

Bruxelles, den 9. juni 2026
(OR. en)

10350/26

MAR 89
TRANS 401
IND 401
POLMAR 52

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra: Generalsekretariatet for Rådet

til: delegationerne

Tidl. dok. nr.: 9700/26 + ADD 1 REV 1 + ADD 1 REV 1 COR 1

Vedr.: Rådets konklusioner om EU's strategi for den maritime industri

Vedlagt følger til delegationerne Rådets konklusioner om EU's strategi for den maritime industri som godkendt af Rådet på samlingen den 8. juni 2026.

Rådets konklusioner om EU's strategi for den maritime industri

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

SOM HENVISER TIL

- meddelelse fra Kommissionen om EU's havnestrategi¹
- meddelelse fra Kommissionen om EU-strategien for den maritime industri²
- Rådets konklusioner om "EU's sektor for vandvejstransport – fremtidsperspektiver: På vej mod en kulstofneutral, automatiseret og konkurrencedygtig sektor for vandvejstransport med nul ulykker"³
- Rådets konklusioner om EU's havnestrategi⁴
- Rådets konklusioner om "Prioriteter for EU's søtransportpolitik frem til 2020: konkurrenceevne, dekarbonisering, digitalisering med henblik på sikring af globale forbindelsesmuligheder, et effektivt indre marked og en maritim klynge i verdensklasse"⁵
- Rådets konklusioner om "En konkurrencedygtig europæisk industri som drivkraft for vores grønne, digitale og modstandsdygtige fremtid"⁶
- Rådets konklusioner om den europæiske havpagt⁷,

SOM MINDER OM, at Europa er et vandbåret kontinent, og at maritim produktion, skibsfart, havne og tilknyttede tjenester udgør et omfattende strategisk økosystem for Unionens strategiske autonomi, industrielle og teknologiske førerposition, modstandsdygtighed, forsvarskapabiliteter, økonomiske sikkerhed, velstand, dekarbonisering og bæredygtige anvendelse af marine ressourcer, herunder deres rolle med hensyn til at styrke forsyningskæders modstandsdygtighed og energisikkerhed,

¹ Dok. ST 6926/26.

² Dok. ST 6987/26.

³ Dok. ST 8648/20.

⁴ Dok. ST 10345/26.

⁵ Dok. ST 9976/17.

⁶ Dok. ST 10127/24.

⁷ Dok. ST 15807/25.

SOM ANERKENDER vigtigheden af et stærkt, innovativt, konkurrencedygtigt og bæredygtigt europæisk økosystem for vandtransport og ANERKENDER udfordringerne i forbindelse med global konkurrence, dekarbonisering, digitalisering, sikkerhed og mangel på arbejdskraft,

SOM MINDER OM Nicosiaerklæringen fra EU's ministre med ansvar for maritime anliggender om forbedring af søfarendes uddannelse og fremme af kvinders lige deltagelse i skibsfartsindustrien,

SOM BETONER behovet for en koordineret indsats på tværs af Unionen, medlemsstaterne og interessenterne,

1. SER MED TILFREDSHED PÅ Kommissionens meddelelse om EU-strategien for den maritime industri og ANERKENDER den som en omfattende ramme for styrkelse af EU's maritime økosystem og økosystem for sejlads ad indre vandveje; SER MED TILFREDSHED PÅ og STØTTER dens mål om at styrke dette økosystems konkurrenceevne, bæredygtighed og modstandsdygtighed;

