GOBIERNO DE ESPAÑA

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESPAÑA 2025-2050

PRESENTACIÓN

Los mares y océanos han desempeñado desde siempre un papel trascendental en el desarrollo de la civilización. En torno a ellos se despliega una amplia serie de actividades aglutinadas en lo que se ha dado en llamar economía azul, que ofrece múltiples vertientes para el desarrollo económico y sobre las que proyectan su radio de acción tanto los diferentes sectores productivos como los poderes públicos. Mares y océanos constituyen el medio natural por excelencia para el discurrir del transporte marítimo como vehículo del comercio mundial, pero son a la vez fuente para la explotación de los recursos marinos tanto vivos como fósiles, para el aprovechamiento de las energías de origen marino, para el estudio de su comportamiento y su influencia en el medio ambiente y en la configuración de las costas, para la construcción de puertos marítimos como interfaz fundamental para la materialización del comercio, como tablero para el ejercicio de la defensa marítima, como elemento dinamizador de la industria de la construcción naval, principal fabricante de los buques y artefactos que sirven al transporte marítimo. Mares y océanos son receptores del impacto de las nuevas tecnologías en el sector y razón de ser de las regulaciones nacionales e internacionales que afectan al mar y a su uso global. Son medio para el desarrollo del turismo, el deporte y la náutica recreativa y otras muchas actividades relacionadas.

En el caso específico de España, progresar en su dimensión marítima resulta indispensable para la economía del país, situación muy marcada por su posición geográfica. La mayor parte del perímetro de nuestro país es de naturaleza marítima, pero la exposición litoral a mares y océanos no otorga por sí sola la denominación de «país marítimo». El conjunto del sector marítimo español debe contribuir de manera muy importante a la creación de riqueza en España, y ello depende extraordinariamente no solo de su situación geográfica y geoestratégica, sino también de una decidida actividad económica, industrial y comercial en el sector, acorde con la posición del país en el concierto mundial, y del compromiso de todos los agentes involucrados en desarrollar de manera ordenada y planificada un conjunto de objetivos que aumenten la contribución del mar a todas las facetas que corresponden a un país marítimo.

Se trata de un camino que ya han emprendido los principales países marítimos y que España no va a dejar pasar, a sabiendas del valor que el sector marítimo representa. Cada uno de los subsectores que lo integran tienen necesidades específicas, pero compatibles en su conjunto, lo que permitirá que el resultado final sea mucho más que una suma de ventajas individuales.

Como se ha mencionado, un sector tan transversal como el marítimo es extraordinariamente amplio y variado, por lo que resulta imposible tratar de cubrir en esta Estrategia todas las actividades que lo conforman. No puede incluirse la actividad pesquera y acuícola o la industria naval en sentido amplio, ni las vertientes de la Seguridad y Defensa, o las políticas para la protección de los espacios marinos y preservación de la biodiversidad, aunque desde el sector marítimo se están adoptando medidas para paliar los efectos que la actividad humana tiene sobre el medio ambiente marino. Los retos planteados por la descarbonización del sector marítimo y la necesidad de encontrar alternativas sostenibles, como sucede con la energía eólica marina, o la incorporación y aprovechamiento de las nuevas tecnologías, requieren el esfuerzo conjunto de todos los implicados. Todo ello requerirá la aprobación de las normas oportunas y la previsión de los instrumentos de apoyo adecuados a cada caso.

España ya cuenta con un Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, aprobado en 2022, que pergeña el escenario futuro del entorno portuario. A través de la presente Estrategia Marítima de España se quiere presentar un escenario en el que nuestro país impulse un papel más protagonista en el concierto de las naciones marítimas tanto en Europa como en el mundo, con una flota de bandera fuerte y competitiva, que atraiga inversiones y negocio, y que sepa aprovechar el potencial de la náutica deportiva y de recreo, junto con la industria del mantenimiento y reparación de esas embarcaciones, condiciones indispensables para un crecimiento sólido de nuestro PIB. La Estrategia Marítima de España será un documento vivo, que se traducirá en actuaciones concretas y normas, que se irán modulando en atención a las distintas circunstancias, pero que parten de la constatación de que no hacer nada se traduce en quedarse atrás. Algo que España no puede permitirse.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	**3**
2. CONTEXTO ACTUAL	**6**
2.1. ¿POR QUÉ UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA PARA ESPAÑA?	6
2.2. ESTADO DE SITUACIÓN DEL SECTOR EN ESPAÑA. DIAGNÓSTICO	16
3. VISIÓN Y PRINCIPIOS BÁSICOS	**36**
4. EJES DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESPAÑA	**40**
4.1. ENERGIA Y MEDIOAMBIENTE: CONTRIBUIR A LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE Y DESDE EL SECTOR	40
4.2. DIGITAL: IMPULSAR LA INNOVACIÓN, DIGITALIZACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO	47
4.3. EMPLEO: AVANZAR EN LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, EMPLEO AZUL	53
4.4. UNA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA ÁGIL Y EFICAZ	59
4.5. LOGRAR UNA FLOTA Y UNA BANDERA COMPETITIVAS Y A LA MEDIDA DEL PAÍS	66
4.6. FOMENTAR EL DESARROLLO Y ACTUALIZACIÓN CONTINUA DE LA NÁUTICA DE RECREO	72
4.7. UN SISTEMA PORTUARIO COMPETITIVO Y SOSTENIBLE	79
5. GOBERNANZA DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESPAÑA	**84**
6. CONCLUSIÓN	**87**
ANEXO 1: PROGRAMAS DE AYUDAS AL TRANSPORTE MARÍTIMO	**89**
ANEXO 2: LA ESTRATEGIA MARÍTIMA EN OTROS PAÍSES	**96**
ANEXO 2.1. COMPARATIVA DE ESTRATEGIAS MARÍTIMAS	96
ANEXO 2.2. FICHAS DESCRIPTIVAS DE LAS ESTRATEGIAS MARÍTIMAS	116

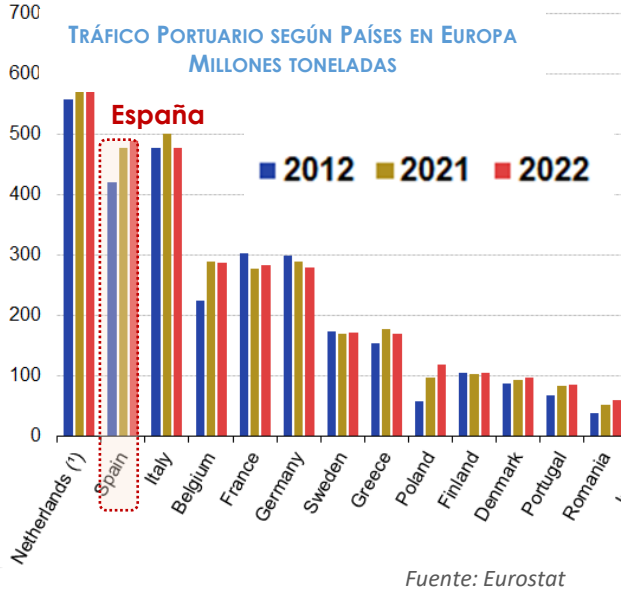
GOBIERNO DE ESPAÑA

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

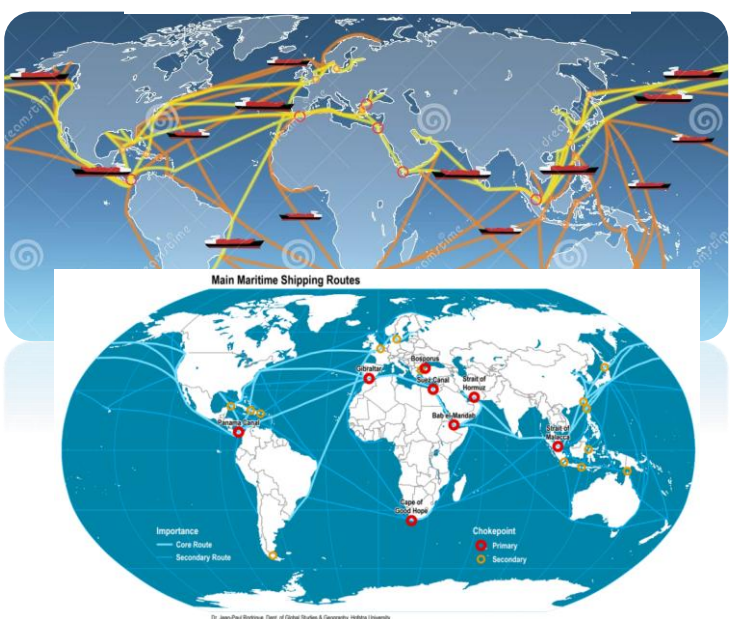
1. INTRODUCCIÓN

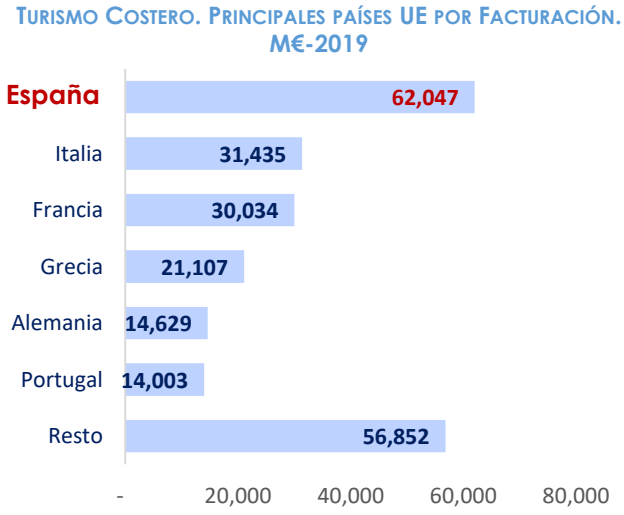
Diversos factores confieren al sector marítimo una importancia estratégica para España

- España es un país eminentemente marítimo: a su **configuración geográfica peninsular**, se une el contar con dos archipiélagos, Baleares y Canarias, y dos ciudades ubicadas en la costa del norte de África: Ceuta y Melilla. Esto explica que la historia de nuestro país ha quedado marcada por las gestas marítimas, que van desde grandes batallas con las potencias navales de cada época hasta el descubrimiento de América o la primera vuelta al mundo.
- El ochenta por ciento del perímetro de España es de naturaleza marítima, con un litoral cuya climatología y características contribuyen de manera significativa a la prosperidad del sector del turismo, sector en el que España ocupa una posición de liderazgo tanto por el número de visitantes, más de 80 millones al año, como por su competitividad: desde 2015 ocupa el primer puesto en cuanto al Índice de Competitividad de Turismo del World Economic Forum (WEF). El turismo representó el 12,2% del PIB en 2022 (12,6% en 2019) generando más de 2,5 millones de empleos. España es el 1º país de la UE en turismo costero.
- La **Zona Económica Exclusiva (ZEE)**, sobre la que posee derechos de soberanía para exploración y explotación de los recursos naturales, se extiende sobre una superficie de 1,2 millones de km², más del doble de su superficie terrestre. Sobre ese espacio, de acuerdo con La «Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar», aprobada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, corresponden a España los derechos para exploración y explotación de sus recursos naturales.
- Situada en el cruce de algunas de las **principales rutas marítimas mundiales**, España tiene una posición prominente en el sector portuario: es el **2º país europeo con mayor tráfico portuario** de mercancías, tras Países Bajos. Con ello ha surgido una importante operativa logística que facilita este transporte.



Fuente: Eurostat





Fuente: The EU Blue Economy Report

El transporte marítimo es el modo predominante del comercio internacional, con un claro impacto sobre la sociedad

- El transporte marítimo es **el modo predominante del comercio marítimo internacional**, con un claro impacto sobre la sociedad. Esto que explica las consecuencias que sobre él ha tenido la nueva situación geopolítica, la pandemia del COVID-19, el bloqueo de rutas comerciales (como ha supuesto con el Mar Negro la invasión rusa de Ucrania o la inseguridad en el Mar Rojo derivada de la inestabilidad en Oriente Medio), la subida de los carburantes y la inflación, así como el proceso de digitalización de la economía y la utilización creciente de la inteligencia artificial.
- Todos estos factores obligan al conjunto del sector a anticiparse a una nueva situación en la cual deben aprovecharse las oportunidades que ofrece y también prevenir los problemas que, inevitablemente, surgirán, reduciendo la vulnerabilidad a la que podría verse sometido. De ahí la importancia de abordar **retos como la descarbonización** de este modo de transporte, la **digitalización** o el impulso al **empleo azul**.
- La **Estrategia Marítima de España** trata de dar respuesta a todas estas cuestiones, identificando el conjunto de materias que deben ser objeto de atención y a las que se debe dar respuesta. Así están haciendo también la mayor parte de los países marítimos más importantes*.

* Así lo han hecho los siguientes países (en el Anexo 2 se resumen las estrategias marítimas de estos países):

- Alemania: "Maritime Agenda 2025: The future of Germany as a maritime industry hub"
- Francia: "National Strategy for the Sea and Coast".
- Países Bajos: "The Dutch Maritime Strategy 2015 – 2025".
- Dinamarca: "Maritime Denmark, a Global Maritime Power Hub" y "Towards Zero. Strategy of Danish Shipping 2022-24".
- Reino Unido: "Maritime 2050 Navigating the Future".
- Portugal: "National Ocean Strategy 2021-2030".
- Estados Unidos: "Goals and Objectives for a Stronger Maritime Nation: A Report to Congress" y "A Revitalization Plan for U.S. Maritime Trade, Commerce, and Strategic Competition".

2. CONTEXTO ACTUAL

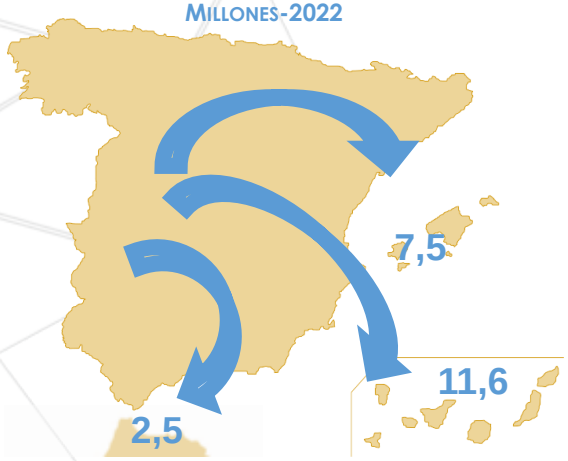
2.1. ¿POR QUÉ UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA PARA ESPAÑA?

2.2. ESTADO DE SITUACIÓN DEL SECTOR EN ESPAÑA. DIAGNÓSTICO

El transporte marítimo es estratégico para España: imprescindible para el comercio exterior y esencial para la cohesión territorial

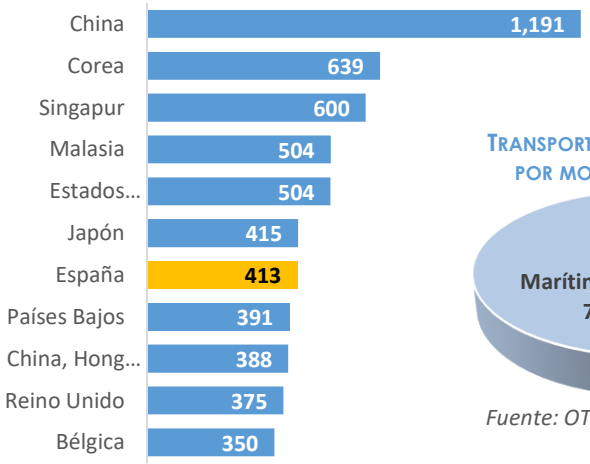
- España depende de sus importaciones para obtener materias primas, componentes, productos semielaborados y acabados, …. Y al mismo tiempo, necesita dar salida al exterior, exportar, sus productos propios tanto de la agricultura como de la industria.
- **La gran mayoría de estas mercancías se transportan por mar**. El transporte marítimo canalizó en 2022 en torno a 318 Mt de comercio exterior, representando en torno al 75% de las mercancías importadas en España y el 57% de las que se exportan. El transporte marítimo de corta distancia es componente integral de la red de transporte nacional y europea facilitando el mercado único.
- El transporte marítimo no solo es estratégico para el comercio exterior español, sino que es esencial para garantizar el aprovisionamiento de todo tipo de productos a los **territorios extra peninsulares**, así como para asegurar la **movilidad de las personas**, tanto entre islas como con la península. El cumplimiento de estas funciones permite concebir el transporte marítimo como un importante elemento de cohesión nacional.
- Adicionalmente, el **transporte marítimo contribuye al sector turístico** (tráfico de pasajeros y de cruceros), del que a su vez se alimenta, principal actividad económica de Baleares y Canarias.
- Gracias a la posición de los puertos españoles en las rutas marítimas mundiales, el sector importador/exportador español disfruta de la **conectividad marítima más elevada de Europa*** y la 7ª a nivel mundial. Lo que genera un tráfico de tránsito que ascendió a un total de 150 mil. t en 2021, cerca del 80% en contenedores.

TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS PUERTOS EXTRA PENINSULARES MILLONES-2022



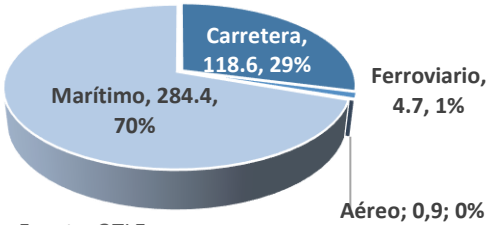
Fuente: OPPE

ÍNDICE DE CONECTIVIDAD MARÍTIMA. 4T 2022



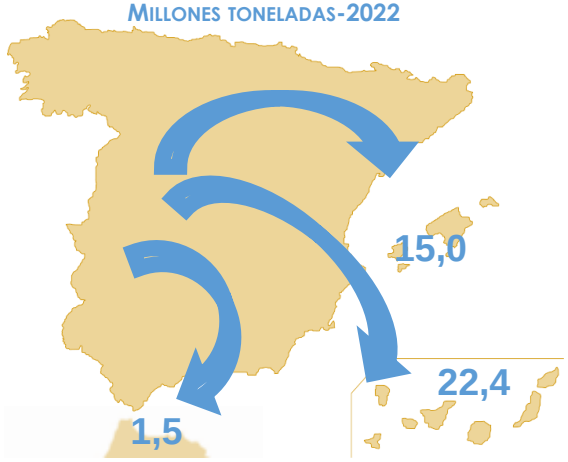
*: Liner shipping connectivity index, UNCTAD

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR MODO MILLONES TONELADAS-2021



Fuente: OTLE

TRÁFICO DE CABOTAJE EN LOS PUERTOS IG EXTRA PENINSULARES MILLONES TONELADAS-2022



2. CONTEXTO ACTUAL

2.1. ¿POR QUÉ UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA PARA ESPAÑA?

El transporte marítimo ha sido una de las piedras angulares del crecimiento económico y la prosperidad de Europa a lo largo de su historia….

"…..*Los servicios de transporte marítimo son* ***esenciales para que la economía y las empresas europeas compitan a nivel mundial****. Además, el transporte marítimo y todas las industrias marítimas relacionadas con él son una importante fuente de ingresos y puestos de trabajo en Europa*" COM/2009/0008 final.

La Unión Europea otorga al transporte marítimo un papel esencial para la economía y el comercio de la UE

Aparece en numerosos documentos y normas de la UE, entre otros:

- **Libros Blancos** del Transporte
- "Directrices comunitarias sobre **ayudas de Estado** al transporte marítimo" (2004/C 13/03).
- "Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018" **COM(2009) 008**.
- **Declaración de Atenas**: "Mid-Term Review of the EU's Maritime Transport Policy until 2018 and Outlook to 2020". Atenas, 7 mayo 2014.
- **Declaración de La Valetta**: "Priorities for the EU's Maritime Transport Policy until 2020". Malta, 29 marzo 2017.

La Comisión Europea y los ministros de transportes de la UE reconocen que disponer de una flota mercante abanderada en los Estados miembros es estratégico

Ello se concreta, fundamentalmente, en el mantenimiento sine die y desde 1997, de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, "*para mantener un entorno de competitividad mundial para el sector del transporte marítimo de la UE, mejorando aún más* ***la calidad y el atractivo de las banderas de los Estados miembros de la UE****, y crear las condiciones en las que el transporte marítimo puede contribuir eficazmente a la economía de la UE*".

La política de transporte marítimo de la UE "*debe asegurar que Europa* ***mantenga sus conocimientos especializados fundamentales*** *tanto a nivel humano como tecnológico que favorezcan la sostenibilidad y la competitividad de las operaciones* de transporte *marítimo actuales y futuras*"

El sector naviero contribuye al conjunto de la actividad económica en general de las industrias marítimas

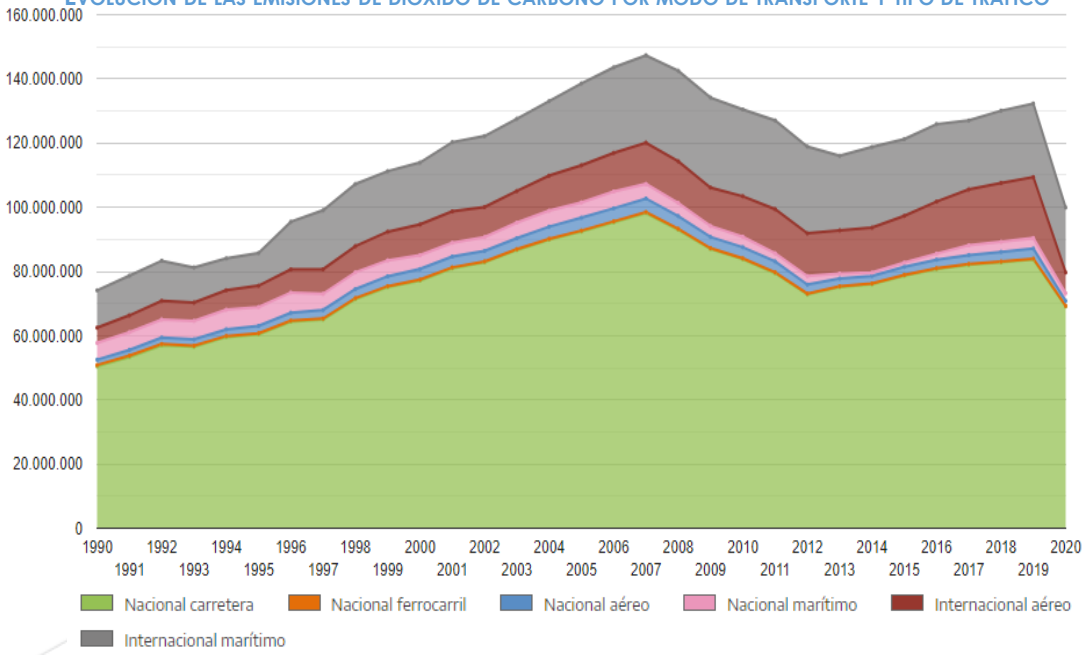
Las industrias marítimas están indisociablemente vinculadas al transporte marítimo. Esta complementariedad es un argumento importante en favor de medidas positivas que tengan como finalidad el **mantenimiento de una flota dependiente de armadores/as comunitarios/as**.

De hecho, el transporte marítimo es uno de los eslabones de la cadena del transporte en general y de la cadena de las industrias marítimas en particular, por lo que las medidas destinadas a mantener la **competitividad de la flota europea** también tienen repercusiones en las inversiones en tierra de las industrias marítimas conexas y en la contribución de los transportes marítimos a la economía de la Comunidad en su conjunto y al empleo en general (2004/C 13/03).

El transporte marítimo constituye el modo más eficiente de transporte de mercancías

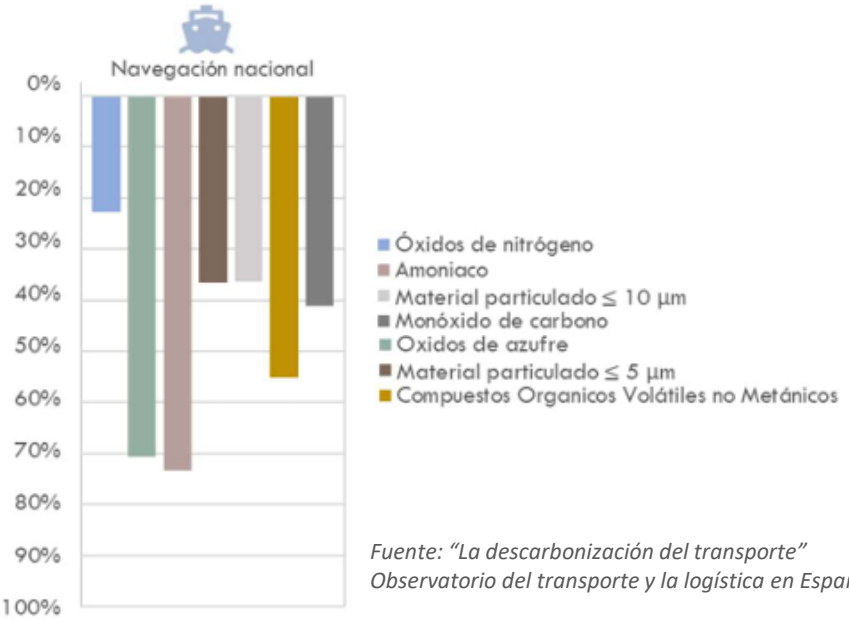
- La protección del medio ambiente frente a la contaminación causada por los buques ha sido una preocupación desde la mitad del siglo XX. La aprobación y entrada en vigor del **Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques**, de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997 (MARPOL) representó un paso fundamental en esa tarea.
- El transporte marítimo constituye el **modo más eficiente de transporte** de mercancías y canaliza aproximadamente el 80% del volumen de comercio mundial, según la Conferencia de las NN.UU. sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Sin embargo, el desarrollo del sector supone generar cada vez más emisiones de carbono procedentes del transporte marítimo (que de menos de un 13,5% en la actualidad pasarían a un 17 % en 2050).
- Lo anterior ha supuesto que tanto **la Organización Marítima Internacional (OMI) como la Unión Europea hayan fijado unos objetivos muy ambiciosos** con la finalidad de reducir las emisiones de los buques de gases de efecto invernadero. El cumplimiento de estos objetivos supone un gran esfuerzo de adaptación de la flota mercante, llamada a emplear combustibles bajos en carbono o sin un átomo de carbono.
- Aunque el transporte marítimo está reconocido como uno de los sectores más difíciles de descarbonizar, los objetivos de la OMI y la UE acelerarán los desarrollos tecnológicos que permitan su cumplimiento. Este importante reto está suponiendo ya una **gran oportunidad de posicionamiento de nuestra flota** y para toda la industria que desarrolla su actividad en torno al sector marítimo.

EVOLUCIÓN DE LAS EMISIONES DE DIÓXIDO DE CARBONO POR MODO DE TRANSPORTE Y TIPO DE TRÁFICO



Fuente: Observatorio del transporte y la logística en España

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE LOS PRINCIPALES CONTAMINANTES EN EUROPA ENTRE 2005 Y 2020 EN TÉRMINOS RELATIVOS (%), EN LA NAVEGACIÓN NACIONAL



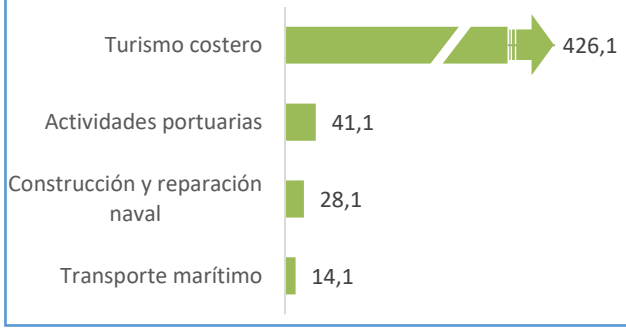
Fuente: "La descarbonización del transporte" Observatorio del transporte y la logística en España

En sí mismo, el sector marítimo tiene un peso relevante por su aportación a la economía nacional y al empleo

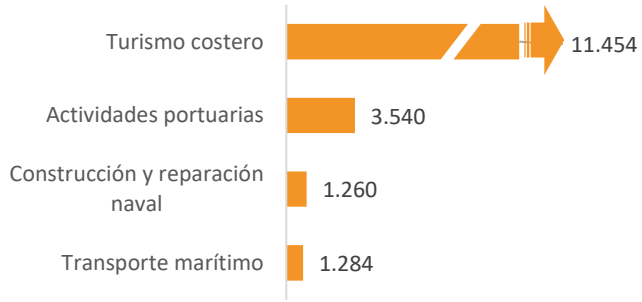
- La aportación del sector del transporte marítimo a la economía nacional se cifra en **1.284 millones de euros de VAB y casi 14.100 empleos**. Entre los países de la UE, el sector del transporte marítimo español ocupa el 8º puesto, lo que, aun teniendo un peso relevante, permite entrever el alto potencial de crecimiento de este sector en la economía azul española

- La **actividad portuaria** es el sector dentro de la denominada "economía azul" de mayor aportación a la economía nacional, exceptuando el turismo costero, tanto en empleo como en VAB. Multiplica por 3 al transporte marítimo en cuanto a empleos y por 4 en cuanto a VAB, y ocupa el tercer lugar de la UE en cuanto a empleo y VAB, según datos de 2021, en línea con los registrados en prepandemia.

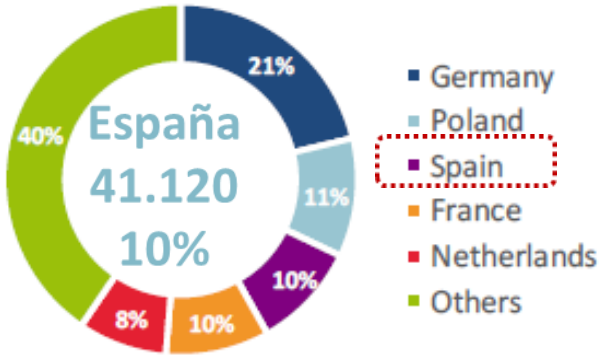
ESPAÑA. PERSONAS EMPLEADAS SEGÚN SECTORES DE ECONOMÍA AZUL. (MILES) 2021



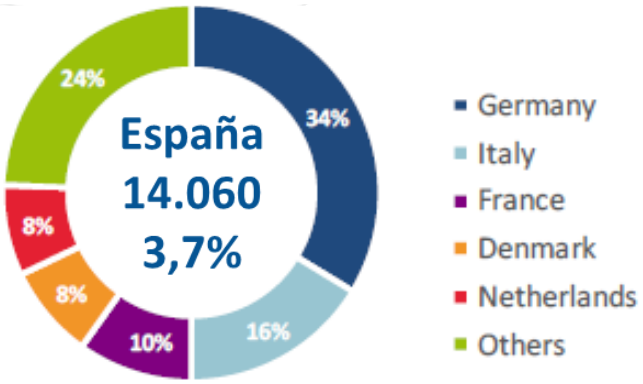
ESPAÑA. VALOR AÑADIDO BRUTO SEGÚN SECTORES DE ECONOMÍA AZUL. (MILL.€) 2021



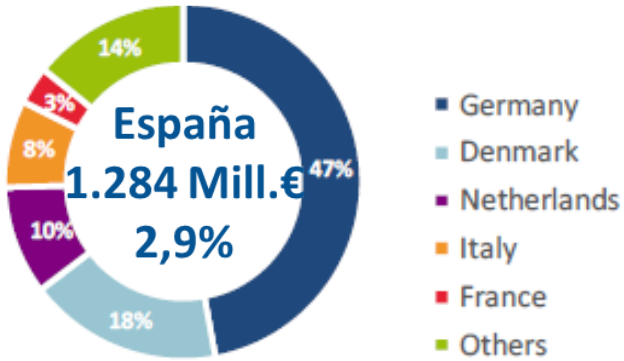
SECTOR PORTUARIO. PERSONAS EMPLEADAS SEGÚN PAÍSES UE. 2021



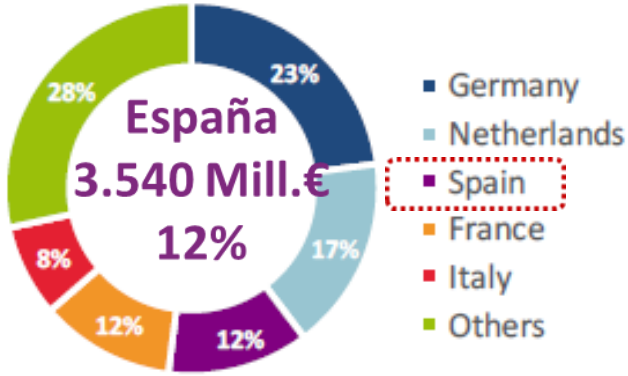
SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO. PERSONAS EMPLEADAS SEGÚN PAÍSES UE. 2021



SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO. VALOR AÑADIDO BRUTO SEGÚN PAÍSES UE. 2021



SECTOR PORTUARIO. VALOR AÑADIDO BRUTO SEGÚN PAÍSES UE. 2021

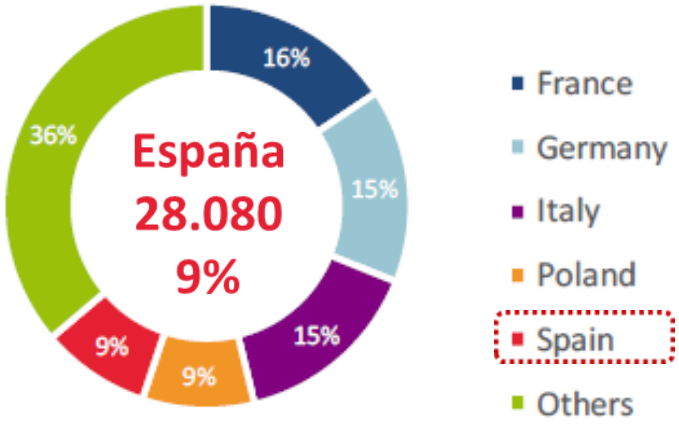


Fuente: The EU Blue Economy Report 2024

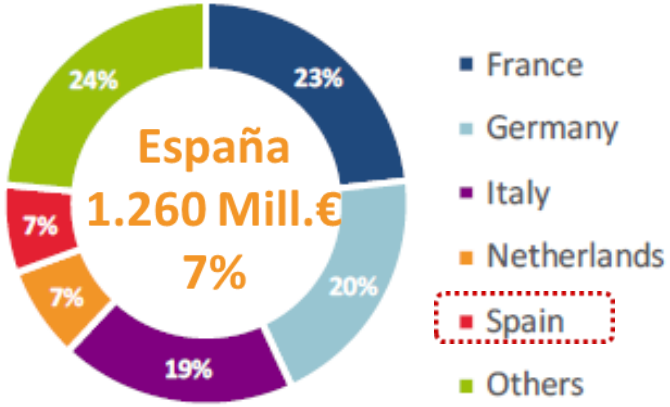
El sector de Construcción y Reparación Naval en España destaca en segmentos de alto valor añadido

- El sector del transporte marítimo es componente clave del conjunto del sector marítimo: construcción naval, entidades de investigación, universidades y centro formativos, proveedores marítimos de bienes y servicios, sector portuario,….
- El sector de la construcción y reparación naval agrupa actividades de construcción y transformación de buques, donde España ha adquirido una **alta especialización tecnológica** en la fabricación de unidades de elevado valor añadido, reparación y mantenimiento naval, construcción de embarcaciones náuticas y de recreo, y la industria auxiliar complementaria que da soporte a la anteriores. Es además un sector notablemente exportador.
- Entre los países de la UE, España ocupa la 5ª posición en cuanto al VAB y el empleo, de su sector de construcción y reparación naval, según datos de 2021, al nivel de los alcanzados en prepandemia.
- Destaca en aquellos segmentos con mayor proyección y crecimiento, como los buques offshore dedicados a la eólica marina, 1º país de la UE y 2º a nivel mundial con mayor volumen de CGT en construcción, grandes buques pesqueros, buques de investigación oceanográfica, buques de apoyo a la acuicultura marina[1], donde lideró la contratación anual dentro de la UE o buques dotados de nuevos sistemas propulsivos con soluciones basadas en la utilización del hidrógeno verde o baterías[2].

SECTOR DE CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL.
PERSONAS EMPLEADAS SEGÚN PAÍSES UE. 2021



SECTOR DE CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL.
VALOR AÑADIDO BRUTO SEGÚN PAÍSES UE. 2021



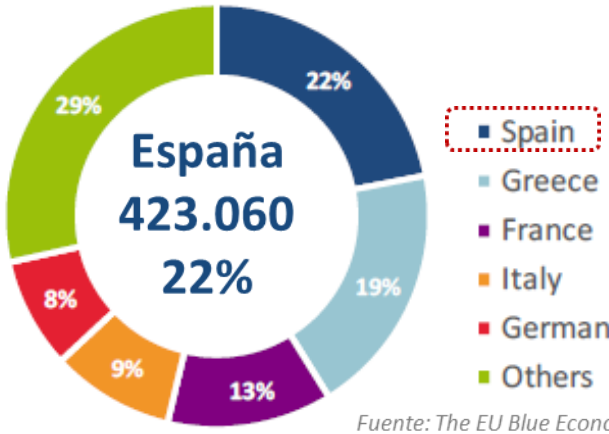
Fuente: The EU Blue Economy Report 2024

[1] Un subsector en el que España lidera la contratación anual dentro de la Unión Europea
[2] PYMAR. Informe de Actividad 2021

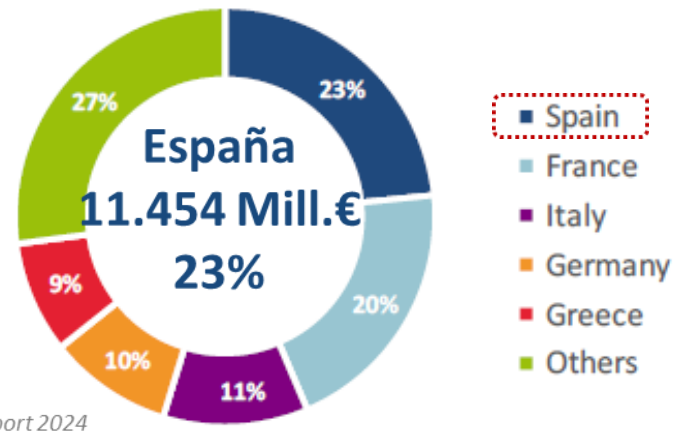
El sector náutico ejerce un fuerte efecto tractor sobre actividades tanto industriales como de servicios

- El sector del turismo costero español ocupa la 1ª posición tanto en empleos como en VAB entre los países de la UE, significando el 22% y el 23% respectivamente del conjunto de la UE, según datos de 2021, y ello pese a estar muy por debajo de los alcanzados en prepandemia.

SECTOR DEL TURISMO COSTERO. PERSONAS EMPLEADAS SEGÚN PAÍSES UE. 2021



SECTOR DEL TURISMO COSTERO. VALOR AÑADIDO BRUTO SEGÚN PAÍSES UE. 2021



Fuente: The EU Blue Economy Report 2024

- Como parte del sector del turismo costero, el **sector náutico** presenta unas cifras muy relevantes, siendo sus principales subsectores:

- **Construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones**
  - 1.000 empresas
  - 7.300 empleos
  - 850 Mill. € de ingresos de explotación
- **Distribución de productos de náutica**
  - 610 empresas
  - 3.400 empleos
  - 904 Mill. € de ingresos de explotación
- **Servicios empresariales y actividades recreativas (incluidos clubes náuticos)**
  - 435 empresas
  - 2.500 empleos
  - 132 Mill. € de ingresos de explotación

Las cifras del sector náutico*

- El sector náutico lo conforman en torno a **3.700** empresas.
- Genera **19.700** empleos directos.
- El Valor Añadido Bruto es de **923** millones de euros anuales.
- Los ingresos de explotación (industria + servicios) ascienden a **3.000** millones de euros.
- La remuneración de los trabajadores/as asciende a 653 millones de euros anuales.
- Los beneficios brutos superan los **247** millones de euros anuales.
- La productividad aparente media (valor añadido por empleado) del sector se sitúa en torno **47.000 €.**

*Datos referidos al año 2016
Fuente: ANEN

Además de su importante efecto multiplicador en la economía, el sector náutico contribuye a la cohesión social y territorial

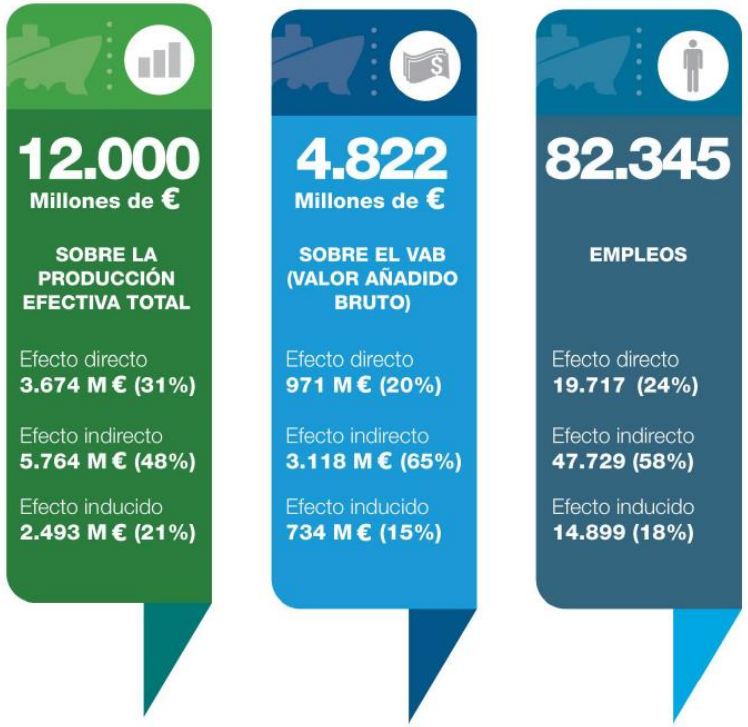
- El sector náutico tiene un importante Impacto (efecto directo + efecto indirecto + efecto inducido) sobre el conjunto de la economía española, contribuyendo a expandir la actividad económica más allá de su propia actividad intrasectorial.
- Tiene una relevante aportación económica en términos de empresas y empleo: Multiplica casi por **5** el efecto directo en el VAB, por más de **4** el efecto en el empleo y por 3,25 el efecto en la producción efectiva.
- Sectorialmente, estos impactos de la náutica de recreo se distribuyen principalmente entre el sector servicios (38% del impacto total sobre la producción efectiva) y la industria (27%).
- Otro efecto importante es su contribución a la **cohesión social y territorial**:

MULTIPLICADORES DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO

	Efecto directo	Efecto total	Multiplicador
Valor Añadido Bruto (Mill.€)	971	4.822	4,97
Producción efectiva (Mill. €)	3.674	11.951	3,25
Empleo	20.000	82.000	4,18

*Datos referidos al año 2016
Fuente: ANEN

- El **5,1%** del empleo del sector se ubica en zonas rurales, pequeños núcleos de población, con menos de 5.000 habitantes y baja densidad poblacional.
- Otro **42,0%** se ubica en poblaciones intermedias, que combinan áreas con una densidad de población muy baja con otras de mayor densidad.
- El **52,8%** restante del empleo se ubica en ciudades de 50.000 habitantes o más y alta densidad de población.

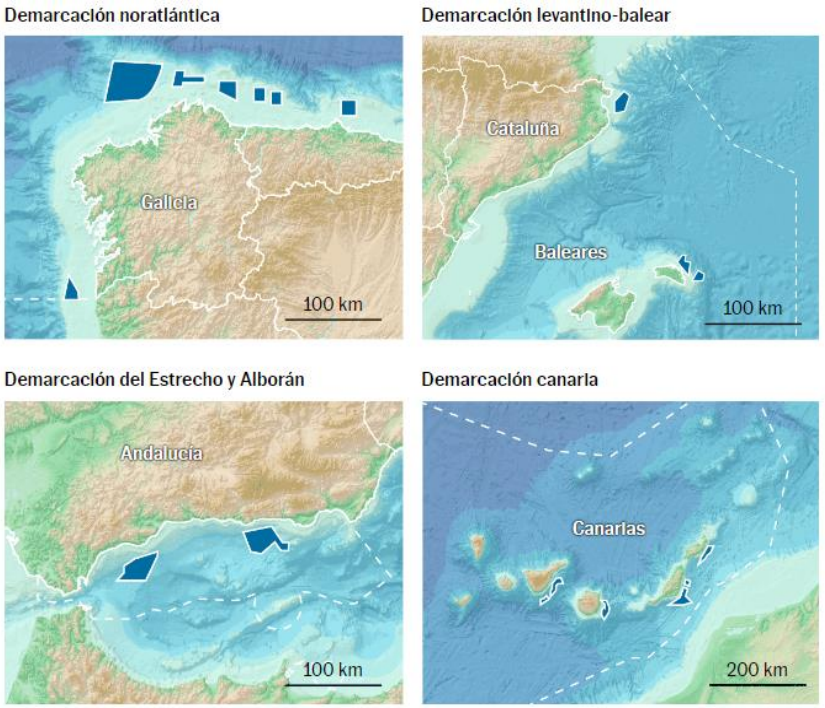


El desarrollo de la energía eólica marina presenta un elevado potencial industrial y tecnológico

- **España parte de una situación muy favorable** para el desarrollo de la eólica marina: es líder en la industria eólica terrestre, astilleros españoles han participado de manera protagonista en la construcción de las cimentaciones fijas para importantes parques eólicos marinos y han monopolizado la construcción de las estructuras flotantes existentes. De las trece soluciones flotantes instaladas en el mundo, en grado experimental o pre-comercial, **once han sido fabricadas por industrias españolas**. España es líder en la construcción y reparación de buques de soporte a las actividades de logística, montaje y mantenimiento de parques eólicos marinos*.
- Los **Planes de Ordenación del Espacio Marítimo (POEM)** aprobados en febrero de 2023, constituyen el primer paso para el despliegue de la eólica marina en España, identificando las áreas con mayor potencial para la eólica.
- La **Hoja de Ruta de la energía eólica marina y otras energías del mar** se fija un cuádruple objetivo:
  1. Ser polo de referencia europeo para el **desarrollo tecnológico y de I+D+i** para el diseño, escalado y demostración de nuevas tecnologías.
  2. Ser un **referente internacional y europeo** en capacidades industriales y el conjunto de la cadena de valor de estas energías.
  3. Impulsar un desarrollo de las renovables marinas compatible y **sostenible** desde un punto de vista ambiental y social;
  4. Establecer un marco estatal adecuado para el **despliegue ordenado** de las renovables marinas.
- Y marca como **Objetivos 2030**: 1-3GW de energía eólica marina y 40-60 MW de energías del mar.
- La **Hoja de Ruta** pretende atraer inversiones y consolidar e impulsar las capacidades industriales y el conjunto de la cadena de valor, así como promover la generación de infraestructuras y proyectos de I+D+i alrededor de la actividad generada.
- El **PERTE Naval** plantea como objetivo *la diversificación del sector hacia las energías renovables marinas y los buques de bajas emisiones, su digitalización, la mejora de su sostenibilidad medioambiental y la capacitación de sus empleados*.

