



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 4.3.2026
COM(2026) 111 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

privind Strategia maritimă industrială a UE

1. INTRODUCERE

Europa este un continent cu o dimensiune maritimă importantă. Uniunea Europeană și statele sale membre administrează cea mai mare zonă maritimă colectivă din lume, cu 25 de milioane km² de zone economice exclusive¹. Uniunea are una dintre cele mai lungi linii de coastă din lume, care acoperă 70 000 km în 22 de state membre și o rețea de 42 000 km de căi navigabile interioare, cu mii de porturi, porturi de agrement, șantiere navale și furnizori, ceea ce subliniază necesitatea de a valorifica în continuare potențialul pieței unice a căilor navigabile din Europa.

Sectoarele producției navale² și transportului maritim³ din Europa sunt sectoare strategice pentru autonomia, reziliența, apărarea, securitatea economică, prosperitatea, decarbonizarea Europei, precum și pentru utilizarea durabilă și protejarea activelor și resurselor sale din zonele economice exclusive. Sectorul producției navale din Europa este lider mondial în domeniul construcției de nave complexe și de înaltă performanță și al tehnologiilor avansate. Acesta stimulează inovarea pentru un transport pe apă durabil și pentru activități ale economiei albastre și reprezintă o piatră de temelie a creșterii industriale regionale. Sectorul transportului maritim din Europa este un furnizor principal de servicii maritime la nivel mondial, asigură aprovizionarea cu bunuri esențiale, permite comerțul și contribuie la independența energetică a UE. De asemenea, determină, împreună cu alte segmente ale transportului pe apă, cererea de produse și servicii de producție navală și modelează opțiunile tehnologice.

Ambele sectoare sunt esențiale pentru consolidarea capacității militare a Uniunii și a statelor membre prin facilitarea circulației trupelor și prin livrarea de nave navale și de nave civile și militare cu dublă utilizare. Acestea sunt, de asemenea, esențiale pentru implementarea și protecția infrastructurii energetice digitale și offshore a UE, cum ar fi conductele, cablurile electrice și de date și parcurile eoliene. Alte subsegmente, cum ar fi turismul de croazieră și turismul nautic, au un important potențial de inovare pentru a le spori sustenabilitatea.

Acest ecosistem pe apă se confruntă cu provocări. Rapoartele Draghi⁴ și Niinistö⁵ evidențiază expunerea sa la o concurență și tensiuni intense la nivel mondial, la dependența tot mai mare de producția și finanțarea navelor din țări terțe, la decarbonizare și la îmbătrânirea forței de muncă, care are nevoie de perfecționare și recalificare.

Europa are nevoie de un cadru de politică care să protejeze și să stimuleze sectoarele sale de producție navală și de transport maritim, să le sporească capacitatea de inovare, să promoveze digitalizarea, durabilitatea și decarbonizarea ca surse de oportunități industriale, să stimuleze poziția de lider în domeniul tehnologic și să le consolideze competitivitatea. Împreună cu porturile, aceste sectoare sunt esențiale pentru poziționarea UE pe scena geopolitică volatilă și pentru autonomia strategică, securitatea economică și

¹ Inclusiv la nivelul regiunilor ultraperiferice ale UE.

² Noțiunea de „producție navală” cuprinde o gamă largă de activități și servicii industriale, inclusiv: 1) construirea, repararea, întreținerea, conversia, modernizarea, dezmembrarea și reciclarea navelor maritime și de navigație interioară, a ambarcațiunilor, a platformelor plutitoare și a altor unități specializate de suprafață și subacvatice 2) producția de echipamente și tehnologii pentru activități maritime, portuare și ale economiei albastre.

³ Termenul „transport maritim” include toate segmentele serviciilor de transport maritim de mărfuri și de pasageri, inclusiv transportul maritim costier, transportul maritim pe distanță scurtă și lungă, serviciile specializate de transport maritim, precum și modelele comerciale de transport cu nave tramp și nave de linie.

⁴ *The future of European Competitiveness* (Viitorul competitivității europene): Raportul lui Mario Draghi (2024).

⁵ *Strengthening Europe's Civilian and Military Preparedness and Readiness* (Consolidarea pregătirii și disponibilității civile și militare a Europei): Raportul consilierului special Niinistö (2024).

pregătirea UE. Prin urmare, Comisia propune, de asemenea, împreună cu această strategie maritimă industrială, o strategie portuară a UE.

Acum este momentul să acționăm. Această strategie maritimă industrială a UE, care se bazează pe Pactul pentru o industrie curată și pe diverse inițiative conexe ale UE⁶, stabilește o viziune și o direcție de acțiune în cadrul a șase piloni:

Strategia maritimă industrială a UE



2. CONSTRUIRE, ECHIPARE ȘI REPARARE

Un sector puternic al producției navale⁷ este strategic pentru suveranitatea Europei. Acesta oferă Europei capacitatea de a construi și de a întreține nave, echipamente, platforme și tehnologii necesare pentru a-și promova și proteja interesele vitale: de la independența energetică, reziliența la schimbările climatice și aprovizionarea cu alimente⁸ la protecția frontierelor, apărare, protecția infrastructurii critice, mobilitatea militară, observarea oceanelor și navigația arctică⁹.

Menținerea unei mase critice de construcții de nave comerciale în UE este esențială pentru susținerea construcției de nave, având în vedere interconexiunile puternice ale tehnologiei cu dublă utilizare și îmbogățirea și stimularea reciprocă¹⁰. De asemenea, aceasta este importantă pentru menținerea unor lanțuri de aprovizionare viabile în Europa, asigurând controlul asupra tehnologiilor-cheie și a know-how-ului. Acest lucru este esențial pentru a

⁶ Inclusiv o Busolă pentru competitivitatea UE [COM(2025) 30 final], Pactul european privind oceanul planetar [COM(2025) 281 final], Strategia UE în materie de securitate maritimă (14280/23), Strategia pentru reziliența în domeniul apei [COM(2025) 280 final] și Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării [COM(2021) 400 final].

⁷ Industria europeană de producție navală cuprinde 300 de șantiere navale și 28 000 de producători de echipamente maritime. O analiză ascendentă a caracteristicilor, nevoilor, provocărilor și oportunităților sectorului a fost efectuată în contextul Căii de tranziție pentru mobilitate (2024). Recomandările acestui exercițiu sunt reflectate în prezenta strategie.

⁸ De exemplu, prin intermediul navelor specializate, al platformelor de conversie și plutitoare, al structurilor fundațiilor și al infrastructurii electrice pentru energia din surse regenerabile offshore în general și, în special, pentru energia eoliană offshore, al dragelor moderne care permit protecția împotriva creșterii nivelului mării și a inundațiilor fluviale și al navelor pentru activități durabile de pescuit și acvacultură. Mai precis, în ceea ce privește navele de pescuit, Comisia va publica, până în T3 2026, o foaie de parcurs privind tranziția energetică a pescuitului și acvaculturii din UE, în care va oferi orientări destinate sectorului în ceea ce privește tranziția energetică și va colecta informații și recomandări din parteneriatul pentru tranziția energetică în domeniul pescuitului și acvaculturii din UE.

⁹ Prin intermediul navelor de patrulare și militare, al navelor de montare a cablurilor submarine, al navelor cu dublă utilizare, al navelor de cercetare, al tehnologiilor pentru explorarea, observarea, monitorizarea și supravegherea oceanelor, al spărgătoarelor de gheață și al navelor capabile să navigheze în ape înghețate.

¹⁰ Noua comunicare comună privind consolidarea securității economice a UE [JOIN(2025) 977], care subliniază importanța investițiilor într-o bază industrială dinamică, recunoaște în mod specific construcția de nave ca sector strategic cu dublă utilizare.

stimula crearea de locuri de muncă, investițiile și inovarea la nivel regional, inclusiv în zonele periferice, în insule și în regiunile ultraperiferice. Capacitățile de reparare, întreținere, conversie, modernizare și reciclare a navelor sunt esențiale pentru promovarea siguranței, a decarbonizării și a circularității transportului pe apă.

2.1 Producția navală a UE: stimularea creșterii economice și a competitivității pe piețele-lider

În prezent, Europa este în continuare lider mondial în ceea ce privește unele dintre cele mai sofisticate tipuri de nave din punct de vedere tehnologic (de exemplu, nave de croazieră, nave militare, spărgătoare de gheață, nave de cercetare, nave de montare a cablurilor submarine, nave auxiliare pentru platformele eoliene offshore, platforme plutitoare și de conversie, iahturi și ambarcațiuni de agrement), sisteme de propulsie curate și echipamente avansate. Având în vedere că 97 % din flota mondială de nave de croazieră este construită în Europa, producția de nave de croazieră este esențială pentru ca Europa să își mențină și să își consolideze capacitățile complexe de construcție de nave în alte segmente care sunt esențiale din perspectiva autonomiei strategice.

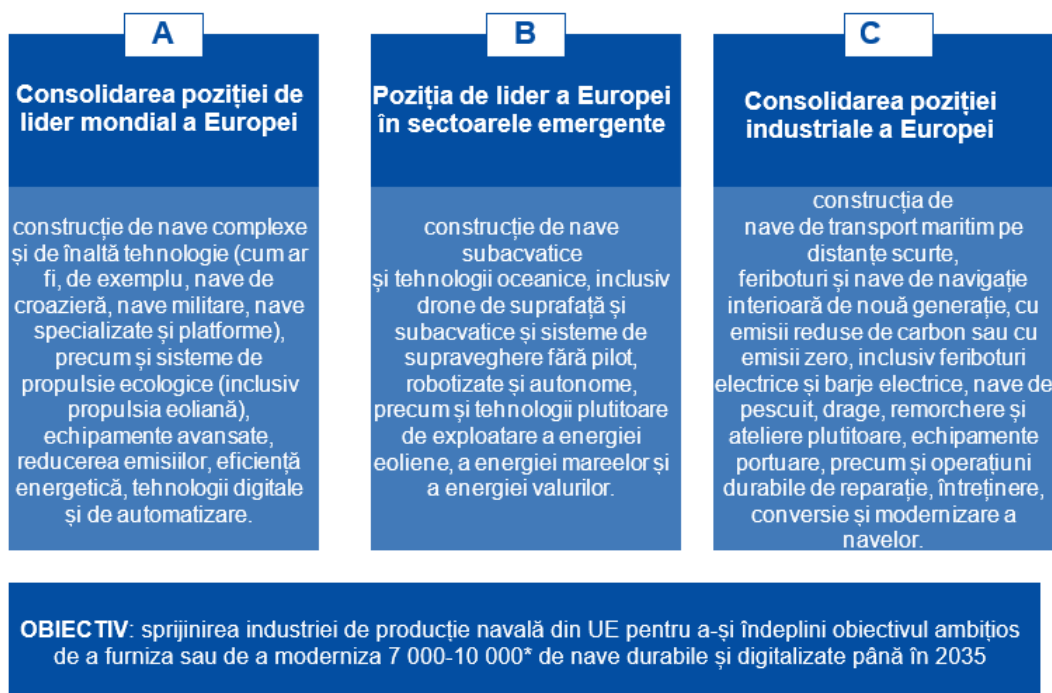
În alte segmente de piață, și anume în construcția de nave comerciale, șantierele navale europene au pierdut în ultimele decenii cote de piață la nivel mondial din cauza denaturării pieței internaționale, afectate de investiții masive orchestrate de stat în țări terțe, de practici necomerciale, precum și de diferențele dintre costurile cu forța de muncă și cele cu energia. În timp ce șantierele navale europene s-au specializat pe piețe cu valoare ridicată și volum scăzut, și concurenții străini intră pe aceste segmente. Industria UE a pierdut recent teren în favoarea unor țări precum China în segmente strategice ale construcției de nave, cum ar fi feriboturile¹¹ și navele de instalare a turbinelor eoliene în larg. Poziția de lider în domeniul navelor subacvatice, al echipamentelor maritime și portuare se confruntă, de asemenea, cu provocări tot mai mari.

Pentru a menține baza de producție navală a Europei și pentru a-i valorifica pe deplin potențialul inovator, UE și statele sale membre trebuie să își concentreze eforturile în materie de politică industrială acolo unde pot fi obținute cele mai bune rezultate în mod realist, și anume **segmentele de piață cu valoare ridicată, cu un potențial industrial puternic pentru producție în UE**¹².

¹¹ Cota de piață a Europei în sectorul construcției de nave în ceea ce privește numărul de feriboturi de mari dimensiuni (adică de peste 5 000 GT) livrate pe piața internă (a UE) a fost de 38 % în perioada 2020-2024, cu o medie de trei nave livrate pe an. Lider mondial până în 2010, Europa s-a confruntat cu o scădere a cotei sale de piață la nivel global până la aproximativ 15 % în perioada 2020-2024 (de la 60 % în 2010).

¹² Decarbonizarea, digitalizarea, extinderea preconizată a utilizării energiei din surse regenerabile offshore și apariția unor noi piețe de creștere în economia albastră, cum ar fi tehnologiile subacvatice și de observare a oceanelor, mobilitatea militară și creșterea investițiilor în domeniul apărării oferă oportunități de mobilizare și consolidare a bazei de producție navală a Europei. De exemplu, se estimează că, până în 2030, numărul feriboturilor electrificabile va crește până la 364, în funcție de factori precum îmbunătățirea ratelor de densitate energetică a bateriilor și a ratelor de utilizare a energiei electrice produse la țarm. Între 2020 și 2050, se estimează că două treimi din flota actuală de 12 000 de nave de navigație interioară care operează pe căile navigabile europene vor fi modernizate, iar o treime vor fi construcții noi (aproximativ 140 de nave noi pe an).

