

Bruselas, 4 de junio de 2026
(OR. en)

9700/26

MAR 80
TRANS 345
IND 367
POLMAR 47

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. prec.:	9381/26
Asunto:	Proyecto de Conclusiones del Consejo sobre la Estrategia Industrial Marítima de la UE – Adopción

I. INTRODUCCIÓN

1. El 4 de marzo de 2026, la Comisión presentó su Comunicación sobre la Estrategia Industrial Marítima de la UE¹, en la que exponía una visión y una línea de actuación para salvaguardar e impulsar las industrias de fabricación y transporte marítimos, mejorar su capacidad de innovación y proteger su competitividad.
2. El sector europeo de la fabricación marítima es líder mundial en la construcción naval compleja y de gama alta y en tecnologías avanzadas. Además de fomentar la innovación para el transporte acuático sostenible y las actividades de la economía azul, constituye un pilar fundamental del crecimiento industrial regional.
3. El sector del transporte marítimo europeo es uno de los principales proveedores de servicios marítimos a escala mundial, garantiza el suministro de bienes esenciales, permite el comercio y contribuye a la independencia energética de la UE. También determina, junto con otros segmentos relacionados con el medio acuático, la demanda de productos y servicios de fabricación marítima, y configura las opciones tecnológicas.

¹ 6987/26.

II. TRABAJOS EN LOS ÓRGANOS PREPARATORIOS DEL CONSEJO

4. La Presidencia preparó un primer proyecto de Conclusiones del Consejo sobre la Comunicación de la Comisión, que se distribuyó a las delegaciones el 24 de marzo de 2026. El Grupo «Transporte Marítimo» debatió y elaboró el texto del proyecto de Conclusiones en sus reuniones de los días 27 de marzo, 17 y 24 de abril y 8, 13 y 22 de mayo de 2026, seguidas por las del Coreper de los días 27 de mayo y 3 de junio.
5. Los debates pusieron de manifiesto que los Estados miembros reconocen el enorme potencial de las industrias de fabricación y transporte marítimos como sectores estratégicos para la autonomía, la resiliencia, la defensa, la seguridad económica, la prosperidad, la descarbonización y el uso sostenible de los recursos de Europa. Al mismo tiempo, los debates también mostraron la necesidad de tener debidamente en cuenta las especificidades nacionales, regionales y locales, así como las diferentes prioridades de los Estados miembros.
6. Durante las negociaciones, la Presidencia se esforzó por alcanzar un texto equilibrado que tuviera en cuenta todas las opiniones, prioridades y preocupaciones expresadas por los Estados miembros.
7. En su reunión del 3 de junio de 2026, el Comité de Representantes Permanentes confirmó su acuerdo sobre el proyecto de Conclusiones del Consejo que figura en el anexo de la presente nota y decidió presentarlo al Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía el 8 de junio de 2026 para su aprobación.

III. CONCLUSIÓN

8. Se invita al Consejo a que apruebe el proyecto de Conclusiones sobre la Estrategia Industrial Marítima de la UE que figura en el anexo.

Proyecto de Conclusiones del Consejo sobre la Estrategia Industrial Marítima de la UE

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

VISTO LO SIGUIENTE:

- la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia Portuaria de la UE»²,
- la Comunicación de la Comisión sobre la Estrategia Industrial Marítima de la UE³,
- las Conclusiones del Consejo sobre «El sector del transporte acuático de la UE – Perspectivas de futuro: hacia un sector del transporte acuático de la UE neutro en carbono, sin accidentes, automatizado y competitivo»⁴,
- las Conclusiones del Consejo sobre la Estrategia Portuaria de la UE⁵,
- las Conclusiones del Consejo sobre «Prioridades para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2020: competitividad, descarbonización y digitalización para garantizar la conectividad global, un mercado interior eficiente y un sector marítimo de clase mundial»⁶,
- las Conclusiones del Consejo tituladas «Una industria europea competitiva que impulse nuestro futuro ecológico, digital y resiliente»⁷,
- las Conclusiones del Consejo sobre el Pacto Europeo por el Océano⁸.