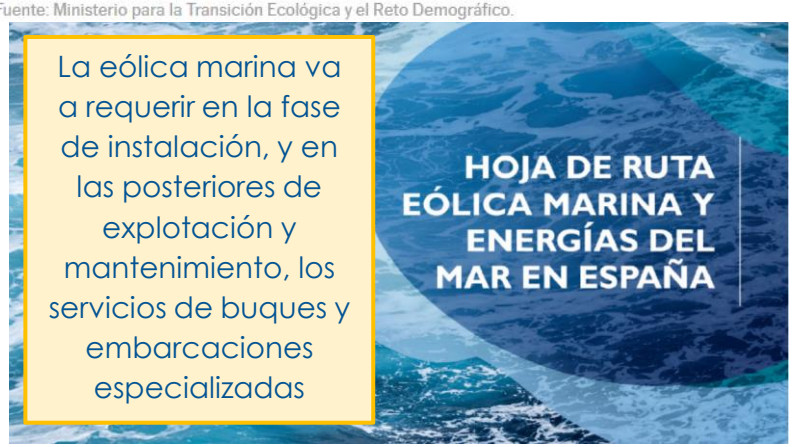
*Fuente: AEE

ZONAS DE ALTO POTENCIAL PARA EL DESARROLLO DE LA EÓLICA MARINA



Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

La eólica marina va a requerir en la fase de instalación, y en las posteriores de explotación y mantenimiento, los servicios de buques y embarcaciones especializadas



La importancia estratégica para un país de disponer de una flota mercante viene confirmada por múltiples factores

- El **transporte marítimo** es indispensable para la economía: es factor imprescindible para el abastecimiento y la exportación de materias primas y todo tipo de productos.
- Es esencial para mantener la **independencia geopolítica** y la competitividad de la economía y la industria. El transporte marítimo garantiza la seguridad de los suministros de energía, materias primas y bienes de primera necesidad, desempeñando un papel crucial en la salvaguardia de la independencia geopolítica nacional.

- Es un **instrumento de cohesión** para un país con archipiélagos y otros territorios extra peninsulares, garantizando su abastecimiento y la movilidad de sus ciudadanos.
- Junto con el **sector náutico**, contribuye al sector turístico, del que a su vez se alimenta, principal actividad económica de los archipiélagos balear y canario.

- El transporte marítimo es un **modo de transporte sostenible**, y comprometido con la descarbonización y la reducción de emisiones y otros efectos medioambientales. Es el modo de transporte más eficiente por tonelada transportada y también por pasajero transportado desde el punto de vista ambiental. El Transporte Marítimo de Corta Distancia es componente integral del sistema de transporte nacional y europeo.
- En sí mismo, es una importante **fuente de ingresos y empleo**. Es una industria **intensiva en capital** con una visión de largo plazo.

- Es **componente clave** del conjunto del sector marítimo: construcción naval, proveedores marítimos de bienes y servicios, entidades de investigación, universidades y centro formativos, sector portuario.
- Es elemento tractor de la **industria de construcción y reparación naval, y su industria auxiliar**, con un gran desarrollo previsto derivado de la adaptación de los buques a las nuevas regulaciones medioambientales.

- Es **dinamizador de servicios conexos**: financiación, asesoramiento legal, administración… y de servicios de alto valor añadido como los de apoyo a la eólica marina y actividades offshore, instalación y mantenimiento cables submarinos, así como servicios portuarios (remolque y otros)

- Permite contar con **marinos con experiencia**, necesarios para todos los sectores marítimos, preservando su know-how.

La dimensión del sector marítimo implica una relación directa sobre el clima, la tecnología y el empleo: Todo ello justifica no sólo la conveniencia sino la necesidad y oportunidad de contar con una Estrategia Marítima

2. CONTEXTO ACTUAL

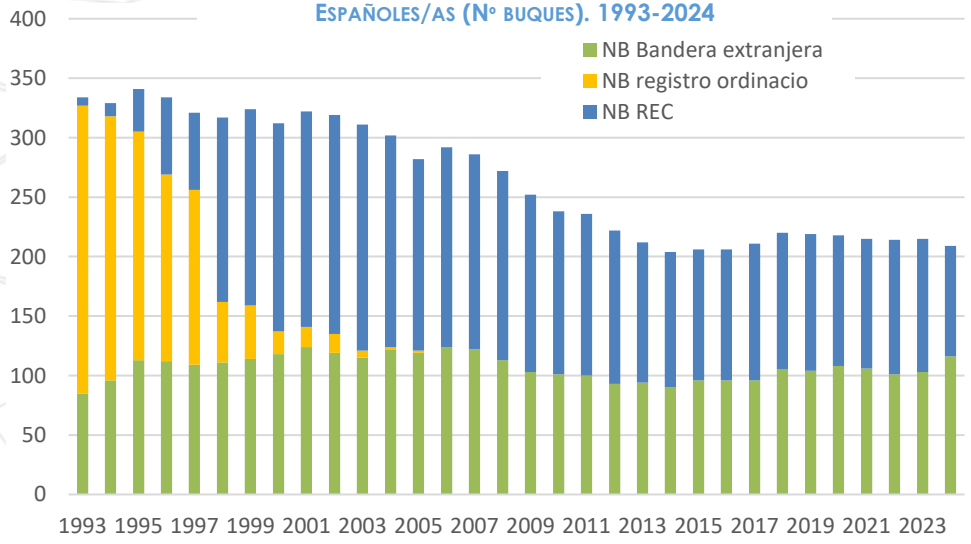
2.1. ¿POR QUÉ UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA PARA ESPAÑA?

2.2. ESTADO DE SITUACIÓN DEL SECTOR EN ESPAÑA. DIAGNÓSTICO

La flota controlada por armadores/as españoles/as presenta una tendencia descendente en número de buques, aunque ascendente en GTs

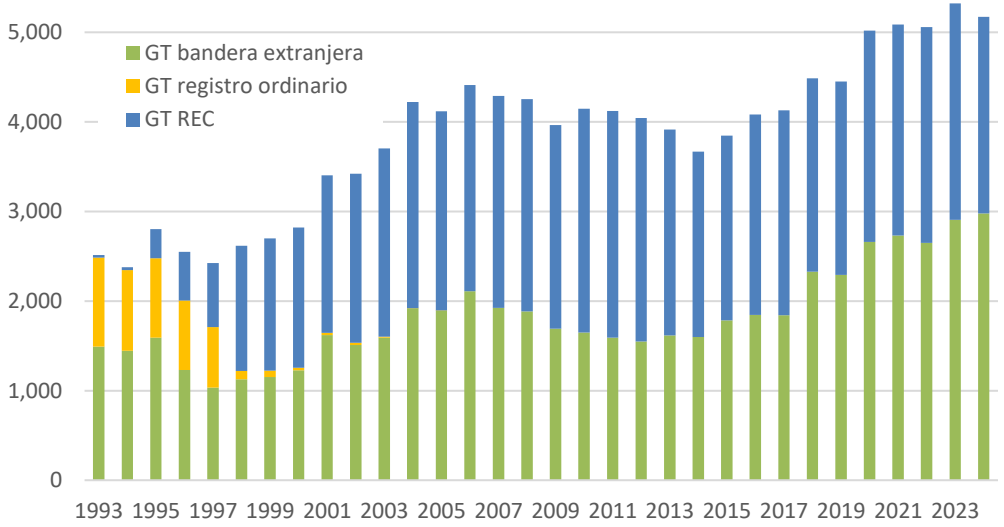
- Al comenzar el año 2024, la flota controlada por armadores/as españoles/as sumaba **209 buques mercantes (215 en 2023)**, con un 44% en el pabellón español de Canarias –REC- (93 buques, 19 menos que en 2023) y un 56% en otros pabellones (116, 13 más que en 2023). Su tendencia es descendente desde casi 350 buques en los años 90 hasta 200 en 2014, estabilizándose desde entonces en torno a 215-220 buques.
- La cuota de la flota operada bajo pabellón español se ha reducido 13 puntos porcentuales en la última década.
- Estas cifras establecen una tendencia que es necesario corregir.
- En términos de GTs, la flota mercante de armador/a español/a experimenta crecimientos desde 2016 (39%) habiéndose estabilizado los últimos años en torno a 5 millones GTs, distribuidos entre pabellón REC (42%) y pabellón extranjero (58%).
- El número de buques de armador/a español/a **en pabellón extranjero** creció desde 85 buques (25% de la flota controlada por armadores/as españoles/as) en 1993, hasta alcanzar, en 2006, 124 unidades. A partir de entonces descendió hasta 90 buques en 2014, y se volvió a recuperar hasta los 116 actuales, que representan el 56% de la flota de armadores/es españoles/as.

Evolución de la Flota Controlada por Armadores/as Españoles/as (Nº buques). 1993-2024



Fuente: ANAVE

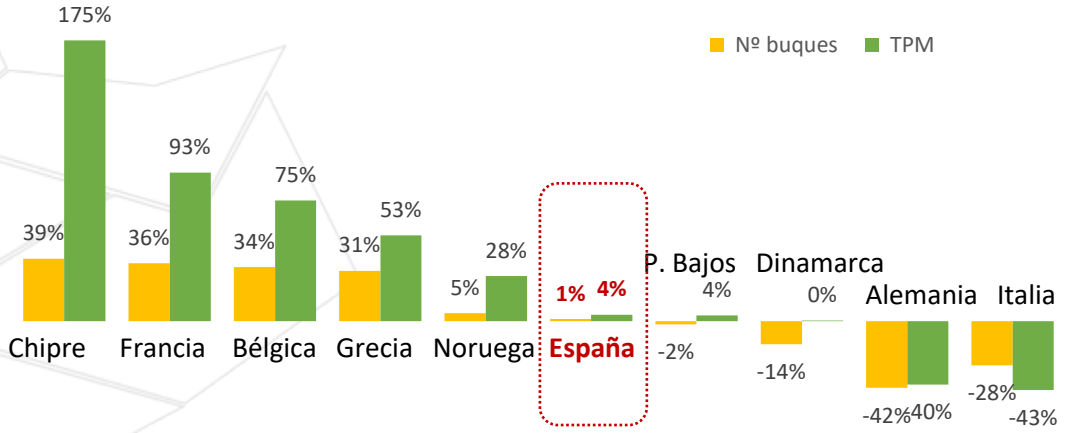
Evolución de la Flota Controlada por Armadores/as Españoles/as (Miles GTs). 1993-2024



La evolución de la flota controlada por armadores/as españoles/as en la última década no ha mejorado su reducida dimensión

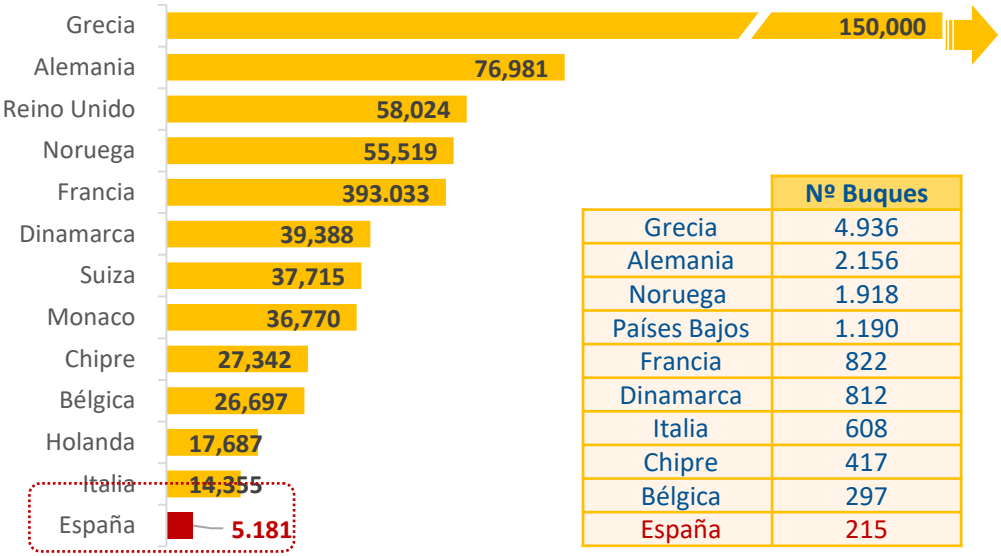
- Al comparar con los países de nuestro entorno, la flota de armador/a español/a presenta un comportamiento muy moderado en cuanto a su evolución, **medida en TPM**, con un crecimiento del **4%** en la última década, muy inferior a los registrados por Chipre, Francia, Bélgica o Grecia, y similar al de Países Bajos.
- Medido en **número de buques** la evolución es prácticamente estable, un crecimiento del **1,4%**, siguiendo la tendencia general de crecer más en TPM que en número de buques, lo que indica el aumento en el tamaño de los buques.
- En consecuencia, la dimensión de la flota controlada de España, en términos absolutos, continúa siendo **muy inferior a la de las principales economías europeas**, con una enorme diferencia.

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE SEGÚN PAÍS DEL ARMADOR/A. 2014-2023



Fuente: UNCTAD

FLOTA MERCANTE SEGÚN NACIONALIDAD DEL ARMADOR/A. 2023. MILES TPM

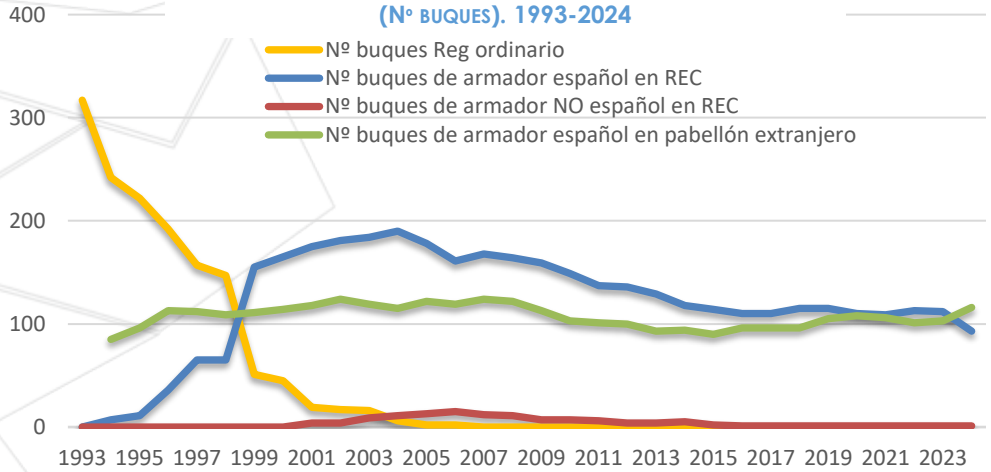


	Nº Buques
Grecia	4.936
Alemania	2.156
Noruega	1.918
Países Bajos	1.190
Francia	822
Dinamarca	812
Italia	608
Chipre	417
Bélgica	297
España	215

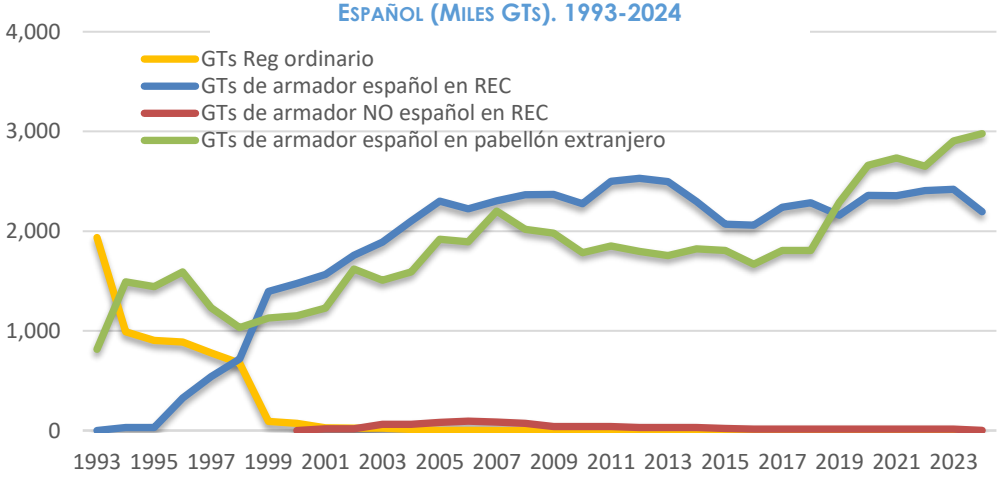
El pabellón español de Canarias no resulta atractivo para los armadores/as españoles/as, ni tampoco para los extranjeros

- El número de **buques registrados en el REC** de armadores/as españoles/as ha pasado de 190 en 2003 (año de mayor número de buques) a 93 en 2024. Desde 2015 hay un único buque registrado en el REC de armadores/as no españoles/as.
- La flota mercante controlada por armadores/as españoles/as ha descendido a niveles similares a los de 2015-2017, los inferiores del periodo, y los buques de pabellón español marcan su nivel más bajo desde 1998.
- Medida en GTs, la flota registrada en el REC de armadores/as españoles/as creció de forma sostenida llegando a su máximo en 2012 y descendiendo rápidamente hasta 2016. Desde entonces y hasta 2024 registra un ligerísimo ascenso del **7%**, mientras que la flota de pabellón extranjero experimenta un aumento del **79%** en el mismo periodo, llegando a las 2.979 K GTs, y superando el volumen inscrito en el REC desde 2019.
- Durante 2023, los armadores/as españoles/as reabanderaron en otros registros europeos trece buques con 162.300 GT. Además, ocho buques se vendieron a intereses extranjeros, y se dieron de alta en el REC tres buques de nueva construcción.

Evolución de la Flota de Armador/a y/o Pabellón Español (Nº buques). 1993-2024



Evolución de la Flota de Armador/a y/o Pabellón Español (Miles GTs). 1993-2024



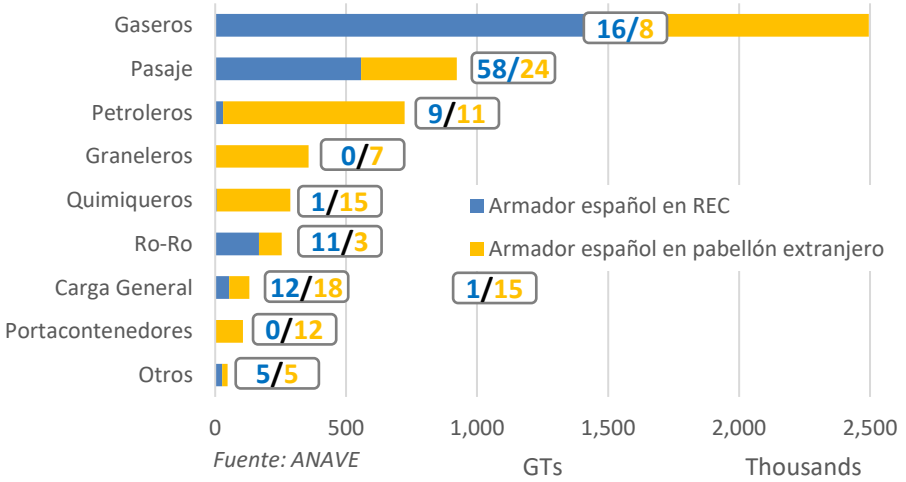
Fuente: ANAVE

- A 01 de enero de 2024, navegaban bajo pabellón español un total de **93 buques (19 unidades menos respecto al año 2023)** con 2.195.645 GT (-9,2%). Estas cifras establecen una tendencia que es necesario corregir.

El registro europeo de Madeira es uno de los más utilizados por los armadores/as españoles/as

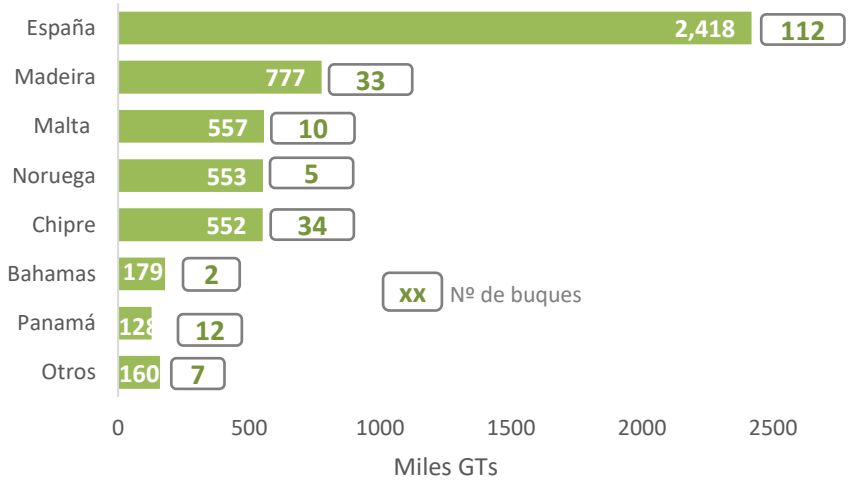
- En 2023, la flota mercante controlada por armadores/as españoles/as contaba con **215 buques y más de 5,3 millones de GTs**. El 38% de los buques son de **pasaje**, de los cuales el 71% están inscritos en el REC, un porcentaje similar al de los **buques Ro-Ro** (78%). Se trata de buques que operan en tráficos regulares de cabotaje.
- Los **buques gaseros** son los que tienen un mayor peso en cuanto a GTs de la flota: un 47%. El 67% de estos buques están inscritos en el REC. El tamaño medio de buque gasista de armador/a español/a es de 94.902 GTs, el mayor de los tipos de buques estudiados.
- En los otros tipos de buques la presencia del REC es muy inferior, y en el caso de los buques graneleros o portacontenedores controlados por armadores/as españoles/as el 100% están inscritos en registros extranjeros.
- La preferencia de registro según el tipo de buques se encuentra relacionada con el mercado en el que operan, más o menos afectado por la competencia internacional de buques en otros registros. Destaca el registro europeo de Madeira como uno de los más utilizados por los armadores/as españoles/as.

FLOTA CONTROLADA POR ARMADORES/AS ESPAÑOLES/AS POR TIPO DE BUQUE Y PABELLÓN. 2023. MILES GTS Y Nº BUQUES



Fuente: ANAVE

FLOTA CONTROLADA POR ARMADORES/AS ESPAÑOLES/AS POR PABELLÓN. 2023. MILES GTS Y Nº BUQUES

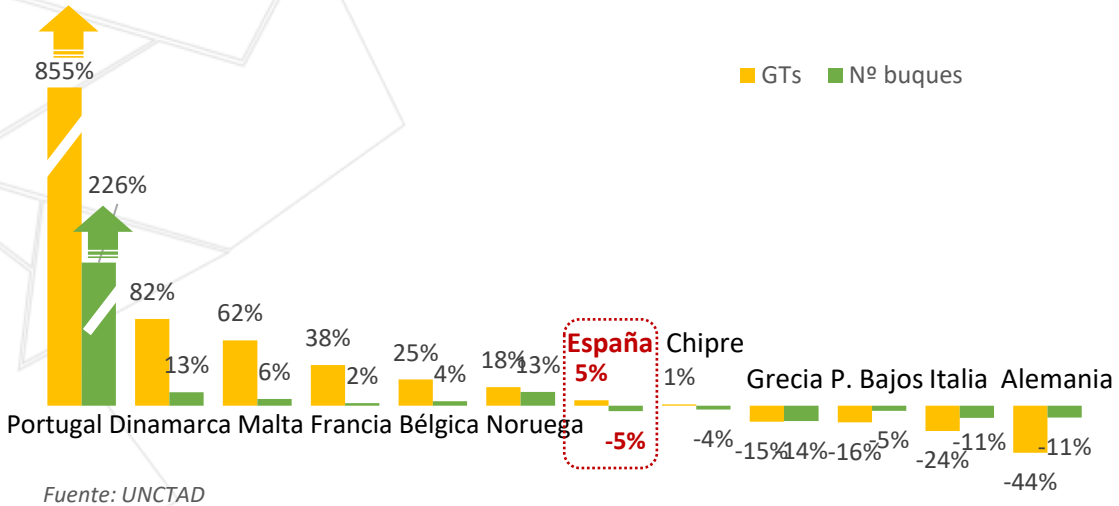


- Por tipos de buques, ningún segmento de la flota abanderada registró crecimientos en 2024 con respecto a los valores de 2023. La flota de buques de **carga general disminuyó en ocho unidades** y -69,1% en GTs por el reabanderamiento de nueve buques a Madeira y la venta de otro, que no se vieron compensados por la incorporación de otros dos buques de este tipo. El segmento de **buques de pasaje y ferries decreció en tres unidades** y el de **petroleros en dos**. El único **quimiquero** que quedaba en el registro español cambió el pabellón nacional por el de Madeira.

En la última década, la bandera de Portugal es la que ha registrado un mayor crecimiento junto con las de Dinamarca y Malta

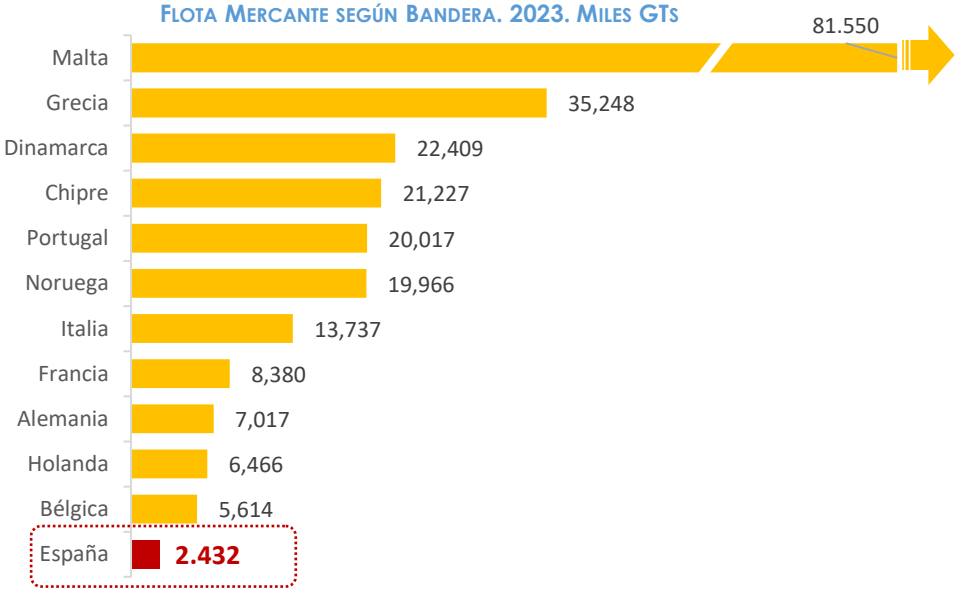
- Si se analiza el comportamiento de otros pabellones europeos, se observa que el **registro de Malta** es, con diferencia, el que concentra una mayor flota, medida en GTs, y con una evolución en la última década muy positiva.
- Hay que destacar los muy importantes crecimientos de los pabellones de **Dinamarca** (82% en GTs) y, especialmente de **Portugal** (855% en GTs) en el periodo 2014-2023, de forma que ambos países presentan volúmenes de GTs registradas semejantes al de Chipre; ocupando las posiciones 3ª y 5ª respectivamente.
- Importantes banderas tradicionalmente como son Grecia y Chipre, con grandes volúmenes, 2º y 4º respectivamente, han presentado una evolución relativamente estable en la última década.
- Estos datos son un claro reflejo de la apuesta hecha por estos dos países, Dinamarca y Portugal, para disponer de registros de calidad y muy competitivos.
- La edad media de la flota inscrita en el registro español aumentó hasta 17 años, superando ligeramente a la de la flota inscrita en registros de otros países y controlada por navieros españoles.

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE SEGÚN BANDERA. 2014-2023



Fuente: UNCTAD

FLOTA MERCANTE SEGÚN BANDERA. 2023. MILES GTS



Principales aspectos desfavorables para el REC

Aspectos Administrativos

- **Dispersión de competencias**. Hasta 6 Ministerios distintos para tramitaciones relacionadas con los buques del REC, lo que dificulta las gestiones y alarga los tiempos.
- Procurar el desarrollo de **actuaciones administrativas y tramitaciones alineadas con la agilidad que demanda el sector**, facilitando la realización de **inspecciones coordinadas y en plazos reducidos** tras la entrada en puerto.
- Recursos limitados en las **Capitanías Marítimas** que no permiten la agilidad que las labores de inspección requieren.
- Aplicación de normas concebidas para sectores que trabajan en tierra y de difícil adaptación en el sector marítimo.
- **Webs y certificados** de las administraciones marítimas únicamente en español y en algunos casos en papel.
- Necesidad de **actualizar la sección dedicada a "marina mercante"** en la página web del Ministerio que se adapte mejor a las necesidades de información y procedimientos administrativos que afectan a las empresas navieras y marinos, estudiando la viabilidad de crear un acceso a la carpeta individual del marino y a la carpeta individual por buque.

La comparación de las condiciones de cada pabellón identifica los motivos del reducido uso del registro español

	REC	Madeira	Dinamarca
Organización administrativa	- La Dirección General de la Marina Mercante es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española.	- Comisión técnica formada por tres representantes: uno del gobierno para asuntos de seguridad marítima, otro de la región autónoma de Madeira y otro de la Autoridad Marítima Portuguesa; que dispone de competencias y atribuciones de alcance en relación con el registro, la inspección y la expedición de certificados.	- La Autoridad Marítima Danesa es un órgano que pertenece al Ministerio de Industria, Comercio y Finanzas. Se encarga de coordinar todas las cuestiones marítimas, incluyendo el asesoramiento al Ministro y regulación, y desde 2011 las competencias de la antigua Administración de Seguridad Marítima
Requisitos nacionalidad tripulación	- Capitán y primer oficial UE. - 50% del resto de la dotación UE. - Posibilidad de ampliar el porcentaje si no hubiera disponibilidad o por razones de viabilidad económica, entre otras. - Cupo nacional de 400 puestos de trabajo ocupados por extranjeros no comunitarios.	- 30% de la tripulación mínima europea (no solo UE), o de países de habla portuguesa (en el caso de armado/a español/a, los nacionales iberoamericanos hispanoparlantes son asimilados a europeos).	- Capitán danés aunque se conceden excepciones (un 40% no lo lleva). - No existe ninguna restricción sobre la nacionalidad del resto de la tripulación.
Títulos reconocidos	Cualquier estado UE o EEE y otros 14 países: Cuba, Perú, Argentina, Méjico, Chile, Ecuador, Uruguay, Ghana, Egipto, Georgia, Filipinas, Cabo Verde, Jordania y Ucrania.	Cualquier estado UE y otros 54 países.	Cualquier estado UE y otros 33 países.
Tráfico de cabotaje	Capitán, primer oficial y 50% del resto de la dotación comunitaria.	Pueden prestar servicios de cabotaje en España sin solicitar waiver. En el caso de servicios regulares insulares deben cumplir las condiciones de tripulación portuguesas (100% UE).	Los buques del DIS no tienen acceso a los tráficos de cabotaje de pasajeros en Dinamarca. Por ello, para prestar estos mismos servicios en España deben solicitar un waiver.
Sociedades Clasificación reconocidas	BV, China CS, DNV-GL, Korean Register, LR y RINA para inspecciones estatutarias, verificación y emisión de certificados. No se delegan las inspecciones del Convenio MLC en los ámbitos de la Inspección de Trabajo y el ISM en territorio nacional (aunque sí en el extranjero).	ABS, BV, DNV, GL, LRS, NKK, RINA y RINAVE para inspecciones estatuarias, verificación y emisión de certificados	ABS, BV, China CS, DNV, KR, LR, Class NK, Polish Register of Shipping y RINA reconocidas para certificación e inspección
Régimen de guardias	3 guardias	Posible 2 guardias	Posible 2 guardias

La comparación de las condiciones de cada pabellón identifica los motivos del reducido uso del registro español

	REC	Noruega	Francia
Organización administrativa	- La Dirección General de la Marina Mercante es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española.	- La Autoridad Marítima Noruega, dependiente del Ministerio de Comercio, Industria y Pesca y del Ministerio de Clima y Medioambiente. Abarca todas las competencias relacionadas con el pabellón, inspección, seguridad y gestiona toda la administración de los asuntos marítimos.	- Los asuntos marítimos se coordinan a través de una Secretaría de Estado del mar que depende directamente del Primer Ministro.
Requisitos nacionalidad tripulación	- Capitán y primer oficial UE. - 50% del resto de la dotación UE. - Posibilidad de ampliar el porcentaje si no hubiera disponibilidad o por razones de viabilidad económica, entre otras. - Cupo nacional de 400 puestos de trabajo ocupados por extranjeros no comunitarios.	- Capitán nacional o UE (disponibles exenciones).	- 35% ciudadanos UE, EEE, suizos o Estados con condiciones similares. - Capitán y oficiales: ciudadanos UE, EEE, suizos o Estados con condicione similares.
Títulos reconocidos	Cualquier estado UE o EEE y otros 14 países: Cuba, Perú, Argentina, Méjico, Chile, Ecuador, Uruguay, Ghana, Egipto, Georgia, Filipinas, Cabo Verde, Jordania y Ucrania.	Cualquier estado UE y otros 29 países.	Cualquier estado UE y otros 25 países.
Tráfico de cabotaje	Capitán, primer oficial y 50% del resto de la dotación comunitaria.	Los buques del NIS no pueden prestar servicios de de cabotaje en Noruega. Como consecuencia, para hacer cabotaje en España deben solicitar un waiver.	Los buques registrados en el FIS no tienen acceso a los tráficos de cabotaje en Francia. Por ello, para prestar estos mismos servicios en España deben solicitar un waiver.
Sociedades Clasificación reconocidas	BV, China CS, DNV-GL, Korean Register, LR y RINA para inspecciones estatutarias, verificación y emisión de certificados. No se delegan las inspecciones del Convenio MLC en los ámbitos de la Inspección de Trabajo y el ISM en territorio nacional (aunque sí en el extranjero).	ABS, BV, DNV, LR, Class NK y RINA	BV, DNV y LR
Régimen de guardias	3 guardias	Posible 2 guardias	Horas máximas de trabajo según STCW

La comparación de las condiciones de cada pabellón identifica los motivos del reducido uso del registro español

- Específicamente, una clara ventaja de otros pabellones utilizados por los armadores/as españoles/as es **la ausencia de requisitos de nacionalidad para la tripulación**. El enrole de extranjeros en la bandera REC no es lo necesariamente ágil y, debido al déficit de tripulantes europeos, los armadores/as que operan en tráficos *tramp* internacionales, sometidas a una dura competencia, han migrado a otros registros.

- Otra clara ventaja de los otros pabellones es que otros registros **delegan en sociedades de clasificación** la inspección y emisión de certificados. Si bien esto también ocurre en el caso del REC, tiene la desventaja de que las inspecciones del Convenio de Trabajo Marítimo (MLC), donde intervienen otras administraciones como la Inspección de Trabajo y el ISM, no se delegan en puerto nacional e implica la intervención de tres administraciones para la tramitación de los certificados relacionados con este Convenio.

- Otros aspectos favorables de los registros de otros países son: la disponibilidad de **atención 24/365,** la atención personalizada y especializada, el alto nivel de competencia profesional en las banderas, así como la **tramitación electrónica,** elementos que se están generalizando también en nuestra administración.

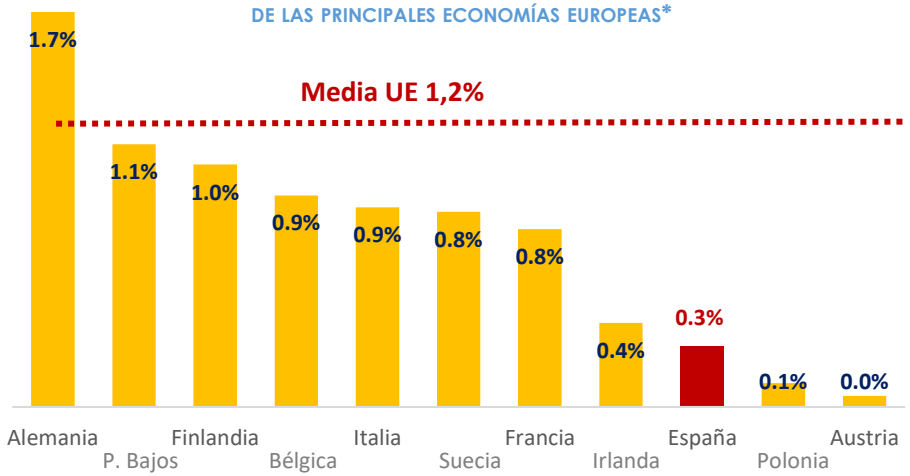
La dimensión del sector español de transporte marítimo no se corresponde con la relevancia económica ni portuaria del país

- La relevancia económica de nuestro país, así como del tráfico portuario español (4º y 3º país de nuestro entorno, respectivamente) no tiene correlato en cuanto a la flota de buques, ni controlada ni abanderada, de España, en que ocupa la posición 10ª y 11ª respectivamente.
- Sin embargo, la contribución del sector del transporte marítimo al PIB de España, el 0,3% frente a un 1,2% de media de la UE, nos sitúa en los rangos menores entre las 12 primeras economías europeas, puesto que contamos con un sector muy pequeño respecto al tamaño de la economía española y de su tráfico marítimo.
- Todo ello pone de manifiesto una **posición muy débil de nuestro sector de transporte marítimo**, estratégico para nuestra economía, y la consiguiente pérdida de oportunidades en todos los ámbitos relacionados:
  - Total dependencia para el abastecimiento y la exportación de materias primas y todo tipo de productos.
  - **Necesidad de impulso para garantizar la independencia geopolítica** y de competitividad de la economía y la industria.
  - Déficit importante en la **balanza de fletes** marítimos, cercano a 10.000 millones de euros.
  - Pérdida de oportunidades de generación de **ingresos y empleo**.
  - **Escasez de marinos con experiencia**, necesarios para todos los sectores marítimos, que preserven el know-how
  - Pérdida de oportunidades de desarrollo de la **industria de construcción y reparación naval, y su industria auxiliar**, con un gran potencial derivado de la adaptación de los buques a las nuevas regulaciones medioambientales.
  - Pérdida de oportunidades de **desarrollo tecnológico e I+D+i.**
  - Pérdida de oportunidades para servicios conexos: financiación, asesoramiento legal, administración…

RANKING DE PAÍSES DE LA UE SEGÚN CONCEPTO, 2021

PIB	TRÁFICO PORTUARIO	FLOTA CONTROLADA	FLOTA PABELLÓN
Alemania	Holanda	Grecia	Malta
Francia	Italia	Alemania	Grecia
Italia	España	Italia	Chipre
España	Alemania	Dinamarca	Portugal
Holanda	Francia	Bélgica	Dinamarca
Polonia	Bélgica	Francia	Bélgica
Bélgica	Grecia	Holanda	Italia
Suecia	Suecia	Chipre	Francia
Austria	Finlandia	Suecia	Alemania
Irlanda	Dinamarca	España	Holanda
Dinamarca	Polonia	Polonia	España
Finlandia	Portugal	Croacia	Suecia

% FACTURACIÓN SECTOR TRANSPORTE MARÍTIMO SOBRE EL TOTAL DEL PIB DE LAS PRINCIPALES ECONOMÍAS EUROPEAS*

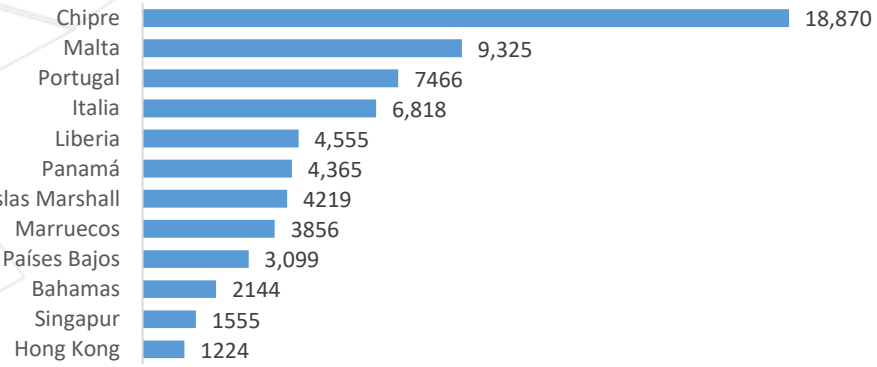


*: Datos de 2019
Dinamarca no se incluye en el gráfico por tener un valor superior al 11%
Fuente: Blue Economy Report

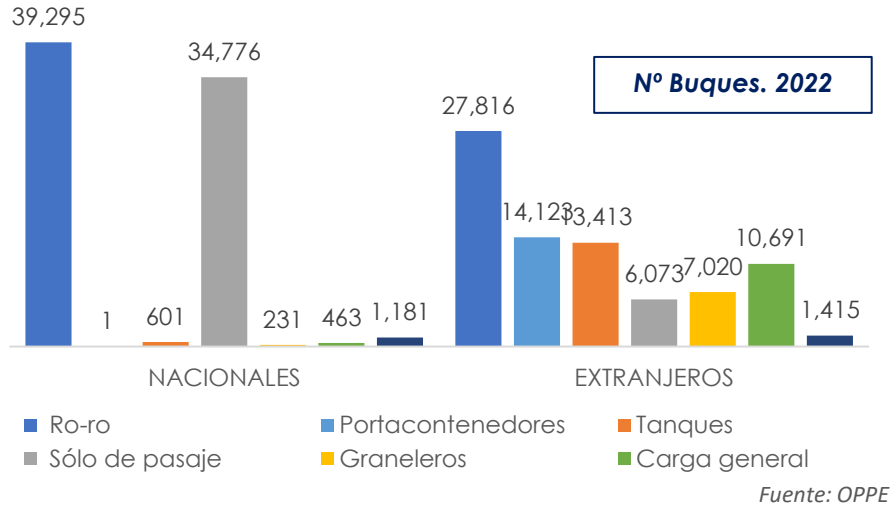
Las navieras españolas presentan reducida participación en los flujos que genera España

- En 2022 se registraron en los puertos españoles 157.099 escalas de buques con un total de 2.489,5 millones GTs.
- El 49% de estas escalas y el 19% de las GTs fueron de buques de pabellón nacional, correspondiendo la práctica totalidad (97% de escalas y de GTs) a buques de pasaje y carga rodada, que operan mayoritariamente tráficos regulares de cabotaje. Es decir, **la flota de bandera nacional se concentra en la actividad regular de cabotaje** de España.
- Por el contrario, la presencia de nuestra bandera es insignificante en el resto de tráficos de los puertos españoles, que son servidos por buques de otros pabellones: es muy reducida en las escalas de portacontenedores (tan solo 1 escala del total) y en las de tráficos *tramp*: el 4% / 3%* de tanques, el 4% / 2%* de carga general, y el 3% / 1%* de graneleros.
- En consecuencia, el resto de flota de armadores/as españoles/as desarrolla su actividad independiente del comercio español y sin tocar puertos de nuestro territorio, y compitiendo por tanto en un mercado mundial.