Viziunea industrială a UE privind sectorul producției navale până în 2030



* Manifestul SEA Europe „Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035” (Toate pânzele sus pentru construirea în Europa a 10 000 de nave sustenabile și digitalizate până în 2035) (2024)

Atingerea acestui obiectiv ambițios va necesita atât măsuri bazate pe cerere și ofertă, cât și condiții favorabile adecvate, inclusiv o cooperare strânsă între sectorul public și cel privat. În acest scop, Comisia va lansa o **Alianță pentru lanțurile valorice din industria maritimă a UE** pentru a consolida suveranitatea industrială și poziția de lider tehnologic a Europei pe anumite piețe-lider din domeniul producției navale și al tehnologiilor emergente. Alianța va reuni părți interesate din ecosistemul transportului pe apă, precum și autorități naționale și regionale. Aceasta va deschide calea către identificarea argumentelor economice pentru activitățile industriale din Europa, facilitând foile de parcurs comune și proiectele în pregătire în domeniile identificate. Alianța va depune, de asemenea, eforturi pentru a sprijini UE și statele membre în alinierea priorităților de investiții, identificând stimulente suplimentare pentru promovarea cererii și a sinergiilor de-a lungul lanțului valoric din Europa și pentru coordonarea mecanismelor de sprijin ale UE cu proiectele naționale.

2.2 Modernizarea bazei de producție maritimă a UE

Până în 2030, industria europeană trebuie să înregistreze în continuare progrese către o producție navală inteligentă și curată, valorificând digitalizarea, robotica avansată, inteligența artificială, modularitatea, eficiența energetică și circularitatea în procesele industriale. Acest lucru este esențial pentru ca producția navală din Europa să devină mai rezilientă și mai eficientă din punctul de vedere al costurilor, pentru a atenua provocările iminente legate de deficitul de forță de muncă, pentru a spori productivitatea și pentru a extinde capacitatea operațională a instalațiilor industriale.

Pe **șantierelor navale de dimensiuni mici și mijlocii**, utilizarea tehnologiilor de producție inovatoare trebuie să crească în ceea ce privește materialele, procesele, IA și competențele. Prin urmare, Comisia lansează o **cerere emblematică în domeniul cercetării și inovării intitulată „Șantierelor navale ale viitorului”**¹³ pentru a sprijini testarea și demonstrarea unor astfel de tehnologii în ecosistemul șantierelor navale din viața reală, în vederea reproducerii și extinderii în continuare a rezultatelor.

Blocajele în ceea ce privește autorizațiile administrative pot limita capacitatea șantierelor navale de a extinde sau moderniza instalațiile sau de a instala tehnologii de decarbonizare, cum ar fi infrastructura pentru buncherajul combustibililor ecologici sau electrificarea la chei. Propunerea recentă de regulament privind accelerarea evaluării de mediu¹⁴ și pachetul privind rețelele europene pot accelera electrificarea amplasamentelor industriale, inclusiv în zonele portuare, cum ar fi instalațiile de reparare și întreținere a navelor, și ar trebui să fie adoptate de colegiitori cât mai curând posibil. **Propunerea de act legislativ privind accelerarea activității industriale** va simplifica și va accelera procedurile de autorizare, inclusiv pentru instalațiile de producție navală.

În cele din urmă, Comisia va explora, împreună cu părțile interesate, în cadrul Alianței pentru lanțurile valorice din industria maritimă a UE, modalități de optimizare a sinergiilor transfrontaliere în materie de producție și lanțuri de aprovizionare, promovând standardizarea acolo unde pot fi realizate economii de scară, de exemplu, pentru a reduce costurile și durata de implementare a anumitor componente pentru navele de generație următoare.

2.3 Mobilizarea achizițiilor publice și a finanțării în sprijinul poziției de lider industrial a UE

O utilizare strategică a achizițiilor publice poate contribui la stimularea cererii de bunuri și servicii curate și inovatoare *fabricate în UE*, inclusiv de nave strategice esențiale pe piețele-lider¹⁵ esențiale pentru reziliența și securitatea economică a UE.

Comisia va colabora cu statele membre ale UE/SEE pentru a identifica și a facilita o **rezervă multianuală agregată de comenzi publice la nivelul achizitorilor publici din UE/SEE** pentru a crea un semnal agregat al cererii publice pe termen lung în segmentele relevante (de exemplu, feriboturi, nave de cercetare, spărgătoare de gheață, remorhere, drone¹⁶) și pentru a facilita disponibilitatea sectorului european al producției navale de a răspunde acestei cereri.

În contextul viitoarei revizuirii a cadrului UE privind achizițiile publice, Comisia va propune **cerințe specifice care nu sunt legate de preț**, în conformitate cu obligațiile internaționale, în anumite segmente strategice ale sectorului achizițiilor publice, în sprijinul obiectivelor UE în materie de reziliență industrială și securitate economică.

¹³ Programul de lucru Orizont Europa pentru perioada 2026-2027 – CL5-2026-05-D5-12. Buget indicativ: 21 de milioane EUR.

¹⁴ Propunere de revizuire a Directivei pentru accelerarea procedurii de acordare a autorizațiilor pentru proiectele de infrastructură [COM(2025) 1007 final].

¹⁵ Printre exemple se pot număra achiziționarea directă de feriboturi pentru transportul local, urban și insular, nave oceanografice și de cercetare, spărgătoare de gheață, ateliere plutitoare, nave de control al poluării, nave pentru operațiuni de căutare și salvare, nave-școală și nave de salvare, achiziționarea de componente, servicii de reparații și servicii specializate precum active și tehnologii navale, de patrulare și de pază de coastă.

¹⁶ Luând în considerare instituirea flotei de rezervă a UE pentru navele mixte de montare a cablurilor și în sinergie cu aceasta, în conformitate cu Planul de acțiune al UE privind securitatea cablurilor (JOIN/2025/9 final) și cu acțiunile relevante din cadrul Planului de acțiune privind securitatea în materie de drone și soluții antidrone [COM(2026) 81 final].

În plus, Comisia va evalua dependențele externe și necesitatea de a include criterii care nu sunt legate de preț pentru achiziționarea de nave specializate în conceperea condițiilor de licitație pentru proiectele strategice în domeniul maritim, al energiei din surse regenerabile sau subacvatic.

Finanțarea publică poate consolida, de asemenea, cererea privată de produse inteligente și curate, promovând inovarea și crearea de valoare în UE. În acest scop, în propunerile privind cadrul financiar multianual (2028-2034) și, în special, în propunerea privind Fondul european pentru competitivitate (FEC) au fost incluse **condiții preferențiale specifice ale UE** pentru a proteja tehnologiile și capacitățile strategice în conformitate cu angajamentele internaționale.

Noua **comunicare comună privind consolidarea securității economice a UE**¹⁷ încurajează ferm statele membre, Grupul BEI și alte instituții financiare internaționale, precum și băncile naționale de promovare care execută bugete naționale sau ale UE să integreze considerentele de securitate economică în deciziile de finanțare¹⁸.

2.4 Asigurarea unei concurențe loiale cu țările terțe

Comisia urmărește să asigure o concurență loială la nivel mondial și să protejeze industria europeană de producție navală împotriva practicilor comerciale dăunătoare, cum ar fi practicarea prețurilor de ruinare, subvenționarea neorientată către piață, încălcarea drepturilor de proprietate intelectuală (DPI) și transferurile forțate de tehnologie în țări terțe.

Comisia va lansa un dialog structurat cu industria de producție navală a UE, eventual în contextul Alianței pentru lanțurile valorice din industria maritimă, în vederea consolidării în continuare a capacităților sale informative pentru a monitoriza politica globală în domeniul construcției de nave și evoluțiile pieței, riscurile strategice, amenințările și oportunitățile pentru reziliența lanțului de aprovizionare, precum și barierele din calea accesului pe piață în țările terțe. În acest scop, Comisia va valorifica, printre altele, noua Alianță pentru lanțurile valorice din industria maritimă a UE, precum și rețeaua delegațiilor sale din UE și noua platformă de informare cu privire la securitatea economică, astfel cum s-a anunțat în noua comunicare comună privind consolidarea securității economice a UE¹⁹. Acest lucru va contribui la o mai bună detectare și identificare a domeniilor în care practicile comerciale neloiale din țările terțe sunt sau pot deveni dăunătoare pentru șantierele navale și producătorii de echipamente din UE și va sta la baza eventualelor măsuri sau acțiuni comerciale menite să asigure o concurență loială.

În ceea ce privește o mai bună protecție a industriei împotriva practicilor comerciale dăunătoare, Comisia:

- **va evalua opțiunile și va propune, acolo unde este necesar și fezabil, un nou instrument sectorial specific**²⁰ sau modificări specifice ale setului său de instrumente de politică comercială, în conformitate cu obligațiile internaționale. Opțiunile se vor

¹⁷ [JOIN(2025) 977].

¹⁸ Aceasta include acordarea de prioritate sprijinului pentru întreprinderile din UE care reduc dependențele străine în sectoarele critice și prevenirea accesului furnizorilor cu grad ridicat de risc din țări terțe la finanțare din partea UE și la finanțare națională.

¹⁹ [JOIN(2025) 977].

²⁰ Întrucât Regulamentul (UE) 2016/1035 privind protecția împotriva practicilor prejudiciabile în materie de prețuri în domeniul construcțiilor navale nu poate fi aplicat din cauza neratificării Acordului OCDE din 1994 privind construcția de nave.

concentra pe segmente specifice esențiale pentru autonomia strategică și securitatea economică a Europei și în care șantierele navale din UE sunt încă active, dar se confruntă cu o concurență neloială pe mare²¹;

- **va valorifica acordurile comerciale și de investiții existente și viitoare** pentru a proteja și a promova interesele bazei de producție navală a UE, inclusiv prin accesul pe piață, măsuri antisubvenție, obligații de transparență și dispoziții privind protecția DPI;
- **va relansa eforturile în direcția unui viitor acord internațional în domeniul construcției de nave** care să abordeze practicile care nu se bazează pe piață din acest sector.

Comisia va continua să promoveze condiții de concurență echitabile în ceea ce privește creditele la export pentru nave prin dezvoltarea în continuare a **Înțelegerii sectoriale privind creditele la export pentru nave**²² în cadrul **Acordului OCDE privind creditele la export care beneficiază de susținere oficială**, inclusiv prin dispoziții specifice în ceea ce privește navele cu emisii zero și cu emisii scăzute. De asemenea, Comisia va depune eforturi pentru a sprijini șantierele navale, producătorii de echipamente și furnizorii de servicii din UE pe piețele țărilor terțe prin **crearea unui nou instrument de finanțare la nivelul UE pentru creditele la export**²³.

2.5 Consolidarea cadrului global de reciclare a navelor și promovarea circularității în sectorul maritim

Reciclarea navelor permite recuperarea și reutilizarea materialelor valoroase, cum ar fi oțelul, cuprul și aluminiul, reducând necesitatea extracției de resurse virgine și sprijinind principiile economiei circulare. Se preconizează că peste 16 000 de nave vor fi reciclate în următorul deceniu. Comisia va urmări să **consolideze Convenția de la Hong Kong privind reciclarea navelor**²⁴ pentru a oferi un cadru global actualizat și mai solid. În cele din urmă, obiectivul este de a realiza alinierea deplină între normele internaționale și Regulamentul UE privind reciclarea navelor și de a asigura practici de reciclare sigure, durabile și responsabile la nivel internațional.

În plus, Comisia va analiza ce modalități de sprijin există pentru **extinderea capacității interne a UE de reciclare a navelor**, făcând-o mai eficientă din punctul de vedere al costurilor, și va colabora cu partenerii comerciali care dețin capacități de reciclare a navelor, începând cu India, pentru a promova standarde sociale și de mediu ridicate, pe baza Regulamentului UE privind reciclarea navelor. Întrucât materialele reciclate vor deveni tot mai valoroase pentru producția ecologică a UE, Comisia este pregătită să sprijine părțile interesate în dezvoltarea unor abordări ale UE de tip „*cradle-to-cradle*” (reciclare permanentă) în industria maritimă la nivelul clusterelor de producere a oțelului, de

²¹ De exemplu, tipurile de nave care sunt esențiale pentru mobilitatea militară și siguranța aprovizionării în perioade de criză, cum ar fi feriboturile și navele de navigație interioară, precum și navele specializate care sunt esențiale pentru protejarea infrastructurii energetice și digitale offshore a Europei.

²² Aceasta înseamnă stabilirea unor condiții de concurență echitabile (în care concurența se bazează pe prețul și calitatea navelor și nu pe condițiile financiare prevăzute) și depunerea de eforturi pentru a elimina denaturările schimburilor comerciale legate de creditele la export care beneficiază de susținere oficială.

²³ Acest nou instrument ar oferi sprijin financiar din partea UE agențiilor naționale de credit la export din UE pentru a spori competitivitatea ofertelor lor financiare, inclusiv pentru cumpărătorii internaționali de nave.

²⁴ Convenția Internațională de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor (2009).

construcție de nave și de reciclare a navelor și a deșeurilor în Europa²⁵, promovând sinergiile industriale, oportunitățile și cele mai bune practici de mediu.

Comisia va continua să sprijine strategiile de circularitate în sectorul maritim de la proiectare până la sfârșitul ciclului de viață și recuperarea materialelor prin acordarea de sprijin pentru cercetare și inovare²⁶. Foaia de parcurs privind punerea în aplicare a economiei circulare pentru ambarcațiunile de agrement scoase din uz²⁷, care stabilește obiective de atins până în 2030, va oferi îndrumări pentru continuarea eforturilor în acest domeniu.

