Parlamento Europeo
2024-2029

TEXTOS APROBADOS

P10_TA(2025)0344

Descarbonización y modernización de la pesca de la Unión y desarrollo y despliegue de artes de pesca

Resolución del Parlamento Europeo, de 18 de diciembre de 2025, sobre la descarbonización y modernización de la pesca de la Unión y el desarrollo y despliegue de artes de pesca (2024/2123(INI))

El Parlamento Europeo,

– Vistos los artículos 3, 4, 9, 38, 174 y 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

– Visto el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 25 de mayo de 1980,

– Visto el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, de 17 de marzo de 1958,

– Visto el Convenio constitutivo de la Organización Internacional del Trabajo,

– Visto el Acuerdo adoptado en la 21.ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, en París, el 12 de diciembre de 2015 (Acuerdo de París),

– Vista la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión[1],

– Visto el Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la política pesquera común[2],

---

1 DO L 275 de 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

2 DO L 354 de 28.12.2013, p. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1380/oj.

– Visto el Reglamento (UE) 2019/1241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, sobre la conservación de los recursos pesqueros y la protección de los ecosistemas marinos con medidas técnicas[3],

– Visto el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima»)[4],

– Visto el Reglamento (UE) 2021/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura[5],

– Vista la Decisión (UE) 2022/591 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de abril de 2022, relativa al Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2030[6],

– Visto el 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[7],

– Visto el Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo[8],

– Vista la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, por la que se modifican la Directiva (UE) 2018/2001, el Reglamento (UE) 2018/1999 y la Directiva 98/70/CE en lo que respecta a la promoción de la energía procedente de fuentes renovables[9],

– Visto el Reglamento (UE) 2023/2842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de noviembre de 2023, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, y se modifican los

---

3 DO L 198 de 25.7.2019, p. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1241/oj.

4 DO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj.

5 DO L 247 de 13.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1139/oj.

6 DO L 114 de 12.4.2022, p. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/591/oj.

7 DO L 234 de 22.9.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj.

8 DO L 234 de 22.9.2023, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

9 DO L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj.

Reglamentos (CE) n.º 1967/2006 y (CE) n.º 1005/2008 del Consejo y los Reglamentos (UE) 2016/1139, (UE) 2017/2403 y (UE) 2019/473 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al control de la pesca[10],

– Vista la Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, titulada «El Pacto Verde Europeo» (COM(2019)0640),

– Vista su Resolución, de 15 de enero de 2020, sobre el Pacto Verde Europeo[11],

– Vista la Comunicación de la Comisión, de 17 de mayo de 2021, sobre un nuevo enfoque de la economía azul sostenible de la UE – Transformar la economía azul de la UE para un futuro sostenible (COM(2021)0240),

– Vista la Comunicación de la Comisión, de 21 de febrero de 2023, sobre la transición energética en el sector de la pesca y la acuicultura de la UE (COM(2023)0100),

– Vista la guía de la Comisión, de noviembre de 2023, titulada «Guide on Financing opportunities for the Green Energy Transition of Fisheries and Aquaculture – Supporting the energy transition in fisheries and aquaculture through EU funding opportunities under the 2021-2027 multiannual financial framework, NextGenerationEU and beyond» (Guía sobre las oportunidades de financiación para la transición energética ecológica de la pesca y la acuicultura – Apoyo a la transición energética en la pesca y la acuicultura mediante las oportunidades de financiación de la Unión en el marco financiero plurianual 2021-2027, NextGenerationEU y otras iniciativas),

– Vista la Comunicación de la Comisión, de 21 de febrero de 2023, titulada «Plan de acción de la UE: proteger y restaurar los ecosistemas marinos en pro de una pesca sostenible y resiliente»,

– Vista su Resolución, de 14 de septiembre de 2021, sobre el refuerzo de la asociación con las regiones ultraperiféricas de la Unión[12],

– Vista su Resolución, de 16 de septiembre de 2021, sobre los futuros pescadores: medidas para atraer a una nueva generación de trabajadores al sector pesquero y generar empleo en las comunidades costeras[13],

---

10 DO L, 2023/2842, 20.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2842/oj.
11 DO C 270 de 7.7.2021, p. 2.
12 DO C 117 de 11.3.2022, p. 18.
13 DO C 117 de 11.3.2022, p. 67.

– Vista su Resolución, de 3 de mayo de 2022, sobre una economía azul sostenible de la UE: papel de los sectores de la pesca y la acuicultura[14],

– Vista su Resolución, de 19 de enero de 2023, sobre la situación de la pesca artesanal en la Unión y perspectivas futuras[15],

– Vista su Resolución, de 18 de enero de 2024, sobre la situación actual de la aplicación de la política pesquera común y las perspectivas futuras[16],

– Vistos el Informe del Tribunal de Cuentas Europeo titulado «Análisis 01/2022: Fiscalidad de la energía, tarificación de las emisiones de carbono y subvenciones a la energía» y su Informe Especial 26/2020 titulado «Medio marino: la protección de la UE es extensa pero poco profunda»,

– Visto el Informe Especial 25/2023 del Tribunal de Cuentas Europeo titulado «Política acuícola de la UE – Estancamiento de la producción y resultados poco claros a pesar del aumento de la financiación de la UE»,

– Visto el estudio de su Unidad de Prospectiva Científica, de junio de 2023, titulado «Decarbonising the fishing sector: Energy efficiency measures and alternative energy solutions for fishing vessels» (Descarbonización del sector pesquero: medidas de eficiencia energética y soluciones de energía alternativa para los buques pesqueros),

– Vistas las recomendaciones, de 3 de octubre de 2023, del Consejo Consultivo del Mar Báltico sobre la transición energética del sector pesquero del mar Báltico,

– Visto el dictamen del Consejo Consultivo para las Aguas Noroccidentales, de 28 de noviembre de 2023, relativo a la Comunicación de la Comisión sobre la transición energética del sector de la pesca y la acuicultura de la UE,

– Visto el informe del Servicio de Cambio Climático de Copernicus y de la Organización Meteorológica Mundial, de 15 de abril de 2025, titulado «European State of the Climate 2024» (Estado europeo del clima 2024),

– Visto el dictamen del Consejo Consultivo del Mar del Norte, de 19 de mayo de 2025, sobre la evaluación de la política pesquera común,

---

14 DO C 465 de 6.12.2022, p. 2.
15 DO C 214 de 16.6.2023, p. 150.
16 DO C, C/2024/5734, 17.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5734/oj.