RECORDANDO que Europa es un continente acuático y que las industrias de fabricación marítima, el transporte marítimo, los puertos y los servicios conexos constituyen un ecosistema estratégico global para la autonomía estratégica de la Unión, su liderazgo industrial y tecnológico, resiliencia, capacidades de defensa, seguridad económica, prosperidad, descarbonización y uso sostenible de los recursos marinos, sin olvidar su función en el refuerzo de la resiliencia de la cadena de suministro y la seguridad energética.

² ST 6926/26.
³ ST 6987/26.
⁴ ST 8648/20.
⁵ ST 9714/26.
⁶ ST 9976/17.
⁷ ST 10127/24.
⁸ ST 15807/25.

RECONOCIENDO la importancia de un ecosistema acuático europeo fuerte, innovador, competitivo y sostenible y TOMANDO CONSTANCIA de los retos relacionados con la competencia mundial, la descarbonización, la digitalización, la seguridad y la escasez de mano de obra.

RECORDANDO la Declaración de Nicosia de los ministros de la Unión Europea competentes en materia de asuntos marítimos sobre la mejora de la educación y la formación de la gente de mar y el fomento de la participación equitativa de las mujeres en el sector del transporte marítimo.

DESTACANDO la necesidad de una acción coordinada en toda la Unión, los Estados miembros y las partes interesadas.

1. ACOGE CON SATISFACCIÓN la Comunicación de la Comisión sobre la Estrategia Industrial Marítima de la UE; RECONOCE que se trata de un marco global para reforzar el ecosistema marítimo y de navegación interior de la UE; y ACOGE CON SATISFACCIÓN y APOYA su objetivo de reforzar la competitividad, la sostenibilidad y la resiliencia de este ecosistema.

I. CONSTRUIR, EQUIPAR Y REPARAR

2. APOYA el refuerzo del sector de la fabricación marítima de la UE para la soberanía industrial, la resiliencia y el liderazgo tecnológico, a la vez que se mantiene un entorno de mercado mundial abierto, justo y competitivo.
3. EXPRESA SU PREOCUPACIÓN por las distorsiones comerciales y las subvenciones desleales de terceros países que afectan a las industrias marítimas de la UE, incluidas las disparidades de costes vinculadas a los precios de la energía; y ABOGA por estudiar opciones para reforzar la protección de la base industrial marítima de la UE contra la competencia desleal, por ejemplo mediante los instrumentos de defensa comercial existentes para garantizar unas condiciones de competencia equitativas y apoyar la competitividad europea, en consonancia con los acuerdos internacionales, teniendo en cuenta que el Reglamento (UE) 2016/1035 sobre protección contra las prácticas perjudiciales en materia de precios en la construcción naval no puede aplicarse debido a la no ratificación del Acuerdo sobre Construcción Naval de 1994 de la OCDE⁹.

⁹ Acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante (1994); [Instrumentos jurídicos de la OCDE](#) (disponible en francés e inglés).

