem **jačanja i proširenja djelovanja EU-a** u tom području kako bi se potaknule sinergije i učinak razmjera između dekarbonizacije, digitalizacije, automatizacije i kružnosti u širem ekosustavu vodnog prometa.

Komisija potiče **države članice da dodatno podupru brzo uvođenje inovacija, uključujući testne platforme i regulatorno eksperimentiranje**, čime se doprinosi vodećoj ulozi Europe u području pomorske tehnologije, industrijskoj suverenosti i ciljevima usporedne tranzicije. Predstojećom **strategijom EU-a za istraživanje i inovacije u području oceana** poboljšat će se postupci testiranja oceanskih tehnologija, kao što je podvodna robotika, za različite primjene kako bi se proizvođačima iz EU-a pomoglo da ih brže i jeftinije uvedu.

Pri provedbi **Europske strategije za istraživačku i tehnološku infrastrukturu**⁷² Komisija će mapirati i ocijeniti istraživačku i tehnološku infrastrukturu, među ostalim za vodni promet. Promicat će i pristup takvim infrastrukturama za pomorska *start-up* i *scale-up* poduzeća, MSP-ove i poduzeća srednje tržišne kapitalizacije u EU-u.

⁶⁸ Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/2139 od 4. lipnja 2021. o dopuni Uredbe (EU) 2020/852.

⁶⁹ Uredba o zahtjevima koji se odnose na ograničenja emisija plinovitih i krutih onečišćujućih tvari i homologaciju tipa za motore s unutarnjim izgaranjem za necestovne pokretne strojeve (Uredba (EU) 2016/1628).

⁷⁰ Direktiva 2013/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 20. studenog 2013. o rekreacijskim plovilima i osobnim plovilima na vodomlazni pogon i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 94/25/EZ (tekst značajan za EGP).

⁷¹ Npr. alat za procjenu na temelju rizika koji je razvila EMSA.

⁷² COM(2025) 497 final/2.

Kako bi se **spriječilo neovlašteno otkrivanje tehnologija koje financira EU**, pobrinut će se za sigurnost istraživanja i inovacija tako što će osigurati sustavnu i temeljitu provedbu postojećih instrumenata⁷³ i utvrditi sve preostale nedostatke.

Komisija će **pokrenuti Europsku inicijativu za promatranje oceana OceanEye**, jedan od temelja Europskog pakta o oceanima. Pобољшanje promatranja oceana i razvoj povezanih tehnologija stvorit će nove mogućnosti za proizvođače u pomorskom sektoru EU-a.

Glavne mjere

- *ažurirati regulatorni okvir kako bi se potaknulo vodstvo EU-a u inovativnim tehnologijama, uključujući pogon na vjetar, nuklearni pogon i autonomne brodove*
- *ojačati i proširiti opseg potpore za istraživanje i inovacije u sektoru vodnog prometa, nadovezujući se na postignuća trenutačnog suprogramiranog partnerstva za vodni promet s nultom stopom emisija*
- *pokrenuti Inicijativu za promatranje oceana (OceanEye)*

6. PRISTUP FINANCIRANJU I ULAGANJIMA

U nedavnim studijama procjenjuje se da godišnje potrebe za financiranjem dekarbonizacije flote plovila EU-a iznose između 2,4 i 8,5 milijardi EUR. Utvrđene su znatne potrebe za ulaganjima u plovila unutarnje plovidbe i specijalizirane segmente, kao što su odobalne vjetroelektrane, kabelopolagači i nove oceanske tehnologije⁷⁴. Nadalje, procjenjuje se da će za digitalnu transformaciju brodogradilišta u EU-u biti potrebna ulaganja u iznosu od najmanje 3 do 7,5 milijardi EUR. Za zadovoljavanje tih potreba za ulaganjima potrebna je koordinirana upotreba postojećih i budućih financijskih sredstava EU-a, nacionalnih mjera i mjera za privlačenje privatnog kapitala tijekom cijelog procesa ulaganja. Namjenski alati za savjetovanje, povezivanje i izradu projekata, kao što su portal EU-a za financiranje brodova, platforma BlueInvest, Europska poduzetnička mreža (EEN), savjetodavne usluge EIB-a putem Savjetodavnog centra InvestEU i pomoć za razvoj projekata u okviru Inovacijskog fonda (IF PDA) olakšat će pristup resursima i stvoriti povoljne uvjete za financiranje projekata.

Komisija poziva države članice, financijske institucije i nacionalne razvojne banke da povećaju potporu projektima u području vodnog prometa, među ostalim davanjem jamstava za izgradnju brodova i financiranje kupnje brodova, u skladu s relevantnim pravilima o državnim potporama, ako je primjenjivo.

6.1. Financiranje ulaganja pomoću instrumenata EU-a

Komisija će 2026. i 2027. mobilizirati širok raspon dostupnih resursa i postojećih instrumenata za potporu klasteru vodnog prometa EU-a, uključujući pomorsku proizvodnju i pomorski promet, u cijelom ciklusu ulaganja.

Ciljana bespovratna sredstva, djelotvorni mehanizmi podjele rizika i inovativni financijski programi ključni su za poticanje privatnih ulaganja u taj sektor. U tom će kontekstu u

⁷³ Komisija može, na primjer, u propisno opravdanim slučajevima isključiti određene subjekte iz trećih zemalja ili subjekte iz EU-a pod kontrolom određenih trećih zemalja iz sudjelovanja u projektima istraživanja i inovacija te projektima razvoja digitalnih kapaciteta radi zaštite strateške imovine, interesa, autonomije ili sigurnosti Unije. Isto tako može procijeniti učinak prijenosa rezultata programa Obzor Europa (uključujući intelektualno vlasništvo) dobivenih istraživanjem koje financira EU u nepridružene treće zemlje i usprotiviti se tom prijenosu.