– Visto el informe, de 2 de junio de 2025, del Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático titulado «Scientific advice for amending the European Climate Law – Setting climate targets to strengthening EU strategic priorities» (Asesoramiento científico para modificar la Legislación europea sobre el clima – Establecimiento de objetivos climáticos para reforzar las prioridades estratégicas de la Unión),

– Visto el artículo 55 de su Reglamento interno,

– Visto el informe de la Comisión de Pesca (A10-0236/2025),

A. Considerando que, para lograr la neutralidad climática de aquí a 2050, es necesaria una transición ambiciosa, justa en términos socioeconómicos, inclusiva y sostenible del sector pesquero de la Unión, basada en un equilibrio entre protección del medio ambiente, justicia social y viabilidad económica y respaldada por la inversión pública y la innovación;

B. Considerando que la respuesta a los desafíos relacionados con el clima y el medio ambiente y el logro de los objetivos del Acuerdo de París constituyen el núcleo de la Comunicación de la Comisión de 2019 titulada «El Pacto Verde Europeo»;

C. Considerando que los océanos absorben alrededor del 30 % de las emisiones mundiales de dióxido de carbono;

D. Considerando que, en el peor de los escenarios, se estima que la flota pesquera de la Unión emite el 0,015 % de las emisiones mundiales de carbono; que la flota de la Unión ya ha reducido sus emisiones en más de un 52 % con respecto a 1990;

E. Considerando que esta disminución significativa obedece a la reducción de la flota pesquera de la Unión, pero también a la mejora de la eficiencia energética de los buques y al aumento del rendimiento de la pesca; que, no obstante, el sector pesquero se enfrenta a requisitos de descarbonización que podrían suponerle un coste desproporcionado;

F. Considerando que, en la actualidad, los productos energéticos suministrados para su uso como combustible para la navegación en aguas de la Unión, también para la pesca, están totalmente exentos de impuestos en virtud de la Directiva sobre Fiscalidad de la Energía;

G. Considerando que el sector pesquero de la Unión se enfrenta a retos significativos asociados al cambio climático, que van desde unas condiciones meteorológicas más adversas en el mar hasta la migración de poblaciones de peces como consecuencia del aumento de la temperatura del mar;

H. Considerando que la lucha contra el cambio climático es urgente y necesaria para hacer frente a la triple crisis planetaria que afecta a los océanos y para evitar nuevos efectos adversos en la sociedad y la economía, así como para garantizar que las generaciones futuras, también las generaciones futuras del sector de la pesca, estén mejor preparadas para afrontar los efectos inevitables del cambio climático;

I. Considerando que los productos del mar son la fuente de proteína animal más saludable del mundo, con la menor huella de carbono, pero que la Unión sigue dependiendo de las importaciones por lo que respecta a más del 70 % del consumo de productos del mar;

J. Considerando que la transición a combustibles alternativos y unos sistemas de propulsión hipocarbónicos exige una importante inversión en desarrollo tecnológico, diseño de buques, formación de las tripulaciones e infraestructuras portuarias, y debe ir acompañada de apoyo público para garantizar un desarrollo y aplicación satisfactorios y la accesibilidad y asequibilidad para todos los segmentos de la flota, en particular para la pesca artesanal y a pequeña escala;

K. Considerando que, en la actualidad, ningún combustible o tecnología alternativos ofrece una solución definitiva, accesible y modulable para la plena descarbonización de la flota pesquera, pero que la evolución y el progreso deben contar con un apoyo activo mediante la investigación, proyectos de demostración e inversiones específicas públicas y privadas para permitir una transición justa y sin demora;

L. Considerando que la Asociación para la Transición Energética, iniciada en 2023, constituye una valiosa plataforma concebida para acelerar la transición energética en los sectores de la pesca y la acuicultura de la Unión y congregar a las partes interesadas pertinentes;

M. Considerando que el Octavo Programa de Acción en materia de Medio Ambiente recoge el compromiso de la Unión de suprimir progresivamente las subvenciones a los combustibles fósiles en la Unión;

N. Considerando que, aunque la flota costera a pequeña escala representa el 76 % de todos los buques pesqueros activos que faenan en la Unión, sigue teniendo que hacer frente a problemas persistentes relacionados con la modernización de la flota; que, a pesar del número de buques, los avances tecnológicos siguen siendo limitados, en particular en lo que se refiere a nuevos motores híbridos adecuados, y que el elevado coste de los combustibles alternativos frente al de los combustibles fósiles perjudica el proceso de transición; que son necesarias urgentemente medidas específicas para apoyar la transición de la pesca a pequeña escala;

O. Considerando que los pescadores, en particular los que faenan a pequeña escala, son aliados esenciales para la protección de los ecosistemas marinos y deben participar plenamente en la aplicación y el seguimiento de las políticas de apoyo a la transición hacia prácticas pesqueras sostenibles y de bajo impacto;

P. Considerando que la política pesquera común (PPC) tiene por objeto garantizar una conservación y gestión adecuadas de los recursos biológicos marinos, así como que las actividades de la pesca sean sostenibles ambientalmente a largo plazo y gestionadas de forma coherente con los objetivos de generar beneficios económicos, sociales y de empleo y de contribuir a la seguridad alimentaria;

Q. Considerando que el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) incluye disposiciones para apoyar la descarbonización, la innovación y la sostenibilidad social en el sector de la pesca, pero la eficacia de su contribución depende de un acceso equitativo, de la reducción de las cargas administrativas y de una coherencia plena con los objetivos de una transición justa e inclusiva;

R. Considerando que, en principio, las mejoras en materia de seguridad y eficiencia energética pueden apoyarse con fondos de la Unión en el marco del FEMPA y con arreglo a las normas de la PPC; que, no obstante, deben considerarse condiciones menos restrictivas para garantizar que los Estados miembros y las regiones puedan satisfacer las necesidades de descarbonización y modernización de sus flotas pesqueras, evitando al mismo tiempo el exceso de capacidad o la sobrepesca en segmentos concretos o en toda la flota nacional;

S. Considerando que el Tribunal de Cuentas Europeo declaró que el FEMPA «no debería destinarse a la financiación de acciones que incrementen la capacidad pesquera de un buque»[17];

T. Considerando que la aplicación debe respetar la enorme diversidad regional de la flota pesquera de la Unión y no debe adoptar un enfoque único, en especial en las regiones ultraperiféricas;

U. Considerando que las regiones ultraperiféricas afrontan limitaciones específicas, como la lejanía, la insularidad, los mercados exiguos y la conectividad limitada, que deben tenerse plenamente en cuenta en la aplicación de las políticas pesqueras, también mediante la adaptación de los criterios de admisibilidad previstos en el FEMPA y cierta flexibilidad en las normas relativas a la capacidad y la renovación de la flota;

---

17 Tribunal de Cuentas Europeo, «Medio marino: la protección de la UE es extensa pero poco profunda», Oficina de Publicaciones, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2865/134960.