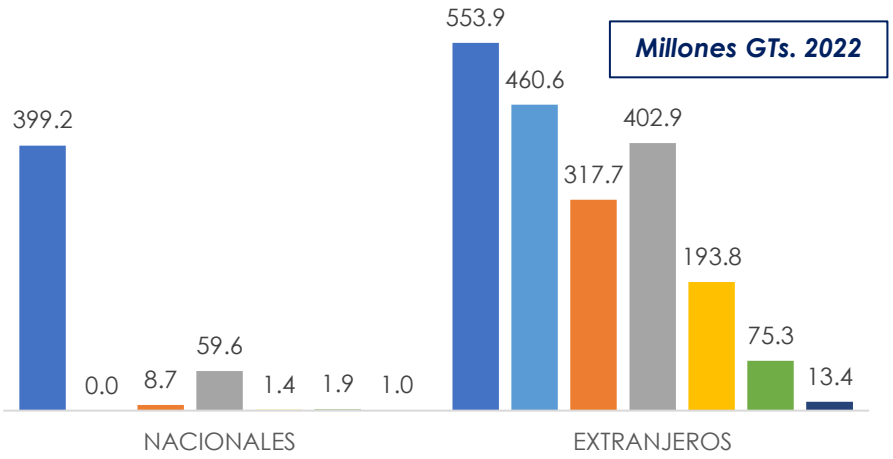
PRINCIPALES BANDERAS NO ESPAÑOLAS DE LOS BUQUES QUE ESCALAN EN PUERTOS ESPAÑOLES. Nº ESCALAS. 2022



TRÁFICO DE BUQUES EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL SEGÚN TIPO Y NACIONALIDAD**



Fuente: OPPE

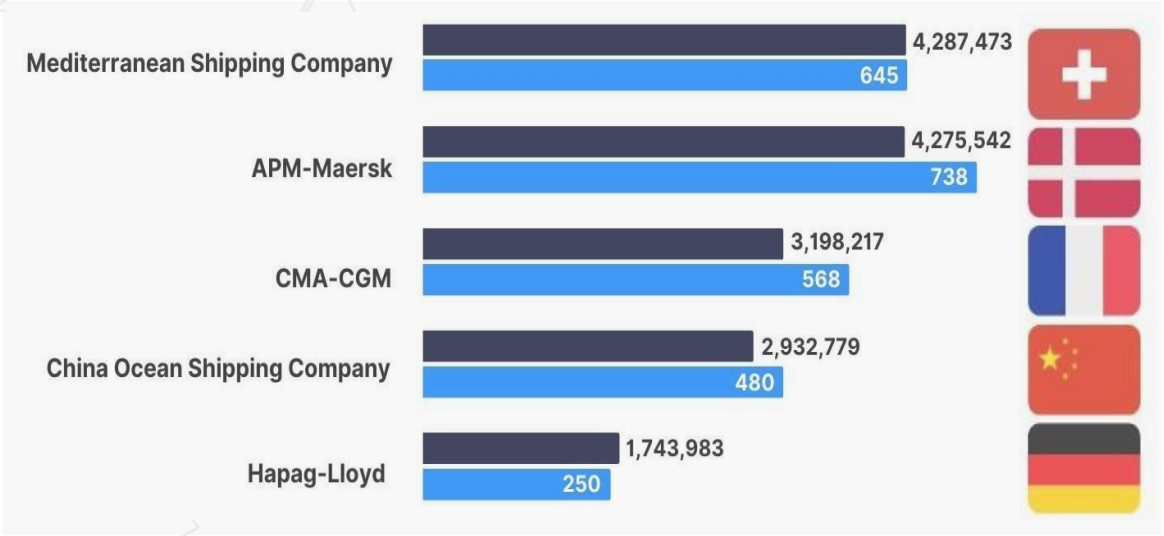


*: Nº buques / GTs
**: Buques de nacionalidad extranjera pueden pertenecer o ser operados por navieras españolas

La reducida dimensión de las empresas que conforman el sector naviero español limita su capacidad de crecimiento

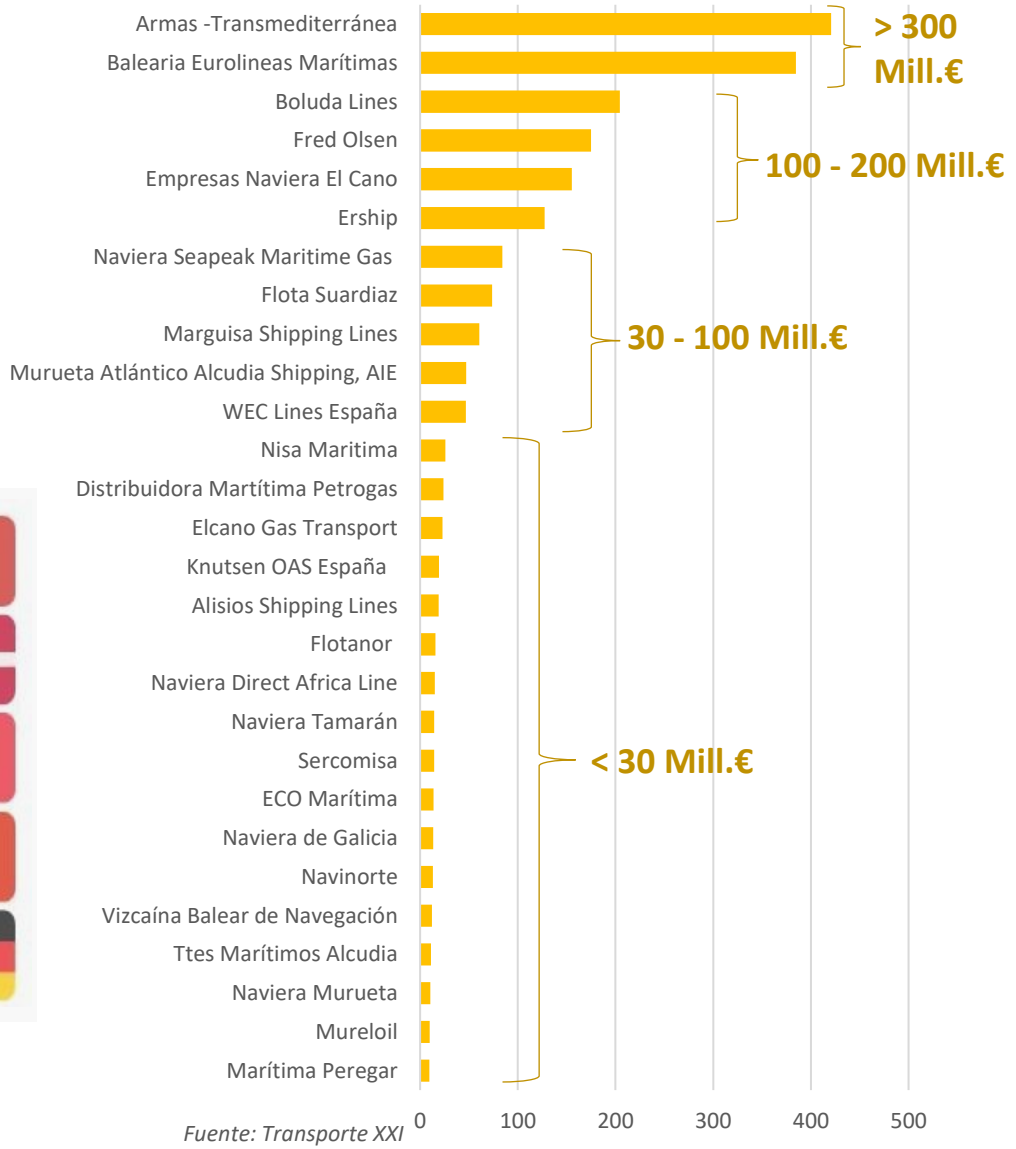
- Las navieras españolas presentan una dimensión empresarial reducida, especialmente si se compara con países de nuestro entorno que cuentan con empresas de gran dimensión, como las de contenedores en que, de las 5 principales empresas del mundo, cuatro son de nacionalidad europea (MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag Lloyd).
- Siendo una actividad muy intensiva en capital, es necesaria una importante capacidad financiera a la que no es fácil acceder.

LAS 5 PRINCIPALES NAVIERAS DE CONTENEDORES DEL MUNDO. CAPACIDAD EN TEUS Y Nº BUQUES. 2022



Fuente: Alphaliner

VOLUMEN DE VENTAS DE LAS PRINCIPALES NAVIERAS ESPAÑOLAS. 2021. MILL.€



Fuente: Transporte XXI

La administración española cuenta con un sistema de ayudas orientado al crecimiento de la flota española que conviene mantener y fortalecer

- Las **ayudas al sector marítimo** cuentan con la cobertura de la Unión Europea, consciente de la necesidad de proporcionar apoyo financiero a los navieros y de la importancia estratégica de esta actividad.

- Este régimen de ayudas tiene en cuenta que el transporte marítimo es una **actividad muy intensiva en capital**, por lo que es necesaria una importante capacidad financiera a la que no es fácil acceder.

- Para favorecer el cumplimiento de todos los retos y objetivos del sector, la Estrategia Marítima de España se propone **consolidar el régimen de ayudas existente**[1] **y definir otras necesarias** que permitan atender los **objetivos considerados prioritarios.** Entre los mecanismos de ayuda que habría que mantener figuran:

  1. Ayudas para la **adaptación de la flota a los nuevos requisitos medioambientales** y a los **nuevos combustibles**. En el contexto actual, estas ayudas deben asegurar la presencia de operadores para la cobertura de las líneas de interés público que faciliten la reducción de emisiones de GEI.
  2. Las ayudas destinadas a **reforzar la cohesión territorial de España**, incluyendo el transporte tanto de pasajeros como de mercancías y materias primas con origen o destino las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.
  3. Las ayudas a la **formación de marinos** que promuevan la presencia de profesionales del sector marítimo.

- De esta forma, se deben incrementar los esfuerzos por proporcionar al sector un **régimen de ayudas del mismo nivel** al que proporcionan otros países de nuestro entorno.

[1] En el año 2023 se concedieron las siguientes ayudas:
- Las bonificaciones a pasajeros residentes en territorios extra peninsulares, dotadas con 214 millones de euros en 2023.
- Las bonificaciones a familias numerosas, que alcanzan la cifra de 14,5 millones de euros.
- Los contratos de líneas de interés público, con una cantidad de 14,5 millones de euros.
- El programa de eco-incentivos marítimos dirigidos a fomentar los modos de transporte más sostenibles, dotados con 60 millones de euros.
- Las compensaciones de intereses de préstamos para la construcción naval, a las que se destinan 47 millones de euros, que se van a completar con la puesta en marcha de un sistema de avales por 1.000 millones de euros destinado a facilitar la descarbonización de la flota.
- Las ayudas directas a navieras en líneas de interés público, dotada con hasta 100 millones de euros.
- Las subvenciones a la formación y, en concreto, al embarque de alumnos, al que se destina un millón de euros.
- Las subvenciones al transporte extra peninsular de mercancías (aéreo y, principalmente, marítimo), con 84 millones de euros.
- Las Autopistas del Mar, dotadas con 1,7 millones de euros.

SERVICIOS MARÍTIMOS DOTADOS DE ECO-INCENTIVO MARÍTIMO

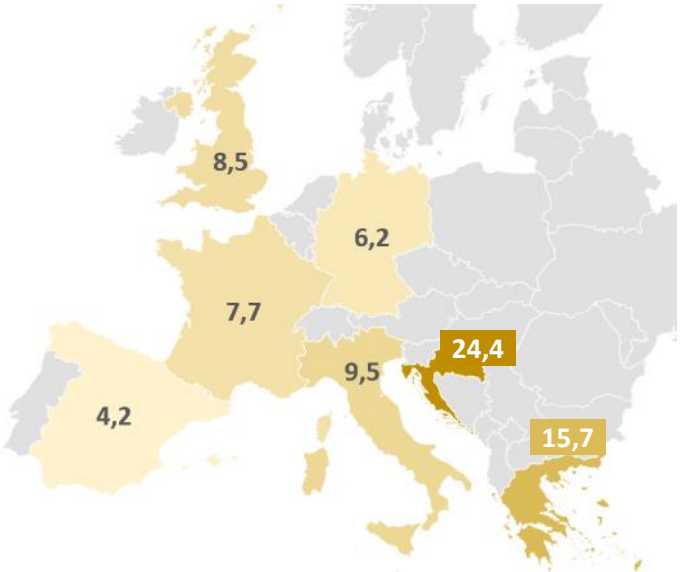
ITINERARIOS DE LAS NAVIERAS COLABORADORAS

	Línea	Entidad colaboradora
A	Valencia ⇄ Livorno-Savona	Grimaldi
B	Barcelona ⇄ Livorno-Savona	Grimaldi
C	Sagunto ⇄ Salerno	Grimaldi
D	Bilbao ⇄ Zeebrugge-Antwerp	Finnlines
E	Bilbao ⇄ Rosslare	Britanny Ferries
F	Santander ⇄ Zeebrugge	CLdN RoRo
G	Santander ⇄ Dublín	CLdN RoRo
H	Vigo ⇄ Montoir-Zeebrugge	Flota Suardiaz
I	Vigo ⇄ Montoir	Suardiaz Atlántica

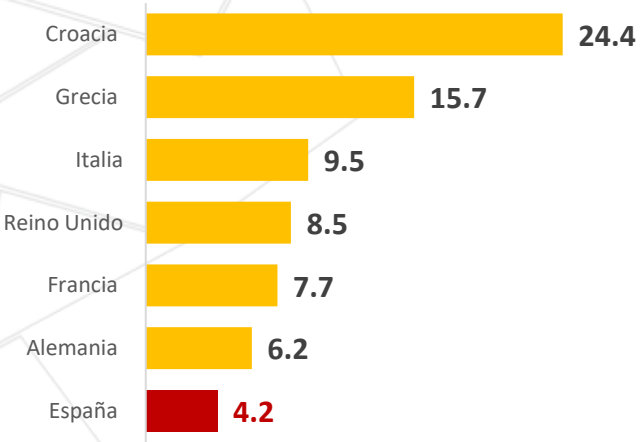
En cuanto a la flota de recreo, su tamaño no se corresponde con la dimensión de población y de costa de España

- A pesar de su pujanza, el sector náutico presenta valores bajos respecto a otros países europeos: la ratio* referida al número de embarcaciones por cada 1.000 habitantes presenta un valor de **4,1**, uno de los más bajos de los países europeos.
- Asimismo, el número de embarcaciones por cada 1000 Km de costa está situado en torno a los **2.500**, también muy inferior al registrado en países vecinos como Francia e Italia.
- Estas ratios reflejan el importante **potencial de desarrollo** del sector náutico español, muy ligado a la renta per cápita así como al crecimiento del sector turístico.

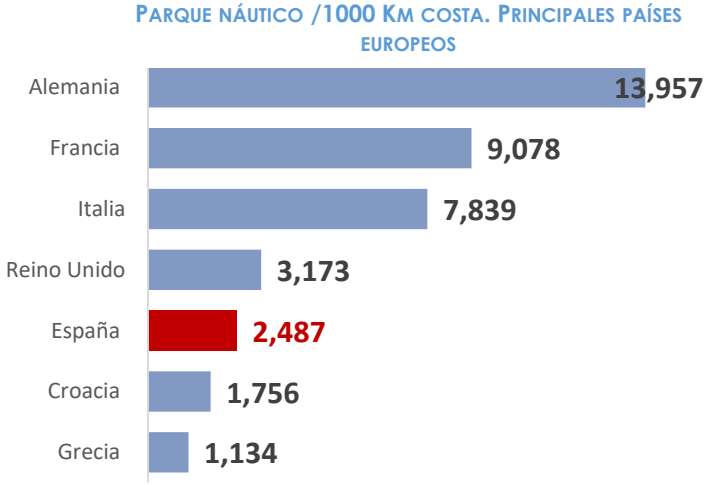
PARQUE NÁUTICO / 1000 HABITANTES. PRINCIPALES PAÍSES EUROPEOS



PARQUE NÁUTICO / 1000 HABITANTES. PRINCIPALES PAÍSES EUROPEOS

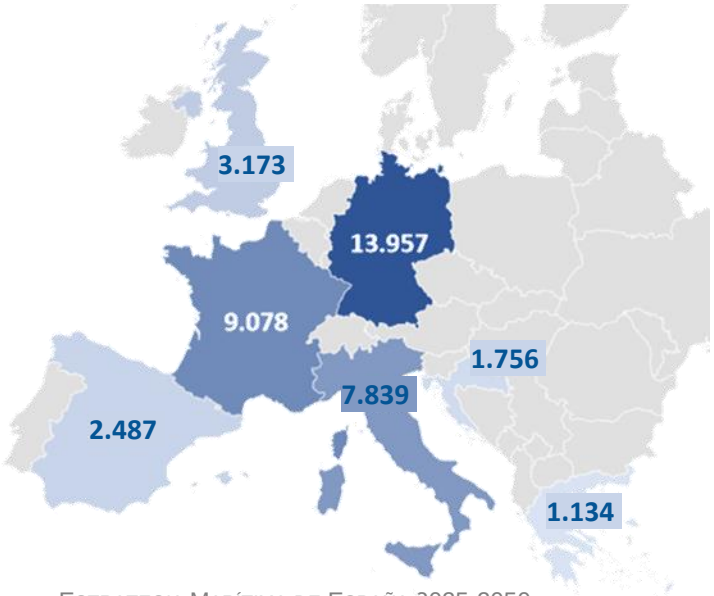


PARQUE NÁUTICO /1000 KM COSTA. PRINCIPALES PAÍSES EUROPEOS



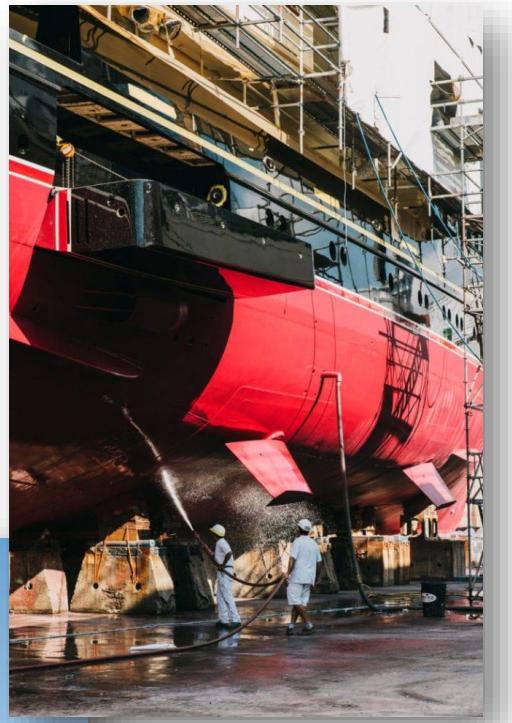
*Datos referidos al año 2016
Fuente: ANEN

PARQUE NÁUTICO /1000 KM COSTA. PRINCIPALES PAÍSES EUROPEOS



El mantenimiento, reparación y actualización de embarcaciones es una oportunidad para situar a España como un destino internacional en esta actividad

- El **Refit and Repair** (mantenimiento, reparación y actualización de las embarcaciones) es una oportunidad para situar a España y las regiones que lo fomenten como un **destino internacional** para el mantenimiento, reparación y actualización de las embarcaciones, especialmente de las embarcaciones de grandes esloras.
- Como ejemplo, Baleares se ha posicionado, gracias a la especialización de sus empresas, en una de las regiones líderes a nivel internacional de esta actividad, especialmente en el segmente de las grandes esloras. El sector de la náutica recreativa concentra en las Islas Baleares a más de 300 empresas, con una facturación de aproximadamente 580 millones de euros presentando un crecimiento acumulado del 10,5% en los últimos dos años, y ocupando a más de 3.000 trabajadores/as. El 51% de los negocios pertenecen al ámbito de **actividades industriales de mantenimiento y reparación de embarcaciones**, tanto para grandes como para pequeñas y medianas esloras. El resto de la cadena de valor está formada por actividades ligadas al turismo náutico: marinas, chárters, agencias de servicios de management y brokerage o comercio.
- Barcelona es otro ejemplo destacable como **referente mundial en el sector** de la reparación y mantenimiento de yates de gran eslora. La actividad industrial de la náutica de recreo agrupa a 66 empresas que facturan un total de 181 millones de euros anuales y ocupan a 1.852 trabajadores/as.
- En Cataluña hay 1.175 empresas relacionadas con el sector náutico, de las cuales cerca de un 70% se localiza en la provincia de Barcelona.
- Estos ejemplos pueden ser extrapolados a otros núcleos de la costa mediterránea, para los que existe un importante potencial de desarrollo.



Determinados aspectos constituyen un freno al desarrollo del sector de la náutica de recreo y requieren su reversión

El sector náutico es dinamizador de la actividad económica y del empleo, con elevados coeficientes multiplicadores en relación con la PIB (3,25 frente al 1,61 de media de industria en España), el Valor Añadido Bruto (5 frente al 1,61 media de la industria en España) y el empleo (4,18 frente al 1,43 media de la industria española)[1].

Aspectos que condicionan el desarrollo del sector de la náutica de recreo:

- **Trámites administrativos complicados y lentos**: La burocracia del sector es elevada y compleja, es necesario impulsar la digitalización y el uso de herramientas tecnológicas que faciliten trámites y disminuyan la carga administrativa.
- **Administración poco digitalizada** y **procedimientos poco estandarizados** entre las distintas administraciones y autoridades portuarias.
- **Falta de legislación específica con aspectos administrativos complicados**: no existe una definición clara de buque y embarcación de recreo; inclusión en el REC de regulación de embarcaciones de recreo; reglamento de abanderamiento y matriculación y despachos complicados; y falta de informatización.
- **Necesidad de personal con formación específica**: es necesario tanto mayor número de profesionales con formación específica, como la mejora de la formación y profesionalización del sector.
- **Infraestructuras y servicios** poco **ajustadas a las necesidades** del sector y **heterogéneas**: los plazos de concesión se tienen que ajustar a las inversiones y tiempo de consolidación del negocio; se deben integrar las marinas en los planes de puertos y la ciudad; y sería necesario simplificar y homogenizar trámites como dragados, liberación de bocanas de puertos deportivos o señalización de zonas de fondeo.
- Definición de **parámetros de sostenibilidad específicos**: estos parámetros se deben ajustar a las características del sector considerando la vida útil de las embarcaciones y fomentando el paso a nuevos combustibles que sean más ecológicos.
- Necesidad de establecer parámetros para el **reciclaje de embarcaciones**.

[1] Como datos económicos del sector destacan los siguientes:
- El sector náutico lo conforman ~3.700 empresas, de las cuales ~1.000 se dedican a la construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones. En la distribución de productos de náutica el número de empresas es de 610.435 que se dedican a actividades de servicios empresariales y actividades recreativas (incluidos clubes náuticos).
- Genera 19.700 empleos directos, de los que 7.300 trabajan en las empresas de construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones. 3.700 empleos corresponden a las empresas de distribución de productos de náutica. Los servicios empresariales y actividades recreativas suponen 2.500 empleos.
- El Valor Añadido Bruto es de 923 millones de euros anuales.
- Los ingresos de explotación (industria y servicios) ascienden a 3.000 millones de euros.
- La remuneración de los trabajadores/as asciende a 653 millones de euros anuales.
- Los beneficios brutos superan los 247 millones de euros anuales. La productividad aparente media (valor añadido por empleado) del sector se sitúa en torno 47.000 euros.

Existen múltiples oportunidades para el sector: el intenso tráfico marítimo, la transición energética, las futuras necesidades de la eólica marina, la náutica de recreo….

La economía española genera una intensa demanda de transporte marítimo de mercancías y de pasajeros

- La mayor presencia de la flota española se da en los tráficos de cabotaje (buques ferry y de pasaje), de GNL (buques gaseros), y de productos petrolíferos (buques petroleros).
- España genera importantes tráficos marítimos de exportación de productos petrolíferos y químicos, de graneles sólidos minerales, de materiales de construcción, de productos siderúrgicos y alimenticios,…. Es decir, **existe un importante mercado al que la flota española podría prestar servicio**.

Los ambiciosos objetivos de descarbonización fijados por la OMI y la UE y sus normativas asociadas requerirán un importante proceso de adaptación de la flota mercante

- Aunque el transporte marítimo está reconocido como uno de los sectores más difíciles de descarbonizar, los objetivos de la OMI y la UE acelerarán los **desarrollos tecnológicos** que permitan su cumplimiento.
- Este importante reto está suponiendo ya una gran oportunidad de posicionamiento de nuestra flota y para toda la industria que desarrolla su actividad en torno al sector marítimo.
- Uno de los objetivos marcados en el Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) Naval es *situar al sector español en el mercado de oferta de **soluciones de buques de bajas emisiones**, que experimentará un enorme desarrollo en los próximos años.*

El despliegue en España de la eólica marina representa una oportunidad de desarrollo sectorial

- La eólica marina va a requerir en las fases de instalación y las posteriores de explotación y mantenimiento, los servicios de buques y embarcaciones especializadas. Los astilleros españoles se sitúan en la tercera posición mundial y primera de la Unión Europea en la contratación de este tipo de unidades, con una cuota de mercado del 8% y 97% respectivamente*.
- El PERTE Naval tiene como objetivo diversificar la actividad hacia las energías renovables marinas.

* Fuente: PYMAR

Aprovechar las oportunidades es una de las motivaciones de la Estrategia Marítima

Existe un importante potencial de desarrollo del sector náutico español

- El tamaño de la flota de recreo no se corresponde con la dimensión de población y de costa de España.
- España debería **multiplicar al menos por dos** la dimensión de su sector de náutica de recreo, para alcanzar ratios que se aproximen a países con similitudes en cuanto a climatología, longitud de costa, etc. como Italia.
- Ello representa, al mismo tiempo, una **oportunidad para la industria** relacionada (construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones y equipos) **y los servicios** (puertos y clubes náuticos, otros servicios), y coadyuvante al turismo de calidad.

El desarrollo del sector marítimo favorece el impulso de las tecnologías de futuro, la investigación y la innovación, la transición energética y la industria 4.0 dentro de la cadena de valor marítima

- El sector marítimo es elemento impulsor, y ahora más que nunca, de la innovación y el avance tecnológico. Es esencial promover la investigación y el desarrollo para seguir siendo competitivo internacionalmente.
- El PERTE NAVAL *promueve la interconexión tecnológica con actuaciones que enlazan unos sectores con otros, al contemplar actuaciones en toda la cadena de valor del sector naval, desde la fabricación de prototipos hasta la de los equipos y componentes necesarios, por ejemplo, para el desarrollo de la industria eólica marina.*

Atraer, retener y desarrollar el talento del sector marítimo, dotándolo de los conocimientos necesarios, es un reto a abordar

- La eólica marina va a requerir en las fases de instalación y las posteriores de explotación y mantenimiento, los servicios de buques y embarcaciones especializadas. Los astilleros españoles se sitúan en la tercera posición mundial y primera de la Unión Europea en la contratación de este tipo de unidades, con una cuota de mercado del 8% y 97% respectivamente*.
- El PERTE Naval tiene como objetivo *diversificar la actividad hacia las energías renovables marinas*.

* Fuente: PYMAR

DAFO sintético

FORTALEZAS

- Sector naviero consolidado, compuesto por empresas de larga tradición sectorial.
- Posición relativamente fuerte en ciertos mercados como el de cabotaje.
- Universidades y centros formativos de prestigio.
- Fortaleza del sector turístico.
- Enorme potencial de uso de la eólica marina en España

DEBILIDADES

- Sector muy pequeño respecto al tamaño de la economía española y de su tráfico marítimo.
- Dimensión empresarial reducida de las navieras españolas.
- Limitadas capacidades financieras.
- En su definición actual, el REC adolece de falta de competitividad siendo disuasoria de su utilización.
- Normativa y regulación que frena el desarrollo del sector náutico.

OPORTUNIDADES

- La economía española genera una intensa demanda de transporte marítimo de mercancías y de pasajeros.
- Las normativas OMI y UE requerirán un importante proceso de adaptación de la flota mercante y del sector marítimo en general.
- El despliegue en España de la eólica marina representa una oportunidad de desarrollo sectorial.
- Importante potencial de desarrollo del sector náutico español.
- Impulso de las tecnologías, la investigación y la innovación, la transición energética y la industria 4.0 con el desarrollo del sector marítimo.
- Atraer, retener y desarrollar el talento del sector marítimo, dotándolo de los conocimientos necesarios.

AMENAZAS

- Entrada de grandes grupos que podrían reducir aún más el sector naviero español.
- Otros registros con estrategias agresivas de captación de flota.
- Políticas europeas y nacionales muy ambiciosas que requieren de elevadas inversiones por parte del sector.
- Dificultades del sector naviero español para competir por el mercado a nivel tanto nacional como internacional.

3. VISIÓN Y PRINCIPIOS BÁSICOS

Formulación de la Estrategia. MISIÓN y VISIÓN

MISIÓN

¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE LA ESTRATEGIA?

¿CUÁL ES EL MOTIVO QUE JUSTIFICA SU REALIZACIÓN?

IMPULSAR EL SECTOR MARÍTIMO DE ESPAÑA APROVECHANDO LAS OPORTUNIDADES PARA LA ECONOMÍA, LA COMPETITIVIDAD Y EL EMPLEO

VISIÓN

¿QUÉ QUIERE CONSEGUIR LA ESTRATEGIA?

UNA FLOTA A LA MEDIDA DE NUESTRA ECONOMÍA, ALINEADA CON NUESTRO ENTORNO. UNA BANDERA ELEGIDA POR NUESTROS/AS ARMADORES/AS. UNA INDUSTRIA NAVAL, NÁUTICA Y EÓLICA POTENCIADAS

Formulación de la Estrategia. OBJETIVOS

OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA

1. Apoyar e impulsar el modo marítimo como alternativa sostenible de transporte
2. Aprovechar las oportunidades que ofrece el desarrollo de las energías marinas al sector marítimo
3. Contribuir al desarrollo tecnológico ligado a la transición energética y la digitalización del transporte marítimo
4. Atraer, retener y desarrollar el talento del sector marítimo, dotándolo de los conocimientos necesarios
5. Alcanzar la excelencia en la prestación del servicio de la administración marítima
6. Situar la flota de armadores/as españoles/as y el pabellón REC en una dimensión similar a la de países del entorno y elevar su nivel de sostenibilidad
7. Aumentar la dimensión del sector náutico, e impulsar la industria y servicios relacionados
8. Colaborar con el sistema portuario para mejorar la dimensión marítima española

La estrategia se desarrolla a través de 7 EJES ESTRATÉGICOS DE ACTUACIÓN

EJES	ACTUACIONES
1. Energía y Medioambiente: Contribuir a la transición energética de y desde el sector	• Sostenibilidad del transporte marítimo • Impulsar la movilidad sostenible de mercancías y pasajeros • Desarrollar los servicios a las energías renovables marinas
2. Digital: Impulsar la innovación, digitalización y desarrollo tecnológico	• Estímulo de la cultura de innovación • Digitalizar la administración • Contribuir al desarrollo tecnológico del sector marítimo y naval • Mejora de la ciberseguridad
3. Empleo: Avanzar en la dimensión social del transporte marítimo, empleo azul	• Promover las profesiones marítimas y su capacitación • Avanzar en la igualdad efectiva entre mujeres y hombres en el sector marítimo • Potenciación la cultura marítima • Poner en el centro el bienestar de la gente del mar
4. Una Administración marítima ágil y eficaz	• Administracion marítima receptiva, eficiente y pro-activa • Actualización normativa de la regulación específica • Coordinación interinstitucional en materia de marina mercante • Desarrollo de imagen y marca • Reforzar la cooperación internacional
5. Lograr una flota y una bandera competitivas y a la medida del país	• Reforma del Registro Especial de Canarias (REC) • Impulsar las fortalezas de la flota española, generar oportunidades • Apoyo al desarrollo del sector naviero y marítimo • Crear el Observatorio de Competitividad Marítimo
6. Fortalecer y generar competitividad en la náutica de recreo	• Adaptación de regulación específica • Mejora de infraestructuras y servicios • Náutica de recreo y medio ambiente • Formación y profesionalización de la náutica de recreo
7. Un sistema portuario competitivo y sostenible	• Digitalización, conectividad y buen desempeño ambiental de los puertos • Los puertos y la seguridad de la navegación

4. EJES DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESPAÑA

4.1. energía y Medioambiente: Contribuir A LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE Y DESDE EL SECTOR

4.2. Digital: Impulsar la innovación, DIGITALIZACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

4.3. EMPLEO: AVANZAR EN LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, EMPLEO AZUL

4.4. UNA ADMINISTRACIÓN marítima ágil y eficaz

4.5. LOGRAR UNA FLOTA Y UNA BANDERA COMPETITIVAS Y A LA MEDIDA DEL PAÍS

4.6. FOMENTAR EL DESARROLLO Y ACTUALIZACIÓN CONTINUA DE LA NÁUTICA DE RECREO

4.7. UN SISTEMA PORTUARIO COMPETITIVO Y SOSTENIBLE

EJE 1. Energía y Medioambiente: Contribuir a la transición energética de y desde el sector marítimo

Motivación:

La dimensión del sector marítimo implica una relación directa sobre el clima, la tecnología y el empleo. De ello se deriva también la necesidad de que la Estrategia Marítima de España impulse una transición del sector que le permita mejorar su posición competitiva, el cumplimiento de los compromisos adoptados internacionalmente y el incremento del bienestar de la sociedad española.

Los compromisos asumidos por España tanto a nivel internacional (COP y OMI) como a nivel europeo (paquete objetivo 55) establecen unos ambiciosos objetivos de reducción de emisiones. Específicamente el transporte marítimo debe cumplir con lo establecido por la OMI y por la UE.

La estrategia marítima de España asume entre sus fines el fomento de la sostenibilidad de la flota, la descarbonización del transporte marítimo y la preservación de los ecosistemas marinos. La protección del entorno marino es esencial para garantizar la salud de los océanos, la biodiversidad marina y la calidad del agua. El transporte marítimo y otras actividades que se desarrollan en este medio, como la náutica de recreo, deben contribuir a la conservación de los ecosistemas marinos.

Todo ello supone un enorme reto para el sector marítimo, y en general para el sistema de transporte y para el país. La adaptación y renovación de la flota, el reequilibrio modal o el aprovechamiento de las energías renovables marinas son aspectos que entran específicamente en el ámbito de la Estrategia Marítima y sobre los que procede actuar.

Derivado de la nueva regulación europea del Fit-for-55, el transporte marítimo se va a convertir en uno de los mayores contribuyentes en los ingresos derivados del sistema de comercio de derechos de emisión. En concreto, se estima que estos ingresos pueden rondar los 164 millones de euros en 2024, 292 en 2025 y 418 en 2026.

Por ello, resulta conveniente que parte de estos ingresos reviertan en el sector de modo que se puedan utilizar en el progresivo avance de la descarbonización de nuestra flota, preservando una financiación con la necesaria estabilidad que esta crucial tarea requiere.

EJE 1. Energía y Medioambiente: Contribuir a la transición energética de y desde el sector marítimo

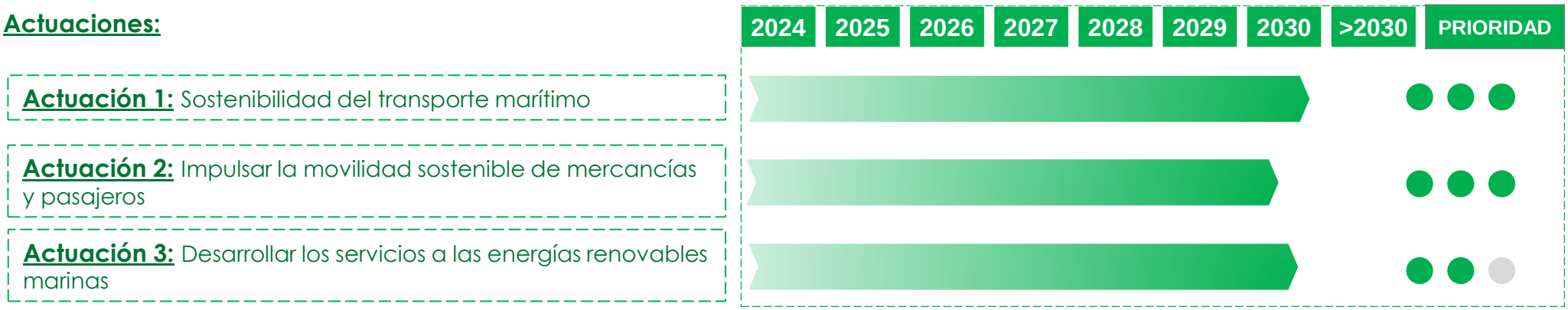
Objetivos:

- Potenciar una flota sostenible desde el punto de vista medioambiental, con medidas que incentiven la obtención de una mejor clasificación medioambiental de buques y embarcaciones y revertiendo los ingresos derivados del control de las emisiones de GEI en el desarrollo de una flota nacional más competitiva y medioambientalmente sostenible.

- Facilitar, manteniendo la neutralidad tecnológica, el desarrollo y la oferta de nuevos combustibles (entre otros, metanol verde, amoníaco verde o hidrógeno verde) y medidas de eficiencia energética en el sector, al tiempo que se actualizan y mejoran la actuación ante incidentes de contaminación del medio marino con nuevos combustibles y sustancias nocivas peligrosas (SNP).

- Mejorar la colaboración con las diferentes administraciones en la implantación eficaz y eficiente de los convenios internacionales y normativa europea relacionados con la sostenibilidad medioambiental.

Actuaciones:



EJE 1. Energía y Medioambiente: Contribuir a la transición energética de y desde el sector marítimo

2.1. Sostenibilidad del transporte marítimo

Apoyar e impulsar la adaptación de la flota al cumplimiento de los nuevos requisitos medioambientales, así como la adopción en las nuevas construcciones de tecnologías y combustibles que permitan una mayor eficiencia energética, una **descarbonización sostenible** y mejora medioambiental, desde el punto de vista económico, social y medioambiental.

- Definir e implantar un **Plan de Descarbonización**, con la adecuada dotación económica que:
  - Proporcione ayudas a las nuevas construcciones, finalización de buques en construcción o modernización de buques existentes.
  - Considere tanto las inversiones (CAPEX), como los costes de explotación (OPEX) más elevados derivado de sus mejores prestaciones medioambientales.
  - Incluya medidas de carácter transitorio (hasta disponer de nuevos combustibles).
  - Con especial atención a las pequeñas y medianas empresas, con una menor capacidad para abordar las fuertes inversiones iniciales necesarias.
  - Provea servicios de asesoramiento especializados
- **Controlar las emisiones de GEI**, según los marcos normativos de la OMI y la UE, de la flota asignada:
  - Desarrollo de las zonas de emisiones controladas (ECA) del Mar Mediterráneo y Atlántico, que aseguren el límite del contenido de azufre del 0.10% m/m de los combustibles marinos.
  - Desplegar servicios de aeronaves no tripuladas de la Agencia de Seguridad Marítima Europea (EMSA) en los principales puertos.
  - Desarrollar normativa que regule el uso de los sistemas de limpieza de gases de escape.
- Asegurar la corrección de los informes verificados de emisiones de gases de efecto invernadero que deben presentar las empresas navieras y el cumplimiento de las obligaciones económicas derivadas, así como su comunicación a la OECC para la cancelación de los derechos de emisión.
- Asegurar la **infraestructura terrestre y portuaria** para:
  - La fabricación, suministro y manipulación de nuevos combustibles, así como programas de formación y procedimientos de seguridad adecuados.
  - Otras medidas de descarbonización: suministro de electricidad desde tierra, recepción y revalorización para los capturadores de CO_2, … en colaboración con los con los órganos administrativos en la gobernanza en materia de energía, cambio climático y contaminación atmosférica.
- Desarrollo conjunto con Puertos del Estado, de "**Corredores Verdes**" nacionales e internacionales que permitan acelerar el desarrollo normativo asociado a la implantación de nuevas tecnologías de descarbonización.
- Promover en la OMI nuevas normas que persigan reducir las emisiones de gases contaminantes con un alto impacto en los seres vivos (**SOx y NOx**) especialmente en las zonas con mayor densidad de población y de tráfico marítimo.
- Incentivar la participación y el aprovechamiento por las navieras españolas del **Fondo de Innovación de la UE** constituido por los derechos de emisión del sector marítimo, proveyendo el apoyo y asesoramiento (el MITMS cuenta con personal con experiencia).

La gestión por parte de España de los **fondos recaudados del sector marítimo del ETS** deberá tener en cuenta no solo los proyectos a largo plazo de nuevas tecnologías, sino las innovadoras ya existentes.

Entidades implicadas:

- Mº Transportes y Movilidad Sostenible (DGMM y OPPE)
- Mº Transición Ecológica y RT (SEE/DGPEM-DGPLACE)
- OECC

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

EJE 1. Energía y Medioambiente: Contribuir a la transición energética de y desde el sector marítimo

2.1. Sostenibilidad del transporte marítimo (cont.)

- El control de emisiones contaminantes provenientes de los buques debe ser objeto de control efectivo y considerar el conjunto de emisiones, con:
  - **Medidas de carácter transitorio** hasta que se disponga de los nuevos combustibles.
  - Considerando la **situación de las PYMES** y su menor capacidad para abordar las fuertes inversiones.
  - La **implicación del sector** en las medidas indicadas, logrando un acuerdo sobre calendarios y medidas adecuadas a la realidad del sector.
- La **prevención y lucha contra la contaminación** conlleva la continuidad y el refuerzo de las siguientes medidas que permitan aprovechar las ventajas de la digitalización y de la simplificación de trámites para su mejora:
  - La **vigilancia en el cumplimiento** de las obligaciones de entrega de desechos.
  - La **adopción de nuevas medidas** para reducir las descargas al mar de lavados de tanques, incluyendo la extensión de las obligaciones de los prelavados y su inspección; junto con la **vigilancia de las descargas** no permitidas de los buques y la tramitación de los procedimientos sancionadores.
  - La **tramitación de las exenciones** en el sistema de ventanilla única.
  - La **mejora de los procedimientos de Salvamento Marítimo** para reportar a la EMSA las actuaciones sobre las alertas recibidas y la colaboración con las Capitanías Marítimas.
  - Desarrollar el reciclado de los buques y embarcaciones no incluidos en el Convenio de Hong Kong de Reciclado de Buques.
- El desarrollo de nuevos combustibles en el transporte marítimo hace necesaria una **preparación que mejore la respuesta ante incidentes de contaminación**, aún desconocidos, y **dé una capacitación medioambiental**. Incluye el impulso de las siguientes medidas:
  - **Desarrollo ejercicios y formación** en lucha contra contaminación de sustancias nocivas peligrosas (SNP) y nuevos tipos de contaminación (pellets.
  - **Mejora de los sistemas de respuesta** ante posibles emergencias debidas a contaminación marina generada por una **nube tóxica** de origen químico[1].
  - Revisión y actualización del **Plan Marítimo Nacional y de los medios de Salvamento Marítimo**.
  - **Desarrollo de convenios de colaboración** para intervenciones especializadas.
  - Promover en la EMSA la **contratación de equipos de intervención rápida** en incidentes con SNP.
  - **Actualización de la normativa** para la utilización de dispersantes, absorbentes y biorremediadores.
  - **Adopción de programas de formación** y procedimientos de seguridad adecuados.

Entidades implicadas:

- Mº Transportes y Movilidad Sostenible (DGMM y OPPE)
- Mº Transición Ecológica y RT (SEE/DGPEM-DGPLACE)
- OECC

Financiación:

Next Generation EU

- Fondos propios

Otros:

[1] Se debe dar continuidad y liderar actuaciones como la del proyecto IRA MAR 2022, que fortalece la cooperación en la respuesta a la contaminación en el mar y los riesgos químicos en los puertos. Son ejercicios en los que se ponen en marcha las estructuras de los distintos agentes implicados, mediante un enfoque integrado de los recursos de respuesta en el mar, en la costa y en los puertos.
Se comprueba que los procedimientos operativos que se establecen para dar respuesta a los supuestos de contaminación marina funcionan, y se evalúan el grado de coordinación de los agentes implicados y la forma y los tiempos de reacción ante la emergencia. Con esto se evalúa y se mejora la capacidad de respuesta de la administración marítima española en la dirección, coordinación y efectividad ante un suceso de contaminación química que implique sustancias nocivas líquidas y evaluar cómo se responde ante una posible contaminación marina por nube tóxica de origen químico en los puertos españoles.

EJE 1. Energía y Medioambiente: Contribuir a la transición energética de y desde el sector marítimo

2.1. Sostenibilidad del transporte marítimo (cont.)

- **Proseguir la implantación del Convenio Internacional de Aguas de Lastre** (CIAL) e incrementar la vigilancia en su cumplimiento para evitar y reducir la dispersión de especies exóticas invasoras en nuestras costas[1]:
  - **Mejorar el control** sobre las operaciones con aguas de lastre. Considerar la obligación de notificar con antelación a la escala los detalles del agua de lastre y las operaciones de lastrado planificadas en las escalas en puertos españoles.
  - Definir, conforme al CIAL, las **zonas del mismo nivel de riesgo** en aguas españolas.
  - Definir, conforme a los procedimientos armonizados para la implantación del CIAL en el Mediterráneo, las **zonas de intercambio de aguas** de lastre con incidencia en los sistemas de tratamiento.
  - Desarrollar la formación de los inspectores y un programa de vigilancia del cumplimiento de la **gestión del agua de lastre** mediante un sistema aprobado y en correcto funcionamiento.
- Las obligaciones de mejora de la eficiencia energética de los buques hacen que se incremente el número de operaciones de limpieza de cascos a flote, con el riesgo de introducción de especies invasoras. Es necesario **desarrollar normativa** para reducir este riesgo y procedimientos para la autorización, vigilancia y control de dichas operaciones.
- Analizar las vías existentes de **clasificación medioambiental para buques y embarcaciones.** Para promover e incentivar una flota medioambientalmente sostenible se propone evaluar el desarrollo e introducción de una etiqueta que clasifique desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental los buques y embarcaciones, utilizando en la medida de lo posible clasificaciones existentes. Deben considerarse aspectos como:
  - Emisiones contaminantes.
  - Emisiones de Gases de efecto invernadero.
  - Tratamiento de desechos generados.
  - Aspectos relacionados con el futuro reciclado.
  - Prevención de la introducción de especies invasoras.
  - Historial de sanciones medioambientales.

  Asegurar la correcta comparación que se pueda utilizar por las diferentes administraciones para incentivar a los buques y embarcaciones más sostenibles, asegurando la neutralidad tecnológica y la comparativa homogénea en cada segmento.
- Cooperar para asegurar la **preservación** de las **especies, hábitats y espacios marinos protegidos**, atenuando los efectos del transporte marítimo, incluyendo los relativos al **ruido submarino** y a las **colisiones de buques con cetáceos**, en sintonía con las directrices emanadas de la OMI y tomando los Planes de Ordenación del Espacio Marítimo **(POEM)** como marcos de referencia, en particular para las actividades de la navegación, portuaria, turismo y recreativas.

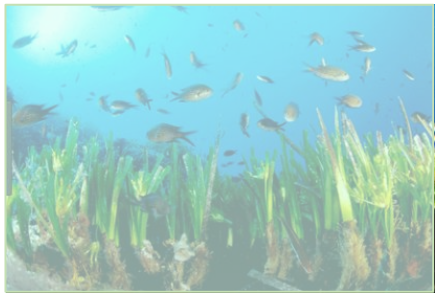
Entidades implicadas:

- Mº Transportes y Movilidad Sostenible (DGMM y OPPE)
- Mº Transición Eco. y R.D. (DGBBD y OECC)
- Mº Industria y Turismo (SETUR)

Financiación:

- Fondos propios

Otros:



[1] Se han detectado los primeros casos en Algeciras y las Islas Canarias

EJE 1. Energía y Medioambiente: Contribuir a la transición energética de y desde el sector marítimo

2.2. Impulsar la movilidad sostenible de mercancías y pasajeros

Favorecer una mayor utilización del modo marítimo frente a otros modos como la carretera o el aéreo, en las relaciones de transporte de corta distancia tanto para mercancías como para pasajeros, contribuyendo así a una reducción de los costes externos del transporte.

- **Ampliar y mejorar el programa de ecoincentivo marítimo**, extendiendo su ámbito a países terceros (R. Unido, norte de África) y a otras unidades de transporte intermodal.
- **Promover un ecoincentivo europeo**, que considere el sistema de transporte europeo como un todo, evitando la reducida consideración de los servicios en puertos próximos a las fronteras en el programa actual.
- Promover una mayor flexibilidad y **eficiencia en el servicio portuario al TMCD** en atención a su muy elevado número de escalas al año: reducción de la tasa de la mercancía, de las tarifas de los servicios portuarios, mejora de la relación precio/prestaciones de la estiba, facilitar el acceso a las exenciones de practicaje.
- **Subvenciones a los pasajes** de viajeros residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla: Simplificar y agilizar el procedimiento de reintegro de la bonificación a las empresas navieras.