I. OPFØRE, UDSTYRE OG REPARERE

2. STØTTER en styrkelse af EU's maritime produktionssektor med henblik på industriel suverænitæt, modstandsdygtighed og teknologiske førerposition, samtidig med at der bevares et åbent, retfærdigt og konkurrencedygtigt globalt markedsmiljø;
3. UDTRYKKER BEKYMRING over handelsforvridninger og urimelig subsidiering fra tredjelande, der påvirker EU's maritime industrier, herunder omkostningsforskelle i forbindelse med energipriser, og OPFORDERER TIL at undersøge mulighederne for at styrke beskyttelsen af EU's maritime industrigrundlag mod illoyal konkurrence, herunder gennem eksisterende handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter for at sikre lige vilkår og støtte den europæiske konkurrenceevne, i overensstemmelse med internationale aftaler, i betragtning af at forordning (EU) 2016/1035 om beskyttelse mod skadelig prisfastsættelse på fartøjer ikke kan anvendes på grund af den manglende ratificering af OECD's skibsbygningsaftale fra 1994⁸;

⁸ Aftale om overholdelse af normale konkurrencevilkår i den kommercielle skibsbygnings- og skibsreparationsindustri (1994); [OECD's retlige instrumenter](#).

4. ANERKENDER, at en betydelig andel af leverandørerne af udstyr og teknologi i den maritime værdikæde er europæiske; ANERKENDER, at opretholdelse og styrkelse af en kritisk masse af maritim produktionskapacitet i Europa såsom skibsbygning og -design, skibsreparation, ombygning, vedligeholdelse, eftermontering, genanvendelse, maritimt udstyr og havteknik samt systemintegration og tilknyttede underleverandørtjenester i hele den maritime værdikæde er afgørende for Unionens velstand, suverænitæt, strategiske autonomi og teknologiske førerposition, og UNDERSTREGER, at leverandører af udstyr og teknologi med diversificerede porteføljer, der rækker ud over rent maritime anvendelser, også bør være tilstrækkeligt omfattet af relevante foranstaltninger;
5. OPFORDRER TIL strategisk anvendelse af offentlige indkøb og udbudsprocedurer med henblik på at styrke EU's maritime produktion og støtte konkurrenceevnen og modstandsdygtigheden i den maritime værdikæde, herunder, hvor det er relevant, målrettet anvendelse af ikkeprisrelaterede krav såsom bæredygtighed, cirkularitet og europæisk indhold, samtidig med at reglerne for det indre marked og internationale forpligtelser overholdes;
6. STØTTER lanceringen af en EU-alliance for industrielle maritime værdikæder og TILSKYNDER TIL, at den hurtigt oprettes for at fremme industrielt samarbejde og identificere strategiske investeringsprioriteter, samtidig med at der sikres en stærk inddragelse af industrien og medlemsstaterne, med et klart mandat og en klar forvaltningsramme; OPFORDRER TIL udvikling af nationale og regionale maritime klynger, der samler skibsværfter, udstyrsproducenter, SMV'er, forskningscentre, universiteter, designkontorer, finansielle institutioner og offentlige myndigheder. Sådanne økosystemer kan fremskynde innovation, forbedre det industrielle samarbejde, styrke forsyningskæderne og lette adgangen til finansiering, navnlig for SMV'er;
7. STØTTER udrulningen af initiativet "fremtidens skibsværfter", herunder gennem Horisont Europa, og OPFORDRER TIL fremskyndet udbredelse af digitale, rene og cirkulære teknologier, herunder AI-drevne teknologier og sensorteknologier, automatisering, robotteknologi og intelligente vedligeholdelsesløsninger, på skibsværfter; OPFORDRER også TIL særlige foranstaltninger for små og mellemstore skibsværfter, navnlig i samhørighedsregioner, på øer og i randområder, med henblik på at støtte digital omstilling, automatisering, rene teknologier, eftermonteringskapacitet og deltagelse i EU's værdikæder;