V. Considerando que los artes y técnicas de pesca innovadores pueden desempeñar un papel clave en la mejora de la sostenibilidad medioambiental y la eficiencia operativa y en la reducción del consumo de combustible, y deben apoyarse mediante inversiones específicas públicas y privadas, el intercambio de conocimientos y unos procesos de evaluación más rápidos que permitan un mayor despliegue;

W. Considerando que los artes de pesca innovadores deben pasar de la fase de prototipo a la de demostración, de modo que puedan verificarse su eficiencia y eficacia en condiciones reales de uso, con el apoyo del FEMPA;

X. Considerando que determinadas técnicas de pesca usadas en la actualidad consumen mucho combustible, lo que genera unos costes considerables para el sector y una huella de carbono especialmente elevada;

Y. Considerando que la forma en que se aplican algunas técnicas de pesca tiene un impacto variable en la captura de carbono en los océanos y que, dependiendo de varios factores, como el tipo de pesca, la ciencia también puede considerarla sostenible y compatible con la consecución de los objetivos de conservación de los fondos marinos;

Z. Considerando que es fundamental apoyar e invertir en investigación y desarrollo de motores y combustibles alternativos y en su uso eficaz, en mejoras en el rendimiento energético de los buques mediante la retroadaptación o una arquitectura naval innovadora y en el desarrollo de nuevos artes y métodos de pesca sostenibles, así como de tecnologías que reduzcan las capturas accesorias, mejoren la eficiencia en el consumo de combustible y minimicen las perturbaciones del fondo marino, con el fin de apoyar una transición justa y basada en la ciencia hacia una pesca sostenible y de alcanzar los objetivos de la legislación de la Unión en materia de pesca;

AA. Considerando que la necesidad de modernizar, descarbonizar y garantizar una transición energética justa también brinda una oportunidad para mejorar las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques, lo que es esencial para garantizar el bienestar de los pescadores, atraer a nuevas generaciones al sector y hacer que la profesión pesquera sea más inclusiva, especialmente por lo que se refiere a las mujeres y los jóvenes;

AB. Considerando que una transición justa del sector pesquero que resulte satisfactoria exige una gobernanza inclusiva basada en pruebas científicas y la participación activa de las partes interesadas, en particular de los pescadores, las comunidades costeras, los investigadores y las autoridades regionales;

AC. Considerando que la sostenibilidad de la acuicultura de agua salada y agua dulce, el marisqueo y el cultivo de algas puede contribuir a una mayor descarbonización del sector de los productos del mar de la Unión y reducir la huella de carbono de las importaciones;

Descarbonización y transición energética

1. Destaca que lograr la neutralidad climática de aquí a 2050, en consonancia con los objetivos del Pacto Verde Europeo, la legislación de la Unión y el Acuerdo de París de las Naciones Unidas, requiere una transición estructurada, inclusiva y justa en el conjunto de sectores de la pesca y la acuicultura de la Unión;

2. Subraya que esta transición debe contribuir de manera significativa al logro de los objetivos climáticos de la Unión sin socavar la resiliencia ni la estabilidad social y económica de las comunidades pesqueras y garantizando al mismo tiempo la protección de sus medios de subsistencia, de conformidad con los tres pilares del desarrollo sostenible;

3. Destaca la necesidad de una hoja de ruta realista y gradual para la descarbonización, basada en los mejores conocimientos y datos científicos disponibles, que armonice los avances tecnológicos, las mejoras logísticas, la disponibilidad de combustibles alternativos y los plazos legislativos, a fin de garantizar una aplicación viable y eficaz en todos los segmentos de flota;

4. Pide unos marcos de actuación coordinados y con una visión a largo plazo, como las prioridades recogidas en la Comunicación de la Comisión, de 5 de junio de 2025, titulada «El Pacto Europeo por el Océano» (COM(2025)0281), para descarbonizar la pesca y la acuicultura y garantizar que ningún segmento de la flota ni ninguna región se queden atrás;

5. Reconoce que la descarbonización y la transición energética suponen un importante reto para el sector pesquero, en particular para los operadores más pequeños con una capacidad financiera y técnica limitada; recuerda que, para lograr una transición inclusiva y justa, es necesario eliminar las barreras estructurales relacionadas con el acceso, también los elevados costes de entrada, la falta de formación y la escasez de infraestructuras portuarias; subraya que un enfoque único no resulta adecuado dada la diversidad de flotas, regiones y contextos socioeconómicos existentes en toda la Unión; recuerda que la flota costera a pequeña escala representaba el 76 % de la flota activa de la Unión en 2021 y prácticamente la totalidad de la flota de las regiones ultraperiféricas de la Unión;

6. Destaca que existen importantes limitaciones y obstáculos para la inversión en modernización, eficiencia energética y sostenibilidad dentro de la flota de la Unión; subraya, por tanto, que, a fin de

alcanzar los objetivos de descarbonización de la Unión, la reflexión no solo debe centrarse en la modernización, sino también en las posibilidades de renovación de los buques, teniendo en cuenta la avanzada edad media de la flota, de 31,5 años;

7. Propone, por tanto, impulsar los programas de renovación en colaboración con operadores privados, con el apoyo de financiación nacional y de la Unión, para facilitar la renovación de la flota con buques más modernos, seguros y respetuosos con el medio ambiente, reforzando su atractivo en aras de un mejor relevo generacional y para generar confianza entre el sector pesquero, las instituciones públicas, las autoridades y los inversores;

8. Lamenta que el marco actual de la PPC y el FEMPA restrinja enormemente las posibilidades de ayuda pública, lo que también desincentiva la financiación privada para la renovación de buques e impide, en consecuencia, el necesario desarrollo para descarbonizar la flota pesquera de la Unión; pide, por tanto, que se modifique el marco legislativo actual; lamenta que los incentivos financieros actuales resulten insuficientes para responder a las necesidades del sector y sostiene que deben desarrollarse y aplicarse nuevos mecanismos de apalancamiento financiero;

9. Pide a la Comisión que señale y establezca instrumentos de financiación adicionales y suficientes más allá del FEMPA, también modelos de financiación innovadores, para apoyar las enormes necesidades de inversión del sector de cara a su descarbonización y la transición energética;

10. Recomienda que la Comisión apoye la investigación en materia de diseño de buques, incluidas las innovaciones que vayan más allá de los sistemas de propulsión, tales como la mejora de la hidrodinámica del casco, los materiales compuestos ligeros y la sustitución de los sistemas hidráulicos mecánicos por propulsores eléctricos;

11. Señala la posibilidad de que los Estados miembros, cuando se disponga de soluciones técnicas y de apoyo financiero suficiente, se planteen la inclusión de los esfuerzos de descarbonización en los criterios para la asignación de posibilidades de pesca a los operadores, de conformidad con el artículo 17 del Reglamento sobre la PPC;

