

Bruxelas, 5 de março de 2026
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	5 de março de 2026
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
Assunto:	COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES relativa à Estratégia Industrial Marítima da UE

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2026) 111 final.

Anexo: COM(2026) 111 final



Bruxelas, 4.3.2026
COM(2026) 111 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ
DAS REGIÕES**

relativa à Estratégia Industrial Marítima da UE

1. INTRODUÇÃO

A Europa é um continente aquático. A União Europeia (UE) e os seus Estados-Membros gerem a maior zona marítima coletiva do mundo, com 25 milhões de km² de zonas económicas exclusivas (ZEE)¹. A União tem uma das faixas costeiras mais longas do mundo, que se estende por 70 000 km em 22 Estados-Membros, e uma rede de 42 000 km de vias navegáveis interiores, com milhares de portos, marinas, estaleiros navais e fornecedores, o que sublinha a necessidade de tirar maior partido do potencial do mercado único europeu do setor aquático.

As indústrias europeias da produção² e do transporte³ marítimos constituem setores estratégicos para a autonomia, a resiliência, a defesa, a segurança económica, a prosperidade, a descarbonização e a utilização sustentável e proteção dos ativos e recursos das suas ZEE. O setor europeu da produção marítima é líder mundial em tecnologias avançadas e de construção naval complexas e de ponta. Impulsiona a inovação com vista ao transporte aquático sustentável e a atividades da economia azul e é uma pedra angular do crescimento industrial regional. O setor europeu do transporte marítimo é um dos principais prestadores de serviços marítimos a nível mundial, assegurando o fornecimento de bens essenciais, permitindo o comércio e contribuindo para a independência energética da UE. Determina igualmente, juntamente com outros segmentos de atividade no domínio aquático, a procura de produtos e serviços da produção marítima e molda as escolhas tecnológicas.

Ao facilitarem a circulação de tropas e fornecerem navios civis e militares de dupla utilização, ambos os setores se revelam essenciais para reforçar a capacidade militar da União e dos Estados-Membros. São também fundamentais para a implantação e proteção das infraestruturas digitais e energéticas ao largo da UE, tais como condutas, cabos de eletricidade e de dados e parques eólicos. Outros subsegmentos, como o turismo náutico e de cruzeiro, reúnem um importante potencial de inovação para reforçar a sua sustentabilidade.

Este ecossistema aquático confronta-se com vários desafios. Os relatórios Draghi⁴ e Niinistö⁵ salientam a sua exposição a uma intensa concorrência e às tensões a nível mundial, a crescente dependência da produção naval e do financiamento de terceiros, a descarbonização e o envelhecimento de uma mão de obra a necessitar de melhoria de competências e de requalificação.

A Europa precisa de um quadro estratégico que salvaguarde e fortaleça as suas indústrias da produção e do transporte marítimos, reforçando a sua capacidade de inovação, promovendo a digitalização, a sustentabilidade e a descarbonização enquanto fontes de oportunidades industriais, impulsionando a liderança tecnológica e reforçando a sua competitividade. Juntamente com os portos, estas indústrias são essenciais para o posicionamento da UE no volátil espaço geopolítico, bem como para a sua autonomia

¹ Incluindo nas regiões ultraperiféricas da UE.

² A noção de «produção marítima» engloba um amplo leque de atividades e serviços industriais, entre os quais: 1) a construção, reparação, manutenção, conversão, adaptação, desmantelamento e reciclagem de embarcações marítimas e de navegação interior, barcos, plataformas flutuantes e outras unidades especializadas de superfície e subaquáticas e 2) a produção de equipamentos e tecnologias para atividades marítimas, portuárias e da economia azul.

³ O termo «transporte marítimo» inclui todos os segmentos dos serviços de transporte de mercadorias e de passageiros por via marítima, nomeadamente o transporte marítimo costeiro, de curta distância e de longa distância e os serviços de transporte marítimo especializado, bem como os modelos de negócio do transporte marítimo regular e não regular.

⁴ O Futuro da Competitividade Europeia: relatório de Mario Draghi (2024).

⁵ Reforçar a preparação e a prontidão civil e militar da Europa: relatório do conselheiro especial Sauli Niinistö (2024).

estratégica, segurança económica e preparação. Por conseguinte, a Comissão propõe também — a par da presente Estratégia Industrial Marítima — uma Estratégia Portuária da UE.

Chegou o momento de agir. Com base no Pacto da Indústria Limpa e em várias iniciativas conexas da UE⁶, a presente Estratégia Industrial Marítima da UE define uma visão e uma linha de ação assentes em seis pilares:



2. CONSTRUIR, EQUIPAR E REPARAR

Ter um setor da produção marítima forte⁷ é um desígnio estratégico para a soberania da Europa. Confere à Europa a capacidade de construir e manter os navios, equipamentos, plataformas e tecnologias necessários para promover e proteger os seus interesses vitais, da independência energética, resiliência às alterações climáticas e abastecimento alimentar⁸ à proteção das fronteiras, defesa, proteção das infraestruturas críticas, mobilidade militar, observação dos oceanos e navegação no Ártico⁹.

Tendo em conta as fortes interligações ao nível da dupla utilização e o enriquecimento recíproco entre ambas, a preservação na UE de uma massa crítica de construção naval comercial é fundamental para apoiar a construção naval militar¹⁰. Importa igualmente manter na Europa cadeias de abastecimento viáveis que assegurem o controlo de tecnologias e conhecimento especializado fundamentais. Esta manutenção é essencial para

⁶ Nomeadamente, a Bússola para a Competitividade [COM(2025) 30 final], o Pacto Europeu dos Oceanos [COM(2025) 281 final], a Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia (14280/23), a Estratégia Europeia de Resiliência Hídrica [COM(2025) 280 final] e o Plano de Ação para a Poluição Zero [COM(2021)400 final].

⁷ A produção marítima europeia inclui 300 estaleiros navais e 28 mil fabricantes de equipamento marítimo. No âmbito da Via de transição para a mobilidade (2024), realizou-se uma análise ascendente das características, necessidades, desafios e oportunidades do setor. As recomendações emanadas deste exercício surgem refletidas na presente estratégia.

⁸ Graças, por exemplo, a embarcações especializadas, plataformas de conversão e flutuantes, estruturas de fundação e infraestruturas elétricas para a energia de fontes renováveis ao largo em geral e, mais especificamente, para a energia eólica marítima, dragas avançadas que permitam a proteção contra a subida do nível do mar e as cheias fluviais e embarcações para atividades de pesca e aquicultura sustentáveis. Mais especificamente, no que diz respeito às embarcações de pesca, a Comissão publicará um roteiro sobre a transição energética das pescas e da aquicultura da UE até ao terceiro trimestre de 2026, no qual enunciará orientações para o setor em termos de transição energética e reunirá informações e recomendações emanadas da Parceria para a Transição Energética do Setor das Pescas e da Aquicultura da UE.

⁹ Com embarcações de patrulha e militares, navios de cabos submarinos, embarcações de dupla utilização, navios de investigação, tecnologias de exploração, observação, monitorização e vigilância dos oceanos, quebra-gelos e navios com capacidade de navegação no gelo.

¹⁰ A nova Comunicação Conjunta intitulada «Reforçar a segurança económica da UE» (JOIN(2025) 977), que salienta a importância de investir numa base industrial dinâmica, reconhece especificamente a construção naval como um setor estratégico de dupla utilização.

promover o emprego, o investimento e a inovação a nível regional, incluindo nas zonas periféricas, nas ilhas e nas regiões ultraperiféricas. As capacidades de reparação, manutenção, conversão, adaptação e reciclagem de embarcações são cruciais para promover a segurança, a descarbonização e a circularidade do transporte aquático.

2.1 Produção marítima da UE: promover o crescimento e a competitividade nos mercados-piloto

A Europa continua hoje a ser líder mundial em alguns dos tipos de embarcações (por exemplo, navios de cruzeiro, embarcações militares, quebra-gelos, navios de investigação, navios de cabos submarinos, embarcações de apoio à energia eólica marítima, plataformas flutuantes e de conversão, iates e embarcações de recreio), sistemas de propulsão limpa e equipamentos avançados tecnologicamente mais sofisticados. A Europa constrói 97 % da frota mundial de navios de cruzeiro, pelo que a produção de navios de cruzeiro é fundamental para que a Europa mantenha e reforce as suas complexas capacidades de construção naval noutros segmentos, essenciais do ponto de vista da autonomia estratégica.

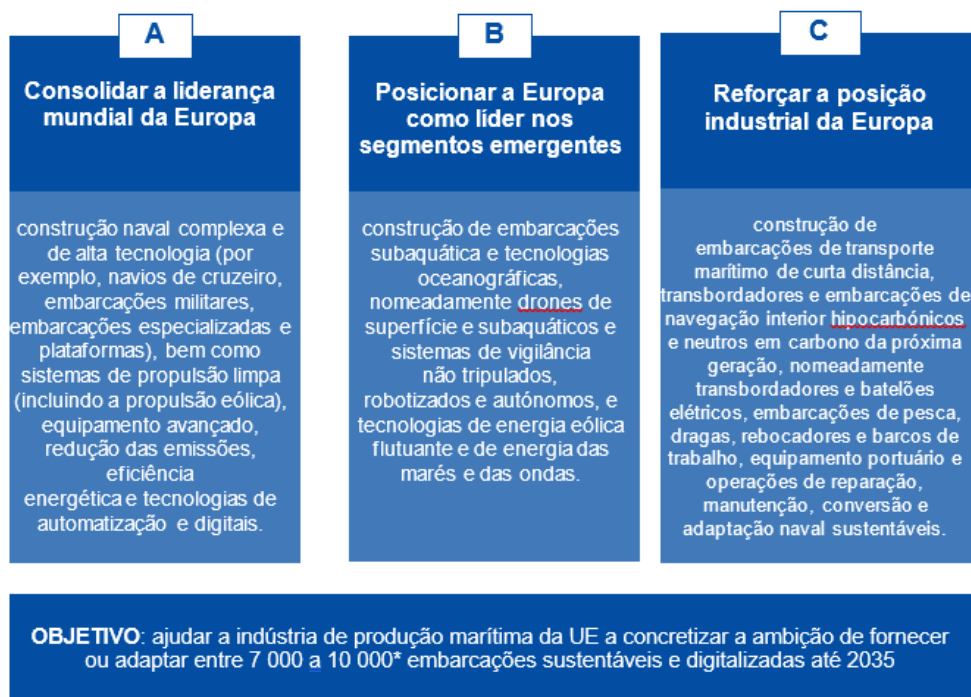
Noutros segmentos de mercado, nomeadamente na construção naval destinada à marinha mercante, devido a um mercado internacional distorcido, afetado por investimentos estatais maciços em países terceiros, práticas não comerciais e diferenciais de custos de mão de obra e de energia, os estaleiros europeus perderam, nas últimas décadas, quotas de mercado a nível mundial. Embora os estaleiros europeus se tenham especializado em mercados de elevado valor e baixo volume, os concorrentes estrangeiros estão também a entrar nestes segmentos. Recentemente, em segmentos estratégicos da construção naval, como os transbordadores¹¹ e as embarcações para as instalações eólicas marítimas, a indústria da UE tem vindo a perder terreno para países como a China. A liderança nas embarcações subaquáticas e no equipamento marítimo e portuário sofre também uma pressão crescente.

A fim de preservar a base de produção marítima europeia e libertar o seu potencial de inovação, a UE e os respetivos Estados-Membros têm de concentrar os esforços de política industrial nos domínios em que, realisticamente, seja possível obter os melhores resultados, ou seja, **nos segmentos de elevado valor e com um forte potencial industrial para a produção na UE**¹².

¹¹ A quota de mercado europeia na construção naval em número de transbordadores de grande dimensão (ou seja, com arqueação bruta superior a 5 000 toneladas) entregues no mercado interno (UE) foi de 38 % no período de 2020-2024, com uma média de três navios entregues por ano. Líder mundial até 2010, a quota de mercado mundial da Europa diminuiu para cerca de 15 % no período de 2020-2024 (contra 60 % em 2010).

¹² A descarbonização, a digitalização, a expansão prevista da implantação de energia de fontes renováveis ao largo, a emergência de novos mercados em crescimento na economia azul, como as tecnologias de observação subaquática e dos oceanos, a mobilidade militar e o aumento dos investimentos na defesa constituem oportunidades para potenciar e reforçar a base de produção marítima da Europa. Por exemplo, calcula-se que, até 2030, o número de transbordadores eletrificáveis aumente para 364, tudo dependendo de fatores como a melhoria das taxas de densidade energética das baterias e as taxas de implantação de energia elétrica em terra. Entre 2020 e 2050, estima-se que dois terços da atual frota de 12 mil embarcações de navegação interior a operar nas vias navegáveis europeias sejam objeto de adaptação e que um terço corresponda a novas construções (cerca de 140 novas embarcações por ano).