Acțiuni emblematic

- *Lansarea unei Alianțe pentru lanțurile valorice din industria maritimă a UE pentru a promova poziția de lider pe piețele-lider*
- *Sprijinirea transformării digitale, curate și circulare a șantierelor navale europene („Șantierele navale ale viitorului”)*
- *Mobilizarea achizițiilor publice și a finanțării din partea UE, astfel cum se propune în CFM, pentru a sprijini poziția de lider a UE în sectorul industrial, inclusiv prin intermediul rezervelor de comenzi publice și al unor criterii specifice de securitate economică și nelegate de prețuri*
- *Acțiuni de asigurare a unei concurențe loiale la nivel internațional pentru șantierele navale și producătorii de echipamente din UE, inclusiv credite la export pentru nave și, acolo unde este necesar și fezabil, măsuri comerciale sectoriale specifice*

3. TRANSPORTURILE ȘI CONEXIUNILE

Transportul maritim ca sector strategic reprezintă aproximativ 75 % din comerțul exterior al UE și 30 % din transportul de mărfuri în interiorul UE. Flota controlată de UE este cea mai mare din lume, reprezentând peste o treime din tonajul mondial de transport maritim în toate segmentele. Operatorii europeni își mențin poziții de piață solide în ceea ce privește transportul containerizat și în vrac, transportul de energie și serviciile maritime foarte specializate. Conexiunile pentru transportul maritim de pasageri și mărfuri sunt vitale pentru insulele și regiunile ultraperiferice ale UE, asigurând coeziunea teritorială și sprijinind comunitățile locale și turismul. Flotele care arborează pavilionul UE și sunt controlate de UE sunt recunoscute la nivel internațional pentru standardele lor exemplare în materie de siguranță și securitate, inovare și performanță de mediu²⁸.

În același timp, activitatea în sectorul transportului maritim din UE se desfășoară într-un mediu tot mai complex, caracterizat de perturbări și volatilitate politică, costuri ale tranziției energetice, îmbătrânirea forței de muncă și o concurență mondială intensă, în special din Asia de Est și de Sud-Est. Evoluțiile geopolitice recente au subliniat încă o dată importanța sa strategică pentru comerțul mondial cu energie și mărfuri. În același timp, acestea au evidențiat expunerea tot mai mare a sectorului la provocările internaționale în

²⁵ Potențial ca parte a noii Alianțe pentru lanțurile valorice din industria maritimă a UE.

²⁶ Valorificarea, de asemenea, a unor instrumente precum pașapoartele care permit un ciclu de viață complet și un sistem de trasabilitate a materialelor pentru nave, precum și indicii de performanță de mediu ai șantierului naval, astfel cum au fost elaborați în cadrul proiectelor finanțate de UE *Circle of Life* și *EcoShipYards*.

²⁷ Foaie de parcurs privind punerea în aplicare a economiei circulare pentru ambarcațiunile de agrement scoase din uz, elaborată în 2023 de industria nautică de agrement europeană, în cooperare cu Comisia.

²⁸ Convențiile OMI privind siguranța maritimă și protecția mediului sunt transpuse în acquis-ul UE. Statele membre sunt obligate din punct de vedere juridic să le aplice împreună cu normele specifice ale UE, adesea în temeiul unor cerințe mai stricte decât în alte regiuni ale lumii.

materie de securitate, care prezintă riscuri semnificative pentru libertatea de navigație, dar și mai important – pentru siguranța navelor și a echipajelor acestora și conduc la creșterea costurilor de transport și de asigurare.

În acest context, prezenta strategie urmărește să protejeze sectorul ca furnizor esențial de servicii de transport maritim de înaltă calitate, eficiente, sigure și durabile, creând în același timp condiții mai bune pentru baza de producție a UE.

Îndeplinirea obiectivelor prezentei strategii necesită un cadru de politică și de reglementare coerent și cooperare la nivelul Uniunii și la nivel național. **Agencia Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) servește drept coloană vertebrală tehnică și operațională a politicii Uniunii în domeniul transportului maritim.** Aceasta îndeplinește un rol esențial în punerea în aplicare armonizată și facilitează soluții inovatoare și eficiente, inclusiv prin baza sa extinsă de cunoștințe. Agenția va fi, de asemenea, foarte importantă pentru sprijinirea punerii în aplicare a acțiunilor de reglementare prevăzute în prezenta strategie. În plus, EMSA oferă asistență tehnică și sprijin pentru consolidarea capacităților autorităților maritime din Marea Mediterană²⁹.

3.1 Drepturi de proprietate și fanioane

Menținerea unei părți substanțiale a activelor maritime și sporirea atractivității pavilioanelor UE vor sta la baza poziției UE în comerțul mondial și vor proteja liniile de comunicare. De asemenea, va consolida capacitatea UE de a elabora norme și politici globale privind siguranța, securitatea, forța de muncă, clima și protecția mediului.

În acest context, Comisia **va continua să se bazeze pe** orientările comunitare privind **ajutoarele de stat pentru transportul maritim**³⁰ pentru a evalua schemele de sprijin ale statelor membre (de exemplu, sistemul de impozitare pe tonaj), care reprezintă un instrument-cheie pentru menținerea cotelor de piață și a competitivității sectorului transportului maritim intern și pentru creșterea atractivității pavilioanelor statelor membre în fața concurenței mondiale intense. Comisia **îndeamnă statele membre să promoveze în continuare măsuri pragmatice**, cum ar fi eficientizarea proceselor administrative naționale³¹, urmărirea certificatelor digitale, digitalizarea completă a registrelor și utilizarea instrumentelor bazate pe IA pentru optimizarea procedurilor. La rândul său, Comisia **va stabili un dialog structurat privind cooperarea** cu statele membre și cu părțile interesate din industrie, menit să stimuleze competitivitatea și calitatea transportului maritim, inclusiv în contextul punerii în aplicare a legislației internaționale și a legislației UE privind **respectarea cerințelor statului de pavilion**. Comisia, împreună cu statele membre, își va continua eforturile în cadrul OMI de consolidare a supravegherii reglementare a statelor de pavilion pentru ca acestea din urmă să își îndeplinească în mod eficace responsabilitățile.

3.2 Tranziția energetică și decarbonizarea

Promovarea decarbonizării sectorului maritim și reducerea poluării, menținând în același timp avantajul său competitiv, necesită norme clare și previzibile, inclusiv la nivel mondial.

²⁹ Prin intermediul programului SAFEMED V, finanțat prin IVCDCl – Europa globală.

³⁰ C(2004) 43, JO 2004.

³¹ Cum ar fi administrarea de calitate și simplificată, abordarea bazată pe riscuri, reducerea perioadelor de așteptare, raționalizarea inspecțiilor.

Acest lucru poate stimula inovarea și poziția de lider pe o piață a transportului maritim care evoluează rapid și poate stimula cererea de combustibili și tehnologii curate în Europa.

Tranziția curată va necesita o combinație între creșterea eficienței energetice și adoptarea de noi tehnologii de propulsie și de combustibili alternativi. Pentru a crea condițiile pentru o producție și o utilizare masivă a acestor combustibili în sectoarele *greu de decarbonizat*, Comisia a prezentat **Planul de investiții pentru transporturi durabile (STIP)**³². În ceea ce privește transportul maritim, acest lucru se va traduce prin utilizarea sporită a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon și prin electrificarea directă, acolo unde este posibil³³. În acest context, Comisia va urmări, de asemenea, o piață integrată a biometanului, solicitând în același timp statelor membre să se asigure că măsurile naționale nu introduc bariere indirecte în calea comerțului transfrontalier cu biometan și nu limitează disponibilitatea acestuia pe piața unică. Alianța pentru combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon va încuraja discuțiile dintre proprietarii de nave, industria combustibililor durabili și instituțiile financiare pentru a promova producția și furnizarea de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în sectorul transportului pe apă.

Inițiativa FuelEU în domeniul maritim și includerea sectorului transportului maritim în EU ETS subliniază angajamentul UE de a modela tranziția curată a transportului maritim, cu o traiectorie clară pentru ca sectorul să îndeplinească obiectivele de decarbonizare ale UE. Pentru a facilita și mai mult punerea în aplicare a acestor acte și pentru a reduce complexitatea administrativă și de reglementare care rezultă din consecvențele și suprapunerile actuale, Comisia **va analiza modalitățile de simplificare și raționalizare a cadrului existent de monitorizare, raportare și verificare (MRV)**, care deservește atât schema EU ETS în domeniul maritim, cât și inițiativa FuelEU în domeniul maritim, asigurând sinergii suplimentare în procesul de conformitate cu MRV³⁴.

Cea mai eficace modalitate de a aborda impactul transportului maritim asupra climei și de a asigura condiții de concurență echitabile este prin acțiuni ambițioase la nivel mondial, care ar pune în aplicare obiectivul Strategiei din 2023 a OMI pentru transportul maritim internațional de a atinge un nivel net al emisiilor de GES egal cu zero până în 2050. UE **va continua activitatea în cadrul OMI și va construi punți cu partenerii internaționali pentru a coopera în vederea găsirii unor soluții globale**, sprijinind angajamentul sectorului transportului maritim din UE de decarbonizare și investițiile deja realizate în vederea atingerii acestui obiectiv. În conformitate cu angajamentele juridice existente, Comisia va revizui legislația relevantă a UE, luând în considerare măsurile globale din cadrul OMI, pentru a evita plățile duble.

Comisia **va facilita, de asemenea, cooperarea dintre părțile interesate prin crearea unei rețele europene de coridoare navigabile și noduri de transport maritim ecologice**. Aceasta se va baza pe inițiativele existente, inclusiv pe strategiile privind diferite bazine maritime și spațiul maritim european³⁵. Scopul este de a spori previzibilitatea deciziilor de investiții și de a coordona proiectele de sustenabilitate privind exploatarea navelor,

³² COM(2025) 664 final.

³³ Alimentarea cu energie electrică de la mal, feriboturi electrice și transportul maritim pe distanțe scurte.

³⁴ De exemplu, în ceea ce privește alinierea definițiilor aplicabile și a elementelor și proceselor de proiectare.

³⁵ Spațiul maritim european este o dimensiune maritimă a rețelei transeuropene de transport.

implementarea tehnologiei, aprovizionarea cu combustibil și infrastructura portuară³⁶. După caz, o astfel de acțiune ar putea implica țările candidate, pe baza cadrelor juridice existente, cum ar fi rețeaua transeuropeană de transport³⁷.

3.3 Siguranța – un pilon al transportului maritim de înaltă calitate și al rezilienței

Siguranța este un catalizator strategic al serviciilor de transport maritim de înaltă calitate și o piatră de temelie a competitivității și a poziției de lider tehnologic a industriei prelucrătoare a UE. Pe măsură ce transportul maritim trece rapid la utilizarea combustibililor alternativi, la digitalizare și automatizare, protocoalele de siguranță trebuie să evolueze pentru a gestiona noile riscuri operaționale, tehnologice și de securitate cibernetică. Îmbătrânirea flotei de pasageri aflate sub pavilionul UE subliniază și mai mult necesitatea de a accelera modernizarea flotei³⁸.

La nivel mondial, standardele de siguranță ale OMI trebuie să țină pasul cu progresul tehnologic, inclusiv în ceea ce privește combustibilii alternativi și sistemele de propulsie alternative, tehnologiile eficiente din punct de vedere energetic, pregătirea navigatorilor și transportul maritim automatizat. UE își **va consolida implicarea în cadrul OMI pentru a modela aceste standarde, ceea ce va contribui, de asemenea, la asigurarea unor condiții de concurență echitabile la nivel mondial.**

În UE, se asigură un nivel ridicat de siguranță maritimă prin încorporarea reglementărilor OMI în legislația UE. În 2026, Comisia va prezenta un raport referitor la Directiva UE privind siguranța navelor de pasageri³⁹ și la Directiva privind echipamentele maritime⁴⁰, în cadrul procesului de pregătire a revizuirii acestora, cu scopul de **a adapta cerințele actuale la provocările legate de decarbonizare și digitalizare.** Având în vedere importanța majoră a siguranței navelor de pasageri și a conectivității regionale securizate, Comisia va lua în considerare **extinderea cerințelor UE privind siguranța navelor de pasageri la toate rutele din interiorul UE.** În ceea ce privește serviciile offshore, Comisia va examina fezabilitatea **unui cadru al UE pentru recunoașterea reciprocă a navelor industriale și de servicii offshore,** inclusiv pentru transportul personalului industrial sau al echipajelor și pentru instalarea și întreținerea cablurilor submarine. Comisia **va evalua, de asemenea, oportunitatea extinderii domeniului de aplicare al Directivei privind echipamentele maritime sau al acordurilor de recunoaștere reciprocă existente între organizațiile recunoscute** pentru a acoperi echipamente suplimentare. Scopul ar fi de a simplifica procesele de aprobare și de a îmbunătăți accesul la piețele internaționale, asigurând în același timp cel mai înalt nivel de siguranță.

Provocările semnificative în ceea ce privește siguranța maritimă și aspectele de mediu sunt legate de așa-numita „flotă fantomă”⁴¹, compusă în mare parte din nave învechite aflate

³⁶ Dezvoltarea infrastructurii portuare este esențială pentru tranziția energetică și decarbonizare și este abordată în strategia portuară a UE.

³⁷ Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013.

³⁸ Astfel cum s-a subliniat în raportul EMSAFE publicat de EMSA în decembrie 2025.

³⁹ Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind regulile și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.

⁴⁰ Directiva 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime și de abrogare a Directivei 96/98/CE a Consiliului.

⁴¹ Definită de OMI în Rezoluția A.1192 (33), adoptată la 6 decembrie 2023.

sub jurisdicție și control neclare, care operează adesea în afara practicilor normale de transparență și conformitate specifice relațiilor dintre statele de pavilion. Acest lucru prezintă, printre altele, riscuri sporite pentru mediul marin, inclusiv pentru zonele desemnate ca fiind deosebit de sensibile, cum ar fi Marea Baltică. Comisia, în strânsă cooperare cu SEAE și cu sprijinul EMSA, **va consolida supravegherea și monitorizarea flotei fantomă⁴² și va îmbunătăți asigurarea respectării normelor existente.** În plus, aceasta va aprofunda cooperarea internațională pentru a elimina lacunele rămase și pentru a susține standardele globale de siguranță maritimă și de mediu, inclusiv asigurarea respectării măsurilor restrictive.