12. Subraya que la transición energética debe ser inclusiva y accesible para todos los segmentos del sector y, en consecuencia, debe tenerse plenamente en cuenta a la hora de elaborar las políticas de la Unión, en particular con respecto a los pescadores a pequeña escala y artesanales, y apoyarse con inversión pública, formación y transferencia de conocimientos;

13. Reconoce que, en la actualidad, ninguna tecnología de propulsión o de combustible ofrece por sí sola una solución definitiva para la

descarbonización y la transición energética del sector pesquero, debido a la gran diversidad de tipos de buques, perfiles operativos y contextos regionales;

14. Llama la atención sobre el hecho de que un enfoque único no resultará adecuado, ya que las nuevas tecnologías, como las soluciones de combustibles alternativos, no podrán satisfacer las necesidades de todas las flotas; hace hincapié en la necesidad de evaluar la situación energética de los buques pesqueros para poder maximizar su eficiencia y destaca que deberán tenerse en cuenta las necesidades específicas de cada flota;

15. Destaca la necesidad de proporcionar inversión y apoyo adecuados para evitar el aumento de los costes del combustible y subraya que, hasta que se disponga de tecnologías de propulsión limpias o fuentes de energía alternativas a escala comercial y el marco legislativo se adapte a su aplicación, no deben introducirse normas a escala de la Unión sobre la fiscalidad de los combustibles aplicables a la flota pesquera de la Unión, ya que tales medidas agravarían los problemas socioeconómicos a los que ya se enfrentan las empresas pesqueras debido a los elevados precios de la energía y a la inflación;

16. Subraya que un cambio en los sistemas de propulsión requiere necesariamente, además de la adaptación de los buques, importantes mejoras en términos de infraestructuras y equipos portuarios;

17. Pide a la Comisión que, junto con los Estados miembros, estudie sistemas que faciliten y apoyen mejor las inversiones en energía limpia, adaptados a las realidades y necesidades locales, para favorecer la transición energética y garantizar una transición justa hacia la descarbonización y la transición energética de la flota;

18. Destaca que las medidas de modernización, descarbonización y transición energética deben reflejar la necesidad de sistemas de apoyo adaptados y accesibles para garantizar la viabilidad medioambiental y económica de la flota; subraya que es esencial que la financiación de la Unión, como el FEMPA, junto con las ayudas estatales y los fondos privados, financie las inversiones necesarias en puertos, infraestructuras energéticas y buques, desde el diseño hasta su finalización, con el fin de garantizar el espacio necesario para la descarbonización y la transición energética, aumentar el «arqueo social» de los buques, con zonas de trabajo y descanso adecuadas para la tripulación, y proporcionar una formación adecuada a la tripulación, así como contribuir a la explotación sostenible de los recursos marinos;

19. Destaca que el impacto ambiental y en términos de carbono de la pesca a pequeña escala y la pesca artesanal suele ser más reducido, por lo que, dependiendo de la región, este tipo de pesca desempeña un papel esencial en el tejido ecológico y social de sus regiones; pide

a la Comisión que cree y aplique, en estrecha cooperación con los Estados miembros, mecanismos de apoyo a la pesca costera, artesanal y a pequeña escala que permitan responder a los problemas específicos de este segmento del sector;

20. Subraya que las necesidades de financiación requieren un estudio en profundidad por parte de la Comisión y soluciones que incluyan también productos de ahorro para la ciudadanía europea, así como bancos especializados como los bancos marítimos, con el fin de ofrecer financiación con el apoyo de una garantía europea para los productos financieros de que se trate y el apoyo del Banco Europeo de Inversiones;

21. Pide la plena aplicación de la PPC de manera que las actividades de pesca y acuicultura se gestionen de forma justa, generen beneficios socioeconómicos, contribuyan a la disponibilidad de productos alimenticios y minimicen su impacto en los hábitats y los ecosistemas marinos, restaurando y manteniendo al mismo tiempo las poblaciones de especies capturadas por encima de los niveles que dan lugar al rendimiento máximo sostenible; considera que dicha aplicación debe llevarse a cabo teniendo en cuenta las particularidades de las diferentes cuencas marinas; subraya la importancia de movilizar plenamente el FEMPA en apoyo de la aplicación de la PPC y la transición energética de la flota; lamenta que la PPC y el FEMPA impongan límites estrictos de capacidad basados en el arqueo, lo que limita la instalación de nuevos sistemas de propulsión y de almacenamiento de combustible y dificulta la mejora de las condiciones de seguridad, de trabajo y de comodidad básica de los pescadores;

22. Recuerda que la evaluación en curso de la PPC y su posible revisión futura deben analizar y tener en cuenta la situación de la flota de la Unión y las mejoras necesarias; destaca que compete a los Estados miembros gestionar sus límites máximos de capacidad nacionales, tal como se establece en la PPC; señala que, para el sector pesquero, la aplicación de estos límites, junto con el enfoque restrictivo de los Estados miembros, ha creado barreras a la descarbonización y la transición energética de la flota; destaca la importancia del apoyo a través de la PPC y el FEMPA para lograr una flota pesquera de la Unión sostenible en sus tres dimensiones, con la financiación necesaria y adecuada en el futuro marco financiero plurianual;

23. Destaca que el actual FEMPA ofrece la posibilidad de contribuir a la mejora de las condiciones de trabajo, vida y seguridad de los buques de la Unión, sin aumentar su capacidad pesquera, prestando especial atención a los buques de pesca costera a pequeña escala y de bajura; destaca que el FEMPA contribuye a la sostenibilidad de la pesca y la economía azul, en aras de la aplicación del Objetivo de Desarrollo Sostenible n.º 14 de las Naciones Unidas; expresa su preocupación, no obstante, por que estas posibilidades no hayan sido ampliamente

utilizadas por los Estados miembros y considera que unas normas excesivamente restrictivas han creado obstáculos a este respecto;

24. Considera que la reducción de la dependencia de los combustibles fósiles no debe hacer que la Unión dependa de terceros países para el desarrollo, la construcción y la modernización de la flota de la Unión; señala que la autonomía estratégica de la Unión debe ocupar un lugar central en todas las políticas, también en las de descarbonización, transición energética y modernización de la flota, en particular como parte de la futura estrategia industrial marítima;

25. Pide que la estrategia industrial marítima incluya la flota pesquera en su objetivo de apoyar la economía azul y mantener o recuperar el liderazgo mundial de Europa en materia de tecnologías marítimas;

26. Subraya que, para encontrar soluciones concretas y realistas para la modernización y descarbonización de la flota, es necesario adoptar un enfoque holístico a lo largo de toda la cadena de valor marítima (incluidos armadores, puertos, productores de energía, astilleros, empresas de consultoría, fabricantes de equipos, empresas de clasificación, financiadores, investigadores, etc.) y colaborar a través de iniciativas y programas que promuevan los buques e infraestructuras portuarias con emisiones cero;