4. TOMA CONSTANCIA de que una parte sustancial de los proveedores de equipos y tecnología en la cadena de valor marítima son europeos; RECONOCE que mantener y reforzar una masa crítica de capacidades de fabricación marítima en Europa, como la construcción y el diseño navales, la reparación, la transformación, el mantenimiento, la readaptación y el reciclado de buques, los equipos marinos y la ingeniería oceánica, así como la integración de sistemas y los servicios de subcontratación conexos en toda la cadena de valor marítima es esencial para la prosperidad, la soberanía, la autonomía estratégica y el liderazgo tecnológico de la Unión; y DESTACA que los proveedores de equipos y tecnología con carteras diversificadas más allá de las aplicaciones estrictamente marítimas deben estar también adecuadamente cubiertos por las medidas pertinentes.
5. PIDE un uso estratégico de los procedimientos de contratación pública y licitación con el fin de reforzar la fabricación marítima en la UE y apoyar la competitividad y la resiliencia de la cadena de valor marítima, lo que incluye, cuando corresponda, el uso específico de requisitos no relacionados con el precio, como la sostenibilidad, la circularidad y el contenido europeo, dentro del respeto de las normas del mercado interior, las obligaciones internacionales y las prioridades nacionales.
6. APOYA la puesta en marcha de una Alianza de Cadenas de Valor Marítimas Industriales de la UE; ANIMA a que se cree rápidamente para impulsar la cooperación industrial y definir prioridades estratégicas de inversión, al tiempo que se garantiza una fuerte participación de la industria y los Estados miembros, con un mandato y un marco de gobernanza claros; y PIDE que se creen agrupaciones marítimas nacionales y regionales que reúnan a astilleros, fabricantes de equipos, pymes, centros de investigación, universidades, estudios de diseño, instituciones financieras y autoridades públicas. Esos ecosistemas pueden acelerar la innovación, mejorar la cooperación industrial, fortalecer las cadenas de suministro y facilitar el acceso a la financiación, especialmente para las pymes.
7. APOYA la ejecución de la iniciativa «Astilleros del Futuro», por ejemplo a través de Horizonte Europa; INSTA a acelerar la adopción en los astilleros de tecnologías digitales, limpias y circulares, como tecnologías de detección y basadas en la IA, la automatización, la robótica y las soluciones de mantenimiento inteligentes; y PIDE también medidas específicas para los astilleros pequeños y medianos, en particular en las regiones de cohesión, las islas y las zonas periféricas, a fin de apoyar la transformación digital, la automatización, las tecnologías limpias, las capacidades de readaptación y la participación en las cadenas de valor de la UE.

8. DESTACA la importancia de simplificar los procedimientos de concesión de permisos, por ejemplo mediante iniciativas pertinentes de la Unión que respeten el principio de subsidiariedad, para facilitar la expansión industrial y las inversiones en descarbonización.
9. ACOGE CON SATISFACCIÓN el desarrollo de una reserva coordinada de demanda pública y estratégica para, en su caso, apoyar la sostenibilidad y la competitividad a largo plazo de los astilleros europeos, por ejemplo mediante sinergias de doble uso, sin imponer cargas administrativas adicionales.
10. RECONOCE la importancia de los métodos de construcción modulares, la normalización y la producción en serie para mejorar la eficiencia, así como la importancia de centrarse en segmentos del mercado de alto valor, como los cruceros, los transbordadores, los buques militares, los buques de apoyo a la energía eólica marina y las plataformas transformadoras, los buques de tendido de cables, los buques de investigación, las dragas, las embarcaciones de recreo, los rompehielos y los buques árticos, y la necesidad de reforzar la capacidad de producción en la UE de buques avanzados y de bajas emisiones y de emisiones cero; PIDE que se dé prioridad a la inversión en construcción avanzada de buques, sistemas de propulsión limpios y agrupaciones de innovación acuática para garantizar la competitividad mundial; y RECONOCE también la importancia estratégica de los transbordadores, los buques de pasaje de transbordo rodado y los buques de transporte marítimo de corta distancia para la conectividad, la cohesión territorial, la preparación para emergencias y la movilidad militar europeas, y pide que se refuercen las capacidades de producción europeas en estos segmentos.
11. SEÑALA que el 97 % de la flota mundial de cruceros se construye en Europa y que los cruceros representan el 80 % del valor contable de los pedidos comerciales de buques de los astilleros europeos, lo que hace que los cruceros sean fundamentales para mantener y reforzar las complejas capacidades europeas de construcción naval y de equipos marinos en el sector marítimo europeo en general.
12. PIDE una mayor armonización internacional en materia de reciclado de buques, lo que incluye una mayor coherencia entre el Convenio de Hong Kong y el Convenio de Basilea y con el objetivo de lograr la plena armonización entre las normas internacionales y el Reglamento de la UE sobre el Reciclado de Buques¹⁰; y APOYA las iniciativas para ampliar las capacidades de reciclado sostenible, también dentro de la UE, RECONOCIENDO su función para asegurar materias primas secundarias y preservar los conocimientos tecnológicos en Europa.

¹⁰ Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE.