Visão da Estratégia Industrial Marítima da UE até 2030



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

Concretizar esta ambição exigirá tomar medidas orientadas tanto para a oferta como para a procura e criar as condições adequadas, nomeadamente uma estreita cooperação entre os setores público e privado. Para o efeito, a Comissão criará uma **Aliança para as Cadeias de Valor da Indústria Marítima da UE** para reforçar a soberania industrial e a liderança tecnológica da Europa em mercados-piloto selecionados, nos domínios da produção marítima e das tecnologias emergentes. A Aliança irá reunir as partes interessadas do ecossistema aquático, bem como autoridades nacionais e regionais. Abrirá caminho à identificação de cenários comerciais para atividades industriais na Europa, facilitando a elaboração de roteiros comuns e a criação de reservas de projetos nos domínios identificados. A Aliança trabalhará igualmente no sentido de apoiar a UE e os Estados-Membros no alinhamento das prioridades de investimento, identificando incentivos suplementares para promover a procura e as sinergias em toda a cadeia de valor na Europa e coordenar os mecanismos de apoio da UE com os projetos nacionais.

2.2 Modernizar a base de produção marítima da UE

Até 2030, a indústria europeia terá de continuar a avançar no sentido de uma **produção marítima inteligente e limpa**, tirando partido da digitalização, da robótica avançada, da inteligência artificial, da modularidade, da eficiência energética e da circularidade nos processos industriais. Este avanço é essencial para tornar a produção marítima europeia mais resiliente e eficiente em termos de custos, atenuar as dificuldades que se anunciam em termos de escassez de mão de obra, aumentar a produtividade e expandir a capacidade operacional das instalações industriais.

Nos **estaleiros de pequena e média dimensão**, é necessário aumentar a utilização de tecnologias de produção inovadoras, no que respeita a materiais, processos, IA e competências. Assim, a Comissão está a lançar o **convite à apresentação de propostas de**

projetos emblemáticos de I&I «Estaleiros navais do futuro»¹³ para apoiar o ensaio e a demonstração dessas tecnologias no ecossistema real dos estaleiros, com vista a uma replicação posterior e à expansão dos resultados.

Os entraves relativos às autorizações administrativas podem limitar a capacidade dos estaleiros navais para expandir ou modernizar instalações ou instalar tecnologias de descarbonização, como as infraestruturas para o abastecimento de combustível limpo ou a eletrificação dos portos. A recente proposta de regulamento relativo à aceleração das avaliações ambientais¹⁴ e o pacote Redes Europeias podem acelerar a eletrificação de instalações industriais, nomeadamente nas zonas portuárias, como as instalações de reparação e manutenção naval, pelo que deverão ser adotados pelos legisladores tão rapidamente quanto possível. **A proposta de ato legislativo sobre a aceleração industrial** simplificará e acelerará os procedimentos de licenciamento, nomeadamente os respeitantes às instalações de produção marítima.

Por fim, no âmbito da Aliança das Cadeias de Valor da Indústria Marítima da UE, a Comissão estudará com as partes interessadas formas de otimizar as sinergias ao nível das cadeias de produção e abastecimento transfronteiriças, promovendo a normalização sempre que for possível alcançar economias de escala, por exemplo, para reduzir os custos e o tempo de implantação de determinados componentes das embarcações da próxima geração.

2.3 Potenciar a contratação e o financiamento públicos em prol da liderança industrial da UE

Uma utilização estratégica da contratação pública pode ajudar a promover a procura de produtos e serviços limpos e inovadores «fabricados na UE», nomeadamente de importantes navios estratégicos em mercados-piloto¹⁵ críticos para a resiliência e a segurança económica da UE.

A Comissão trabalhará com os Estados-Membros da UE e do Espaço Económico Europeu (EEE) para identificar e facilitar uma **reserva plurianual e agregada de encomendas públicas dos adquirentes públicos da UE e do EEE**, de modo a sinalizar uma procura pública agregada a longo prazo nos segmentos relevantes (por exemplo, transbordadores, navios de investigação, quebra-gelos, rebocadores e drones¹⁶) e a facilitar a preparação do setor europeu da produção marítima para satisfazer essa procura.

No contexto da próxima revisão do quadro da UE em matéria de contratos públicos, a Comissão, em cumprimento das obrigações internacionais, proporá **requisitos específicos não relacionados com o preço** em determinados segmentos da contratação pública estratégica, em apoio dos objetivos da UE em matéria de resiliência industrial e segurança económica.

¹³ Programa de trabalho do Horizonte Europa para 2026-2027 — CL5-2026-05-D5-12. Orçamento indicativo: 21,00 milhões de EUR.

¹⁴ Proposta de revisão da diretiva relativa à aceleração dos processos de concessão de licenças [COM(2025) 1007 final].

¹⁵ Como exemplos, é possível referir a aquisição direta de transbordadores para transporte local, urbano e insular, navios oceanográficos e de investigação, barcos de trabalho, embarcações de controlo da poluição, embarcações de busca e salvamento e embarcações de formação e salvamento, a aquisição de componentes, a reparação, os serviços especializados como meios e tecnologias militares, de patrulha e de guarda costeira.

¹⁶ Tendo em conta e em sinergia com a criação da frota de reserva de navios lança-cabos polivalentes da UE, em consonância com o Plano de Ação da UE para a Segurança dos Cabos [JOIN(2025) 9 final] e com as ações pertinentes no âmbito do Plano de Ação sobre Segurança no domínio dos Drones e das Soluções Antidrones [COM(2026) 81 final].

Além disso, a Comissão avaliará as dependências externas e as necessidades de critérios não relacionados com o preço para a aquisição de embarcações especializadas, na elaboração das condições de leilão de projetos estratégicos nos domínios marítimo, das energias renováveis ou subaquático.

O financiamento público pode também reforçar a procura privada de produtos inteligentes e limpos, promovendo a inovação e a criação de valor na UE. Para o efeito, as propostas relativas ao quadro financeiro plurianual (2028-2034) e, em especial, a proposta relativa ao Fundo Europeu de Competitividade (FEC) incluíram **condições preferenciais específicas da UE destinadas a proteger as tecnologias e capacidades estratégicas em conformidade com os compromissos internacionais.**

A nova **Comunicação Conjunta intitulada «Reforçar a segurança económica da UE»**¹⁷ incentiva vivamente os Estados-Membros, o Grupo BEI e outras instituições financeiras internacionais ou bancos de fomento nacionais que estejam a executar orçamentos nacionais ou da UE a integrar considerações de segurança económica nas decisões de financiamento¹⁸.

2.4 Garantir uma concorrência leal com os países terceiros

A Comissão pretende assegurar uma concorrência leal a nível mundial e proteger a indústria de produção marítima europeia contra práticas comerciais prejudiciais, como a fixação de preços predatórios, as subvenções não orientadas para o mercado, a violação dos direitos de propriedade intelectual (DPI) e as transferências forçadas de tecnologia, aplicadas em países terceiros.

A Comissão lançará um diálogo estruturado com a indústria de produção marítima da UE, possivelmente no âmbito da Aliança das Cadeias de Valor da Indústria Marítima, com vista a continuar a reforçar as suas capacidades de recolha de informações para acompanhar a evolução das políticas e do mercado mundial no domínio da construção naval, os riscos estratégicos, as ameaças e oportunidades para a resiliência das cadeias de abastecimento e os obstáculos ao acesso ao mercado em países terceiros. Para o efeito, a Comissão potenciará, nomeadamente, a nova Aliança das Cadeias de Valor da Indústria Marítima da UE, bem como a sua rede de delegações da UE e a nova Plataforma de Informação sobre Segurança Económica, anunciada na nova Comunicação Conjunta intitulada «Reforçar a segurança económica da UE»¹⁹. Tal contribuirá para detetar e identificar melhor em que domínios as práticas comerciais desleais em países terceiros são, ou poderão tornar-se, prejudiciais para os estaleiros navais e fabricantes de equipamentos da UE e fundamentará eventuais medidas ou ações comerciais destinadas a garantir uma concorrência leal.

No que toca à melhoria da proteção da indústria contra práticas comerciais prejudiciais, a Comissão irá:

- **avaliar as opções e propor, sempre que necessário e viável, um novo instrumento específico para o setor**²⁰ ou alterações específicas do seu conjunto de instrumentos da política comercial, em conformidade com as obrigações internacionais. As opções

¹⁷ JOIN(2025) 977.

¹⁸ Tal passa por dar prioridade ao apoio às empresas da UE que reduzam as dependências externas em setores críticos e por impedir o acesso dos fornecedores de alto risco de países terceiros a financiamentos nacionais e da UE.

¹⁹ JOIN(2025) 977.

²⁰ Tendo em conta que o Regulamento (UE) 2016/1035 relativo à defesa contra a prática de preços lesivos na venda de navios não pode ser aplicado devido à não ratificação do Acordo da OCDE de 1994 relativo à construção naval.

centrar-se-ão em segmentos específicos e fundamentais para a autonomia estratégica e a segurança económica da Europa e em locais com estaleiros navais da UE ainda em atividade, mas confrontados com uma concorrência internacional desleal²¹,

- **potenciar os acordos comerciais e de investimento, atuais e futuros**, para proteger e promover os interesses da base de produção marítima da UE, nomeadamente com disposições em matéria de acesso ao mercado, medidas antissubvenções, obrigações de transparência e proteção dos DPI,
- **relançar os esforços no sentido de um futuro acordo internacional no domínio da construção naval** que resolva o problema das práticas não comerciais no setor.

A Comissão continuará a promover condições de concorrência equitativas no domínio dos créditos à exportação de navios aprofundando o **Acordo Setorial sobre Navios (SSU)**²² **no âmbito do Convénio da OCDE relativo aos créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial**, nomeadamente mediante disposições específicas aplicáveis aos navios com nível nulo ou baixo de emissões. De igual modo, a Comissão trabalhará no sentido de apoiar os estaleiros navais, os fabricantes de equipamentos e os prestadores de serviços da UE nos mercados de países terceiros, com a **criação de um novo instrumento de financiamento dos créditos à exportação ao nível da UE**²³.

2.5 Reforçar o quadro mundial em matéria de reciclagem de navios e promover a circularidade marítima

A reciclagem dos navios permite recuperar e reutilizar materiais valiosos como aço, cobre e alumínio, reduzindo a necessidade de extração de recursos virgens e apoiando os princípios da economia circular. Durante a próxima década, prevê-se a reciclagem de mais de 16 mil navios. Tendo em vista o estabelecimento de um quadro mundial atualizado e mais sólido, a Comissão procurará **reforçar a Convenção de Hong Kong para a Reciclagem dos Navios**²⁴. Em última análise, o objetivo consiste em alcançar o pleno alinhamento entre as regras internacionais e o Regulamento Reciclagem de Navios da UE, bem como em garantir práticas de reciclagem seguras, sustentáveis e responsáveis a nível internacional.

Além disso, a Comissão estudará formas de apoiar a **expansão da capacidade interna de reciclagem de navios da UE** tornando-a mais eficiente em termos de custos e trabalhará com os seus parceiros comerciais com capacidade de reciclagem de navios, começando pela Índia, para promover normas ambientais e sociais elevadas, com base no Regulamento Reciclagem de Navios da UE. Dado o valor crescente dos materiais reciclados para a produção ecológica da UE, a Comissão está preparada para apoiar as partes interessadas no desenvolvimento de abordagens da UE centradas no fluxo circular de reciclagem e reutilização de materiais (*cradle-to-cradle*) na indústria marítima, designadamente nos

²¹ Por exemplo, tipos de embarcações essenciais para a mobilidade militar e a segurança dos abastecimentos em tempos de crise, como transbordadores e embarcações de navegação interior, bem como navios especializados essenciais para proteger as infraestruturas digitais e energéticas ao largo da Europa.

²² Esse aprofundamento implica estabelecer condições equitativas (em que a concorrência assenta no preço e na qualidade dos navios e não nas modalidades financeiras oferecidas) e trabalhar no sentido de eliminar as distorções do comércio relacionadas com os créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial.

²³ Este novo instrumento proporcionará apoio financeiro da UE às agências nacionais de crédito à exportação da UE, a fim de reforçar a competitividade das suas propostas financeiras, nomeadamente junto dos adquirentes internacionais de navios.

²⁴ Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios (2009).

polos europeus de siderurgia, construção naval e reciclagem de navios desmantelados²⁵, fomentando sinergias industriais, oportunidades e boas práticas ambientais.

A Comissão continuará a apoiar as estratégias de circularidade marítima desde a conceção até ao fim de vida e à valorização de materiais, através do apoio à I&I²⁶. O roteiro para a aplicação da economia circular às embarcações de recreio em fim de vida²⁷, que estabelece metas a alcançar até 2030, norteará os esforços adicionais envidados neste domínio.