2.3. Desarrollar los servicios a las energías renovables marinas

El medio marino presenta un gran potencial en recursos, sobre todo desde el punto de vista energético, para los que es estratégico facilitar su desarrollo y la coexistencia con otros usos del medio marino.

La reciente aprobación de los POEM es el punto de partida para el desarrollo en España de las energías renovables marinas, así como las recomendaciones de la Guía metodológica para la evaluación del impacto ambiental de los Parques Eólicos en el Medio Marino.

Específicamente, en el sector de la eólica marina las empresas españolas, tanto promotoras como constructoras de los equipos como los astilleros constructores de buques y embarcaciones de servicio a los parques, están en una excelente posición a nivel internacional. Existe, por tanto, una importante oportunidad para que nuestro sector naviero desarrolle la actividad de prestación de servicios marítimos a los futuros parques.

- Promover y facilitar el acceso de las empresas españolas a la prestación de estos servicios. Impulsar la mayor valoración en las subastas de los parques eólicos de la **componente nacional**.
- Impulsar la **colaboración** y el conocimiento entre la **industria eólica marina** y la industria marítima.
- **Analizar y organizar la distribución** espacial y temporal de las actividades en las zonas marítimas para alcanzar objetivos económicos, medioambientales y sociales.
- Fomentar el estudio, desarrollo e implantación de todas las energías marinas como la undimotriz, la de las corrientes marinas y la solar marítima. Todas ellas con prototipos experimentales y en distinto grado de desarrollo.

Entidades implicadas:

- DGMM
- Mº Transportes y Movilidad Sostenible
- OPPE
- Mº Transición Eco. y R.D.

Financiación:

Otros:

4. EJES DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESPAÑA

4.1. ENERGIA Y Medioambiente: Contribuir A LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE Y DESDE EL SECTOR

4.2. Digital: Impulsar la innovación, DIGITALIZACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

4.3. EMPLEO: AVANZAR EN LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, EMPLEO AZUL

4.4. UNA ADMINISTRACIÓN marítima ágil y eficaz

4.5. LOGRAR UNA FLOTA Y UNA BANDERA COMPETITIVAS Y A LA MEDIDA DEL PAÍS

4.6. FOMENTAR EL DESARROLLO Y ACTUALIZACIÓN CONTINUA DE LA NÁUTICA DE RECREO

4.7. UN SISTEMA PORTUARIO COMPETITIVO Y SOSTENIBLE

EJE 2. Digital: Impulsar la innovación, digitalización y desarrollo tecnológico

Motivación:

Los avances tecnológicos de los últimos años han supuesto cambios equivalentes a los de la revolución industrial[1].

La navegación marítima también se ha visto involucrada en este proceso, que ha afectado a aspectos muy diversos que van desde el empleo de materiales más resistentes para la construcción de buques, la generalización del sistema AIS, la cartografía electrónica (ECDIS), o el Registrador de Datos de la Travesía (RDT) de a bordo y que viene a ser la caja negra de los buques.

La Unión Europea insistió en la necesidad de "*asegurar que Europa mantenga sus conocimientos especializados fundamentales tanto a nivel humano como tecnológico que favorezcan la sostenibilidad y la competitividad de las operaciones de transporte marítimo actuales y futuras*[2].

Unido a que el sector marítimo ejerce un fuerte efecto tractor sobre otros sectores tanto industriales -construcción y reparación naval y su industria auxiliar- como de servicios conexos – ingenierías, centros de investigación, financiación, asesoramiento legal, administración…-.

Y al gran potencial de desarrollo previsto de estos sectores, derivado de la adaptación de los buques a las nuevas regulaciones medioambientales, de los procesos de digitalización, del desarrollo de energías marinas, de nuevos combustibles para el sector, …. representa una gran oportunidad en ámbitos de elevada tecnología y de alto valor añadido, en algunos de los cuales la posición de España ya es destacada.

Hacen que la Estrategia Marítima deba contemplar el apoyo e impulso de la innovación en sentido amplio; tanto el desarrollo de nuevos procesos y servicios como la adaptación de otros existentes (novedosos y de éxito) al sector, la digitalización de la administración marítima, fundamental para que la respuesta a las necesidades del sector sea rápida y se ajusten a la velocidad de la operativa marítima actual, y la ciberseguridad, esencial en un sector interconectado y global como el marítimo.

[1] Así lo afirma la Resolución del Parlamento Europeo de 16 de febrero de 2017, en sus recomendaciones destinadas a la Comisión sobre normas de Derecho civil sobre robótica.

[2] En concreto, la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018, COM(2009) 8 final.

EJE 2. Digital: Impulsar la innovación, digitalización y desarrollo tecnológico

Objetivos:

- Alcanzar un nivel óptimo de digitalización de la administración marítima que permita agilizar y simplificar las tramitaciones de forma segura, eficaz y accesible a todos sus integrantes.
- Fomentar la innovación eficiente desde dos aspectos concretos, el trabajo con las administraciones para la dotación de fondos y desarrollo de programas específicos, y la generación de sinergias para el desarrollo de nuevos elementos.
- Coadyuvar al desarrollo tecnológico del sector marítimo en todas sus facetas, aprovechando los avances en otros sectores de aplicación al marítimo y fomentando su integración en todos los ámbitos del sector.

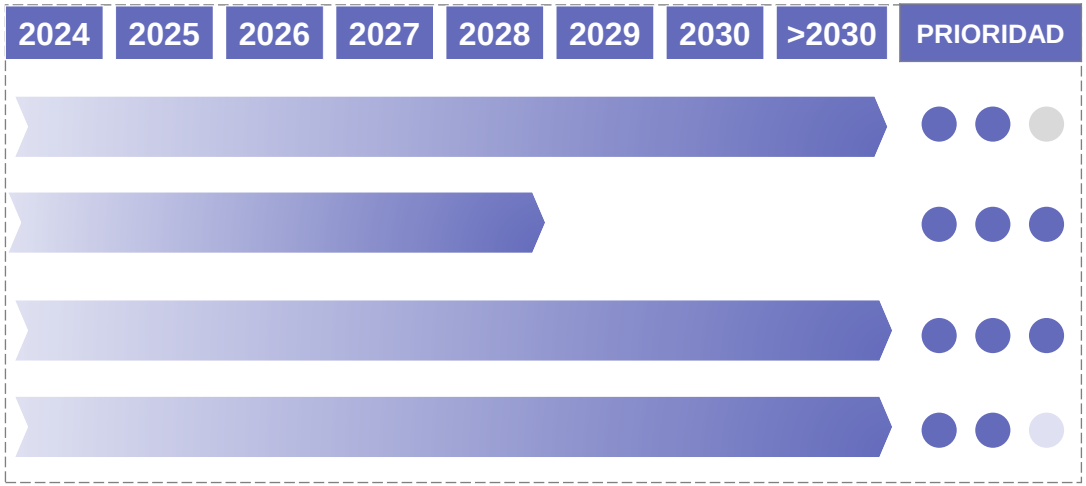
Actuaciones:

Actuación 1: Estímulo de la cultura de innovación

Actuación 2: Elevar la digitalización de la Administración

Actuación 3: Desarrollo tecnológico del sector marítimo y naval

Actuación 4: Mejora de la ciberseguridad



EJE 2. Digital: Impulsar la innovación, digitalización y desarrollo tecnológico

2.1. Estímulo de la cultura de innovación

Debe entenderse en sentido amplio, que comprenda tanto el desarrollo de nuevos procesos y servicios como la adaptación de otros existentes y que incrementen el valor del sector

- **Es necesario crear un germen que potencie y afiance la cultura de la innovación**, desde la administración:
  - Fomentar el desarrollo de la innovación en las empresas del ámbito marítimo.
  - Establecer mecanismos financieros y económicos a la innovación que potencien su desarrollo y sistematización dentro de las empresas del sector marítimo.
  - Facilitar el acceso a la innovación a todo el tejido empresarial y a toda la comunidad marítima, sin que afecten aspectos como el tamaño de la empresa o su localización geográfica.
  - Favorecer los centros innovadores y tecnológicos que asienten y generen el germen de la innovación.
  - Atraer y promover la innovación en los centros formativos de todos los niveles.
- **La innovación es fundamental para garantizar la competitividad de todo el sector**, por ello desde las administraciones se debe favorecer:
  - El desarrollo de programas de innovación con la colaboración de expertos para que sean efectivos y favorecer la mejora de todos los ámbitos del sector.
  - Fomentar la participación de las empresas en programas de innovación nacionales, europeos e internacionales que atraigan conocimiento y desarrollos a nuestro país.
  - Coadyuvar en la creación de consorcios de empresas multidisciplinares que afronten proyectos de innovación de mayor envergadura y transversales.
- **Los programas para la realización de grandes proyectos de innovación se desarrollan en Europa**, desde la administración española se puede favorecer la participación de las empresas del sector :
  - En la fase de redacción de los programas de ayudas, buscando que la normativa de acceso a los programas no limite el acceso de las empresas españolas a los mismos, y si es posible se favorezca la inclusión de aspectos que potencien y favorezcan el acceso a estos programas de innovación.
  - Previamente a la fase de presentación de propuesta se detecten aspectos innovadores de aplicación en el sector y las empresas que puedan aplicarlos, de forma que se cuente con una preparación previa para la presentación de los proyectos cuando se abre la convocatoria.
  - En la fase de presentación de las propuestas para proyectos fomentar desde la administración el conocimiento de las mismas y la creación de los consorcios de empresas necesarios para poder acceder a estas fuentes de financiación que suelen requerir la unión de empresas diversas y diferentes.

Entidades implicadas:

- DGMM
- Mº Industria y Turismo
- Mº Ciencia e Innovación

Financiación:

- Fondos para la innovación
- Fondos propios

Otros:

- Necesidad de crear una cultura de innovación eficiente y real

EJE 2. Digital: Impulsar la innovación, digitalización y desarrollo tecnológico

2.2. Elevar la digitalización de la Administración

Resulta fundamental para que la respuesta a las necesidades del sector sea rápida y se ajusten a la velocidad que requiere la operativa marítima actual

- **La digitalización de la administración persigue**:
  - Agilizar los trámites administrativos y la presentación de documentos para los mismos.
  - Limitar el tiempo necesario para la resolución de los trámites administrativos por parte de las administraciones.
  - Favorecer la interconexión entre administraciones, facilitando los trámites que implican documentos de varias administraciones.
  - Creación de estándares de comunicación que sean válidos para todas las administraciones y con el mayor número posible de agentes.

- **La digitalización debe ser transversal, afectar a todos los agentes implicados y contar con la formación de las personas que participan en los distintos procesos**:
  - Analizar, junto con los agentes marítimos implicados, las necesidades de digitalización del sector, las sinergias entre los distintos órganos de la administración que permitan una unificación de metodología y herramientas, y la interoperabilidad entre los distintos órganos de la administración y con los distintos grupos de agentes marítimos. Este proceso habría de llevar a la simplificación del régimen administrativo del buque.
  - Establecer un calendario de digitalización que priorice la digitalización de las comunicaciones directas de los distintos agentes marítimos, especialmente aquellos que requieran de rápida respuesta por parte de la administración para garantizar la viabilidad de la operativa de los distintos ámbitos marítimos.
  - Optimizar los procesos en los que no sea viable la digitalización completa e interconexión entre los distintos ministerios, de forma que se minimicen los plazos y mejoren las conexiones.

Entidades implicadas:

- DGMM
- Todos los ministerios e instituciones

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

- Necesidad de crear una cultura de innovación eficiente y real

EJE 2. Digital: Impulsar la innovación, digitalización y desarrollo tecnológico

2.3. Contribuir al desarrollo tecnológico del sector marítimo y naval

La adopción de políticas que favorezcan el desarrollo tecnológico del sector marítimo es estratégica para el país, y el punto de partida es favorable por la posición destacada en ciertas tecnologías avanzadas (astilleros, eólica,...). Su potenciación en un entorno de oportunidades en los ámbitos de la transición energética, desarrollo y uso de tecnologías innovadoras como las formas de propulsión neutras en emisiones, de la digitalización y de las energías es obligado. Oportunidades asociadas al desarrollo tecnológico a realizar son:

- **Impulsar que las nuevas tecnologías se puedan desarrollar y probar en España.** Atracción de conocimiento tecnológico y su desarrollo posterior, de forma que no sólo se adopte tecnología creada en otros países, sino que se desarrolle en España y se cuente con tecnología propia que permita a nuestro sector marítimo ser una referencia tecnológica en esos campos. Determinados tráficos españoles, por sus características (travesías cortas, de interés público,...), son muy susceptibles de ejercer como banco de pruebas de nuevas tecnologías. La tecnología también debe tener su reflejo en las prácticas a bordo de los buques, así como en la simplificación y digitalización del trabajo marítimo.

- Fomentar la investigación para el desarrollo y la adopción de **tecnologías medioambientalmente** más eficientes en el sector y en la contratación pública, según el estado del conocimiento científico y el desarrollo de tecnologías avanzadas.

- **Favorecer la generación de sinergias entre empresas para fomentar el desarrollo tecnológico**:
  - Establecer mecanismos que permitan a las empresas conectar con otras que cuenten con desarrollos que complementen los suyos y permitan lograr otros desarrollos tecnológicos para el sector.
  - Diseñar instrumentos que favorezcan los desarrollos tecnológicos y su implantación.
  - Trabajar para garantizar que la regulación internacional sea tecnológicamente neutral.

Entidades implicadas:

- DGMM
- Todos los ministerios e instituciones

Financiación:

- Fondos para el desarrollo tecnológico
- Fondos propios

Otros:

- Necesidad de crear una cultura de innovación eficiente y real

2.4. Mejora de la ciberseguridad y de la protección física de las infraestructuras marítimas.

- **La ciberseguridad es un aspecto fundamental para el sector interconectado y global como el marítimo, así como con su conexión con la administración.**

  En materia de ciberseguridad se plantean los siguientes objetivos:
  - Contar con programas que informen sobre los riesgos reales, fomenten la implantación de medidas actualizadas y mantengan a toda la industria actualizada en medidas de ciberseguridad.
  - Diseñar estrategias que conciencien de la importancia de la vigilancia activa respecto a la ciberseguridad y fomenten la implicación de todas las entidades y sus miembros.
  - Creación de una plataforma para proporcionar información y formación en materia de ciberseguridad.

4. EJES DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESPAÑA

4.1. ENERGIA Y Medioambiente: Contribuir A LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE Y DESDE EL SECTOR

4.2. Digital: Impulsar la innovación, DIGITALIZACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

4.3. EMPLEO: AVANZAR EN LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, EMPLEO AZUL

4.4. UNA ADMINISTRACIÓN marítima ágil y eficaz

4.5. LOGRAR UNA FLOTA Y UNA BANDERA COMPETITIVAS Y A LA MEDIDA DEL PAÍS

4.6. FOMENTAR EL DESARROLLO Y ACTUALIZACIÓN CONTINUA DE LA NÁUTICA DE RECREO

4.7. UN SISTEMA PORTUARIO COMPETITIVO Y SOSTENIBLE

EJE 3. Empleo: Avanzar en la dimensión social del transporte marítimo

Motivación:

La estrategia marítima pone a las personas en el centro de sus objetivos, lo que hace que uno de sus ejes fundamentales sea el empleo azul, por el que se entiende no solo el de la gente de mar sino el de todos aquellos trabajadores/as de los sectores relacionados con el sector marítimo, como sucede con la construcción naval.

Este objetivo se plantea en un contexto en el que cada vez se registra mayor escasez de profesionales del mar, lo que supone un problema en sí mismo, tanto para asegurar la dotación de la flota como para la captación de personal experimentado en muchas otras actividades relacionadas que lo requieren, así como la retención y la formación de talento especializado en todo el sector marítimo. Adicionalmente la introducción de las nuevas tecnologías, la transición energética y otros factores van a cambiar sustancialmente los perfiles y competencias demandados en el mundo marítimo.

La falta de profesionales en el sector marítimo es un problema al que se enfrentan todos los países, con las consiguientes consecuencias negativas. El impulso de los registros nacionales es una de las cuestiones clave para enfrentar esta situación, de tal forma que un mayor número de buques de bandera española supondrá más empleo para marinos españoles.

El impulso de las profesiones marítimas y de su adecuada formación y reciclaje debe ir acompañado de una mayor presencia de mujeres en el sector, así como de dar a conocer los atractivos de la actividad marítima, avanzando en mayores cuotas de bienestar en su ejercicio.

La formación y capacitación de los profesionales demandados por el sector requiere de un conocimiento profundo de la situación actual y de su evolución previsible. Corresponde a los centros de formación adecuar el contenido de sus planes de estudio para que la formación real de los profesionales sea la que permita su integración inmediata en el mercado. Esta transmisión de conocimiento proporcionará valor añadido a los profesionales del sector marítimo español.

EJE 3. Empleo: Avanzar en la dimensión social del transporte marítimo

Objetivos:

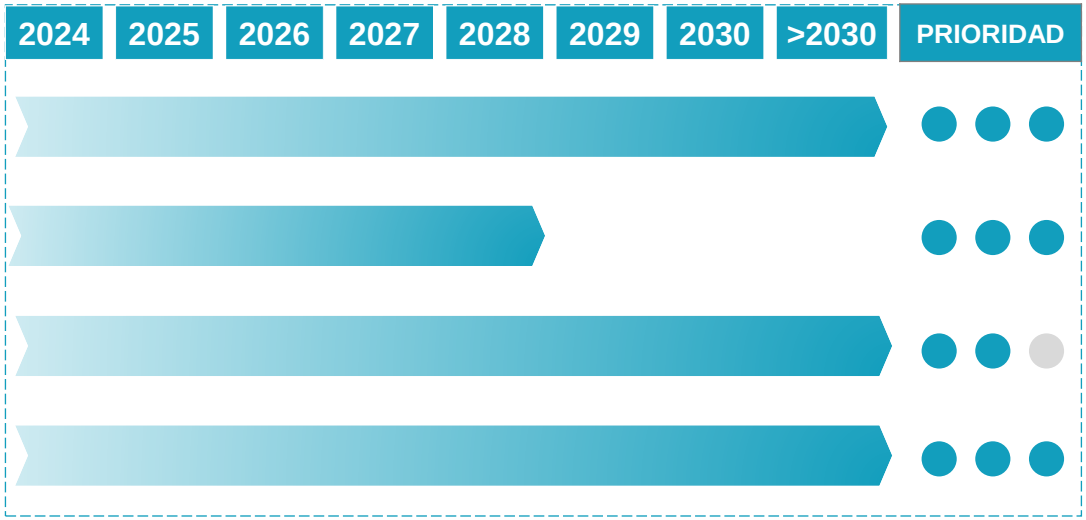
- Disponer de profesionales del sector marítimo con los conocimientos y competencias necesarios en el nuevo escenario de nuevos combustibles, sostenibilidad y desarrollos tecnológicos aplicables al sector.
- Atraer nuevas vocaciones al sector que permitan cubrir las necesidades de profesionales y avanzar en la igualdad efectiva en el sector marítimo.
- Potenciar mejoras en la calidad de vida y entorno laboral de la gente del mar, de forma que se favorezca mayores niveles de seguridad y bienestar de su trabajo.

Actuación 1: Promover las profesiones marítimas y su capacitación

Actuación 2: Avanzar en la igualdad efectiva entre mujeres y hombres en el sector marítimo

Actuación 3: Potenciación la cultura marítima

Actuación 4: Poner en el centro el bienestar de la gente del mar



EJE 3. Empleo: Avanzar en la dimensión social del transporte marítimo

3.1. Promover las profesiones marítimas y su capacitación

La formación y profesionalización de los sectores marítimos constituye una pieza esencial, basada en la formación específica en las distintas actividades, cuyo objetivo es la cualificación de los recursos humanos. Esta línea de la estrategia marítima debe abordarse en coordinación con las universidades, centros de formación y responsables de distintos ministerios, con el fin de impulsar la formación en todos los niveles y en contacto con el sector para la capacitación de los profesionales de acuerdo con los requisitos reales del sector.

- **Impulsar las vocaciones marítimas** de forma que se atraigan y formen suficientes profesionales para cubrir las distintas necesidades del sector con perfiles adecuados y preparados para las nuevas necesidades. Realizar una colaboración efectiva entre instituciones para:
  - Conocer las inquietudes y demandas de las y los jóvenes para hacer más atractivo el sector marítimo.
  - Dar a conocer el sector y las profesiones marítimas entre las y los jóvenes potenciando los aspectos que favorecen el interés de este sector de población.
  - Atraer a las y los jóvenes a las distintas opciones de formación que se ofrecen en el sector para la generación de nuevos profesionales.

- Favorecer la **formación específica en el sector**, en coordinación con Universidades, centros de formación y responsables ministeriales impulsar la formación en todos los niveles: de formación profesional a titulados universitarios.
  - Creando programas formativos actualizados y enfocados a la formación de los profesionales del futuro.
  - Colaborando con el sector para conocer y actualizar las necesidades específicas de cada actividad (flota, navieras, administración, astillero, industria auxiliar, etc.)

- Facilitar la **capacitación de los profesionales** en las nuevas competencias que se requiere en los distintos ámbitos del sector derivadas del impacto de:
  - Las nuevas tecnologías, que incluye la digitalización de los distintos sectores y requiere una revisión continua del contenido por la rápida evolución en estos campos.
  - La transición energética, así como su aplicación en los distintos ámbitos marítimos y las buenas prácticas a aplicar en el sector.
  - Las nuevas formas de trabajar y operar así como las buenas prácticas que mejoren forma de trabajar y eviten las lesiones y daños al personal.

- Facilitar e impulsar la **realización de prácticas** conforme a la legislación aplicable y con dotaciones presupuestarias suficientes que permitan completar la formación en las distintas empresas del sector, así como la atracción de personas trabajadoras al ámbito marítimo.

Entidades implicadas:

- DGMM
- Mº Educación, Formación Profesional y Deportes
- Sector marítimo
- Mº Trabajo y Eco. Social

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

EJE 3. Empleo: Avanzar en la dimensión social del transporte marítimo

3.2. Avanzar en la igualdad efectiva entre mujeres y hombres en el sector marítimo

- Impulsar específicamente las **vocaciones marítimas entre las mujeres**, facilitando su acceso y mantenimiento en el sector marítimo. En este sentido se plantea:
  - Concienciar del cumplimiento de la obligación de contar con los **planes de igualdad** previstos en los artículos 45 y 46 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y fomentar planes de **conciliación laboral** con el fin de atraer vocaciones marítimas femeninas.
  - Promover la **integración de la perspectiva de género** en la gestión preventiva, y promocionar el sector en entornos mayoritariamente femeninos para fomentar su conocimiento.
- En colaboración con el sector y siguiendo las directrices de la OMI, realizar actividades para dar visibilidad y promover el papel de la mujer en el sector marítimo; así sucede con la celebración del **Día internacional de la mujer en el sector marítimo** (18 de mayo), en la que se colaborará con el sector y, especialmente, con WISTA[1].

3.3. Potenciación la cultura marítima

- Implicar a las distintas administraciones para **dar a conocer el sector marítimo**, resaltando **su relevancia estratégica para** nuestro país, así como sus salidas profesionales a la sociedad en general y en las y los jóvenes en particular. El objetivo es fomentar el interés en el sector y el conocimiento del mismo a todos los niveles de la sociedad.
- Es necesario potenciar la cultura marítima en España para permitir:
  - Que muchos ciudadanos se aventuren a iniciarse en el sector en general, y en el náutico deportivo en particular.
  - Dar a conocer a la Administración y la sociedad el impacto económico y la labor social, deportiva y turística que realizan las empresas y entidades del sector.
  - En el caso de la náutica deportiva alejar la visión elitista que asocia al sector.

Entidades implicadas:

- DGMM
- Mº Educación, Formación Profesional y Deportes
- Sector marítimo

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

[1] La *Women's International Shipping & Trading Association* (WISTA) es una organización internacional para mujeres en puestos directivos y de toma de decisiones involucrados en negocios de transporte marítimo y comercios relacionados en todo el mundo.
WISTA aspira a ser un actor importante para atraer a más mujeres a la industria y apoyar a las mujeres en puestos directivos. Centrándonos en la creación de redes, la educación y la tutoría, podemos mejorar la competencia de los miembros y potenciar el éxito profesional.
WISTA España se fundó en marzo de 2007. Desde entonces ha experimentado un rápido crecimiento en su número de miembros, contando con mujeres de las principales áreas comerciales del sector marítimo, de empresas armadoras, agentes marítimos, corredores/as, abogados/as, inspectores/as de la ITF, P&I. corresponsales, seguros o Puertos, entre otros.
Se puede consultar más información en https://wistainternational.com/association/wista-spain

EJE 3. Empleo: Avanzar en la dimensión social del transporte marítimo

3.4. Poner en el centro el bienestar de la gente del mar

- Se deben procurar unas **condiciones dignas a las y los marinos**, tanto a bordo de los buques como en su tránsito internacional cuando se llevan a cabo los relevos de tribulaciones. En la misma línea, se garantizará el acceso a instalaciones y servicios apropiados para toda la comunidad marítima, sin olvidar la facilitación de la contratación de marinos extranjeros en los buques de los navieros españoles.

- Impulsar la actividad del **Comité Nacional de Bienestar de la Gente de Mar** en el que participan la Dirección General de la Marina Mercante, Puertos del Estado, la organización Stella Maris-apostolado del mar, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), el Instituto Social de la Marina (ISM), la Asociación Española de Consignatarios de Buques (ASECOB) y la Federación Internacional de los trabajadores/as del Transporte (ITF).

- Un aspecto importante para **monitorizar y optimizar** respecto al bienestar de la gente del mar es **la seguridad en el trabajo**, debido a la propia naturaleza del entorno marino y el tipo de trabajos del sector muchas de las actividades. Por tanto, se considera:
  - El desarrollo de manuales y guías de buenas prácticas obtenidas de las lecciones aprendidas del análisis de los accidentes más graves.
  - La formación específica en materia de prevención de los profesionales más expuesto.
  - El fomento de medidas de seguridad que mejore la seguridad en el trabajo de todos los ámbitos del sector, especialmente aquellos más expuestos a accidentes.
  - Aprovechar las conexiones con la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2023-2027.

Entidades implicadas:

- DGMM
- OMI
- Sector marítimo

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

4. EJES DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESPAÑA

4.1. ENERGIA Y Medioambiente: Contribuir A LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE Y DESDE EL SECTOR

4.2. Digital: Impulsar la innovación, DIGITALIZACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

4.3. EMPLEO: AVANZAR EN LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, EMPLEO AZUL

4.4. UNA ADMINISTRACIÓN marítima ágil y eficaz

4.5. LOGRAR UNA FLOTA Y UNA BANDERA COMPETITIVAS Y A LA MEDIDA DEL PAÍS

4.6. FOMENTAR EL DESARROLLO Y ACTUALIZACIÓN CONTINUA DE LA NÁUTICA DE RECREO

4.7. UN SISTEMA PORTUARIO COMPETITIVO Y SOSTENIBLE

EJE 4. Una Administración marítima ágil y eficaz

Motivación:

La Administración marítima se integra por la Dirección General de la Marina Mercante, las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Como exige el artículo 103 de la Constitución Española, la Administración marítima tiene la obligación de servir con objetividad los intereses generales de España en el ámbito de la navegación marítima. Esta tarea presenta una doble faceta: por un lado, la de apoyo al sector marítimo nacional, facilitando su actividad en un marco caracterizado por la internacionalidad, la elevada competencia entre las flotas de los distintos países y el cumplimiento de requisitos de descarbonización exigentes y de coste elevado. Y, por otro lado, la de asegurar la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, así como la protección del medio ambiente marino frente a la contaminación producida por buques.

La competitividad de todos los sectores exige la excelencia en la prestación del servicio que es competencia de la Administración marítima. El sector marítimo debe ofrecer servicios excelentes, pero, a su vez, debe recibir un excelente servicio de las administraciones con las que debe relacionarse para el día a día de su actividad.

La configuración de la Administración debe hacer posible su impulso a favor del conjunto del sector marítimo de España, para que puedan aprovecharse las oportunidades que ofrece para la economía, la competitividad y el empleo. Se espera que el servicio público funcione correctamente, independientemente del departamento de la Administracion implicado, pues lo realmente importante es satisfacer adecuadamente su necesidad. Implicando a 6 ministerios diferentes, incluyendo algunas entidades públicas, la coordinación entre todos ellos resulta imprescindible para conseguir el objetivo de excelencia. Se trataría de colocar a la empresa en el centro de la gestión.

Los objetivos de la estrategia marítima española es lograr la mejor defensa del interés nacional, a cargo de la Administración marítima española, coordinada con el conjunto de la Administración General del Estado y asegurando la mayor participación del sector marítimo.

Un problema de fondo es el desconocimiento generalizado del sector marítimo, y de sus especificidades, así como de su relevancia estratégica, tanto en el seno de la Administración Pública como en general en los entornos empresarial y ciudadano. Y junto a lo anterior, España debe promover la cooperación y el entendimiento con el resto de Estados, de forma que se puedan poner en marcha políticas comunes en los diversos ámbitos de la economía del mar, en cumplimiento de los distintos convenios internacionales.

EJE 4. Una Administración marítima ágil y eficaz

Objetivos:

- Agilizar los trámites (especialmente, la obtención de certificados) y flexibilizar orgánica y funcionalmente todos los ámbitos de interacción, de acuerdo con un principio de especialización de cada área y, al mismo tiempo, de coordinación del conjunto de la estructura.
- Responder eficazmente ante incidencias, situaciones sobrevenidas o cualquier otro problema de los que habitualmente se producen como consecuencia de la navegación marítima..
- Proporcionar un servicio que responda al enfoque comercial y de negocio que caracteriza al sector marítimo y que se traduzca en un papel impulsor y facilitador de la Administración.

Actuaciones:

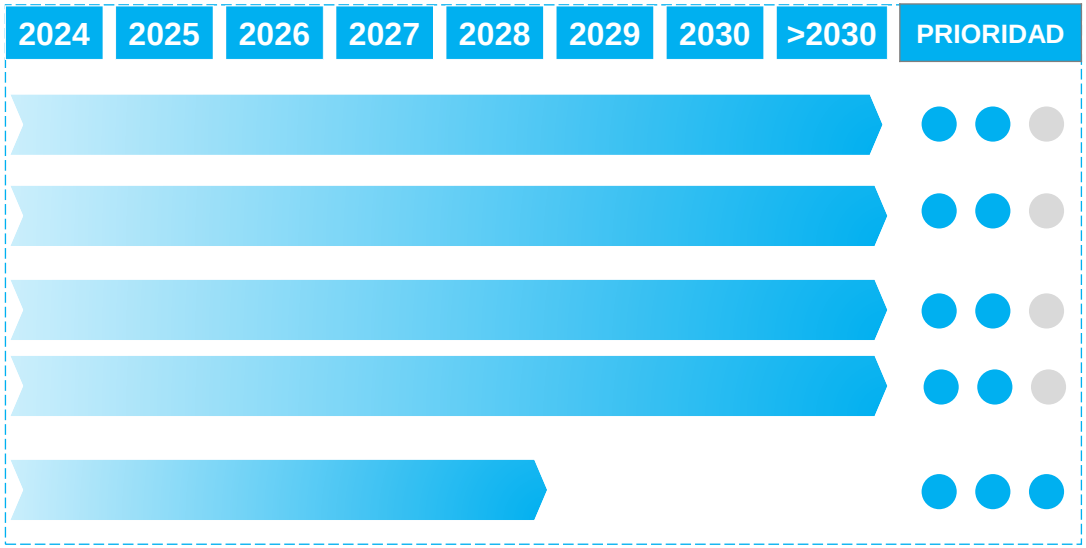
Actuación 1: Administracion marítima receptiva, eficiente y pro-activa

Actuación 2: Coordinación interinstitucional en materia de marina mercante

Actuación 3: Desarrollo de imagen y marca

Actuación 4: Reforzar la cooperación internacional

Actuación 5: Actualización normativa de la regulación específica



EJE 4. Una Administración marítima ágil y eficaz

4.1. Administracion marítima receptiva, eficiente y pro-activa

Las características propias del sector naviero requieren una capacidad de respuesta ágil y eficaz ante incidencias, situaciones sobrevenidas o cualquier otro problema. Y un enfoque y una visión comercial y de negocio* que entienda el papel impulsor y facilitador de la Administración. Mayor agilidad en los trámites y más flexibilidad orgánica y funcional en todos los ámbitos de interacción.

- **Simplificar y racionalizar las instancias y formalidades de los trámites administrativos.**
  - Aprovechar las potencialidades que ofrecen las nuevas tecnologías para eliminar obstáculos y prácticas burocráticas que perjudican el intercambio de información y los servicios que la Administración presta. No solicitar información ya entregada o de la que la administración ya dispone. Eliminar trabas y trámites que restan productividad, especialmente en trámites como la obtención de certificados.
  - Avanzar en la digitalización y renovaciones de las aplicaciones informáticas de la Dirección General de la Marina Mercante, para permitir la simplificación y racionalización de las instancias y formalidades de los trámites administrativos.
  - Reforzar la coordinación con otros registros y, especialmente, con el Registro de Bienes Muebles.
- **Ampliar las funcionalidades de la Ventanilla Única.**
  - La Administracion marítima ya facilita, a través de su sede electrónica, la realización de los trámites necesarios para el acceso y ejercicio de la actividad del sector, proporcionando la información sobre trámites administrativos, ayudas y subvenciones, líneas de crédito y otros recursos para el sector, siendo conveniente completar los trámites incluidos.
  - La DGMM contará con estructura y medios que le permitan ofrecer al sector un asesoramiento especializado.
- **Reforzar la actividad inspectora.**
  - Que permita comprobar la regularidad de la documentación del buque y el cumplimiento de los nuevos requisitos medioambientales exigidos. Mejorar los recursos de las Capitanías Marítimas para agilizar el trabajo de inspección y administrativo.
  - Seguir avanzado en la coordinación con las organizaciones de inspección y de reconocimiento de buques para atender mejor y con mayor celeridad las necesidades de los navieros y armadores/as.
- **Mejorar el control del cumplimiento de la normativa.**
  - Asegurar el cumplimiento de la creciente normativa en materia de contaminación, mediante la mejora de medios disponibles en la DGMM.
  - Apoyar las campañas de seguridad marítima y de sensibilización.
  - Agilizar la tramitación de los procedimientos sancionadores mediante una estructura coordinada y la especialización de sus áreas de actuación.
  - Acelerar los procedimientos de ejecución y devolución de sanciones, así como la garantía de la recuperación de los gastos generados, incluido los de SASEMAR.

Entidades implicadas:

- DGMM

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

- Necesidad de participación de la administración y expertos de cada sector

*Por ejemplo, en Portugal la SDM – Sociedade de Desenvolvimento da Madeira, SA- es la responsable de la administración y promoción del Registro Internacional de Buques de Madeira – MAR. Por su propia naturaleza, la SDM tiene un enfoque marcadamente empresarial y de negocio.

EJE 4. Una Administración marítima ágil y eficaz

4.2. Coordinación interinstitucional en materia de marina mercante

El importante número de ministerios que tiene atribuidas competencias relacionadas con el medio marino exige una adecuada coordinación entre los órganos implicados, que asegure una visión integrada y sostenible de las políticas públicas que afecten al medio marino. Para conseguir esa actuación coherente de la Administración General del Estado es necesario contar con un órgano de coordinación, participación y consulta en las materias incluidas dentro de la competencia de marina mercante.

Esto justifica la previsión incluida en el anteproyecto de ley de reforma del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante[1], que regula la creación de un nuevo órgano, adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, a estos fines. Es el denominado **Comité Asesor Marítimo**, que cubre el vacío existente en materia de participación en la competencia de marina mercante y sustituye a la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo.

- La primera finalidad del **Comité Asesor Marítimo** será facilitar la coordinación dentro de la Administración General del Estado en esta materia. Así sucede con la conservación de la biodiversidad, la pesca y la acuicultura, la defensa y la seguridad pública.
- La segunda es facilitar la coordinación con las Comunidades Autónomas, que carecen de competencias en materia de marina mercante, pero que sí tienen otras competencias estrechamente relacionadas, como es el transporte entre puertos de cada comunidad, salvamento o aquellas que le ha transferido el Estado.
- La tercera finalidad es la coordinación con representantes del sector de la navegación marítima.

La existencia de este órgano permitirá a la Dirección General de la Marina Mercante trasladar a otros órganos de la Administración la problemática que subyace a diversas cuestiones y que actualmente son desconocidas para el resto de la Administración.

El **Comité Asesor Marítimo** se configura como un órgano de composición flexible en atención a las materias que se traten en cada momento y que puede contribuir a cumplir diversos objetivos, como:

- Proporcionar información actualizada sobre la situación y evolución del sector marítimo, con recogida sistemática de información sobre el sector, a nivel nacional e internacional, que ayuden a la toma de decisiones.
- Articular un foro de participación sectorial para analizar, debatir, hacer recomendaciones, proponer iniciativas y medidas que contribuyan a establecer y consolidar una política proactiva para el desarrollo del sector marítimo.
- Promover, a través de su información, el conocimiento y el interés por el sector marítimo.
- Definir, orientar y apoyar la investigación, el desarrollo y la innovación en el sector.

En definitiva, el **Comité Asesor Marítimo** supondrá la puesta en funcionamiento de un modelo de gobernanza en el que concurran las competencias relativas al mar en sentido amplio, y en él residirá la gobernanza de esta **Estrategia Marítima** (ver capítulo 5), y podrá articularse la coordinación de las políticas y acciones de aplicación al sector marítimo. Un objetivo en línea con la Política Marítima Integrada que promueve la Unión Europea desde la adopción del Libro Azul de la Comisión[2].

Entidades implicadas:

- DGMM
- Administraciones marítimas
- Sector marítimo

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

- Necesidad de participación de la administración y expertos de cada sector

[1] Aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima

[2] De 10 de octubre de 2007 (COM (2007) 575 final).

EJE 4. Una Administración marítima ágil y eficaz

4.3. Desarrollo de imagen y marca

Visibilizar al sector marítimo en el entorno político, institucional, empresarial y ciudadano. Mostrar la importancia estratégica del sector. Dar a conocer su aportación de valor a la sociedad y sus especificidades y necesidades. En colaboración con el sector promover **campañas de sensibilización** con alcances diferenciados según los distintos ámbitos.

4.4. Reforzar la cooperación internacional

Dentro de la actividad internacional en el ámbito del marítimo, España realiza importante esfuerzo para atender los foros internacionales del sector, así como para elaborar convenios de cooperación con otros países y normas de distinto rango y mantener, además, una presencia puntual en lugares donde se deba manifestar criterio o influir en el proceso de toma de decisiones.

La Administración marítima española tiene una presencia significativa y activa en los organismos, tanto europeos como internacionales, en que se debaten y establecen las normas que regulan la actividad del sector marítimo. No obstante, con el objetivo de defender y preservar los intereses específicos del sector español, es necesario reforzar esta presencia y contar con la implicación del propio sector. En esta línea, han de plantearse:

- Generar un Grupo de Apoyo a la Administración marítima con participación del sector privado y de otras entidades nacionales implicadas.
- Impulsar la participación de las empresas del sector en los Comités Técnicos de la OMI y de la OIT.

Se trata de integrar al conjunto del sector marítimo en la definición y defensa del interés nacional en las cuestiones que sean objeto de debate y decisión a nivel internacional. Todo ello requiere una estructura administrativa acorde al sector, caracterizado por su internacionalidad, tanto en los medios, como en los foros de toma de decisiones relevante, para que España alcance así la consideración que merece su tradición marítima, lo cual conllevaría a disponer de una capacidad de estudio, análisis y decisión de alto nivel.

Los principales foros internacionales que afectan a la actividad marítima internacional son:

- La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo de las Naciones Unidas especializado en asuntos marítimos, principalmente en mejorar la seguridad en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino desde los buques. España cuenta con una representación permanente ante la OMI, pero en muchos es necesaria la asistencia de personal técnico experto dada la importancia para flota y armadores/as españoles/as de los acuerdos que se alcanzan.
- La Unión Europea tiene atribuidas competencias que afectan al sector marítimo y que desarrolla a través de:
  - La Política Marítima Integrada (PMI): la Planificación Marítima Espacial y el Crecimiento azul.
  - El Transporte Marítimo: normas europeas que regulan cuestiones de seguridad marítima y protección del medio marino, y las normas sobre descarbonización.

Entidades implicadas:

- DGMM

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

- Necesidad de participación de la administración y expertos de cada sector

EJE 4. Una Administración marítima ágil y eficaz

4.5. Actualización normativa de la regulación específica

Actualizar, racionalizar y "codificar" o reunir en un número reducido de reales decretos la dispersa normativa reglamentaria en materia de marina mercante es un objetivo imprescindible. Se trata de un proceso para mejorar el conjunto de la actuación de la Administración marítima y facilitar la actividad de la flota civil española y la equiparación de sus condiciones con flotas extranjeras.

A medio plazo, también consolidar en una única ley las normas que en materia de marina mercante y de navegación se contienen en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Como paso intermedio, debe aprobarse el anteproyecto de ley que modifica ambas normas con el fin de mejorar su coordinación y coherencia, actualizar su contenido y dar cabida a nuevas realidades del sector como son los buques autónomos y la náutica de recreo.

Entidades implicadas:

- DGMM

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

- Necesidad de participación de la administración y expertos de cada sector

4. EJES DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESPAÑA

4.1. ENERGIA Y Medioambiente: Contribuir A LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE Y DESDE EL SECTOR

4.2. Digital: Impulsar la innovación, DIGITALIZACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

4.3. EMPLEO: AVANZAR EN LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, EMPLEO AZUL

4.4. UNA ADMINISTRACIÓN marítima ágil y eficaz

4.5. LOGRAR UNA FLOTA Y UNA BANDERA COMPETITIVAS Y A LA MEDIDA DEL PAÍS

4.6. FOMENTAR EL DESARROLLO Y ACTUALIZACIÓN CONTINUA DE LA NÁUTICA DE RECREO

4.7. UN SISTEMA PORTUARIO COMPETITIVO Y SOSTENIBLE

EJE 5. Lograr una flota y una bandera competitivas y a la medida del país

Motivación:

El papel de los **registros marítimos** es fundamental para determinar la competitividad de una bandera, puesto que engloba cuestiones de tipo administrativo y laboral. La evolución de la flota española en los últimos años pone de manifiesto la existencia de trabas que no hacen de nuestros registros de buques una opción atractiva.

España no puede permitirse por más tiempo no disponer de una flota y una bandera acorde a su relevancia económica y de actividad marítima. Es necesario un **impulso político** para romper la tendencia de las últimas décadas y avanzar en el desarrollo de un **sector marítimo robusto**, en crecimiento, dinámico e innovador.

Ello requiere generar un marco de condiciones competitivas en los mercados internacionales. Ejecutar una **política pro-activa frente a una reactiva. La adopción de una visión a largo plazo y la disposición de las medida e incentivos adecuados para el crecimiento empresarial.**

Es imprescindible avanzar en lograr una mayor **independencia estratégica** que preserve la autonomía del país en tráficos estratégicos como los energéticos, alimenticios, y tantos otros, cuya relevancia se ha puesto de manifiesto con absoluta claridad en los últimos años.

Y al mismo tiempo, contar con un **pabellón nacional** en que la flota española se sienta en condiciones de competir adecuadamente en los diferentes mercados, sin acudir a otras banderas.

En definitiva, el objetivo de la Estrategia Marítima de España es **contar con una flota a la medida de nuestra economía**, alineada con los países de nuestro entorno. Es necesario para ello que la bandera española cuente con incentivos suficientes para que sea elegida por nuestros armadores/as. Por ello es necesario poner fin a la tendencia de disminución de buques matriculados en nuestro país, que ha llevado a que los navieros españoles tengan prácticamente la mitad de sus buques inscritos en registros de otros países (principalmente, Madeira y Malta).

Asimismo, la economía española genera una intensa demanda de transporte marítimo de mercancías y de pasajeros. España genera importantes tráficos marítimos de exportación de productos petrolíferos y químicos, de graneles sólidos minerales, de materiales de construcción, de productos siderúrgicos y alimenticios, entre otros. Es decir, existe un importante mercado al que la flota española podría prestar servicio.

El sector naviero español debe atender una parte relevante de esta actividad y constituirse en el centro de este importante ámbito de actividad en nuestro país. Para ello es preciso dar **mayor visibilidad al sector del transporte marítimo** en la agenda política nacional. Los beneficios de estas medidas con claros y generarían un importante fortalecimiento de la economía española, ya que tendría efectos positivos sobre la industria de construcción naval, la innovación tecnológica, las nuevas energías e incluso sobre la náutica de recreo.

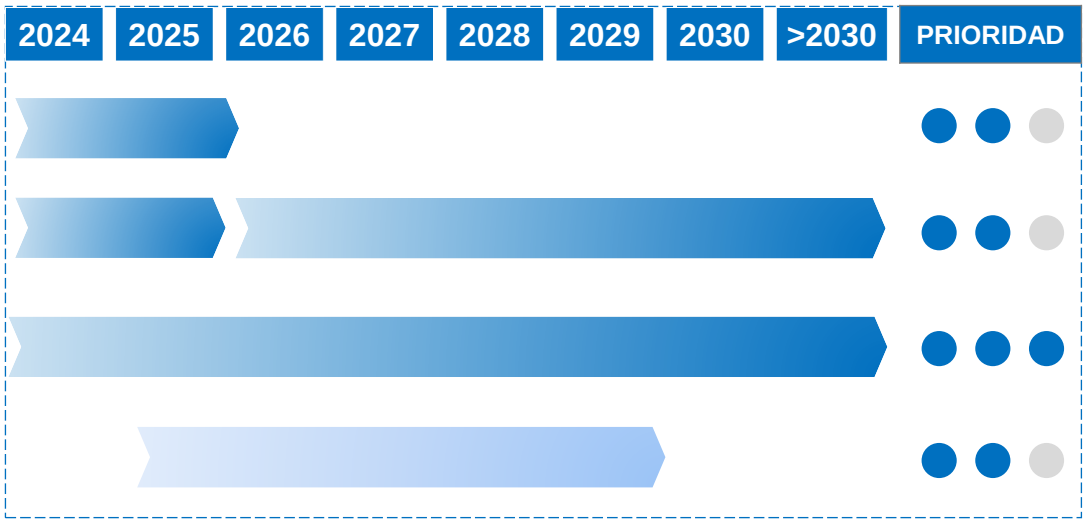
EJE 5. Lograr una flota y una bandera competitivas y a la medida del país

Objetivos:

- Mejorar la competitividad de los registros marítimos para revertir el descenso del número de buques bajo pabellón español: debe abordarse una reordenación y actualización del régimen jurídico de los registros marítimos españoles y que, pudiendo contar con otros registros complementarios, serán: Registro de Buques, Registro de Empresas Navieras, Registro Especial de Buques, Registro Especial de Empresas Navieras, Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo, y Registro de buques embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.
- Establecer medidas eficientes de apoyo a la flota y al sector naviero que favorezcan la competitividad del sector español y sirvan como aliciente para hacer crecer la flota.
- Generar un entorno de colaboración con el sector que ayude a detectar tendencias y actuar con anticipación para mejorar la competitividad de la flota y el sector.