27. Expresa, a este respecto, la importancia de medidas destinadas a estimular la demanda de combustibles marítimos sostenibles, por ejemplo mediante el uso de instrumentos y objetivos estratégicos de la Unión, así como de incentivar y facilitar el despliegue de la infraestructura necesaria;

28. Acoge con satisfacción, a este respecto, el trabajo de la Asociación para la Transición Energética en el ámbito de la pesca y la acuicultura de la Unión, puesta en marcha por la Comisión en 2023, que tiene como propósito servir de plataforma colaborativa concebida para acelerar la transición energética en los sectores de la pesca y la acuicultura de la Unión; destaca la importancia de la colaboración y el diálogo en el marco de esta Asociación, pero hace hincapié en que debe conducir a mejoras concretas de las condiciones necesarias para la descarbonización con el fin de alcanzar los objetivos;

29. Subraya la necesidad de impulsar la competitividad del sector y apoyar su transición sostenible, ofreciendo un futuro sostenible para las empresas y las comunidades costeras, mediante el establecimiento de un nuevo pacto estratégico entre la Unión y los sectores de la pesca y la acuicultura;

30. Subraya la necesidad de incentivar la investigación aplicada y la innovación tecnológica en el ámbito de la economía circular en el sector pesquero, también en relación con los artes de pesca, promoviendo iniciativas piloto y proyectos territoriales que

favorezcan sinergias entre las empresas del sector pesquero, los grupos de acción local del sector pesquero, los operadores de tratamiento de residuos, las empresas de reciclado y otros agentes económicos, con el objetivo de aumentar la eficiencia en el uso de los recursos, mejorar la competitividad del sector y generar nuevas oportunidades de empleo a nivel local;

31. Destaca que, habida cuenta de la lejanía geográfica, la insularidad y la superficie reducida de las regiones ultraperiféricas, estas requieren un enfoque diferenciado por lo que respecta a la descarbonización de sus sectores pesqueros, teniendo en cuenta la dificultad que tienen sus flotas para cumplir el proceso de descarbonización y modernización que conlleva la transición tecnológica y sostenible; subraya que instrumentos de financiación anteriores, como el Programa de opciones específicas por la lejanía y la insularidad para la pesca, tuvieron en cuenta las características específicas de estas regiones, reconocidas en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea; destaca que, de cara al futuro, esto debe tenerse plenamente en cuenta a la hora de diseñar y aplicar los instrumentos de financiación, los marcos normativos y las estrategias de innovación;

32. Observa que las flotas pesqueras de las regiones ultraperiféricas son predominantemente de pequeña escala y viejas y se enfrentan a riesgos cada vez mayores en materia de seguridad y deterioro de las condiciones de vida y de trabajo; observa, además, que sus condiciones estructurales y los costes adicionales derivados de la lejanía se ven agravados por el creciente impacto de las condiciones meteorológicas extremas; subraya que esta situación restringe el acceso a los recursos y amenaza la seguridad alimentaria y las economías locales de estos territorios;

33. Pide que se adapten los criterios de admisibilidad y las prioridades de inversión del FEMPA y otros instrumentos de la Unión para reflejar las limitaciones estructurales y las vulnerabilidades medioambientales de las regiones ultraperiféricas, garantizando que la transición energética no agrave las desigualdades ni obstaculice la sostenibilidad socioeconómica de estos territorios;

34. Subraya que la pesca costera a pequeña escala, en particular en las regiones insulares y ultraperiféricas, es una piedra angular de la seguridad alimentaria y del tejido económico, social y cultural de muchas comunidades locales, en las que el acceso a fuentes de proteínas frescas y saludables está estrechamente vinculado a la viabilidad de la actividad pesquera local; pide a la Comisión que garantice que los objetivos medioambientales sean plenamente compatibles con la sostenibilidad económica de la pesca costera a pequeña escala;

35. Pide una mayor cooperación con los terceros países que operan en las mismas regiones marítimas y cuencas marinas, en particular en el marco de las organizaciones regionales de ordenación pesquera, cuando proceda y ya estén establecidas, para intercambiar buenas prácticas, coordinar las inversiones y fijar objetivos comunes para la descarbonización, la transición energética y la sostenibilidad medioambiental de la pesca, a fin de garantizar la aplicación de normas comunes, respetando al mismo tiempo el principio de reciprocidad y unas condiciones justas para todos los operadores;

36. Observa que las flotas de larga distancia que faenan en los países en desarrollo y en alta mar se enfrentan al obstáculo insalvable de que, en dichos países, las infraestructuras como puertos, astilleros y centros de almacenamiento de nuevos combustibles y sistemas de propulsión no están preparadas o no son adecuadas para satisfacer las necesidades de los buques descarbonizados;

37. Sugiere que la Comisión revise el impacto en materia de carbono y medio ambiente de todas las importaciones de la pesca y la acuicultura con el fin de evitar unas condiciones de competencia desiguales con los competidores mundiales que no están sujetos a marcos normativos igualmente estrictos o a normas medioambientales, sanitarias y sociales equivalentes;

Modernización

38. Destaca que la modernización de la flota pesquera de la Unión es un componente clave de la transición hacia un sector más sostenible y resiliente y debe abordar tanto los retos tecnológicos como los humanos, garantizando que se busquen la eficiencia energética, la capacidad digital y la seguridad operativa junto con la mejora de las condiciones de trabajo a bordo;

39. Reitera que no debe considerarse que el aumento del arqueo bruto o la reconfiguración del diseño de los buques para dar cabida a sistemas de propulsión alternativos o a mejoras de la seguridad dan lugar a un aumento de la capacidad pesquera, por lo que no agravan el riesgo de sobrepesca; destaca que la disociación de la capacidad pesquera y el arqueo bruto de cara a la descarbonización, la transición energética o mejoras en materia de seguridad es necesaria para disponer de un marco de actuación justo y basado en datos contrastados;

40. Pide apoyo público para dar prioridad a las mejoras de los buques que aporten tanto beneficios medioambientales como avances sociales y una mayor capacidad para la adecuada conservación a bordo de las capturas, por ejemplo, en sistemas de almacenamiento frigorífico y conservación, dentro de los límites máximos de capacidad nacionales;

41. Pide a los Estados miembros que utilicen el apoyo financiero nacional y de la Unión para dar prioridad a las estrategias de modernización que refuercen la sostenibilidad a largo plazo de las empresas pesqueras, promuevan las cadenas de valor locales y garanticen que los pescadores puedan seguir faenando en condiciones justas, previsibles y económicamente viables;