13. INVITA a los Estados miembros a que den prioridad a las inversiones que reduzcan las dependencias estratégicas; y ANIMA a la industria a mejorar la digitalización, la modularidad y la cooperación en la cadena de valor.
14. RECONOCE el importante papel de las pymes, incluidos los astilleros pequeños y medianos, los fabricantes de equipos marinos especializados, los proveedores de tecnología marina y los subcontratistas en mercados especializados, como las actividades de nueva construcción y de readaptación que apoyan la descarbonización y la innovación.
15. RECUERDA la importancia de una ordenación integrada del espacio marítimo y de una capacidad portuaria adecuada para apoyar el mantenimiento y la conservación de, entre otros, los buques militares; e INVITA a la Comisión y a los Estados miembros a que velen por que se tengan debidamente en cuenta las necesidades industriales y de transporte marítimo.

II. TRANSPORTE Y CONEXIÓN

16. SUBRAYA la función estratégica del transporte acuático para la conectividad y el comercio mundiales y de la Unión, a la vez que destaca su importancia crucial para la seguridad económica, la autonomía estratégica y la integración del mercado interior de la UE, así como su contribución esencial a la resiliencia de las cadenas de suministro; REAFIRMA la importancia de mantener un marco de ayudas estatales estable y predecible para el transporte marítimo como elemento clave para salvaguardar la competitividad mundial del transporte marítimo europeo; y DESTACA la importancia de garantizar unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial y de preservar la competitividad mundial del transporte marítimo europeo.
17. DESTACA el riesgo de distorsiones de la competencia, como el desvío del tráfico a puertos de terceros países, y la necesidad de adoptar medidas adecuadas para mitigar esos riesgos, teniendo en cuenta la exposición del sector marítimo a la competencia internacional y su papel central en las cadenas logísticas mundiales.
18. SUBRAYA la importancia de la conectividad marítima para las islas, los Estados miembros insulares, las regiones periféricas y ultraperiféricas y los países y territorios de ultramar, también a través de obligaciones de servicio público, para la cohesión territorial, la seguridad del suministro y el turismo.

19. RECONOCE que los armadores europeos son motores clave de la demanda en todo el ecosistema industrial marítimo y la importancia de mantener una flota europea competitiva y atractiva, también bajo pabellones de la Unión, para garantizar la seguridad económica, la resiliencia de la cadena de suministro y la competitividad mundial; y TOMA CONSTANCIA de la función crucial del sector del transporte a granel/*tramp*, que representa el 75 % del transporte marítimo de la Unión, para salvaguardar la seguridad energética y alimentaria de los Estados miembros de la UE; DESTACA la importancia de segmentos específicos como los buques de navegación interior, los buques de transbordo rodado y los buques de pasaje de transbordo rodado, en particular en apoyo de la conectividad insular, los enlaces marítimos estratégicos y los servicios de cohesión territorial para las cadenas de suministro, la movilidad y como bancos de pruebas para combustibles alternativos y tecnologías innovadoras, así como los transbordadores y los buques de transporte marítimo de corta distancia para la conectividad, la cohesión territorial, la preparación para emergencias y la movilidad militar europeas; RECONOCE su potencial de evolución hacia segmentos de alto valor, también en contextos de doble uso; y PIDE que se refuercen las capacidades europeas de producción en esos segmentos.
20. DESTACA que, en caso de que se adopten medidas mundiales en consonancia con los objetivos de la Estrategia de 2023 de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre los Gases de Efecto Invernadero, se necesitarán adaptaciones adecuadas del Reglamento FuelEU Maritime, el Reglamento SNV y el RCDE UE marítimo para evitar de forma efectiva la duplicación de pagos financieros y cargas administrativas y para garantizar la aplicación armonizada y la coherencia con la normativa internacional a la vez que se salvaguardan la competitividad del sector marítimo europeo y los objetivos de la Unión de lograr la neutralidad climática de aquí a 2050; y ABOGA por la simplificación, en su caso, de los marcos de seguimiento, notificación y verificación en el contexto del RCDE UE marítimo y el Reglamento FuelEU Maritime.
21. SEÑALA la importancia de preservar el sistema de clasificación reconocido por la UE como piedra angular de la garantía de seguridad en el contexto de un transporte marítimo de alta calidad, mencionado en la Estrategia Industrial Marítima; y DESTACA que las disposiciones de reconocimiento mutuo deben seguir limitándose a equipos que no sean críticos para la seguridad, a fin de mantener el máximo nivel de seguridad y confianza.