Ações emblemáticas

- *Lançar uma Aliança das Cadeias de Valor da Indústria Marítima da UE para promover a liderança em mercados-piloto*
- *Apoiar a transformação digital, limpa e circular dos estaleiros navais europeus («Estaleiros navais do futuro»)*
- *Potenciar a contratação pública e o financiamento da UE conforme proposto no QFP, em prol da liderança industrial da UE, nomeadamente através de reservas de encomendas públicas e de critérios específicos de segurança económica e não relacionados com o preço*
- *Ações destinadas a garantir uma concorrência leal a nível internacional para os estaleiros navais e os fabricantes de equipamentos da UE, nomeadamente com créditos à exportação de navios e, sempre que necessário e viável, medidas comerciais específicas para o setor*

3. TRANSPORTAR E LIGAR

Setor estratégico, o transporte marítimo representa cerca de 75 % do comércio externo da UE e 30 % do transporte de mercadorias intra-UE. A frota controlada pela UE é a maior do mundo, correspondendo a mais de um terço da frota mundial em todos os segmentos. Os operadores europeus mantêm fortes posições nos mercados do transporte em contentor e a granel, do transporte de energia e dos serviços marítimos altamente especializados. As ligações marítimas de passageiros e de mercadorias são vitais para as ilhas e as regiões ultraperiféricas da UE, assegurando a coesão territorial e apoiando as comunidades locais e o turismo. As frotas com pavilhão de um Estado-Membro da UE e controladas pela UE são internacionalmente reconhecidas pelas suas normas exemplares em matéria de segurança e proteção, inovação e desempenho ambiental²⁸.

Ao mesmo tempo, o setor dos transportes marítimos da UE opera num ambiente cada vez mais complexo de perturbações e volatilidade política, custos da transição energética, envelhecimento da mão de obra e intensa concorrência mundial, em particular a proveniente da Ásia Oriental e do Sudeste Asiático. Uma vez mais, a recente evolução geopolítica sublinhou a sua importância estratégica para o comércio mundial de energia e mercadorias. Ao mesmo tempo, realçou a crescente exposição do setor aos desafios de

²⁵ Eventualmente, no âmbito da nova Aliança das Cadeias de Valor da Indústria Marítima da UE.

²⁶ Com base também em instrumentos como os passaportes, que permitem um sistema de rastreabilidade de todo o ciclo de vida e dos materiais dos navios, e nos índices de desempenho ambiental dos estaleiros desenvolvidos no âmbito dos projetos «Circle of Life» e «EcoShipYards» financiados pela UE.

²⁷ Roteiro para a aplicação da economia circular às embarcações de recreio em fim de vida, elaborado em 2023 pela European Boating Industry, em cooperação com a Comissão.

²⁸ As convenções da Organização Marítima Internacional (OMI) sobre segurança marítima e proteção do ambiente estão transpostas para o acervo da UE. Os Estados-Membros estão juridicamente vinculados a aplicá-las juntamente com as regras específicas da UE, muitas vezes ao abrigo de requisitos mais rigorosos do que os de outras regiões do mundo.

segurança internacionais, que representam riscos significativos para a liberdade de navegação e, mais importante ainda, para a segurança das embarcações e das respetivas tripulações, levando a um aumento dos custos de transporte e de seguro.

Neste contexto, a presente estratégia procura salvaguardar o setor enquanto prestador essencial de serviços de transporte marítimo eficientes, seguros, sustentáveis e de alta qualidade, criando melhores condições para a base de produção da UE.

A realização dos objetivos da presente estratégia requer um quadro estratégico e regulamentar coerente e cooperação ao nível quer da União quer nacional. **A Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) constitui a espinha dorsal técnica e operacional da política de transporte marítimo da União.** Desempenha um papel fundamental na aplicação harmonizada e facilita soluções inovadoras e eficientes, nomeadamente através da sua ampla base de conhecimentos. Será igualmente fundamental para apoiar a execução das ações regulamentares enunciadas na presente estratégia. Além disso, a EMSA presta assistência técnica e apoio ao reforço de capacidades das autoridades marítimas no Mediterrâneo²⁹.

3.1 Propriedade e pavilhões

A manutenção de uma parte substancial dos meios marítimos e o aumento da atratividade dos pavilhões da UE respaldarão a posição da UE no comércio mundial e salvaguardarão as linhas de comunicação. Reforçarão também a capacidade da UE para moldar as normas e políticas mundiais de segurança, proteção, trabalho, clima e proteção do ambiente.

Neste contexto, a Comissão **continuará a basear-se nas** Orientações da UE sobre **os auxílios estatais aos transportes marítimos**³⁰ para avaliar os regimes de apoio dos Estados-Membros (por exemplo, o imposto sobre a arqueação), que constituem um instrumento fundamental para manter as quotas de mercado e a competitividade do setor nacional do transporte marítimo e aumentar a atratividade dos pavilhões dos Estados-Membros perante a intensa concorrência a nível mundial. A Comissão **insta os Estados-Membros a continuarem a promover medidas pragmáticas**, como aumentar a eficiência dos processos administrativos nacionais³¹, prosseguir com os certificados digitais e a plena digitalização dos registos e utilizar ferramentas baseadas na IA para otimizar os procedimentos. Por seu lado, a Comissão **estabelecerá um diálogo estruturado sobre cooperação** com os Estados-Membros e as partes interessadas do setor, com vista a impulsionar a competitividade e a qualidade do transporte marítimo, nomeadamente no âmbito da aplicação da legislação internacional e da UE relativa ao **cumprimento das obrigações do Estado de pavilhão**. A Comissão, juntamente com os Estados-Membros, prosseguirá os seus esforços no âmbito da OMI para reforçar a supervisão regulamentar dos Estados de pavilhão, tendo em vista o exercício eficaz das suas responsabilidades.

3.2 Transição energética e descarbonização

A promoção da descarbonização e da redução da poluição do setor marítimo, a par da manutenção da sua vantagem competitiva, exige regras claras e previsíveis, nomeadamente

²⁹ Com o programa SAFEMED V financiado pelo IVCDI — Europa Global.

³⁰ C(2004) 43, JO 2004.

³¹ Como a qualidade e a boa administração, a abordagem baseada nos riscos, a redução dos tempos de espera e a simplificação das inspeções.

a nível mundial. Esta situação pode promover a inovação e a liderança num mercado do transporte marítimo em rápida evolução e estimular a procura de tecnologias e combustíveis limpos na Europa.

A transição para energias limpas obrigará a combinar uma maior eficiência energética com a adoção de novas tecnologias de propulsão e combustíveis alternativos. A fim de criar as condições para a produção e adoção em massa desses combustíveis em setores em que é difícil reduzir as emissões, a Comissão apresentou o **Plano de Investimento nos Transportes Sustentáveis (PITS)**³². No caso do transporte marítimo, tal irá traduzir-se numa maior utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos e na eletrificação direta, sempre que possível³³. Neste contexto, a Comissão trabalhará igualmente no sentido de um mercado integrado do biometano, apelando aos Estados-Membros para que as medidas tomadas a nível nacional não introduzam obstáculos indiretos ao comércio transfronteiriço de biometano, nem limitem a sua disponibilidade no mercado único. A Aliança para os Combustíveis Renováveis e Hipocarbónicos incentivará debates entre os armadores, o setor dos combustíveis sustentáveis e as instituições financeiras para promover a produção e o fornecimento de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor do transporte por vias navegáveis.

A iniciativa FuelEU Transportes Marítimos e a inclusão do setor do transporte marítimo no Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da União Europeia (CELE) sublinham o compromisso da UE de moldar a transição para energias limpas do transporte marítimo, com um percurso claro para o setor cumprir as metas de descarbonização da UE. A fim de facilitar a aplicação destes atos e reduzir a complexidade regulamentar e administrativa decorrente das atuais incoerências e sobreposições, a Comissão **analisará a forma de simplificar e racionalizar o atual quadro de monitorização, comunicação e verificação (MCV)**, de modo a servir o CELE para o transporte marítimo e a iniciativa FuelEU Transportes Marítimos e a criar novas sinergias no processo de cumprimento das obrigações MCV³⁴.

A forma mais eficaz de enfrentar os impactos climáticos do transporte marítimo e garantir condições de concorrência equitativas reside numa ação ambiciosa a nível mundial que concretize a meta da Estratégia da OMI de 2023 de o transporte marítimo internacional alcançar emissões líquidas nulas de gases com efeito de estufa até 2050. A UE **prosseguirá o seu trabalho no âmbito da OMI e construirá pontes com os parceiros internacionais para encontrar soluções a nível mundial**, apoiando o compromisso de descarbonização do setor do transporte marítimo da UE e os investimentos já realizados para atingir este objetivo. Em sintonia com os compromissos jurídicos existentes, a Comissão irá rever a legislação pertinente da UE, tendo em conta as medidas mundiais no âmbito da OMI para evitar a duplicação do pagamento.

De igual modo, a Comissão **facilitará a cooperação entre as partes interessadas mediante a criação de uma rede europeia de rotas e plataformas de navegação ecológica**. Este processo terá por base as iniciativas existentes, nomeadamente as estratégias relativas às diferentes bacias marítimas e ao Espaço Marítimo Europeu³⁵. Visa aumentar a previsibilidade das decisões de investimento e coordenar os projetos de

³² COM(2025) 664 final.

³³ Alimentação elétrica em terra, transbordadores elétricos e transporte marítimo de curta distância.

³⁴ Por exemplo, no que diz respeito ao alinhamento das definições aplicáveis e dos elementos e processos de conceção.

³⁵ O Espaço Marítimo Europeu é uma dimensão marítima da rede transeuropeia de transportes.

sustentabilidade relativos ao funcionamento das embarcações, à implantação de tecnologias, ao fornecimento de combustível e às infraestruturas portuárias³⁶. Se for caso disso, essa ação poderá envolver os países candidatos à adesão à UE, com base nos quadros jurídicos existentes, como a rede transeuropeia de transportes³⁷.

3.3 Segurança — um pilar de um transporte marítimo de alta qualidade e resiliência

A segurança é um facilitador estratégico de serviços de transporte marítimo de alta qualidade e uma pedra angular da competitividade e da liderança tecnológica do setor transformador da UE. A rápida transição do transporte marítimo para a utilização de combustíveis alternativos, a digitalização e a automatização obriga à evolução dos protocolos de segurança para gerir os novos riscos operacionais, tecnológicos e de cibersegurança. O envelhecimento da frota de navios de passageiros com pavilhão de um Estado-Membro da UE torna mais premente a necessidade de acelerar a sua modernização³⁸.

A nível mundial, as normas de segurança da OMI devem acompanhar o progresso tecnológico, nomeadamente nos domínios dos combustíveis e sistemas de propulsão alternativos, das tecnologias de eficiência energética, da formação dos marítimos e do transporte marítimo automatizado. **A UE reforçará a sua participação na OMI para definir estas normas, que contribuirão também para garantir condições de concorrência equitativas a nível mundial.**

Na UE, é assegurado um elevado nível de segurança marítima com a incorporação da regulamentação da OMI no direito da UE. Em 2026, a Comissão apresentará um relatório sobre a Diretiva relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros³⁹ da UE e a Diretiva dos Equipamentos Marítimos⁴⁰ para preparar a revisão das mesmas, a fim de **adaptar os requisitos atuais aos desafios da descarbonização e da digitalização**. Atentando na importância crítica da segurança dos navios de passageiros e de uma conectividade regional segura, a Comissão ponderará a possibilidade de **alargar os requisitos de segurança dos navios de passageiros da UE a todas as rotas intra-UE**. Relativamente aos serviços ao largo, a Comissão analisará a viabilidade de **um quadro da UE para o reconhecimento mútuo dos serviços ao largo e dos navios industriais**, nomeadamente para o transporte de pessoal ou tripulações industriais e a colocação e manutenção de cabos submarinos. A Comissão **avaliará também se deve alargar o âmbito de aplicação da Diretiva dos Equipamentos Marítimos ou dos acordos de reconhecimento mútuo vigentes entre organizações reconhecidas** para passar a abranger mais equipamentos. O objetivo seria simplificar os processos de aprovação e melhorar o acesso aos mercados internacionais, garantindo ao mesmo tempo o mais elevado nível de segurança.

³⁶ O desenvolvimento das infraestruturas portuárias é fundamental para a transição energética e a descarbonização, sendo abordado na Estratégia Portuária da UE.

³⁷ Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

³⁸ Conforme salienta o Relatório Europeu sobre Segurança Marítima (EMSAFE) publicado pela EMSA em dezembro de 2025.

³⁹ Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros.

⁴⁰ Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativa aos equipamentos marítimos e que revoga a Diretiva 96/98/CE do Conselho.

Existem desafios significativos para a segurança marítima e problemas ambientais ligados à denominada «frota-fantasma»⁴¹, em boa parte composta por navios envelhecidos sob jurisdição e controlo pouco claros que, em muitos casos, operam à margem das práticas normais de transparência e cumprimento da legislação relativa ao pavilhão. Esta situação coloca riscos acrescidos ao meio marinho, nomeadamente em zonas designadas como particularmente sensíveis, como o mar Báltico. A Comissão, em estreita cooperação com o Serviço Europeu para a Ação Externa (SEAE) e com o apoio da EMSA, **reforçará a vigilância e o acompanhamento da frota-fantasma⁴² e melhorará o controlo do cumprimento das regras em vigor.** Além disso, aprofundará a cooperação internacional para colmatar as lacunas subsistentes e fazer valer as normas ambientais e de segurança marítima mundiais, nomeadamente com a aplicação de medidas restritivas.

3.4 Simplificar as formalidades administrativas para tirar partido do potencial do mercado único europeu do setor aquático

A complexidade dos procedimentos administrativos decorrentes da legislação mundial, da UE e nacional representa um desafio significativo para o transporte marítimo da UE, causando atrasos, aumentando os custos e reduzindo a eficiência geral⁴³. Esta situação afeta, nomeadamente, o transporte marítimo de curta distância, em especial os operadores de menor dimensão, na concorrência modal com o transporte rodoviário.