⁷⁴ [Europska investicijska banka, *European Blue Champions – Charting the course for innovation finance*, 2025.](#)

okviru Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) pozivom na podnošenje prijedloga 2026. **poduprijeti obnovu i dekarbonizaciju pomorske flote**, s trajektima i obalnim plovilima u prvom planu. Ta je mjera osmišljena kako bi se nastavilo s tranzicijom sektora pomorskog prometa EU-a, uz istodobno poticanje razvoja europskog pomorskog prostora, domaćih proizvodnih kapaciteta i proizvodnje tehnologija u EU-u. Od 2014. u okviru CEF-a već je pružena potpora u iznosu od 220 milijuna EUR za različite vrste plovila i intervencija. Nadalje, Komisija je u veljači 2026. **izmijenila program rada CEF-a u digitalnom sektoru kako bi dodijelila 347 milijuna EUR strateškim projektima u području podmorskih kabela** i objavila poziv na podnošenje prijedloga u vrijednosti od 20 milijuna EUR za jačanje europskih kapaciteta za popravak.

U okviru **programa InvestEU** Komisija planira **mobilizirati oko 1 – 1,5 milijardi EUR⁷⁵ ulaganja u sektor vodnog prometa do 2027.**, od čega će se trećina ostvariti 2026. – 2027., među ostalim za obnovu flote i naknadnu ugradnju u svim fazama razvoja⁷⁶. Obećavajuća je inicijativa nedavno osnovani fond Atlante Marine koji se temelji na vlasničkom kapitalu⁷⁷. Osim toga, **instrument za plavo gospodarstvo⁷⁸, koji podupiru InvestEU i EFPR⁷⁹**, a provodi ga Grupa EIB-a, pruža poduzetnički kapital i ulaganja u privatni vlasnički kapital *start-up* poduzećima i MSP-ovima, među ostalim u sektorima brodogradnje, naknadne ugradnje, pomorskog prometa i plave tehnologije. **Cilj mu je mobilizirati ulaganja u vrijednosti od oko 800 milijuna EUR.**

Za demonstracijske aktivnosti i aktivnosti prije uvođenja **Komisija je u okviru Inovacijskog fonda izdvojila 20 milijuna emisijskih jedinica u okviru sustava ETS-a EU-a (1,5 milijardi EUR)⁸⁰** do 2030. za potporu smanjenju emisija i unapređenje inovacija u cijelom pomorskom sektoru, od luka do brodogradnje. Od 2020. iz Fonda je pružena potpora za 13 projekata u pomorskom sektoru u iznosu od oko 600 milijuna EUR⁸¹. Na temelju tih rezultata i u okviru obveze da se tom sektoru dodijeli 20 milijuna emisijskih jedinica u okviru ETS-a EU-a, Komisija će 2027. objaviti **namjenski poziv na podnošenje prijedloga za pomorski sektor**. Odredit će proračun i područje primjene tog poziva, kako to smatra primjereno, posebno na temelju preostalog proračuna Inovacijskog fonda i određivanja cijena u okviru ETS-a. Osim toga, Komisija će za buduće opće pozive ocijeniti provedbu Inovacijskog fonda i njegove posebne odredbe o davanju prednosti projektima u pomorskom sektoru kako bi se dodatno poboljšala dekarbonizacija pomorskog prometa. Države članice potiču se da iskoriste sredstva Inovacijskog fonda putem mehanizama „dražba kao usluga” i „bespovratna sredstva kao usluga”, čime se omogućuje dodjela dodatnih nacionalnih sredstava za potporu projektima u pomorskom sektoru.

U okviru programa Obzor Europa Komisija je u razdoblju 2021. – 2024. već dodijelila 345 milijuna EUR. **Dodijelit će još 184,5 milijuna EUR za financiranje aktivnosti**

⁷⁵ Područja ulaganja koja se već podupiru iz fonda InvestEU uključuju trajekte s niskim i nultim emisijama, odobalne vjetroelektrane, površinska plovila bez posade za sektor energije vjetra na moru, pogon potpomognut vjetrom i podvodne tehnologije.

⁷⁶ Među ostalim proširenjem međusektorskih proizvoda programa InvestEU koji se mogu upotrebljavati za potporu MSP-ovima i malim poduzećima srednje tržišne kapitalizacije u sektorima pomorskog prometa i brodogradnje, uključujući jamstvo za održivost te jamstvo za digitalizaciju i inovacije, kojima upravlja Europski fond za inovacije (EIF).

⁷⁷ Uz potporu Europskog investicijskog fonda (EIF) u okviru programa InvestEU i s naglaskom na olakšavanju energetske tranzicije voznih parkova, posebno za male i srednje vlasnike.

⁷⁸ Koji provodi Europski investicijski fond.

⁷⁹ Europski fond za pomorstvo, ribarstvo i akvakulturu.

⁸⁰ S cijenom od 75 EUR po emisijskoj jedinici EU-a.

⁸¹ Osim toga, sektor ima koristi i od još većeg proračuna za projekte e-goriva relevantne za promet.

istraživanja i inovacija u vodnom prometu do 2027.⁸², uključujući 159,5 milijuna EUR za financiranje vodnog prometa s nultom stopom emisija i 8 milijuna EUR za gorivne članke s čvrstim oksidima⁸³. Kad je riječ o **mornaričkom istraživanju i razvoju**⁸⁴, u okviru trenutačno otvorenih poziva EFO-a (2026.) bit će dostupno 130 milijuna EUR za segmente kao što su poboljšana poluautonomna površinska plovila i zaštita infrastrukture morskog dna.