8. PÅPEGER vigtigheden af at forenkle tilladelsesprocedurerne, herunder gennem relevante EU-initiativer, der overholder nærhedsprincippet, for at lette industriel udvidelse og dekarboniseringsinvesteringer;
9. SER MED TILFREDSHED PÅ udviklingen af en koordineret pipeline af offentlig og strategisk efterspørgsel, herunder, hvor det er relevant, for at støtte de europæiske skibsværfters langsigtede bæredygtighed og konkurrenceevne, herunder gennem synergier med dobbelt anvendelse, uden at pålægge yderligere administrative byrder;
10. ANERKENDER betydningen af modulær konstruktions-, standardiserings- og serieproduktionstilgange for at øge effektiviteten samt betydningen af at fokusere på markedssegmenter af høj værdi såsom krydstogtskibe, færger, militærfartøjer, offshorevindstøttefartøjer og omformerplatforme, kabellægningsfartøjer, forskningsfartøjer, opmudringsfartøjer, fritidsfartøjer, isbrydere og arktiske fartøjer og behovet for at styrke EU's produktionskapacitet for så vidt angår avancerede fartøjer og lav- og nulemissionsfartøjer og OPFORDRER TIL at prioritere investeringer i avanceret skibsbygning, rene fremdriftssystemer og vandbårne innovationsklynger for at sikre global konkurrenceevne; ANERKENDER også den strategiske betydning af færger, ro-pax-fartøjer og fartøjer til nærskibsfart for europæisk konnektivitet, territorial samhørighed, nødberedskab og militær mobilitet og opfordrer til at styrke den europæiske produktionskapacitet inden for disse segmenter;
11. BEMÆRKER, at 97 % af verdens krydstogtskibe bygges i Europa, og at krydstogter udgør 80 % af handelsskibenes ordrebogsværdi for europæiske skibsværfter, hvilket gør krydstogter afgørende for at opretholde og styrke den europæiske komplekse skibsbygning samt skibsudstyrskapabiliteten i den europæiske maritime klynge generelt;
12. OPFORDRER TIL styrket international tilpasning for så vidt angår skibsophugning, herunder øget sammenhæng mellem Hongkongkonventionen og Baselkonventionen og med henblik på at opnå fuld tilpasning mellem internationale regler og EU's forordning om ophugning af skibe⁹, og STØTTER bestræbelserne på at udvide den bæredygtige ophugningskapacitet, herunder inden for EU, idet det ANERKENDER sin rolle med hensyn til at sikre sekundære råstoffer og bevare teknologisk knowhow i Europa;

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF.

13. OPFORDRER medlemsstaterne TIL at prioritere investeringer, der mindsker strategisk afhængighed, og TILSKYNDER industrien TIL at øge digitaliseringen, modulariteten og samarbejdet i værdikæden;
14. ANERKENDER den vigtige rolle, som SMV'er, herunder små og mellemstore skibsværfter, specialiserede producenter af maritimt udstyr, leverandører og underleverandører af havteknologi, spiller på specialiserede markeder, herunder nybygnings- og eftermonteringsaktiviteter, der støtter dekarbonisering og innovation;
15. MINDER OM vigtigheden af integreret maritim fysisk planlægning og tilstrækkelig havnekapacitet til at støtte vedligeholdelse og servicering af bl.a. flådefartøjer og OPFORDRER Kommissionen og medlemsstaterne TIL at sikre, at der tages tilstrækkeligt hensyn til maritime industri- og transportbehov;

II. TRANSPORT OG KONNEKTIVITET

16. UNDERSTREGER den strategiske rolle, som vandvejstransport spiller for EU's og den globale konnektivitet og handel, og fremhæver samtidig dens centrale betydning for EU's økonomiske sikkerhed, strategiske autonomi og integration af det indre marked samt dens væsentlige bidrag til forsyningskædernes modstandsdygtighed; BEKRÆFTER PÅ NY vigtigheden af at opretholde en stabil og forudsigelig ramme for statsstøtte til søtransport som et centralt element i beskyttelsen af den europæiske skibsfarts globale konkurrenceevne og FREMHÆVER vigtigheden af at sikre lige vilkår på globalt plan og bevare den europæiske skibsfarts globale konkurrenceevne;
17. FREMHÆVER risikoen for konkurrenceforvridninger, herunder omdirigering af trafik til havne i tredjelande, og behovet for passende foranstaltninger til at afbøde sådanne risici under hensyntagen til søfartssektorens eksponering for international konkurrence og dens centrale rolle i globale logistikkæder;
18. UNDERSTREGER betydningen af maritim konnektivitet for øer, ømedlemsstater, randområder og regioner i den yderste periferi samt oversøiske lande og territorier, herunder gennem forpligtelser til offentlig tjeneste, for territorial samhørighed, forsyningsikkerhed og turisme;

19. ANERKENDER, at europæiske skibsejere er centrale drivkræfter bag efterspørgslen i hele det maritime industrielle økosystem, og vigtigheden af at opretholde en konkurrencedygtig og attraktiv europæisk flåde, herunder under EU-flag, for at sikre økonomisk sikkerhed, modstandsdygtighed i forsyningskæden og global konkurrenceevne, og ANERKENDER den afgørende rolle, som bulk- og trampsektoren, der tegner sig for 75 % af EU's skibsfart, spiller med hensyn til at beskytte EU-medlemsstaternes energi- og fødevarer sikkerhed; FREMHÆVER betydningen af specifikke segmenter såsom indlands-, ro-ro- og ro-pax-fartøjer, navnlig til støtte for økonnektivitet, strategiske maritime forbindelser og territoriale samhørighedstjenester til forsyningskæder, mobilitet og som testmiljøer for alternative brændstoffer og innovative teknologier samt færger og fartøjer til nærskibsfart med henblik på europæisk konnektivitet, territorial samhørighed, nødberedskab og militær mobilitet, og ANERKENDER deres potentiale til at udvikle sig til segmenter af høj værdi, herunder i forbindelse med dobbelt anvendelse, og OPFORDRER TIL at styrke den europæiske produktionskapacitet i disse segmenter;
20. BETONER, at det i tilfælde af vedtagelse af globale foranstaltninger i overensstemmelse med målene i IMO's drivhusgasstrategi fra 2023 vil være nødvendigt med passende tilpasninger til FuelEU Maritime-forordningen, MRV-forordningen og EU ETS for søtransport for effektivt at undgå dobbelte finansielle betalinger og administrative byrder og for at sikre en harmoniseret gennemførelse og sammenhæng med internationale regler, samtidig med at den europæiske søfartssektors konkurrenceevne og Unionens mål om at opnå klimaneutralitet senest i 2050 beskyttes, og TILSKYNDER TIL forenkling, hvor det er relevant, af overvågnings-, rapporterings- og verifikationsrammerne i henhold til EU ETS for søtransport og FuelEU Maritime;
21. NOTERER SIG betydningen af at bevare EU's anerkendte klassifikationssystem som hjørnестenen i sikringen af sikkerhed i forbindelse med skibsfart af høj kvalitet som omhandlet i strategien for den maritime industri og BETONER, at ordninger for gensidig anerkendelse fortsat bør begrænses til ikkesikkerhedskritisk udstyr for at opretholde det højeste niveau af sikkerhed og tillid;

22. OPFORDRER TIL en øget indsats for at forbedre markedsadgangen for europæiske skibsfartstjenester, herunder gennem effektiv anvendelse af EU's handelsaftaler og passende støtte til bilaterale maritime ordninger, der er forenelige med EU-retten;
23. ANERKENDER behovet for at styrke samarbejdet på internationalt plan om maritime flaskehalse og globale partnerskaber;
24. STØTTER etableringen af grønne sejlruiter og knudepunkter i EU og en koordineret udbredelse af bæredygtige skibsbrændstoffer, herunder innovative løsninger til lavemissionsteknologier;
25. UNDERSTREGER behovet for forudsigelige overgangsrammer for udbredelsen af bæredygtige alternative brændstoffer og teknologier under hensyntagen til deres tilgængelighed og infrastrukturudvikling med henblik på at undgå kulstoflækage og afbrydelser i konnektiviteten; ANERKENDER, at omstillingsomkostninger kan have indvirkning på konnektiviteten og priserne, navnlig for øers, ømedlemsstater, isbundne regioners og regioner i den yderste periferis økonomier; OPFORDRER TIL målrettede støtteforanstaltninger for at afbøde uforholdsmæssig store virkninger;
26. BETONER, at dekarboniseringen af skibsfarten kræver aktiv inddragelse af alle aktører i hele den vandbårne værdikæde, herunder brændstofproducenter og -leverandører, og FREMHÆVER vigtigheden af at sikre rettidig adgang til sikre og bæredygtige alternative brændstoffer i tilstrækkelige mængder og til konkurrencedygtige priser; BEMÆRKER, at tilgængeligheden af og infrastrukturen for bunkring af nye brændstoffer afhænger af markedsudbredelsen af sådanne brændstoffer;
27. MINDER OM vigtigheden af at anvende EU's ETS-indtægter til klimarelaterede formål og TILSKYNDER medlemsstaterne TIL i overensstemmelse med nationale prioriteter at støtte dekarboniseringen af søfartssektoren i hele værdikæden, herunder rederier, skibsværfter, eftermonteringsprojekter, udstyrsproducenter, teknologileverandører, brændstofleverandører og havne, og TILSKYNDER medlemsstaterne TIL at gøre brug af indtægterne fra inddragelse af skibsfart i EU ETS til at støtte sektorens energiomstilling, herunder flådefornyelse, grøn eftermontering, søtransportydelser til og fra øer, alternative brændstoffer og havneenergiinfrastruktur;

28. PÅPEGER vigtigheden af høje standarder for søfartssikkerhed, herunder skibsfart af høj kvalitet gennem effektiv gennemførelse og håndhævelse af lovgivningen, og STØTTER det videre arbejde med sikkerhedsrammer i lyset af nye brændstoffer og teknologier;
29. OPFORDRER TIL forenkling og digitalisering af administrative procedurer, herunder digitale certifikater og fuld gennemførelse af det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt (EMSWe) og sammenkobling med det fremtidige tolldatacenter; OPFORDRER Kommissionen TIL at levere resultater med hensyn til de resterende gennemførelsesforanstaltninger og undgå yderligere administrative byrder for søfartssektoren; TILSKYNDER Kommissionen TIL at samarbejde med medlemsstaterne om at forenkle og strømline de nationale og EU's rapporteringskrav i samråd med søfarts- og havneindustrien;
30. TILSKYNDER medlemsstaterne TIL at fuldføre gennemførelsen af EMSWe og strømline rapporteringskravene;

III. SIKRE OG BESKYTTE

31. ANERKENDER de stigende maritime sikkerhedstrusler og den betydelige risiko, som skyggeflåden¹⁰ udgør for søfartssikkerheden, maritim sikring, den kritiske maritime infrastruktur og havmiljøet; UNDERSTREGER behovet for, at EU styrker sin modstandsdygtighed, sit beredskab og sine forsvarskapabiliteter, herunder over for hybride trusler på det maritime område og ved at øge situationsbevidstheden; PÅPEGER vigtigheden af at beskytte kritisk maritim infrastruktur og styrke forsyningskædernes modstandsdygtighed, navnlig i lyset af de skiftende geopolitiske udfordringer; OPFORDRER TIL øget civil-militært samarbejde og internationale partnerskaber for at sikre maritim sikkerhed;
32. STØTTER, hvor det er relevant, styrkelsen af de maritime industrielle og teknologiske kapaciteter, herunder gennem relevante EU-initiativer;

¹⁰ Som defineret i IMO-resolution A.1192 (33).

33. PÅPEGER vigtigheden af at styrke bevidstheden om det maritime område gennem integration af avancerede teknologier og systemer, herunder udstyr, software, operationelle procedurer og færdigheder, der er nødvendige for at øge den overordnede modstandsdygtighed gennem en tilgang med overvågning på flere områder, herunder undersøiske elementer samt overflade-, luft- og rumbaserede elementer; STØTTER øget dataudveksling og interoperable systemer mellem civile og militære aktører for at skabe et fælles maritimt billede;
34. FREMHÆVER vigtigheden af undervandsteknologier og -infrastruktur samt udviklingen af maritime kapabiliteter med dobbelt anvendelse for at øge EU's kapacitet til at reagere på hybride, cyberrelaterede og geopolitiske trusler på det maritime område;
35. ANBEFALER en koordineret EU-tilgang til udvikling af infrastruktur, der opfylder både civile og militære behov, i alle europæiske havområder og regioner, navnlig dem, der er strategisk følsomme, og ANERKENDER vigtigheden af fartøjer med dobbelt anvendelse, herunder færger, med særlig relevans for øers modstandsdygtighed, nødberedskab, civilbeskyttelse og strategisk vigtige søruter, og SER MED TILFREDSHED PÅ styrket overvågning og øget overvågningskapacitet;
36. ANERKENDER den centrale rolle, som nærskibsfart spiller med hensyn til at styrke det europæiske transportsystems modstandsdygtighed og forbedre den regionale konnektivitet, og TILSKYNDER TIL yderligere foranstaltninger til støtte for dens udvikling, herunder ved at mindske de administrative byrder;
37. TILSKYNDER medlemsstaterne TIL at gøre fuld brug af EU-initiativer til at styrke den maritime sikkerhed og deres forsvarskapabiliteter; OPFORDRER Kommissionen TIL at afsætte ressourcer til at udvikle en støtteordning for bygning af færger med dobbelt anvendelse;
38. UDTRYKKER BEKYMRING over de enorme mængder usikker ammunition i europæiske og internationale kystfarvande og have, som tidligere blev dumpet i forbindelse med krige og militære konflikter; TILSKYNDER TIL samarbejde mellem medlemsstaterne, internationale organisationer og industrien for at øge bevidstheden med henblik på i fællesskab at fremme tekniske løsninger og deres anvendelser, som gør det muligt at identificere, overvåge og om muligt nyttiggøre og bortskaffe dumpet ammunition på en miljøvenlig måde;

IV. ADGANG TIL INNOVATION

39. UNDERSTREGER vigtigheden af innovation for at bevare EU's lederskab inden for maritime teknologier og støtte den dobbelte grønne og digitale omstilling og PÅPEGER vigtigheden af at fremme investeringer, innovation og teknologisk udvikling i vandtransportsektoren som centrale drivkræfter for konkurrenceevne og bæredygtighed;
40. STØTTER udviklingen af globale lovgivningsmæssige rammer for fremspirende teknologier, herunder elektrificering, CO₂-opsamling, vindfremdrift, brint og andre alternative fremdriftsteknologier såsom nukleare teknologier, samtidig med at der sikres en teknologineutral tilgang, der gør det muligt at gøre fremskridt inden for innovation i overensstemmelse med markedetsbehovene og sikkerhedskravene;
41. STØTTER innovation inden for sikre autonome og fjernstyrede fartøjer og undervandsrobotanvendelser og forbedret adgang til testmiljøer og reguleringsmæssige sandkasser;
42. ANERKENDER behovet for solid forsknings- og innovationsstøtte, der bygger på eksisterende offentlig-private partnerskaber og programmer, herunder kontinuiteten i partnerskabet om nulemissionstransport ad vandveje (ZEW) og relaterede netværk, samtidig med at det sikres, at finansiering til innovation effektivt omsættes til industriel opskalering og udbredelse og støtter produktionskapaciteten også i den bredere blå økonomi, herunder fiskeri og nye havenergiteknologier, på områder som energieffektivitet, digitalisering og sikkerhed, og BETONER vigtigheden af at adressere ikketekniske hindringer såsom lovgivningsmæssige begrænsninger, operationelle krav og grænseoverskridende uoverensstemmelser, der begrænser udbredelse i stor skala;
43. SER MED TILFREDSHED PÅ initiativer til at kortlægge og udvide adgangen til forskningsinfrastrukturer for SMV'er og innovatorer; BETONER vigtigheden af at beskytte EU's teknologiske aktiver og knowhow;
44. STØTTER oprettelsen af EU-testmiljøer, pilotprojekter og demonstrationsplatforme for færger, hybridfartøjer, elektriske fartøjer, intelligente skibsværfter og digitale maritime løsninger med aktiv deltagelse af ømedlemsstater;

V. ADGANG TIL FINANSIERING OG INVESTERING

45. **ANERKENDER** de betydelige investeringsbehov til dekarbonisering, digitalisering og industriel omstilling, herunder behovet for at sikre gennemsigthed, forudsigelighed og retssikkerhed for økonomiske aktører, og **BETONER** behovet for, at EU's finansielle instrumenter støtter og mindsker risikoen ved de investeringer, der er nødvendige for dekarbonisering og digitalisering af søfartssektoren, herunder produktion og distribution af bæredygtige skibsbrændstoffer og udvikling af nye teknologier til vedvarende offshoreenergi;
46. **OPFORDRER TIL** yderligere forbedringer af Innovationsfonden med henblik på at forbedre adgangen for alle skibsfartssegmenter, navnlig SMV'er, og **OPFORDRER TIL** en mere målrettet tilgang, der tager hensyn til de særlige karakteristika ved forskellige skibsfartssegmenter, herunder bulk- og trampsektoren, og **PÅPEGER** behovet for at overveje finansielle instrumenter og støtteforanstaltninger, der sikrer effektiv adgang til finansiering for SMV'er i vandtransportsektoren, herunder færger og nærskibsfart, der sørger for konnektivitet mellem øer, og **OPFORDRER TIL** større klarhed og tilgængelighed med hensyn til de forskellige EU-finansieringsinstrumenter og -mekanismer, der er til rådighed for søfartssektoren, med henblik på at sikre, at medlemsstaterne og interessenter i industrien effektivt anvender dem. Der bør også lægges særlig vægt på finansiering af nybyggeri, fornyelse af flåden, eftermontering, ombygning, reparationsrelaterede dekarboniseringsinvesteringer og opgradering af udstyr i hele den maritime industrielle værdikæde på en måde, der er relevant for både nærskibsfart og oceangående skibsfart;
47. **UNDERSTREGER**, at dekarboniseringen af søfartssektoren kræver betydelige investeringer over en længere overgangsperiode, herunder for at modernisere de europæiske flåder, opgradere infrastrukturen og forbedre tilgængeligheden og prisoverkommeligheden af bæredygtige skibsbrændstoffer, og **FREMHÆVER** vigtigheden af at muliggøre modernisering og industriel omstilling af europæiske skibsværfter og maritime industrier, der gennemfører nybygnings-, eftermonterings- og ombygningsprojekter;
48. **SER MED TILFREDSHED PÅ** EU's finansieringsinitiativer, herunder indkaldelser under Connecting Europe-faciliteten, støtte til Innovationsfonden og mobilisering af InvestEU;

49. STØTTER mobiliseringen af offentlig og privat finansiering, herunder gennem rådgivningsplatforme og projektporteføljer, samtidig med at det anerkendes, at det er vigtigt at sikre, at de lovgivningsmæssige rammer og støtteforanstaltninger er realistiske, formålstjenlige og i overensstemmelse med markedskapabiliteter uden at mindske de lovgivningsmæssige sikkerhedsforanstaltninger, og FREMHÆVER behovet for stabile og gennemsigtige støttemekanismer for at muliggøre langsigtet industriel planlægning og TILSKYNDER medlemsstaterne, EU og den private sektor TIL at udvikle et europæisk alternativ til den leasingmodel, der anvendes i tredjelande;
50. TILSKYNDER medlemsstaterne TIL i overensstemmelse med nationale prioriteter at overveje at støtte dekarbonisering af skibsfarten og industrielle investeringer, herunder ved at identificere mulige kandidater til vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse (IPCEI);
51. ANERKENDER behovet for stabil, langsigtet finansiering, navnlig for SMV'er, og for mere sammenhængende finansieringsinstrumenter; OPFORDRER INDTRÆNGENDE TIL forenkling af centrale EU-finansieringsprogrammer, herunder Connecting Europe-faciliteten, Horisont Europa, InvestEU og Innovationsfonden, og fjernelse af lovgivningsmæssige hindringer; FREMHÆVER vigtigheden af den fremtidige Europæiske Fond for Konkurrenceevne for at fremme dekarbonisering, udbredelse af ny teknologi og EU's industrielle førerposition; TILSKYNDER TIL at undersøge mulighederne for at støtte europæiske maritime teknologier og FREMHÆVER behovet for tilgængelig finansiering, der er skræddersyet til økonomien i små regioner, øer, ømedlemsstater, randområder og regioner i den yderste periferi samt økonomien i de oversøiske lande og territorier;
52. UNDERSTREGER vigtigheden af passende europæiske finansieringsværktøjer og blandede finansieringsordninger til modernisering af skibsværfter, grøn eftermontering og flådefornyelse for strategiske segmenter såsom færger, maritime klynger, SMV-leverandører på det maritime område, nul- og lavemissionsfartøjer og digital omstilling af maritime industrier,
53. STØTTER udforskningen af en særlig europæisk mekanisme til fornyelse af passagerfartøjer og ro-pax-flåder, der betjener øer og fjerntliggende regioner, og som kombinerer samhørigheds-, transport-, klima- og industripolitiske mål,

VI. ADGANG TIL KVALIFIKATIONER OG KVALITETSJOB

54. ANERKENDER, at EU's søtransportsektor kæmper med mangel på kvalificerede fagfolk, en aldrende arbejdsstyrke og krævende arbejdsvilkår, hvilket tilsammen påvirker dens langsigtede modstandsdygtighed og konkurrenceevne;
55. ANERKENDER betydningen af en kvalificeret arbejdsstyrke, herunder søfarende og skibsværftsarbejdere, for konkurrenceevne, innovation og modstandsdygtighed og FREMHÆVER behovet for at tiltrække og fastholde en kvalificeret arbejdsstyrke på tværs af søfarts- og havnesektoren, samtidig med at medlemsstaternes kompetencer inden for uddannelsessystemer respekteres, og samarbejde og mobilitet fremmes;
56. FREMHÆVER betydningen af maritim uddannelse, herunder opkvalificering og omskoling, for at sikre tilgængeligheden af en kvalificeret og fremtidssikret arbejdsstyrke inden for søfartssektoren; SKITSERER behovet for omskoling og opkvalificering af den eksisterende arbejdsstyrke i skibsbygnings- og skibsreparationssektoren med henblik på at udvikle nye specialiserede færdigheder og opfylde moderne krav, der opstår som følge af indførelsen og anvendelsen af innovative fremdriftsteknologier, digitale teknologier og automatiseringsteknologier; OPFORDRER TIL støtte til kvalitetsjob og lønnede job, der gør sektoren mere attraktiv; ANERKENDER vigtigheden af initiativer til at øge bevidstheden og de unges interesse for skibsbygningsindustrierne og de maritime industrier,
57. FORPLIGTER SIG TIL at opretholde EU's søfartssektors tiltrækningskraft ved at vedtage og gennemføre foranstaltninger, der sikrer rimelige arbejdsvilkår for alle søfarende i fuld overensstemmelse med de standarder, der er foreskrevet i konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC, 2006) og relevant EU-lovgivning;
58. OPFORDRER TIL et koordineret europæisk initiativ vedrørende maritime færdigheder, omskoling og erhvervsekspertise for skibsværftsarbejdere, skibsingeniører, elektrikere, automatiseringsspecialister, teknikere inden for alternative brændstoffer og søfarende.