22. PIDE que se redoblen los esfuerzos para mejorar el acceso al mercado de los servicios de transporte marítimo europeos, por ejemplo mediante el uso eficaz de los acuerdos comerciales de la UE y un apoyo adecuado a los acuerdos marítimos bilaterales compatibles con el Derecho de la Unión.
23. TOMA CONSTANCIA de la necesidad de reforzar la cooperación a escala internacional en materia de puntos críticos marítimos y asociaciones mundiales.
24. APOYA la creación de rutas y centros de transporte marítimo ecológicos de la UE y la implantación coordinada de combustibles marítimos sostenibles, incluidas soluciones innovadoras en materia de tecnologías de bajas emisiones.
25. SUBRAYA que son necesarios marcos transitorios predecibles para adoptar combustibles y tecnologías alternativos, teniendo en cuenta su disponibilidad y el desarrollo de infraestructuras, a fin de evitar fugas de carbono y perturbaciones en la conectividad; RECONOCE que los costes de transición pueden tener repercusiones en la conectividad y los precios, en particular para las economías insulares, de los Estados miembros insulares, de las regiones cercadas por hielo y de las regiones ultraperiféricas; y PIDE medidas de apoyo específicas para mitigar las repercusiones desproporcionadas.
26. DESTACA que la descarbonización del transporte marítimo requiere la participación activa de todos los agentes de la cadena de valor del transporte acuático, incluidos los productores y los proveedores de combustible; SUBRAYA la importancia de garantizar la disponibilidad oportuna de combustibles alternativos seguros y sostenibles en cantidades suficientes y a precios competitivos; y SEÑALA que la disponibilidad y la infraestructura de repostaje de nuevos combustibles dependen de la aceptación por el mercado de esos combustibles.
27. RECUERDA la importancia de utilizar los ingresos del RCDE UE con fines relacionados con el clima; ANIMA a los Estados miembros a que, en consonancia con las prioridades nacionales, apoyen la descarbonización del sector marítimo en toda la cadena de valor, incluidas las empresas navieras, los astilleros, los proyectos de readaptación, los fabricantes de equipos, los proveedores de tecnología, los proveedores de combustible y los puertos; y ALIENTA a los Estados miembros a que utilicen los ingresos generados por la inclusión del transporte marítimo en el RCDE UE para apoyar la transición energética del sector, lo que abarca la renovación de la flota, la readaptación ecológica, los servicios de transporte marítimo insular, los combustibles alternativos y la infraestructura energética portuaria.

28. DESTACA la importancia de unas normas de seguridad marítima estrictas, que abarquen el transporte marítimo de calidad mediante la aplicación y el cumplimiento efectivos de la legislación; y RESPALDA que se siga trabajando en los marcos en materia de seguridad a la luz de los nuevos combustibles y tecnologías.
29. PIDE que se simplifiquen y digitalicen los procedimientos administrativos, por ejemplo mediante certificados digitales y la plena aplicación del entorno europeo de ventanilla única marítima (EMSWe) y de la interconectividad del futuro Centro de Datos Aduaneros; INVITA a la Comisión a que aplique las medidas de ejecución restantes y evite cargas administrativas adicionales para el sector marítimo; y ALIENTA a la Comisión a que colabore con los Estados miembros para simplificar y racionalizar los requisitos nacionales y de la UE de información, en consulta con el sector marítimo y portuario.
30. ALIENTA a los Estados miembros a que completen la aplicación del EMSWe y racionalicen los requisitos de información.

