

**Bruxelles, le 9 juin 2026  
(OR. en)**

**10350/26**

**MAR 89  
TRANS 401  
IND 401  
POLMAR 52**

## **RÉSULTATS DES TRAVAUX**

---

Origine: Secrétariat général du Conseil

Destinataire: délégations

---

N° doc. préc.: 9700/26 + ADD 1 REV 1 + ADD 1 REV 1 COR 1

---

Objet: Conclusions du Conseil sur la stratégie maritime industrielle de l'UE

---

Les délégations trouveront en annexe les conclusions du Conseil sur la stratégie maritime industrielle de l'UE, qui ont été approuvées par le Conseil lors de sa session tenue le 8 juin 2026.

**Conclusions du Conseil sur la stratégie maritime industrielle de l'UE**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

VU

- la communication de la Commission relative à la stratégie portuaire de l'UE<sup>1</sup>;
- la communication de la Commission relative à la stratégie maritime industrielle de l'UE<sup>2</sup>;
- les conclusions du Conseil sur "le secteur du transport par voie d'eau de l'UE – Perspectives d'avenir: vers un secteur du transport par voie d'eau de l'UE neutre en carbone, sans accident, automatisé et compétitif"<sup>3</sup>;
- les conclusions du Conseil sur la stratégie portuaire de l'UE<sup>4</sup>;
- les conclusions du Conseil intitulées "Priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020: compétitivité, décarbonation, numérisation en vue de garantir une connectivité mondiale, un marché intérieur efficace et un pôle d'activité maritime de premier plan"<sup>5</sup>;
- les conclusions du Conseil intitulées "Une industrie européenne compétitive, moteur de notre avenir vert, numérique et résilient"<sup>6</sup>;
- les conclusions du Conseil sur le pacte européen pour l'Océan<sup>7</sup>;

RAPPELANT que l'Europe est un continent maritime et que le secteur manufacturier maritime, le transport maritime, les ports et les services connexes forment un écosystème stratégique global pour l'autonomie stratégique, la primauté industrielle et technologique, la résilience, les capacités de défense, la sécurité économique, la prospérité, la décarbonation et l'utilisation durable des ressources marines de l'Union, y compris leur rôle dans le renforcement de la résilience de la chaîne d'approvisionnement et de la sécurité énergétique;

---

<sup>1</sup> Doc. ST 6926/26  
<sup>2</sup> Doc. ST 6987/26  
<sup>3</sup> Doc. ST 8648/20  
<sup>4</sup> Doc. ST 10345/26  
<sup>5</sup> Doc. ST 9976/17  
<sup>6</sup> Doc. ST 10127/24  
<sup>7</sup> Doc. ST 15807/25

RECONNAISSANT l'importance d'un écosystème européen du transport par voie d'eau solide, innovant, compétitif et durable et CONSCIENT des défis liés à la concurrence mondiale, à la décarbonation, à la numérisation, à la sécurité et aux pénuries de main-d'œuvre;

RAPPELANT la déclaration de Nicosie des ministres de l'Union européenne chargés des affaires maritimes sur le renforcement de l'éducation et de la formation des gens de mer et la promotion d'une participation à part égale des femmes dans le secteur du transport maritime;

SOULIGNANT la nécessité de mener une action coordonnée dans l'ensemble de l'Union, des États membres et des parties prenantes;

1. SE FÉLICITE de la communication de la Commission relative à la stratégie maritime industrielle de l'UE et RECONNAIT qu'elle constitue un cadre global pour renforcer l'écosystème de navigation maritime et intérieure de l'UE. SALUE et SOUTIENT son objectif visant à renforcer la compétitivité, la durabilité et la résilience de cet écosystème.