42. Subraya su opinión de que el relevo generacional es compatible con los objetivos del Pacto Verde Europeo y la necesidad de lograr la transición digital en la economía azul; señala que esto no solo requiere atraer a los jóvenes al sector pesquero, sino también garantizar la mejora de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques, proporcionar mejores alojamientos e instalaciones para contribuir al bienestar de la tripulación, garantizar una formación e información adecuadas y ofrecer perspectivas profesionales atractivas y la oportunidad de mejora de la situación personal, en particular ofreciendo unos ingresos justos y estables y garantizando la sostenibilidad;

43. Subraya que las jóvenes generaciones de pescadores contribuyen a la cohesión de sus comunidades locales, especialmente en las regiones costeras más aisladas y en aquellas con menos oportunidades de empleo, lo que les permite contribuir a las mejoras económicas, sociales y medioambientales en el sector; destaca, asimismo, la necesidad de reforzar el papel de las mujeres en este sector mediante el aumento de las oportunidades de movilidad y empleo en toda la Unión, sin que tengan que afrontar dificultades o restricciones en cuanto al reconocimiento de sus capacidades y en materia de formación; señala que esto contribuiría a mejorar la imagen del sector y a hacerlo más atractivo;

44. Considera que el relevo generacional no debe conducir a un choque entre generaciones y debe incluir a pescadores de todas las edades, para garantizar un enfoque equilibrado en la transición ecológica y digital, a fin de asegurar que no se pierda el legado de la experiencia;

45. Destaca el papel estratégico de la digitalización en la modernización, la descarbonización y la transición energética de la flota pesquera, que también mejorará la eficacia operativa, la seguridad en el mar y las condiciones de trabajo de los pescadores; subraya que el apoyo a herramientas y sistemas digitales que mejoren la navegación, la previsión meteorológica, las comunicaciones y la trazabilidad, en particular en las flotas a pequeña escala, también contribuirá a la reducción de los costes del combustible y a un proceso de descarbonización más viable desde el punto de vista económico; destaca que la transición digital debe ir acompañada de una formación adecuada, el desarrollo de capacidades y el diseño de tecnologías inclusivas, teniendo en cuenta la diversidad de usuarios y garantizando que las soluciones digitales contribuyan a mejorar los

entornos de trabajo y a una distribución justa de los beneficios tecnológicos en todo el sector;

46. Destaca la necesidad de realizar auditorías energéticas de los buques pesqueros a través del FEMPA; subraya que, siempre que sea posible, deben fomentarse las operaciones de optimización y retroadaptación con el fin de mejorar la eficiencia energética de los buques y promover el uso de tecnologías, en particular la inteligencia artificial, para optimizar las rutas de pesca, de manera que la pesca pueda descarbonizarse a un coste más asequible;

47. Destaca la importancia de mejorar la recogida, la accesibilidad y el uso de datos medioambientales, socioeconómicos y operativos en el sector pesquero, también a través de herramientas digitales y enfoques de seguimiento participativo; subraya que unos datos eficaces y oportunos son esenciales para la toma de decisiones basada en la ciencia y para adaptar las políticas a los cambios que se produzcan en las condiciones ecológicas y económicas; pide una mayor integración entre los sistemas de conocimiento, en particular la investigación científica, los conocimientos ecológicos tradicionales y los datos operativos en tiempo real, con el fin de apoyar una gobernanza de la pesca más reactiva, equitativa y sostenible;

48. Pide que se asignen fondos específicos, además de los esfuerzos de descarbonización y transición energética, para apoyar las adaptaciones de los buques que cumplan las normas mínimas de bienestar de los trabajadores, en consonancia con los requisitos en materia de salud y seguridad en el trabajo y los convenios internacionales sobre trabajo marítimo, como el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre el trabajo en la pesca, de 2007, en particular en materia de acceso al agua potable, alojamiento seguro, nutrición adecuada, protección contra la fatiga y atención médica; considera que estas mejoras son esenciales para garantizar la dignidad en el trabajo, prevenir accidentes y promover la sostenibilidad social del sector;

49. Hace hincapié en que la modernización, la descarbonización y la transición energética también deben contribuir a la viabilidad económica, las oportunidades de empleo y la competitividad del sector pesquero de la Unión y no deben comprometer la rentabilidad del sector ni la autonomía alimentaria estratégica de la Unión;

50. Subraya que las inversiones en la adaptación de los buques, las herramientas digitales y la capacidad de conservación de los productos de la pesca a bordo pueden ayudar a reducir los costes operativos y las emisiones, mejorar la calidad de los productos y aumentar el valor de mercado de las capturas, siempre que los esfuerzos para cumplir los objetivos establecidos estén respaldados por una gobernanza coordinada y con base científica en todas las

regiones, así como por financiación pública y privada e instrumentos de mercado bien ejecutados;

51. Reitera que la modernización, la descarbonización y la transición energética de la pesca deben considerarse parte de una estrategia más amplia para el desarrollo costero y marítimo, que incluya la ordenación del espacio marino, la conservación de la biodiversidad, la mitigación del cambio climático y la adaptación a este y el despliegue de energías renovables; subraya que es necesario un enfoque equilibrado y coordinado para evitar la marginación de las comunidades pesqueras; destaca el potencial de sinergias positivas entre la pesca sostenible, la conservación de los océanos, la energía limpia y el desarrollo local cuando se gestionan a través de marcos holísticos, inclusivos, con base científica y adaptados a los territorios;

52. Señala que el estudio de un taller celebrado recientemente en el Parlamento[18] sugiere que los futuros instrumentos de apoyo para la pesca deben considerar unas condiciones menos restrictivas para el apoyo a la primera adquisición de un buque pesquero, para la renovación o sustitución de un motor y para las mejoras de los buques que requieran un arqueo adicional y, al mismo tiempo, aplicar restricciones para evitar el exceso de capacidad o la sobrepesca a nivel de segmentos concretos de la flota o de toda la flota nacional; destaca, además, que los distintos buques pesqueros deben poder adaptarse a las necesidades económicas, medioambientales y sociales;

53. Pide, en consecuencia, una revisión de las disposiciones sobre admisibilidad establecidas actualmente en los artículos 13, 17, 18 y 19 del FEMPA, para permitir el apoyo público a la mejora o sustitución de un buque destinadas estrictamente a mejorar la seguridad, las condiciones de vida y de trabajo, la eficiencia energética y la adopción de técnicas de pesca sostenibles; subraya que dicho apoyo no debe dar lugar a un aumento de la capacidad o del esfuerzo pesquero y debe estar supeditado al cumplimiento de unas normas medioambientales y sociales estrictas, al tiempo que garantiza la viabilidad económica y el relevo generacional, en particular en las regiones ultraperiféricas y las zonas costeras en las que la evaluación de la flota demuestre que el esfuerzo pesquero sea acorde con los recursos disponibles;