III. ASEGURAR Y PROTEGER

31. RECONOCE el aumento de las amenazas a la seguridad marítima y el importante riesgo que plantea la flota en la sombra¹¹ para la seguridad y la protección marítimas, las infraestructuras marítimas críticas y el medio ambiente marino; SUBRAYA la necesidad de que la Unión refuerce su resiliencia, su preparación y sus capacidades de defensa, también contra las amenazas híbridas en el ámbito marítimo y mediante la mejora del conocimiento de la situación; DESTACA la importancia de proteger las infraestructuras marítimas críticas, reforzando la resiliencia de las cadenas de suministro, en particular a la luz de la evolución de los retos geopolíticos; y PIDE una mayor cooperación civil-militar y asociaciones internacionales para garantizar la seguridad marítima.
32. APOYA, en su caso, el refuerzo de las capacidades industriales y tecnológicas navales, en particular a través de las iniciativas pertinentes de la UE.

¹¹ Según se define en la Resolución A.1192 (33) de la OMI.

33. DESTACA la importancia de reforzar el conocimiento sobre el ámbito marítimo mediante la integración de tecnologías y sistemas avanzados, como equipos, *software*, procedimientos operativos y capacidades necesarias para mejorar la resiliencia general a través de una vigilancia en varios ámbitos que abarque elementos submarinos, de superficie, aéreos y espaciales; APOYA la mejora del intercambio de datos y los sistemas interoperables entre agentes civiles y militares para crear una visión marítima común.
34. DESTACA la importancia de las tecnologías e infraestructuras submarinas y el desarrollo de capacidades marítimas de doble uso a fin de mejorar la capacidad de la Unión para responder a amenazas híbridas y geopolíticas y a ciberamenazas en el ámbito marítimo.
35. RECOMIENDA un enfoque coordinado de la UE para desarrollar infraestructuras que atiendan a las necesidades tanto civiles como militares en todas las cuencas marítimas y regiones europeas, en particular aquellas que son sensibles desde el punto de vista estratégico; RECONOCE la importancia de los buques de doble uso, incluidos los transbordadores, especialmente para la resiliencia de las islas, la preparación ante emergencias, la protección civil y las rutas marítimas de importancia estratégica; y CELEBRA el refuerzo del seguimiento y la mejora de las capacidades de vigilancia.
36. RECONOCE la función clave del transporte marítimo de corta distancia en el refuerzo de la resiliencia del sistema de transporte europeo y la mejora de la conectividad regional; y ALIENTA a que se adopten medidas adicionales para apoyar su desarrollo, por ejemplo reduciendo las cargas administrativas.
37. ALIENTA a los Estados miembros a que hagan pleno uso de las iniciativas de la UE para reforzar la seguridad marítima y sus propias capacidades de defensa; e INVITA a la Comisión a asignar recursos para crear un mecanismo de apoyo a la construcción de transbordadores de doble uso.
38. EXPRESA SU PREOCUPACIÓN por las enormes cantidades de munición insegura en las aguas costeras y los océanos europeos e internacionales, vertidas con anterioridad durante guerras y conflictos militares; y ALIENTA a la cooperación entre Estados miembros, organizaciones internacionales e industrias para aumentar la sensibilización con el fin de promover conjuntamente soluciones técnicas y sus aplicaciones, lo que permitirá detectar las municiones vertidas, hacer un seguimiento de ellas y, si es posible, recuperarlas y eliminarlas de un modo que sea respetuoso con el medio ambiente.