U **sljedećem višegodišnjem financijskom okviru** predloženi **Europski fond za konkurentnost (ECF)** može pomoći tom sektoru da uvede inovacije EU-a na tržište. Komisija će u okviru ECF-a moći podupirati ulaganja u čista i digitalizirana plovila te inovacije i modernizaciju brodogradnje, odobalne energije i plave tehnologije. U okviru ECF-a mogla bi se podupirati i suradnička istraživanja i inovacije u području obrane, industrijsko širenje i dvojna namjena civilnih i vojnih resursa⁸⁵. Predlaže se da se financijska potpora ECF-a pomno koordinira s financiranjem u okviru budućeg **programa Obzor Europa**⁸⁶.

Grupa EIB-a, koja u prosjeku pozajmljuje⁸⁷ 600 milijuna EUR godišnje za projekte u širem vodnom prometu, uključujući pomorski promet, i dalje predano podupire potrebe tog sektora za financiranjem i olakšava pristup financiranju za poduzeća svih veličina⁸⁸. Grupa je spremna osigurati pouzdan put od inovacija i pilot-projekata do njihove potpune primjene, među ostalim putem svojeg programa TechEU⁸⁹ uz potporu fonda InvestEU.

6.2. Iskorištavanje mjera potpore na europskoj, nacionalnoj i regionalnoj razini

Fondovi pod podijeljenim upravljanjem koje provode države članice ili regije mogu poduprijeti ulaganja u okviru novog prijedloga VFO-a putem nacionalnih i regionalnih partnerskih planova, u skladu s ciljevima ove Strategije⁹⁰.

Nakon proširenja sustava EU-a za trgovanje emisijama (ETS) na pomorski sektor mogu se mobilizirati znatna i namjenska sredstva za financiranje dekarbonizacije pomoću prihoda od emisija koje države članice prodaju na dražbama. Budući da su države članice zakonski obvezne upotrebljavati prihode od ETS-a EU-a za ulaganje u klimatske mjere, Komisija **ih snažno potiče da dio prihoda od ETS-a dodijele** ulaganjima u dekarbonizaciju pomorskog prometa u cijelom pomorskom klasteru u Europi⁹¹. Kako bi se maksimalno povećao učinak i postigli sinergijski učinci na razini EU-a, među ostalim između

⁸² U okviru programa rada Obzora Europa za 2025. i 2026. – 2027.

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Pogonski sklop s gorivnim člankom s čvrstim oksidima za više vrsta goriva za pomorski promet.

⁸⁴ Od 2019. na razini EU-a izdvojena je i dodijeljena ukupno 1,1 milijarda EUR za jačanje pomorskih kapaciteta. Pokrenuti, tekući ili dovršeni projekti u okviru EDIDP-a/PADR-a/EFO-a (od 2019. do 2024.) uključuju 35 suradničkih projekata za koje su preuzete obveze u iznosu od 834,9 milijuna EUR, što je dovelo do šest prototipova i deset dodatnih projekata koji se očekuju do 2030. U okviru poziva EFO-a za projekte koji su trenutačno u postupku odabira izdvojeno je 142 milijuna EUR (2025.).

⁸⁵ Npr. kako bi se potaknula nabava prijevozne opreme s dvojnomo namjenom, poduprla jačanje, modernizacija, širenje i prenamjena industrijskih kapaciteta za proizvodnju i održavanje proizvoda koji doprinose i poboljšavaju vojnu mobilnost, kao i osposobljavanje, prekvalifikacija i usavršavanje osoblja.

⁸⁶ Suradničke istraživačke i inovacijske aktivnosti za dio drugog stupa programa Obzor Europa koji se odnosi na konkurentnost integrirat će se u poseban dio programâ rada u okviru Europskog fonda za konkurentnost.

⁸⁷ Za razdoblje 2015. – 2024.

⁸⁸ Među ostalim u područjima kao što su pomorski promet, inovacije, napredna proizvodnja i obrana.

⁸⁹ [TechEU – jedinstvena kontaktna točka za europske inovatore](#).

⁹⁰ U skladu s relevantnim pravilima o državnim potporama, ako je primjenjivo.

⁹¹ Kao što su proizvodnja i veće korištenje održivih goriva, poboljšanje energetske učinkovitosti brodova, obnova flote, ulaganja u inovativne čiste morske tehnologije te održiva infrastruktura i opskrba električnom energijom s kopna u lukama.

brodovlasnika, brodogradilišta, dobavljača tehnologije i goriva te lučkih dionika, koordinirat će aktivnosti država članica i olakšati razmjenu najbolje prakse, uključujući eventualno izdavanje smjernica.

Kako bi se dodatno olakšala dekarbonizacija pomorskog prometa i poduprla industrijska otpornost i vodeći položaj EU-a, Komisija će u okviru predstojeće revizije ETS-a razmotriti **poseban mehanizam EU-a za izravnu potporu brodarskim društvima emisijskim jedinicama u okviru ETS-a** za veće korištenje održivih goriva i čistih pogonskih tehnologija povezanih s ciljanim kriterijima prednosti EU-a.

Komisija poziva države članice da iskoriste novi **okvir za državne potpore u sklopu Plana za čistu industriju (CISAF)** kako bi poduprle ulaganja u dekarbonizaciju industrije i energetske učinkovitost, među ostalim u pomorska proizvodna postrojenja, i kako bi povećale proizvodne kapacitete za tehnologije s nultom neto stopom emisija relevantne za pomorstvo⁹².

Predstojećim **smjernicama za kopneni i multimodalni promet** i novom **Uredbom o skupnom izuzeću za promet** omogućit će se mjere potpore za ulaganja za potporu obnovi flote plovila unutarnje plovidbe⁹³ i ugradnju dizalica na plovila unutarnje plovidbe. Omogućit će se i mjere operativne potpore radi smanjenja vanjskih troškova pri prelasku na multimodalne opcije, uključujući pomorski promet na kraćim relacijama ili unutarnje plovne putove, u usporedbi s isključivo cestovnim prijevozom.