54. Insiste en la necesidad de una revisión intermedia del FEMPA y de una revisión específica de las normas de la PPC y de las directrices

---

18 Parlamento, «Workshop on the future of the EU fishing fleet – First assessment of Member States' EMFAF programmes for 2021-27» (Taller sobre el futuro de la flota pesquera de la Unión – Primera evaluación de los programas FEMPA de los Estados miembros para el período 2021-2027), Departamento Temático de Políticas Estructurales y de Cohesión, 19 de noviembre de 2024.

pertinentes para dar cabida a los requisitos de espacio y diseño de los sistemas de propulsión, energéticos y de almacenamiento de los combustibles alternativos y para flexibilizar el marco de ayudas estatales por lo que respecta a la construcción y modernización de buques; pide que se cree un fondo de emergencia específico para acelerar la renovación de la flota, permitiendo así una transición realista hacia tecnologías energéticas limpias;

55. Subraya la necesidad urgente de abordar la falta de zonas de trabajo cubiertas, instalaciones sanitarias, espacios de descanso adecuados y equipos de seguridad, que afecta actualmente a numerosos buques a pequeña escala y artesanales; observa que las actuales definiciones de capacidad pesquera de la Unión no distinguen entre las zonas operativas del buque y las dedicadas a mejorar las condiciones sociales y de seguridad a bordo; destaca que esto desincentiva la inversión en mejoras esenciales, como espacios de trabajo protegidos, zonas de descanso e instalaciones sanitarias, que son fundamentales para garantizar unas condiciones dignas de vida y de trabajo; pide a la Comisión que encuentre una solución que equilibre las necesidades de los trabajadores de la pesca con la necesidad de garantizar que no aumente la capacidad pesquera de la flota de la Unión, en particular mediante la exclusión del «arqueo social y de seguridad» del cálculo de la capacidad pesquera;

56. Pide a la Comisión que, para ello y manteniendo un marco y unos límites que eviten la sobrepesca, lleve a cabo una revisión en profundidad de los indicadores que miden la capacidad pesquera y el impacto de la pesca;

57. Subraya que la transición energética del sector pesquero requiere inversiones significativas, que no siempre son viables para las pequeñas empresas que dependen únicamente de sus recursos ordinarios; pide a la Comisión que haga de la descarbonización un medio para apoyar la viabilidad de la pesca costera en la Unión y que considere la posibilidad de aumentar, de forma temporal y adaptada, el límite máximo de las ayudas *de minimis* en el sector de la pesca y la acuicultura, con vistas a apoyar la adopción de tecnologías de bajas emisiones, la renovación o adaptación sostenible de la flota y la eficiencia energética a lo largo de toda la cadena de suministro, medidas que deben llevarse a cabo junto con los profesionales de este segmento de la flota, con vistas a estimular la inversión;

Desarrollo y despliegue de artes de pesca

58. Destaca que la innovación en artes y técnicas de pesca debe basarse en las mejores pruebas científicas disponibles y guiarse por objetivos medioambientales claros, contribuyendo a mejorar la selectividad, reducir las capturas accesorias o accidentales, minimizar los riesgos de artes de pesca perdidos y abandonados, optimizar las rutas de los buques y los beneficios económicos y reducir el impacto en los

hábitats marinos; subraya la necesidad de inversiones públicas y privadas específicas y de apoyo normativo para promover el desarrollo, las pruebas y el despliegue de artes de pesca que mejoren tanto los resultados ecológicos como la viabilidad operativa de flotas sostenibles;

59. Pide a la Comisión que apoye la innovación mediante inversiones en una mayor selectividad de los artes de pesca, mejoras en las infraestructuras portuarias y mejoras en los buques pesqueros en aras de la salud, la seguridad y las condiciones de trabajo, una mayor eficiencia energética, menos emisiones y unas capturas de mejor calidad;

60. Recuerda la necesidad de seguir el principio de cautela a la hora de desarrollar y desplegar artes y técnicas de pesca innovadores; hace hincapié en que es esencial aplicar un enfoque ecosistémico en el desarrollo y despliegue de artes y técnicas de pesca innovadores con el fin de reducir las capturas accesorias, minimizar las capturas accidentales, reducir el impacto en los fondos marinos y mejorar la eficiencia en el consumo de combustible; destaca que los proyectos piloto y la pesca experimental deben seguir siendo limitados en cuanto a duración y número de buques, para probar nuevos artes de pesca y tecnologías de propulsión y garantizar que no se produzca ningún despliegue a gran escala hasta que sus repercusiones medioambientales, sociales y económicas hayan sido evaluadas científica, independiente y plenamente y se haya demostrado que son seguros y sostenibles;

61. Subraya la urgente necesidad de invertir y desplegar tecnologías pesqueras que reduzcan las capturas no deseadas, mejoren la selectividad y minimicen las perturbaciones de los ecosistemas; destaca que las transiciones tecnológicas en el sector deben seguir facilitándose de manera más eficiente en el tiempo y guiándose por la neutralidad tecnológica y pruebas científicas sólidas, también en relación con todos los aspectos de la sostenibilidad; pide que los procesos de toma de decisiones sobre la aprobación de los artes, la admisibilidad de la financiación y la flexibilidad normativa se basen en los mejores conocimientos científicos disponibles, se ajusten a todas las normas y políticas pertinentes y contribuyan a los tres pilares de la sostenibilidad;

62. Pide a la Comisión que tenga en cuenta las características específicas de cada cuenca marina, así como las diferencias regionales, que refuerce la regionalización y la adaptación de los planes de gestión plurianuales en consonancia con estos objetivos de selectividad y que dé prioridad al uso de artes que presenten un menor impacto en los ecosistemas, en estrecha colaboración con los comités consultivos y con la participación de las flotas locales y teniendo en cuenta las repercusiones socioeconómicas y el cambio climático;

63. Destaca la necesidad de contar, en el futuro marco financiero plurianual, con líneas presupuestarias específicas para financiar la investigación sobre descarbonización y transición energética, por ejemplo en el marco del Fondo Europeo de Competitividad y Horizonte Europa;

64. Subraya que la transferibilidad de las innovaciones científicas a los pescadores puede verse afectada por el riesgo de pérdida de ingresos para los profesionales durante las fases experimentales; pide a la Comisión que considere la posibilidad de prestar apoyo financiero para mitigar este riesgo y acelerar el despliegue de artes más selectivos y de menor impacto;