IV. ACCESO A LA INNOVACIÓN

39. SUBRAYA la importancia de la innovación para mantener el liderazgo de la UE en tecnologías marítimas y apoyar la doble transición, ecológica y digital; y DESTACA la importancia de promover la inversión, la innovación y el desarrollo tecnológico en el sector del transporte acuático, como motores clave de la competitividad y la sostenibilidad.
40. APOYA la elaboración de marcos normativos mundiales para las tecnologías emergentes, como la electrificación, la captura de carbono, la propulsión eólica, la propulsión con hidrógeno y otras tecnologías alternativas de propulsión, como las tecnologías nucleares, garantizando al mismo tiempo un enfoque tecnológicamente neutro que permita el avance de la innovación en consonancia con las necesidades del mercado y los requisitos de seguridad.
41. APOYA la innovación en buques seguros autónomos y operados a distancia y en aplicaciones de robótica submarina y la mejora del acceso a bancos de pruebas y espacios controlados de pruebas.
42. TOMA CONSTANCIA de la necesidad de un fuerte apoyo a la investigación y la innovación, sobre la base de asociaciones y programas público-privados existentes, como la Asociación para el Transporte Acuático de Cero Emisiones y redes conexas, garantizando al mismo tiempo que la financiación de la innovación se traduzca eficazmente en la ampliación y la implantación industriales y apoye la capacidad de producción también en la economía azul en general, incluidas la pesca y las tecnologías emergentes de energía oceánica, en ámbitos como la eficiencia energética, la digitalización y la seguridad; y DESTACA la importancia de abordar los obstáculos no técnicos, como las limitaciones normativas, los requisitos operativos y las incoherencias transfronterizas que limitan el despliegue a gran escala.
43. ACOGE CON SATISFACCIÓN las iniciativas encaminadas a hacer un inventario de las infraestructuras de investigación para las pymes y los innovadores y a ampliar el acceso a ellas; y DESTACA la importancia de salvaguardar los activos tecnológicos y los conocimientos técnicos de la UE.
44. APOYA la creación de bancos de pruebas, proyectos piloto y plataformas de demostración de la UE para transbordadores, buques híbridos, buques eléctricos, astilleros inteligentes y soluciones marítimas digitales, con la participación activa de los Estados miembros insulares.

V. ACCESO A LA FINANCIACIÓN E INVERSIONES

45. RECONOCE las importantes necesidades de inversión para la descarbonización, la digitalización y la transformación industrial, incluida la necesidad de garantizar la transparencia, la previsibilidad y la seguridad jurídica para los operadores económicos; y DESTACA la necesidad de que los instrumentos financieros de la UE apoyen y reduzcan el riesgo de las inversiones necesarias para descarbonizar y digitalizar el sector marítimo, lo que incluye producir y distribuir combustibles marinos sostenibles y desarrollar tecnologías emergentes de energía renovable marina.
46. PIDE mejoras adicionales en el Fondo de Innovación, con miras a incrementar el acceso de todos los segmentos del transporte marítimo, en particular las pymes; PIDE un enfoque más específico que tenga en cuenta las características concretas de los diferentes segmentos del transporte marítimo, incluido el sector del transporte a granel/*tramp*; DESTACA la necesidad de considerar instrumentos financieros y medidas de apoyo que aseguren un acceso efectivo a la financiación para las pymes del sector del transporte acuático, incluidos los transbordadores y el transporte marítimo de corta distancia destinados a la conectividad insular; y PIDE una mayor claridad y accesibilidad en relación con los diversos instrumentos y mecanismos de financiación de la UE a disposición del sector marítimo, con miras a garantizar su adopción efectiva por parte de los Estados miembros y las partes interesadas del sector. Debe prestarse especial atención también a la financiación de la nueva construcción, la renovación de las flotas, la readaptación, la conversión, las inversiones en descarbonización relacionadas con las reparaciones y las mejoras de equipos en toda la cadena de valor industrial marítima, de un modo que sea pertinente para el transporte marítimo tanto de corta distancia como oceánico.
47. SUBRAYA que la descarbonización del sector marítimo requiere una inversión considerable durante un período de transición prolongado, entre otras cosas para modernizar las flotas europeas, mejorar las infraestructuras y aumentar la accesibilidad y la asequibilidad de los combustibles marítimos sostenibles; y DESTACA la importancia de permitir la modernización y la transformación industrial de los astilleros e industrias marítimas europeos que emprenden proyectos de nueva construcción, readaptación y conversión.
48. ACOGE CON SATISFACCIÓN las iniciativas de financiación de la UE, como las convocatorias del Mecanismo «Conectar Europa», el apoyo del Fondo de Innovación y la movilización de InvestEU.