6.3. Rješavanje regulatornih pitanja povezanih s financiranjem brodova

Udio europskih banaka u globalnim portfeljima pomorskog prometa posljednjih se godina stalno smanjivao: sa 72 % u 2013. na 49,7 % u 2023.⁹⁴ Trendovi se razlikuju među državama članicama, pri čemu neke bilježe nagla smanjenja, a druge stabilnu ili čak rastuću uključenost banaka u pomorski promet. Međutim, brodarska društva iz EU-a općenito sve više traže mogućnosti financiranja u bankama i ustanovama za leasing iz trećih zemalja koje nude privlačne financijske proizvode. Ta situacija može dovesti do strateškog problema EU-a i ugroziti njegovu gospodarsku sigurnost i industrijske interese jer strane institucije mogu zadržati vlasništvo nad zakupljenim plovilima i nametnuti zahtjeve u pogledu lokalnog sadržaja. Usklađeno i predvidljivo regulatorno okruženje trebalo bi potaknuti financiranje brodova u EU-u i navesti ulagače da ulože kapital u zelene projekte u pomorskom sektoru u Europi.

Komisija će **revidirati kriterije taksonomije EU-a za održivo financiranje**⁹⁵ koji se **odnose na sektor vodnog prometa** kako bi se bolje uzele u obzir jedinstvene potrebe sektora, tehnološke okolnosti i načini klimatske tranzicije. Novi kriteriji, za koje se očekuje da će biti objavljeni u drugom tromjesečju 2026., mogli bi se uzeti u obzir u relevantnim instrumentima državne potpore za obnovu voznog parka i ulaganja u prilagodbu plovila⁹⁶.

⁹² To uključuje gorivne članke, tehnologije električnog pogona za vodni promet, tehnologije pogona na vjetar, tehnologije prijenosa CO₂, tehnologije hvatanja i skladištenja ugljika, opremu za opskrbu električnom energijom s kopna, tehnologije za energiju iz obnovljivih izvora na moru, kao što su temelji i plutajući elementi odobalnih vjetroelektrana, tehnologije za energiju strujanja plime i oseke, tehnologije za energiju valova, odobalne trafostanice i pretvarače energije valova.

⁹³ Odnosno za MSP-ove i mala poduzeća srednje tržišne kapitalizacije, u obliku jamstava.

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

⁹⁵ Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/2139 od 4. lipnja 2021. o izmjeni Uredbe (EU) 2020/852.

⁹⁶ Uredba o općem skupnom izuzeću („GBER”), koja će se revidirati 2026., sadržava posebne odjeljke o potporama za nabavu čistih plovila i plovila s nultim emisijama ili prilagodbu postojećih plovila. Slično tome, relevantni odjeljci uključeni su u Smjernice o potporama za klimu, zaštitu okoliša i energiju („CEEAG”), donesene u siječnju 2022.

Na razini tržišta kapitala **strategija EU-a za uniju štednje i ulaganja pomoći će u usmjeravanju više ulaganja u gospodarstvo** tako što će se ukloniti prepreke, olakšati sekuritizacija i potaknuti institucijska ulaganja i prekogranična mobilizacija kapitala.

Glavne mjere

- *poduprijeti obnovu i dekarbonizaciju pomorske flote u okviru trenutnog Instrumenta za povezivanje Europe uz istodobno promicanje domaćih industrijskih kapaciteta*
- *razmotriti mehanizam EU-a za potporu uvođenju održivih goriva i čistih pogonskih tehnologija u okviru predstojeće revizije ETS-a*
- *potaknuti države članice da dio prihoda od ETS-a dodijele ulaganjima u dekarbonizaciju pomorskog prometa u Europi*
- *revidirati kriterije taksonomije EU-a kako bi se poboljšao pristup održivom financiranju i potaknula održiva ulaganja*

7. PRISTUP VJEŠTINAMA I KVALITETNIM RADNIM MJESTIMA

Potrebno je povećati privlačnost rada u pomorskom klasteru EU-a. Kvalificirana i motivirana radna snaga poboljšava učinkovitost i produktivnost, omogućuje prilagodbu tehnološkim promjenama, osigurava zadržavanje i prijenos znanja te podupire ciljeve održivosti i istodobno doprinosi konkurentnom, otpornom i inovativnom pomorskom ekosustavu EU-a.

7.1. Usavršavanje i prekvalifikacija radne snage u brodogradnji i pomoraca u EU-u

Tehnološki razvoj, veće korištenje alternativnih goriva, sve veća automatizacija i digitalizacija povećavaju potražnju za visokokvalificiranim pomorcima, stručnjacima na kopnu i radnicima u brodogradnji i pomorskoj proizvodnji. Strateško ulaganje u obrazovanje i osposobljavanje potrebno je kako bi se spriječio manjak radne snage, zaštitilo intelektualno vlasništvo, smanjila ovisnost o radnicima iz trećih zemalja i zaštitilo znanje i iskustvo u Uniji.

U Tranzicijskom putu za mobilnost⁹⁷ istaknute su velike potrebe za usavršavanjem i prekvalifikacijom s obzirom na to da se očekuje da će se do 40 % radne snage u brodogradnji umiroviti do 2030. U Paktu za vještine⁹⁸ u području brodogradnje industrijski partneri obvezali su se na usavršavanje i prekvalifikaciju 7 % zaposlenika godišnje i privlačenje 234 000 novih radnika do 2030. U sektoru pomorskog prometa do 250 000 pomoraca trebat će prekvalifikaciju i usavršavanje radi usklađivanja s novim tehnološkim potrebama i potrebama povezanim s gorivom.