Actuaciones:

- **Actuación 1:** Reforma del Registro Especial de Canarias (REC)
- **Actuación 2:** Apoyo al desarrollo del sector naviero y marítimo
- **Actuación 3:** Impulsar las fortalezas de la flota española, generar oportunidades
- **Actuación 4:** Crear el Observatorio de Competitividad Marítimo



EJE 5. Lograr una flota y una bandera competitivas y a la medida del país

5.1. Reforma del Registro Especial de Canarias (REC)

La medida fundamental es **centralizar todas las competencias administrativas** relativas a los buques del REC en un **único organismo**, dependiente de la DG de la Marina Mercante, con el objetivo de racionalizar su gestión administrativa y facilitar la necesaria adaptación de sus normas laborales, técnicas y de inspección a la práctica internacional.

- **Aspectos administrativos**
  - Simplificación de trámites administrativos del enrole de **marinos no comunitarios** en buques del REC.
  - Simplificar la **tramitación de visados** para enrolar en España, en buques españoles, marinos no UE.
  - Revisar los mecanismos de coordinación entre organismos con el objetivo de **agilizar los procedimientos de inspección**, considerando el diseño de un sistema que canalice la emisión de certificados y ofrezca al sector **una interlocución única**, entre otras posibles soluciones.
  - Tratamiento específico de los seguros de **Protección e Indemnización.**
  - **Consolidar servicios disponibles 24/7/365** (para lo que no se delegue en Organizaciones reconocidas) y agilidad en la respuesta (establecer plazos máximos de respuesta según el procedimiento, entre 24h y 1 mes).
- **Aspectos laborales**
  - Adaptación de la aplicación de la **Ley de Prevención de Riesgos Laborales** (LPRL) a las navieras.
    - Con el fin de atender los requerimientos del Convenio de Trabajo Marítimo (MLC), que establece la **necesidad de implantar orientaciones nacionales específicas** en la gestión de la seguridad y la salud a bordo de los buques, desarrollar la aplicación de la LPRL, permitiendo su adaptación progresiva a las particularidades del sector naviero, en el marco de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el trabajo 2023-2027.
    - Promover la capacitación de los **oficiales de buques mercantes para que puedan impartir la formación** que exige el art. 19 LPRL, dado que dichos oficiales, sobre la base de las exigencias de la normativa internacional (Convenios STCW, MLC y Código ISM), han superado un completo programa de formación, teórica y práctica, en cuestiones de seguridad y salud
  - **Personal inspector más especializado** y con formación específica en todas las áreas de la Administración con competencias en el ámbito marítimo.
  - **Reducir el porcentaje** del requisito de **tripulantes de nacionalidad** de un Estado perteneciente al EEE, alineándose con otras banderas europeas.
  - Realizar un estudio para **identificar las circunstancias laborales** que conciernen a los tripulantes nacionales enrolados en los buques del REC.
  - Reducir el número de tripulantes con **responsabilidades de gestión** que deben superar, bien la prueba, o bien el curso, sobre legislación marítima española.
  - Estudiar posibles mejoras en el procedimiento para la obtención de los **reconocimientos médicos de embarque marítimo** y los **certificados de botiquines.**

Entidades implicadas:

- DGMM
- Mº Trabajo y Eco. Social
- Mº Inclusión, Seguridad Social y Migraciones
- Mº Interior

Financiación:

- No requiere

Otros:

EJE 5. Lograr una flota y una bandera competitivas y a la medida del país

5.2. Apoyo al desarrollo del sector naviero y marítimo

El sector naviero español está constituido, en general, por empresas de pequeña dimensión comparativamente con sus competidores de otros países, y con reducida capacidad financiera que dificulta el abordar nuevos mercados y tráficos. Adicionalmente, las administraciones nacionales de los países de nuestro entorno ejercen un fuerte apoyo a su sector marítimo defendiendo sus intereses.

Esta Actuación trata de generar las condiciones de competitividad que permitan a las empresas navieras desarrollarse en su actividad actual, con el crecimiento de su flota, y abordar nuevas actividades con dotaciones adicionales de buques, configurando un **Paquete de Apoyos al desarrollo del sector naviero**:

- **Ayudas a la inversión de las empresas navieras:** incentivos a las inversiones que supongan disponer de una flota medioambientalmente más eficiente: definir e implantar un Plan de Descarbonización (se expone en el Eje 2).
- Dotación de una línea de **avales del Estado con dotación suficiente,** que facilite y favorezca la inversión de las empresas navieras tanto en nuevas construcciones como en buques existentes.
- **Incentivos a las entidades financieras** para financiar crédito marítimo a bajo interés y con periodos de carencia.

Todas estas medidas permiten **reducir el coste de adquisición y financiación** del buque repercutiendo directamente en la competitividad de la empresa naviera a lo largo de la vida útil del buque, facilitando y promoviendo así su desarrollo y actividad en mercados existentes y nuevos. Y, por otra parte, permite **competir en igualdad de condiciones** con navieras de otros países que sí tienen acceso a este tipo de apoyos.

- Apoyar a las empresas españolas en su **acceso a otros mercados y tráficos**, por ejemplo, mediante programas específicos de desarrollo de nuevos mercados.

Entre las medidas que conllevan una **mejora de la competitividad**, para con ello fomentar el acercamiento a los registros españoles, destacan tres:

- Actualización del **régimen de nacionalidad** española o de la UE o del EEE que se exige a capitán, primer oficial y el 50% calculado sobre la dotación mínima de seguridad, y no de toda la dotación del buque.
- Posibilidad de **inscripción de buques y embarcaciones** de más de 15 metros de eslora que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, incluida la náutica de recreo, sin que se exija el requisito de GT.

Entidades implicadas:

- DGMM
- Mº Industria
- Mº Hacienda

Financiación:

- Presupuestos

Otros:

-

EJE 5. Lograr una flota y una bandera competitivas y a la medida del país

5.3. Impulsar las fortalezas de la flota española, generar oportunidades

El impulso a la marina mercante española se apoya en la larga tradición de muchas **empresas navieras**, cuya actividad debe satisfacer una parte importante de la intensa demanda de transporte marítimo de mercancías y de pasajeros que genera la economía española.

El reto del sector es ahora la **adaptación a las normas** de la OMI y de la Unión Europea de descarbonización, así como a la digitalización de la economía.

Las **mejoras previstas** en esta estrategia para el **Registro Especial de Buques** deben facilitar los trámites de las empresas navieras españolas. Entre estas materias destaca la necesidad de un régimen más ajustado a la realidad del sector de marinos extranjeros. Estas peculiaridades deben tener en cuenta que las y los marinos no tendrán residencia en territorio español, lo que hace inadecuada la exigencia de permisos de trabajo y residencia, que no se exigen en la mayoría de los países de nuestro entorno. Lo mismo cabe decir de la necesidad de agilizar el actual sistema de inspecciones, en el cual concurren distintos órganos administrativos.

Adicionalmente se plantea la generación de Registros específicos para facilitar e incluir aquellas embarcaciones con características singulares, como es el **registro de buques embarcaciones históricos** y sus reproducciones singulares, para asegurar la protección y promoción de este importante patrimonio de nuestro país.

Entidades implicadas:

- DGMM
- Sector marítimo

Financiación:

- Presupuesto propio

Otros:

- Colaboración con el sector para el observatorio

5.4. Crear el Observatorio de Competitividad Marítima

Disponer de un instrumento que permita **actuar pro-activamente** para no solo mantener sino elevar los niveles de competitividad del sector naviero español:

- Que identifique tempranamente las necesidades del sector y establezca las medidas necesarias para cubrirlas.
- Que analice las medidas y programas que otros países implementen o vayan a implementar para evitar situar al sector en una situación desfavorable.
- Que estudie las dificultades que encuentran las navieras españolas para acceder a la financiación privada y proponga soluciones viables en colaboración con las entidades financieras.

➢ Diseño del Observatorio: composición y funcionamiento, ámbitos geográficos y funcionales objeto del observatorio. Sistemática de actualización.

➢ Elaboración de un primer informe que sirva de punto de partida para su posterior sistematización, actualización y perfeccionamiento.

4. EJES DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESPAÑA

4.1. ENERGIA Y Medioambiente: Contribuir A LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE Y DESDE EL SECTOR

4.2. Digital: Impulsar la innovación, DIGITALIZACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

4.3. EMPLEO: AVANZAR EN LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, EMPLEO AZUL

4.4. UNA ADMINISTRACIÓN marítima ágil y eficaz

4.5. LOGRAR UNA FLOTA Y UNA BANDERA COMPETITIVAS Y A LA MEDIDA DEL PAÍS

4.6. FOMENTAR EL DESARROLLO Y ACTUALIZACIÓN CONTINUA DE LA NÁUTICA DE RECREO

4.7. UN SISTEMA PORTUARIO COMPETITIVO Y SOSTENIBLE

EJE 6. Fortalecer y generar competitividad en la náutica de recreo

Motivación:

La Estrategia marítima Nacional considera al sector de la náutica de recreo como prioritario, dada su alta especialización, valor añadido, potencial de crecimiento e internacionalización, y componente industrial elevado.

El sector tiene un impacto económico significativo, tanto directa como indirectamente, a través de una serie de subsectores: construcción de embarcaciones, puertos deportivos, venta, alquiler, tiendas especializadas, mantenimiento, reparación y reciclado, turismo náutico, servicios auxiliares, educación y formación, buceo, deportes, eventos náuticos y competiciones, innovación y tecnología, investigación y conservación marina, no solo generando empleo directo sino también impulsando la inversión en infraestructura, turismo y tecnología, y contribuyendo al desarrollo sostenible de las regiones costeras.

La estrategia marítima engloba todos los sectores implicados, como son la náutica de recreo, el submarinismo, las piscifactorías y acuicultura, etc. Todos estos sectores tienen necesidades específicas que se deben considerar.

La dimensión del sector de la náutica de recreo en España es inferior a la de muchos de los países del entorno, cuando España cuenta con más kilómetros de costa y mejores condiciones climáticas, lo que a priori debería potenciar y ser un aliciente para este sector. Siendo necesario realizar acciones que promuevan el sector para que alcance un mayor desarrollo y dimensión.

También destaca su impacto en el turismo de alto poder adquisitivo y promedio de estancia elevado. Además, contribuye a la diversificación, desestacionalización y desconcentración del turismo tradicional.

EJE 6. Fortalecer y generar competitividad en la náutica de recreo

Objetivos:

- Desarrollar una regulación específica que se adapte a las características específicas de la náutica de recreo para que el sector alcance su máximo desarrollo en España.
- Facilitar las herramientas para que las infraestructuras y servicios al sector náutico mejoren para cubrir sus necesidades específicas, con la mayor independencia y agilidad posible en su operativa y gestión.
- Favorecer la profesionalización, el desarrollo de formación específica y la atracción de vocaciones al sector de la náutica de recreo, mejorando con ello los servicios que se ofrecen.

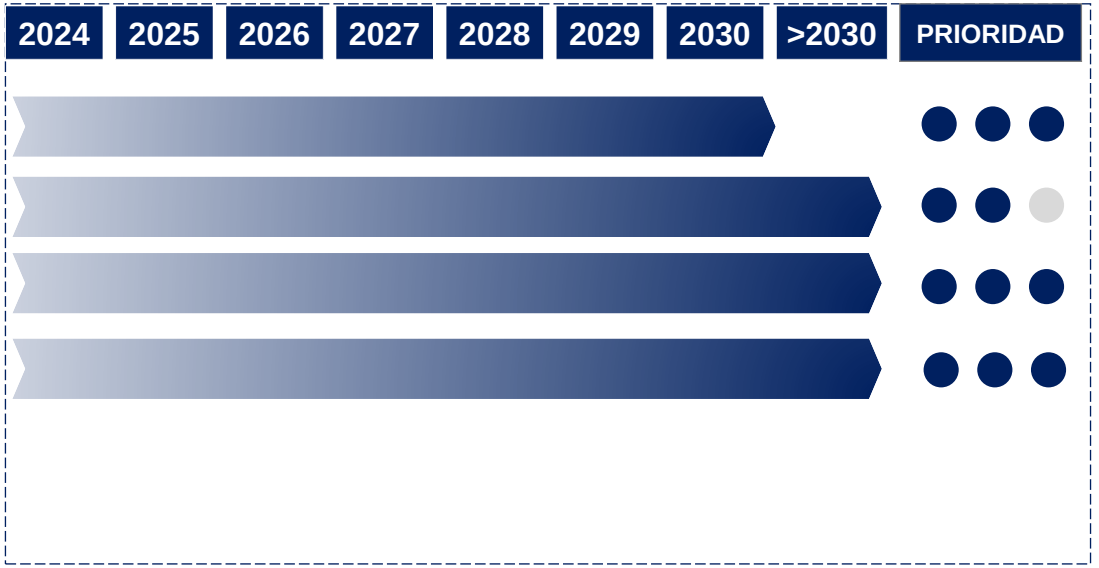
Actuaciones:

Actuación 1: Adaptación de regulación específica

Actuación 2: Mejora de infraestructuras y servicios

Actuación 3: Náutica de recreo y medio ambiente

Actuación 4: Formación y profesionalización de la náutica de recreo



EJE 6. Fortalecer y generar competitividad en la náutica de recreo

6.1. Adaptación de regulación específica

- Aprobación del **Proyecto de reforma** de la ley de navegación marítima y de reforma de la ley de puertos del estado y de la marina mercante[1]:
  - Definición del **concepto** de buque y embarcación de recreo.
  - **Inscripción en el REC** de embarcaciones de más de 15 metros afectas a la actividad del chárter.
  - Modificación del **reglamento de abanderamiento** y matriculación simplificándolo. Creación de un registro marítimo especial de Buques y Embarcaciones de Recreo, con sede en Ceuta y Melilla, para potenciar la captación de la actividad de chárter náutico y competir con los registros especiales y abiertos que los países vecinos han desarrollado.
  - **Informatizar el registro** de la flota de recreo para controlar la flota real viva. Incluyendo el procedimiento notarial de abandono.
  - **Simplificación del despacho** mediante la presentación de la declaración responsable.
  - **Codificación** de la Náutica de Recreo.
- Simplificación procedimental de los trámites administrativos, que se apoyarán en la figura de la declaración responsable, que en distintos supuestos puede sustituir al régimen actual[2].
- La dispersión de competencias entre diferentes administraciones tanto del Estado como autonómicas dificulta disponer de una política estratégica para la promoción del sector náutico:
  - Favorecer la **comunicación y coordinación entre las Administraciones** implicadas para abordar desde una perspectiva común la náutica de recreo, sus problemas y las políticas efectivas a poner en marcha, para la evolución del sector.
  - Eliminar la dispersión y **complejidad de la normativa** existente sobre explotación y gestión de instalaciones náutico-deportivas (diferente legislación estatal o autonómica para mismas actividades).
  - Favorecer el uso de la digitalización y herramientas tecnológicas que faciliten trámites y disminuyan la carga administrativa, para agilizar los trámites administrativos: registro y abanderamiento, despacho, rol, certificado de inscripción o radiocomunicaciones
- Desarrollo de un **Reglamento General** que unifique, actualice y modernice toda la actividad vinculada con la navegación de recreo. La regulación en materia de navegación de recreo es diversa y está regulada en múltiples reales decretos, órdenes ministeriales o instrucciones de servicio, lo que genera descoordinación normativa. Es necesaria la actualización, simplificación y racionalización de esas normas; razones de seguridad jurídica recomiendan que esta actuación sea unificada, para mejorar la competitividad legislativa, además de dotar de seguridad jurídica al sector.
- Inclusión de un capítulo dedicado a la navegación de recreo en la legislación en materia de marina mercante.

Entidades implicadas:

- DGMM
- Mº Industria y Turismo
- Comunidades Autónomas

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

- Necesidad de participación de la administración y expertos de cada sector

[1] Aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, pendiente de su tramitación parlamentaria.
[2] Continuar la línea marcada por el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, aprobado por el Real Decreto 186/2023, 21 de marzo.

EJE 6. Fortalecer y generar competitividad en la náutica de recreo

6.2. Mejora de infraestructuras y servicios

El objetivo de esta acción es abordar los problemas estructurales de capacidad de la náutica de recreo, para incrementar la eficiencia en la prestación de servicios y mejorar la calidad de los servicios y la sostenibilidad, en línea con la futura Estrategia de Turismo España 2030.

- **Modernización de las instalaciones náutico deportivas:**
  - **Incrementar el número de amarres** favoreciendo la restructuración de las instalaciones, mejorando las plantas de distribución de atraques y reestructuración de dársenas portuarias que permita aumentar el número de atraques, adaptar la planta de distribución de atraques a la evolución de la demanda y modernizar las instalaciones.
  - Integrar las marinas en los planes de puerto-ciudad de los puertos para la mejora de la integración de las marinas con las ciudades.
- **Plazos concesionales** acordes a las inversiones necesarias y con la duración conveniente para consolidar un modelo de gestión del negocio que genere confianza al usuario y estabilidad en los precios.
- **Flexibilizar las obligaciones establecidas en el titulo concesional y en el reglamento de explotación del puerto**, puesto que limitan la capacidad de reacción y adaptación de la entidad a los cambios en el entorno y en el mercado.
- **Establecer un mecanismo de traspaso de instalaciones,** para evitar que se paralice la realización de nuevas inversiones y mejoras en el último tercio de la concesión, evitando la pérdida de competitividad y que puedan obsoletas.
- Promover la **construcción de marinas secas y varaderos.**
- Procedimiento de **actuación urgente para evitar el fondeo en las bocanas de los puertos deportivos**, establecer un mecanismo para que el operador pueda solucionar el problema sin demoras y a la mayor brevedad posible.
- Revisar los **trámites administrativos para la realización de dragados de mantenimiento** en instalaciones náutico-deportivas y canales de acceso, sin merma de las exigencias medioambientales previstas en su normativa. Ello permitirá el mantenimiento del calado optimo que obliga a realizar trabajos de mantenimiento durante la vida concesional que conlleva operaciones de dragado. Es necesaria una regulación que se ejecute de una manera mucho más ágil para no limitar la seguridad en la navegación y operatividad de los puertos deportivos. Agilidad para la solicitud de permisos y licencias.
- **Unificar y digitalizar la información que las instalaciones náutico-deportivas** están obligadas a poner a disposición de los diferentes cuerpos de seguridad del Estado y otras administraciones.
- **Facilitar el acceso al mar**: creación de rampas públicas, aumento de marinas secas e incremento de los canales de acceso al mar desde la costa.
- Analizar y considerar las **necesidades de los distintos sectores marítimos** para potenciar su competitividad y mejorar las condiciones en las que prestan el servicio. Valorar la incorporación de las mejoras en la normativa específica y genérica de puertos.

Entidades implicadas:

- DGMM
- Puertos del Estado
- CC.AA.

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

- Necesidad de participación de la administración y expertos de cada sector

EJE 6. Fortalecer y generar competitividad en la náutica de recreo

6.3. Náutica de recreo y medio ambiente

El sector de la náutica de recreo debe sumarse a las actuaciones para la protección del medio ambiente marino, como son la descarbonización, el reciclaje de buques y embarcaciones, la gestión de residuos o la aplicación de la metodología del análisis del ciclo de vida para evaluar los impactos ambientales de las embarcaciones. Actuaciones estrechamente vinculadas con el impulso a la I+D y los avances tecnológicos.

- **Preservar los ecosistemas marinos:** La protección del entorno marino es esencial para garantizar la salud de los océanos, la biodiversidad marina y la calidad del agua, lo que, a su vez, contribuye a la atracción de turistas y de prácticas de náutica deportiva y recreo, todo ello en línea con las políticas de turismo sostenible que diseñe el Ministerio de Industria y Turismo.
- **Facilitar la gestión administrativa de embarcaciones abandonadas,** mediante el diseño de un procedimiento ágil que impulse el **reciclaje de embarcaciones**, con pleno respeto a lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
  - Regulación de permisos específicos para el desguace y tratamiento de embarcaciones, especialmente aquellas de mediana y gran eslora.
  - Posibilitar que los varaderos, astilleros u otros centros de trabajo donde se encuentren las embarcaciones puedan llevar a cabo su reciclaje, con una gestión de residuos adecuada (desfragmentación y separación previa de los componentes peligrosos con el destino que corresponda).
- Fomentar las **embarcaciones sostenibles de recreo** y diseñar un **plan de descarbonización** pactado y consensuado con el sector, con calendarios y medidas adecuadas a la realidad del sector.
  - **Impulsar los sistemas de propulsión y almacenamiento de energía** a bordo de las embarcaciones que resulten más sostenibles. Por la diversidad de tipos de embarcaciones el cambio contemplará todo el ciclo de vida y la variedad de productos, sin comprometer la seguridad y autonomía.
  - **Descarbonizar las embarcaciones de recreo**, debe considerar las tecnologías actuales y futuras.
- Diseñar **políticas públicas que ayuden a financiar la investigación** en tecnologías para la **descarbonización de las embarcaciones** con nuevos métodos de propulsión alternativos y para el ciclo de vida de los productos. Potenciar la descarbonización durante todo su ciclo de vida: Fabricación - utilización (vida del barco) – reciclaje -reutilización.
- Establecer un **mecanismo de ayuda** para la construcción y venta de embarcaciones con nuevas propulsiones y re-motorizaciones.
- Establecer ayudas para **fomentar las inversiones para la descarbonización** de las instalaciones náutico-deportivas, astilleros, varaderos y empresas náuticas.
- Fomentar en las empresas y entidades del sector marítimo **la responsabilidad social corporativa.** Promover la adopción de buenas prácticas ambientales, gestión adecuada de residuos, la reducción de emisiones y la conservación de recursos, planes de conservación, realización de estudios.

Entidades implicadas:

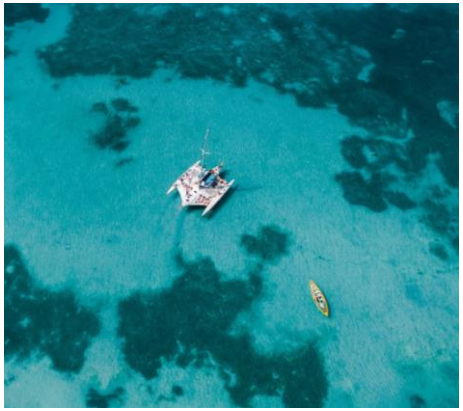
- DGMM
- Puertos del Estado
- Mº Transición Eco y R. D.

Financiación:

- Programas de innovación
- Fondos propios

Otros:

- Necesidad de participación de la administración y expertos de cada sector



EJE 6. Fortalecer y generar competitividad en la náutica de recreo

6.4. Formación y profesionalización de la náutica de recreo

Se trata de impulsar la profesionalización, la excelencia profesional y evitar el intrusismo laboral, lo que implica la necesidad de contar con personal con formación específica mediante una mejora de la formación y, en definitiva, la profesionalización del sector.

- **Establecer instrumentos para luchar contra el intrusismo profesional,** en concreto regular un marco inspector a fin de supervisar la actividad y evitar la competencia desleal y el intrusismo de otros sectores, actividades y países.
  Definir planes de control y vigilancia para evitar el intrusismo profesional, las malas prácticas y la siniestrabilidad laboral; aumentando la vigilancia del intrusismo profesional en la náutica de recreo y resto de actividades del sector marítimo.
- **Establecer políticas para reducir la escasez de mano de obra cualificada,** favorecer las vocaciones marineras y la formación específica en el sector. Aumentar la profesionalización ampliando la oferta de grados de formación y con ayudas para las empresas y entidades para el reciclaje de los profesionales.
  En el sector de la náutica de recreo es necesario mejorar la formación e impulsar la profesionalización. Abordar el problema de la falta de personal cualificado y de empleados (astilleros, servicios, instalaciones náutico deportivas, bróker, chárter). Esta necesidad se va a agudizar en los próximos años con las nuevas tecnologías, nuevos materiales, nuevos combustibles para la propulsión y nuevas herramientas digitales.
- **Apoyar el fomento de planes de igualdad** y de **conciliación laboral** en los distintos ámbitos del sector.
- **Fomentar el desarrollo de la cultura náutica**. La falta de cultura náutica representa el principal obstáculo por el cual los no aficionados no se aventuran a iniciarse en la náutica de recreo y deportiva. La administración y la ciudadanía deben conocer el impacto económico y la labor social, deportiva y turística que realizan las empresas y entidades del sector. La visión elitista en la que predomina la idea de que al sector náutico solo tienen acceso las personas de clase media y alta se debe a la falta de cultura náutica en la población.
- El **impulso a la industria de construcción de embarcaciones** para profesionalizar los servicios a la náutica de recreo mediante:
  - **Apoyo a la innovación**, mediante la promoción de la investigación y el desarrollo de tecnologías náuticas avanzadas y sostenibles para mantener la competitividad de los astilleros.
  - Facilitar el **acceso a financiación y préstamos** para inversiones en infraestructura y tecnología en los astilleros.
  - **Promoción** en el mercado nacional e internacional de la presencia de las empresas españolas a través de la participación en ferias nacionales y eventos náuticos.
  - **Incluir la industria** de la fabricación de embarcaciones de recreo en proyectos territoriales destinados al reequilibrio y la equidad, incluidos en el **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**.
  - Impulsar el desarrollo normativo y de la industria que permita fortalecer la posición de los astilleros españoles en el mercado global y ayude **a posicionar a España como un destino favorable** para la fabricación de modelos de marcas internacionales.

Entidades implicadas:

- DGMM
- Mº Educación, Formación Profesional y Deportes
- Mº Trabajo y Eco. Social
- Mº Industria y Turismo

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

- Necesidad de participación de la administración y expertos de cada sector

4. EJES DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESPAÑA

4.1. ENERGIA Y Medioambiente: Contribuir A LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE Y DESDE EL SECTOR

4.2. Digital: Impulsar la innovación, DIGITALIZACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

4.3. EMPLEO: AVANZAR EN LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, EMPLEO AZUL

4.4. UNA ADMINISTRACIÓN marítima ágil y eficaz

4.5. LOGRAR UNA FLOTA Y UNA BANDERA COMPETITIVAS Y A LA MEDIDA DEL PAÍS

4.6. FOMENTAR EL DESARROLLO Y ACTUALIZACIÓN CONTINUA DE LA NÁUTICA DE RECREO

4.7. UN SISTEMA PORTUARIO COMPETITIVO Y SOSTENIBLE

EJE 7. Un sistema portuario competitivo y sostenible

Motivación:

El Sistema Portuario de Interés General está conformado por Puertos del Estado y 28 Autoridades Portuarias que gestionan un total de 46 puertos considerados de interés general del Estado, distribuidos por todo el territorio.

Puertos del Estado aprobó en noviembre de 2022 el **Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General**, cuyo objetivo principal es definir los puertos de interés general que se quieren para un futuro próximo, con un horizonte 2030, en un contexto de transformación profunda.

El nuevo Marco Estratégico supera una visión del puerto como elemento exclusivamente ligado a la actividad económica y al servicio del comercio para, sin abandonar este enfoque, ampliar su ámbito de actuación hacia tres dimensiones que son abordadas en términos de igualdad:

- La **dimensión económica**, ligada directamente con las actividades que deben desarrollar los puertos, y que se pueden desglosar en las siguientes:
  - ✓ La actividad relacionada con el transporte, que persigue atender las necesidades de movilidad con vistas a facilitar la circulación rápida de flujos a bajo precio.
  - ✓ La actividad que entronca con la logística, que ofrece ofrecer servicios de valor añadido sobre el material móvil, o directamente sobre la mercancía o el pasajero.
  - ✓ La actividad de integración en red, que combina las anteriores para asegurar desde los puertos la debida integración en las cadenas de transporte y logística o directamente en la cadena de valor.
- La **dimensión ambiental** pretende el mejor encaje del puerto con su entorno. Esta dimensión se desarrolla en el ámbito costero, urbano y también en relación con la cadena de transporte y logística. En relación con esta última, la actuación de los puertos es imprescindible para la descarbonización del sector marítimo y para la puesta en marcha de los corredores verdes.
- La **dimensión social** supone reforzar el compromiso que la Autoridad Portuaria tiene con la sociedad y el interés general. Se trata de concebir el puerto para las personas, lo que da pleno sentido a una acción de intensificación de la colaboración y cooperación interinstitucional en todas las escalas geográficas.

MODELO DE DESARROLLO ESTRATÉGICO (DIMENSIONES)	CRITERIOS DE ACTUACIÓN	LÍNEAS ESTRATÉGICAS
Económica (actividades)	Eficiencia	Autoridades Portuarias económicamente sostenibles
		Ordenación y gestión ágil y avanzada del dominio público
	Conectividad	Infraestructuras orientadas a demanda, fiables, conectadas y sostenibles
		Servicios competitivos y operaciones eficientes
		Seguimiento y facilitación de la actividad portuaria
	Digitalización	Inspeciones y tramitaciones administrativas ágiles y eficaces
		Administración portuaria digital. Puertos inteligentes y sincromodales
Ambiental (entorno)	Innovación	Puertos innovadores
		Puertos con proyección internacional
	Sostenibilidad	Puertos ambientalmente sostenibles
		Puertos eco-proactivos
		Puertos comprometidos con su ciudad
Social (institucional)	Seguridad	Puertos seguros y protegidos
		Ayudas a la navegación(AtoN) avanzadas y de calidad
	Transparencia	Cultura ética corporativa
		Ampliación y mejora continua del capital humano

EJE 7. Un sistema portuario competitivo y sostenible

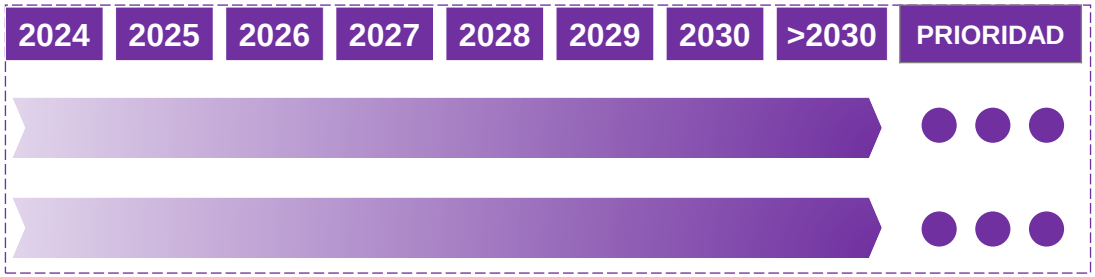
Objetivos:

- Mantener una adecuada coordinación y cooperación con la administración portuaria en las materias de mutua interrelación.
- Asegurar la contribución de la administración portuaria en los aspectos que le corresponden, que permita y facilite la descarbonización del sector marítimo, así como el mejor cuidado y protección del medioambiente. Alinear los procesos de digitalización de las Administraciones marítima y portuaria en los aspectos en que existe interconexión.
- Colaborar con todas las partes implicadas en la seguridad marítima y protección del medio ambiente marino para disponer de un sistema de señalización marítima que garantice la navegación segura.

Actuaciones:

Actuación 1: Digitalización, conectividad y buen desempeño ambiental de los puertos

Actuación 2: Los Puertos y la seguridad de la navegación



EJE 7. Un sistema portuario competitivo y sostenible

7.1. Digitalización, conectividad y buen desempeño ambiental de los puertos

- El criterio de **digitalización** pasa a ser imprescindible para un puerto. Se trata de desarrollar en cada puerto plataformas digitales, idealmente interoperables, a modo de espacios de concentración y procesado de datos al servicio de los agentes de la comunidad portuaria, y desde ahí, a sus clientes intermedios y finales.
- La implicación de los puertos es fundamental para el desarrollo de la **Estrategia Marítima Española**, por la conexión de sus actividades que resultan propias de la Dirección General de la Marina Mercante, así como con la navegación en general.
- Así, la integración en red de un puerto se apoya directamente en el criterio de la **conectividad**, que se apoya en los servicios que concurren en el puerto y que impulsan la actividad de las líneas marítimas de alcance nacional e internacional que operan en nuestros puertos. España es hoy el primer país europeo en conectividad marítima por contenedor.
- Los puestos contribuirán, de manera decisiva, al **buen desempeño ambiental** del sector marítimo. A ello contribuyen, además de las medidas regulatorias, iniciativas como los **eco-incentivos marítimos**, dentro del programa de apoyo para un transporte sostenible y digital, liderado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y financiado con cargo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)[1].
- Para que esta contribución sea efectiva, se requieren infraestructuras, operaciones y servicios energéticamente diversificados, neutros en carbono, soportados por energías renovables y con medidas compensatorias de fijación de carbono. Especialmente relevante será el **suministro de combustibles alternativos**, así como la **dotación de energía eléctrica** (OPS) a buques durante su estancia en puerto, cumpliendo a tal fin con los requerimientos del Reglamento (UE) 2023/1804, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFIR). Esta norma impone la obligación de que los puertos dispongan en 2030 de servicio de suministro de energía eléctrica a buques en atraque para los segmentos del contenedor, crucero y ferry, de cara a que los mismos puedan conectarse y apagar sus motores auxiliares, con los consiguientes beneficios ambientales en términos de reducción de emisiones y ruido, para lo que el Sistema Portuario de Interés General tiene en marcha un ambicioso programa de inversiones al respecto.
- Los contenidos del Marco Estratégico relacionados son:

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	OBJETIVOS GENERALES DE GESTIÓN				
Administración portuaria digital. Puertos inteligentes y sincromodales	Administración portuaria digital	Puerto digital	Estandarización e interoperabilidad	Puerto inteligente	Puerto sincromodal
Puertos eco-proactivos	Incentivar movilidad eco-sostenible	Contribuir a mitigar el cambio climático			

Entidades implicadas:

- Puertos del Estado
- DGMM

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

- Necesidad de participación de las Autoridades Portuarias

[1] El eco-incentivo marítimo cuenta con un presupuesto inicial de 60 millones de euros para subvencionar el desarrollo y uso del transporte marítimo de mercancías de forma proporcional a un mérito socioeconómico y ambiental, medido como la reducción de los costes externos del transporte al utilizar el modo marítimo frente a la carretera. Así, su finalidad es doble: por un lado, consolidar e incrementar la cuota modal del transporte marítimo de mercancías, mejorando su desempeño ambiental. Y, por otro, promover el trasvase del modo carretera al marítimo con criterios de sostenibilidad objetivos. De este modo se ayuda a descarbonizar la economía, dar repuesta al cambio climático y se reduce la contaminación atmosférica y el impacto social y económico de la actividad de transporte.

EJE 7. Un sistema portuario competitivo y sostenible

7.2. Los Puertos y la seguridad de la navegación

- Ligado al ámbito de la **seguridad en la navegación**, Puertos del Estado es competente en relación con la planificación, coordinación y control del **sistema de señalización marítima español**, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias, así como las Autoridades Portuarias en cuanto a la gestión de las señales marítimas que cada una de ellas tenga encomendadas.

- A causa de sus elevados niveles de servicio, los 205 faros y luces destacadas de las 1.939 ayudas a la navegación bajo responsabilidad de las Autoridades Portuarias, de un total de 4.122 ayudas desplegadas a lo largo de los casi 8.000 km de costa española, requieren una labor de modernización, tanto de aquellos equipos más o menos próximos a la obsolescencia en la siguiente década, como de los propios procesos de selección, incluyendo el control de calidad, mantenimiento, supervisión e inspección de todos los equipos que puedan estar en uso. La automatización del funcionamiento de tales equipos, junto con la digitalización de su propio control remoto, todavía pendiente de ser completado, no merma, sin embargo, la necesidad de contar con capital humano debidamente cualificado y plenamente dedicado a un servicio de señalización marítima con creciente componente tecnológica.

- El servicio de señalización marítima que se presta con las **Ayudas a la Navegación** requiere un compromiso de excelencia por parte de todos los agentes concernidos. Ello implica a Puertos del Estado, las Autoridades Portuarias y al resto de agentes públicos y privados promotores de alguna instalación costera que, por sus características, requiere ser balizada. También implica al Instituto Hidrográfico de la Marina, a SASEMAR y a todos aquellos agentes que participan en los procesos de balizamiento, empezando por los que forman parte de la Comisión de Faros.

- Los contenidos del Marco Estratégico relacionados son:

LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS GENERALES DE GESTIÓN		
Ayudas a la navegación(AtoN) avanzadas y de calidad	Modernizar equipos y procesos	Reforzar la calidad y la transparencia	Acercar las AtoN al ciudadano

Entidades implicadas:

- Puertos del Estado
- Autoridades Portuarias
- DGMM
- Instituto Hidrográfico de la Marina
- SASEMAR

Financiación:

- Fondos propios

Otros:

- Necesidad de participación de la administración y expertos de cada sector

5. GOBERNANZA DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESPAÑA

La gobernanza de la Estrategia Marítima será ejercida por el nuevo órgano incluido en la modificación de la LPPMM: el Comité Asesor Marítimo

- Naturaleza jurídica y adscripción del Comité Asesor Marítimo (COMMAR): órgano colegiado de carácter consultivo, adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante.
- El ámbito de actuación del COMMAR no se circunscribe a la implantación e impulso de la Estrategia Marítima de España, aunque esta es su tarea primordial.
- La composición de la COMMAR: es la que se refleja en el gráfico adjunto:
  - Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y DG de la Marina Mercante.
  - Los Ministerios y organismos afectados por las cuestiones marítimas.
  - Sectores involucrados: naviero, náutica de recreo, otros.
  - Otros: expertos, asesores….

COMPOSICIÓN DEL ÓRGANO DE GOBERNANZA DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA

- El **Objetivo general** del COMMAR es asegurar la implantación de la Estrategia Marítima, realizando un seguimiento de la misma, eliminando los obstáculos que puedan presentarse para su cumplimiento.
- Como **Objetivos específicos** se identifican:
  - Realizar el seguimiento del desarrollo, implantación y efectos de la Estrategia Marítima.
  - Proporcionar información actualizada sobre la situación y evolución del sector marítimo, con recogida sistemática de información sobre el sector, consultando a las personas, las empresas, los reguladores y otros Estados, que ayuden a la toma de decisiones.
  - Articular un foro de participación sectorial para analizar, debatir, hacer recomendaciones y proponer iniciativas y medidas que contribuyan a establecer y consolidar una política proactiva para el mayor y mejor desarrollo del sector marítimo.
  - Dirigir el Observatorio de Competitividad Marítima recogiendo información y realizando informes periódicos que contribuyan a un mayor conocimiento sectorial a nivel nacional e internacional.
  - Promover, a través de su información, el conocimiento y el interés por el sector marítimo.
  - Definir, orientar y apoyar la investigación, el desarrollo y la innovación en el sector.

El COMMAR debe constituir una valiosa fuente de información para la toma de decisiones por parte de las administraciones competentes.

El COMMAR deberá contar con unas normas de régimen interno, así como una Oficina Técnica de apoyo

- El COMMAR deberá contar con unas **normas de régimen interno** que establezcan los siguientes aspectos:
  - Órganos de Gobierno. Funciones de la Presidencia y de la Secretaría.
  - Régimen de funcionamiento: periodicidad de las reuniones, constitución válida de las sesiones, antelación y conformación del orden del día y de las convocatorias y su documentación, actas, asistencia de personal ajeno.
  - Fórmula de establecimiento del plan anual de trabajo.
  - Fórmula de votación y delegación del voto
  - Firma de actas, acuerdos, informes, etc.
  - Confidencialidad y publicidad de la información y datos tratados
  - Conflictos e impugnaciones. Voto particular.
  - Régimen económico.
- El COMMAR podrá constituir **grupos de trabajo especializados** para el ejercicio de sus funciones en la medida que se consideren necesarios.

- El COMMAR dispondrá del apoyo material, personal y técnico necesario a través de una **Oficina Técnica**, creada a estos efectos.
- Adicionalmente, puede ser conveniente que exista un nivel intermedio entre el plano de decisión y el plano operativo de la Oficina técnica, pudiendo constituirse un Comité Técnico formado exclusivamente por vocales de la DG de la Marina Mercante y el responsable de la Oficina técnica.

6. CONCLUSIÓN

El éxito de esta estrategia depende del compromiso de todos los organismos y sectores involucrados

- La **Estrategia Marítima de España** comprende un conjunto de acciones que afectan al conjunto del sector marítimo español, tanto público como privado.
- El éxito de esta estrategia depende del **compromiso de todos los involucrados** en desarrollar de manera ordenada y planificada el conjunto de objetivos que se han marcado y que no tienen otro propósito que **aumentar la contribución del mar** a todas las facetas que demanda la sociedad española y que corresponden a un país marítimo, como el nuestro. Aunque no se aborden aquí de manera expresa, la Estrategia Marítima de España deberá suponer mejoras en el régimen que hasta ahora han tenido actividades como el submarinismo o buceo, las piscifactorías y la acuicultura.
- Se trata de un **camino que ya han emprendido los principales países marítimos** y que España no va a dejar pasar, a sabiendas del valor que el sector marítimo representa. Cada uno de los subsectores que lo integran tienen necesidades específicas, pero compatibles en su conjunto, lo que permitirá que el resultado final sea mucho más que una suma de ventajas individuales.
- Los retos planteados por la **descarbonización del sector marítimo** y la necesidad de encontrar **alternativas sostenibles**, como sucede con la energía eólica marina, o la incorporación y aprovechamiento de las nuevas tecnologías requieren el esfuerzo conjunto de todos los implicados. Todo ello requerirá la aprobación de las normas oportunas y la previsión de los instrumentos de apoyo adecuados a cada caso.
- La **Estrategia Marítima de España** será un documento vivo, que se traducirá en actuaciones concretas y normas, que se irán modulando en atención a las distintas circunstancias, pero que parten de la constatación de que no hacer nada se traduce en quedarse atrás. Algo que España no puede permitirse.

ANEXO 1. Programas de AYUDAS al transporte marítimo

ANEXO 1. Programas de AYUDAS al transporte marítimo

País: España

- Del 07/11/2017 al 31/12/2025. **Subvención al tipo de interés** de los créditos concedidos por entidades de crédito a armadores/as nacionales o extranjeros, a astilleros y a terceros para la construcción o transformación de buques **en astilleros españoles** (Real Decreto 874/2017):
  - Límite en la subvención de un punto porcentual
- 2000-2021. **Avales del Estado** para la financiación de operaciones de crédito destinadas a la renovación y modernización de la flota mercante española, modificada en varias ocasiones, la última vez mediante la Orden PRE/2986/ 2008. Desde 2021, no se ha establecido en los Presupuestos Generales del Estado la partida presupuestaria correspondiente.
  - Apenas ha sido utilizado por las navieras por ser un aval secundario, respondiendo la 1ª hipoteca del buque.
- **Avales del Estado** para garantizar las obligaciones derivadas de operaciones de crédito concertadas para la renovación de la flota controlada por armadores/as españoles/as para **mejorar su rendimiento medioambiental** (en tramitación).
  - Límite: 1.000 millones de euros. Importe avalado: como máximo, el 80% del precio del buque o de las transformaciones financiadas.
  - Comprende: construcción de nuevos buques, adquisición de buques de 5 años de antigüedad máxima, transformación de buques existentes cuya antigüedad no supere los 15 años.
  - Durante el período de vigencia del aval los buques deberán registrarse y abanderarse en un Estado miembro de la UE.
  - La autorización se basará en una evaluación de la viabilidad económico-financiera de la operación y del riesgo.
- **Bonificaciones al transporte marítimo de pasajeros** residentes en territorios extrapeninsulares: 75% del precio del pasaje. Y bonificaciones a familias numerosas.
- Ayudas directas a navieras en líneas de interés público y contratos de líneas de interés público, vía licitación.
- Subvención a la formación de marinos financiando becas de embarque en buques.
- Subvenciones al transporte extra peninsular de mercancías
- 2022-2025. **Programa de eco-incentivos marítimos**: para subvencionar el desarrollo y uso de servicios de transporte marítimo de mercancías de forma proporcional a un mérito socioeconómico y ambiental demostrado, medido como reducción de costes externos del modo marítimo respecto del modo carretera:
  - Duración inicial estimada de tres años, dotación inicial estimada de 60 M€, a distribuir en tres anualidades.
  - Beneficiarios: empresas que embarquen unidades elegibles (semirremolques, remolques y vehículos pesados rígidos) en un buque ro-ro, con-ro o ro-pax en alguno de los servicios elegibles, en lugar de utilizar la carretera para trasladar la mercancía a su destino final.
  - Servicios elegibles: identificados a través de un proceso de selección.
  - Cuantía de la ayuda: corresponde a la reducción de costes externos en territorio nacional por utilizar un servicio elegible.