49. APOYA la movilización de financiación pública y privada, por ejemplo a través de plataformas de asesoramiento y reservas para proyectos, reconociendo a la vez la importancia de garantizar que los marcos normativos y las medidas de apoyo sean realistas, se adecuen a su finalidad y se ajusten a las capacidades del mercado sin reducir las salvaguardias normativas; DESTACA la necesidad de contar con mecanismos de apoyo estables y transparentes que permitan la planificación industrial a largo plazo; y ANIMA a los Estados miembros, la UE y el sector privado a desarrollar una alternativa europea al modelo de arrendamiento financiero utilizado en terceros países.
50. ALIENTA a los Estados miembros a que, de conformidad con las prioridades nacionales, consideren la posibilidad de apoyar la descarbonización marítima y las inversiones industriales, por ejemplo, encontrando posibles candidatos para proyectos importantes de interés común europeo (PIICE).
51. RECONOCE la necesidad de contar con una financiación estable y a largo plazo, especialmente para las pymes, y con instrumentos de financiación más coherentes; INSTA a que se simplifiquen los principales programas de financiación de la UE, como el Mecanismo «Conectar Europa», Horizonte Europa, InvestEU y el Fondo de Innovación, y a que se eliminen los obstáculos normativos; DESTACA la importancia del futuro Fondo Europeo de Competitividad para impulsar la descarbonización, la implantación de nuevas tecnologías y el liderazgo industrial de la UE; ALIENTA a que se estudien posibilidades para apoyar tecnologías marítimas europeas; y DESTACA la necesidad de contar con una financiación accesible adaptada a las economías pequeñas, insulares, de Estados miembros insulares y de regiones periféricas y ultraperiféricas, así como a las economías de los países y territorios de ultramar.
52. DESTACA la importancia de contar con instrumentos de financiación europeos adecuados y regímenes de financiación combinada para la modernización de los astilleros, readaptaciones ecológicas, renovaciones de flotas para segmentos estratégicos, como transbordadores, agrupaciones marítimas, proveedores marítimos que sean pymes, buques de bajas emisiones y de emisiones cero y la transformación digital de las industrias marítimas.
53. APOYA el estudio de un mecanismo europeo específico para renovar la flota de buques de pasajeros y de pasaje de transbordo rodado que prestan servicio en islas y regiones remotas, que combine los objetivos de cohesión y en materia de transporte, clima y política industrial.

VI. ACCESO A COMPETENCIAS Y EMPLEOS DE CALIDAD

54. TOMA CONSTANCIA de que el sector del transporte marítimo de la Unión se enfrenta a la escasez de profesionales cualificados, al envejecimiento de la mano de obra y a unas condiciones de trabajo exigentes, lo que, en conjunto, afecta a su resiliencia y competitividad a largo plazo.
55. RECONOCE la importancia de contar con una mano de obra cualificada, tanto de gente de mar como de trabajadores de astilleros, para la competitividad, la innovación y la resiliencia; y DESTACA la necesidad de atraer y retener a mano de obra cualificada en los sectores marítimo y portuario, a la vez que se respetan las competencias de los Estados miembros en materia de sistemas educativos y formativos y se promueve la cooperación y la movilidad.
56. DESTACA la importancia de la educación y la formación marítimas, sin olvidar la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional, para garantizar la disponibilidad de una mano de obra en el sector cualificada y preparada para el futuro; DESTACA la necesidad de que la mano de obra actual del sector de la construcción y la reparación naval recicle y mejore sus capacidades a fin de desarrollar nuevas competencias especializadas y responder a las demandas modernas derivadas de la adopción y el uso de tecnologías de propulsión, digitales y de automatización innovadoras; PIDE que se apoye el empleo de calidad y gratificante, lo que hará que el sector sea más atractivo; y TOMA CONSTANCIA de la importancia de las iniciativas para sensibilizar a la juventud y aumentar su interés por la construcción naval y las industrias marítimas.
57. ESTÁ DECIDIDO a defender el atractivo del sector marítimo de la UE adoptando y aplicando medidas que garanticen unas condiciones de trabajo justas para toda la gente de mar, de plena conformidad con las normas establecidas en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM, 2006) y la legislación pertinente de la UE.
58. PIDE una iniciativa europea coordinada en materia de capacidades marítimas, reciclaje profesional y excelencia profesional para trabajadores de astilleros, ingenieros marítimos, electricistas, especialistas en automatización, técnicos en combustibles alternativos y gente de mar.