U skladu s potrebama industrije Komisija će podupirati obrazovne ustanove i socijalne partnere u **utvrđivanju trenutanih i budućih nedostataka vještina** te u **razvoju programa za prekvalifikaciju i usavršavanje**⁹⁹.

⁹⁷ Tranzicijski put za industrijski ekosustav mobilnosti EU-a (2024.), <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁹⁸ U okviru Pakta za vještine uspostavljena su i druga velika partnerstva za vještine relevantna za pomorsku proizvodnju u području zrakoplovstva i obrane te energije iz obnovljivih izvora na moru.

⁹⁹ Među ostalim u okviru predstojeće Strategije za generacijsku obnovu u području plavoga gospodarstva, čije se objavljivanje očekuje 2027. Daljnje djelovanje temeljit će se i na radu koji je već započeo u okviru platforme MED-NET, uspostavljene kao nastavak projekta SkillSea, i Pakta za vještine u području brodogradnje. U obzir će se uzeti i

7.2. Mobilnost, privlačnost i kvalitetna radna mjesta

Privlačenje i zadržavanje kvalificiranog osoblja i dalje je izazov. Komisija je spremna pomoći državama članicama u povećanju privlačnosti karijera u pomorskom sektoru i promicanju mobilnosti između radnih mjesta na moru i na kopnu te podupirati cjeloživotne karijere u cijelom pomorskom klasteru i otvaranje radnih mjesta, među ostalim u obalnim i otočnim zajednicama. Kako bi se poboljšala mobilnost unutar klastera, **podupirati će socijalne partnere i ustanove za pomorsko obrazovanje u identificiranju zanimanja u pomorskom sektoru**. To će pomoći i da se zadrži iskustvo i ojača europska industrijska baza.

Žene su nedovoljno zastupljene u karijerama u pomorskom sektoru, posebno na brodovima, ali i u zanimanjima na kopnu. Komisija će podupirati socijalne partnere i druge organizacije u povećanju sudjelovanja žena u pomorskom sektoru.

Europski prostor za pomorsko obrazovanje treba biti prostor bez granica. Prioritet je osigurati uzajamno priznavanje diploma, kvalifikacija i certifikata unutar pomorskog klastera u cijelom EU-u i, ako je moguće, s trećim zemljama. Komisija će podupirati i koordinirati **stvaranje mreže visokih pomorskih učilišta i centara za strukovno osposobljavanje** u cijelom EU-u. Važno je napomenuti da će pomoći državama članicama u uklanjanju prepreka mobilnosti studenata i akademskog osoblja, među ostalim tako što će **promicati veće sudjelovanje visokih pomorskih učilišta u programu Erasmus+**.

Nedavne krize pokazale su da su pomorci i drugo pomorsko osoblje, uključujući radnike u proizvodnji, ključni radnici¹⁰⁰. Njihov je rad nužan za funkcioniranje svijeta i osiguravanje otpornosti industrijske baze i lanaca opskrbe EU-a.

Sektor rada u pomorstvu suočava se sa stalno prisutnim problemima koji se ne odnose samo na nedostatak vještina, već i na radne uvjete na plovilima i na kopnu. Za podupiranje kvalitetnih radnih mjesta potrebni su snažan **socijalni dijalog**, pravedni radni uvjeti i sigurna radna mjesta. Provedba i izvršavanje zakonodavstva EU-a o radu, među ostalim **Direktive o upućivanju radnika**¹⁰¹ i pravne stečevine u području zdravlja i sigurnosti na radu, od iznimne su važnosti kako bi se osigurali jednaki uvjeti i privlačnost zapošljavanja¹⁰².

Komisija će **suradivati s državama članicama na poboljšanju radnih standarda ILO-a** i suradnje s IMO-om i ILO-om kako bi se osigurala ujednačena provedba propisa i **zaštita pomoraca**, čime će se doprinijeti jednakim uvjetima na globalnoj razini. Ujednačavanje različitih sustava socijalne sigurnosti za pomorce jedno je od područja koje je potrebno unaprijediti. Promicat će bolju koordinaciju takvih programa, među ostalim jačanjem uloge **Europskog nadzornog tijela za rad, posebno radi poboljšanja usklađenog djelovanja i zajedničkih inspekcija**, uz osiguravanje usklađenosti zakonodavstva EU-a i međunarodnih standarda.

Studija za potporu i razvoj vještina u plavom gospodarstvu (2025.) i [okvir kompetencija BlueComp](#). U okviru Pakta za Mediteran razvit će se i Program vještina kako bi se uzelo u obzir pitanje vještina radne snage i uskladilo osposobljavanje s potrebama industrije.

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

¹⁰¹ Ta se direktiva ne primjenjuje na posadu brodova trgovačke mornarice.

¹⁰² Planom za kvalitetna radna mjesta potvrđuje se predanost i pruža osnova za osiguravanje prava radnika uz istodobno praćenje tehnoloških, gospodarskih i društvenih promjena.