Os procedimentos deverão ser significativamente facilitados com a plena aplicação das declarações harmonizadas através do ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo (EMSWe)⁴⁴. **A Comissão insta os Estados-Membros a concluírem a aplicação do Regulamento EMSWe.**

A uma escala mais geral, a Comissão propôs **uma reforma aduaneira ambiciosa**, que deverá promover uma cooperação eficiente entre os setores público e privado para o cumprimento de formalidades aduaneiras nos vários setores económicos, incluindo o marítimo. De acordo com a proposta, os operadores do setor marítimo passarão a dispor de uma Plataforma de Dados Aduaneiros⁴⁵ a partir de 2032. A fim de facilitar o comércio, a Comissão trabalhará no sentido de **uma interconectividade rápida entre as plataformas nacionais únicas para o setor marítimo e a futura Plataforma de Dados Aduaneiros.**

Embora as medidas acima referidas facilitem o cumprimento da legislação, continua a ser igualmente fundamental reduzir os dados a comunicar pelos navios quando fazem escala nos portos da UE. Atualmente, os navios podem ser obrigados a apresentar até 1 200 elementos de dados, dois terços dos quais decorrentes da legislação nacional⁴⁶. Com o objetivo de aproveitar na plenitude o potencial do mercado único europeu do setor aquático, a Comissão **apela aos Estados-Membros que trabalhem em conjunto no**

⁴¹ Definida pela OMI na Resolução A.1192(33), adotada em 6 de dezembro de 2023.

⁴² Em dezembro de 2025, o Conselho aprovou uma declaração sobre o reforço do quadro do direito internacional do mar no que respeita às ameaças da frota-fantasma e à intenção de desenvolver instrumentos para enfrentar as ameaças.

⁴³ Segundo o estudo recente da Comissão Europeia sobre o transporte marítimo de curta distância, as formalidades administrativas podem representar até 5 % dos custos operacionais totais de uma embarcação.

⁴⁴ Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE.

⁴⁵ A Plataforma de Dados Aduaneiros será um conjunto de serviços e sistemas eletrónicos para utilizar dados para fins aduaneiros e permitir a aplicação eletrónica da legislação aduaneira.

⁴⁶ Análise da própria Comissão.

sentido de simplificar e racionalizar os requisitos nacionais e da UE em matéria de comunicação de informações.

A Comissão **consultará o setor marítimo** sobre a identificação de uma maior simplificação dos procedimentos administrativos e dos requisitos em matéria de dados.

3.5 Prosseguir os interesses da UE a nível internacional

Enquanto grande potência económica, a participação da UE no transporte marítimo internacional é fundamental não só para apoiar o seu próprio crescimento económico, mas também para direcionar as políticas marítimas mundiais no sentido da criação de condições de concorrência equitativas, da sustentabilidade, da segurança e da inovação tecnológica.

Por conseguinte, a Comissão, juntamente com os Estados-Membros da UE, **intensificará os seus esforços no âmbito da OMI e procurará maximizar o impacto da UE através de alianças mais amplas com parceiros internacionais.**

No que toca à resiliência das cadeias de abastecimento, merecem especial atenção os pontos de estrangulamento marítimos (ou seja, nós críticos para o comércio mundial e a mobilidade militar) e as rotas emergentes, como as do Ártico⁴⁷. **A Comissão insta os Estados-Membros a intensificarem a colaboração e a afetarem recursos suficientes para reforçar a presença estratégica da UE, incluindo a naval, nestas zonas críticas e assegurar a continuidade do acesso às rotas do transporte marítimo internacional, a fim de proteger a segurança da União.** Além disso, os Estados-Membros em causa devem poder solicitar o apoio de outros Estados-Membros ou do SEAE para a prestação de assistência, através dos canais diplomáticos, aos navios que arvorem o seu pavilhão e sejam ou incorram no risco de ser imobilizados, consoante as circunstâncias.

A Comissão continua firmemente empenhada na **inclusão de compromissos abrangentes em matéria de serviços de transporte marítimo internacional nos acordos de comércio livre.** Estes esforços deverão melhorar as condições de acesso ao mercado e o tratamento não discriminatório dos operadores da UE em países terceiros, incluindo o acesso aos portos e a utilização de serviços auxiliares⁴⁸. Em termos gerais, **a UE poderá procurar obter compromissos mais equilibrados e recíprocos na sua política de comércio marítimo,** designadamente junto dos parceiros que impõem restrições como sistemas de reserva de carga e taxas portuárias discriminatórias.

Os Estados-Membros necessitam de um quadro jurídico previsível para assegurar o cumprimento do direito da UE na gestão das suas **parcerias marítimas bilaterais**⁴⁹. **A Comissão proporá legislação** que estabeleça condições para os Estados-Membros declararem os acordos bilaterais em vigor compatíveis com o direito da UE e negociarem e celebrarem novos acordos que promovam os interesses da UE.

As companhias de transporte marítimo da UE necessitam de ter um acesso fiável e a preços competitivos a combustíveis e infraestruturas alternativos nas rotas e plataformas mundiais. A iniciativa relativa aos corredores e plataformas de transportes marítimos

⁴⁷ No âmbito da próxima revisão da política da União para o Ártico.

⁴⁸ Tais como a movimentação de carga (incluindo em terminais de contentores), os serviços de entreposto e armazenagem, as atividades de agência e o trânsito de frete marítimo.

⁴⁹ À luz do parecer do Tribunal de Justiça da União Europeia de 2017 sobre Singapura, que confirmou que a UE tem competência exclusiva para negociar e celebrar acordos internacionais de serviços de transporte marítimo sempre que tais acordos forem suscetíveis de afetar ou alterar as regras da UE em vigor.

ecológicos da Estratégia Global Gateway⁵⁰ promove a adoção de combustíveis limpos e alternativos através de parcerias mutuamente vantajosas com países terceiros. A fim de salvaguardar os investimentos e proteger os interesses da UE nas cadeias de abastecimento internacionais, a Comissão **integrará os requisitos de segurança e proteção no desenvolvimento do portal da Estratégia Global Gateway e parcerias de cadeias de valor** com os países em desenvolvimento. Continuará a reforçar esta abordagem aprofundando parcerias com os países terceiros desenvolvidos que acolhem importantes plataformas mundiais de transporte marítimo.

No âmbito do Pacto para o Mediterrâneo⁵¹, a Comissão promoverá o desenvolvimento de ligações de transporte eficientes e sustentáveis e o reforço da segurança da União.

3.6 Apoio aos setores das vias navegáveis interiores, dos cruzeiros e da náutica desportiva

A fim de tirar pleno partido do potencial inexplorado do transporte por vias navegáveis interiores (VNI) no âmbito do sistema europeu de transportes, a Comissão Europeia proporá que se dê **seguimento ao programa NAIADES III**. Esta iniciativa focar-se-á na resposta aos desafios críticos para a competitividade do transporte por vias navegáveis interiores, nomeadamente a modernização dos portos de navegação interior, o reforço da resiliência das infraestruturas e a adoção de tecnologias inovadoras, como os sistemas automatizados e as embarcações com nível nulo ou baixo de emissões.

A futura **estratégia para o turismo sustentável** da UE continuará a **promover o crescimento sustentável do ecossistema do turismo**, incluindo os setores dos cruzeiros e da náutica desportiva.

Ações emblemáticas

- *Prosseguir o trabalho no âmbito da OMI para encontrar soluções mundiais e rever a legislação pertinente da UE, tendo em conta as medidas mundiais no âmbito da OMI para evitar a duplicação do pagamento*
- *Ponderar como simplificar o quadro de monitorização, comunicação e verificação para o CELE e a iniciativa FuelEU Transportes Marítimos e simplificar as formalidades administrativas das operações de transporte marítimo*
- *Procurar a ambição mundial, nomeadamente com uma maior participação nos trabalhos da OMI, promover parcerias estratégicas com países terceiros e assegurar o bom funcionamento dos mercados marítimos mundiais*

4. GARANTIR E PROTEGER

O domínio marítimo enfrenta ameaças crescentes, tanto à superfície como no fundo marinho. As ameaças vinculam a necessidade de dispor de **capacidades navais, de quebra-gelo, submarinas e de dupla utilização sólidas** para apoiar a defesa da UE, a segurança do Ártico, a proteção das infraestruturas críticas e as necessidades de mobilidade militar. A resposta a estes desafios pode criar oportunidades de crescimento para o setor marítimo da UE, nomeadamente potenciando e promovendo a produção de embarcações, plataformas e tecnologias de dupla utilização.

⁵⁰ [Global Gateway — Parcerias Internacionais — Comissão Europeia](#).

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final](#).

4.1 Reforçar a base industrial e tecnológica naval da Europa

A evolução do panorama geopolítico exige o desenvolvimento de sistemas, navios e plataformas navais de ponta capazes de operar de forma integrada em contextos de ameaças complexos e multidomínios, incluindo, se necessário, meios climáticos e geográficos extremos (por exemplo, o Ártico).

Para alcançar os objetivos de prontidão em matéria de defesa para 2030, existe, a nível nacional e da UE, um interesse imperioso em aumentar as capacidades de produção naval⁵². **Os Estados-Membros podem aproveitar as diversas oportunidades no âmbito do Plano ReArm Europe/Prontidão 2030⁵³, que visa mobilizar até 800 mil milhões de EUR de despesas em defesa até 2030**, para reforçar as capacidades industriais e tecnológicas navais. Tal passa por apoiar o desenvolvimento de interfaces e protocolos normalizados, facilitar a interoperabilidade entre as marinhas europeias, integrar sistemas de diferentes fabricantes e reforçar os domínios de capacidade estratégica⁵⁴.

O Fundo Europeu de Defesa (FED) continuará a reforçar a capacidade dos integradores de sistemas navais e fornecedores de equipamento da UE, apoiando temas de I&D colaborativa em consonância com as prioridades do Plano de Desenvolvimento de Capacidades⁵⁵.

Além disso, o **Programa da Indústria de Defesa Europeia (EDIP)** apoiará o aumento das capacidades de produção industrial, compensando o custo da cooperação através da contratação pública conjunta. Apoiará igualmente a transição do protótipo para a produção em grande escala, estabelecendo pontes entre as atividades de I&D apoiadas pelo Fundo Europeu de Defesa.

4.2 Assegurar a liderança tecnológica no conhecimento situacional marítimo

A proteção das infraestruturas subaquáticas, portuárias e marítimas críticas exige uma abordagem multissetorial que inclua tecnologias como drones subaquáticos e de superfície, sensores, sistemas de alerta rápido, sistemas de comunicações subaquáticas, sistemas de lançamento e recuperação e porta-drones. É necessária uma cooperação mais estreita entre os governos e a indústria para criar arquiteturas complexas de conhecimento situacional que integrem tecnologias avançadas através de um sistema único de comando e controlo. Paralelamente, cria oportunidades para consolidar a liderança industrial marítima da UE num segmento estratégico emergente.

O **Plano de Ação da UE para a Segurança dos Cabos⁵⁶**, que define a criação de um mecanismo integrado de vigilância dos cabos submarinos por polos de bacias marítimas, e

⁵² A Comissão avaliará as necessidades do setor naval da UE, a sua cadeia de abastecimento, o grau de dependência da UE e a necessidade de manter inventários estratégicos. Prevê-se o lançamento de um estudo no terceiro trimestre de 2026, no âmbito do Programa de trabalho do Horizonte Europa para 2026-2027 [Serviços científicos e técnicos do Centro Comum de Investigação (Resiliência da cadeia de abastecimento do transporte aquático)].

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Nomeadamente, embarcações e tecnologias de dupla utilização, embarcações para fins especiais destinadas à manutenção de infraestruturas ao largo e subaquáticas (por exemplo, navios de assentamento, manutenção e reparação de cabos) e capacidades de movimentação marítima (por exemplo, transbordadores, quebra-gelos, navios-hospital, navios de apoio à tripulação, navios de apoio ao largo, dragas e rebocadores).

⁵⁵ O combate naval e a interdição marítima nos três domínios fundamentais, nomeadamente a modernização dos atuais sistemas navais de superfície, os sistemas de combate naval de superfície da próxima geração e os sistemas marítimos armados, tripulados e não tripulados, de longo alcance. Para mais pormenores, ver Agência Europeia de Defesa — Prioridades de desenvolvimento de capacidades da UE de 2023.

⁵⁶ JOIN(2025) 9 final.

o **Plano de Ação sobre Segurança no domínio dos Drones e das Soluções Antidrones**⁵⁷, que prevê medidas industriais para os drones como uma iniciativa de aquisição conjunta, contribuirão para assegurar capacidades de deteção e resposta atempada a ameaças.