3.4 Simplificarea formalităților administrative în vederea valorificării potențialului pieței unice a căilor navigabile din Europa

Complexitatea procedurilor administrative care decurg din legislația globală, a UE și națională reprezintă o provocare semnificativă pentru transportul maritim din UE, cauzând întârzieri, sporind costurile și reducând eficiența totală⁴³. Această situație afectează cu precădere transportul maritim pe distanțe scurte, în special actorii mai mici, în concurența modală cu transportul rutier.

Se preconizează că procedurile vor deveni semnificativ mai simple atunci când va fi pusă în aplicare pe deplin raportarea armonizată prin intermediul mediului aferent ghișeului unic european în domeniul maritim (EMSWe)⁴⁴. **Comisia invită statele membre să finalizeze punerea în aplicare a Regulamentului EMSWe.**

La o scară mai largă, Comisia a propus **o reformă vamală ambițioasă**, care ar trebui să promoveze o cooperare eficientă între sectorul public și cel privat pentru punerea în aplicare a formalităților vamale în toate sectoarele economice, inclusiv în sectorul maritim. Conform propunerii, începând din 2032, operatorii maritimi vor avea la dispoziție o platformă de date vamale⁴⁵. Pentru a facilita comerțul, Comisia va urmări **asigurarea unei interconectivități prompte între ghișeele unice naționale în domeniul maritim și viitoarea platformă de date vamale.**

Deși măsurile de mai sus facilitează conformitatea, rămâne la fel de important să se reducă datele pe care navele trebuie să le raporteze atunci când fac escală în porturile UE. În prezent, navelor li se poate solicita să prezinte până la 1 200 de elemente de date, dintre care două treimi provin din legislațiile naționale⁴⁶. Pentru a valorifica întregul potențial al pieței unice a căilor navigabile din Europa, Comisia **invită statele membre să colaboreze în vederea simplificării și raționalizării cerințelor de raportare de la nivel național și de la nivelul UE.**

Comisia **va consulta industria maritimă** cu privire la identificarea unei simplificări suplimentare a procedurilor administrative și a cerințelor în materie de date.

⁴² În decembrie 2025, Consiliul a aprobat o declarație privind consolidarea dreptului internațional al mării în ceea ce privește amenințările din partea flotei fantomă și intenția de a dezvolta instrumente de abordare a amenințărilor.

⁴³ Conform studiului recent al Comisiei Europene privind transportul maritim pe distanțe scurte, formalitățile administrative pot reprezenta până la 5 % din costurile operaționale totale ale unei nave.

⁴⁴ Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE.

⁴⁵ Platforma de date vamale ar urma să ofere un set de servicii și sisteme electronice care utilizează datele în scopuri vamale și permite punerea în aplicare electronică a legislației vamale.

⁴⁶ Analiză proprie.

3.5 Urmărirea intereselor UE la nivel internațional

Ca putere economică majoră, implicarea UE în transportul maritim internațional este esențială, nu numai pentru sprijinirea propriei creșteri economice, ci și pentru orientarea politicilor maritime globale către condiții de concurență echitabile, durabilitate, securitate și inovare tehnologică.

Prin urmare, Comisia, împreună cu statele membre ale UE, **își va intensifica eforturile în cadrul OMI și va încerca să maximizeze impactul UE prin intermediul unor alianțe mai ample cu partenerii internaționali.**

În ceea ce privește reziliența lanțului de aprovizionare, punctele de strângere maritime (și anume nodurile critice pentru comerțul mondial și mobilitatea militară) și rutele emergente, cum ar fi cele din regiunea arctică⁴⁷, merită o atenție deosebită. **Comisia îndeamnă statele membre să intensifice colaborarea și să aloce resurse suficiente pentru a consolida prezența strategică a UE, inclusiv cea navală, în aceste zone critice,** pentru a asigura continuitatea accesului la rutele de transport maritim internațional, astfel încât să protejeze securitatea Uniunii. În plus, statele membre în cauză ar trebui să poată solicita sprijin din partea altor state membre sau a SEAE pentru a asista, prin canale diplomatice, navele care arborează pavilionul lor și care sunt reținute sau riscă să fie reținute, în funcție de circumstanțe.

Comisia își menține angajamentul ferm față de **includerea unor angajamente cuprinzătoare privind serviciile de transport maritim internațional în acordurile de liber schimb.** Aceste eforturi ar trebui să îmbunătățească condițiile de acces pe piață și tratamentul nediscriminatoriu pentru operatorii din UE în țările terțe, inclusiv accesul în porturi și utilizarea serviciilor auxiliare⁴⁸. În ansamblu, **UE ar putea urmări angajamente mai echilibrate și reciproce în cadrul politicii sale privind comerțul maritim,** în special din partea partenerilor care impun restricții, cum ar fi sistemele de rezervare a mărfurilor și taxele portuare discriminatorii.

Statele membre au nevoie de un cadru juridic previzibil pentru a asigura respectarea legislației UE atunci când își gestionează **parteneriatele maritime bilaterale**⁴⁹. **Comisia va propune o legislație** care să stabilească condiții pentru ca statele membre să declare acordurile bilaterale existente compatibile cu legislația UE și să negocieze și să încheie noi acorduri care promovează interesele UE.

Companiile de transport maritim din UE au nevoie de acces fiabil și la prețuri competitive la combustibili alternativi și la infrastructură de-a lungul rutelor și nodurilor globale. Inițiativa „Coridoare de transport maritim verde Global Gateway”⁵⁰ promovează adoptarea combustibililor ecologici și alternativi prin parteneriate reciproc avantajoase cu țări terțe. Pentru a proteja investițiile și interesele UE în lanțurile de aprovizionare internaționale, **Comisia va integra cerințele de securitate și siguranță în dezvoltarea parteneriatelor portuare și din cadrul lanțului valoric Global Gateway** cu țările în curs de dezvoltare.

⁴⁷ Prin viitoarea revizuire a politicii Uniunii privind regiunea arctică.

⁴⁸ Cum ar fi manipularea mărfurilor (inclusiv terminalele de containere), serviciile de stocare și depozitare, activitățile agenților și expedierea de mărfuri.

⁴⁹ Având în vedere avizul CJUE din 2017 privind Singapore, care a confirmat că UE deține competența exclusivă de a negocia și de a încheia acorduri privind serviciile de transport maritim internațional în cazul în care astfel de acorduri pot afecta sau modifica normele existente ale UE.

⁵⁰ [Global Gateway – Parteneriate internaționale – Comisia Europeană.](#)

Comisia va consolida și mai mult această abordare prin întărirea parteneriatelor cu țările terțe dezvoltate care găzduiesc noduri maritime globale esențiale.

În contextul Pactului pentru Mediterana⁵¹, Comisia va promova dezvoltarea unor legături de transport eficiente și durabile și consolidarea securității Uniunii.

3.6 Sprijin pentru sectorul navigației interioare, al industriei croazierelor și al industriei nautice de agrement

Pentru a valorifica pe deplin potențialul neexploatat al transportului pe căile navigabile interioare în cadrul sistemului european de transport, Comisia Europeană va propune o **continuare a programului NAIADES III**. Această inițiativă se va axa pe abordarea provocărilor critice la adresa competitivității transportului pe căile navigabile interioare, inclusiv modernizarea porturilor interioare, consolidarea rezilienței infrastructurii și adoptarea de tehnologii inovatoare, cum ar fi sistemele automatizate și navele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.

Viitoarea **strategie a UE privind turismul durabil** va continua să **promoveze creșterea durabilă a ecosistemului turistic**, inclusiv a industriei croazierelor și a industriei nautice de agrement.

Acțiuni emblematic

- *Continuarea lucrărilor în cadrul OMI în vederea găsirii unor soluții globale și revizuirea legislației relevante a UE, luând în considerare măsurile globale din cadrul OMI, pentru a evita plățile duble*
- *Analizarea modalităților de simplificare a cadrului de monitorizare, raportare și verificare pentru schema EU ETS și inițiativa FuelEU în domeniul maritim și de raționalizare a formalităților administrative pentru operațiunile de transport naval*
- *Urmărirea obiectivului ambițios la nivel mondial, inclusiv prin consolidarea angajamentului în cadrul activității OMI, promovarea parteneriatelor strategice cu țările terțe și asigurarea bunei funcționări a piețelor maritime mondiale*

4. SECURITATE ȘI PROTECȚIE

Domeniul maritim se confruntă cu amenințări tot mai mari, atât la suprafață, cât și pe fundul mării. Amenințările subliniază necesitatea unor **capabilități navale, de spargere a gheții, subacvatice și cu dublă utilizare** solide pentru a sprijini nevoile UE în materie de apărare, de securitate în regiunea arctică, de protecție a infrastructurii critice și de mobilitate militară. Abordarea acestor provocări poate crea oportunități de creștere în industria maritimă a UE, inclusiv prin mobilizarea și promovarea producției de nave, platforme și tehnologii cu dublă utilizare.

4.1 Consolidarea bazei industriale și tehnologice navale a Europei

Peisajul geopolitic în continuă evoluție impune dezvoltarea unor sisteme navale, a unor nave și a unor platforme de ultimă generație capabile să funcționeze într-un mod integrat în medii dificile, caracterizate prin existența unor amenințări provenite din mai multe sectoare, inclusiv, dacă este necesar, în condiții climatice și geografice extreme (de exemplu, regiunea arctică).

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final](#).

Pentru a atinge obiectivele privind pregătirea în domeniul apărării pentru 2030, există un interes imperios la nivelul UE și la nivel național în ceea ce privește extinderea capacităților de producție navală⁵². **Statele membre pot utiliza diferitele oportunități din cadrul Planului „ReArm Europe”⁵³, care urmărește să mobilizeze până la 800 de miliarde EUR sub formă de cheltuieli pentru apărare până în 2030**, în vederea consolidării capabilităților industriale și tehnologice navale. Printre acestea se numără sprijinirea dezvoltării de interfețe și protocoale standardizate, facilitarea interoperabilității între forțele navale europene, integrarea sistemelor diferiților producători și promovarea domeniilor strategice în materie de capabilități⁵⁴.

Fondul european de apărare (FEA) va continua să consolideze capacitatea integratorilor de sisteme navale și a furnizorilor de echipamente din UE prin sprijinirea temelor de colaborare în domeniul cercetării și dezvoltării, în conformitate cu prioritățile planului de dezvoltare a capabilităților⁵⁵.

În plus, **Programul privind industria europeană de apărare (EDIP)** va sprijini creșterea capacităților de producție industrială, compensând costul cooperării în cadrul procedurilor comune de achiziții publice. Acesta va sprijini, de asemenea, trecerea de la prototip la producția la scară largă, susținând activitățile de cercetare și dezvoltare sprijinite de Fondul european de apărare (FEA).

4.2 Asigurarea poziției de lider tehnologic în ceea ce privește conștientizarea situației din domeniul maritim

Protecția infrastructurii subacvatice, portuare și offshore critice necesită o abordare multisectorială, care să includă tehnologii precum drone subacvatice și de suprafață, senzori, sisteme de alertă timpurie, sisteme de comunicații subacvatice, sisteme de lansare și recuperare și transportatoare de drone. Este necesară o cooperare mai strânsă între guverne și industrie pentru a crea arhitecturi complexe de conștientizare a situației, care să integreze tehnologii avansate prin intermediul unui sistem unic de comandă și control. Acest lucru creează, în același timp, oportunități de consolidare a poziției de lider industrial maritim a UE într-un segment strategic emergent.

Planul de acțiune al UE privind securitatea cablurilor⁵⁶, care prezintă dezvoltarea unui mecanism integrat de supraveghere a cablurilor submarine pentru fiecare centru la nivel de bazin maritim, și **Planul de acțiune privind securitatea în materie de drone și soluții antidrone⁵⁷**, cu măsuri industriale în ceea ce privește dronele, cum ar fi o inițiativă de

⁵² Comisia va evalua nevoile sectorului naval al UE, lanțul său de aprovizionare, gradul de dependență al UE și necesitatea de a menține inventare strategice. În T3 2026, este planificată lansarea unui studiu în cadrul programului de lucru Orizont Europa pentru perioada 2026-2027 [Servicii științifice și tehnice furnizate de Centrul Comun de Cercetare (Reziliența lanțului de aprovizionare al transportului pe apă)].

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Inclusiv nave și tehnologii cu dublă utilizare, nave cu destinație specială pentru întreținerea infrastructurilor din larg și a celor subacvatice (de exemplu, nave pentru instalarea cablurilor, întreținere și reparare) și capacități maritime (de exemplu, feriboturi, spărgătoare de gheață, nave-spital, nave auxiliare pentru echipaj, nave auxiliare pentru activități offshore, drage, remorhere).

⁵⁵ Lupte navale și interdicția maritimă în toate cele trei domenii-cheie, și anume modernizarea sistemelor navale de suprafață actuale, sisteme navale de luptă de suprafață de generație următoare și sisteme maritime armate cu personal și fără personal cu rază lungă de acțiune. Pentru detalii, consultați AEA – Prioritățile UE în materie de dezvoltare a capabilităților pentru 2023.

⁵⁶ JOIN/2025/9 final.

⁵⁷ COM(2026) 81 final.

achiziționare în comun, vor contribui la asigurarea în timp util a capacităților de detectare a amenințărilor și de răspuns la acestea.