Glavne mjere

- *stvoriti mrežu visokih pomorskih učilišta i centara za strukovno osposobljavanje u cijelom EU-u koji pružaju obrazovanje i osposobljavanje za radna mjesta u pomorskim klasterima, uključujući programe prekvalifikacije i usavršavanja*
- *poticati i podupirati države članice u povećanju sudjelovanja visokih pomorskih učilišta u programu Erasmus+ i povezanim inicijativama tako što će se olakšati postupci i ukloniti prepreke mobilnosti u svrhu učenja*

8. ZAKLJUČAK

Ova Strategija predstavlja strukturirani akcijski plan koji zahtijeva zajedničko djelovanje svih relevantnih dionika, uključujući institucije EU-a, države članice, industriju, regije, socijalne partnere i civilno društvo. Komisija se zajedno sa svim navedenim dionicima zalaže za njezinu djelotvornu provedbu i ostvarenje ciljeva. U tu će svrhu osnovati **Odbor za pomorsku industriju i luke na visokoj razini**, kojim će predsjedati nadležni povjerenik i izvršni potpredsjednici, s ciljem kontinuirane razmjene informacija o provedbi mjera utvrđenih u **Industrijskoj pomorskoj strategiji i Strategiji za luke EU-a** te prikupljanja povratnih informacija o kretanjima na tržištu.

Prvi stup – Izgradnja, opremanje i popravak

Komisija će:

- pokrenuti Savez EU-a za industrijske pomorske lance vrijednosti kako bi se ojačala industrijska suverenost i tehnološko vodstvo Europe na odabranim vodećim tržištima pomorske proizvodnje i novih tehnologija (2026.)
- pokrenuti poziv na podnošenje prijedloga za vodeće projekte u području istraživanja i inovacija „Brodogradilišta budućnosti” u okviru programa rada Obzora Europa za razdoblje 2026. – 2027. (u tijeku)
- pojednostavniti i ubrzati postupke izdavanja dozvola putem predloženog Akta o ubrzavanju industrijske proizvodnje, među ostalim za postrojenja za pomorsku proizvodnju (2026.)
- surađivati s državama članicama EU-a/EGP-a kako bi se utvrdio i omogućio višegodišnji zbirni portfelj javnih narudžbi javnih naručitelja iz EU-a/EGP-a radi stvaranja dugoročnog zbirnog signala potražnje (2026. – 2027.)
- predložiti ciljane necjenovne zahtjeve, u skladu s međunarodnim obvezama, u odabranim strateškim segmentima javne nabave u kontekstu predstojeće revizije okvira EU-a za javnu nabavu (2026.)
- pokrenuti strukturirani dijalog s pomorskom proizvodnom industrijom EU-a kako bi dodatno poboljšala svoje obavještajne kapacitete za praćenje politike brodogradnje i tržišnih kretanja, strateških rizika, prijetnji i prilika za otpornost lanca opskrbe te prepreka pristupu tržištu u trećim zemljama (2026.)
- analizirati opcije i predložiti, ako je to potrebno i izvedivo, novi sektorski instrument ili ciljane izmjene svojeg paketa instrumenata trgovinske politike, u skladu s međunarodnim obvezama, s naglaskom na određenim segmentima koji su ključni za stratešku autonomiju i sigurnost Europe i u kojima su brodogradilišta EU-a još uvijek aktivna, ali se suočavaju s nepoštenom konkurencijom iz drugih zemalja
- iskoristiti postojeće i buduće sporazume o trgovini i ulaganjima kako bi se zaštitili i promicali interesi baze za europsku pomorsku proizvodnju EU-a, među ostalim regulacijom pristupa tržištu, antisubvencijskim mjerama, obvezama transparentnosti i odredbama o zaštiti prava intelektualnog vlasništva (kontinuirana mjera)
- ponovno pokušati sklopiti međunarodni sporazum u području brodogradnje radi suzbijanja netržišnih praksi u tom sektoru (kontinuirana / dugoročna mjera)
- poticati jednake uvjete u području izvoznih kredita za brodove daljnjim razvojem Sektorskog dogovora o brodovima u Sporazumu OECD-a o službeno podupiranim izvoznim kreditima, među ostalim donošenjem posebnih odredaba za brodove s nultim i niskim emisijama (2026. – 2027.)
- izraditi novi instrument za financiranje izvoznih kredita kako bi se osigurali ravnopravniji uvjeti na tržištima trećih zemalja za industrije usmjerene na izvoz, kao što je pomorska proizvodnja (u tijeku)
- ojačati Konvenciju iz Hong Konga o recikliranju brodova s ciljem potpunog usklađivanja međunarodnih pravila i pravila EU-a (kontinuirana mjera)
- istražiti kako proširiti domaće kapacitete EU-a za recikliranje brodova i surađivati s trgovinskim partnerima koji imaju kapacitete za recikliranje brodova, počevši s Indijom, kako bi se postigli visoki okolišni i socijalni standardi, nadovezujući se na Uredbu EU-a o recikliranju brodova (kontinuirana mjera)
- poticati istraživanja i inovacije i time podupirati pomorske strategije za kružnost, od dizajna do kraja životnog vijeka i uporabe materijala (kontinuirana mjera).

Države članice pozivaju se da:

- daju prednost financijskoj potpori za projekte koji podupiru gospodarsku sigurnost i smanjuju ovisnost o stranim faktorima u tom sektoru, nadovezujući se na novu Zajedničku komunikaciju o jačanju gospodarske sigurnosti EU-a (kontinuirana mjera)

- doprinesu ostvarenju vizije pomorske industrije EU-a do 2030. utvrđene u ovoj Strategiji.

Dionici iz sektora potiču se da:

- iskoriste napredak u digitalizaciji, modularnosti i kružnosti u industrijskim procesima kako bi se povećala učinkovitost dizajna i proizvodnje te poboljšale održive prakse (kontinuirana mjera)
- promiču sinergije između industrije i lanca vrijednosti iskorištavanjem novog Saveza EU-a za industrijske pomorske lance vrijednosti i drugih nacionalnih i regionalnih platformi i inicijativa EU-a za klastere (kontinuirana mjera).