## **I. CONSTRUIRE, ÉQUIPER ET RÉPARER**

2. SOUTIENT le renforcement du secteur manufacturier maritime de l'UE pour assurer la souveraineté industrielle, la résilience et la primauté technologique, tout en préservant un environnement de marché mondial ouvert, équitable et compétitif.
3. SE DÉCLARE PRÉOCCUPÉ par les distorsions commerciales et les subventions déloyales accordées par des pays tiers, qui sont préjudiciables aux industries maritimes de l'UE, ainsi que par les disparités de coûts liées aux prix de l'énergie, et INVITE à étudier les options permettant de mieux protéger la base industrielle maritime de l'UE contre la concurrence déloyale, y compris au moyen d'instruments de défense commerciale existants, afin de garantir des conditions de concurrence équitables et de soutenir la compétitivité européenne, dans le respect des accords internationaux, étant donné que le règlement (UE) 2016/1035 relatif à la défense contre les pratiques préjudiciables en matière de prix dans la construction navale ne peut pas être appliqué en raison de la non-ratification de l'accord de l'OCDE de 1994 sur la construction navale<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Accord sur les conditions normales de concurrence dans le secteur de la construction et de la réparation navales commerciales (1994); [Instruments juridiques de l'OCDE](#).

4. RECONNAÎT que les fournisseurs d'équipements et de technologies dans la chaîne de valeur maritime sont en grande partie européens. EST CONSCIENT que le maintien et le renforcement d'une masse critique de capacités manufacturières maritimes en Europe, telles que la construction et la conception navales, la réparation, la conversion, la maintenance, la modernisation et le recyclage de navires, les équipements maritimes et l'ingénierie océanique, ainsi que l'intégration des systèmes et les services de sous-traitance connexes tout au long de la chaîne de valeur maritime sont essentiels à la prospérité, à la souveraineté, à l'autonomie stratégique et à la primauté technologique de l'Union, et SOULIGNE que les fournisseurs d'équipements et de technologies dotés de portefeuilles diversifiés allant au-delà des applications strictement maritimes devraient également être couverts de manière adéquate par des mesures pertinentes.
5. PRÉCONISE une utilisation stratégique des marchés publics et des procédures d'appel d'offres afin de renforcer le secteur manufacturier maritime de l'UE et de soutenir la compétitivité et la résilience de la chaîne de valeur maritime, y compris, le cas échéant, l'utilisation ciblée d'exigences autres que les prix telles que la durabilité, la circularité et la composante européenne, tout en respectant les règles du marché intérieur, les obligations internationales et les priorités nationales.
6. SOUTIENT le lancement d'une alliance de l'UE pour les chaînes de valeur industrielles maritime et ENCOURAGE sa mise en place rapide afin de favoriser la coopération industrielle et de définir des priorités stratégiques en matière d'investissement, tout en garantissant une forte participation de l'industrie et des États membres, sur la base d'un mandat et d'un cadre de gouvernance clairs. PRÉCONISE le développement de pôles maritimes nationaux et régionaux réunissant chantiers navals, fabricants d'équipements, PME, centres de recherche, universités, bureaux d'études, institutions financières et pouvoirs publics. Ces écosystèmes peuvent accélérer l'innovation, améliorer la coopération industrielle, renforcer les chaînes d'approvisionnement et faciliter l'accès au financement, en particulier pour les PME.
7. SOUTIENT le lancement de l'initiative "Chantiers naval du futur", notamment dans le cadre d'Horizon Europe, et APPELLE à accélérer l'adoption, dans les chantiers navals, de technologies numériques, propres et circulaires, y compris les technologies fondées sur l'IA et les technologies de détection, l'automatisation, la robotique et les solutions de maintenance intelligentes. DEMANDE également que des mesures spécifiques soient prises pour les chantiers navals de moyenne et petite taille, en particulier dans des régions relevant de la politique de cohésion, les îles et les régions périphériques, afin de soutenir la transformation numérique, l'automatisation, les technologies propres, les capacités de modernisation et la participation aux chaînes de valeur de l'UE.

8. SOULIGNE qu'il importe de simplifier les procédures d'agrément, y compris au moyen d'initiatives pertinentes de l'UE qui respectent le principe de subsidiarité, afin de faciliter les investissements dans l'expansion industrielle et la décarbonation.
9. SE FÉLICITE de la constitution d'un portefeuille coordonné de demandes publiques et stratégiques, y compris, le cas échéant, pour soutenir la viabilité et la compétitivité à long terme des chantiers navals européens, notamment au moyen de synergies à double usage, sans imposer de charge administrative supplémentaire.
10. RECONNAIT l'importance d'adopter des approches axées sur la construction modulaire, la standardisation et la production en série pour améliorer l'efficacité, ainsi que l'importance de se concentrer sur les segments de marché à haute valeur ajoutée tels que les navires de croisière, les transbordeurs, les navires militaires, les navires de soutien à l'éolien en mer et les plateformes de conversion, les navires câbliers, les navires de recherche, les navires de dragage, les navires de plaisance, les brise-glaces et les navires arctiques, et la nécessité de renforcer les capacités de l'UE dans la production de navires avancés et à émissions faibles ou nulles, et INVITE à donner la priorité aux investissements dans la construction navale avancée, les systèmes de propulsion propres et les pôles d'innovation dans le domaine du transport par voie d'eau afin d'assurer la compétitivité au niveau mondial. RECONNAÎT également l'importance stratégique des transbordeurs, des navires RoPax et des navires de transport maritime à courte distance pour la connectivité européenne, la cohésion territoriale, la préparation aux situations d'urgence et la mobilité militaire, et demande que les capacités de production européenne soient renforcées dans ces segments.
11. NOTE que 97 % de la flotte mondiale de navires de croisière est construite en Europe et que les croisières représentent 80 % de la valeur des carnets de commandes de navires commerciaux pour les chantiers navals européens, ce qui les rend essentielles pour maintenir et renforcer les capacités de construction navale et d'équipement marin complexes du pôle européen d'activité maritime dans son ensemble.
12. PRÉCONISE un alignement international renforcé en matière de recyclage des navires, y compris une plus grande cohérence entre la convention de Hong Kong et la convention de Bâle, en ayant pour but de parvenir à un alignement complet entre les règles internationales et le règlement de l'UE relatif au recyclage des navires<sup>9</sup>, et SOUTIENT les efforts déployés pour accroître les capacités de recyclage durable, y compris au sein de l'UE, CONSCIENT du rôle que celui-ci joue dans la sécurisation des matières premières secondaires et la préservation du savoir-faire technologique en Europe.

---

<sup>9</sup> Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE

13. INVITE les États membres à donner la priorité aux investissements qui réduisent les dépendances stratégiques et ENCOURAGE le secteur à renforcer la numérisation, la modularité et la coopération au sein de la chaîne de valeur.
14. EST CONSCIENT du rôle important que jouent les PME, y compris les chantiers navals de moyenne et de petite taille, les fabricants d'équipements maritimes spécialisés, les fournisseurs de technologies marines et les sous-traitants dans les marchés spécialisés comprenant des activités de nouvelles constructions et de modernisation soutenant la décarbonation et l'innovation.
15. RAPPELLE l'importance d'une planification intégrée de l'espace maritime et d'une capacité portuaire adéquate pour soutenir la maintenance et l'entretien, entre autres, des navires militaires et INVITE la Commission et les États membres à veiller à ce que les besoins de l'industrie et des transports maritimes soient dûment pris en compte.

## **II. TRANSPORTER ET RELIER**

16. SOULIGNE le rôle stratégique que joue le transport par voie d'eau pour la connectivité et le commerce européens et mondiaux, en insistant sur l'importance centrale qu'il revêt pour la sécurité économique, l'autonomie stratégique et l'intégration du marché intérieur de l'UE, ainsi que sur la contribution essentielle qu'il apporte à la résilience des chaînes d'approvisionnement. RÉAFFIRME l'importance de maintenir un cadre stable et prévisible en matière d'aides d'État pour le transport maritime, en tant qu'élément essentiel pour garantir la compétitivité mondiale du transport maritime européen, et SOULIGNE qu'il importe de garantir des conditions de concurrence équitables au niveau mondial et de préserver la compétitivité mondiale du transport maritime européen.
17. ATTIRE L'ATTENTION sur les risques de distorsions de la concurrence, y compris de détournement du trafic vers des ports de pays tiers, et sur la nécessité de prendre des mesures appropriées pour atténuer ces risques, compte tenu de l'exposition du secteur maritime à la concurrence internationale et de son rôle central dans les chaînes logistiques mondiales.
18. SOULIGNE que la connectivité maritime est importante pour les îles, les États membres insulaires, les régions périphériques et ultrapériphériques et les pays et territoires d'outre-mer, y compris dans le cadre d'obligations de service public, afin d'assurer la cohésion territoriale, la sécurité de l'approvisionnement et le tourisme.

19. RECONNAÎT que les armateurs européens sont des moteurs essentiels de la demande dans l'ensemble de l'écosystème industriel maritime et qu'il importe de maintenir une flotte européenne compétitive et attrayante, y compris sous pavillons de l'UE, afin de garantir la sécurité économique, la résilience de la chaîne d'approvisionnement et la compétitivité mondiale, et PREND ACTE du rôle crucial que le secteur du vrac/tramp, qui représente 75 % du transport maritime de l'UE, joue pour garantir la sécurité énergétique et alimentaire des États membres de l'UE. SOULIGNE l'importance de segments spécifiques tels que les bateaux de navigation intérieure, les navires rouliers (RoRo) et les navires rouliers à passagers (RoPax), notamment pour la connectivité des îles, les liaisons maritimes stratégiques et les services de cohésion territoriale pour les chaînes d'approvisionnement, la mobilité, et en tant que bancs d'essai pour les carburants de substitution et les technologies innovantes, ainsi que les transbordeurs et les navires de transport maritime à courte distance pour la connectivité européenne, la cohésion territoriale, la préparation aux situations d'urgence et la mobilité militaire, et RECONNAÎT leur potentiel d'évolution vers des segments à haute valeur ajoutée, y compris dans un contexte de double usage, et PLAIDE EN FAVEUR d'un renforcement des capacités de production européennes dans ces segments.
20. ATTIRE L'ATTENTION SUR LE FAIT qu'en cas d'adoption de mesures mondiales conformes aux objectifs de la stratégie de l'OMI de 2023 sur les GES, des adaptations appropriées du règlement FuelEU Maritime, du règlement MRV de l'UE et du SEQE maritime de l'UE seront nécessaires afin d'éviter efficacement les doubles paiements financiers et charges administratives et de garantir une mise en œuvre harmonisée ainsi que la cohérence avec les réglementations internationales tout en préservant la compétitivité du secteur maritime européen et les objectifs de l'Union visant à parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050, et ENCOURAGE la simplification, le cas échéant, des cadres de surveillance, de déclaration et de vérification dans le cadre du SEQE maritime de l'UE et de l'initiative FuelEU Maritime.
21. NOTE qu'il importe de préserver le système de classification reconnu par l'UE, qui est la pierre angulaire de l'assurance de la sécurité d'un transport maritime de haute qualité, comme indiqué dans la stratégie maritime industrielle, et SOULIGNE que les accords de reconnaissance mutuelle devraient rester limités aux équipements non critiques pour la sécurité afin de maintenir le niveau de sécurité et de confiance le plus élevé.

22. APPELLE À redoubler d'efforts pour améliorer l'accès au marché des services de transport maritime européens, y compris par l'utilisation efficace des accords commerciaux de l'UE et à soutenir de manière appropriée les accords maritimes bilatéraux compatibles avec le droit de l'Union.
23. EST CONSCIENT de la nécessité de renforcer la coopération au niveau international en ce qui concerne les goulets d'étranglement maritimes et les partenariats mondiaux.
24. SOUTIENT la mise en place de corridors et de plateformes de transport maritime écologique de l'UE et le déploiement coordonné de carburants maritimes durables, y compris de solutions innovantes pour les technologies à faibles émissions.
25. SOULIGNE la nécessité de disposer de cadres transitoires prévisibles pour l'adoption de carburants et de technologies de substitution, en tenant compte de leur disponibilité et du développement des infrastructures, afin d'éviter les fuites de carbone et les perturbations de la connectivité. RECONNAÎT que les coûts de transition peuvent avoir des incidences sur la connectivité et les prix, en particulier pour les économies des îles, des États membres insulaires, des régions isolées par les glaces et des régions ultrapériphériques. DEMANDE que des mesures de soutien ciblées soient prises pour atténuer les incidences disproportionnées.
26. ATTIRE L'ATTENTION sur le fait que la décarbonation du transport maritime nécessite la participation active de tous les acteurs de la chaîne de valeur du transport par voie d'eau, y compris les producteurs et les fournisseurs de carburants, et SOULIGNE qu'il importe de garantir la disponibilité en temps utile de carburants de substitution sûrs et durables en quantités suffisantes et à des prix compétitifs. NOTE que les disponibilités et les infrastructures pour le soutage de nouveaux carburants dépendent de l'adoption de ces carburants par le marché.
27. RAPPELLE qu'il importe d'utiliser les recettes du SEQE de l'UE pour des activités liées au climat et ENCOURAGE les États membres, conformément aux priorités nationales, à soutenir la décarbonation du secteur maritime tout au long de la chaîne de valeur, qui comprend les compagnies maritimes, les chantiers navals, les projets de modernisation, les fabricants d'équipements, les fournisseurs de technologies, les fournisseurs de carburant et les ports, et ENCOURAGE les États membres à utiliser les recettes issues de l'inclusion du transport maritime dans le SEQE de l'UE pour soutenir la transition énergétique du secteur, y compris le renouvellement de la flotte, la modernisation écologique, les services de transport maritime insulaires, les carburants de substitution et les infrastructures énergétiques portuaires.

28. MET L'ACCENT sur l'importance de normes élevées en matière de sécurité maritime, y compris d'un transport maritime de qualité grâce à la mise en œuvre et à l'application de la législation, et SOUTIENT la poursuite des travaux sur les cadres de sécurité en tenant compte des nouveaux carburants et des nouvelles technologies.
29. PRÉCONISE la simplification et la numérisation des procédures administratives, notamment l'utilisation de certificats numériques et la mise en œuvre intégrale du système de guichet unique maritime européen (EMSWe) et de la future interconnectivité de la plateforme des données douanières. INVITE la Commission à prendre les mesures de mise en œuvre restantes et à éviter des charges administratives supplémentaires pour le secteur maritime. ENCOURAGE la Commission à œuvrer avec les États membres à la simplification et à la rationalisation des exigences nationales et européennes en matière de déclaration, en consultation avec le secteur maritime et portuaire.
30. ENCOURAGE les États membres à achever la mise en œuvre du système de guichet unique maritime européen (EMSWe) et à rationaliser les exigences en matière de déclaration.

### **III. SÉCURISER ET PROTÉGER**

31. EST CONSCIENT des menaces croissantes qui pèsent sur la sûreté maritime et du risque important que représente la flotte fantôme<sup>10</sup> pour la sûreté et la sécurité maritimes, les infrastructures maritimes critiques et le milieu marin. INSISTE sur la nécessité pour l'UE de renforcer sa résilience, sa préparation et ses capacités de défense, y compris contre les menaces hybrides dans le domaine maritime et en améliorant l'appréciation de la situation; SOULIGNE qu'il importe de protéger les infrastructures maritimes critiques et de renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement, compte tenu notamment de l'évolution des défis géopolitiques. APPELLE À renforcer la coopération civilo-militaire et les partenariats internationaux afin de garantir la sûreté maritime.
32. SOUTIENT, s'il y a lieu, le renforcement des capacités industrielles et technologiques navales, y compris dans le cadre d'initiatives pertinentes de l'UE.

---

<sup>10</sup> Telle qu'elle est définie dans la résolution A.1192 (33) de l'OMI.

33. SOULIGNE qu'il importe de renforcer l'appréciation de la situation maritime en intégrant des technologies et des systèmes avancés, y compris les équipements, les logiciels, les procédures opérationnelles et les compétences nécessaires pour améliorer la résilience globale grâce à une approche multidomaines en matière de surveillance comprenant des éléments sous-marins, de surface, aériens et spatiaux. SOUTIENT l'amélioration de l'échange de données et des systèmes interopérables entre les acteurs civils et militaires afin de créer un tableau commun de la situation maritime.
34. MET L'ACCENT sur l'importance que revêtent les technologies et les infrastructures sous-marines, ainsi que le développement de capacités maritimes à double usage pour renforcer la capacité de l'UE à réagir aux cybermenaces ainsi qu'aux menaces hybrides et géopolitiques dans le domaine maritime.
35. RECOMMANDE l'adoption d'une approche coordonnée de l'UE pour développer des infrastructures répondant à des besoins tant civils que militaires dans l'ensemble des régions et bassins maritimes de l'Union, notamment ceux qui sont sensibles sur le plan stratégique, et RECONNAÎT l'importance que revêtent les navires à double usage, y compris les transbordeurs, en particulier pour la résilience des îles, la préparation aux situations d'urgence, la protection civile et les routes maritimes d'importance stratégique, et ACUEILLE AVEC SATISFACTION le renforcement des capacités de suivi et de surveillance.
36. RECONNAÎT que le transport maritime à courte distance joue un rôle essentiel pour renforcer la résilience du système de transport européen et améliorer la connectivité régionale, et ENCOURAGE l'adoption de nouvelles mesures pour soutenir son développement, notamment en réduisant les charges administratives.
37. ENCOURAGE les États membres à tirer pleinement parti des initiatives de l'UE pour renforcer la sûreté maritime ainsi que leurs capacités de défense. INVITE la Commission à allouer des ressources afin de mettre au point un mécanisme de soutien à la construction de transbordeurs à double usage.
38. SE DÉCLARE PRÉOCCUPÉ par les quantités considérables de munitions dangereuses qui ont déjà été déversées dans les eaux côtières européennes et internationales et les océans dans le contexte de guerres et de conflits militaires. ENCOURAGE la coopération entre les États membres, les organisations internationales et les industries afin de susciter une plus grande prise de conscience et de promouvoir conjointement des solutions techniques et leurs applications pour identifier, surveiller et, si possible récupérer et éliminer d'une manière respectueuse de l'environnement les munitions déversées.

#### **IV. ACCÉDER À L'INNOVATION**

39. **INSISTE** sur l'importance de l'innovation pour permettre à l'UE de conserver son rôle de premier plan dans le domaine des technologies maritimes et pour soutenir la double transition écologique et numérique, et **SOULIGNE** qu'il importe de promouvoir les investissements, l'innovation et le développement technologique dans le secteur du transport par voie d'eau, en tant que moteurs essentiels de la compétitivité et de la durabilité.
40. **SOUTIENT** l'élaboration de cadres réglementaires à l'échelle mondiale pour les technologies émergentes, y compris l'électrification, le captage du carbone, la propulsion éolienne, l'hydrogène et d'autres technologies de propulsion de substitution, telles que les technologies nucléaires, tout en garantissant une approche neutre sur le plan technologique qui permette à l'innovation de progresser conformément aux besoins du marché et aux exigences de sécurité.
41. **SOUTIENT** l'innovation dans le domaine des navires autonomes et télécommandés sûrs et des applications de robotique sous-marine, ainsi que l'amélioration de l'accès aux bancs d'essai et aux dispositifs d'expérimentation réglementaire.
42. **EST CONSCIENT** de la nécessité de soutenir avec vigueur la recherche et l'innovation, en s'appuyant sur les partenariats et programmes public-privé existants, y compris en assurant la continuité du partenariat pour un transport par voie d'eau à émissions nulles (ZEWT) et les réseaux connexes, tout en veillant à ce que le financement de l'innovation se traduise par une expansion et un développement industriels effectifs et soutienne aussi la capacité de production dans l'économie bleue au sens large, y compris la pêche et les technologies émergentes liées à l'énergie océanique, dans des domaines tels que l'efficacité énergétique, la numérisation et la sécurité, et **SOULIGNE** qu'il importe de lever les obstacles non techniques tels que les contraintes réglementaires, les exigences opérationnelles et les incohérences transfrontières qui limitent le déploiement à grande échelle.
43. **SALUE** les initiatives visant à cartographier les infrastructures de recherche et à en élargir l'accès aux PME et aux innovateurs. **SOULIGNE** qu'il importe de préserver les atouts et le savoir-faire technologiques de l'Union.
44. **SOUTIENT** la création de bancs d'essai, de projets pilotes et de plateformes de démonstration de l'UE pour les transbordeurs, les navires hybrides, les navires électriques, les chantiers navals intelligents et les solutions maritimes numériques, avec la participation active des États membres insulaires.

## V. ACCÈS AUX FINANCEMENTS ET INVESTISSEMENT

45. RECONNAÎT les besoins d'investissement importants pour la décarbonation, la numérisation et la transformation industrielle, y compris la nécessité d'assurer la transparence, la prévisibilité et la sécurité juridique pour les opérateurs économiques, et SOULIGNE que les instruments financiers de l'UE doivent soutenir les investissements nécessaires à la décarbonation et à la numérisation du secteur maritime, y compris la production et la distribution de combustibles marins durables et le développement de technologies émergentes en matière d'énergies renouvelables en mer, tout en limitant les risques liés à ces investissements.
46. DEMANDE que de nouvelles améliorations soient apportées au Fonds pour l'innovation, en vue d'améliorer l'accès pour tous les segments du transport maritime, en particulier les PME, et PRÉCONISE une approche plus ciblée qui tienne compte des caractéristiques spécifiques des différents segments du transport maritime, y compris le secteur du transport en vrac/tramp, et SOULIGNE la nécessité d'envisager des instruments financiers et des mesures de soutien garantissant aux PME du secteur du transport par voie d'eau, y compris les transbordeurs et le transport maritime à courte distance assurant la connectivité des îles, un accès effectif au financement, et APPELLE À davantage de clarté et d'accessibilité en ce qui concerne les différents instruments et mécanismes de financement de l'UE mis à la disposition du secteur maritime, en vue de garantir leur adoption effective par les États membres et les parties prenantes du secteur. Il convient également d'accorder une attention particulière au financement des investissements dans les nouvelles constructions, le renouvellement de la flotte, la modernisation, la conversion, la décarbonation liée à la réparation et la modernisation des équipements tout au long de la chaîne de valeur industrielle maritime, d'une manière qui soit pertinente à la fois pour le transport maritime à courte distance et le transport maritime océanique.
47. SOULIGNE que la décarbonation du secteur maritime nécessite des investissements substantiels sur une période de transition prolongée, notamment pour moderniser les flottes européennes, actualiser les infrastructures, améliorer l'accessibilité des carburants maritimes durables et les rendre plus abordables, et SOULIGNE qu'il importe de permettre la modernisation et la transformation industrielle des chantiers navals et des industries maritimes de l'Union qui entreprennent des projets de nouvelles constructions, de modernisation et de conversion.
48. ACCUEILLE FAVORABLEMENT les initiatives de financement de l'UE, y compris les appels à proposition du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, le soutien du Fonds pour l'innovation et la mobilisation d'InvestEU.

49. SOUTIENT la mobilisation de financements publics et privés, y compris par l'intermédiaire de plateformes de conseil et de réserves de projets, tout en reconnaissant qu'il importe de veiller à ce que les cadres réglementaires et les mesures de soutien soient réalistes, adaptés à leur finalité et en phase avec les capacités du marché sans réduire les garanties réglementaires, et **INSISTE SUR** la nécessité de disposer de mécanismes de soutien stables et transparents pour permettre une planification industrielle à long terme, et **ENCOURAGE** les États membres, l'UE et le secteur privé à mettre au point un solution européenne autre que le modèle de location utilisé dans les pays tiers.
50. **ENCOURAGE** les États membres, conformément aux priorités nationales, à envisager de soutenir la décarbonation maritime et les investissements industriels, notamment en recensant les candidats potentiels pour des projets importants d'intérêt européen commun (PIIEC).
51. **EST CONSCIENT** de la nécessité de disposer de financements stables et à long terme, en particulier pour les PME, ainsi que d'instruments de financement plus cohérents. **INVITE INSTAMMENT** à simplifier les principaux programmes de financement de l'UE, y compris le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, Horizon Europe, InvestEU et le Fonds pour l'innovation, et à supprimer les obstacles réglementaires. **SOULIGNE** l'importance que revêt le futur Fonds européen pour la compétitivité pour stimuler la décarbonation, le déploiement de nouvelles technologies et la primauté industrielle de l'UE. **INVITE** à examiner les possibilités de soutien aux technologies maritimes européennes, et **INSISTE SUR** la nécessité d'un financement accessible, adapté aux économies des petits États membres insulaires, des États membres insulaires, des régions périphériques et ultrapériphériques, ainsi qu'aux économies des pays et territoires d'outre-mer.
52. **SOULIGNE** qu'il importe de disposer d'outils de financement européens et de régimes de financement mixte adéquats pour la modernisation des chantiers navals, les rénovations écologiques, le renouvellement de la flotte pour les segments stratégiques, tels que les transbordeurs, les pôles d'activités maritimes, les fournisseurs maritimes de PME, les navires à émissions nulles ou faibles et la transformation numérique des industries maritimes.
53. **SOUTIENT** l'étude d'un mécanisme européen spécifique pour le renouvellement des flottes de passagers et des navires RoPax desservant les îles et les régions éloignées, combinant des objectifs de cohésion, de transport, de climat et de politique industrielle.

## **VI. ACCÉDER AUX COMPÉTENCES ET À DES EMPLOIS DE QUALITÉ**

54. RECONNAÎT que le secteur du transport maritime de l'UE est confronté à une pénurie de professionnels qualifiés, à une main-d'œuvre vieillissante et à des conditions de travail exigeantes, un ensemble de facteurs qui nuisent à sa résilience et à sa compétitivité à long terme.
55. EST CONSCIENT qu'une main-d'œuvre qualifiée, notamment les gens de mer et les travailleurs des chantiers navals, est importante pour la compétitivité, l'innovation et la résilience, et INSISTE SUR la nécessité d'attirer et de retenir une main-d'œuvre qualifiée dans les secteurs maritime et portuaire, tout en respectant les compétences des États membres dans les systèmes d'enseignement et de formation et en promouvant la coopération et la mobilité.
56. SOULIGNE l'importance de l'éducation et de la formation maritimes, y compris du perfectionnement et de la reconversion professionnels, pour garantir la disponibilité d'une main-d'œuvre maritime qualifiée et parée pour l'avenir. MET L'ACCENT SUR la nécessité de la reconversion et du perfectionnement professionnels de la main-d'œuvre existante du secteur de la construction et de la réparation navales afin d'acquérir de nouvelles compétences spécialisées et de répondre aux exigences modernes découlant de l'adoption et de l'utilisation de technologies innovantes dans le domaine de la propulsion, du numérique et de l'automatisation. APPELLE À soutenir des emplois de qualité et gratifiants, afin de rendre le secteur plus attrayant. RECONNAÎT l'importance des initiatives visant à sensibiliser les jeunes et à accroître leur intérêt pour la construction navale et les industries maritimes.
57. S'ENGAGE à préserver l'attractivité du secteur maritime de l'UE en adoptant et en mettant en œuvre des mesures qui garantissent des conditions de travail équitables pour tous les gens de mer, dans le plein respect des normes prescrites par la convention du travail maritime (MLC, 2006) et la législation pertinente de l'UE.
58. APPELLE DE SES VŒUX une initiative européenne portant sur les compétences maritimes, la reconversion et l'excellence professionnelle pour les ouvriers des chantiers navals, les ingénieurs maritimes, les électriciens, les spécialistes de l'automatisation, les techniciens en carburants de substitution et les gens de mer.