65. Reconoce la creciente contribución de los pescadores a la acción por el clima y la protección del medio ambiente a través de actividades como la recogida de desechos marinos, también de los artes de pesca perdidos o abandonados; destaca que esta función debe fomentarse y apoyarse a través de incentivos específicos, infraestructuras portuarias adecuadas y la creación de flujos de ingresos complementarios vinculados a los objetivos de la economía circular; subraya que la promoción de la aportación ecológica de los pescadores ayuda a reforzar la aceptabilidad social de la profesión, refuerza su papel de guardianes del mar y contribuye a objetivos más amplios de sostenibilidad y restauración marina;

66. Pide a la Comisión que garantice la participación inclusiva de todas las partes interesadas pertinentes, en particular los pescadores a pequeña escala, las organizaciones de productores y las comunidades costeras, en el diseño, el desarrollo y la evaluación de artes de pesca innovadores, en lugar de adoptar un enfoque único; subraya que la gobernanza participativa refuerza la legitimidad, la viabilidad y la aceptación de las normas, permitiendo al mismo tiempo la incorporación de los conocimientos ecológicos locales y la experiencia vivida;

67. Pide que las políticas públicas y los instrumentos de financiación den prioridad al apoyo a los pescadores y comunidades que adopten artes y prácticas sostenibles que contribuyan a la conservación de la biodiversidad y la estabilidad de los recursos a largo plazo; subraya que reconocer y apoyar técnicas sostenibles y un enfoque de la pesca basado en el ecosistema es esencial para garantizar la resiliencia de las comunidades costeras, preservar los conocimientos tradicionales y favorecer una transición justa e inclusiva en el sector;

68. Pide la integración de sistemas tecnológicos de detección basados en la inteligencia artificial para apoyar las prácticas pesqueras selectivas, mejorar la información sobre las capturas y reducir las capturas no deseadas; considera que la combinación de tecnologías inteligentes con artes innovadores puede mejorar la selectividad y el comportamiento medioambiental;

69. Subraya que la gestión de los artes y técnicas de pesca debe basarse en marcos de gobernanza inclusivos y flexibles que reflejen la diversidad de flotas, cuencas marinas y prácticas pesqueras del conjunto de la Unión y señala la importancia de que dicho marco normativo sea claro y previsible e incluya objetivos estratégicos a largo plazo; destaca la necesidad de reforzar la cooperación entre científicos, pescadores y autoridades en el desarrollo, las pruebas y la evaluación de nuevos artes de pesca, fomentando la confianza mutua y la responsabilidad compartida para obtener unos resultados sostenibles; pide procesos de toma de decisiones rápidos, transparentes, participativos y capaces de integrar realidades socioecológicas cambiantes sobre el terreno;

70. Destaca la necesidad de mejorar la medición del esfuerzo pesquero mediante instrumentos de gestión que vayan más allá del mero cómputo de días de mar, y de que se empiece a tener en cuenta el tiempo real durante el cual se utilizan los artes de pesca para la captura, el denominado «tiempo de inmersión» o «pesca activa»; pide, por tanto, que se revisen, cuando proceda, las definiciones de «actividades pesqueras» en la legislación de la Unión para que puedan reflejar mejor las diferentes características operativas de los artes de pesca y contribuir a una gestión más justa y eficaz del esfuerzo pesquero;

71. Alienta la realización de proyectos piloto y hace hincapié en su importancia tanto para demostrar que las innovaciones funcionan correctamente como para dar un impulso que permita alcanzar el nivel de madurez tecnológica necesario para obtener las autorizaciones necesarias y estar preparados tanto para la comercialización como para el despliegue a mayor escala; pide que se haga un seguimiento de los proyectos piloto más eficaces para evitar la duplicación de proyectos presentados o el fracaso de proyectos que, sin embargo, sean eficaces;

72. Señala que los pescadores pueden sufrir pérdidas de capturas e ingresos al participar en proyectos piloto; hace hincapié en que la aplicación de las normas del FEMPA a los proyectos piloto limita en la práctica determinada experimentación; pide a la Comisión, a los Estados miembros y a las autoridades regionales que desarrollen el uso de «laboratorios vivientes» para conciliar la innovación con las iniciativas locales a fin de permitir la realización de ensayos prácticos que permitan garantizar que las nuevas innovaciones funcionan en la práctica y no imponen cargas innecesarias al sector;

73. Pide el desarrollo de un marco común de etiquetado y trazabilidad de la Unión que permita a los consumidores y compradores identificar los productos de la pesca que cumplen con normas estrictas en materia medioambiental, sanitaria y social;

74. Subraya que el éxito de las transiciones ecológica y digital en el sector pesquero, en particular su descarbonización y transición energética, depende de la disponibilidad de trabajadores cualificados y bien formados; pide que se mejore el uso de programas de la Unión existentes, como Erasmus+, el Fondo Social Europeo Plus y el FEMPA, para apoyar la formación formal e informal en materia de seguridad en el trabajo, herramientas digitales, sensibilización medioambiental y técnicas de pesca sostenibles; destaca la importancia de reconocer y financiar la formación profesional necesaria para aplicar y utilizar las nuevas tecnologías y artes, así como las competencias prácticas adquiridas a través de la experiencia, y de facilitar la transmisión intergeneracional de conocimientos; destaca que la formación debe ser continua, inclusiva y adaptada a las necesidades cambiantes de los pescadores y las comunidades costeras, en particular en zonas remotas y estructuralmente desfavorecidas;

75. Destaca el potencial de los sectores de la acuicultura, el marisqueo y el cultivo de algas para reducir la huella de carbono de nuestro sistema alimentario; acoge con satisfacción las prácticas hipocarbónicas cada vez más frecuentes, como los piensos sostenibles y el uso de barcazas descarbonizadas, y pide, por tanto, que estas tecnologías se desarrollen a mayor escala en las explotaciones en las que resulte adecuado; subraya que la evolución futura debe dar prioridad a los productores acuícolas sostenibles que no causen daños a la biodiversidad marina y generen al mismo tiempo beneficios socioeconómicos para las comunidades costeras;

76. Opina que el establecimiento de una política acuícola común en pie de igualdad con la PPC, con la adopción de objetivos cuantificados para el desarrollo de la acuicultura, puede contribuir adecuadamente a un proceso de descarbonización y transición energética bien establecido para la economía azul de la Unión;

77. Destaca la importancia de un marco jurídico claro y coherente con criterios e indicadores de sostenibilidad cuantificables para orientar y hacer un seguimiento del desarrollo de la acuicultura en la Unión, en particular una mejor ordenación del espacio marítimo; pide, por tanto, más inversiones y políticas de apoyo a la sostenibilidad de la acuicultura en agua dulce y agua salada, el marisqueo y el cultivo de algas como parte integrante de la estrategia europea para una economía azul de bajas emisiones, así como que se refuerce la resiliencia de la acuicultura frente a los efectos del cambio climático;

°

° °

78. Encarga a su presidenta que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.