Drugi stup – Promet i povezanost

Komisija će:

- nastaviti provoditi Smjernice Zajednice o državnim potporama u pomorskom prometu (kontinuirana mjera)
- uspostaviti strukturirani dijalog o suradnji s državama članicama i dionicima iz industrije radi veće privlačnosti zastava država članica (od 2026.)
- razmotriti kako pojednostavniti i racionalizirati postojeći okvir za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju za ETS EU-a za pomorski promet i inicijativu „FuelEU Maritime” (2026.)
- nastaviti radi dalje tražiti globalna rješenja u okviru IMO-a i revidirati zakonodavstvo EU-a uzimajući u obzir globalne mjere IMO-a kako bi se izbjeglo dvostruko plaćanje (od 2026.)
- stvoriti europsku mrežu zelenih plovnih putova i čvorišta i time olakšati suradnju među dionicima (od 2027.)
- pojačati angažman u IMO-u radi oblikovanja standarda pomorske sigurnosti kako bi se osigurali jednaki uvjeti na globalnoj razini (kontinuirana mjera)
- izvijestiti o Direktivi EU-a o sigurnosti putničkih brodova i Direktivi o pomorskoj opremi u okviru pripreme za njihovo preispitivanje (2026. – 2027.)
- razmotriti proširenje zahtjeva EU-a za sigurnost putničkih brodova na sve rute unutar EU-a (2027. – 2028.)
- ispitati izvedivost uvođenja okvira EU-a za uzajamno priznavanje odobalnih uslužnih i industrijskih plovila (2027. – 2028.)
- razmotriti proširenje područja primjene Direktive o pomorskoj opremi ili postojećih dogovora o uzajamnom priznavanju među priznatim organizacijama kako bi se pojednostavnili postupci odobravanja i poboljšao pristup međunarodnim tržištima (2027.)
- ojačati nadzor i praćenje operacija flote u sjeni, poboljšati provedbu postojećih pravila i produbiti međunarodnu suradnju kako bi se očuvali globalni standardi pomorske sigurnosti i zaštite okoliša (kontinuirana mjera)
- nastojati brzo povezati jedinstvena nacionalna pomorska sučelja i budući centar za carinske podatke (od 2027.)
- konzultirati pomorsku industriju o načinu na koji se mogu dodatno pojednostavniti administrativni postupci i zahtjevi u pogledu podataka (od 2026.)
- zajedno s državama članicama pojačati djelovanje EU-a u IMO-u i nastojati maksimalno povećati utjecaj EU-a sklapanjem širih saveza s međunarodnim partnerima (kontinuirana mjera)
- nastaviti uključivati sveobuhvatne obveze u pogledu usluga međunarodnog pomorskog prometa u sporazume o slobodnoj trgovini (kontinuirana mjera)

- predložiti propise u kojima se utvrđuju uvjeti pod kojima države članice postojeće bilateralne sporazume proglašavaju usklađenima s pravom EU-a te pregovaraju i sklapaju nove sporazume kojima se promiču interesi EU-a (2026.)
- predložiti daljnje korake u vezi s programom NAIADES III za sektor unutarnjih plovni putova (2028.).

Države članice pozivaju se da:

- dodatno unaprijede pragmatične mjere za povećanje privlačnosti registriranja plovila pod zastavama država članica EU-a
- dovrše provedbu Uredbe o EMSWe-u
- surađuju s Komisijom na pojednostavljenju i racionalizaciji nacionalnih zahtjeva i zahtjeva EU-a za izvješćivanje
- ojačaju suradnju i dodijele dostatna sredstva za veću stratešku prisutnost EU-a u područjima koja se smatraju međunarodnim pomorskim uskim grlima.

Treći stup – Sigurnost i zaštita

Komisija će:

- poduprijeti povećanje pomorskih industrijskih proizvodnih kapaciteta, među ostalim putem novog Programa za europsku obrambenu industriju (EDIP) i plana ReArm Europe (2026. – 2027.)
- predložiti primjenu mehanizma potpore za izgradnju trajekata dvojne namjene kako bi se mobilizirala financijska sredstva za ulaganja povezana s dodatnim vojnim specifikacijama za trajekte dvojne namjene koji su izgrađeni u Europi (2027.)
- provoditi čvrsta i obvezujuća pravila IMO-a o kibernetičkoj sigurnosti kako bi se smanjili opći pomorski kibernetički rizici za civilna plovila (od 2026.).

Države članice pozivaju se da:

- iskoriste razne mogućnosti u okviru Plana za obrambenu pripravnost do 2030. za jačanje pomorskih industrijskih i tehnoloških kapaciteta u skladu s ciljevima ove Strategije.

Četvrti stup – Pristup inovacijama

Komisija će:

- poboljšati metodologiju za obračunavanje energije pogona na vjetar i uklanjanje regulatornih nedostataka na razini EU-a i IMO-a (od 2027.)
- nastaviti raditi na čvrstom okviru politike za pogon na nuklearnu energiju u komercijalnom pomorskom prometu (od 2026.)
- predložiti izmjenu Uredbe o necestovnim pokretnim strojevima kako bi se vodik dopustio kao referentno gorivo za motore necestovnih pokretnih strojeva na plovilima unutarnje plovidbe (2026.)
- uspostaviti regulatorni i tehnički okvir za rješenja za pomorski promet bez posade, uključujući smjernice i najbolju praksu na razini EU-a za određena ispitivanja i pokuse na moru (od 2026.)
- ojačati i proširiti opseg potpore za istraživanje i inovacije u sektoru vodnog prometa, nadovezujući se na postignuća trenutačnog suprogramiranog partnerstva za vodni promet s nultom stopom emisija (od 2028.)
- poboljšati postupke testiranja oceanskih tehnologija za različite primjene u okviru predstojeće strategije EU-a za istraživanje i inovacije u području oceana (2026.)

- mapirati i ocijeniti istraživačku i tehnološku infrastrukturu, među ostalim za vodni promet, i promicati pristup takvim infrastrukturama za pomorska *start-up* i *scale-up* poduzeća, MSP-ove i poduzeća srednje tržišne kapitalizacije u EU-u koja razvijaju tehnologije i rješenja tako što će provoditi Strategiju EU-a za istraživačku i tehnološku infrastrukturu (od 2026.)
- osigurati sustavnu i temeljitu provedbu postojećih sigurnosnih instrumenata za istraživanje i inovacije te utvrditi preostale nedostatke kako bi se spriječilo neovlašteno otkrivanje tehnologija koje financira EU (kontinuirana mjera)
- pokrenuti inicijativu za promatranje oceana OceanEye (2026.).

Države članice pozivaju se da:

- dodatno podupru brzo uvođenje inovacija, uključujući testne platforme i regulatorno eksperimentiranje.

Peti stup – Pristup financiranju i ulaganjima

Komisija će:

- objaviti poziv na podnošenje prijedloga u okviru Instrumenta za povezivanje Europe za potporu obnovi i dekarbonizaciji pomorske flote, s trajektima i obalnim plovilima u prvom planu (2026.)
- isplatiti 347 milijuna EUR u okviru CEF-a u digitalnom sektoru za strateške projekte podmorskih kabela, među ostalim za jačanje europskih kapaciteta za popravak (2026. – 2027.)
- mobilizirati ulaganja u iznosu od oko 1 – 1,5 milijardi EUR u sektor vodnog prometa u okviru programa InvestEU do 2027. (do 2027.)
- mobilizirati oko 800 milijuna EUR ulaganja u sektore plavog gospodarstva kao što su brodogradnja, naknadna ugradnja, pomorski promet i plava tehnologija putem proizvoda plavoga gospodarstva, koji podupiru InvestEU i EFPR, a provodi ga Grupa EIB-a (u tijeku)
- predložiti namjenski poziv na podnošenje prijedloga za pomorski sektor u okviru Inovacijskog fonda (2027.)
- dodatno ocijeniti provedbu Inovacijskog fonda i njegove posebne odredbe o davanju prednosti projektima u pomorskom sektoru kako bi se dodatno poboljšala dekarbonizacija pomorskog prometa u budućim pozivima (od 2026.)
- dodijeliti 184,5 milijuna EUR za financiranje istraživanja i inovacija u vodnom prometu do 2027. (u okviru programa rada Obzora Europa za 2025. i 2026. – 2027.)
- staviti na raspolaganje 130 milijuna EUR u okviru poziva Europskog fonda za obranu za teme kao što su poboljšana poluautonoma površinska plovila i zaštita infrastrukture morskog dna (2026.)
- razmotriti podupiranje ulaganja u čista i digitalizirana plovila te inovacije i modernizaciju brodogradnje, odobalne energije i plave tehnologije u okviru predloženog budućeg Europskog fonda za konkurentnost (od 2028.), podložno njegovu donošenju
- u okviru predstojeće revizije ETS-a razmotriti poseban mehanizam za izravnu potporu brodarskim društvima emisijskim jedinicama u okviru ETS-a za veće korištenje održivih goriva i čistih pogonskih tehnologija (2026.)
- omogućiti mjere potpore za ulaganje za pomoć u obnovi flote plovila unutarnje plovidbe i ugradnju dizalica na plovila unutarnje plovidbe u skladu sa Smjernicama za kopneni i multimodalni promet i novom Uredbom o skupnom izuzeću za promet (2026.)
- revidirati kriterije taksonomije EU-a za održivo financiranje koji se odnose na sektor vodnog prometa (2026. – 2027.).

Države članice, međunarodne financijske institucije i nacionalne razvojne banke pozivaju se da:

- povećaju potporu projektima u području vodnog prometa.

Države članice pozivaju se da:

- dodijele dio prihoda od ETS-a ulaganjima u dekarbonizaciju pomorskog prometa u cijelom pomorskom klasteru u Europi
- iskoriste novi okvir za državne potpore u sklopu Plana za čistu industriju (CISAF) kako bi poduprle ulaganja u dekarbonizaciju industrije i energetske učinkovitost, među ostalim u pomorska proizvodna postrojenja, te kako bi povećale proizvodne kapacitete tehnologija s nultom neto stopom emisija relevantnih za pomorstvo.

Šesti stup – Pristup vještinama i kvalitetnim radnim mjestima

Komisija će:

- podupirati obrazovne ustanove i socijalne partnere u utvrđivanju trenutačnih i budućih nedostataka vještina te u razvoju programa prekvalifikacije i usavršavanja (od 2027.)
- podupirati socijalne partnere i ustanove za pomorsko obrazovanje u mapiranju zanimanja u pomorskom sektoru i povećanju sudjelovanja žena u pomorskom sektoru (od 2026.)
- podupirati i koordinirati stvaranje mreže visokih pomorskih učilišta i centara za strukovno osposobljavanje u cijelom EU-u (od 2027.)
- pomoći državama članicama u uklanjanju prepreka mobilnosti studenata i akademskog osoblja, među ostalim tako što će promicati veće sudjelovanje visokih pomorskih učilišta u programu Erasmus+
- surađivati s državama članicama na poboljšanju radnih standarda ILO-a i suradnje s IMO-om i ILO-om kako bi se osigurala ujednačena provedba propisa i zaštita pomoraca (kontinuirana mjera)
- promicati bolju koordinaciju sustava socijalne sigurnosti, među ostalim jačanjem uloge Europskog nadzornog tijela za rad, posebno kako bi se poboljšalo usklađeno djelovanje i zajedničke inspekcije, uz osiguravanje usklađenosti zakonodavstva EU-a i međunarodnih standarda (od 2026.).