ANEXO 1. Programas de AYUDAS al transporte marítimo

País: Francia

- Del 28/12/2020 al 31/12/2024. Buques de cualquier pabellón europeo que hagan escala en Francia el 30% de las veces o pasen el 30% del tiempo en la ZEE francesa.
- 2018-2022. Ayudas directas al **transporte multimodal** francés (ferroviario, fluvial o marítimo corta distancia a excepción del feeder que responda a una lógica estrictamente naviera). Ayuda en dos tramos: (1) en función del número de contenedores según fórmula, (2) vinculada al tráfico independiente del nº de contenedores. Presupuesto: 200 millones (5 años).
- Ayudas directas al **transporte fluvial** (y al marítimo únicamente si utiliza parte de la infraestructura de transporte fluvial). Tres tipos:
  - Financiación de estudios de viabilidad de cambio modal (50% del coste del estudio hasta 25.000 €. Presupuesto: 1,25 M€).
  - Financiación de experimentación fluvial. (50% del coste hasta 50.000 €. Presupuesto: 3,75 M€)
  - Financiación de la instalación de la infraestructura de transbordo (30% hasta 500.000€. Presupuesto: 15 M€).
- 2023-2027. Prórroga del plan 2018 – 2022 que a su vez era prolongación y modificación del plan 2013 – 2017 de ayudas directas al **transporte fluvial** para innovación y modernización de la flota (reducción de emisiones, deshechos, eficiencia energética, instrumentos de ayuda a la navegación, adquisición del primer buque…). Presupuesto: 60 M€. Cuatro conjuntos de medidas encaminadas a:
  - A) Mejorar el desempeño ambiental
  - B) Integrar mejor el transporte fluvial en las cadenas logísticas
  - C) Apoyar la renovación del sector y
  - D) Fomentar la innovación
- **Apoyo a la flota comercial,** durante tres años desde el 01/01/2022, relativo a los tripulantes a bordo de buques comerciales sujetos a competencia internacional y que enarbolen pabellón francés o europeo o de un EEE:
  - **Exención de la cuota patronal*** en competencia internacional.
  - **Reembolso de las contribuciones a la seguridad social** pagadas por las empresas armadoras, cumpliendo ciertos requisitos.
- **Plan 'France Mer 2030':** anunciada la puesta en marcha del plan 'France-Mer 2030', dotado de 300 M€ en un período de cinco años, cuyo objetivo es apoyar la innovación y acelerar la descarbonización del sector marítimo.

*: *Previsto en el artículo L. 5553-11 del Código de Transporte.*

ANEXO 1. Programas de AYUDAS al transporte marítimo

País: Italia

- 1/10/2020 al 31/12/2024. Ayudas directas al **transporte fluvial** italiano para hacerlo más competitivo frente a la carretera. Para armadores/as europeos/as registrados en Italia o en otro registro de navegación interior europeo cuya empresa desarrolle su actividad en Italia.
- **Marebonus**: Ampliación del presupuesto del Marebonus de 2016 (Carta de la Comisión 2016). Presupuesto: 168 M€ (3 años). Beneficiarios: armadores/as ro-ro y ro-pax. Todas las ayudas en rutas nuevas o existentes se calculan en función del número de km por carretera evitados multiplicados por 10 cts por cada vehículo embarcado. Ayuda máxima: 100% del presupuesto de mejora o implantación mientras no supere el 30 % del coste operativo del servicio. La ayuda se concederá a proyectos que cumplan al menos dos de los siguientes requisitos:
  - Reducción del impacto ambiental de la línea naviera (a través del uso de combustible menos contaminante, dispositivos de reducción de emisiones. rendimiento más allá de la legislación vigente, etc.) o mediante la reducción de emisiones por unidad de carga;
  - Reducción sostenible de los tiempos para la cadena intermodal general (la reducción de tiempo se puede hacer mediante tiempos de navegación reducidos o procedimientos de embarque/ desembarque);
  - Mejora de los servicios de embarque/desembarque de vehículos;
  - Mayor frecuencia de los servicios;
  - Mejora de los servicios a bordo durante la navegación, incluidos los servicios de recepción para el personal de conducción;
  - Implantación de tecnologías ITS;
  - Refuerzo de los niveles de seguridad y protección;
  - Oferta de mayor capacidad de bodega.
- Ayudas a la **reducción de emisiones** de la flota, presupuesto previsto de 500 M€:
  - Los proyectos subvencionables abarcan la construcción de buques nuevos, finalización de buques en construcción o modernización de buques existentes que permitan: 1) que el buque en cuestión entre en la definición de "vehículo limpio", 2) aumentar el porcentaje utilizado de biocombustibles y/o combustibles sintéticos o el uso de la propulsión eólica, 3) elevar el nivel de protección del medioambiente o aumentar la eficiencia energética en niveles superiores a lo establecido por la normativa de la UE.
  - Acciones concretas subvencionables: se especifican 25 acciones diferentes.
  - Los costes subvencionables pueden llegar al 100% de la inversión. La intensidad de la ayuda puede alcanzar el 50% de los costes subvencionables y los topes hasta 40 M€.
  - Ámbito de aplicación: Buques ≥100 toneladas arqueo de pabellón UE o EEE. La construcción o modernización debe efectuarse exclusivamente en un astillero de la UE/EEE. El buque debe ser explotado por empresas navieras con establecimiento permanente en Italia. Los buques deben operar en Italia mediante enlaces marítimos que incluyan un puerto italiano y con tráfico hacia puertos europeos y/o mediterráneos o que operen dentro de la zona portuaria italiana. Estas condiciones deben mantenerse durante los 5 años posteriores al último pago de la subvención.

ANEXO 1. Programas de AYUDAS al transporte marítimo

País: Alemania

- Ayuda a la **formación de tripulaciones** de buques de tráfico interior o puerto. 50% de los costes. Hasta 70% en el caso de PYMES. Prorrogada de otra anterior, está vigente hasta el 31 de diciembre de 2023. Presupuesto: 2.534 millones de euros para los ejercicios 2020 y 2021.
- Ayudas a fondo perdido para **renovar la flota de buques** de empresas alemanas, de carga o pasaje, de cualquier pabellón del EEE, y que operen en tráficos de cabotaje, definidos como aquellos que puede atravesar el Canal de Kiel (dimensiones máximas 235 metros de eslora, 32,5 metros de manga, 40 metros de puntal y 9,5 metros de calado).
- Del 01/01/2021 al 30/06/2024. Presupuesto: 10 millones euros:
  - Ayudas a la inversión destinadas a que las empresas puedan superar las normas de la Unión de **protección ambiental** o aumentar el nivel de protección ambiental en ausencia de normas de la Unión: intensidad máxima 40% (20% adicional en caso de Pymes).
  - Ayudas a la inversión destinadas a medidas de **eficiencia energética:** intensidad máxima 30% (20% adicional en caso de Pymes).
- De octubre del 2019 a diciembre de 2022. Presupuesto: 4,5 millones. Ayudas a la **formación de marinos** basadas en el Reglamento (UE) 2017/1084. Los buques pueden tener bandera alemana o comunitaria. Se otorga el siguiente importe fijo por cada puesto de aprendizaje ocupado:
  - Mecánico de barcos 32.000 euros
  - Ayudante de oficial náutico 16.000 euros
  - Ayudante de oficial técnico 21.000 euros.
- Del 27/2/2017 al 31/12/2023. Ayuda regional alemana (región de Sajonia Ahalt) a proyectos de **innovación en transporte multimodal** en la región. Importe: 2,68 millones.
- Hasta el 31/12/2023. Ayudas a la **renovación de la flota de navegación interior** en aguas federales o estatales alemanas. La nacionalidad del armador/a no afecta. Presupuesto: 131 millones. Dos subprogramas: 1. Aumentar la competitividad, seguridad y eficiencia de la flota (concedidas por orden de solicitud) 2. Mejorar la eficiencia medioambiental (concedidas por competencia). Se paga un 60, 70 u 80% de la adquisición e instalación de los equipos en función del tamaño de la empresa. El documento del enlace es un buen ejemplo de argumentación para este tipo de ayuda.
- 1/1/2021 al 31/12/2026. Dentro de un paquete de medidas relacionadas con la generación de electricidad a partir de energías renovables, rebaja del sobrecargo al armador/a por uso de la red eléctrica a partir de energías renovables en puerto. Se limita al 20% el sobrecargo (de 6,7 cts/kWh a 1,35 cts/kwh). Argumentan que la electricidad generada a bordo es más barata que la del puerto (a bordo, 10-12 cts/kWh; en puerto, 22-28 cts/kWh), por lo que se justifica esta ayuda para reducir la diferencia de costes, pero no lo suficiente como para alterar el mercado. Coste total estimado para el estado (federal, Lander y ayuntamientos): 70 millones.

ANEXO 1. Programas de AYUDAS al transporte marítimo

País: Portugal

- Del 18/11/2019 al 31/12/2023. Promoción de **eficiencia energética** en el transporte fluvial público de pasajeros. Presupuesto: 10 millones. Adquisición de nuevas embarcaciones movidas por gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL), hidrógeno, electricidad o híbridos enchufables, con menores emisiones de NOx que 10% sobre cada uno de los límites máximos aplicables establecidos en la Regla 13 del Anexo VI del Convenio Marpol así como la instalación de estaciones de servicio nuevas de GNC, GNL, carga de hidrógeno y energía eléctrica.
- No existe obligación de dar de alta a los tripulantes no portugueses en la Seguridad Social portuguesa, a condición de que estén dados de alta en un sistema alternativo. Los nacionales portugueses o los residentes en Portugal deben estar dados de alta en la seguridad social portuguesa (2,7%: 2% de la empresa + 0,7% del marino).

ANEXO 1. Programas de AYUDAS al transporte marítimo

País: Bélgica

- 1/1/2022 al 31/12/2025. Presupuesto:14,3M€ (3,6M€/año). Ayudas directas, justificadas, como casi todas las ayudas fluviales (Francia, Portugal…), en que evitan movimiento de cargas por carretera, para:
  - Interconectar las terminales fluviales belgas entre ellas y
  - Implantar un servicio lanzadera de recogida de contenedores desde las terminales fluviales (generalmente pequeñas y con dificultades operativas para la salida al mar de los contenedores) para mover sus cargas de forma coordinada hacia los puertos marítimos.
- Programa 2021 – 2025. Presupuesto: 20 M€ (4M€ anuales). Ampliación del programa de ayudas directas para **incentivo del transporte multimodal** (fluvial) en la región de Valonia. Justificadas por el ahorro de movimiento de cargas por carretera y por la eficacia del plan anterior.
- 1/7/2020 al 31/12/2022. **Rebaja en la cotización de las y los marinos** (régimen de la gente del mar) en buques de pabellón del EEE. En Bélgica el empleador cotiza por el 27,35% del salario (en el caso de las y los marinos se reduce al 0,6%), y el empleado aporta el 14,52% de su salario total (en el caso de las y los marinos se reduce al 14,52 % de la diferencia entre el salario total y el salario máximo aplicado en el régimen de pensiones). Ejemplo, un sueldo bruto anual de 82.000 € cotizaría por 34.000€, que se reducen a 3.800 € aprox. sumadas las dos rebajas. Aplicable a marinos de buques de carga, pasajeros, dragado, remolque, cableros, offshore y de vertido de rocas.
- Régimen de ayudas al **cambio modal** de contenedores de la carretera al ferrocarril y al fluvial. Se pretende conectar mejor los tres principales puertos marítimos de la región de Flandes: Amberes, Zeebrugge y Gante, con el fluvial y el ferrocarril. Ayudas directas: a) operadores ferroviarios y b) operadores de nodos de consolidación (donde se produce el transbordo entre la barcaza fluvial y el marítimo). En este caso se establece (a través de un procedimiento de licitación) al menos uno y como máximo dos centros de consolidación por corredor fluvial en el interior de los tres puertos marítimos flamencos, así como dos centros de consolidación más en el puerto de Amberes. El subsidio se paga en función de la cantidad de contenedores procesados en los centros de consolidación.
- 2021 – 2025. Régimen **ayudas al fluvial** en la región de Bruselas – capital. Objetivo y justificación similares: mejorar la competitividad frente a la carretera. Ayuda en función del número de contenedores (17,1 € /UTI).

País: Suecia

- **Ecoincentivo marítimo.** Si se cubren los fondos previstos, se bajará la intensidad de la ayuda proporcionalmente a todos los solicitantes
  - Presupuesto 150 M coronas suecas para los ejercicios 2019 y 2020 (unos 14 M€). Prolongado sin cambios durante los años 2021 y 2022 con un presupuesto de 100 M de coronas suecas (9,4 M€).
  - Empresas establecidas en el EEE, que presten servicios de transporte marítimo en buques abanderados en el EEE entre puertos de estados miembros y carguen o descarguen mercancías por lo menos una vez en puertos suecos.
  - Ayudas a la puesta en marcha de nuevos servicios marítimos o la ampliación de los existentes (aumento de capacidad, frecuencia, etc.) que conlleven un trasvase de mercancías de la carretera al mar.
  - Las ayudas se mantendrán por un periodo máximo de 3 años.
  - Cubrirán un máximo del 30% de los costes de operación del servicio o el 10% de los asociados a la compra de equipos de trasbordo para atender al servicio. En el caso de la ampliación de servicios, los costes elegibles serán los costes adicionales generados.
  - Importe de la ayuda: 0,097 € / t x km por km de carretera evitado en Suecia.

País: Croacia

- Del 1/1/2018 al 31/12/2022. Ayudas al transporte combinado de mercancías por ferrocarril y vías de navegación interior. Compensación de 20 euros por camión, remolque, semirremolque, caja móvil o contenedor utilizado. Presupuesto: 22 millones.

Anexo 2: LA ESTRATEGIA MARÍTIMA EN OTROS PAÍSES

Anexo 2.1. COMPARATIVA DE ESTRATEGIAS MARÍTIMAS

Anexo 2.2. fichas descriptivas de las estrategias marítimas

Anexo 2: LA ESTRATEGIA MARÍTIMA EN OTROS PAÍSES

Anexo 2.1. COMPARATIVA DE ESTRATEGIAS MARÍTIMAS

Se han analizado las Estrategias Marítimas de 7 países, seis europeos y Estados Unidos

- En este apartado se resumen las **Estrategias Marítimas** de varios países europeos y de Estados Unidos con el fin de identificar los aspectos comunes y también los específicos de cada país.
- La selección de los países se ha realizado considerando la relevancia de su sector marítimo, su importancia internacional, la proximidad con nuestro país y su posible influencia sobre las políticas españolas. En concreto se han analizado las **Estrategias Marítimas** de los siguientes países:
  - **Dinamarca**: "Maritime Denmark, a "Global Maritime Power Hub"" y "Towards Zero. Strategy of Danish Shipping 2022-24"
  - **Alemania**: "Maritime Agenda 2025: The future of Germany as a maritime industry hub"
  - **Países Bajos**: "The Dutch Maritime Strategy 2015 – 2025"
  - **Francia**: "National Strategy for the Sea and Coast"
  - **Reino Unido**: "Maritime 2050 Navigating the Future"
  - **Portugal**: "National Ocean Strategy 2021-2030"
  - **Estados Unidos**: "Goals and Objectives for a Stronger Maritime Nation: A Report to Congress" y "A Revitalization Plan for U.S. Maritime Trade, Commerce, and Strategic Competition"

- A continuación, se ofrece una **síntesis de las conclusiones** extraídas de dicho análisis.
- En **Anexo** se incluyen **fichas descriptivas** que incluyen la motivación de la estrategia marítima y las principales líneas de actuación con un resumen de los objetivos de cada una de las Estrategias Maritimas analizadas.

Ejes/Objetivos de las Estrategias Marítimas

Maritime Denmark, a "Global Maritime Power Hub" — Ene. 2018

1. Un power hub para la **digitalización**
2. Un *power hub* con **condiciones marco atractivas**
3. Un *power hub* de **conocimiento y know how**
4. Un *power hub* con una **perspectiva global y capacidad de atracción**

Maritime Agenda 2025: The future of Germany as a maritime industry hub — Mar. 2017

1. Consolidar y ampliar el **liderazgo tecnológico**.
2. Fortalecer la **competitividad** internacional.
3. Consolidar la competitividad de los **puertos**, ampliar sus infraestructuras y asegurar la posición de liderazgo de Alemania como centro logístico
4. Configurar la **sostenibilidad** y fortaleza del transporte marítimo para la protección medioambiental y climática y la conservación natural.
5. Contribuir a la **transición energética** usando tecnologías marinas.
6. Marítima 4.0, oportunidades de la **digitalización**.
7. Reforzar la **especialización** marítima de Alemania.
8. Desarrollar las capacidades industriales en la **construcción naval** y de guardacostas.
9. Desempeñar un papel activo en la elaboración de la **Estrategia de Crecimiento Azul** de la UE.

The Dutch Maritime Strategy 2015 – 2025 — Ene. 2015

1. **Capital humano**: conocimiento y experiencia; profesión marítima atractiva; y movilidad laboral.
2. **Innovación**: Aprovechar el potencial de la cofinanciación europea; y Estimular y eliminar los obstáculos jurídicos a la innovación.
3. **Comercio**: Garantizar la igualdad de condiciones; Un atractivo registro de buques; Promocionar el clúster marítimo en el extranjero
4. **Accesibilidad**: Optimización de la cadena y servicios náuticos:
5. **Seguridad y medioambiente**: marco regulatorio adecuado; Cultura de la seguridad; y Sostenibilidad.:
6. **Protección y estabilidad**: intercambio de información eficiente

National Strategy for the Sea and Coast — Febr. 2017

1. Apoyarse en el **conocimiento y la innovación**: Francia es uno de los principales países europeos que apoya la construcción de una sociedad del conocimiento marino y marítimo.
2. Desarrollar **territorios marinos y costeros** sostenibles y resilientes: Un enfoque territorial adaptado al mar y al litoral debe asegurar las condiciones para el desarrollo y la gestión del dominio marítimo.
3. Apoyar y **optimizar iniciativas y eliminar obstáculos**: Uno de los principales objetivos de la estrategia es apoyar la transición o el desarrollo de actores para dar impulso a actividades emergentes, y facilitar y potenciar las iniciativas de las empresas y la sociedad civil.
4. Promover una **visión francesa en el corazón de la Unión Europea** y en las negociaciones internacionales, promoviendo los intereses nacionales.

Ejes/Objetivos de las Estrategias Marítimas

Maritime 2050 Navigating the Future — En. 2019

1. **Ventaja competitiva** del Reino Unido: Gobierno y el sector marítimo colaboran para identificar y tomar medidas para conservar su ventaja como nación marítima líder.
2. **Tecnología:** Los cambios tecnológicos modificarán la forma de operar del sector marítimo, impulsando mejoras y creando oportunidades para las empresas marítimas.
3. **Personas**: Mano de obra diversa y recompensada, para atraer a jóvenes al sector y contar con profesionales valorados y con conocimientos actualizados.
4. **Medioambiente**: se está produciendo una transición mundial hacia un sector marítimo más limpio y ecológico.
5. **Comercio**: es fundamental para las exportaciones, se debe mantener y mejorar el éxito de los servicios profesionales marítimos frente a la competencia.
6. **Infraestructura**: adaptación al futuro para garantizar la interoperabilidad de los sistemas y la protección frente a posibles vulnerabilidades.
7. **Seguridad y resiliencia**: el sector requiere vigilancia y regulación nacional e internacional; los avances tecnológicos ofrecen oportunidades, pero también plantean retos para la seguridad:
8. **Recomendaciones** marítimas **2050.**

Ejes/Objetivos de las Estrategias Marítimas

A Revitalization Plan for U.S. Maritime Trade, Commerce, and Strategic Competition Dic. 2021

Objetivo 1: Lanzamiento **Bandera Internacional Abierta** de EE.UU.

Objetivo 2: Establecer un hub de transbordo de **Transporte Marítimo de Corta Distancia.**

Objetivo 3: Modernizar la **mano de obra** marítima.

Objetivo 4: Crear un **Fondo de Capital Riesgo Marítimo** (MVCF) para ofrecer soluciones de éxito comercial y tecnológicamente innovadoras.

Objetivo 5: Crear **asociaciones público privadas internacionales**. para desarrollar nuevas tecnologías y un conjunto específico de herramientas de medición y evaluación.

Objetivo 6: Establecer y aplicar una estrategia de **transporte marítimo ecológico.**

Goals and Objectives for a Stronger Maritime Nation: A Report to Congress Febr. 2020

Objetivo 1: Reforzar las **capacidades marítimas** de EE.UU. esenciales para la seguridad nacional y la prosperidad económica.

Objetivo 2: Garantizar la disponibilidad de una **mano de obra marítima** estadounidense que apoye las necesidades de recursos de transporte marítimo de la Estrategia de Seguridad Nacional.

Objetivo 3: Apoyo a la mejora de las infraestructuras y el rendimiento de los **puertos estadounidenses**.

Objetivo 4: Permitir la **innovación** de la industria marítima en información, automatización, seguridad, impacto ambiental y otros ámbitos.

Todas las estrategias marítimas buscan aprovechar el efecto tractor del sector marítimo en la economía, la tecnología y la innovación

En el análisis de las Estrategias Marítimas de países de nuestro entorno, se observa que existen varios denominadores comunes que impulsan a desarrollar una estrategia marítima

La industria marítima es elemento tractor de otros sectores industriales y de servicios, y motor de crecimiento de la economía.

- Las empresas involucradas en el transporte marítimo, offshore, navegación interior, ingeniería marina, industria de deportes acuáticos, industria pesquera y puertos son clientes importantes de empresas de construcción naval, proveedores marítimos y proveedores de servicios. A nivel internacional, las actividades de exportación de, por ejemplo, empresas offshore, ofrecen oportunidades para otras industrias en el clúster marítimo. La industria del transporte marítimo es un elemento impulsor de la innovación y el desarrollo del conocimiento en otras industrias.

Los cambios estructurales económicos, demográficos, ecológicos y tecnológicos constituyen un reto y una oportunidad para el sector marítimo.

- Por ejemplo, los patrones de producción globales, la mejora gradual de la sostenibilidad de la producción y el consumo, los cambios en el consumo de energía, la innovación tecnológica, los cambios climáticos y las nuevas amenazas a la seguridad. El aparente cambio de peso geoestratégico de las economías de la OCDE hacia mercados en alza como los países BRICS o África. Debido al surgimiento de nuevas potencias, la participación económica relativa de los Estados Unidos, Japón y la UE continuará disminuyendo en los próximos años, lo que tendrá un impacto en la demanda mundial de productos y servicios y sus flujos relacionados.

La evidencia de la fuerte competencia: no hacer nada se traduce en quedarse atrás.

- En todas las estrategias está presente el analizar cómo se comportan otros países y el trabajar por unas condiciones de competencia homogéneas.

La transición energética y la transformación digital, así como la escasez de profesionales motivan también las Estrategias Marítimas

Los retos tecnológicos ligados a la transición energética y la transformación digital a los que se enfrenta el sector marítimo o la escasez de profesionales son motivaciones de las distintas estrategias marítimas

La digitalización y la transición energética ofrecen un importante potencial de mercado

- El mundo marítimo se enfrenta a nuevas tecnologías innovadoras. En los últimos años, esto ha sido particularmente evidente en lo que respecta a los buques, que están evolucionando de unidades analógicas a plataformas de transporte integradas en el sistema con una conexión digital continua a tierra, desde donde se puede monitorear y controlar el consumo de combustible, las rutas, las emisiones, etc. Esto cambiará fundamentalmente la interacción y la dinámica entre buque/tierra, buque/autoridad y buque/buque/buque.
- El potencial de mercado se puede encontrar en productos y tecnologías respetuosos con el clima y el medio ambiente para la industria de la construcción naval ("transporte marítimo verde"), que contribuyen a reducir las emisiones nocivas al medio ambiente marino, utilizando la energía y otros recursos de manera más eficiente. Oportunidades asociadas al desarrollo y uso de tecnologías innovadoras como las formas de propulsión neutras en emisiones.
- La Industria 4.0 y la digitalización brindan oportunidades para el sector en términos de futuras posibilidades de fabricación y nuevas áreas de negocio marítimo ("buques inteligentes") y grandes desafíos, entre otras cosas, en áreas como la gestión de datos, la seguridad de los datos, el empleo y la formación.

La escasez de profesionales marítimos y la necesidad de captación, retención y formación de talento especializado en la industria marítima

- La falta de profesionales en el sector marítimo es un problema al que se enfrentan todos los países, con las consiguientes consecuencias negativas. El impulso de los registros nacionales es una de las fórmulas para enfrentar esta situación.

La mejora de la competitividad de la bandera se incluye en todas las estrategias marítimas

Impulsar el **pabellón nacional** creando unas condiciones atractivas y competitivas que incrementen la flota abanderada

- Su objetivo es **mejorar la competitividad** de la bandera; para ello establece medidas relativas a formas de financiación, mejora de las tecnologías, fortalecimiento del TMCD, potenciar el apoyo empresarial, etc.
- La Danish Shipping quiere **adaptar sus servicios** a los nuevos modelos empresariales del sector marítimo.
- **Lograr un registro de buques atractivo** es una de las prioridades del tercer eje, para ello pretende favorecer un clima propicio para impulsar el negocio marítimo; potenciar la adecuación del egistro, el capital humano, la igualdad de las condiciones internacionales, los instrumentos financieros y los acuerdos con terceros; promover la igualdad de condiciones para armonizar la interpretación de la normativa y preservar los intereses de su flota; y mejorar las condiciones del registro.
- Pretende lograr un registro de buques que sea **referente mundial como marca de calidad**, lo que incluye desde la tecnología para estar a la vanguardia del buque autónomo, y ser avanzado tecnológicamente para lograr un registro competitivo; hasta el servicio que se ofrece a la flota, que debe mejorar y ser líder mundial en normas y conocimientos de seguridad marítima.
- La **flota mercante** es **estratégica**: debe potenciarse e incrementar el número de marinos franceses, se enfoca desde la búsqueda de armonización de normativa, la reducción del impacto sobre el clima y la mejora de su competitividad.
- Pretende seguir **mejorando la reputación y competitividad** del **registro de Madeira**.
- Los objetivos son para el **pabellón** internacional abierto de EE.UU en las **Islas Vírgenes**, que sería un aliciente para la modernización de la flota, la atracción de armadores/as extranjeros/as e incentivar la creación de un tonelaje más ecológico.

Todas las estrategias marítimas incluyen la digitalización en su desarrollo

La **digitalización** va a transformar la forma de operar en el mundo marítimo ofreciendo múltiples oportunidades de desarrollo tecnológico y de incremento de la competitividad

- Dinamarca aspira a convertirse en un **centro de poder para la digitalización**: abarca temas amplios como ser laboratorio de pruebas líder en nuevas tecnologías, aprovecharlo para impulsar el pabellón danés, generación de una plataforma europea de notificación de buques, impulsar la recogida y gestión de datos,…
- La digitalización se engloba dentro de la **industria 4.0**, creando programas específicos de financiación.
- Pretende ser **líder** para establecer **normas internacionales** que garanticen la interoperabilidad de sistemas y la ciberseguridad, además de ser pioneros en contar con puertos inteligentes.
- Incluye la digitalización de forma transversal para **modernizar la acción pública** y compartir datos e información.
- Es importante para la creación de una **ventalla única** digital conectada con Europa para la administración, y la **automatización** y **simplificación** de procesos en general.
- Enfoca la digitalización como una **mejora de la conectividad administrativa**. Se plantea de forma transversal en formación, financiación de tecnología para el comercio y creación de rutas TMCD más seguro, fiable y eficiente.
- Se centra en la **digitalización del dato** como herramienta para la toma de decisiones.

La cuestión medioambiental es un imprescindible de las agendas marítimas

La agenda marítima debe **promover y motivar la protección medioambiental** y la sostenibilidad en todos los ámbitos de responsabilidad

- Promueve el cuidado medioambiental mediante la aplicación de **nuevas tecnologías** y la potenciación de la **innovación** contemplando estos aspectos, además de otros transversales como es el trasvase de carga de la carretera al mar.
- La Danish Shipping quiere lograr un **transporte marítimo verde** y **energía verde**, para ello plantea la transparencia en los informes de emisiones, objetivos más ambiciosos y realizar aportaciones a la normativa europea; al tiempo que incluye otras acciones dirigidas al apoyo de armadores/as daneses/as, la generación de alianzas para el cambio y la innovación.
- Impulsa la implantación de **parques eólicos marinos**, la promoción de la **transición energética** en el sector del transporte y el desempeño activo en la Estrategia de Crecimiento Azul de la UE.
- Se enfoca **desde la innovación** y el **impulso sostenible** de la industria marítima, el mar y los puertos.
- Pretende liderar la evolución hacia un **transporte marítimo sostenible**, con cero emisiones, que minimice el impacto medioambiental y adaptado a los efectos del cambio climático.
- Desde **varios puntos de vista**: el equilibrio entre los usos del mar y su biodiversidad, la consideración de fenómenos físicos, la introducción de energías renovables, el desarrollo de territorios marítimos sostenibles y resilientes, el crecimiento azul y la reducción del impacto sobre el medioambiente.
- Es transversal **incluido en numerosas iniciativas**: la lucha contra el cambio climático, el cuidado de la biodiversidad, el fomento de las energías renovables, la sostenibilidad medioambiental y la transición energética.
- Se fomenta mediante la **financiación de innovaciones** y **tecnologías**, el desarrollo de una estrategia de transporte marítimo ecológico y la generación de un programa de incentivos de reducción de carbono, NOx y SOx.
- El transporte marítimo debe ser guardián del medio ambiente y se **fomenta la eficiencia** en todos los sentidos.

La mejora de la cadena logística es una oportunidad para el trasvase de tráficos desde otros modos de transporte

El transporte marítimo es parte de la **cadena logística** por lo que se debe integrar y mejorar su eficiencia captando tráficos de la carretera

- Plantea la **mejora de la eficiencia energética** de los servicios de TMCD, además del **trasvase de carga** de la carretera a los buques con una mejor interacción entre los modos de transporte.
- Su objetivo es **desplazar tráficos** de mercancías hacia el **ferrocarril** y las **vías navegables**, para reducir la presión viaria y contribuir a la protección del clima y cuidado medioambiental.
- Destaca en la estrategia planteándose desde la innovación, pero principalmente desde la **accesibilidad** y **necesidad de conexión** del transporte marítimo con la cadena logística.
- La interoperabilidad de sistemas cuenta con **dos aspectos de mejora** de la cadena logística: la **plena integración** de los puertos y la cadena de suministro para garantizar la conectividad y la **adopción de nuevas tecnologías**.
- Uno de los pilares de la estrategia portuaria nacional es el **fortalecimiento logístico de los puertos**.
- El **desarrollo de la cadena logística** es fundamental para Portugal, relacionado con esto también busca atraer y captar tráficos, líneas y rutas marítimas.
- El TMCD es importante para **reducir la congestión** de los **principales puertos**, a lo que contribuirá la mejora de la digitalización y seguridad de la carga y la creación de una Autopista Marítima Verde.
- Su papel en el transporte multimodal es importante y es una herramienta para la **descongestión del tráfico del futuro**.

La captación y formación de los profesionales marítimos es un reto para todos los países

Es necesario incrementar el número de **profesionales marítimos** y adecuar su **formación** a las nuevas profesiones y retos del sector

- La formación, capacitación y atracción de talento es fundamental, puesto que las habilidades de la gente del mar deben **satisfacer** por completo las **necesidades del sector**, tanto actuales como futuras.
- La Danish Shipping se preocupa por la formación, especialmente en **mentalidad ecológica** y **habilidades digitales**; buscando la atracción de vocaciones, el desarrollo de habilidades comerciales y el impulso de la diversidad.
- La falta de **trabajadores/as cualificados** para las necesidades del sector centra las prioridades de formación, que además recoge la necesidad de crear alianzas y diálogo entre y con los centros educativos.
- El **capital humano** juega un papel destacado, desarrollándose en numerosos aspectos: el control de la dependencia de empleos internacionales, la diversidad de profesiones marítimas, la mejora de la formación, el fomento de la innovación y la importancia de los centros de conocimiento.
- Las **personas** y su **capacitación** son vitales, desarrollando las necesidades de atracción de personal, la diversificación, la educación y con especial foco en el liderazgo intelectual por contar con numerosos organismos y centros marítimos.
- La formación se incluye además de para las personas del mar, para **dar a conocer la cultura marina** a la sociedad. Además, incluye la captación de marinos, el esfuerzo de la formación y hacer atractivas las carreras marítimas.
- Se centra en la creación de **empleo de calidad** con personal cualificado y una **formación adecuada** a las necesidades actuales del sector.
- El objetivo es **mejorar y modernizar** la **mano de obra**, para ampliar las oportunidades de empleo, lo que requiere trabajar con los centros para introducir nuevos modelos y metodologías y ampliar conocimientos y competencias en nuevas áreas.
- Quiere **garantizar** la disponibilidad de mano de obra marítima estadounidense para cubrir las necesidades de recursos del transporte marítimo.

La seguridad se incluye de forma muy diferente en los distintos países

La **seguridad** se aborda en muchos casos desde la ciberseguridad y sólo en algunos casos desde la seguridad marítima y de las rutas comerciales

- Se plantea desde las **capacidades industriales** para contar con una armada y policía equipadas para las necesidades actuales, y desde el **fortalecimiento de la industria** de defensa.
- Quiere **mejorar la seguridad marítima** en sus dos acepciones: la defensa de las rutas marítimas y la protección de la actividad desarrollada en las aguas holandesas.
- Busca ser el **líder de conocimiento** de seguridad marítima, incluyendo la seguridad de sus aguas, la de los puertos y los buques, la delincuencia y piratería, y la ciberseguridad.
- Entre sus objetivos incluye mantener un **alto nivel de seguridad** en las zonas marítimas, y ligado con ello la **ordenación del territorio**.
- La **seguridad** y la **protección** son una prioridad, además de considerar la **ciberseguridad** en las actuaciones.
- Enfocada en dos aspectos: la **carga** antes de su entrada en territorio de Estados Unidos y en el **ámbito portuario** en general.
- Las capacidades marítimas son fundamentales para la **seguridad del país**. Además, se debe contar con **transporte marítimo seguro**.

La cooperación entre naciones es fundamental en el ámbito marítimo

El transporte marítimo siendo global tiene muchas normas locales con criterios que varían notablemente de unos lugares a otros, la **cooperación internacional** es una herramienta para su homogenización

- La colaboración internacional se centra en los **mercados marítimos** y el desarrollo **de oportunidades** para la generación de negocio de importación y de internacionalización.
- Su objetivo es mantener un papel activo en **comités internacionales** y europeos, para luchar por la **igualdad de condiciones** en todo el mundo y evitar soluciones nacionales; incluyendo las normas de descarbonización y conservación de la naturaleza.
- Quiere potenciar la igualdad de condiciones, lo que plantea desde tres acciones: 1. Potenciar las directrices comunitarias para fomentar la **igualdad entre puertos comunitarios**; 2. Preservar los intereses de la flota holandesa y: 3. Armonizar la interpretación de normativa entre los distintos países.
- Las principales organizaciones internacionales tienen su sede en Londres lo que facilita la **colaboración** y es una ventaja para potenciar su papel de **liderazgo internacional**.
- Pretende **promover la visión francesa** en la Unión Europea para proteges sus intereses nacionales.
- Uno de sus principios básico es la **cooperación y colaboración**.

Las empresas del sector tienen un papel fundamental

Los objetivos planteados no se pueden alcanzar sin la colaboración de las empresas del sector

- La Danish Shipping incluye la **formación de alianzas**, a todos los niveles, para lograr un transporte marítimo verde y energía verde.
- Busca el **diálogo entre agentes**, la implicación, la creación de fuentes de financiación para actividades innovadoras, la promoción de normas internacionales, …
- La cooperación entre el gobierno nacional, las empresas y los trabajadores/as, la industria, así como con las autoridades locales y las regiones, las instituciones educativas y otras entidades… asumiendo una responsabilidad compartida en lograr los objetivos de la estrategia.
- La colaboración entre el **clúster marítimo** de Reino Unido es uno de los principales propósitos estratégicos.
- Da importancia a las **actividades económicas emergentes**, apoyándolas y potenciándolas. Además, pretende ayudar a las **actividades tradicionales** en su evolución hacia la sostenibilidad y modelos resilientes.
- La **colaboración público-privada** se desarrolla para la mejora de la industria marítima y de las principales organizaciones.

La estrategia pesquera no se suele incluir en las estrategias marítimas

La **actividad pesquera** no es un aspecto relevante para las administraciones responsables en el ámbito marítimo

- Incluye dentro de la **ayuda a actividades tradicionales** el desarrollo de la pesca y acuicultura en el marco de la **vigente Política Pesquera Común**.
- Entre sus **áreas de intervención** se encuentra la pesca y acuicultura.

La atracción de empresas del sector se puede fomentar con una financiación adecuada

Los **instrumentos de financiación** son una herramienta para facilitar la adecuación y competitividad de las empresas del sector

- Busca la **generación de condiciones marco atractivas**, algunas actuaciones concretas que se plantea son la supresión de tasas de inscripción para el registro de buques.
- Para **fortalecer la competitividad internacional** propone un uso flexible de los instrumentos financieros y el apoyo a sus empresas para acceder a los mercados extranjeros. Además, quiere establecer incentivos para la transferencia de tráfico de la carretera al mar y formas para financiar la innovación y proyectos de digitalización.
- Se aborda desde dos puntos de vista: para la **innovación** y para la **bandera**, en ambos casos mediane instrumentos financieros para su **potenciación y mejora**.
- Se incluye a través de medidas para **atraer inversiones** garantizando un entorno empresarial atractivo.
- Parte de la creación de un **documento de política transversal** para el presupuesto del mar, compatible con la ley de finanzas.
- Se plantean varias vías de financiación diferentes y complementarias: programa de reducción de carbono, óxidos de nitrógeno (NOx) y óxidos de azufre (SOx); y especialmente en la potenciación de la innovación y tecnologías que optimicen el comercio y las cadenas logísticas y logren un transporte marítimo más sostenible y ecológico.
- Establece la necesidad de **mejorar los programas de financiación**.

La innovación y la tecnología forman parte de las distintas estrategias marítimas

El mundo actual requiere de **innovación y mejoras tecnológicas** constantes si quiere ser competitivo y adaptarse a las nuevas necesidades

- Dentro de **tecnología** incluye la **digitalización** en la búsqueda de oportunidades y la generación de **herramientas digitales** para ser más competitivos. Y la **innovación** se introduce como investigación dedicada al **conocimiento** y **know-how**.
- La Danish Shipping plantea la **innovación** para lograr un **transporte marítimo verde**, en concreto para lograr los primeros buques de emisiones cero.
- Su objetico es lograr el **liderazgo tecnológico**, planteado en colaboración con la industria, consolidando la innovación, fomentando tecnologías respetuosas con clima y medioambiente, desarrollando cadenas a nivel europeo y cooperando con otros países europeos para incluir a PYMES. Y se plantea la **innovación** como herramienta para la **transición energética**.
- La **innovación** se desarrolla en los **ámbitos:** tecnológico, medioambiental, del impulso de la innovación privada, de las necesidades y modos de financiación y de la importancia de los "institutos del conocimiento".
- La innovación es uno de los propósitos estratégicos y la tecnología es un ámbito, en ambos casos pretende **ser líder** y **estar a la vanguardia** de los últimos avances.
- El apoyo de la **innovación marítima** y el aumento de la **capacidad de investigación** son acciones prioritarias y, además, incluye la innovación en varias facetas: su estructuración, para recuperar recursos y desarrollar la economía marítima y su aplicación en los territorios de ultramar.
- Incluye el desarrollo de loa **tecnología e innovación** en varios ámbitos como ciencia e innovación, el desarrollo tecnológico, la innovación azul, los buques autónomos e inteligentes, etc.
- La **innovación** es la **principal fuerza del país** y su **ventaja competitiva**, como objetivo se establece su impulso en la industria marítima en los campos de información, automatización, seguridad e impacto ambiental.

Una imagen atractiva puede atraer empresas del sector y ayudar a generar riqueza

Algunas estrategias marítimas buscan la **promoción** y **generación de una imagen** atractiva de su actividad marítima

- Su objetivo es contar con un **perfil global de Dinamarca Marítima** y el establecimiento de una **estrategia integral** del marketing marítimo para dirigir los esfuerzos.
- La Danish Shipping busca alcanzar una **marca e imagen fuerte** del transporte marítimo, especialmente enfocado a la atracción de profesionales.
- Se incluye como **comunicación**, **promoción comercial**, promoción de la oferta marítima, etc. para dar a conocer el sector marítimo y su prestigio internacional.
- Su objetivo es establecer una **estrategia de conocimiento** y **prestigio nacional** basada en la formación y el conocimiento marítimo de la sociedad.

La náutica de recreo es relevante en los países europeos más meridionales

La **náutica** es relevante en los países con mejores condiciones para la atracción de esta actividad

- Una de sus actuaciones prioritarias es apoyo del **desarrollo de la náutica de recreo**.
- Busca aprovechar el **crecimiento de la náutica** para lo que debe desarrollar infraestructuras y el desarrollo de un **marco legal** para integrarla en la actividad marítima.

Anexo 2: LA ESTRATEGIA MARÍTIMA EN OTROS PAÍSES

Anexo 2.1. COMPARATIVA DE ESTRATEGIAS MARÍTIMAS

❑ **Comparativa:** Se resume los principales aspectos que se abordan en las distintas estrategias marítimas, señalando si lo contienen como aspecto relevante (**verde**), dentro de otro aspecto (**naranja**) o no se contempla (**rojo**).

	Dinamarca (1)	Países Bajos	Alemania	Francia	Reino Unido
Ecológicos	Trasparencia, medidas reales	Seguridad y sostenibilidad	Tecnología respetuosa	Proteger y preservar entorno, recursos y equilibrio.	Reducir impacto al máximo
Descarbonización	Impulso OMI & captura carbono	Reducir emisiones. Promover uso sostenible del mar	Transición energética	Energías renovables, descarbonización de flota y combustibles limpios	Liderazgo internacional continuado.
Bandera	Apoyo armadores/as	Registro atractivo	Competitividad internacional	Flota mercante de pabellón francés. Armonizar normativa internacional.	Competitivo buques autónomos y tecnológicos
Náutica				Apoyo de náutica de recreo y sector pesquero.	Considera las marinas e industria del ocio
Conectividad		Mejora de infraestructuras Reducir congestiones	Conexión toda cadena logística	Fortalecimiento logístico puertos.	Comercio e infraestructura conectada
Servicios	Modernos sector marítimo	Marítimos de calidad	Tráfico en vías navegables	Aprovechar el centro de vigilancia de mares y costas	Clúster marítimo
Administración	Colaboración socios	Procesos de certificación eficientes	Diálogo gobierno	Jurisdicciones específicas. Modernizar y simplificar.	Normalización de normativa
Alianzas	Objetivos en OMI & UE	Cooperación y alianzas marina y flota civil	Cooperación UE (PYMES) + normas homogéneas + formación	Ampliar la implicación institucional.	Clúster marítimo y asociaciones sólidas. Comercio
Financiación	Mediante alianzas	Cofinanciación innovación Eliminar obstáculos jurídicos	Instrumentos de financiación flexibles	Presupuesto del mar compatible con la Ley de finanzas.	Competitividad
Digitalización	Formación		Marítimo 4.0	Dentro de innovación.	Normas armonizadas a escala mundial.
Tecnología	Cursos marítimos	Mejorar formación, experiencias y oportunidades	Liderazgo tecnológico	Dentro de innovación.	Desarrollo de normativa de referencia.
Innovación	Buques 0 emisiones	Tecnología y sociedad Fomento en PYMES	Innovación transversal	Apoyar las innovaciones, aumentar la capacidad de innovación. Estructura la innovación.	Smart ports.
Formación	Escuelas, cursos y Universidades	Profesión marítima atractiva Institutos de conocimiento	Inicial y continua	A través de un clúster de educación marítima.	Liderazgo intelectual. Educación y formación continuada
Competencias	Diversidad & ↑ personal danés	Potenciar capital humano en registro marítimo	Digitales en personal + industriales	>20.000 marinos franceses. Hacer atractivas carreras marítimas.	Atraer jóvenes, armonización otros sectores
Imagen/marca	Marca fuerte				Bandera con marca de calidad, capacidad y flexibilidad
Cultura	Centrada en afiliados		Crecimiento azul	Desarrollar el conocimiento marítimo, enseñar sobre el mar.	Modernizar la normativa. Promover cultura marítima
Agenda	Nacional e internacional				Corto y largo plazo
Comunicación		E información del sector			Aumentar promoción a nivel mundial y atraer empresas

Anexo 2: LA ESTRATEGIA MARÍTIMA EN OTROS PAÍSES

Anexo 2.1. COMPARATIVA DE ESTRATEGIAS MARÍTIMAS

- **Comparativa:** Se resume los principales aspectos que se abordan en las distintas estrategias marítimas, señalando si lo contienen como aspecto relevante (**verde**), dentro de otro aspecto (**naranja**) o no se contempla (**rojo**).

	Portugal	Estados Unidos (1)	Dinamarca (2)	Estados Unidos (2)
Ecológicos	Lucha cambio climático (contamina.) + proteger ecosiste.	Financiación buques sostenibles	Objetivo de la estrategia: aporte real, mejoras, etc.	Innovación para reducir impacto ambiental
Descarbonizac.	Descarbonizar economía y promover energías renovables y autonomía energética	Incentivos por ↓ carbono. Tte. marítimo ecológico		Mejora medioambiental
Bandera	Mejora reputación y competitividad de registro de buques de Madeira	Pabellón internacional de las Islas Vírgenes (USVI) Atraer armadores/as extranjeros/as	Apoyo a armadores/as en energías verdes e impulso a la diversidad	
Náutica	Hoja de ruta para turismo sostenible + deportes náuticos			
Conectividad	Desarrollo de la cadena logística	Hub de corta distancia. Carga segura con países		Transporte multimodal, seguro, moderno y eficiente
Servicios	Ventanilla única digital	A la bandera (USVI)		Seguridad nacional
Administración	Ventanilla única digital	Herramientas de medición y evaluación		Mejores dato y modelos
Alianzas	Atracción de cruceros	Políticos en extranjero. Centros de formación. Público-Privada	Para acelerar la lucha contra el cambio climático	Cooperación y colaboración
Financiación		Incentivos financieros buques multifuncionales Fondo de capital riesgo	Garantizar condiciones marco competitivas	Programas de financiación
Digitalización	Incentivar capacidad productiva y digitalización oceánica.	En innovación y tecnología		Herramientas de toma de decisiones
Tecnología	Conocimiento científico y desarrollo tecnológico.	Buques tecnológicamente innovadores		
Innovación	Buques "verdes", autónomos e inteligentes, tecnología marítima, inversiones en sostenibilidad	Introducir investigaciones e innovaciones maduras	Buques de emisiones cero en colaboración con otros países	Innovación industria marítima. Fundamental para el futuro
Formación	Mejorar educación y cualificación	Modernizar la mano de obra (métodos modernos) + online	Educación de excelencia: habilidades marítimas y comerciales, y energías verdes	
Competencias	Fomentar empleo	Oportunidades empleo a marinos de USA		Reforzar capacidades marítimas
Imagen/marca	Marca "Puertos Portugués"	Pabellón internacional de las Islas Vírgenes (USVI)	Marca e imagen fuertes	
Cultura	Protección de la cultura		Cultura centrada en los afiliados mejorando los servicios	
Agenda		Estrategia Nacional de Sostenibilidad Marítima		
Comunicación				

Anexo 2: LA ESTRATEGIA MARÍTIMA EN OTROS PAÍSES

Anexo 2.1. COMPARATIVA DE ESTRATEGIAS MARÍTIMAS

Anexo 2.2. fichas descriptivas de las estrategias marítimas

País: Dinamarca

Título: ***Maritime Denmark, a "Global Maritime Power Hub"***

Motivación

Dinamarca es una de las principales naciones navieras del mundo, y lo que denominan ***la Dinamarca Marítima*** tiene un importante impacto en la economía del país y en sus exportaciones. Para seguir manteniendo esta posición, teniendo en cuenta los trascendentales cambios que se están produciendo tanto en el ámbito de la digitalización, de las fórmulas de trabajo, de la sostenibilidad medioambiental, como los nuevos patrones de producción y consumo que cambiarán drásticamente los modelos de comercio y operativos que afectarán al sector marítimo global, el Gobierno ha establecido su Estrategia Marítima a 2025.