A fim de reforçar o conhecimento situacional marítimo do espaço ao fundo marinho ao nível da UE e colmatar as lacunas em termos de capacidades, importará mobilizar a base industrial marítima europeia, com base no Pacto Europeu dos Oceanos e noutras iniciativas da UE existentes⁵⁸ neste domínio, para continuar a apoiar:

- o aumento da I&D de tecnologias e sistemas militares ou de dupla utilização para efeitos de comando, controlo, comunicação, recolha de informações, vigilância e reconhecimento,
- a contratação conjunta de drones marítimos não tripulados e sistemas de comunicações para as embarcações militares, a guarda costeira e as autoridades portuárias, assegurando a sua coordenação,
- o investimento e desenvolvimento de soluções de cibersegurança e de sistemas integrados que combinem capacidades de vigilância para permitir uma abordagem abrangente e coordenada da segurança marítima e da proteção dos portos.

A este respeito, a Comissão incentiva os Estados-Membros a tirarem partido das oportunidades proporcionadas pelo EDIP, designadamente a possibilidade de criar **projetos europeus de interesse comum no domínio da defesa**, nomeadamente na área do **conhecimento situacional marítimo**.

4.3 Apoiar a mobilidade militar e a preparação para situações de emergência

A Comunicação Conjunta sobre a mobilidade militar⁵⁹ sublinha o papel do transporte de dupla utilização, incluindo o marítimo, na viabilização da mobilidade militar e na preparação para situações de emergência. Destaca também a necessidade de a UE expandir a sua capacidade industrial para prover capacidades de mobilidade militar. A este respeito, importa referir o potencial de dupla utilização dos transbordadores europeus, que pode ter um papel fundamental no transporte rápido e eficiente de tropas, veículos e equipamento em rotas marítimas de curta e média distância, bem como em operações de evacuação e ajuda de emergência. Esta situação criará oportunidades para reconstruir a capacidade industrial interna neste segmento estratégico e criar um efeito de bola de neve na base de produção marítima.

Para o efeito, a Comissão proporá a **criação de um mecanismo de apoio à construção de transbordadores de dupla utilização**⁶⁰ de modo a mobilizar recursos financeiros para investimentos associados a especificações militares adicionais para transbordadores de dupla utilização construídos na Europa e passíveis de projeção para rotas estrategicamente importantes. No âmbito deste programa, a Comissão trabalhará com a Agência Europeia de Defesa e, eventualmente, com a EMSA, bem como com o Estado-Maior da União Europeia, para elaborar normas para os meios de transporte marítimo de dupla utilização,

⁵⁷ COM(2026) 81.

⁵⁸ Por exemplo, a Estratégia de Segurança Marítima da UE (14280/23), o ambiente comum de partilha da informação no domínio marítimo, o Plano de Ação da UE para a Segurança dos Cabos, o Plano de Ação sobre Segurança no domínio dos Drones e das Soluções Antidrones, as plataformas alojadas pela EMSA e o Programa Espacial da União [Regulamento (UE) 2021/696], que cria o Copernicus, o Galileo, o EGNOS, o GOVSATCOM e os serviços de segurança espacial de apoio à navegação marítima, à vigilância, às comunicações e ao conhecimento situacional.

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

⁶⁰ Em conformidade com as regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais, se for caso disso.

complementando a proposta de regulamento relativo à mobilidade militar⁶¹ e assegurando a coerência com as normas da OTAN.

Além disso, a Comissão **trabalhará no sentido da adoção de regras de cibersegurança sólidas e vinculativas no quadro da OMI para reduzir os riscos de cibersegurança no domínio marítimo em geral que impendem sobre as embarcações civis**, em consonância com as medidas respetivas da UE, nomeadamente a Diretiva SRI 2⁶², o Regulamento de Ciber-Resiliência⁶³ e a recente proposta de revisão do Regulamento Cibersegurança⁶⁴, destinadas a reforçar ainda mais a resiliência e as capacidades da UE no domínio da cibersegurança para fazer frente às ameaças crescentes.

Ações emblemáticas

- *Apoiar o aumento das capacidades de produção industrial naval, nomeadamente através do novo Programa da Indústria de Defesa Europeia e do Plano ReArm Europe/Prontidão 2030*
- *Propor a criação de um programa de apoio à construção de transbordadores de dupla utilização*

5. ACESSO À INOVAÇÃO

A inovação e o investimento em tecnologias avançadas como as tecnologias limpas, a circularidade, a digitalização, a automatização, a IA e a conceção inteligente de navios são essenciais para impulsionar a competitividade, a sustentabilidade e a resiliência dos setores da produção marítima e do transporte marítimo da UE. Assim, é fundamental eliminar obstáculos como a incerteza regulamentar, a fragmentação dos esforços de investimento público e privado em I&I e a capacidade limitada de ensaio.

5.1 Reforçar o quadro estratégico para promover a liderança da UE em tecnologias inovadoras

O futuro do ecossistema aquático da UE dependerá da capacidade de identificar e expandir novas soluções tecnológicas no domínio das tecnologias limpas e dos sistemas digitais e automatizados, e de prestar apoio político específico ao reforço da base industrial da UE.

Tecnologias como as pilhas de combustível, a propulsão elétrica e eólica, o controlo das emissões fugitivas, o transporte de CO₂, a captura e armazenamento de CO₂, a alimentação elétrica em terra e a energia renovável ao largo⁶⁵ são apenas algumas das tecnologias que encerram um forte potencial de redução das emissões e de oportunidades de mercado. Na sua maioria, estão reconhecidas no Regulamento Indústria Neutra em Carbono, que visa aumentar a capacidade de fabrico de produtos de tecnologias neutras em carbono na UE até 2030. Além disso, estudos recentes levados a cabo pela EMSA destacam os benefícios da lubrificação por ar e os trabalhos da OMI progrediram com a elaboração de orientações

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

⁶² Diretiva (UE) 2022/2555.

⁶³ Regulamento (UE) 2024/2847. O regulamento exige que os produtos com elementos digitais cumpram os requisitos de cibersegurança. Embora exclua os equipamentos marítimos do seu âmbito de aplicação, pode, ainda assim, ser aplicável ao setor marítimo, por via dos produtos não classificados como equipamento marinho, como o *software*.

⁶⁴ COM(2026) 11.

⁶⁵ Por exemplo, fundações e flutuadores de torres eólicas ao largo, energia das correntes marítimas, energia ondomotriz e subestações e conversores ao largo.

sobre baterias, recuperação avançada de calor residual, pilhas de combustível e sistemas de captura e armazenamento de CO₂.

A **propulsão de assistência eólica** é um exemplo de tecnologia assente nos fortes conhecimentos especializados europeus em matéria de fabrico⁶⁶. Para apoiar a sua adoção, a Comissão trabalhará no sentido de aperfeiçoar a metodologia de contabilização da energia de propulsão eólica e colmatar as lacunas regulamentares ao nível da UE e da OMI.

Além disso, a **propulsão nuclear**, nomeadamente os pequenos reatores modulares (PRM) e os reatores modulares avançados (RMA), exigem uma supervisão estratégica coordenada à luz do interesse renovado a nível mundial e dos primeiros progressos industriais. A Comissão continuará a trabalhar no sentido do estabelecimento de um quadro estratégico sólido que permita a utilização da propulsão nuclear no transporte marítimo comercial⁶⁷ e contribua para a conquista de uma posição de liderança tecnológica e industrial a nível mundial.

A Comissão, com o apoio da EMSA, coordenará os trabalhos de avaliação da evolução tecnológica, incluindo a maturidade tecnológica e a segurança. Com o fito de ajudar a reduzir os riscos de investimento e contribuir para soluções escaláveis, os progressos tecnológicos promissores serão avaliados de forma mais aprofundada e refletidos no direito da UE, como o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e a taxonomia da UE⁶⁸, bem como ao nível da OMI, conforme adequado.

Sempre que necessário, a Comissão atualizará o quadro do mercado único da UE para apoiar a inovação e a implantação de tecnologias limpas em segmentos específicos da produção marítima. Para o efeito, proporá a **alteração específica do Regulamento relativo às emissões de máquinas móveis não rodoviárias**⁶⁹, para permitir que o hidrogénio seja utilizado como combustível de referência de motores de máquinas móveis não rodoviárias em embarcações de navegação interior. Além disso, a **avaliação em curso da Diretiva relativa às embarcações de recreio**⁷⁰ **centra-se na avaliação das regras relativas às novas embarcações e aos novos sistemas de propulsão neste segmento.**

A fim de promover a implantação segura da navegação autónoma, a Comissão trabalhará, ao nível quer da UE quer da OMI, no sentido de um **quadro regulamentar e técnico para as soluções de transporte marítimo não tripuladas**. Desde 2016, o trabalho da UE no domínio dos veículos marítimos de superfície autónomos (MASS) contribuiu para o Código MASS da OMI, a adotar em 2026 e obrigatório até 2032. Antes da implantação em grande escala da navegação autónoma, a Comissão, com o apoio da EMSA, **emitirá orientações e boas práticas da UE para determinados testes e ensaios no mar, bem como para a avaliação de riscos**⁷¹, a fim de apoiar a aplicação nos Estados-Membros e contribuir para a liderança tecnológica da UE.

⁶⁶ Nos últimos cinco anos, este domínio recebeu mais de 36 milhões de EUR de financiamento do Horizonte Europa.

⁶⁷ Nomeadamente, através de um tema específico no convite à apresentação de propostas de 2027 no âmbito do programa de trabalho do agregado 5 do Horizonte Europa.

⁶⁸ Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 da Comissão, de 4 de junho de 2021, que completa o Regulamento (UE) 2020/852.

⁶⁹ Regulamento (UE) 2016/1628 relativo aos requisitos respeitantes aos limites de emissão de gases e partículas poluentes e à homologação de motores de combustão interna para máquinas móveis não rodoviárias.

⁷⁰ Diretiva 2013/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa às embarcações de recreio e às motas de água e que revoga a Diretiva 94/25/CE (Texto relevante para efeitos do EEE).

⁷¹ Por exemplo, a ferramenta de avaliação baseada nos riscos (RBAT) desenvolvida pela EMSA.

5.2 Promover sinergias e a coordenação e eliminar os obstáculos à expansão industrial da inovação

A fim de **reforçar a liderança tecnológica da UE**, a Comissão procurará reforçar a cooperação público-privada no âmbito do Programa-Quadro Horizonte Europa 2028-2034 em domínios prioritários e com base numa abordagem de carteira. No setor do transporte aquático, tal basear-se-á nas realizações da atual **Parceria para o Transporte Aquático de Emissões Zero (PTAEZ) coprogramada**, com vista a **reforçar e expandir a ação da UE** neste domínio, a fim de promover sinergias e efeitos de escala entre a descarbonização, a digitalização, a automatização e a circularidade no ecossistema aquático em geral.

A Comissão incentiva os **Estados-Membros a continuarem a apoiar a rápida adoção da inovação, nomeadamente com bancos de ensaios e experimentação regulamentar**, contribuindo assim para a liderança tecnológica marítima, a soberania industrial e os objetivos da dupla transição da Europa. A futura **Estratégia da UE de Investigação e Inovação Oceânicas** melhorará os processos de ensaio das tecnologias oceânicas, como a robótica submarina, para diferentes aplicações, de modo a ajudar os fabricantes da UE a implantá-las mais rapidamente e a preços mais baixos.

No quadro da execução da **Estratégia Europeia para as Infraestruturas de Investigação e Tecnologia**⁷², a Comissão efetuará um levantamento e avaliará as infraestruturas de investigação e tecnologia, nomeadamente no domínio do transporte aquático. Promoverá igualmente o acesso a essas infraestruturas por parte das empresas marítimas em fase de arranque, das empresas em fase de expansão, das pequenas e médias empresas (PME) e das empresas de média capitalização da UE.

Para ajudar a **evitar a fuga de tecnologia financiada pela UE**, a Comissão atenderá à segurança da investigação e inovação garantindo uma execução sistemática e rigorosa dos instrumentos existentes⁷³ e identificará as eventuais lacunas subsistentes.

A Comissão **lançará a iniciativa da UE de observação dos oceanos «OceanEye»**, uma das pedras basilares do Pacto Europeu dos Oceanos. O reforço da observação dos oceanos e o desenvolvimento das tecnologias conexas criarão novas oportunidades para os fabricantes do setor marítimo da UE.

Ações emblemáticas

- *Atualizar o quadro regulamentar para promover a liderança da UE em tecnologias inovadoras, nomeadamente a propulsão eólica, a propulsão nuclear e a navegação autónoma*
- *Reforçar e alargar o âmbito do apoio à I&I no setor do transporte aquático, com base nos resultados da atual Parceria para o Transporte Aquático de Emissões Zero coprogramada*
- *Lançar a iniciativa de observação dos oceanos («OceanEye»)*

6. ACESSO A FINANCIAMENTO E INVESTIMENTO

⁷² COM/2025/497 final/2.

⁷³ A Comissão pode, por exemplo, em casos devidamente justificados, excluir determinadas entidades de países terceiros, ou entidades da UE controladas por determinados países terceiros, da participação em projetos de investigação e inovação e de implantação de capacidades digitais, a fim de proteger os ativos estratégicos, os interesses, a autonomia ou a segurança da União. Pode também avaliar o impacto da transferência de resultados do Horizonte Europa (incluindo a propriedade intelectual) gerados por investigação financiada pela UE para países terceiros não associados e opor-se a essa transferência.

Estudos recentes estimam que as necessidades anuais de financiamento para a descarbonização da frota da UE se situem entre 2,4 mil milhões de EUR e 8,5 mil milhões de EUR. Foram identificadas necessidades de investimento significativas para as embarcações de navegação interior e segmentos especializados como as embarcações eólicas marítimas, os navios de cabos submarinos ou as tecnologias oceânicas emergentes⁷⁴. Além disso, estima-se que a transformação digital dos estaleiros navais da UE exija investimentos entre, pelo menos, 3 mil milhões de EUR e 7,5 mil milhões de EUR. A satisfação destas necessidades de investimento requer a utilização coordenada do financiamento atual e futuro da UE, medidas nacionais e ações para atrair capital privado ao longo do percurso de investimento. Instrumentos específicos de aconselhamento, criação de parcerias e reserva de projetos, como o portal para o financiamento de navios da UE, o BlueInvest, a Rede Enterprise Europe, o aconselhamento do BEI através da plataforma de aconselhamento InvestEU e a assistência ao desenvolvimento de projetos do Fundo de Inovação, facilitarão o acesso a recursos e criarão condições favoráveis para o financiamento dos projetos.

A Comissão exorta os Estados-Membros, as instituições financeiras e os bancos de fomento nacionais a reforçarem o apoio aos projetos de transporte por vias navegáveis, nomeadamente através de garantias para o financiamento da construção e aquisição de navios, em conformidade com as regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais, se for caso disso.

6.1 Financiar investimentos através de instrumentos da UE

Ao longo de 2026 e 2027, a Comissão mobilizará uma vasta série de recursos disponíveis e instrumentos existentes para apoiar o setor do transporte por vias navegáveis da UE, incluindo a produção e o transporte marítimos, ao longo do ciclo de investimento.

É essencial dispor de subvenções específicas, mecanismos eficazes de partilha de riscos e regimes financeiros inovadores para potenciar o investimento privado no setor. Neste sentido, a Comissão **apoiará a renovação e descarbonização da frota de transporte marítimo**, com especial ênfase nos transbordadores e nas embarcações costeiras, **no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa (MIE)**, mediante um convite à apresentação de propostas em 2026. Esta ação foi concebida para prosseguir a transição do setor do transporte marítimo da UE, promovendo em simultâneo o desenvolvimento do Espaço Marítimo Europeu, a capacidade de produção interna e as tecnologias da UE. Desde 2014, o MIE apoiou já diferentes tipos de embarcações e intervenções, no valor de 220 milhões de EUR. Além disso, em fevereiro de 2026, a Comissão **alterou o programa de trabalho do MIE — Digital para afetar 347 milhões de EUR a projetos estratégicos de cabos submarinos**, lançando um convite à apresentação de propostas no valor de 20 milhões de EUR para reforçar as capacidades de reparação da Europa.

Através do **InvestEU**, a Comissão prevê **mobilizar cerca de 1-1,5 mil milhões de EUR⁷⁵ em investimentos no setor do transporte por vias navegáveis até 2027**, dos quais um terço se materializará no período de 2026-2027, nomeadamente para a renovação e

⁷⁴ Banco Europeu de Investimento, *European Blue Champions — Charting the course for innovation finance*, 2025.

⁷⁵ Os domínios de investimento já apoiados pelo InvestEU incluem os transbordadores com nível nulo ou baixo de emissões, os parques eólicos marítimos, as embarcações de superfície não tripuladas para o setor da energia eólica marítima, a propulsão de assistência eólica e as tecnologias subaquáticas.

adaptação da frota ao longo de todas as fases de desenvolvimento⁷⁶. Uma iniciativa promissora é o recém-criado «Atlante Marine Fund»⁷⁷, baseado em capital próprio. Além disso, o **produto Economia Azul**⁷⁸, **apoiado pelo InvestEU e pelo FEAMPA**⁷⁹ e executado pelo Grupo BEI, proporciona investimentos em capital de risco e em participações privadas a empresas em fase de arranque e PME, nomeadamente nos setores da construção naval, da adaptação, do transporte marítimo e da tecnologia azul. **Pretende mobilizar investimentos no valor aproximado de 800 milhões de EUR.**

Para efeito de demonstração e pré-implantação, através do **Fundo de Inovação, a Comissão autorizou 20 milhões de licenças de emissão do CELE (1,5 mil milhões de EUR**⁸⁰) até 2030 para apoiar a redução das emissões e promover a inovação em todo o setor marítimo, dos portos à construção naval. Desde 2020, o Fundo apoiou 13 projetos marítimos com cerca de 600 milhões de EUR⁸¹. Com base nestes resultados, e no âmbito do compromisso de dedicar 20 milhões de licenças de emissão do CELE ao setor, a Comissão lançará, em 2027, **um convite específico à apresentação de propostas para o setor marítimo**. O orçamento e o âmbito deste convite serão determinados conforme a Comissão entender adequado, nomeadamente com base no orçamento remanescente do Fundo de Inovação e na fixação de preços do CELE. Além disso, em futuros convites gerais à apresentação de propostas, a Comissão avaliará a execução do Fundo de Inovação e as suas disposições preferenciais específicas relativas aos projetos marítimos, de modo a reforçar ainda mais a descarbonização do transporte marítimo. Os Estados-Membros são incentivados a mobilizar os recursos do Fundo de Inovação através dos seus mecanismos «leilões como serviço» e «subvenções como serviço», que permitem afetar mais fundos nacionais ao apoio a projetos marítimos.

No âmbito do Horizonte Europa, a Comissão já afetou 345 milhões de EUR no período de 2021-2024. Até 2027, **afetará ainda 184,5 milhões de EUR ao financiamento de ações de investigação e inovação (I&I) no domínio do transporte aquático**⁸², dos quais 159,5 milhões de EUR para financiar o transporte por vias navegáveis com nível nulo de emissões e oito milhões de EUR para um tema relativo às pilhas de combustível de óxido sólido⁸³. Relativamente à **I&D naval**⁸⁴, estarão disponíveis 130 milhões de EUR ao abrigo dos convites à apresentação de propostas do FED atualmente abertos (2026) sobre temas como as embarcações de superfície semiautónomas avançadas e a proteção das infraestruturas nos fundos marinhos.

⁷⁶ Nomeadamente, através da expansão dos produtos transeuropeus do InvestEU que podem ser utilizados para apoiar as PME e as pequenas empresas de média capitalização nos setores do transporte marítimo e da construção naval, incluindo a Garantia de Sustentabilidade e a Garantia para a Digitalização e a Inovação, geridas pelo Fundo Europeu de Inovação.

⁷⁷ Apoiado pelo Fundo Europeu de Investimento (FEI) no âmbito do Programa InvestEU e centrado na facilitação da transição energética das frotas, em especial as dos pequenos e médios armadores.

⁷⁸ Executado pelo Fundo Europeu de Investimento.

⁷⁹ Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura.

⁸⁰ A um preço de 75 EUR por licença de emissão do CELE.

⁸¹ Além disso, o setor beneficia também do ainda maior orçamento dedicado a projetos de eletrocombustíveis relevantes para os transportes.

⁸² Através dos programas de trabalho do Horizonte Europa para 2025 e para o período de 2026-2027.

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Grupo motopropulsor de pilhas de combustível de óxido sólido e multicomcombustíveis para o transporte marítimo.

⁸⁴ Desde 2019, foi afetado e autorizado, ao nível da UE, um total de 1,1 mil milhões de EUR para reforçar as capacidades navais. Os projetos do PEDID, da APID e do FED lançados, em curso ou concluídos (entre 2019 e 2024) incluem 35 projetos em colaboração com 834,9 milhões de EUR autorizados. Resultaram em seis protótipos, prevendo-se mais 10 até 2030. Foram afetados 142 milhões de EUR ao abrigo de convites à apresentação de propostas do FED, com projetos atualmente em fase de seleção (2025).

No **próximo quadro financeiro plurianual**, o **Fundo Europeu de Competitividade (FEC)** proposto poderá ajudar o setor a colocar as inovações da UE no mercado. No âmbito do FEC, a Comissão poderá apoiar investimentos em embarcações limpas e digitalizadas, bem como a inovação e a modernização da construção naval, da energia ao largo e da tecnologia azul. O FEC poderá também apoiar a expansão industrial e a I&I colaborativa no domínio da defesa, bem como a dupla utilização dos meios civis e militares⁸⁵. Propõe-se que o apoio financeiro do FEC seja estreitamente coordenado com o financiamento no âmbito do futuro **programa Horizonte Europa**⁸⁶ [\[60\]](#).

O Grupo BEI, que empresta, em média⁸⁷, 600 milhões de EUR por ano para projetos no setor mais vasto do transporte aquático, incluindo o transporte marítimo, continua empenhado em apoiar as necessidades de financiamento do setor e facilitar o acesso ao financiamento por parte de empresas de todas as dimensões⁸⁸. O Grupo está pronto a assegurar um percurso credível desde a inovação e os projetos-piloto até à implantação em grande escala, nomeadamente através do seu programa TechEU⁸⁹, apoiado pelo InvestEU.

6.2 Aproveitar as medidas de apoio a nível europeu, nacional e regional

Os fundos em regime de gestão partilhada executados pelos Estados-Membros ou pelas regiões podem apoiar investimentos ao abrigo da nova proposta de QFP, através dos planos de parceria nacional e regional, em consonância com os objetivos da presente estratégia⁹⁰.

Na sequência do alargamento do sistema ao setor marítimo, é possível mobilizar recursos significativos e específicos para financiar a descarbonização através das receitas do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE) leiloadas pelos Estados-Membros da UE. Uma vez que os Estados-Membros são legalmente obrigados a utilizar as receitas do CELE em investimento em medidas no domínio do clima, a Comissão **incentiva vivamente os Estados-Membros a afetarem parte das receitas do CELE** a investimentos na descarbonização marítima em todo o setor marítimo europeu⁹¹. Para maximizar o impacto e obter efeitos de sinergia ao nível da UE, nomeadamente entre armadores, estaleiros navais, fornecedores de tecnologia e combustíveis e partes interessadas do setor portuário, a Comissão coordenará os esforços dos Estados-Membros e facilitará o intercâmbio de boas práticas, eventualmente com orientações.

A fim de continuar a facilitar a descarbonização marítima e apoiar a resiliência e a liderança industriais da UE, a Comissão equacionará, no âmbito da próxima revisão do CELE, a criação de **um mecanismo específico da UE para apoiar diretamente as companhias de transporte marítimo com licenças de emissão do CELE** na adoção de combustíveis

⁸⁵ Por exemplo, para incentivar a aquisição de equipamento de transporte de dupla utilização e apoiar o reforço, a modernização, a expansão e a reorientação das capacidades industriais para a produção e manutenção de produtos que contribuam para a mobilidade militar e a melhor, bem como para a formação, requalificação e melhoria das competências do pessoal.

⁸⁶ As atividades colaborativas de investigação e inovação relativas à parte «Competitividade» do pilar II do Horizonte Europa serão integradas numa parte específica dos programas de trabalho no âmbito do Fundo Europeu de Competitividade.

⁸⁷ No período de 2015-2024.

⁸⁸ Nomeadamente em domínios como o transporte marítimo, a inovação, a produção avançada e a defesa.

⁸⁹ [TechEU — Balcão único para os inovadores europeus](#).

⁹⁰ Em conformidade com as regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais, se for caso disso.

⁹¹ Incidindo, por exemplo, sobre a produção e adoção de combustíveis sustentáveis, a melhoria da eficiência energética dos navios, a renovação da frota, tecnologias marinhas limpas e inovadoras, infraestruturas sustentáveis e a alimentação elétrica em terra nos portos.

sustentáveis e tecnologias de propulsão limpas associados a critérios de preferência específicos da UE.

A Comissão exorta os Estados-Membros a tirarem partido do novo **Enquadramento para as Medidas de Auxílio Estatal Destinadas a Apoiar o Pacto da Indústria Limpa** a fim de apoiar investimentos na descarbonização industrial e na eficiência energética, nomeadamente em instalações de produção marítima, bem como expandir a capacidade de produção de tecnologias neutras em carbono relevantes para o setor marítimo⁹².

As futuras **Orientações relativas ao transporte terrestre e multimodal** e o novo **Regulamento de Isenção por Categoria no setor dos Transportes** permitirão medidas de auxílio ao investimento destinadas a apoiar a renovação da frota de embarcações de navegação interior⁹³ e a instalação de gruas a bordo destas embarcações. Permitirão também medidas de auxílio ao funcionamento destinadas a reduzir os custos externos na transição para opções multimodais, incluindo o transporte marítimo de curta distância ou as vias navegáveis interiores, em comparação com o transporte exclusivamente rodoviário.

6.3 Resolver as questões regulamentares do financiamento de navios

A percentagem das carteiras mundiais de transporte marítimo detidas pelos bancos europeus diminuiu constantemente nos últimos anos, passando de 72 % em 2013 para 49,7 % em 2023⁹⁴. As tendências variam em função dos Estados-Membros, observando-se em alguns diminuições acentuadas e noutros uma exposição estável, ou mesmo crescente, dos bancos ao transporte marítimo. No entanto, em termos gerais, as companhias de transporte marítimo da UE procuram cada vez mais oportunidades de financiamento em bancos e instituições de locação financeira de países terceiros com uma oferta de produtos de financiamento atrativos. Esta situação pode resultar num risco estratégico para a UE e comprometer a sua segurança económica e os seus interesses industriais, porquanto as instituições estrangeiras podem conservar a propriedade dos navios locados e impor requisitos de conteúdo local. Um quadro regulamentar coerente e previsível deverá ajudar a estimular o financiamento de navios na UE e incentivar os investidores a afetar capital aos projetos marítimos ecológicos na Europa.

A fim de refletir melhor as necessidades específicas, as realidades tecnológicas e as vias de transição climática do setor, a Comissão **reverá os critérios da taxonomia do financiamento sustentável da UE⁹⁵ relativos ao setor do transporte por vias navegáveis**. Os novos critérios, com publicação prevista para o segundo trimestre de 2026, poderão ser tidos em conta nos instrumentos de auxílio estatal respeitantes aos investimentos na renovação e adaptação da frota⁹⁶.

⁹² Nomeadamente, pilhas de combustível, tecnologias de propulsão elétrica para o transporte aquático, tecnologias de propulsão eólica, tecnologias de transporte de CO₂, tecnologias de captura e armazenamento de CO₂, equipamento de alimentação elétrica em terra, tecnologias de energia de fontes renováveis ao largo, tais como fundações e flutuadores de torres eólicas ao largo, tecnologias de energia das correntes marítimas, tecnologias de energia ondomotriz e subestações e conversores ao largo.

⁹³ Nomeadamente, de PME e pequenas empresas de média capitalização, sob a forma de garantias.

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

⁹⁵ Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 da Comissão, de 4 de junho de 2021, que completa o Regulamento (UE) 2020/852.

⁹⁶ O Regulamento Geral de Isenção por Categoria («RGIC»), que será revisto em 2026, inclui secções específicas relativas aos auxílios destinados a apoiar a aquisição de navios não poluentes e com nível nulo de emissões ou a adaptação dos navios existentes. As Orientações relativas a auxílios estatais à proteção do clima e do ambiente e à energia («CEEAG»), adotadas em janeiro de 2022, incluem também secções sobre a matéria.

Ao nível dos mercados de capitais, a **Estratégia para uma União da Poupança e dos Investimentos contribuirá para canalizar mais investimentos para a economia** através da eliminação de obstáculos, da facilitação da titularização, do incentivo aos investimentos institucionais e da mobilização de capitais transfronteiriços.

Ações emblemáticas

- *Apoiar a renovação e descarbonização da frota de transporte marítimo no âmbito do atual Mecanismo Interligar a Europa, promovendo a capacidade industrial interna*
- *Equacionar, no âmbito da próxima revisão do CELE, a criação de um mecanismo da UE para apoiar a adoção de combustíveis sustentáveis e tecnologias de propulsão limpas*
- *Incentivar os Estados-Membros a afetarem parte das receitas do CELE a investimentos na descarbonização marítima na Europa*
- *Rever os critérios da taxonomia da UE para melhorar o acesso ao financiamento sustentável e incentivar os investimentos sustentáveis*

7. ACESSO A COMPETÊNCIAS E EMPREGOS DE QUALIDADE

É essencial aumentar a atratividade do trabalho no setor marítimo da UE. Uma mão de obra qualificada e motivada está na base da eficiência e da produtividade, permite a adaptação às mutações tecnológicas, assegura a retenção e a transferência de conhecimentos e apoia os objetivos de sustentabilidade, contribuindo também para um ecossistema marítimo da UE competitivo, resiliente e inovador.

7.1 Melhorar as competências e requalificar a mão de obra da construção naval e os marítimos da UE

A evolução tecnológica, a adoção de combustíveis alternativos e o aumento da automatização e da digitalização estão a impulsionar a procura de marítimos, profissionais em terra e trabalhadores da construção naval e da produção marítima altamente qualificados. É necessário um investimento estratégico no ensino e na formação para evitar a escassez de mão de obra, garantir a propriedade intelectual, reduzir a dependência de trabalhadores de países terceiros e salvaguardar o conhecimento especializado existente na União.

A via de transição para a mobilidade⁹⁷ destaca as principais necessidades em termos de melhoria de competências e requalificação, prevendo-se a aposentação de até 40 % da mão de obra do setor da construção naval até 2030. No Pacto para as Competências⁹⁸ na construção naval, os parceiros do setor comprometeram-se a melhorar as competências e a requalificar anualmente 7 % dos trabalhadores e a atrair 234 mil novos trabalhadores até 2030. No setor do transporte marítimo, até 250 mil marítimos necessitarão de requalificação e melhoria de competências para dar resposta às necessidades emergentes de cariz tecnológico e relacionadas com os combustíveis.

⁹⁷ *Transition pathway for the EU mobility industrial ecosystem* (não traduzido para português) (2024) <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁹⁸ No âmbito do Pacto para as Competências, foram estabelecidas outras parcerias de competências em grande escala pertinentes para a produção marítima, nomeadamente nos domínios aeroespacial, da defesa e da energia renovável ao largo.

Em consonância com as necessidades da indústria, a Comissão apoiará as instituições de ensino e os parceiros sociais na **identificação das lacunas atuais e futuras em matéria de competências** e na **elaboração de programas de requalificação e melhoria de competências**⁹⁹.

7.2 Mobilidade, atratividade e empregos de qualidade

Continua a ser um desafio atrair e reter pessoal qualificado. A Comissão está pronta a ajudar os Estados-Membros a tornar as carreiras marítimas mais atrativas e a promover a mobilidade entre funções no mar e em terra, apoiando ao mesmo tempo as carreiras ao longo da vida em todo o setor marítimo e a criação de emprego, nomeadamente nas comunidades costeiras e insulares. A fim de reforçar a mobilidade no conjunto do setor, a **Comissão apoiará os parceiros sociais e as instituições de ensino marítimo no levantamento das profissões marítimas**. Esse apoio contribuirá igualmente para manter pessoal com experiência e reforçar a base industrial europeia.

As mulheres estão sub-representadas nas carreiras marítimas, em especial nas profissões no mar, mas também nas exercidas em terra. A Comissão apoiará os parceiros sociais e outras organizações no aumento da participação das mulheres no setor marítimo.

O espaço europeu do ensino marítimo tem de tornar-se sem fronteiras. É prioritário assegurar o reconhecimento mútuo de diplomas, qualificações e certificados no setor marítimo e em toda a UE e, sempre que possível, em países terceiros. A Comissão apoiará e coordenará a **criação de uma rede de instituições de ensino superior no domínio marítimo e centros de formação profissional** em toda a UE. Igualmente importante, a Comissão ajudará os Estados-Membros a eliminar os obstáculos à mobilidade dos estudantes e do pessoal académico, nomeadamente **promovendo uma maior participação das instituições de ensino superior no domínio marítimo no Erasmus+**.

As crises recentes demonstraram que os marítimos e outro pessoal marítimo, incluindo os trabalhadores industriais, são fundamentais¹⁰⁰. O seu trabalho é vital para manter o mundo em movimento e assegurar a resiliência da base industrial e das cadeias de abastecimento da UE.

O setor do trabalho marítimo enfrenta desafios persistentes derivados tanto da escassez de competências como das condições de trabalho, quer a bordo quer em terra. O apoio a empregos de qualidade exige um **diálogo social** forte, condições de trabalho justas e locais de trabalho seguros. A aplicação e a execução da legislação laboral da UE, nomeadamente a **Diretiva Destacamento de Trabalhadores**¹⁰¹ e o acervo em matéria de saúde e segurança no trabalho, são essenciais para assegurar condições de concorrência equitativas e a atratividade do emprego¹⁰².

⁹⁹ Nomeadamente, através da futura Estratégia de Renovação Geracional Azul, com publicação prevista para 2027. Outras ações basear-se-ão igualmente nos trabalhos já iniciados pela plataforma MED-NET, criada no seguimento do projeto SkillSea, e pelo Pacto para as Competências no domínio da construção naval. Serão igualmente tidos em conta o estudo para apoiar e conceber o desenvolvimento de competências na economia azul (2025) e a [iniciativa BlueComp — Quadro de Competências](#). Será ainda criada uma agenda de competências no âmbito do Pacto para o Mediterrâneo, destinada a abordar as competências da mão de obra e a alinhar a formação com as necessidades do setor.

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

¹⁰¹ A diretiva não é aplicável às empresas da marinha mercante no que se refere ao pessoal navegante.

¹⁰² O Roteiro para Empregos de Qualidade constitui um compromisso renovado e uma base para garantir os direitos dos trabalhadores, acompanhando as mudanças tecnológicas, económicas e sociais.

A Comissão **trabalhará com os Estados-Membros no sentido de reforçar as normas laborais no quadro da Organização Internacional do Trabalho (OIT)** e a cooperação com a OMI e a OIT para garantir a uniformidade da observância da legislação e da **proteção dos marítimos**, contribuindo assim para a criação de condições de concorrência equitativas a nível mundial. Um domínio em que é necessário realizar progressos é o da resolução das disparidades entre os regimes de segurança social dos marítimos. A Comissão promoverá uma melhor coordenação desses regimes, nomeadamente com o reforço do papel **da Autoridade Europeia do Trabalho, a fim de fortalecer** as ações concertadas e as inspeções conjuntas, assegurando o alinhamento entre a legislação da UE e as normas internacionais.

Ações emblemáticas

- *Criar uma rede de instituições de ensino superior no domínio marítimo e centros de formação profissional em toda a UE para a prestação de ensino e formação para o emprego no setor marítimo, nomeadamente com programas de requalificação e melhoria de competências*
- *Incentivar e apoiar os Estados-Membros no aumento da participação do ensino superior no domínio marítimo no Erasmus+ e em iniciativas conexas, facilitando os procedimentos e eliminando os obstáculos à mobilidade para fins de aprendizagem*

8. CONCLUSÃO

A presente estratégia constitui um plano de ação estruturado que exige um esforço concertado de todas as partes interessadas, nomeadamente as instituições da UE, os Estados-Membros, o setor, as regiões, os parceiros sociais e a sociedade civil. A Comissão está empenhada em assegurar a sua execução eficaz e a consecução dos seus objetivos em conjunto com todas as partes interessadas acima referidas. Para o efeito, a Comissão criará um **Conselho de Alto Nível das Indústrias Marítimas e dos Portos**, presidido pelo comissário e pelos vice-presidentes executivos responsáveis, com vista a manter um intercâmbio contínuo sobre a execução das ações delineadas na **Estratégia Industrial Marítima e na Estratégia Portuária da UE** e a recolher opiniões sobre a evolução do mercado.

ANEXO: RESUMO DAS MEDIDAS (a atualizar com base no texto principal final)

Pilar I — Construir, equipar e reparar

A Comissão irá:

- lançar uma Aliança das Cadeias de Valor da Indústria Marítima da UE para reforçar a soberania industrial e a liderança tecnológica da Europa em mercados-piloto selecionados, nos domínios da produção marítima e das tecnologias emergentes (2026),
- lançar o convite à apresentação de propostas de projetos emblemáticos de I&I «Estaleiros navais do futuro», no âmbito do Programa de trabalho do Horizonte Europa para 2026-2027 (*em curso*),
- simplificar e acelerar os procedimentos de licenciamento através da proposta de ato legislativo sobre a aceleração industrial, nomeadamente os respeitantes às instalações de produção marítima (2026),
- trabalhar com os Estados-Membros da UE e do EEE para identificar e facilitar uma reserva plurianual e agregada de encomendas públicas dos adquirentes públicos da UE e do EEE, de modo a sinalizar uma procura pública agregada a longo prazo (2026-2027),
- propor, em cumprimento das obrigações internacionais, requisitos específicos não relacionados com o preço em determinados segmentos da contratação pública estratégica, no contexto da próxima revisão do quadro da UE em matéria de contratos públicos (2026),
- lançar um diálogo estruturado com a indústria de produção marítima da UE, com vista a continuar a reforçar as suas capacidades de recolha de informações para acompanhar a evolução das políticas e do mercado mundial no domínio da construção naval, os riscos estratégicos, as ameaças e oportunidades para a resiliência das cadeias de abastecimento e os obstáculos ao acesso ao mercado em países terceiros (2026),
- avaliar as opções e propor, sempre que necessário e viável, um novo instrumento específico para o setor ou alterações específicas do seu conjunto de instrumentos da política comercial, em conformidade com as obrigações internacionais, centrados em segmentos específicos e fundamentais para a autonomia estratégica e a segurança da Europa e com estaleiros navais da UE ainda em atividade, mas confrontados com uma concorrência internacional desleal,
- potenciar os acordos comerciais e de investimento, atuais e futuros, para proteger e promover os interesses da base de produção marítima da UE, nomeadamente com disposições em matéria de acesso ao mercado, medidas antissubvenções, obrigações de transparência e proteção dos DPI (*continuação*),
- relançar os esforços no sentido de um futuro acordo internacional no domínio da construção naval que resolva o problema das práticas não comerciais no setor (*continuação/ação a longo prazo*),
- promover condições de concorrência equitativas no domínio dos créditos à exportação de navios aprofundando o Acordo Setorial sobre Navios (SSU) no âmbito do Convénio da OCDE relativo aos créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial, nomeadamente mediante novas disposições relativas aos navios com nível nulo ou baixo de emissões (2026-2027),
- criar um novo instrumento de financiamento dos créditos à exportação para garantir condições de concorrência mais equitativas nos mercados de países terceiros para os setores orientados para a exportação, como o da produção marítima (*em curso*),
- reforçar a Convenção de Hong Kong para a Reciclagem dos Navios, tendo em vista o objetivo último de alcançar o pleno alinhamento entre as regras internacionais e da UE (*continuação*),
- estudar formas de apoiar a expansão da capacidade interna de reciclagem de navios da UE e trabalhar com os parceiros comerciais com capacidade de reciclagem de navios, começando pela Índia, para promover normas ambientais e sociais elevadas, com base no Regulamento Reciclagem de Navios da UE (*continuação*),

- apoiar as estratégias de circularidade marítima desde a conceção até ao fim de vida e à valorização de materiais, através do apoio à I&I (*continuação*).

Os Estados-Membros são convidados a:

- dar prioridade ao apoio financeiro a projetos que apoiem a segurança económica e reduzam as dependências externas no setor, com base na nova Comunicação Conjunta intitulada «Reforçar a segurança económica da UE» (*continuação*),
- contribuir para a realização da visão industrial marítima da UE para 2030 delineada na estratégia.

As partes interessadas do setor são incentivadas a:

- tirar partido dos progressos da digitalização, modularidade e circularidade nos processos industriais para melhorar a eficiência da conceção e da produção e as práticas sustentáveis (*continuação*),
- promover sinergias industriais e nas cadeias de valor tirando partido da nova Aliança das Cadeias de Valor da Indústria Marítima da UE e de outras plataformas e iniciativas de agrupamento nacionais e regionais da UE (*continuação*).

Pilar II — Transportar e ligar

A Comissão irá:

- Continuar a seguir as Orientações da UE sobre os auxílios estatais aos transportes marítimos (*continuação*),
- estabelecer um diálogo estruturado sobre cooperação com os Estados-Membros e as partes interessadas do setor para aumentar a atratividade dos pavilhões dos Estados-Membros (*a partir de 2026*),
- ponderar como simplificar e racionalizar o atual quadro de monitorização, comunicação e verificação do CELE para o transporte marítimo e a iniciativa FuelEU Transportes Marítimos (2026),
- prosseguir o trabalho no âmbito da OMI para encontrar soluções mundiais e rever a legislação pertinente da UE, tendo em conta as medidas mundiais no âmbito da OMI para evitar a duplicação do pagamento (*a partir de 2026*),
- facilitar a cooperação entre os intervenientes no mercado através da criação de uma rede europeia de rotas e plataformas de navegação ecológica (*a partir de 2027*),
- reforçar a participação na OMI para definir as normas de segurança marítima, a fim de assegurar condições de concorrência equitativas a nível mundial (*continuação*),
- apresentar um relatório sobre a Diretiva relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros e a Diretiva dos Equipamentos Marítimos para preparar a revisão das mesmas (2026-2027),
- ponderar a possibilidade de alargar os requisitos de segurança dos navios de passageiros da UE a todas as rotas intra-UE (2027-2028),
- analisar a viabilidade de um quadro da UE para o reconhecimento mútuo dos serviços ao largo e dos navios industriais (2027-2028),
- ponderar a possibilidade de alargar o âmbito de aplicação da Diretiva dos Equipamentos Marítimos ou dos acordos de reconhecimento mútuo vigentes entre organizações reconhecidas, para simplificar os processos de aprovação e melhorar o acesso aos mercados internacionais (2027),
- reforçar a vigilância e o acompanhamento das operações da frota-fantasma, melhorar o controlo do cumprimento das regras em vigor e aprofundar a cooperação internacional para fazer valer as normas ambientais e de segurança marítima mundiais (*continuação*),

- trabalhar no sentido de uma interconectividade rápida entre as plataformas nacionais únicas para o setor marítimo e a futura Plataforma de Dados Aduaneiros (*a partir de 2027*),
- consultar o setor marítimo sobre a identificação de uma maior simplificação dos procedimentos administrativos e dos requisitos em matéria de dados (*a partir de 2026*),
- intensificar, juntamente com os Estados-Membros da UE, os esforços no âmbito da OMI e procurar maximizar o impacto da UE através de alianças mais amplas com parceiros internacionais (*continuação*),
- prosseguir a inclusão de compromissos abrangentes em matéria de serviços de transporte marítimo internacional nos acordos de comércio livre (*continuação*),
- propor legislação que estabeleça condições para os Estados-Membros declararem os acordos bilaterais em vigor compatíveis com o direito da UE e negociarem e celebrarem novos acordos que promovam os interesses da UE (*2026*),
- propor que se dê seguimento ao programa NAIADES III para o setor das vias navegáveis interiores (*2028*).

Os Estados-Membros são convidados a:

- continuar a tomar medidas pragmáticas para aumentar a atratividade dos pavilhões dos Estados-Membros da UE,
- concluir a aplicação do Regulamento EMSWe,
- trabalhar em conjunto com a Comissão para simplificar e racionalizar os requisitos nacionais e da UE em matéria de comunicação de informações,
- intensificar a colaboração e afetar recursos suficientes para reforçar a presença estratégica da UE nas zonas dos pontos de estrangulamento marítimos internacionais.

Pilar III — Garantir e proteger

A Comissão irá:

- apoiar o aumento das capacidades de produção industrial naval, nomeadamente através do novo Programa da Indústria de Defesa Europeia (EDIP) e do Plano ReArm Europe/Prontidão 2030 (*2026-2027*),
- propor a criação de um mecanismo de apoio à construção de transbordadores de dupla utilização de modo a mobilizar recursos financeiros para investimentos associados a especificações militares adicionais para transbordadores de dupla utilização construídos na Europa (*2027*),
- trabalhar no sentido da adoção de regras de cibersegurança sólidas e vinculativas no quadro da OMI para reduzir os riscos de cibersegurança no domínio marítimo em geral que impendem sobre as embarcações civis (*a partir de 2026*).

Os Estados-Membros são convidados a:

- aproveitar as diversas oportunidades no âmbito do Plano ReArm Europe/Prontidão 2030 para reforçar as capacidades industriais e tecnológicas navais em consonância com os objetivos da presente estratégia.

Pilar IV — Acesso à inovação

A Comissão irá:

- aperfeiçoar a metodologia de contabilização da energia de propulsão eólica e colmatar as lacunas regulamentares ao nível da UE e da OMI (*a partir de 2027*),

- trabalhar para o estabelecimento de um quadro estratégico sólido que permita a utilização da propulsão nuclear no transporte marítimo comercial (*a partir de 2026*),
- propor a alteração do Regulamento relativo às emissões de máquinas móveis não rodoviárias, para permitir que o hidrogénio seja utilizado como combustível de referência de motores de máquinas móveis não rodoviárias em embarcações de navegação interior (*2026*),
- trabalhar no sentido de um quadro regulamentar e técnico para as soluções de transporte marítimo não tripuladas, incluindo orientações e boas práticas da UE para determinados testes e ensaios no mar (*a partir de 2026*),
- reforçar e alargar o âmbito do apoio à I&I no setor do transporte por vias navegáveis, com base nos resultados da atual Parceria para o Transporte Aquático de Emissões Zero coprogramada (*a partir de 2028*),
- melhorar os processos de ensaio das tecnologias oceânicas para diferentes aplicações através da futura Estratégia da UE de Investigação e Inovação Oceânicas (*2026*),
- efetuar o levantamento e avaliar as infraestruturas de investigação e tecnologia também do transporte aquático e promover o acesso a essas infraestruturas por parte das empresas marítimas em fase de arranque, das empresas em fase de expansão, das PME e das empresas de média capitalização da UE que desenvolvam tecnologias e soluções, através da execução da Estratégia Europeia para as Infraestruturas de Investigação e Tecnologia (*a partir de 2026*),
- garantir uma execução sistemática e rigorosa dos instrumentos de segurança no domínio da I&I e identificar as lacunas subsistentes para ajudar a evitar a fuga de tecnologia financiada pela UE (*continuação*),
- lançar a iniciativa de observação dos oceanos («OceanEye») (*2026*).

Os Estados-Membros são convidados a:

- continuar a apoiar a rápida adoção da inovação, nomeadamente com bancos de ensaios e experimentação regulamentar.

Pilar V — Acesso a financiamento e investimento

A Comissão irá:

- lançar um convite à apresentação de propostas no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa para apoiar a renovação e descarbonização da frota de transporte marítimo, com especial ênfase nos transbordadores e nas embarcações costeiras (*2026*),
- desembolsar 347 milhões de EUR ao abrigo do MIE — Digital para projetos estratégicos de cabos submarinos, nomeadamente para reforçar as capacidades de reparação da Europa (*2026-2027*),
- mobilizar investimentos, através do InvestEU, de cerca de 1-1,5 mil milhões de EUR no setor do transporte por vias navegáveis até 2027 (*até 2027*),
- mobilizar cerca de 800 milhões de EUR de investimentos em setores da economia azul, como a construção naval, a adaptação, o transporte marítimo e a tecnologia azul, através do produto Economia Azul, apoiado pelo InvestEU e pelo FEAMP e executado pelo Grupo BEI (*em curso*),
- lançar um convite específico à apresentação de propostas para o setor marítimo no âmbito do Fundo de Inovação (*2027*),
- avaliar mais aprofundadamente a execução do Fundo de Inovação e as suas disposições preferenciais específicas relativas aos projetos marítimos, de modo a reforçar ainda mais a descarbonização do transporte marítimo em futuros convites à apresentação de propostas (*a partir de 2026*),

- afetar 184,5 milhões de EUR ao financiamento de ações de I&I no domínio do transporte aquático até 2027 (*através dos programas de trabalho do Horizonte Europa para 2025 e 2026-2027*),
- disponibilizar 130 milhões de EUR no âmbito dos convites à apresentação de propostas do Fundo Europeu de Defesa sobre temas como as embarcações de superfície semiautónomas avançadas e a proteção das infraestruturas nos fundos marinhos (2026),
- ponderar o apoio a investimentos em embarcações limpas e digitalizadas, bem como à inovação e modernização da construção naval, à energia ao largo e à tecnologia azul, no âmbito do futuro Fundo Europeu de Competitividade proposto (*a partir de 2028*), sob reserva da adoção deste,
- equacionar, no âmbito da próxima revisão do CELE, a criação de um mecanismo específico para apoiar diretamente as companhias de transporte marítimo com licenças de emissão do CELE na adoção de combustíveis sustentáveis e tecnologias de propulsão limpas (2026),
- permitir medidas de auxílio ao investimento destinadas a apoiar a renovação da frota de embarcações de navegação interior e a instalação de gruas a bordo das mesmas ao abrigo das Orientações relativas ao transporte terrestre e multimodal e do novo Regulamento de Isenção por Categoria no setor dos Transportes (2026),
- rever os critérios da taxonomia do financiamento sustentável da UE relativos ao setor do transporte por vias navegáveis (2026-2027).

Os Estados-Membros, as instituições financeiras internacionais e os bancos de fomento nacionais são convidados a:

- reforçar o apoio aos projetos de transporte por vias navegáveis.

Os Estados-Membros são convidados a:

- afetar parte das receitas do CELE a investimentos na descarbonização marítima em todo o setor marítimo europeu,
- tirar partido do novo Enquadramento para as Medidas de Auxílio Estatal Destinadas a Apoiar o Pacto da Indústria Limpa a fim de apoiar investimentos na descarbonização industrial e na eficiência energética, nomeadamente em instalações de produção marítima, bem como expandir a capacidade de produção de tecnologias neutras em carbono relevantes para o setor marítimo.

Pilar VI — Acesso a competências e empregos de qualidade

A Comissão irá:

- apoiar as instituições de ensino e os parceiros sociais na identificação das lacunas atuais e futuras em matéria de competências e na elaboração de programas de requalificação e melhoria de competências (*a partir de 2027*),
- apoiar os parceiros sociais e as instituições de ensino no domínio marítimo no levantamento das profissões marítimas e no aumento da participação das mulheres no setor marítimo (*a partir de 2026*),
- apoiar e coordenar a criação de uma rede de instituições de ensino superior no domínio marítimo e centros de formação profissional em toda a UE (*a partir de 2027*),
- ajudar os Estados-Membros a eliminar os obstáculos à mobilidade dos estudantes e do pessoal académico, nomeadamente promovendo uma maior participação das instituições de ensino superior no domínio marítimo no Erasmus+,
- trabalhar com os Estados-Membros no sentido de reforçar as normas laborais no quadro da OIT e a cooperação com a OMI e a OIT para garantir a uniformidade da observância da legislação e da proteção dos marítimos (*continuação*),

- promover uma melhor coordenação dos regimes de segurança social, nomeadamente com o reforço do papel da Autoridade Europeia do Trabalho, a fim de fortalecer as ações concertadas e as inspeções conjuntas, assegurando o alinhamento entre a legislação da UE e as normas internacionais (*a partir de 2026*).