Pentru a consolida conștientizarea situației din domeniul maritim la nivelul UE, din spațiu și până la fundul mării, și pentru a aborda lacunele în materie de capacități, va fi important să se valorifice baza industrială maritimă a Europei, pe baza Pactului privind oceanul planetar și a altor inițiative existente ale UE⁵⁸ în acest domeniu, pentru a sprijini în continuare:

- intensificarea cercetării și dezvoltării în domeniul tehnologiilor și al sistemelor militare/cu dublă utilizare în ceea ce privește comanda, controlul, comunicațiile, informațiile, supravegherea și recunoașterea;
- achizițiile publice comune de drone maritime fără pilot și de sisteme de comunicații pentru navele militare, paza de coastă și autoritățile portuare, asigurând coordonarea acestora;
- investițiile în soluții de securitate cibernetică și sisteme integrate și în dezvoltarea acestora, combinând capacitățile de supraveghere pentru a permite o abordare cuprinzătoare și coordonată a securității maritime și a protecției portuare.

În acest sens, Comisia încurajează statele membre să utilizeze oportunitățile oferite de EDIP, în special posibilitatea de a institui **proiecte europene de interes comun în domeniul apărării**, inclusiv în ceea ce privește **conștientizarea situației din domeniul maritim**.

4.3 Sprijinirea mobilității militare și a pregătirii pentru situații de urgență

Comunicarea comună privind mobilitatea militară⁵⁹ subliniază rolul transportului cu dublă utilizare, inclusiv cel maritim, în facilitarea mobilității militare și a pregătirii pentru situații de urgență. Aceasta subliniază, de asemenea, necesitatea ca UE să își extindă capacitatea industrială de a furniza capacități de mobilitate militară. În acest sens, potențialul de dublă utilizare al feriboturilor europene este important. Acesta poate îndeplini un rol esențial pentru transportul rapid și eficient al trupelor, vehiculelor și echipamentelor pe rute maritime scurte și medii, precum și pentru evacuare și ajutorul în situații de urgență. Acest lucru va oferi oportunități de reconstruire a capacității industriale interne în acest segment strategic și de creare a unui efect de bulgăre de zăpadă pentru baza de producție navală.

În acest scop, Comisia va propune **instituirea unui mecanism de sprijin pentru construcția feriboturilor cu dublă utilizare**⁶⁰ pentru a mobiliza resurse financiare destinate investițiilor legate de specificații militare suplimentare pentru feriboturile cu dublă utilizare construite în Europa și care pot fi alocate pe rute importante din punct de vedere strategic. Ca parte a acestui program, Comisia va colabora cu Agenția Europeană de Apărare și, eventual, cu EMSA, precum și cu Statul-Major al UE, pentru a elabora

⁵⁸ De exemplu, Strategia UE în materie de securitate maritimă (14280/23), Mediul comun în vederea schimbului de informații pentru domeniul maritim, Planul de acțiune al UE privind securitatea cablurilor, Planul de acțiune privind securitatea în materie de drone și soluții antidrone, centrele găzduite de EMSA și Programul spațial al UE [Regulamentul (UE) 2021/696], care instituie programe precum Copernicus, Galileo, EGNOS, GOVSATCOM și serviciile de siguranță spațială care sprijină navigația maritimă, supravegherea, comunicațiile și conștientizarea situației în acest domeniu.

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

⁶⁰ În conformitate cu normele relevante privind ajutoarele de stat, după caz.

standarde pentru activele de transport maritim cu dublă utilizare, completând propunerea de regulament privind mobilitatea militară⁶¹ și asigurând coerența cu standardele NATO.

În plus, Comisia va urmări aplicarea unor norme solide și obligatorii ale OMI în materie de securitate cibernetică pentru a reduce riscurile cibernetice maritime generale pentru navele civile, în concordanță cu măsurile respective ale UE, cum ar fi Directiva NIS 2⁶², Regulamentul privind reziliența cibernetică⁶³ și recenta propunere de revizuire a Regulamentului privind securitatea cibernetică⁶⁴, menite să consolideze și mai mult reziliența și capacitățile UE în materie de securitate cibernetică în fața acestor amenințări tot mai mari.

Acțiuni emblematiche

- *Sprijinirea consolidării capacităților de producție industrială navală, inclusiv prin intermediul noului Program privind industria europeană de apărare și al Planului „ReArm Europe”*
- *Propunere de continuare a unui program de sprijin pentru construcția de feriboturi cu dublă utilizare*

5. ACCESUL LA INOVARE

Inovarea și investițiile în tehnologii avansate, cum ar fi tehnologiile curate, circularitatea, digitalizarea, automatizarea, IA și proiectarea inteligentă a navelor, sunt esențiale pentru a stimula competitivitatea, durabilitatea și reziliența atât în sectorul producției navale, cât și în sectorul transportului maritim din UE. Prin urmare, este esențial să se abordeze barierele precum incertitudinea în materie de reglementare, fragmentarea eforturilor de investiții publice și private în cercetare și inovare și capacitatea limitată de testare.

5.1 Consolidarea cadrului de politică pentru promovarea poziției de lider a UE în domeniul tehnologiilor inovatoare

Viitorul ecosistemului transportului pe apă din UE va depinde de capacitatea de a identifica și de a extinde noi soluții tehnologice în domeniul tehnologiilor curate și al sistemelor digitale și automatizate și de a oferi sprijin specific în materie de politici pentru consolidarea bazei industriale a UE.

Tehnologii precum pilele de combustie, propulsia electrică și eoliană, controlul emisiilor fugitive, transportul de CO₂, captarea și stocarea dioxidului de carbon, alimentarea cu energie electrică de la mal și sursele regenerabile offshore⁶⁵ sunt doar câteva dintre tehnologiile care oferă un potențial semnificativ de reducere a emisiilor și oportunități de piață. Majoritatea acestora sunt recunoscute în Regulamentul privind industria „zero net” (NZIA), care urmărește să consolideze, până în 2030, capacitatea UE de producere de

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

⁶² Directiva (UE) 2022/2555.

⁶³ Regulamentul (UE) 2024/2847. acesta impune ca produsele cu elemente digitale să respecte cerințele în materie de securitate cibernetică. Deși echipamentele maritime sunt excluse din domeniul său de aplicare, regulamentul se poate aplica în continuare sectorului maritim pentru produsele care nu sunt clasificate drept echipamente maritime, cum ar fi software-ul.

⁶⁴ COM(2026) 11.

⁶⁵ Cum ar fi fundațiile instalațiilor eoliene și turbinele eoliene plutitoare offshore, energia mareelor, stațiile electrice și stațiile de conversie offshore pentru energia valurilor.

tehnologii „zero net”. În plus, studii recente efectuate de EMSA evidențiază beneficiile lubrifierii aerului, iar activitatea OMI a avansat în ceea ce privește orientările privind bateriile, recuperarea avansată a căldurii reziduale, pilele de combustie și sistemele de captare și stocare a dioxidului de carbon.

Propulsia asistată de vânt este un exemplu de tehnologie care se bazează pe o expertiză europeană solidă în domeniul producției⁶⁶. Pentru a sprijini adoptarea acesteia, Comisia va depune eforturi pentru a perfecționa metodologia de contabilizare a energiei eoliene de propulsie și pentru a aborda lacunele în materie de reglementare la nivelul UE și al OMI.

În plus, **propulsia nucleară**, inclusiv reactoarele modulare mici (SMR) și reactoarele modulare avansate (AMR), justifică o supraveghere strategică coordonată, având în vedere interesul global renăscut și evoluțiile industriale timpurii. Comisia își va continua activitatea în direcția unui cadru de politică solid care să permită utilizarea propulsiei pe bază de energie nucleară în navigația comercială⁶⁷ și să contribuie la obținerea unei poziții de lider mondial în domeniul tehnologic și industrial.

Comisia, sprijinită de EMSA, va coordona activitatea de evaluare a progreselor tehnologice, inclusiv a gradului de pregătire tehnologică și a siguranței. Pentru a ajuta la reducerea riscurilor pentru investiții și pentru a contribui la extinderea soluțiilor, evoluțiile tehnologice promițătoare vor fi evaluate în continuare și reflectate în legislația UE, cum ar fi Regulamentul FuelEU în domeniul maritim și taxonomia UE⁶⁸, precum și la nivelul OMI, după caz.

Comisia va actualiza, acolo unde este necesar, cadrul pieței unice a UE pentru a sprijini inovarea și implementarea tehnologiilor curate în anumite segmente ale producției navale. În acest scop, Comisia va propune o **modificare specifică a Regulamentului privind emisiile echipamentelor mobile fără destinație rutieră**⁶⁹ pentru a permite utilizarea hidrogenului drept combustibil de referință pentru motoarele echipamentelor mobile fără destinație rutieră de pe navele de navigație interioară. În plus, **evaluarea în curs a Directivei privind ambarcațiunile de agrement**⁷⁰ se axează pe evaluarea normelor privind ambarcațiunile noi și sistemele de propulsie noi din acest segment.

Pentru a promova mobilizarea în condiții de siguranță a navelor autonome, Comisia va urmări instituirea unui **cadru tehnic și de reglementare pentru soluțiile de transport fără echipaj**, atât la nivelul OMI, cât și la nivelul UE. Începând din 2016, activitatea UE privind navele maritime autonome de suprafață (MASS) a contribuit la Codul MASS al OMI, care urmează să fie adoptat în 2026 și devine obligatoriu până în 2032. Înainte de mobilizarea pe scară largă a navelor autonome, Comisia, sprijinită de EMSA, **va emite orientări și bune practici ale UE pentru testele și încercările desemnate pe mare**,

⁶⁶ În ultimii cinci ani, acest domeniu a primit finanțare în valoare de peste 36 de milioane EUR în cadrul programului Orizont Europa.

⁶⁷ Inclusiv prin intermediul unei tematici specifice în cererea de propuneri din 2027 din cadrul programului de lucru al clusterului 5 al programului Orizont Europa.

⁶⁸ Regulamentul delegat (UE) 2021/2139 al Comisiei din 4 iunie 2021 de completare a Regulamentului (UE) 2020/852.

⁶⁹ Regulamentul privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră [Regulamentul (UE) 2016/1628].

⁷⁰ Directiva 2013/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind ambarcațiunile de agrement și motovehiculele nautice și de abrogare a Directivei 94/25/CE Text cu relevanță pentru SEE.

precum și pentru evaluarea riscurilor⁷¹, pentru a sprijini punerea în aplicare în statele membre și pentru a contribui la poziția de lider tehnologic a UE.

5.2 Promovarea sinergiilor, a coordonării și abordarea obstacolelor din calea extinderii industriale a inovării

Pentru a consolida poziția de lider tehnologic a UE, Comisia va urmări consolidarea cooperării dintre sectorul public și cel privat în cadrul programului-cadru Orizont Europa 2028-2034 în domenii prioritare și pe baza unei abordări la nivel de portofoliu. În ceea ce privește transportul pe apă, aceasta se va baza pe realizările actualului **parteneriat „Transport pe apă cu emisii zero” (Zero Emission Waterborne Transport Partnership – ZEWTTP)**, programat în comun, în vederea **consolidării și extinderii acțiunii UE** în acest domeniu, pentru a promova sinergiile și efectul de scară între decarbonizare, digitalizare, automatizare și circularitate în ecosistemul mai larg al transportului pe apă.

Comisia încurajează **statele membre să sprijine în continuare adoptarea rapidă a inovării, inclusiv a bancurilor de testare și a experimentării în materie de reglementare**, contribuind la atingerea de către Europa a poziției de lider tehnologic în domeniul maritim, a suveranității industriale și a obiectivelor dublei tranziții. Viitoarea **strategie a UE de cercetare și inovare în domeniul oceanelor** va îmbunătăți procesele de testare a tehnologiilor oceanice, cum ar fi robotica subacvatică, pentru diferite aplicații, pentru a ajuta producătorii din UE să le implementeze mai rapid și mai ieftin.

La punerea în aplicare a **Strategiei europene privind infrastructurile de cercetare și tehnologie**⁷², Comisia va cartografia și va evalua infrastructurile de cercetare și tehnologie, inclusiv pentru transportul pe apă. Aceasta va promova, de asemenea, accesul la astfel de infrastructuri pentru start-upurile, întreprinderile în curs de extindere, IMM-urile și întreprinderile cu capitalizare medie din domeniul maritim din UE.

Pentru a contribui la **prevenirea scurgerilor de tehnologie finanțată de UE**, Comisia va aborda securitatea cercetării și inovării, asigurând o aplicare sistematică și riguroasă a instrumentelor existente⁷³, și va identifica eventualele lacune rămase.

Comisia va **lansa Inițiativa UE privind observarea oceanelor OceanEye**, una dintre pietrele de temelie ale Pactului european privind oceanul planetar. Îmbunătățirea observării oceanelor și dezvoltarea tehnologiilor conexe vor crea noi oportunități pentru producătorii maritimi din UE.

Acțiuni emblematiche

- *Actualizarea cadrului de reglementare pentru promovarea poziției de lider a UE în domeniul tehnologiilor inovatoare, inclusiv propulsia eoliană, propulsia nucleară și navele autonome.*
- *Consolidarea și extinderea domeniului de aplicare al sprijinului pentru cercetare și inovare în sectorul transportului pe apă, pe baza realizărilor actualului parteneriat programat în comun „Transport pe apă cu emisii zero”*
- *Lansarea Inițiativei UE privind observarea oceanelor (OceanEye)*

⁷¹ De exemplu, instrumentul de evaluare bazată pe riscuri (*Risk Based Assessment Tool – RBAT*) elaborat de EMSA.

⁷² COM(2025) 497 final/2.

⁷³ De exemplu, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate exclude anumite entități din țări terțe sau entități din UE controlate de anumite țări terțe de la participarea la proiecte de cercetare și inovare și de implementare a capacităților digitale pentru a proteja activele strategice, interesele, autonomia sau securitatea Uniunii. Aceasta poate, de asemenea, să evalueze impactul transferului rezultatelor programului Orizont Europa (inclusiv proprietatea intelectuală) generate de cercetarea finanțată de UE către țări terțe neasociate și să se opună unor astfel de transferuri.

6. ACCESUL LA FINANȚARE ȘI INVESTIȚIILE

Studii recente estimează că nevoile anuale de finanțare pentru decarbonizarea flotei de nave a UE sunt cuprinse între 2,4 miliarde EUR și 8,5 miliarde EUR. Au fost identificate nevoi semnificative de investiții pentru navele de navigație interioară și segmentele specializate, cum ar fi navele pentru platforme eoliene offshore, navele de montare a cablurilor submarine sau tehnologiile oceanice emergente⁷⁴. În plus, se estimează că transformarea digitală a șantierelor navale din UE necesită investiții cuprinse între cel puțin 3 miliarde EUR și 7,5 miliarde EUR. Pentru a răspunde acestor nevoi de investiții, este necesar să se utilizeze în mod coordonat finanțarea actuală și viitoare din partea UE, precum și măsuri naționale și acțiuni de atragere a capitalului privat pe durata întregului parcurs de investiții. Instrumentele specifice de consiliere, de stabilire de contacte și de constituire a unei rezerve de proiecte, cum ar fi Portalul UE privind finanțarea sectorului naval, BlueInvest, Rețeaua întreprinderilor europene (EEN), departamentul de consultanță al BEI prin intermediul Platformei de consiliere InvestEU și asistența pentru dezvoltarea de proiecte prin Fondul pentru inovare (IF PDA), vor facilita accesul la resurse și vor crea condiții favorabile pentru finanțarea proiectelor.

Comisia invită statele membre, instituțiile financiare și băncile naționale de promovare să consolideze sprijinul acordat proiectelor de transport pe apă, inclusiv prin garanții atât pentru finanțarea construcției, cât și a achizițiilor de nave, în conformitate cu normele relevante privind ajutoarele de stat, după caz.

6.1 Finanțarea investițiilor prin intermediul instrumentelor UE

În 2026 și 2027, Comisia va mobiliza o gamă largă de resurse disponibile și de instrumente existente în sprijinul clusterului pentru transportul pe apă din UE, inclusiv al producției navale și al transportului maritim, pe parcursul întregului ciclu de investiții.

Granturile specifice, mecanismele eficace de partajare a riscurilor și schemele financiare inovatoare sunt esențiale pentru mobilizarea investițiilor private în acest sector. În acest sens, Comisia **va sprijini reînnoirea și decarbonizarea flotei de transport maritim**, cu un accent deosebit pe feriboturi și nave de coastă, **în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE)** prin intermediul unei cereri de propuneri în 2026. Această acțiune este concepută pentru a continua tranziția sectorului transportului maritim din UE, promovând în același timp dezvoltarea spațiului maritim european, precum și a capacității interne de producție și a tehnologiilor fabricate în UE. Începând din 2014, MIE a oferit deja sprijin pentru diferite tipuri de nave și intervenții, în valoare de 220 de milioane EUR. În plus, în februarie 2026, Comisia **a modificat programul de lucru din cadrul MIE - Digital pentru a aloca 347 de milioane EUR proiectelor strategice privind cablurile submarine**, lansând o cerere de propuneri în valoare de 20 de milioane EUR pentru consolidarea capacităților de reparare ale Europei.

Prin intermediul InvestEU, Comisia se așteaptă **să mobilizeze investiții în valoare de aproximativ 1-1,5 miliarde EUR⁷⁵ în sectorul transportului pe apă până în 2027**, din care o treime se va aloca în perioada 2026-2027, inclusiv pentru reînnoirea și modernizarea

⁷⁴ Banca Europeană de Investiții, *European Blue Champions – Charting the course for innovation finance* (Campionii albaștri europeni – Trasarea direcției de acțiune pentru finanțarea inovării, 2025).

⁷⁵ Printre domeniile de investiții deja sprijinite prin InvestEU se numără feriboturile cu emisii scăzute și cu emisii zero, parcurile eoliene offshore, navele de suprafață fără echipaj pentru sectorul energiei eoliene offshore, propulsia asistată de vânt și tehnologiile subacvatice.

flotei în toate etapele de dezvoltare⁷⁶. O inițiativă promițătoare este recent înființatul Fond marin Atlante, bazat pe participatii⁷⁷. În plus, **produsul „economia albastră”⁷⁸, sprijinit de InvestEU și FEAMPA⁷⁹** și pus în aplicare de Grupul BEI, oferă investiții de capital de risc și de capital privat start-upurilor și IMM-urilor, inclusiv în domeniul construcției de nave și al modernizării navale, al transportului maritim și al tehnologiei albastre. **Scopul său este de a mobiliza investiții în valoare de aproximativ 800 de milioane EUR.**

Pentru demonstrație și pre-implementare, prin intermediul **Fondului pentru inovare, Comisia a angajat 20 de milioane de certificate EU ETS (în valoare de 1,5 miliarde EUR)⁸⁰** până în 2030 pentru a sprijini reducerea emisiilor și pentru a promova inovarea în sectorul maritim, de la porturi la construcția de nave. Începând din 2020, fondul a sprijinit 13 proiecte maritime cu aproximativ 600 de milioane EUR⁸¹. Pe baza acestor rezultate și ca parte a angajamentului de a aloca sectorului 20 de milioane de certificate EU ETS, Comisia va lansa, în 2027, **o cerere de propuneri specifică în domeniul maritim**. Bugetul și domeniul de aplicare al cererii de propuneri respective vor fi stabilite, după caz, de către Comisie, în special pe baza bugetului rămas al Fondului pentru inovare și a prețurilor stabilite în cadrul ETS. În plus, pentru viitoarele cereri generale de propuneri, Comisia va evalua punerea în aplicare a Fondului pentru inovare și dispozițiile sale preferențiale specifice pentru proiectele maritime, astfel încât să se consolideze și mai mult decarbonizarea transportului maritim. Statele membre sunt încurajate să mobilizeze resursele Fondului pentru inovare prin intermediul mecanismelor sale „licitație ca serviciu” și „granturi ca serviciu”, permițând alocarea de fonduri naționale suplimentare pentru a sprijini proiectele din domeniul maritim.

În cadrul programului Orizont Europa, Comisia a alocat deja 345 de milioane EUR în perioada 2021-2024. Aceasta **va aloca în continuare 184,5 milioane EUR pentru finanțarea acțiunilor de cercetare și inovare în ceea ce privește transportul pe apă până în 2027⁸²**, inclusiv 159,5 milioane EUR pentru finanțarea ZEWI și 8 milioane EUR pentru un domeniu investițional privind pilele de combustie cu oxid solid⁸³. În ceea ce privește **cercetarea și dezvoltarea în domeniul naval⁸⁴**, vor fi disponibile 130 de milioane EUR în cadrul cererilor de propuneri FEA deschise în prezent (2026) pe teme precum consolidarea navelor semiautonome de suprafață și protecția infrastructurii fundului mării.

În următorul cadru financiar multianual, Fondul european pentru competitivitate (FEC) propus poate ajuta sectorul să introducă pe piață inovațiile UE. În cadrul FEC,

⁷⁶ Inclusiv prin extinderea produselor InvestEU transsectoriale care pot fi utilizate pentru a sprijini IMM-urile și întreprinderile mici cu capitalizare medie din sectorul transportului maritim și al construcției de nave, care includ garanția pentru sustenabilitate și garanția pentru digitalizare și inovare, gestionate de Fondul european pentru inovare (FEI).

⁷⁷ Sprijinit de Fondul european de investiții (FEI) prin programul InvestEU și axat pe facilitarea tranziției energetice a flotelor, în special pentru proprietarii mici și mijlocii.

⁷⁸ Pus în aplicare de Fondul European de Investiții.

⁷⁹ Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură.

⁸⁰ Cu un preț de 75 EUR per certificat UE.

⁸¹ În plus, sectorul beneficiază, de asemenea, de un buget și mai mare dedicat proiectelor privind e-combustibilii relevante pentru transporturi.

⁸² Prin programul de lucru Orizont Europa pentru 2025 și 2026-2027.

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Grup motopropulsor SOFC multicarburant pentru transportul maritim.

⁸⁴ Începând din 2019, la nivelul UE a fost alocată și angajată o sumă totală de 1,1 miliarde EUR pentru a stimula capacitățile navale. Proiectele EDIDP/PADR/FEA lansate, în desfășurare sau finalizate (în perioada 2019-2024) includ 35 de proiecte în colaborare, cu angajamente în valoare de 834,9 milioane EUR, ceea ce înseamnă 6 prototipuri și alte 10 preconizate până în 2030. 142 de milioane EUR au fost alocate în cadrul cererilor de propuneri FEA, proiectele fiind în prezent în curs de selecție (2025).

Comisia ar putea sprijini investițiile în nave curate și digitalizate, precum și inovarea și modernizarea construcției de nave, a energiei offshore și a tehnologiei albastre. FEC ar putea sprijini, de asemenea, cercetarea și inovarea în colaborare în domeniul apărării și extinderea industrială, precum și dubla utilizare a mijloacelor civile și militare⁸⁵. Se propune ca sprijinul financiar din partea FEC să fie strâns coordonat cu finanțarea în cadrul viitorului **program Orizont Europa**⁸⁶.

Grupul BEI, care împrumută în medie⁸⁷ 600 de milioane EUR pe an pentru proiecte din domeniul mai larg al transportului pe apă, inclusiv al transportului maritim, își menține angajamentul de a sprijini nevoile de finanțare ale sectorului și de a facilita accesul la finanțare pentru întreprinderile de toate dimensiunile⁸⁸. Grupul este pregătit să asigure o cale credibilă de la inovare și proiecte-pilot la implementarea pe scară largă, inclusiv prin intermediul programului său TechEU⁸⁹ sprijinit de InvestEU.

6.2 Mobilizarea măsurilor de sprijin la nivel european, național și regional

Fondurile cu gestiune partajată executate de statele membre sau de regiuni pot sprijini investițiile în temeiul noii propuneri privind CFM prin intermediul planurilor de parteneriat naționale și regionale, în conformitate cu obiectivele prezentei strategii⁹⁰.

Resurse semnificative și specifice pentru finanțarea decarbonizării pot fi mobilizate prin intermediul veniturilor din schema UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) scoase la licitație de statele membre ale UE în urma extinderii sistemului la sectorul maritim. Întrucât statele membre au obligația legală de a utiliza veniturile din EU ETS pentru investiții în măsuri climatice, Comisia **încurajează ferm statele membre să aloce o parte din veniturile ETS** pentru investiții în decarbonizarea sectorului maritim în întregul cluster maritim din Europa⁹¹. Pentru a valorifica la maximum impactul și a obține efecte de sinergie la nivelul UE, inclusiv între proprietarii de nave, șantierele navale, furnizorii de tehnologie și combustibil și părțile interesate portuare, Comisia va coordona eforturile statelor membre și va facilita schimbul de bune practici, inclusiv, eventual, prin intermediul unor orientări.

Pentru a facilita și mai mult decarbonizarea maritimă și pentru a sprijini reziliența industrială și poziția de lider a UE, Comisia va lua în considerare, în cadrul viitoareii revizuirii a ETS, **un mecanism specific al UE pentru a sprijini în mod direct companiile de transport maritim cu certificate ETS** în vederea adoptării combustibililor durabili și a tehnologiilor de propulsie curate pe baza criteriilor preferențiale specifice ale UE.

Comisia invită statele membre să valorifice noul Cadru privind ajutoarele de stat în contextul **Pactului pentru o industrie curată (CISAF)** pentru a sprijini investițiile în

⁸⁵ De exemplu, pentru a stimula achiziționarea de echipamente de transport cu dublă utilizare, pentru a sprijini consolidarea, modernizarea, extinderea și reorientarea capacităților industriale pentru producția și întreținerea produselor care contribuie la mobilitatea militară și o îmbunătățesc, precum și pentru formarea, recalificarea și perfecționarea personalului.

⁸⁶ Activitățile de cercetare și inovare în colaborare pentru componenta „Competitivitate” a pilonului II al programului Orizont Europa vor fi integrate într-o parte specifică dedicată a programelor de lucru din cadrul Fondului european pentru competitivitate.

⁸⁷ Pentru perioada 2015-2024.

⁸⁸ Inclusiv în domenii precum transportul maritim, inovarea, producția avansată și apărarea.

⁸⁹ [TechEU – Ghiseul unic al inovatorilor europeni](#).

⁹⁰ În conformitate cu normele relevante privind ajutoarele de stat, după caz.

⁹¹ Cum ar fi producția și utilizarea combustibililor durabili, îmbunătățirea eficienței energetice a navelor, reînnoirea flotei, investițiile în tehnologii marine curate inovatoare, precum și infrastructura durabilă și sursele de alimentare cu energie electrică de la mal în porturi.

decarbonizarea industrială și în eficiența energetică, inclusiv în instalațiile de producție navală, precum și pentru extinderea capacității de producție în domeniul tehnologiilor „zero net” relevante pentru sectorul maritim⁹².

Viitoarele **Orientări privind transportul terestru și multimodal** și noul **Regulament de exceptare pe categorii din sectorul transporturilor** vor permite măsuri de ajutor pentru investiții menite să sprijine reînnoirea flotei navelor de navigație interioară⁹³ și instalarea de macarale la bordul navelor de navigație interioară. Acestea vor permite, de asemenea, măsuri de ajutor de exploatare pentru a ține seama de reducerea costurilor externe atunci când se face trecerea la opțiuni multimodale, inclusiv transportul maritim pe distanțe scurte sau pe căile navigabile interioare, în comparație cu transportul exclusiv rutier.

6.3 Abordarea aspectelor de reglementare a finanțării navelor

Ponderea portofoliilor mondiale de transport maritim deținute de băncile europene a scăzut constant în ultimii ani, de la 72 % în 2013 la 49,7 % în 2023⁹⁴. Tendințele variază de la un stat membru la altul, cu scăderi bruște în unele state membre și o expunere stabilă sau chiar în creștere a băncilor la transportul maritim în altele. Cu toate acestea, în general, companiile de transport maritim din UE caută tot mai mult oportunități de finanțare la bănci și instituții de leasing din țări terțe care oferă produse de finanțare atractive. Această situație poate genera o răspundere strategică pentru UE și îi poate submina securitatea economică și interesele industriale, deoarece instituțiile străine pot păstra proprietatea asupra navelor în leasing și pot impune cerințe privind conținutul local. Un mediu de reglementare coerent și previzibil ar trebui să contribuie la stimularea finanțării navelor în UE și să încurajeze investitorii să angajeze capital pentru proiecte maritime ecologice în Europa.

Comisia va revizui criteriile din taxonomia UE privind finanțarea durabilă legate de sectorul transportului pe apă⁹⁵, pentru a reflecta mai bine nevoile unice ale sectorului, realitățile tehnologice și căile de tranziție climatică. Noi criterii, care se preconizează că vor fi publicate în T2 2026, ar putea fi luate în considerare în cadrul instrumentelor relevante de ajutor de stat pentru investițiile în reînnoirea și modernizarea flotei⁹⁶.

La nivelul piețelor de capital, **strategia UE privind uniunea economiilor și a investițiilor va contribui la canalizarea mai multor investiții către economie** prin eliminarea barierelor, facilitarea securitizării, stimularea investițiilor instituționale și mobilizarea transfrontalieră a capitalului.

⁹² Printre acestea se numără pilele de combustie, tehnologiile de propulsie electrică pentru transportul naval, tehnologiile de propulsie eoliană, tehnologiile pentru transportul CO₂, tehnologiile de captare și stocare a dioxidului de carbon, echipamentele de alimentare cu energie electrică de la mal, tehnologiile de producere a energiei din surse regenerabile offshore, cum ar fi fundațiile instalațiilor eoliene și turbinele eoliene plutitoare offshore, tehnologiile de exploatare a energiei mareelor, tehnologiile de exploatare a energiei valurilor, stațiile electrice și stațiile de conversie offshore.

⁹³ Și anume pentru IMM-uri și întreprinderi mici cu capitalizare medie, sub formă de garanții.

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

⁹⁵ Regulamentul delegat (UE) 2021/2139 al Comisiei din 4 iunie 2021 de completare a Regulamentului (UE) 2020/852.

⁹⁶ Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare („RGECA”), care va fi revizuit în 2026, include secțiuni specifice privind ajutoarele pentru sprijinirea achiziționării de nave curate și cu emisii zero sau a modernizării navelor existente. În mod similar, secțiunile relevante sunt incluse în Orientările privind ajutoarele de stat pentru climă, protecția mediului și energie („OACME”), adoptate în ianuarie 2022.

Acțiuni emblematic

- *Sprijinirea reînnoirii și decarbonizării flotei de transport maritim în cadrul actualului Mecanism pentru interconectarea Europei, promovând în același timp capacitatea industrială internă*
- *Luarea în considerare, în cadrul viitoarei revizuirii a ETS, a unui mecanism al UE de sprijinire a adoptării combustibililor durabili și a tehnologiilor de propulsie curate*
- *Încurajarea statelor membre să aloce o parte din veniturile ETS pentru investiții în decarbonizarea sectorului maritim din Europa*
- *Revizuirea criteriilor taxonomiei UE pentru a îmbunătăți accesul la finanțare durabilă și pentru a stimula investițiile durabile*

7. ACCESUL LA COMPETENȚE ȘI LA LOCURI DE MUNCĂ DE CALITATE

Creșterea atractivității muncii în clusterul maritim al UE este esențială. O forță de muncă calificată și motivată stă la baza eficienței și a productivității, permite adaptarea la schimbările tehnologice, asigură păstrarea și transferul cunoștințelor și sprijină obiectivele de durabilitate, contribuind în același timp la un ecosistem maritim al UE competitiv, rezilient și inovator.

7.1 Perfecționarea și recalificarea forței de muncă și a navigatorilor din domeniul construcției de nave din UE

Evoluția tehnologică, utilizarea combustibililor alternativi, creșterea automatizării și a digitalizării determină cererea de navigatori cu înaltă calificare, de profesioniști de pe uscat și de lucrători în sectorul construcției de nave și al producției navale. Investițiile strategice în educație și formare sunt necesare pentru a preveni deficitul de forță de muncă, pentru a garanta proprietatea intelectuală, pentru a reduce dependența de lucrătorii din afara UE și pentru a proteja know-how-ul în cadrul Uniunii.

Calea de tranziție pentru mobilitate⁹⁷ evidențiază nevoi majore de perfecționare și recalificare, preconizându-se că până la 40 % din forța de muncă din sectorul construcției de nave se va pensiona până în 2030. În Pactul privind competențele⁹⁸ în domeniul construcției de nave, partenerii din industrie s-au angajat să perfecționeze și să recalifice anual 7 % dintre angajați și să atragă 234 000 de noi lucrători până în 2030. În sectorul transportului maritim, până la 250 000 de navigatori vor necesita recalificare și perfecționare pentru a răspunde nevoilor tehnologice emergente și legate de combustibil.

În concordanță cu nevoile industriei, Comisia va sprijini instituțiile de învățământ și partenerii sociali în **identificarea lacunelor actuale și viitoare în materie de competențe și în dezvoltarea programelor de recalificare și perfecționare**⁹⁹.

⁹⁷ Calea de tranziție pentru ecosistemul industrial al mobilității din UE (2024)

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

⁹⁸ În cadrul Pactului pentru competențe, au fost instituite și alte parteneriate la scară largă în materie de competențe relevante pentru producția navală, inclusiv în domeniul aerospațial și al apărării, precum și în cel al energiei din surse regenerabile offshore.

⁹⁹ Inclusiv prin intermediul viitoarei Strategii albastre pentru reînnoirea generațiilor, care se preconizează că va fi publicată în 2027. Alte acțiuni se vor baza, de asemenea, pe activitatea deja începută de platforma MED-NET, creată ca urmare a proiectului SkillSea, și pe Pactul privind competențele în domeniul construcției de nave. De asemenea, luate

7.2 Mobilitate, atractivitate și locuri de muncă de calitate

Atragerea și păstrarea personalului calificat rămâne o provocare. Comisia este pregătită să ajute statele membre să crească atractivitatea carierelor în domeniul maritim și să promoveze mobilitatea între rolurile de pe mare și cele de pe uscat, sprijinind în același timp carierele pe tot parcursul vieții în cadrul clusterului maritim și crearea de locuri de muncă, inclusiv în comunitățile costiere și insulare. Pentru a spori mobilitatea în cadrul clusterului, **Comisia va sprijini partenerii sociali și instituțiile de învățământ cu profil maritim în cartografierea profesiilor din domeniul maritim**. Acest lucru va contribui, de asemenea, la păstrarea experienței și la consolidarea bazei industriale europene.

Femeile sunt subreprezentate în carierele din domeniul maritim, în special în rândul navigatorilor, dar și în profesiile de pe uscat. Comisia va sprijini partenerii sociali și alte organizații în creșterea gradului de participare a femeilor în sectorul maritim.

Spațiul european al educației în domeniul maritim nu trebuie să mai aibă frontiere. Asigurarea recunoașterii reciproce a diplomelor, calificărilor și certificatelor în cadrul clusterului maritim în întreaga UE și, acolo unde este posibil, cu țările terțe, reprezintă o prioritate. Comisia va sprijini și va coordona **crearea unei rețele de instituții de învățământ superior maritim și de centre de formare profesională** în întreaga UE. Este important de remarcat faptul că Comisia va ajuta statele membre să elimine barierele din calea mobilității studenților și a personalului academic, inclusiv **prin promovarea participării în continuare a institutelor de învățământ superior cu profil maritim la programul Erasmus+**.

Crizele recente au arătat că navigatorii și alți membri ai personalului maritim, inclusiv lucrătorii din industria prelucrătoare, sunt lucrători esențiali¹⁰⁰. Activitatea lor este vitală pentru a menține lumea în mișcare și pentru a asigura reziliența bazei industriale și a lanțurilor de aprovizionare ale UE.

Sectorul muncii în domeniul maritim se confruntă cu provocări persistente legate nu numai de deficitul de competențe, ci și de condițiile de muncă atât la bord, cât și pe uscat. Sprijinirea locurilor de muncă de calitate necesită un **dialog social** puternic, condiții de muncă echitabile și locuri de muncă sigure. Punerea în aplicare și asigurarea respectării legislației UE în domeniul muncii, inclusiv a **Directivei privind detașarea lucrătorilor**¹⁰¹ și a acquis-ului în materie de sănătate și siguranță la locul de muncă, sunt esențiale pentru a asigura condiții de concurență echitabile și locuri de muncă atractive¹⁰².

Comisia **va colabora cu statele membre în vederea îmbunătățirii standardelor de muncă în cadrul OIM** și a cooperării cu OMI și OIM pentru a asigura aplicarea uniformă a reglementărilor și **protecția unificată a navigatorilor**, contribuind astfel la crearea unor condiții de concurență echitabile la nivel mondial. Un domeniu în care sunt necesare progrese este cel al abordării sistemelor divergente de securitate socială pentru navigatori. Comisia va promova o mai bună coordonare a acestor sisteme, inclusiv prin consolidarea

în considerare studiul pentru sprijinirea și proiectarea dezvoltării competențelor în economia albastră (2025) și [inițiativa BlueComp – Cadru de competențe](#). De asemenea, în cadrul Pactului pentru Mediterana va fi elaborată o agendă pentru competențe în vederea abordării competențelor forței de muncă și a alinierii formării la nevoile industriei.

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

¹⁰¹ Directiva nu se aplică personalului navigant al întreprinderilor din cadrul marinei comerciale.

¹⁰² Foaia de parcurs privind locurile de muncă de calitate oferă un angajament reînnoit și o bază pentru asigurarea drepturilor lucrătorilor, ținând seama în același timp de schimbările tehnologice, economice și societale.

rolului **Autorității Europene a Muncii**, în special pentru a intensifica acțiunile concertate și inspecțiile comune, asigurând în același timp alinierea legislației UE și a standardelor internaționale.

Acțiuni emblematice

- *Crearea unei rețele de instituții de învățământ superior maritim și de centre de formare profesională în întreaga UE care să ofere educație și formare pentru locurile de muncă din clusterelor maritime, inclusiv programe de recalificare și perfecționare.*
- *Încurajarea și sprijinirea statelor membre în creșterea participării învățământului superior în domeniul maritim la programul Erasmus+ și la inițiativele conexe prin facilitarea procedurilor și eliminarea barierelor din calea mobilității în scopul învățării.*

8. CONCLUZIE

Prezenta strategie constituie un plan de acțiune structurat care necesită un efort concertat din partea tuturor părților interesate relevante, inclusiv a instituțiilor UE, a statelor membre, a industriei, a regiunilor, a partenerilor sociali și a societății civile. Comisia se angajează să asigure punerea sa efectivă în aplicare și îndeplinirea obiectivelor sale împreună cu toate părțile interesate menționate mai sus. În acest scop, Comisia va lansa un **Consiliu la nivel înalt pentru industriile maritime și porturi**, prezidat de comisarul responsabil și de vicepreședinții executivi, cu scopul de a asigura un schimb continuu de opinii cu privire la punerea în aplicare a acțiunilor prezentate atât în **strategia industrială maritimă, cât și în cea portuară a UE**, precum și de a colecta feedback cu privire la evoluțiile de pe piață.

Pilonul I – Construire, echipare și reparare

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- va lansa o Alianță pentru lanțurile valorice din industria maritimă a UE pentru a consolida suveranitatea industrială și poziția de lider tehnologic a Europei pe anumite piețe-lider din domeniul producției navale și al tehnologiilor emergente (2026);
- va lansa o cerere emblematică de propuneri în domeniul cercetării și inovării intitulată „Șantierele navale ale viitorului” în cadrul programului de lucru Orizont Europa pentru perioada 2026-2027 (*acțiune în curs*);
- va simplifica și va accelera procedurile de autorizare prin propunerea de act legislativ privind accelerarea activității industriale, inclusiv pentru instalațiile de producție navală (2026);
- va colabora cu statele membre ale UE/SEE pentru a identifica și a facilita o rezervă multianuală agregată de comenzi publice la nivelul achizitorilor publici din UE/SEE pentru a crea un semnal al cererii agregate pe termen lung (2026-2027);
- va propune cerințe specifice care nu sunt legate de preț, în conformitate cu obligațiile internaționale, în anumite segmente strategice ale sectorului achizițiilor publice în contextul viitoarei revizuirii a cadrului UE privind achizițiile publice (2026);
- va lansa un dialog structurat cu industria de producție navală a UE în vederea consolidării în continuare a capacităților sale informative pentru a monitoriza politica în domeniul construcției de nave și evoluțiile pieței, riscurile strategice, amenințările și oportunitățile pentru reziliența lanțului de aprovizionare, precum și barierele din calea accesului pe piață în țările terțe (2026);
- va evalua opțiunile și va propune, acolo unde este necesar și fezabil, un nou instrument sectorial specific sau modificări specifice ale setului său de instrumente de politică comercială, în conformitate cu obligațiile internaționale, cu accent pe segmente specifice esențiale pentru autonomia strategică și securitatea Europei și în care șantierele navale din UE sunt încă active, dar se confruntă cu o concurență neloială pe mare;
- va valorifica acordurile comerciale și de investiții existente și viitoare pentru a proteja și a promova interesele bazei de producție navală a UE, inclusiv prin accesul pe piață, măsuri antisubvenție, obligații de transparență și dispoziții privind protecția DPI (*continua*);
- va relansa eforturile în direcția unui viitor acord internațional în domeniul construcției de nave care să abordeze practicile care nu se bazează pe piață din acest sector (*continua/acțiune pe termen lung*);
- va continua să promoveze condiții de concurență echitabile în ceea ce privește creditele la export pentru nave prin dezvoltarea în continuare a Înțelegerii sectoriale privind creditele la export pentru nave în cadrul Acordului OCDE privind creditele la export care beneficiază de susținere oficială, inclusiv prin dispoziții noi privind navele cu emisii zero și cu emisii scăzute (2026-2027);
- va crea un nou instrument de finanțare a creditelor la export pentru a asigura condiții de concurență mai echitabile pe piețele țărilor terțe pentru industriile orientate spre export, cum ar fi producția navală (*acțiune în curs*);
- va consolida Convenția de la Hong Kong privind reciclarea navelor în vederea realizării, în cele din urmă, a alinierii depline între normele internaționale și cele ale UE (*continua*);
- va analiza ce modalități de sprijin există pentru extinderea capacității interne a UE de reciclare a navelor și va colabora cu partenerii comerciali care dețin capacități de reciclare a navelor, începând cu India, pentru a promova standarde sociale și de mediu ridicate, pe baza Regulamentului UE privind reciclarea navelor (*continua*);

- va sprijini strategiile de circularitate în sectorul maritim de la proiectare până la sfârșitul ciclului de viață și recuperarea materialelor prin acordarea de sprijin pentru cercetare și inovare (*continua*).

Statele membre sunt invitate:

- să acorde prioritate finanțării pentru proiectele de sprijinire a securității economice și de reducere a dependențelor străine în acest sector, pe baza noii comunicări comune privind consolidarea securității economice a UE (*continua*);
- să contribuie la realizarea viziunii industriale maritime a UE pentru 2030 prevăzute în strategie.

Părțile interesate din sector sunt încurajate:

- să valorifice progresele înregistrate în ceea ce privește digitalizarea, modularitatea și circularitatea în procesele industriale pentru a spori eficiența proiectării și a producției și practicile durabile (*continua*);
- să promoveze sinergiile industriale și din cadrul lanțurilor valorice, valorificând noua Alianță pentru lanțurile valorice din industria maritimă a UE și alte platforme și inițiative de clusterizare naționale și regionale ale UE (*continua*).

Pilonul II – Transporturile și conexiunile

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- va continua orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim (*continua*);
- va stabili un dialog structurat de cooperare cu statele membre și cu părțile interesate din industrie pentru a spori atractivitatea pavilioanelor statelor membre (*începând din 2026*);
- va analiza modalitățile de simplificare și raționalizare a cadrului existent de monitorizare, raportare și verificare (MRV) pentru schema EU ETS în domeniul maritim și inițiativa FuelEU în domeniul maritim (*2026*);
- va continua lucrările în cadrul OMI în vederea găsirii unor soluții globale și revizuirea legislației relevante a UE, luând în considerare măsurile globale din cadrul OMI, pentru a evita plățile duble (*începând din 2026*);
- va facilita cooperarea dintre actorii de pe piață prin crearea unei rețele europene de căi navigabile și noduri de transport maritim ecologice (*începând din 2027*);
- va consolida angajamentul în cadrul OMI pentru a modela standardele de siguranță maritimă, în vederea asigurării unor condiții de concurență echitabile la nivel mondial (*continua*);
- va prezenta un raport referitor la Directiva UE privind siguranța navelor de pasageri și la Directiva privind echipamentele maritime în cadrul procesului de pregătire a revizuirii acestora (*2026-2027*);
- va lua în considerare extinderea cerințelor UE privind siguranța navelor de pasageri la toate rutele din interiorul UE (*2027-2028*);
- va examina fezabilitatea unui cadru al UE pentru recunoașterea reciprocă a navelor industriale și de servicii offshore (*2027-2028*);
- va evalua oportunitatea extinderii domeniului de aplicare al Directivei privind echipamentele maritime sau al acordurilor de recunoaștere reciprocă existente între organizațiile recunoscute pentru a simplifica procesele de aprobare și a îmbunătăți accesul la piețele internaționale (*2027*);
- va consolida supravegherea și monitorizarea operațiunilor flotelor fantomă, va îmbunătăți aplicarea normelor existente și va aprofunda cooperarea internațională pentru a susține standardele globale de siguranță maritimă și de mediu (*continua*);

- va urmări asigurarea unei interconectivități prompte între ghișeele unice naționale în domeniul maritim și viitoarea platformă de date vamale (*începând din 2027*);
- va consulta industria maritimă cu privire la identificarea unei simplificări suplimentare a procedurilor administrative și a cerințelor în materie de date (*începând din 2026*);
- își va intensifica, împreună cu statele membre, eforturile în cadrul OMI și va încerca să maximizeze impactul UE prin intermediul unor alianțe mai ample cu partenerii internaționali (*continuare*);
- va continua includerea unor angajamente cuprinzătoare privind serviciile de transport maritim internațional în acordurile de liber schimb (*continuare*);
- va propune o legislație care să stabilească condiții pentru ca statele membre să declare acordurile bilaterale existente compatibile cu legislația UE și să negocieze și să încheie noi acorduri care promovează interesele UE (*2026*);
- va propune o continuare a programului NAIADES III pentru sectorul căilor navigabile interioare (*2028*).

Statele membre sunt invitate:

- să promoveze în continuare măsuri pragmatice pentru a spori atractivitatea pavilioanelor statelor membre ale UE;
- să finalizeze punerea în aplicare a Regulamentului EMSWe;
- să colaboreze cu Comisia în vederea simplificării și raționalizării cerințelor de raportare de la nivel național și de la nivelul UE;
- să intensifice colaborarea și să aloce resurse suficiente pentru a consolida prezența strategică a UE în punctele de strângere maritime internaționale.

Pilonul III – Securitate și protecție

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- va sprijini consolidarea capacităților de producție industrială navală, inclusiv prin intermediul noului Program privind industria europeană de apărare (EDIP) și al Planului „ReArm Europe” (*2026-2027*);
- va propune instituirea unui mecanism de sprijin pentru construcția feriboturilor cu dublă utilizare pentru a mobiliza resurse financiare destinate investițiilor legate de specificații militare suplimentare pentru feriboturile cu dublă utilizare construite în Europa (*2027*);
- va urmări aplicarea unor norme stricte și obligatorii ale OMI în materie de securitate cibernetică pentru a reduce riscurile cibernetice maritime generale pentru navele civile (*începând din 2026*).

Statele membre sunt invitate:

- să utilizeze diferitele oportunități din cadrul programului „Pregătirea pentru 2030” pentru a consolida capacitățile industriale și tehnologice navale în conformitate cu obiectivele prezentei strategii.

Pilonul IV – Accesul la inovare

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- va perfecționa metodologia de contabilizare a energiei eoliene de propulsie și va aborda lacunele în materie de reglementare la nivelul UE și al OMI (*începând din 2027*);
- va continua activitatea în direcția unui cadru de politică solid pentru propulsia nucleară în navigația comercială (*începând din 2026*);

- va propune o modificare a Regulamentului privind echipamentele mobile fără destinație rutieră pentru a permite utilizarea hidrogenului drept combustibil de referință pentru motoarele echipamentelor mobile fără destinație rutieră de pe navele de navigație interioară (2026);
- va urmări instituirea unui cadru tehnic și de reglementare pentru soluțiile de transport fără echipaj, inclusiv orientări și bune practici la nivelul UE pentru testele și încercările desemnate pe mare (*începând din 2026*);
- va consolida și va extinde domeniul de aplicare al sprijinului pentru cercetare și inovare în sectorul transportului pe apă, pe baza realizărilor actualului parteneriat programat în comun „Transport pe apă cu emisii zero” (*începând din 2028*);
- va îmbunătăți procesele de testare a tehnologiilor oceanice pentru diferite aplicații prin intermediul viitoarei strategii a UE de cercetare și inovare în domeniul oceanelor (2026);
- va cartografia și va evalua infrastructurile de cercetare și tehnologie și pentru transportul naval și va promova accesul la astfel de infrastructuri pentru start-upurile, întreprinderile în curs de extindere, IMM-urile și întreprinderile cu capitalizare medie din domeniul maritim din UE care dezvoltă tehnologii și soluții, prin punerea în aplicare a Strategiei UE privind infrastructurile de cercetare și tehnologie (*începând din 2026*);
- va asigura aplicarea sistematică și riguroasă a instrumentelor de securitate a cercetării și inovării existente și va identifica lacunele rămase pentru a contribui la prevenirea scurgerilor de tehnologie finanțată de UE (*continuare*);
- va lansa Inițiativa UE privind observarea oceanelor (*OceanEye*) (2026).

Statele membre sunt invitate:

- să sprijine în continuare adoptarea rapidă a inovării, inclusiv a bancurilor de testare și a experimentării în materie de reglementare.

Pilonul V – Accesul la finanțare și investiții

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- va lansa o cerere de propuneri în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei pentru a sprijini reînnoirea și decarbonizarea flotei de transport maritim, cu un accent deosebit pe feriboturi și nave de coastă (2026);
- va aloca 347 de milioane EUR în cadrul *MIE – Digital* pentru proiecte strategice privind cablurile submarine, inclusiv pentru consolidarea capacităților de reparare ale Europei (2026-2027);
- va mobiliza, prin intermediul InvestEU, investiții de aproximativ 1-1,5 miliarde EUR în sectorul transportului pe apă până în 2027 (*până în 2027*);
- va mobiliza investiții în valoare de aproximativ 800 de milioane EUR în sectoare ale economiei albastre, cum ar fi construcția de nave, modernizarea, transportul maritim, tehnologia albastră prin intermediul produsului „economia albastră”, sprijinit de InvestEU și FEAMPA și pus în aplicare de Grupul BEI (*în curs*);
- va propune o cerere de propuneri specifică în domeniul maritim în cadrul Fondului pentru inovare (2027);
- va evalua în continuare punerea în aplicare a Fondului pentru inovare și dispozițiile sale preferențiale specifice pentru proiectele maritime, astfel încât să se consolideze și mai mult decarbonizarea transportului maritim în cadrul viitoarelor cereri de propuneri (*începând din 2026*);
- va aloca 184,5 milioane EUR pentru finanțarea acțiunilor de cercetare și inovare în domeniul transportului naval până în 2027 (*prin intermediul programului de lucru din cadrul Orizont Europa pentru 2025 și 2026-2027*);

- va pune la dispoziție 130 de milioane EUR pentru cererile de propuneri din cadrul Fondului european de apărare pe teme precum consolidarea navelor semiautonomo de suprafață și protecția infrastructurii fundului mării (2026);
- va lua în considerare sprijinirea investițiilor în nave curate și digitalizate, precum și a inovării și modernizării construcției de nave, a energiei offshore și a tehnologiei albastre în cadrul viitorului Fond european pentru competitivitate propus (*începând din 2028*), sub rezerva adoptării acestuia din urmă;
- va lua în considerare, în cadrul viitoarei revizui a ETS, un mecanism specific de sprijinire directă a companiilor de transport maritim cu certificate ETS pentru adoptarea combustibililor durabili și a tehnologiilor de propulsie curate (2026);
- va permite măsuri de ajutor pentru investiții menite să sprijine reînnoirea flotei navelor de navigație interioară și instalarea de macarale la bordul navelor de navigație interioară în temeiul Orientărilor privind transportul terestru și multimodal și al noului Regulament de exceptare pe categorii din sectorul transporturilor (2026);
- va revizui criteriile din taxonomia UE privind finanțarea durabilă legate de sectorul transportului pe apă (2026-2027).

Statele membre, instituțiile financiare internaționale și băncile naționale de promovare sunt invitate:

- să intensifice sprijinul pentru proiectele din domeniul transportului pe apă.

Statele membre sunt invitate:

- să aloce o parte din veniturile ETS pentru investițiile în decarbonizarea transportului maritim în cadrul clusterului maritim din Europa;
- să valorifice noul Cadru privind ajutoarele de stat în contextul Pactului pentru o industrie curată (CISAF) pentru a sprijini investițiile în decarbonizarea industrială și în eficiența energetică, inclusiv în instalațiile de producție navală, precum și pentru extinderea capacității de producție în domeniul tehnologiilor „zero net” relevante pentru sectorul maritim.

Pilonul VI – Accesul la competențe și la locuri de muncă de calitate

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- va sprijini instituțiile de învățământ și partenerii sociali în identificarea lacunelor actuale și viitoare în materie de competențe și în dezvoltarea programelor de recalificare și perfecționare (*începând din 2027*);
- va sprijini partenerii sociali și instituțiile de învățământ cu profil maritim în cartografierea profesiilor maritime și creșterea gradului de participare a femeilor în sectorul maritim (*începând din 2026*);
- va sprijini și va coordona crearea unei rețele de instituții de învățământ superior maritim și de centre de formare profesională în întreaga UE (*începând din 2027*);
- va ajuta statele membre să elimine barierele din calea mobilității studenților și a personalului academic, inclusiv prin promovarea participării în continuare a institutelor de învățământ superior cu profil maritim la programul ERASMUS+;
- va colabora cu statele membre în vederea îmbunătățirii standardele de muncă în cadrul OIM și a cooperării cu OMI și OIM pentru a asigura aplicarea uniformă a reglementărilor și protecția unificată a navigatorilor (*continuare*);
- va promova o mai bună coordonare a sistemelor de securitate socială, inclusiv prin consolidarea rolului Autorității Europene a Muncii, în special prin intensificarea acțiunilor concertate și a inspecțiilor comune, asigurând în același timp alinierea legislației UE și a standardelor internaționale (*începând din 2026*).

--