El mundo marítimo se enfrenta a nuevas tecnologías innovadoras y Dinamarca debe estar entre los primeros en dar el salto completo a la era digital. Las principales tendencias en el mercado son la digitalización y la eficiencia energética. Los buques están evolucionando de unidades analógicas a plataformas de transporte integradas en el sistema, con una conexión digital continua a tierra, desde donde se puede seguir y controlar el consumo de combustible, las rutas, las emisiones, etc. Esto cambiará la interacción y la dinámica entre buque/tierra, buque/autoridad y buque/buque.

La ambición declarada del Gobierno es que la *Dinamarca Marítima* debe seguir siendo un **motor de crecimiento en la economía**. La visión del Gobierno a 2025 es hacer de Dinamarca un ***Global Maritime Power Hub***, un centro de poder marítimo mundial. Y situarse en la élite en el desarrollo y aplicación de tecnologías automatizadas y digitales, y ser reconocida por ello. Por tanto, Dinamarca debe establecerse y comercializarse como un centro de pruebas reconocido internacionalmente, donde la investigación y el desarrollo vayan de la mano con el desarrollo de productos, servicios y sistemas.

La Estrategia se centra en los requisitos que permitan que la *Dinamarca Marítima* ostente una posición de liderazgo en el nuevo marco que se establezca de la economía digital marítima y cuando se desarrollen nuevos modelos operativos y de negocio marítimo hacia 2025.

La Estrategia requiere que los actores públicos y privados se unan con respecto a la visión de un centro de poder marítimo global, ligado a las actividades globales de *la Dinamarca Marítima*.

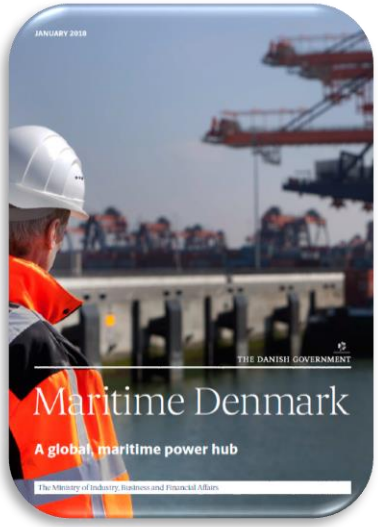
La Estrategia se **desarrolla a través de 4 ejes**:

1. Un *power hub* para la **digitalización**
2. Un *power hub* con **condiciones marco atractivas**
3. Un *power hub* de **conocimiento y know how**
4. Un *power hub* con una **perspectiva global y capacidad de atracción**

Fecha publicación:
- Enero 2018

Planificación temporal:
- 2018 - 2025

Objetivo:
- Hacer de Dinamarca un Global Maritime Power Hub



Responsables

MINISTRY OF INDUSTRY, BUSINESS AND FINANCIAL AFFAIRS

País: Dinamarca

Título: ***Maritime Denmark un "Global Maritime Power Hub"***

➢ Eje 1. "Power hub" para la digitalización:

- Convertir a Dinamarca en un laboratorio líder para pruebas de **nuevas tecnologías marítimas**, sistemas digitales, modos de producción y operación, así como la producción de energía.
- Ser pioneros en el desarrollo, prueba y uso de **tecnología marítima autónoma**, incluso como acelerador de nuevos modelos de negocio.
- Garantizar que las oportunidades tecnológicas se aprovechen al máximo, por ejemplo, en el **registro de buque danés**.
- Establecer una asociación de asesoramiento para la **digitalización de la *Dinamarca Marítima***.
- Gestionar los desafíos de la **ciberseguridad marítima**, incluido el fortalecimiento de la infraestructura de las TIC marítimas sobre la base de normas y principios comunes de la UE y la OMI .
- Establecer una **plataforma europea común** de notificación de buques, de modo que los buques que lleguen a los puertos de la UE soporten reducidas cargas administrativas.
- Apoyar que el futuro **Plan Espacial Marítimo** cree un marco equilibrado para el uso futuro de los recursos marinos y el desarrollo de nuevas oportunidades comerciales marítimas.
- Incrementar la **utilización de los datos marítimos** públicos y la disponibilidad de datos marítimos adicionales, partiendo de datos disponibles públicamente para promover la innovación y el negocio marítimo.
- Trabajar conjuntamente con la industria para **fortalecer el entorno empresarial marítimo.**

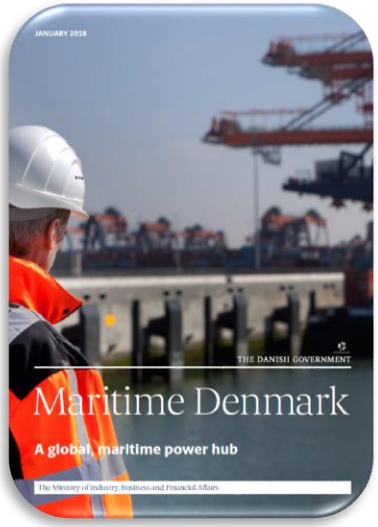
➢ Eje 2. "Power hub" con condiciones marco atractivas:

- Suprimir la tasa de inscripción para el registro de buques mercantes.
- Iniciar un diálogo con la CE sobre las posibilidades de un esquema de ingeniería marítima, o similar, que fortalezca la competitividad global de las empresas marítimas.
- Garantizar un **marco competitivo** para la industria marítima danesa, p.ej., comparando con países vecinos.
- Explorar las posibles dificultades **financieras y de capital** de las profesiones marítimas, incluido el contraste con las posibilidades financieras y de crédito en países vecinos.
- Simplificar el sistema de **apoyo empresarial**.
- Trabajar para garantizar que la regulación internacional sea **tecnológicamente neutral** y para garantizar la implementación y el cumplimiento efectivos a nivel mundial de las regulaciones internacionales.
- Apoyar que las **nuevas tecnologías** se puedan desarrollar y probar en Dinamarca (Environmental Technological Development and Demonstration Program-MUDP).
- Visibilizar las posibilidades de promover la **innovación** y los aspectos ambientales en la contratación pública.
- Trabajar para promover el desarrollo de un **concepto estándar para los ferris** que prestan servicio a las islas. Se espera que el proyecto beneficie una posición fuerte danesa en eficiencia energética marítima, así como en soluciones ambientales, incluido su potencial de exportación. Proyecto a cargo de la Secretaría del Ferry.
- Trabajar por un marco competitivo para la actividad de **desmantelamiento de las instalaciones offshore**.
- Según las recomendaciones del Comité de Expertos, hacer propuestas de **revisión de la Ley de Puertos** para garantizar que la competencia entre entidades públicas y privadas se base en términos justos y equitativos.
- Garantizar un buen funcionamiento del sistema de transporte por todos los modos de transporte, y una mejor interacción entre los modos, incluidas las formas de **trasvasar carga de la carretera al mar**.
- Establecer un grupo de trabajo interministerial para garantizar un **tratamiento eficiente y flexible** de las necesidades de la gente de mar.

Fecha publicación:
- **Enero 2018**

Planificación temporal:
- **2018 - 2025**

Objetivo:
- **Hacer de Dinamarca un Global Maritime Power Hub**



Responsables
Ministerio danés de Industria, Empresa y Hacienda

País: Dinamarca

Título: ***Maritime Denmark, a "Global Maritime Power Hub"***

➢ Eje 3. "Power hub" de conocimiento y know-how:

- Apoyar la **capacitación** para la *Dinamarca Marítima* proporcionando habilidades que satisfagan las necesidades del sector actuales y futuras.
- Poner en marcha un **plan piloto** para la formación de tripulaciones para el servicio nacional de ferris.
- Analizar la posibilidad de crear con el sector más y más flexibles **embarques en prácticas**, por ejemplo, sobre la base de la propuesta de la patronal naviera (Danish Shipping) de una garantía de aprendizaje, equivalente a 350 FTE.
- Aumentar la captación para los programas de licenciatura profesional para **capitanes y oficiales** de buques. Esto implica eliminar el requisito de un acuerdo de formación previamente acordado.
- Trabajar para mejorar el perfil de la *Dinamarca Marítima* con el fin de **atraer talento**, incluido el apoyo a la campaña de contratación conjunta de la *Dinamarca Marítima* "worldcareers. Dk".
- Apoyar la ampliación de los trabajos del Comité de Contacto para la Investigación Marítima con un debate anual sobre **temas clave de investigación marítima**.
- Invertir 237 millones de coronas danesas en la **investigación de nuevas posibilidades tecnológicas** y 282 millones en la investigación para el crecimiento verde. El Fondo de Innovación de Dinamarca es responsable de la ejecución de los fondos sobre la base del catálogo FORSK2025 y del acuerdo sobre la Distribución de la Reserva de Investigación de 2018.

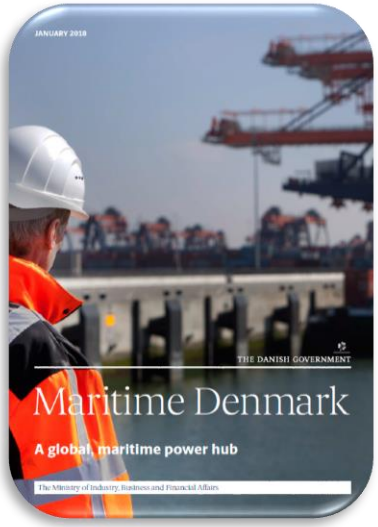
➢ Eje 4. "Power hub" con una perspectiva global y capacidad de atracción

- Fortalecer el perfil global de la *Dinamarca Marítima* con un ambicioso esfuerzo de marketing específico de Dinamarca como una **potencia marítima global**.
- Preparar una estrategia integral de **marketing marítimo**, incluido el establecimiento de un plan de "embajador azul", en el que el gobierno pueda basar sus esfuerzos de marketing.
- Establecer un **portal para las empresas marítimas**, así como digitalizar este portal.
- Fortalecer la **colaboración internacional** con los principales mercados marítimos en crecimiento, incluida la continuación de planes de asesoramiento como los de Ghana y China, con el fin de mejorar las **oportunidades de exportación** de las empresas danesas y apoyar el libre comercio mundial.
- Fortalecer el acceso de las empresas marítimas danesas al conocimiento de las **oportunidades de exportación y de internacionalización**, incluso mediante el uso mejorado de plataformas digitales y la coordinación específica de las visitas de las delegaciones.
- En colaboración con gobiernos locales y organizaciones empresariales, centrarse en las oportunidades de utilizar barcos de propiedad pública como **plataformas de demostración** y escaparates en relación con, por ejemplo, la promoción y el marketing de las exportaciones.

Fecha publicación:
- Enero 2018

Planificación temporal:
- 2018 - 2025

Objetivo:
- Hacer de Dinamarca un Global Maritime Power Hub



Responsables
Ministerio danés de Industria, Empresa y Hacienda

País: Países Bajos

Título: The Dutch Maritime Strategy 2015 - 2025

Motivación

Una posición de **liderazgo marítimo internacional sostenible para los Países Bajos**, lograda mediante la cooperación integral entre el gobierno nacional y el clúster marítimo sobre la base de una estrategia marítima compartida.

La estrategia marítima establece los principales retos de la política marítima y cómo el gobierno va a responder a estos; no es un documento aislado, sino que se aplica junto con otras políticas relevantes nacionales e internacionales para dar respuesta a los retos del sector marítimo. Además, un clúster marítimo que coopere conjuntamente necesita una política gubernamental marítima integral.

Principales ámbitos de aplicación

Ámbito 1: Capital humano: conocimiento y experiencia; profesión marítima atractiva; y movilidad laboral:

- Necesidad de alcanzar un balance entre los empleos nacionales e internacionales: evitar la dependencia exterior y preservar el conocimiento marítimo. Para ello desde el sector se impulsará la captación de jóvenes para la profesión marítima proporcionando perspectivas de carrera y oportunidades de desarrollo. El gobierno financiará prácticas marítimas.
- Eliminar en la regulación nacional, cuando sea posible, los obstáculos para la transición entre las profesiones marítimas, planteándolo a nivel internacional.
- Fomentar el uso de tecnologías (simuladores) para mejorar la formación, experiencia y oportunidades.
- Las innovaciones en el sector marítimo requieren un equilibrio entre el conocimiento marítimo especializado y de amplia aplicación, y aptitudes de las instituciones educativas marítimas.

Ámbito 2: Innovación: Aprovechar el potencial de la cofinanciación europea; y Estimular y eliminar los obstáculos jurídicos a la innovación:

- Continuar con la innovación en el campo tecnológico y ampliarlo al social; se establecen áreas de innovación relevantes: el rendimiento medioambiental de la flota (buques respetuosos con el medio ambiente), apoyo a la extracción de materias primas y a la generación de energía, navegación marítima inteligente y segura, apuesta por la innovación social, y mejora de la integración del modo marítimo en la cadena logística.
- Impulsar la investigación privada desde organismos públicos estimulando la innovación en PYMES, proporcionando facilidades para la experimentación. Eliminar las barreras regulatorias a la innovación, y ofrecer espacio para la experimentación para permitir soluciones innovadoras y vincular esto a procesos rápidos de aprobación.
- Mejorar las posibilidades de (co)financiación de proyectos innovadores. Participar en programas europeos que financian innovación (Horizont 2020).
- Contar con institutos de conocimiento adecuados y de alta capacidad; en la actualidad Maritime Research Institute Netherlands (MARIN) y dos universidades.

Fecha publicación:
- Enero 2015

Planificación temporal:
- 2015 - 2025

Objetivo:
- Posición de liderazgo marítimo internacional sostenible, mediante la cooperación integral entre el gobierno y el clúster marítimo sobre la base de una estrategia marítima compartida.

Responsables Administración:
- Ministerios de Infraestructuras y Medio Ambiente, Economía, Defensa, Educación, Cultura y Ciencia, Hacienda, Asuntos Exteriores, Seguridad y Justicia, Asuntos Sociales y Empleo.

País: Países Bajos

Título: The Dutch Maritime Strategy 2015 - 2025

➢ **Ámbito 3: Comercio: Garantizar la igualdad de condiciones; Un atractivo registro de buques; y Promocionar el clúster marítimo en el extranjero**:

- Favorecer un clima propicio para impulsar el negocio marítimo vinculando transporte marítimo, construcción y servicios marítimos de alta calidad. Apoyar la promoción internacional del clúster marítimo (que utiliza la marca "Maritime by Holland").
- Continuar potenciando los aspectos de: capital humano, innovación, igualdad de condiciones a escala europea y mundial, registro de buques adecuado, instrumentos financieros para la promoción de la exportación y acuerdos comerciales con terceros.
- Promover la igualdad de condiciones requiere medidas específicas:
  - Potenciar las directrices comunitarias para la igualdad entre los puertos comunitarios.
  - Preservar los intereses de la flota holandesa.
  - Armonizar la interpretación de la normativa entre los distintos países.
- Trabajar en mejorar las condiciones del registro marítimo holandés de calidad comparable a la de otros registros de buques relevantes, con procedimientos de registro y certificación más rápidos y eficientes y un régimen de pago más flexible.

➢ **Ámbito 4: Accesibilidad: Optimización de la cadena y servicios náuticos**:

- Optimizar la posición de Países Bajos como centro logístico del noroeste de Europa aprovechando las vías marítimas de interior y las oportunidades del transporte marítimo de corta distancia para mejorar la accesibilidad y reducir la congestión.
- Integrar el transporte marítimo en la cadena de transporte, lo que requiere desarrollar la conectividad física pero también la administrativa, con la armonización de los documentos de transporte entre los diferentes modos de transporte.
- Mejorar el transporte de mercancías mediante el crecimiento y mejora del uso del ferrocarril y vías marítimas, junto con una mejora de las infraestructuras críticas.
- Incrementar el uso de las tecnologías de información y comunicación en el sector del transporte: optimización de la cadena de transporte y logística junto con reducción de la carga administrativa. Iniciativas como la Plataforma de Información Logística Neutral (NLIP) y la 'Ventanilla Única de Comercio y Transporte' contribuyen a un intercambio eficiente de información, a la facilitación del comercio, y a una intervención gubernamental más efectiva y eficiente y una reducción de las cargas regulatorias.

Fecha publicación:
- Enero 2015

Planificación temporal:
- 2015 - 2025

Objetivo:
- **Posición de liderazgo marítimo internacional sostenible, mediante la cooperación integral entre el gobierno y el clúster marítimo sobre la base de una estrategia marítima compartida.**

Responsables Administración:
- **Ministerios de Infraestructuras y Medio Ambiente, Economía, Defensa, Educación, Cultura y Ciencia, Hacienda, Asuntos Exteriores, Seguridad y Justicia, Asuntos Sociales y Empleo.**

País: Países Bajos

Título: The Dutch Maritime Strategy 2015 - 2025

➢ **Ámbito 5: Seguridad y medioambiente: marco regulatorio adecuado; Cultura de la seguridad; y Sostenibilidad.**:

- Continuar con el esfuerzo para el desarrollo de un transporte e industria marítima más sostenible y respetuosa con el medio ambiente.
- Mejorar la seguridad marítima incluso con el aumento del uso del agua (parques eólicos marinos), la línea de costa y las riberas de vías navegables, con especial atención a la reducción del factor humano en los accidentes.
- Reducir las emisiones y promover el uso sostenible del mar y los puertos: permitir a los buques ser más "limpios" y seguros mediante la eliminación de barreras a la innovación e incentivar la contribución a alcanzar los objetivos medioambientales.

➢ **Ámbito 6: Protección y estabilidad: intercambio de información eficiente**:

- Proteger las rutas marítimas, nuevas y existentes, para garantizar su seguridad.
- Fomentar la cooperación y alianzas entre lo marina y la flota civil para defender los intereses holandeses en el mundo.

Fecha publicación:
- **Enero 2015**

Planificación temporal:
- **2015 - 2025**

Objetivo:
- **Posición de liderazgo marítimo internacional sostenible, mediante la cooperación integral entre el gobierno y el clúster marítimo sobre la base de una estrategia marítima compartida.**

Responsables

Administración:
- **Ministerios de Infraestructuras y Medio Ambiente, Economía, Defensa, Educación, Cultura y Ciencia, Hacienda, Asuntos Exteriores, Seguridad y Justicia, Asuntos Sociales y Empleo.**

País: Alemania

Título: Maritime Agenda 2025: The future of Germany as a maritime industry hub

Motivación

Reforzar la **competitividad de la industria marítima**, considerando los objetivos de crecimiento económico, alto potencial de empleo y estrictos requisitos medioambientales y de conservación de la naturaleza. Además, se abordan aspectos de la política de seguridad como parte de una política marítima holística.

La Agenda Marítima considera en su desarrollo alcanzar la neutralidad de los gases de efecto invernadero en 2050, teniendo en cuenta los objetivos planteados para la industria en 2030 y la oportunidad que presentan para el desarrollo de tecnologías innovadoras. Hay que considerar que una industria marítima eficiente constituye la base del papel de Alemania como país exportador líder.

La industria marítima se enfrenta a una dura competencia internacional tanto en la construcción naval como en el sector naviero. También se enfrentan a una dura competencia internacional los puertos alemanes. Debido a su importancia para la economía alemana, su alto nivel de innovación y su papel estratégico, el Gobierno Federal quiere asegurar y fortalecer la competitividad de la industria marítima.

Existe un potencial de mercado en productos y tecnologías respetuosos con el clima y el medio ambiente para la industria de construcción naval. La Industria 4.0 y la digitalización conllevan oportunidades para el sector en términos de posibilidades futuras de fabricación y nuevas áreas de negocio marítimo ("buques inteligentes") así como grandes desafíos en áreas como la gestión y seguridad de los datos, el empleo y la formación.

La Agenda formula parámetros que se aplican al conjunto del sector marítimo, para abordar desafíos clave como la automatización y digitalización de productos y servicios, los procesos de producción y logística, el aumento de la competencia en los mercados mundiales, la demanda de mano de obra cualificada y el cambio demográfico, la seguridad marítima y el aumento de las normas medioambientales y climáticas.

Principales ámbitos de actuación

1. Consolidar y ampliar el **liderazgo tecnológico**.
2. Fortalecer la **competitividad** internacional.
3. Consolidar la competitividad de los **puertos**, ampliar sus infraestructuras y asegurar la posición de liderazgo de Alemania como centro logístico
4. Configurar la **sostenibilidad** y fortaleza del transporte marítimo para la protección medioambiental y climática y la conservación natural.
5. Contribuir a la **transición energética** usando tecnologías marinas.
6. Marítima 4.0, oportunidades de la **digitalización**.
7. Reforzar la **especialización** marítima de Alemania.
8. Desarrollar las capacidades industriales en la **construcción naval** y de guardacostas.
9. Desempeñar un papel activo en la elaboración de la **Estrategia de Crecimiento Azul** de la UE.

Fecha publicación:
- Marzo 2017

Planificación temporal:
- 2017-2025

Objetivo:
Reforzar la competitividad de la industria marítima, considerando el crecimiento económico, el alto potencial de empleo y los requisitos medioambientales y de conservación de la naturaleza.

Responsables Administración:

Federal Ministry for Economic Affairs and Climate Action

País: Alemania

Título: Maritime Agenda 2025: The future of Germany as a maritime industry hub

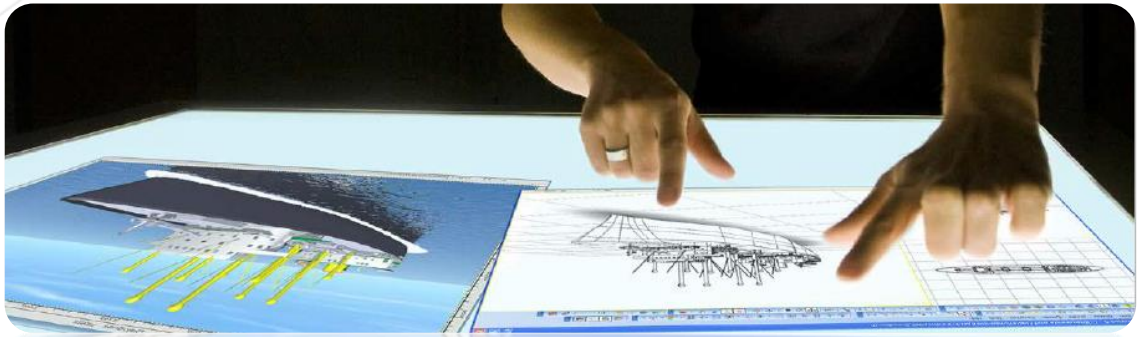
Principales ámbitos de actuación

Área de acción 1: Consolidar y ampliar el liderazgo tecnológico:

- Identificar, en colaboración con la industria, nuevos campos tecnológicos y mercados emergentes, y acompañarlos de financiación específica para la investigación y la innovación.
- Consolidar la innovación transversal y la información sobre tecnologías y desarrollos de mercado intersectoriales.
- Fomentar las tecnologías respetuosas con el clima y el medio ambiente en la contratación pública (papel pionero).
- Mejorar la coordinación de las medidas para establecer cadenas integrales desde la investigación científica al I+D industrial, llegando al lanzamiento al mercado.
- Reforzar la cooperación en materia de investigación a nivel europeo y, al hacerlo, incluir a las pequeñas y medianas empresas (PYME).

Área de acción 2: Fortalecer la competitividad internacional:

- Seguir luchando por la igualdad de condiciones en todo el mundo, desempeñando un papel activo en los comités internacionales y europeos, y evitar las soluciones puramente regionales.
- Continuar haciendo un uso flexible de los instrumentos financieros en función de la situación dentro del margen regulatorio vigente.
- Apoyar a las empresas alemanas en su acceso a los mercados extranjeros, por ejemplo, mediante programas de desarrollo de nuevos mercados y el programa de ferias en el extranjero.
- Comprometerse a hacer de Alemania un lugar de referencia para el negocio marítimo y el transporte marítimo eficiente.



Fecha publicación:
- Marzo 2017

Planificación temporal:
- 2017-2025

Objetivo:
Reforzar la competitividad de la industria marítima, considerando el crecimiento económico, el alto potencial de empleo y los requisitos medioambientales y de conservación de la naturaleza.

Responsables Administración:
- Ministerio Federal de asuntos económicos y de energía (BMWi)

País: Alemania

Título: Maritime Agenda 2025: The future of Germany as a maritime industry hub

➢ **Área de acción 3: Consolidar la competitividad de los puertos alemanes, ampliar sus infraestructuras y asegurar la posición de liderazgo de Alemania como centro logístico**:

- Seguir optimizando la intercomunicación de los puertos con otros eslabones de la cadena logística para que potencien más su papel como centros de comercio nacional e internacional.
- Mantener, ampliar (si procede) y modernizar las infraestructuras para operar los volúmenes de mercancías previstos en el ámbito de la jurisdicción federal.
- Mejorar la coordinación de la política portuaria entre el Gobierno federal y los gobiernos de los Estados federados.
- Apoyar el desplazamiento del tráfico de mercancías hacia el ferrocarril y las vías navegables para reducir la presión sobre las infraestructuras viarias y contribuir a la consecución de los objetivos de protección del clima y el medio ambiente.

➢ **Área de acción 4: Configurar la sostenibilidad y fortaleza del transporte marítimo para la protección medioambiental y climática y la conservación natural**:

- Comprometerse con el desarrollo y la aplicación armonizada de normas internacionales en materia de clima, medio ambiente y conservación de la naturaleza, con el fin de proteger el medio marino y alcanzar los objetivos internacionales de protección del clima; coordinar conceptos viables a escala internacional; establecer incentivos para crear una infraestructura de suministro útil para el uso de combustibles alternativos para buques a escala nacional y para reequipar/equipar los buques con la tecnología de motores necesaria para ello; apoyar a los Estados federados y a las ciudades portuarias en el establecimiento de normas de homologación armonizadas.
- Establecer incentivos para una transferencia modal del tráfico de mercancías de la carretera al mar, en particular al transporte marítimo de corta distancia, considerando la protección del clima y del medio ambiente.

Fecha publicación:
- Marzo 2017

Planificación temporal:
- 2017-2025

Objetivo:
- **Reforzar la competitividad de la industria marítima, considerando el crecimiento económico, alto potencial de empleo y requisitos medioambientales y de conservación de la naturaleza.**

Responsables Administración:
- **Ministerio Federal de asuntos económicos y de energía (BMWi)**

País: Alemania

Título: Maritime Agenda 2025: The future of Germany as a maritime industry hub

➢ Área de acción 5: Contribuir a la transición energética usando tecnologías marinas:

- Reforzar la colaboración entre la industria eólica marina y la industria marítima para un intercambio de información sobre la demanda futura de tecnologías marítimas, que se utilizarán en la explotación y el mantenimiento de los parques eólicos marinos, y el potencial de reducción de costes en el ámbito de la tecnología y la logística.
- Propiciar el diálogo entre el sector de la energía eólica marina y el portuario sobre las posibilidades de ampliar la gama de servicios en el sector de la energía eólica marina.
- Garantizar la consecución de los objetivos de expansión (15 GW en 2030) y estudiar medidas para aumentar el potencial de reducción de costes.
- Facilitar la construcción de parques eólicos marinos piloto respetuosos con el medio ambiente, incluidas sus estructuras de cimentación.
- Promover la transición energética en el sector del transporte financiando tecnologías energéticas y de transporte innovadoras y recurriendo a alianzas sectoriales inteligentes.
- Supervisar el desarrollo y el uso de innovaciones en la conexión a la red y en la integración en la red e investigar la financiación de prototipos.
- Utilizar iniciativas de investigación cruzada para aumentar el efecto multiplicador estratégico de la financiación de la investigación en política energética, industrial y tecnológica.

➢ Área de acción 6: Marítima 4.0 – uso de oportunidades de la digitalización:

- Seguir potenciando la investigación y el desarrollo de la Industria 4.0 estableciendo las prioridades en los programas de financiación marítima y mediante la financiación específica de proyectos de colaboración, en concreto proyectos emblemáticos intersectoriales.
- Promover y facilitar el diálogo entre los agentes a lo largo de toda la cadena de valor, desde la empresa proveedora hasta el astillero, pasando por la compañía naviera y el sector portuario.
- Dirigir e impulsar la introducción de normas industriales internacionales mediante iniciativas de colaboración entre los agentes de la industria alemana.
- Optimizar la formación inicial y continua de profesionales cualificados en consonancia con los crecientes requisitos de digitalización, implicando al mismo tiempo a los interlocutores sociales.

Fecha publicación:
- Marzo 2017

Planificación temporal:
- 2017-2025

Objetivo:
- **Reforzar la competitividad de la industria marítima, considerando el crecimiento económico, alto potencial de empleo y requisitos medioambientales y de conservación de la naturaleza.**

Responsables Administración:
- **Ministerio Federal de asuntos económicos y de energía (BMWi)**

País: Alemania

Título: Maritime Agenda 2025: The future of Germany as a maritime industry hub

➢ Área de acción 7: Reforzar la especialización marítima de Alemania:

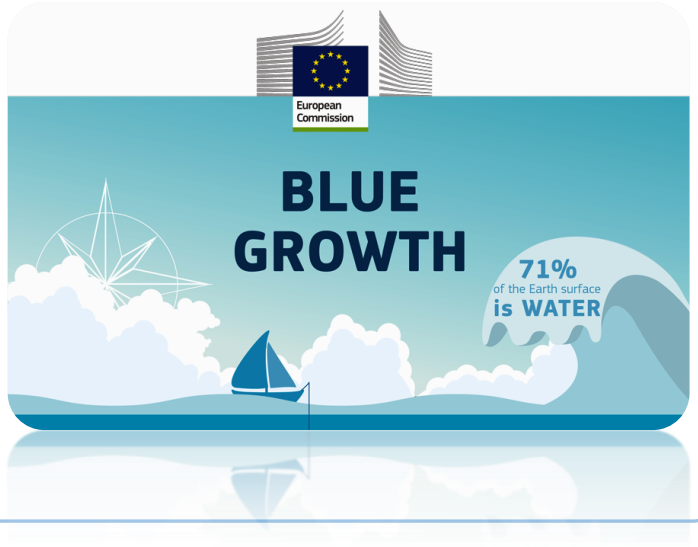
- Cubrir la demanda de trabajadores/as del sector marítimo con programas de formación en ingeniería marítima y naval y tecnología marina para trabajadores/as cualificados e ingenieros.
- Promover el diálogo entre los centros educativos y la industria marítima para el desarrollo continuo de los planes de estudios.
- Continuar y desarrollar la Alianza para la Formación y el Empleo en el Sector Marítimo.

➢ Área de acción 8: Desarrollar las capacidades industriales en la construcción naval y de guardacostas:

- Garantizar que la armada alemana y la policía nacional estén equipadas adecuadamente para hacer frente a las crecientes exigencias que se les plantean.
- Hacer campaña a escala de la UE en favor de una mayor armonización de las diferentes políticas de control de las exportaciones de los distintos Estados miembros sobre la base de la Posición Común de la UE de 2008.
- Proseguir el diálogo sobre la aplicación y el desarrollo de la Estrategia del Gobierno Federal para el fortalecimiento de la industria de defensa, de 8 de julio de 2015.

➢ Área de acción 9: Desempeñar un papel activo en la elaboración de la Estrategia de Crecimiento Azul de la UE:

- Desempeñar un papel activo en la configuración de la Estrategia de Crecimiento Azul de la UE y coordinar mejor las medidas del Gobierno Federal para la aplicación de la estrategia (creación de una ventanilla única y/o órgano de coordinación interministerial en el ámbito de las normativas aplicables).
- Promover la cooperación con los socios europeos en el marco de la estrategia de la UE;
- Considerar el concepto principal del reglamento marítimo integrado alemán -la protección y el uso sostenible de los mares y océanos- en los procesos de elaboración de políticas para un crecimiento compatible con el clima, la naturaleza y el medio ambiente.



Fecha publicación:
- Marzo 2017

Planificación temporal:
- 2017-2025

Objetivo:
- Reforzar la competitividad de la industria marítima, considerando el crecimiento económico, alto potencial de empleo y requisitos medioambientales y de conservación de la naturaleza.

Responsables Administración:
- Ministerio Federal de asuntos económicos y de energía (BMWi)

País: Francia

Título: NATIONAL STRATEGY FOR THE SEA AND COAST

Motivación

Proporcionar un marco de referencia para las políticas públicas en materia del mar y la costa. La estrategia establece **cuatro grandes objetivos** a largo plazo complementarios e inseparables:

- La transición ecológica del mar y la costa
- El desarrollo de una economía azul sostenible
- El buen estado ecológico del medio marino y la conservación de un litoral atractivo.
- La influencia francesa

Actuaciones prioritarias:

1. Mejor conocimiento del mar, desarrollar una sociedad del conocimiento marino y marítimo.
2. Apoyar las innovaciones marítimas, aumentar la capacidad de investigación.
3. Enseñar a otros sobre el mar.
4. Lanzar una gran iniciativa cultural por el mar, desarrollar una conciencia marítima nacional e incluir la cultura marítima francesa en la lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO.
5. Proporcionar formación a las profesiones del mar mediante un clúster de educación marítima, la red de universidades marítimas y hacer de la Academia Marítima Francesa (ENSM) una referencia mundial.
6. Construir la ordenación del espacio marítimo para conciliar usos, buscar sinergias entre actividades e integrar nuevas actividades.
7. Construir 100 territorios marítimos de energía seguros.
8. Proteger los entornos, los recursos y el equilibrio biológico y ecológico.
9. Preservar los lugares, los paisajes y el patrimonio.
10. Preservar el litoral y prever la evolución de los fenómenos físicos de erosión y sumersión del litoral.
11. Mantener un alto nivel de seguridad en las zonas marítimas para proteger el medio marino y los intereses económicos.
12. Alcanzar los objetivos en materia de energías marinas renovables.
13. Estudiar el establecimiento de jurisdicciones específicas para la revisión de litigios relacionados con las actividades marítimas.
14. Lograr una gestión sostenible de los recursos, al mismo tiempo que se reduce la dependencia de los productos del mar reforzando la posición de la pesca francesa en la Política Pesquera Común, y apoyando el desarrollo de la acuicultura.
15. Desarrollar la flota mercante de pabellón francés y contar con más de 20.000 marinos franceses.
16. Apoyar los sectores innovadores y la transición energética en el transporte y los servicios marítimos.
17. Hacer de Francia el principal puerto europeo.
18. Apoyar el desarrollo de la náutica de recreo.
19. Establecer un documento de política transversal para el presupuesto del mar, y asegurar que sea compatible con la Ley de Finanzas.
20. Combatir el dumping social de los trabajadores/as del mar en el espacio marítimo europeo.
21. Renovar el modelo de la Institución Nacional de Minusválidos del Mar
22. Modernizar y simplificar la administración del mar.
23. Definir los indicadores relevantes de seguimiento de la política marítima.
24. Ampliar la implicación internacional para defender las posiciones francesas.
25. Ser el motor del crecimiento azul europeo.

Fecha publicación:

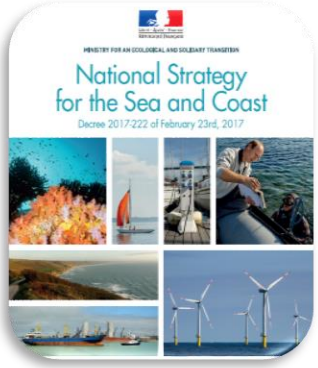
- 23 Febrero 2017

Planificación temporal:

- 2017 - 2022

Objetivo:

- **Proporcionar un marco de política pública del mar y la costa, con 4 objetivos marcados.**



Responsables Administración:

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

País: Francia

Título: NATIONAL STRATEGY FOR THE SEA AND COAST

Ejes estratégicos que incluyen las Actuaciones prioritarias :

➢ **Área 1. Apoyarse en el conocimiento y la innovación**: Francia es uno de los principales países europeos que apoya la construcción de una sociedad del conocimiento marino y marítimo:

A. Comprender mejor el **"sistema del mar".**

1. Mejor conocimiento del mar, desarrollar una sociedad del conocimiento marino y marítimo.

B. Innovar para aprovechar los recursos y desarrollar la **economía marítima**.

2. Apoyar las innovaciones marítimas, aumentar la capacidad de investigación.

C. Estructurar la **investigación**

D. Desarrollar la **investigación** y el conocimiento para y por los territorios franceses de ultramar.

E. Construir una sociedad del **conocimiento marino y marítimo;** sensibilizar a la opinión pública sobre las grandes cuestiones marítimas.

3. Enseñar a otros sobre el mar.

4. Lanzar una gran iniciativa cultural por el mar, desarrollar una conciencia marítima nacional e incluir la cultura marítima francesa en la lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

F. Proseguir los esfuerzos de **formación**.

5. Proporcionar formación a las profesiones del mar mediante un clúster de educación marítima, la red de universidades marítimas y hacer de la Academia Marítima Francesa (ENSM) una referencia mundial.

➢ **Área 2. Desarrollar territorios marinos y costeros sostenibles y resilientes**: Un enfoque territorial adaptado al mar y al litoral debe asegurar las condiciones para el desarrollo y la gestión del dominio marítimo:

A. Implementar la **planificación estratégica**…

B. …con una componente **espacial**.

6. Construir la ordenación del espacio marítimo para conciliar usos, buscar sinergias entre actividades e integrar nuevas actividades.

C. Desarrollar **proyectos territoriales**

7. Construir 100 territorios marítimos de energía seguros.

D. Proteger **el medio ambiente**, los recursos, el equilibrio biológico y ecológico; preservar el entorno, los paisajes y el patrimonio.

8. Proteger los entornos, los recursos y el equilibrio biológico y ecológico.

9. Preservar los lugares, los paisajes y el patrimonio.

E. Adaptar la **gestión del litoral** al cambio global.

10. Preservar el litoral y prever la evolución de los fenómenos físicos de erosión y sumersión del litoral.

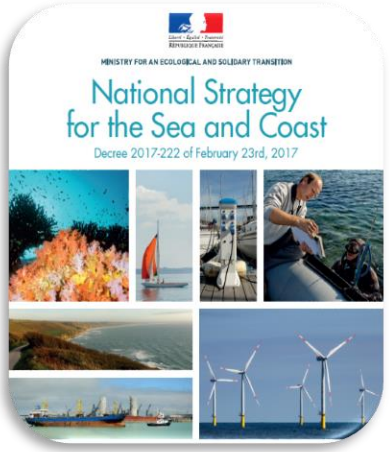
F. Preservar el **interés nacional** y prevenir riesgos en el mar.

11. Mantener un alto nivel de seguridad en las zonas marítimas para proteger el medio marino y los intereses económicos.

Fecha publicación:
- 23 Febrero 2017

Planificación temporal:
- 2017 - 2022

Objetivo:
- Proporcionar un marco de política pública del mar y la costa, con 4 objetivos marcados.



Responsables

Administración:
Ministerio para una transición ecológica y solidaria

País: Francia

Título: NATIONAL STRATEGY FOR THE SEA AND COAST

➢ **Área 3: Apoyar y optimizar iniciativas y eliminar obstáculos**: Uno de los principales objetivos de la estrategia es apoyar la transición o el desarrollo de actores económicos para dar impulso a actividades emergentes, y facilitar y potenciar las iniciativas de las empresas y la sociedad civil:

A. Apoyar nuevas actividades que deben convivir con las tradicionales. Las energías renovables marinas, a excepción de la eólica ya instalada, todavía se encuentran en la etapa de piloto. Para las tecnologías más avanzadas, el objetivo es de 200MW de potencia instalada para 2023 para eólica flotante y para hidráulica marina.

12. Alcanzar los objetivos en materia de energías marinas renovables.

El sector de la biotecnología marina tiene perspectivas de crecimiento en farmacopea y cosmética, además abre opciones a la alimentación humana y animal y a la industria química y producción de materiales de origen biológico. Estas y otras actividades como la extracción de minerales del fondo marino, que requiere el desarrollo de nuevas tecnologías, o la instalación de plataformas offshore multipropósito deben mantener un enfoque de diseño ecológico.

Estas iniciativas e innovaciones marítimas se verían favorecidas por una concentración de los recursos contenciosos mediante tribunales dedicados, con experiencia y agilidad de respuesta.

13. Estudiar el establecimiento de jurisdicciones específicas para la revisión de litigios relacionados con las actividades marítimas.

B. Ayudar a la evolución de las actividades tradicionales hacia modelos sostenibles y resilientes:

14. Lograr una gestión sostenible de los recursos, y reducir la dependencia de los productos del mar reforzando la posición de la pesca francesa en la Política Pesquera Común, y desarrollando la acuicultura.

La flota mercante tiene un carácter estratégico, contribuyendo a la seguridad del suministro, las comunicaciones y servicios. El objetivo es desarrollar la flota comercial de pabellón francés, de transporte y de servicios marítimos; y aumentar el número de marinos bajo pabellón francés a 20.000 en 2025.

15. Desarrollar la flota mercante de pabellón francés y contar con más de 20.000 marinos franceses.

Trabajar con organismos internacionales (OMI y OIT) para armonizar la normativa entre pabellones y reducir el impacto de la flota sobre el clima y el medioambiente, y mejorar su competitividad. Además, apoyar la producción y suministro de combustibles alternativos (GNL o hidrógeno) y la modernización de la flota para conseguir buques más limpios, seguros y eficientes energéticamente.

16. Apoyar los sectores innovadores y la transición energética en el transporte y los servicios marítimos.

La estrategia portuaria nacional, se sustenta en 3 pilares fundamentales: **1.** Fortalecimiento logístico de los puertos, **2.** Mejora de la situación portuaria, **3.** Desarrollo del nuevo papel de los puertos en gestión integral de sus espacios.

17. Hacer de Francia el principal puerto europeo.

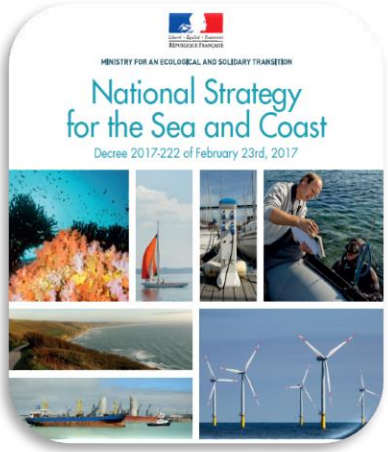
La náutica de recreo y las marinas requieren también un enfoque de sostenibilidad potenciando su atractivo turístico.

18. Apoyar el desarrollo de la náutica de recreo.

Fecha publicación:
- 23 Febrero 2017

Planificación temporal:
- 2017 - 2022

Objetivo:
- Francia quiere seguir estando a la vanguardia marítima.



Responsables

Administración:
Ministerio para una transición ecológica y solidaria

País: Francia

Título: NATIONAL STRATEGY FOR THE SEA AND COAST

➢ **Área 3: Apoyar y optimizar iniciativas y eliminar obstáculos (cont.)**

C. Dirigir los **asuntos presupuestarios y establecer un régimen de financiación** armonizado: Implementar una política marítima ambiciosa requiere recursos financieros para la gestión de áreas y ecosistemas marítimos y costeros, para funciones de seguridad y protección.

El desarrollo de un observatorio de los recursos públicos dedicados al mar y la costa debería permitir, de forma más global, evaluar el alcance de la intervención pública y discutir sus orientaciones en relación con los objetivos de la estrategia nacional y sus variaciones en las fachadas y cuencas ultramarinas.

19. Establecer un documento de **política transversal para el presupuesto del mar,** y asegurar que sea compatible con la Ley de Finanzas.

D. Hacer **atractivas las carreras marítimas**: La principal acción es desarrollar el empleo marítimo aumentando las profesiones ligadas al mar.

20. Combatir el dumping social de los trabajadores/as del mar en el espacio marítimo europeo.

21. Renovar el modelo de la Institución Nacional de Minusválidos del Mar.

E. Mejorar **la gobernanza** y perseguir la modernización de la acción pública: Simplificar la vida de los ciudadanos y empresas es otro gran proyecto. La aparición de nuevos operadores estatales en las regiones tiene que ser una oportunidad para mejorar la política marítima del estado.

23. Modernizar y simplificar la administración del mar.

F. Aprovechar el **centro de vigilancia de mares y costas**, compartir datos e información: El centro de vigilancia de mares y costas tiene como misión difundir información resumida sobre asuntos ambientales, sociales y económicos para la costa y el mar.

24. Definir los indicadores relevantes de seguimiento de la política marítima.

➢ **Área 4: Promover una visión francesa en el corazón de la Unión Europea** y en las negociaciones internacionales, promoviendo los intereses nacionales: Este apartado debe realizarse mediante dos ámbitos diferentes:

A. A **nivel internacional**: Francia debe perseguir y reforzar su participación multilateral, con el fin de llevar a cabo una mejor valoración de los temas marítimos y costeros.

25. Ampliar la implicación internacional para defender las posiciones francesas.

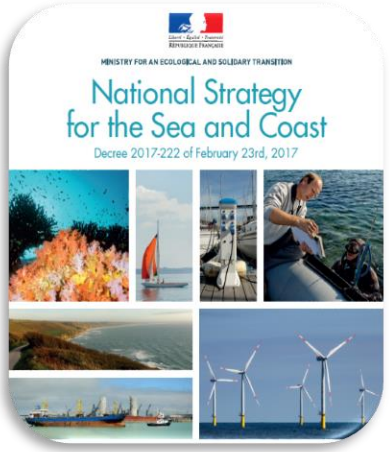
B. A **nivel Europeo**: Francia debe desempeñar un papel de liderazgo en la orientación de las políticas comunitarias que afectan al mar y al litoral.

26. Ser el motor del crecimiento azul europeo.

Fecha publicación:
- **23 Febrero 2017**

Planificación temporal:
- **2017 - 2022**

Objetivo:
- **Francia quiere seguir estando a la vanguardia marítima.**



Responsables

Administración:
Ministerio para una transición ecológica y solidaria

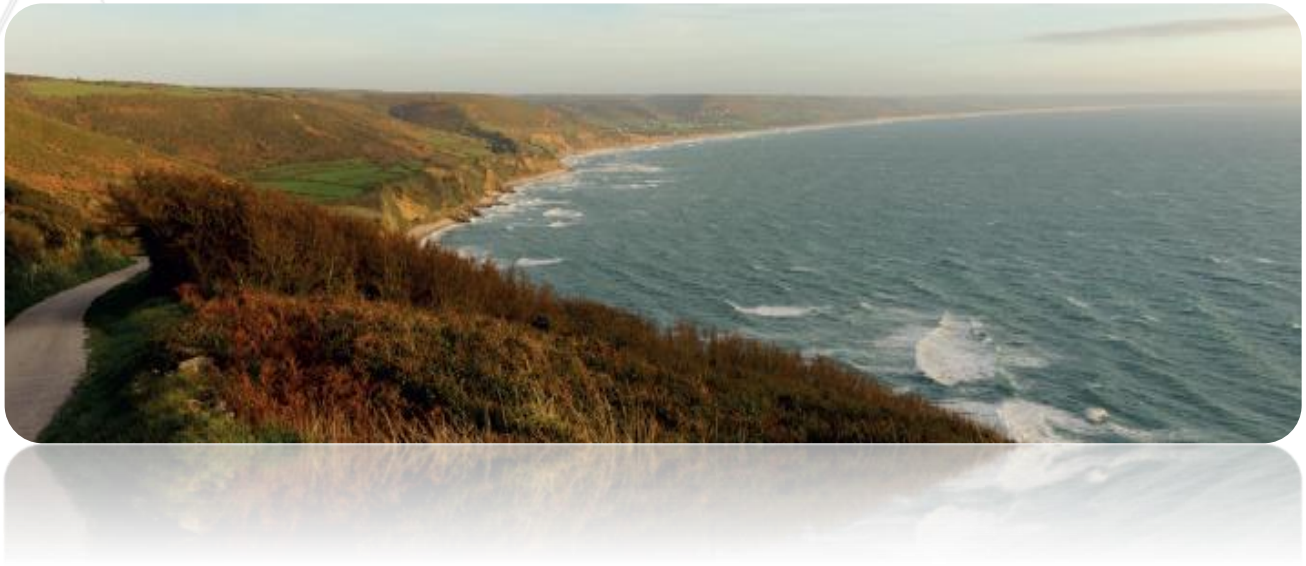
País: Francia

Título: NATIONAL STRATEGY FOR THE SEA AND COAST

Resumen de la situación actual

El océano tiene un gran potencial para estimular el crecimiento económico, el empleo y la innovación para asegurar la resiliencia ante los problemas que puede generar el cambio climático. Es una de las claves para resolver los múltiples desafíos globales a que se enfrenta el planeta en las próximas décadas. Esto se puede resumir en 4 aspectos fundamentales:

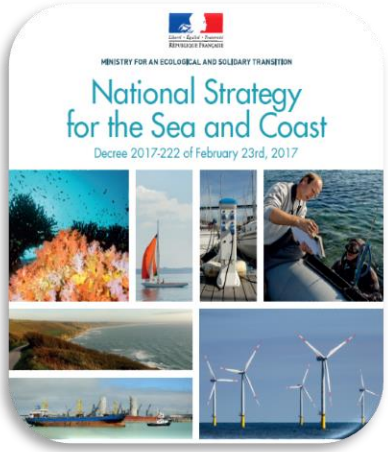
- Territorios marítimos franceses.
- El mar, impulsora del crecimiento y el trabajo: La industria marítima, excluyendo el turismo costero y el sector público, representa más de 150.000 puestos de trabajo. La pesca marítima profesional es una actividad tradicional, presente en todos los océanos, y particularmente concentrada en la zona costera. EL 90% del comercio mundial se realiza a través del mar, el transporte marítimo, está en el centro de la globalización y el desarrollo de las rutas marítimas. Los puertos comerciales son ahora actores esenciales para dar a Francia una presencia destacada en comercio internacional y contribuye al desarrollo industrial y económico del país.
- Un mar bajo presión.
- Una costa atrapada entre dos olas.



Fecha publicación:
- 23 Febrero 2017

Planificación temporal:
- 2017 - 2022

Objetivo:
- Francia quiere seguir estando a la vanguardia marítima.



Responsables

Administración:
Ministerio para una transición ecológica y solidaria

País: Reino Unido

Título: MARITIME 2050 NAVIGATING THE FUTURE

Motivación

Apoyar y hacer crecer el sector marítimo con fuerza y determinación. Se depende del sector marítimo no sólo para la importación y exportación de mercancías, sino también por el valor que el sector marítimo en sentido amplio aporta a la economía a través de servicios. Se confía en que el sector marítimo prospere y se fortalezca, aprovechando las oportunidades que brinda la salida de la UE.

Marítimo 2050 permitirá ser líderes en determinadas áreas, como la innovación tecnológica y medioambiental, y en servicios empresariales marítimos de alta calidad.

Principales propósitos estratégicos

- Maximizar la fortaleza en servicios profesionales marítimos, conservando y mejorando la ventaja competitiva en el Reino Unido en la prestación de servicios de derecho marítimo, finanzas, seguros, gestión e intermediación, y desarrollando la oferta de financiación ecológica.
- Liderar la adopción de medidas para un crecimiento marítimo limpio, disfrutando de los beneficios económicos derivados de ser los primeros en adoptarlas.
- Reforzar la reputación en innovación marítima, maximizando los beneficios para el Reino Unido de las nuevas tecnologías marítimas a través de sus universidades líderes mundiales, las pequeñas y medianas empresas (PYME) marítimas y las empresas globales.
- Seguir siendo reconocidos como el líder mundial en normas y conocimientos de seguridad marítima.
- Hacer crecer la mano de obra marítima y transformar su diversidad mejorando la reputación como líder en la educación y formación marítima.
- Promover un régimen comercial liberalizado que aporte el máximo beneficio al sector marítimo.
- Apoyar la inversión comercial continua de miles de millones de libras en infraestructura marítima que hace del Reino Unido un destino globalmente atractivo para los negocios marítimos.
- Fortalecer y mejorar la reputación como país líder en la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y todos los foros internacionales que trabajan con países de ideas afines para tomar medidas.
- Promover la oferta de clústeres marítimos líderes en el Reino Unido colaborando el gobierno, el sector marítimo y el mundo académico para hacer del Reino Unido el lugar donde hacer negocios marítimos.
- Mostrar la oferta marítima del Reino Unido al mundo, promoviendo el conjunto del sector marítimo, incluidos el transporte marítimo, los servicios, los puertos, la ingeniería y la náutica de recreo, y mantener el estatus de la Semana Internacional del Transporte Marítimo de Londres (LISW), como el principal evento marítimo mundial.

Fecha publicación:
- Enero 2019

Planificación temporal:
- 2019 - 2050

Objetivo:
- Apoyar y hacer crecer el sector marítimo con fuerza y determinación.

Responsables Administración:

Department for Transport

País: Reino Unido

Título: MARITIME 2050 NAVIGATING THE FUTURE

Principales ámbitos de aplicación

- **Ámbito 1. Ventaja competitiva del Reino Unido**: Gobierno y el sector marítimo colaboran para identificar y tomar medidas para conservar su ventaja como nación marítima líder:

- Cluster marítimo de Reino Unido: La colaboración entre agrupaciones industriales y académicas y administraciones públicas crea sinergias dinámicas e innovadoras, que atraen a personas altamente cualificadas y ambiciosas.
- Liderazgo intelectual: fomenta una industria marítima dinámica e innovadora, y se demuestra en negociaciones en la OMI y otros foros internacionales. Apoyo a las universidades y la celebración de conferencias académicas internacionales.
- La colaboración estrecha entre la industria marítima, el mundo académico y el gobierno maximizará la transferencia de conocimientos, más allá de la investigación.
- Asociación sólida: estrecha colaboración entre el Gobierno y el sector marítimo con un mensaje único e influyente.
- Enfoque moderno de la normativa: (nueva ley de marina mercante en los próximos 5 años). Régimen legislativo nacional adecuado y con visión de futuro. Nuevo marco por una evaluación y evolución constantes del régimen vigente y su aplicación, sin renunciar a los valores fundamentales especialmente en calidad y seguridad.
- Seguridad: a escala mundial, las normas de seguridad marítima son deficientes, con elevados índices de accidentes mortales en la flota mercante, sobre todo en la pesca.
- Bandera: reconocimiento mundial como marca de calidad y con capacidad y flexibilidad para estar a la vanguardia del transporte marítimo. Promocionar la oferta británica, en revisión continua para garantizar que el servicio siga ocupando una posición de liderazgo.

Fecha publicación:
- Enero 2019

Planificación temporal:
- 2019 - 2050

Objetivo:
- Apoyar y hacer crecer el sector marítimo con fuerza y determinación.

Responsables

Administración:
- Departamento de transporte

País: Reino Unido

Título: MARITIME 2050 NAVIGATING THE FUTURE

➢ **Ámbito 2. Tecnología:** Los cambios tecnológicos modificarán la forma de operar del sector marítimo, impulsando mejoras y creando oportunidades para las empresas marítimas:

- Utilizar los avances y cambios en la tecnología marítima para hacer del sector un lugar de trabajo más limpio, seguro y eficiente, con la creación de oportunidades de empleo altamente cualificado en el mar y en tierra.
- Futuro del transporte marítimo: líder mundial en diseño, fabricación, adopción y uso de tecnologías de navegación inteligentes. Desarrollo de marco legislativo británico para los buques autónomos y lideraremos los esfuerzos para establecer un marco normativo internacional.
- Registro altamente competitivo para buques autónomos y tecnológicamente avanzados. Desarrollo de un "Centro de innovación marítima" para la atracción de conocimiento, desarrollo tecnológico y productividad.
- Puertos inteligentes: ser pioneros en nuevos modelos de negocio y aprovechar las ventajas de los nuevos procesos digitales y automatizados para maximizar el flujo de mercancías y las conexiones continuas.
- Digitalización: Liderar los esfuerzos para establecer normas internacionales en la OMI y garantizar la interoperabilidad de los sistemas. En 2050, se pretende tener normas armonizadas a escala mundial que regulen un espacio marítimo británico transparente, impulsado por los datos y "digital por defecto".
- Comunicación, navegación y exploración: aumento de la demanda de comunicaciones e infraestructuras marítimas (de buques operados por control remoto a mejorar la cobertura por satélite). Establecer coaliciones para la cartografía de aguas internacionales.

➢ **Ámbito 3. Personas**: Mano de obra diversa y recompensada, para atraer a jóvenes al sector y contar con profesionales valorados y con conocimientos actualizados:

- trabajadores/as marítimos: mayor armonización con otros sectores, atraer a jóvenes al sector y potenciar los vínculos
- Diversidad: Iniciativas para lograr un mayor equilibrio entre hombres y mujeres. promover una cultura marítima que abarque la diversidad en su sentido más amplio.
- Cualificación y promoción marítima: Las funciones del sector serán multidisciplinares y requerirán la capacidad de crear, operar y mantener sistemas autónomos y tecnológicos. Desarrollo y actualización de los programas de formación de alta calidad para satisfacer las nuevas necesidades; y perfeccionamiento de la mano de obra para aprovechar tecnologías emergentes como la robótica y la inteligencia artificial.
- Educación y formación continuada: elaboración de itinerarios profesionales y la integración de profesionales en programas de formación para tener enfoque proactivo de la planificación profesional y favorecer la movilidad intersectorial.
- Humano frente a cambio tecnológico: aprovechar los cambios tecnológicos para mejorar la salud de la gente del mar.

Fecha publicación:
- Enero 2019

Planificación temporal:
- 2019 - 2050

Objetivo:
- Apoyar y hacer crecer el sector marítimo con fuerza y determinación.

Responsables

Administración:
- Departamento de transporte

País: Reino Unido

Título: MARITIME 2050 NAVIGATING THE FUTURE

➢ **Ámbito 4. Medioambiente**: se está produciendo una transición mundial hacia un sector marítimo más limpio y ecológico:

- Sector ambientalmente sostenible, que reduzca el impacto lo máximo posible (lo más cercano posible a cero), mientras lidera las finanzas verdes y establece normas internacionales. Posibles instrumentos económicos para apoyar la transición.
- Necesidad de una transición global hacia un transporte marítimo con cero emisiones. Impulsar activamente la transición hacia un transporte marítimo de emisiones cero en sus aguas.
- Minimizar los impactos medioambientales: minimizar el efecto medioambiental del ciclo de vida del buque completo, desde su construcción, hasta su desmantelamiento pasando por su operación, propiciando normas más estrictas a nivel mundial y apoyándose en las nuevas tecnologías.
- Adaptación a los efectos del cambio climático: inundaciones de puertos, fenómenos extremos y erosión costera, con oportunidad de apertura de las rutas del Ártico.
- Liderazgo internacional continuado: ya se ejerce gran influencia en OMI, y el campo de la diplomacia medioambiental marítima internacional. Mantener el papel de liderazgo, garantizando que el sector mundial cumpla los objetivos relativos al cambio climático, la calidad del aire y otros objetivos medioambientales más amplios.

➢ **Ámbito 5. Comercio**: es fundamental para las exportaciones, se debe mantener y mejorar el éxito de los servicios profesionales marítimos frente a la competencia:

- En 2050, régimen comercial mundial liberalizado con impacto directo en el sector marítimo.
- Oferta y demanda: adaptarse a la demanda del sector marítimo, para ello se han comenzado consultas sobre dónde centrar los esfuerzos en los futuros acuerdos comerciales.
- Marco mundial normalizado: firmar acuerdos comerciales a medida y alinear la política comercial con los intereses económicos nacionales; los tratados bilaterales y el compromiso internacional de los ministros se pueden utilizar para levantar las barreras y facilitar el comercio.
- Competencia en un mundo globalizado: garantizar un entorno empresarial atractivo y ofrecer un paquete competitivo de medidas para atraer inversiones. Se debe aprovechar el mercado online, las transacciones digitales y las nuevas tecnologías como el blockchain.
- Nuevas tecnologías y futuros modos de transporte: La interconectividad entre modos de transporte puede ser fundamental. Un sector marítimo ágil podrá aprovechar las oportunidades comerciales derivadas de la adopción de tecnología y mejorar su competitividad.
- Promoción comercial: estrategia para coordinar la actividad promocional internacional e identificar la mejor forma de aportar valor añadido. Mejor coordinación y un enfoque de todo el gobierno para buscar y desarrollar oportunidades.

Fecha publicación:
- **Enero 2019**

Planificación temporal:
- **2019 - 2050**

Objetivo:
- **Apoyar y hacer crecer el sector marítimo con fuerza y determinación.**

Responsables

Administración:
- **Departamento de transporte**

País: Reino Unido

Título: MARITIME 2050 NAVIGATING THE FUTURE

➢ **Ámbito 6. Infraestructura**: adaptación al futuro para garantizar la interoperabilidad de los sistemas y la protección frente a posibles vulnerabilidades:

- Infraestructuras portuarias: puertos preparados para adaptarse a los cambios futuros, con una mayor especialización y diversificación de negocio.
- Conectividad portuaria, cadena de suministro y logística: Adaptación de los puertos hacia la plena integración de la cadena de suministro, maximizando el uso del suelo para actividades auxiliares. Adopción de tecnologías en los sectores conectados y apoyo en el SSS.
- Infraestructuras sectoriales: (energías renovables, áridos marinos, comunicaciones, petróleo y gas en alta mar, industrias marítimas y de ocio). Aprovechar al máximo las oportunidades asociadas a cada sector.
- Construcción naval: desarrollado en la Estrategia Nacional de Construcción Naval.
- Transporte marítimo en la cadena de suministro: adopción de nuevas tecnologías en los buques y en los puertos, incorporando los últimos avances en autonomía, nuevos combustibles y logística de la cadena de suministro.

➢ **Ámbito 7. Seguridad y resiliencia**: el sector requiere vigilancia y regulación nacional e internacional; los avances tecnológicos ofrecen oportunidades, pero también plantean retos para la seguridad:

- Seguridad de las aguas británicas: aprovechar al máximo los avances en sistemas automatizados y tecnología para garantizar una vigilancia eficaz y seguir apoyando un sistema internacional basado en normas, en estrecha colaboración con la OTAN y los socios europeos.
- Seguridad y resistencia en puertos y buques: mejoras en el control de la carga y los pasajeros, mayor eficiencia operativa y mayor frecuencia de fenómenos meteorológicos extremos.
- Seguridad de las rutas marítimas mundiales: trabajar de forma proactiva para reforzar las alianzas existentes, colaborar para controlar las infracciones de acuerdos internacionales.
- Ciberseguridad: desarrollo de normas, reglamentos y orientaciones adecuados.
- Terrorismo: posibles nuevas formas de ataque mediante las nuevas tecnologías, se requiere la colaboración con socios internacionales y la industria.
- Delincuencia marítima y piratería: uso de tecnologías para su control.

➢ **Ámbito 8. Recomendaciones marítimas 2050:**

- Bandera: a corto plazo: constante revisión de la capacidad y los servicios para ofrecer alta calidad; estrategia de comunicación y marketing para aumentar su promoción a nivel mundial y atraer empresas; y trabajar para anticipar y liderar la implementación de cambios en el registro y en la flota naviera mundial.
- A largo plazo: liderar cualquier cambio futuro en el modo en que se inspeccione la flota marítima mundial y las futuras responsabilidades del Estado de abanderamiento.

Fecha publicación:
- Enero 2019

Planificación temporal:
- 2019 - 2050

Objetivo:
- Apoyar y hacer crecer el sector marítimo con fuerza y determinación.

Responsables

Administración:
- Departamento de transporte

País: Portugal

Título: NATIONAL OCEAN STRATEGY 2021-2030

Motivación

La estrategia marítima de Portugal tiene una visión basas en la promoción de la salud de los océanos para maximizar el desarrollo azul sostenible y el bienestar del pueblo portugués, posicionando a Portugal como líder en la gobernanza del océano basada en la ciencia.

Principales estrategias*

Objetivos estratégicos para la década

- **Estrategia 1:** Luchar contra el cambio climático, la contaminación y proteger y restaurar el ecosistema.
- **Estrategia 2:** Fomentar el empleo y un desarrollo circular y sostenible de la economía azul.
- **Estrategia 3:** Descarbonizar la economía y promover las energías renovables y la autonomía energética.
- **Estrategia 4:** Invertir para garantizar la sostenibilidad y la seguridad alimenticia.
- **Estrategia 5**: Facilitar el acceso y el suministro de agua.
- **Estrategia 6:** Promover la salud y el bienestar.
- **Estrategia 7**: Estimular el conocimiento científico, el desarrollo tecnológico y la innovación Azul.
- **Estrategia 8:** Mejorar la educación, la cualificación, la cultura y el conocimiento oceánico.
- **Estrategia 9:** Incentivar la reindustrialización, la capacidad productiva y digitalización oceánica.
- **Estrategia 10:** Garantizar la seguridad, la soberanía, la cooperación y la gobernanza

Principales Áreas de intervención

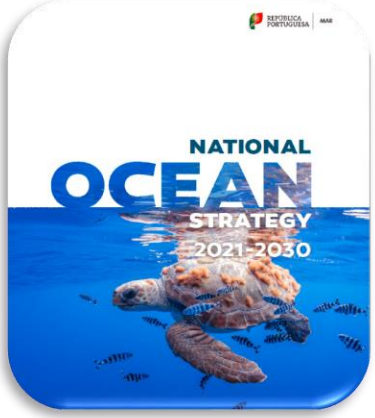
- **Área 1:** Ciencia e Innovación.
- **Área 2:** Educación, cualificación, cultura y conocimiento oceánico.
- **Área 3:** Biodiversidad y zonas marinas protegidas.
- **Área 4:** Bioeconomía y biotecnología azul.
- **Área 5**: Pesca, acuicultura, procesamiento y cultura.
- **Área 6:** Robótica y tecnologías digitales.
- **Área 7**: Energía renovable del océano.

*Se desarrollan los puntos relacionados con la actividad marítima.

Fecha publicación:
- Enero 2021

Planificación temporal:
- 2021 - 2030

Objetivo:
- Mejorar las infraestructuras de la red portuaria de Portugal.



Responsables Administración:

Direção-Geral de Política do Mar

País: Portugal

Título: NATIONAL OCEAN STRATEGY 2021-2030

➢ Área 8: Turismo, náutica de recreo y deportes:

- Establecer una hoja de ruta para lograr un turismo sostenible, resiliente e innovador, con especial cuidado a las zonas con especies protegidas o de especial interés.
- En la línea Estrategia de turismo de 2027, se debe promover la atracción de rutas de cruceros a los puertos portugueses, haciéndola más accesible para los pasajeros a la hora de desembarcar.
- La náutica está creciendo, las prioridades de este sector son la promoción de una variada red de infraestructuras destinadas a la náutica y el desarrollo de un marco legal para la integración de esta actividad en la marítima.
- En los deportes náuticos se debe alcanzar un equilibrio en el desarrollo económico y la sostenibilidad del medio.

➢ Área 9: Puertos, Transporte marítimo, logística y comunicaciones:

- Reforzar la posición estratégica en principales rutas marítimas internacionales entre Europa América y África, especialmente para contenedores y tráfico refrigerado.
- Gestionar y promocionar la marca "Puerto Portugués" para captar tráficos, rutas de navegación y compañías navieras. Mejorar los accesos terrestres a los puertos y habilitarlos para buques mayores.
- Crecimiento económico y desarrollo del país, mediante la generación de empleo desde el respeto al medioambiente, la sostenibilidad y la protección de la cultura.
- La cadena logística es fundamental siguiendo con la transición energética, la protección medioambiental y la ciber seguridad, para lo que se debe continuar con la automatización, digitalización y simplificación de procesos.
- Creación de una ventanilla única digital para los procesos de información, los procedimientos y servicios, que se conecte con la europea.
- Seguir mejorando la reputación y competitividad del registro de buques de Madeira.
- Seguridad y protección marítima son una prioridad (buques "verdes", autónomos e inteligentes, tecnología marítima, inversiones en sostenibilidad).

➢ **Área 10:** Astilleros, construcción naval y reparación naval.

➢ **Área 11:** Gestión costera, construcción e infraestructuras.

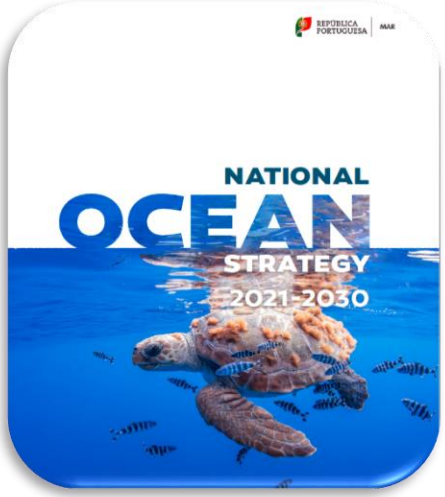
➢ **Área 12:** Recursos no vivos.

➢ **Área 13:** Seguridad marítima, defensa y vigilancia.

Fecha publicación:
- Enero 2021

Planificación temporal:
- 2021 - 2030

Objetivo:
- Mejorar las infraestructuras de la red portuaria de Portugal.



Responsables Administración:
- Dirección general de la política del mar

País: Dinamarca

Título: ***Towards Zero. Strategy of Danish Shipping 2022-24***

Motivación

La Asociación de Navieros Daneses ha publicado su Estrategia cuyo lema es ***Acelerar la transición global del transporte marítimo hacia cero emisiones***. Con la ambición y obligación de impulsar una nueva transición ecológica en su sector, y propiciar la demanda de nuevos combustibles ecológicos para alcanzar un futuro sostenible y ecológico.

El tamaño de flota danesa hace que el efecto global de estas acciones tenga impacto mundial. Se fija la ambición de que **el transporte marítimo danés sea neutro para el clima en 2050** sin recurrir a compensaciones. Implica un número significativo de buques daneses de emisiones netas nulas en 2030.

3 Ejes de actuación

- **Eje 1. Transporte marítimo "verde"– Energía verde,** cuyos objetivos son:
  - Nuevos y ambiciosos objetivos de reducción en 2050 según la estrategia final sobre GEI de 2023. Los nuevos objetivos deben basarse en la ciencia y estar en consonancia con el Acuerdo de París.
  - Aumentar la contribución de los armadores/as daneses/as a la capacidad eólica marina mundial y a los proyectos de captura de carbono.

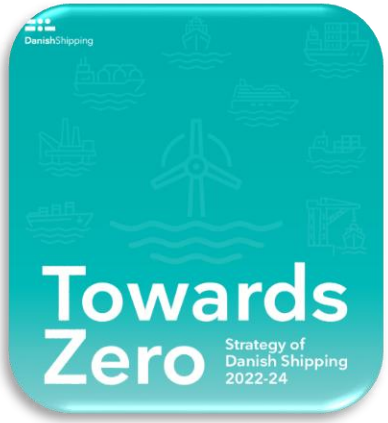
Acciones para alcanzar los objetivos:

- Reforzar la transparencia de los informes de emisiones de los miembros, y los análisis asociados. Y trabajar para influir en las normas y esquemas de reporte internacionales para dotarles d ela máxima transparencia.
- Impulsar objetivos más ambiciosos en la OMI acompañados de una normativa sólida: Establecer una agenda para propiciar los análisis pertinentes y continuar con el trabajo para conseguir que el Sistema de Recogida de Datos de la OMI incluya el trabajo real de transporte y evalúe la eficiencia de los buques sobre esta base.
- Hacer aportaciones reales a la normativa europea, incluidas las iniciativas "Fit for 55", que también podrían servir para avanzar a nivel de la OMI.
- Asesorar y reforzar a los miembros en su dirección y posicionamiento, así como apoyarles ofreciendo información relativa a la agenda climática global.
- Apoyar a los armadores/as daneses/as para desplegar todo el potencial de la energía eólica marina y las CCTS/CCTU.
- Formar nuevas alianzas. Para acelerar el cambio, es necesario colaborar y establecer alianzas con el sector energético, los puertos, los inversores, los dueños de la carga, los proveedores de energía y otras partes interesadas.
- Participar en la innovación. Reforzar la participación en la Misión Innovación liderada por Dinamarca, EE.UU. y Noruega para facilitar los primeros buques de emisiones cero. Estrechar la colaboración con la Autoridad Marítima danesa, sobre todo para que los primeros buques de emisiones cero enarbolen pabellón danés.

Fecha publicación:
- Enero 2022

Planificación temporal:
- 2022 - 2024

Objetivo:
- Acelerar la transición global del transporte marítimo hacia cero emisiones



Responsables

DanishShipping

País: Dinamarca

Título: ***Towards Zero. Strategy of Danish Shipping 2022-24***

- **Eje 2. Hub de competencias**: para fortalecer la posición de Dinamarca como centro educativo de excelencia en mentalidades verdes y en habilidades digitales y analíticas al nivel requerido para asumir la agenda climática en el mar y en tierra. Los objetivos son:
  - Mantener y desarrollar una cadena de suministro de profesionales competentes para el sector naviero.
  - Garantizar y ofrecer al menos 400 puestos de prácticas en el mar al año para hacer frente al crecimiento de la flota danesa.

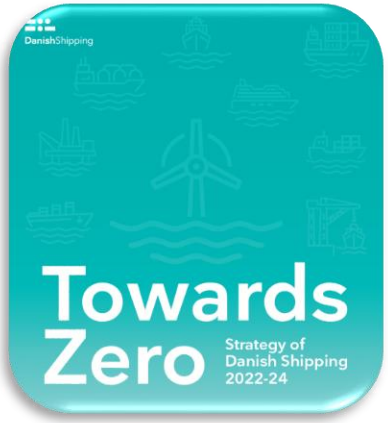
Acciones para alcanzar los objetivos:

- Una marca e imagen fuertes. Garantizar que la marca y la imagen del transporte marítimo sean atractivas para asegurar la atracción y retención de profesionales.
- Habilidades marítimas. Garantizar que las competencias marítimas danesas sean competitivas y satisfagan las necesidades del sector, con mentalidad ecológica y offshore del futuro; apoyando a escuelas y universidades en el desarrollo y actualización de sus programas educativos para incluir competencias ecológicas, digitalización y estrategias de análisis.
- Competencias de la flota. Con el objetivo de emplear ≥7.500 marinos daneses al final del periodo de la estrategia. Aproximadamente el nivel de antes de la pandemia de coronavirus.
- Cursos marítimos. Promover el sector naviero en universidades y escuelas, especialmente en las de Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas - mediante cursos marítimos.
- Habilidades comerciales. Conseguir que suficientes jóvenes sean admitidos en el curso de Transporte Marítimo y Comercio de la Escuela de Negocios de Copenhague y en las oportunidades de finalización. Incluir contenidos que proporcionen competencias relacionadas con la transición del transporte marítimo. Hacer evolucionar continuamente el programa educativo de *Danish Shipping Education* y esforzarse en formar a 40 becarios de transporte marítimo al año. Ofrecer itinerarios educativos a las personas formadas en el sector naviero.
- Impulso de la diversidad. Centrarse en impulsar la diversidad en el sector naviero.

Fecha publicación:
- Enero 2022

Planificación temporal:
- 2022 - 2024

Objetivo:
- Acelerar la transición global del transporte marítimo hacia cero emisiones



Responsables
Asociación de Navieros Daneses

País: Dinamarca

Título: ***Towards Zero. Strategy of Danish Shipping 2022-24***

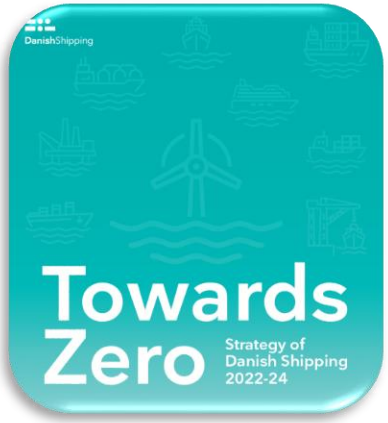
- **Eje 3. Aportar soluciones - Resolver problemas**: trabajo de Danish Shipping para resolver los retos a los que se enfrentan sus miembros en su actividad diaria y garantizar marcos competitivos. Sus objetivos son:
  - Garantizar unas condiciones marco competitivas y apoyar el crecimiento continuado de la flota mercante y la industria naval danesas.
  - Resolver los problemas cotidianos de nuestros miembros.

  Acciones para alcanzar los objetivos:
  - Practicar la resolución individual de problemas. Dedicar recursos a ayudar a los miembros con sus problemas particulares. Ejemplos: aprobaciones de buques por parte de los Estados de abanderamiento, cuestiones de acceso a mercados, restricciones de viaje COVID-19, piratería, reconocimiento de las y los marinos como trabajadores/as estratégicos, así como poner de relieve las agendas en los medios de comunicación y gestionar la cobertura negativa de los medios de comunicación.
  - Adaptar sus servicios a los nuevos modelos empresariales del sector marítimo. Garantizar nuevas formas de prestar servicios a sus miembros para mantener y reforzar nuestra posición como nación marítima fuerte.
  - Tomar medidas concretas ante problemas recurrentes. Cuando un problema se repite, evaluaremos cómo podemos trabajar para encontrar una solución a largo plazo. La evaluación irá seguida de un plan de acción concreto.
  - Establecer la agenda. Esforzarse por establecer agendas nacionales e internacionales que garanticen abordar los problemas de los afiliados de forma más proactiva.
  - Mantener y desarrollar su cultura centrada en los afiliados. Reforzar la cultura centrada en los afiliados entablando un diálogo permanente con ellos sobre su situación actual, sus problemas, sus necesidades y sus ambiciones y oportunidades empresariales.

Fecha publicación:
- Enero 2022

Planificación temporal:
- 2022 - 2024

Objetivo:
- Acelerar la transición global del transporte marítimo hacia cero emisiones



Responsables Administración:
- Organización Transporte Danés

País: Estados Unidos

Título: Goals and Objectives for a Stronger Maritime Nation: A Report to Congress

Motivación

Mejorar la marina nacional estadounidense por su carácter crítico para la seguridad y prosperidad económica. Los aspectos de mejorar son el empleo dentro de los buques de pabellón estadounidense, crear más puestos de trabajo para marinos estadounidenses, mejorar la capacidad de los puertos en manejo de carga y buques mayores, y patrocinar la investigación.

Este documento se complementa con la "Estrategia Nacional para el Sistema de Transporte Marítimo: Canalizando la Ventaja Marítima (2017)", proporcionado recomendaciones con todas las metas y objetivos, que orientados a limitaciones legales y disponibilidad de fondos.

Principales ejes

- **Objetivo 1:** Reforzar las capacidades marítimas de EE.UU. esenciales para la seguridad nacional y la prosperidad económica.
- **Objetivo 2:** Garantizar la disponibilidad de una mano de obra marítima estadounidense que apoye las necesidades de recursos de transporte marítimo de la Estrategia de Seguridad Nacional.
- **Objetivo 3:** Apoyo a la mejora de las infraestructuras y el rendimiento de los puertos estadounidenses.
- **Objetivo 4:** Permitir la innovación de la industria marítima en información, automatización, seguridad, impacto ambiental y otros ámbitos.

Principios básicos

- La presteza marítima favorece la seguridad nacional y una economía más resistente.
- El transporte marítimo es un componente importante del sistema de transporte multimodal.
- Un sistema de transporte seguro, moderno y eficiente es esencial para el bienestar económico.
- El sistema de transporte marítimo debe ser resistente y flexible.
- El transporte marítimo puede descongestionar el tráfico en el futuro.
- Se necesitan mejores datos, modelos y herramientas para la toma de decisiones.
- Se deben mejorar los programas de financiación.
- La cooperación y la colaboración son fundamentales.
- La innovación es la principal fuerza de Estados Unidos y nuestra ventaja competitiva.
- Los participantes en el sistema de transporte marítimo deben ser buenos guardianes del medio ambiente

Fecha publicación:

- Febrero 2020

Planificación temporal:

- Sin calendario

Objetivo:

- Mejorar la marina nacional estadounidense por su carácter crítico para la seguridad y prosperidad económica

Responsables Administración:

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
UNITED STATES OF AMERICA

País: Estados Unidos

Título: A Revitalization Plan for U.S. Maritime Trade, Commerce, and Strategic Competition

Motivación

Superar las disfunciones actuales y crear una **capacidad estratégica y una vitalidad económica** que perduren en el próximo siglo. Estados Unidos debe desarrollar una capacidad marítima que defienda un orden internacional basado en normas y promueva un comercio marítimo mundial transparente. Aumentar la participación de Estados Unidos reforzará sus relaciones y su influencia competitiva, al tiempo que proporcionará enormes beneficios y oportunidades a la economía estadounidense.

El plan busca marcar una nueva etapa en el comercio marítimo mundial mediante una mayor transparencia; el desarrollo de infraestructuras para aumentar la productividad económica; la creación de productos y tecnologías innovadores y escalables a escala mundial; la mejora de los resultados económicos y de sostenibilidad a través de iniciativas ecológicas en la construcción, el comercio y la industria; la mejora de la cualificación de la mano de obra existente mediante las últimas prácticas de educación y formación; y el fomento del empleo en diversos sectores.

Principales ejes

- **Objetivo 1:** Lanzamiento Bandera Internacional Abierta de EE.UU. Establecer un pabellón internacional abierto de EE.UU. en las Islas Vírgenes de EE.UU. (USVI) para proporcionar una supervisión responsable y transparente a una flota comercial de buques de propiedad y explotación extranjera y nacional. Los objetivos que se plantean son:

- Modernizar continuamente la flota con pabellón de USVI, incluyendo buques multipropósito con grúa de última generación (portacontenedores autodescargables, de carga seca a granel, de carga fraccionada, buques de proyectos) y buques tanque para aumentar la capacidad comercial, disminuir el riesgo soberano y mejorar los resultados en seguridad nacional.
- Proporcionar oportunidades de empleo marítimo a las y los marinos mercantes estadounidenses e internacionales garantizando puestos de trabajo relevantes y activos en buques comerciales para ganar horas de mar cualificado y perfeccionar las habilidades críticas, incluyendo iniciativas modernas y avanzadas de Educación y Formación Marítima (MET).
- Proporcionar incentivos financieros a los astilleros, puertos y talleres estadounidenses que mantengan buques multifuncionales, medioambientalmente sostenibles y económicamente viables.
- Animar a los armadores/as extranjeros/as a registrar buques bajo la bandera de USVI y participar en el comercio con EEUU, dando a EEUU la supervisión directa de estos buques y sus armadores/as.

Fecha publicación:
- Diciembre 2021

Planificación temporal:
- Corto, medio y largo plazo

Objetivo:
- Superar las disfunciones actuales y crear una capacidad estratégica y una vitalidad económica que perduren en el próximo siglo.

Responsables Administración:

COPE

NORTHEAST MARITIME INSTITUTE
COLLEGE OF MARITIME SCIENCE

País: Estados Unidos

Título: A Revitalization Plan for U.S. Maritime Trade, Commerce, and Strategic Competition

- Proporcionar un alcance global que la bandera de EE.UU. no ha visto en medio siglo, ampliando la influencia de los Estados Unidos, y implantado la transparencia en las prácticas de transporte marítimo mundial.
- Proporcionar un programa de incentivos de reducción de carbono, óxidos de nitrógeno (NOx) y óxidos de azufre (Sox) para facilitar la expansión de combustibles alternativos en el sector marítimo.
- Potenciar los beneficios estratégicos marítimos mediante la alineación directa con las políticas estadounidenses en el extranjero.

  - **Objetivo 2:** Establecer un hub de transbordo marítimo de corta distancia: Iniciar la construcción de un hub de transbordo seguro, de alto rendimiento y tecnológicamente avanzado en el Caribe, para aumentar la capacidad comercial y la resistencia de EE.UU., haciendo hincapié en la seguridad de la carga y en un transporte marítimo de corta distancia eficiente y sostenible. Los objetivos que se plantean son:

- Facilitar iniciativas de transporte marítimo de corta distancia para reducir la congestión en los principales puertos, acercando la carga a los destinos finales a través de autopistas marítimas para reducir el kilometraje terrestre (y, por tanto, reducir los efectos adversos del transporte sobre el medio ambiente y las infraestructuras).
- Establecer seguridad fiable habilitada digitalmente para la carga antes de su entrada en el territorio continental de Estados Unidos (CONUS) y otros socios comerciales regionales. Esta seguridad tratará de asegurar de forma inteligente los contenedores de transporte y estandarizar el intercambio de datos autenticados para impulsar resultados comerciales y de seguridad nacional beneficiosos. Esto mejorará los requisitos actuales de manipulación de la carga; una Asociación Aduanera-Comercial contra el Terrorismo (C-TPAT) mejorada o una "C-TPAT+".
- Crear el puerto más seguro y medioambientalmente sostenible de Estados Unidos.

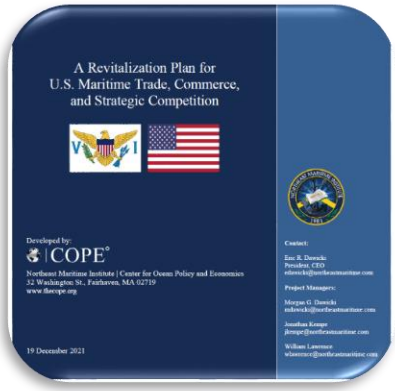
  - **Objetivo 3:** Modernizar la mano de obra marítima: Implantar métodos modernos de educación y formación marítima en Estados Unidos y en el extranjero -incluida la formación presencial, online, mixta y con simuladores- para atraer nuevo talento y mejorar la preparación de los trabajadores/as marítimos existentes. Los objetivos que se plantean son:

- Aumentar y mejorar la mano de obra marítima estadounidense junto con la creación de nuevas oportunidades de empleo.
- Crear relaciones sustentadas con centros que desarrollan mano de obra marítima internacional como las que actualmente tienen los militares; los intercambios de estudiantes son fundamentales para crear marinos afines en todo el mundo.

Fecha publicación:
- **Diciembre 2021**

Planificación temporal:
- **Corto, medio y largo plazo**

Objetivo:
- **Superar las disfunciones actuales y crear una capacidad estratégica y una vitalidad económica que perduren en el próximo siglo.**



Responsables Administración:
- **Instituto Marítimo del Nordeste - Centro de Política y Economía Oceánicas (NMI/COPE)**

Anexo 2: LA ESTRATEGIA MARÍTIMA EN OTROS PAÍSES

Anexo 2.2. fichas descriptivas de las estrategias marítimas

País: Estados Unidos

Título: A Revitalization Plan for U.S. Maritime Trade, Commerce, and Strategic Competition

- Introducir nuevos modelos y metodologías MET en EE.UU. y en el extranjero.
- Seguir mejorando la prestación de MET online para mejorar el acceso a la educación y la formación continua de los marineros/as.
- Ampliar los conocimientos, la comprensión y las competencias en nuevas áreas como la ciberseguridad, la automatización mejorada y las operaciones digitales.

➢ **Objetivo 4:** Crear un Fondo de Capital Riesgo Marítimo: Crear un Fondo de Capital Riesgo Marítimo (MVCF) para ofrecer soluciones de éxito comercial que sean tecnológicamente innovadoras, económicamente viables y globalmente desplegables para resolver los problemas de la industria marítima y oceánica centrándose en la sostenibilidad ecológica. Los objetivos que se plantean son:

- Invertir en tecnologías y startups que tengan un enorme potencial comercial y beneficios medioambientales, centrándose en la digitalización del comercio, la mejora de la sostenibilidad medioambiental y la transición energética para abandonar los combustibles fósiles.
- Introducir la investigación y las innovaciones maduras, como las tecnologías verdes, en una flota estadounidense y en buques de armadores/as estadounidenses.
- Financiar productos de viabilidad mínima (MVP) para su desarrollo comercial utilizando nuevas investigaciones o la "ciencia lista para usar" existente.
- Introducir el uso generalizado de tecnologías y sistemas modernos e innovadores como blockchain para crear mejoras sistémicas en la industria marítima y la cadena de suministro en general, especialmente mediante la expansión de sistemas de datos agregados para mejorar el análisis.

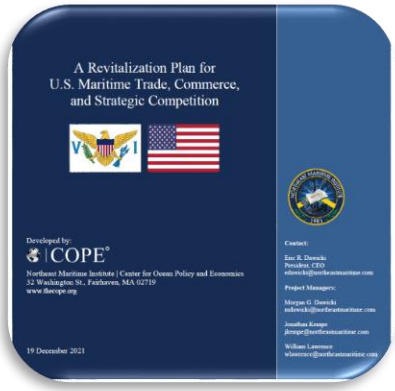
➢ **Objetivo 5:** Crear asociaciones público privadas internacionales. Asociarse con los homólogos interinstitucionales estadounidenses, así como con organizaciones y colaboradores internacionales, para desarrollar nuevas tecnologías y un conjunto específico de herramientas de medición y evaluación que permitan abordar cuestiones marítimas estratégicas, aumentar la transparencia y hacer cumplir las normas legales y éticas. Los objetivos que se plantean son:

- Buscar una mayor participación del DoT, USCG, otros componentes del DHS, Departamento de Estado, DoD, DoC y otras agencias para colaborar en asuntos e intereses marítimos importantes.
- Desarrollar objetivos coherentes y relevantes para establecer las expectativas de la industria marítima para el próximo medio siglo.

Fecha publicación:
- **Diciembre 2021**

Planificación temporal:
- **Corto, medio y largo plazo**

Objetivo:
- **Superar las disfunciones actuales y crear una capacidad estratégica y una vitalidad económica que perduren en el próximo siglo.**



Responsables Administración:
- **Instituto Marítimo del Nordeste - Centro de Política y Economía Oceánicas (NMI/COPE)**

País: Estados Unidos

Título: A Revitalization Plan for U.S. Maritime Trade, Commerce, and Strategic Competition

- Desarrollar un conjunto específico de herramientas de medición y evaluación para impulsar una política coherente.

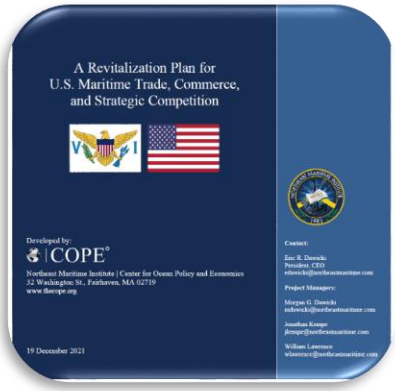
  - **Objetivo 6:** Establecer y aplicar una estrategia de transporte marítimo ecológico: Establecer una estrategia nacional de sostenibilidad marítima que incluya autopistas marítimas ecológicas y un programa de certificación de transporte marítimo ecológico para los buques con pabellón de las Islas Vírgenes de los EE.UU., con requisitos y referencia para la construcción, el funcionamiento, la gestión y la planificación sostenibles desde el punto de vista medioambiental. Los objetivos que se plantean son:

- Crear una Estrategia Nacional de Sostenibilidad Marítima.
- Crear una Autopista Marítima Verde para la financiación prioritaria de infraestructuras.
- Establecer un Programa de Certificación de Transporte Marítimo Verde bajo USVI para incentivar la creación de un tonelaje más ecológico, la financiación estadounidense y la inversión en la reducción del impacto ambiental del transporte marítimo.
- Identificar y cartografiar las emisiones de carbono del sector del transporte marítimo.

Fecha publicación:
- **Diciembre 2021**

Planificación temporal:
- **Corto, medio y largo plazo**

Objetivo:
- **Superar las disfunciones actuales y crear una capacidad estratégica y una vitalidad económica que perduren en el próximo siglo.**



Responsables Administración:
- **Instituto Marítimo del Nordeste - Centro de Política y Economía Oceánicas (NMI/COPE)**

GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES AÉREO
Y MARÍTIMO

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES AÉREO
Y MARÍTIMO

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE