



Brüsszel, 2026. június 9.
(OR. en)

10350/26

MAR 89
TRANS 401
IND 401
POLMAR 52

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi: a Tanács Főtitkársága

Címzett: a delegációk

Előző dok. sz.: 9700/26 + ADD 1 REV 1 + ADD 1 REV 1 COR 1

Tárgy: A Tanács következtetései az uniós tengeripari stratégiáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak az uniós tengeripari stratégiáról szóló tanácsi következtetéseket a Tanács által a 2026. június 8-i ülésén jóváhagyott formában.

A Tanács következtetési az uniós tengeripari stratégiáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

TEKINTETTEL

- az európai kikötőstratégiáról szóló bizottsági közleményre¹,
- az uniós tengeripari stratégiáról bizottsági közleményre²,
- „Az uniós vízi közlekedési ágazat jövője – Cél a karbonsemleges, balesetmentes, automatizált és versenyképes uniós vízi közlekedési ágazat megvalósítása” című tanácsi következtetésekre³,
- az európai kikötőstratégiáról szóló tanács következtetésekre⁴,
- „Az uniós tengeri szállítási politika prioritásai 2020-ig: versenyképesség, dekarbonizáció, a globális összeköttetést biztosító digitalizáció, valamint hatékony belső piac és világszínvonalú tengerhasznosítási klaszter” című tanácsi következtetésekre⁵;
- „A zöld, digitális és reziliens jövőnkét előmozdító versenyképes európai ipar” című tanács következtetésekre⁶,
- az európai óceánügyi paktumról szóló tanács következtetésekre⁷,

EMLÉKEZTETVE arra, hogy Európa vízzel körülvett kontinens, és hogy a tengerészeti gyártás, a hajózás, a kikötők és a kapcsolódó szolgáltatások átfogó stratégiai ökoszisztémát alkotnak az Unió stratégiai autonómiája, ipari és technológiai vezető szerepe, rezilienciája, védelmi képességei, gazdasági biztonsága, jóléte, dekarbonizációja és a tengeri erőforrások fenntartható felhasználása szempontjából, beleértve az ellátási lánc rezilienciájának és az energiabiztonságnak a megerősítésében betöltött szerepüket is;

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

ELISMERVE az erős, innovatív, versenyképes és fenntartható európai vízi közlekedési ökoszisztéma fontosságát, és TUDOMÁSUL VÉVE a globális versennyel, a dekarbonizációval, a digitalizációval, a biztonsággal és a munkaerőhiánnyal kapcsolatos kihívásokat;

EMLÉKEZTETVE az Európai Unió tengerügyi minisztereinek a tengerészek oktatásának és képzésének javításáról, valamint a hajózási ágazatban a nők egyenlő részvételének előmozdításáról szóló nicosiai nyilatkozatára;

HANGSÚLYOZVA, hogy összehangolt fellépésre van szükség Uniószerthe, a tagállamokban és az érdekelt felek körében egyaránt;

1. ÜDVÖZLI az uniós tengeripari stratégiáról szóló bizottsági közleményt, és MEGÁLLAPÍTJA, hogy az átfogó keretet biztosít az EU tengeri és belvízi hajózási ökoszisztémájának megerősítéséhez; ÜDVÖZLI és TÁMOGATJA a közleménynek az ezen ökoszisztéma versenyképességének, fenntarthatóságának és rezilienciájának megerősítésére irányuló célkitűzését;

I. ÉPÍT, FELSZEREL ÉS JAVÍT

2. TÁMOGATJA az uniós tengerészeti gyártási ágazat megerősítését az ipari szuverenitás, a reziliencia és a technológiai vezető szerep érdekében, megőrizve ugyanakkor a nyitott, tisztességes és versenyképes globális piaci környezetet;

3. AGGODALMÁNAK AD HANGOT az uniós tengerhasznosítási ágazatokat érintő, harmadik országok által előidézett kereskedelmi torzulások és harmadik országok általi tisztességtelen támogatások miatt, beleértve az energiaárakhoz kapcsolódó költségkülönbségeket is, és FELSZÓLÍT annak megvizsgálására, hogy milyen lehetőségek kínálóznak az EU tengerhasznosítási ipari bázisa tisztességtelen versennyel szembeni védelmének többek között a meglévő piacvédelmi eszközök révén történő megerősítésére az egyenlő versenyfeltételek biztosítása és az európai versenyképesség támogatása érdekében, összhangban a nemzetközi megállapodásokkal, figyelembe véve azt, hogy a vízi járművekre vonatkozó káros árképzés elleni védekezéstről szóló (EU) 2016/1035 rendelet nem alkalmazható, mivel az 1994. évi OECD hajógyártási megállapodás⁸ megerősítésére nem került sor;

⁸ *Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry* (Megállapodás a kereskedelmi célú hajógyártás és hajójavítás rendes versenyfeltételeinek tisztelőben tartásáról) (1994); [OECD – jogi eszközök](#).

4. ELISMERI, hogy a tengerhasznosítási értékláncon belül a felszerelések és technológiák beszállítóinak jelentős része európai; MEGÁLLAPÍTTJA, hogy az Unió jóléte, szuverenitása, stratégiai autonómiája és technológiai vezető szerepe szempontjából alapvető fontosságú a tengerhasznosítási értéklánc egészében fenntartani és megerősíteni az európai tengerészeti gyártási kapacitások – például a hajógyártás és -tervezés, a hajójavítás, az átalakítás, a karbantartás, az utólagos átalakítás, az újrafeldolgozás, a tengerészeti felszerelések és az óceántechnika, valamint a rendszerintegráció és a kapcsolódó alvállalkozói szolgáltatások – kritikus tömegét, továbbá HANGSÚLYOZZA, hogy a vonatkozó intézkedéseknek megfelelően ki kell terjedniük a szigorú értelemben vett tengerhasznosítási alkalmazásokon túlmutató diverzifikált portfólióval rendelkező felszerelés- és technológiabeszállítókra is;
5. FELSZÓLÍT a közbeszerzési és pályázati eljárások stratégiai alkalmazására az uniós tengerészeti gyártás megerősítése, valamint a tengerhasznosítási értéklánc versenyképességének és rezilienciájának támogatása érdekében, beleértve adott esetben az olyan nem árjellegű követelmények célzott alkalmazását, mint a fenntarthatóság, a körforgásos jelleg és az európai tartalom, tiszteletben tartva mindeközben a belső piaci szabályokat, a nemzetközi kötelezettségeket és a nemzeti prioritásokat;
6. TÁMOGATJA a Tengerhasznosítási Értéklánccok Uniói Szövetségének elindítását, és ÖSZTÖNZI annak gyors létrehozását az ipari együttműködés előmozdítása és a stratégiai beruházási prioritások meghatározása érdekében, biztosítva mindeközben az ipar és a tagállamok erőteljes bevonását, egyértelmű megbízatással és irányítási kerettel. FELSZÓLÍT olyan nemzeti és regionális tengerhasznosítási klaszterek kialakítására, amelyek összefogják a hajógyárakat, a felszerelésgyártókat, a kkv-kat, a kutatóközpontokat, az egyetemeket, a tervezőirodákat, a pénzügyi intézményeket és a hatóságokat. Az ilyen ökoszisztémák felgyorsíthatják az innovációt, javíthatják az ipari együttműködést, megerősíthetik az ellátási láncokat és megkönnyíthetik a forráshoz jutást, különösen a kkv-k számára;
7. TÁMOGATJA „A jövő hajógyárjai” elnevezésű kezdeményezés elindítását, többek között a Horizont Európán keresztül, és FELSZÓLÍT a digitális, tiszta és körforgásos technológiák – egyebek mellett a mesterséges intelligencián alapuló és az érzékelő technológiák, az automatizálás, a robotika és az intelligens karbantartási megoldások – hajógyárakon belüli elterjedésének felgyorsítására. Emellett célzott intézkedéseket SZORGALMAZ a kis- és közepes méretű hajógyárak vonatkozásában, különösen a kohéziós régiókban, a szigeteken és a peremterületeken, mégpedig a digitális transzformáció, az automatizálás, a tiszta technológiák, az utólagos átalakításra vonatkozó kapacitás és az uniós értéklánccokban való részvétel támogatása érdekében;

8. HANGSÚLYOZZA az engedélyezési eljárások egyszerűsítésének fontosságát, többek között a szubszidiaritás elvét tiszteletben tartó releváns uniós kezdeményezések révén, az ipari terjeszkedés és a dekarbonizációs beruházások elősegítése érdekében;
9. ÜDVÖZLI az állami és a stratégiai keresletre vonatkozó összehangolt tervek kidolgozását, többek között annak érdekében, hogy adott esetben támogatni lehessen az európai hajógyárak hosszú távú fenntarthatóságát és versenyképességét, például kettős felhasználású szinergiák útján, további adminisztratív terhek keletkeztetése nélkül;
10. TISZTÁBAN VAN a moduláris építkezésre vonatkozó, a szabványosítási és a sorozatgyártási megközelítések által a hatékonyság növelése szempontjából betöltött fontos szereppel, valamint annak jelentőségével, hogy a hangsúly a nagy értékű piaci szegmensekre, például az üdülőhajókra, a kompokra, a katonai hajókra, a tengeri szélérőműveket támogató hajókra és az átalakító platformokra, a kábelfektető hajókra, a kutatóhajókra, a kotróhajókra, a kedvtelési célú vízi járművekre, a jégtörő hajókra és a sarkvidéki hajókra helyeződjön, továbbá azzal, hogy meg kell erősíteni az élvonalbeli technológiát képviselő hajókra, valamint az alacsony kibocsátású és a kibocsátásmentes hajókra vonatkozó uniós gyártási kapacitást, és FELSZÓLÍT a fejlett hajógyártásba, a tiszta meghajtórendszerekbe és a hajózási innovációs klaszterekbe irányuló beruházások előnyben részesítésére a globális versenyképesség biztosítása érdekében. TISZTÁBAN VAN továbbá a kompok, a ro/pax hajók és a rövid távú tengeri fuvarozást végző hajók stratégiai jelentőségével az európai összeköttetések, a területi kohézió, a veszélyhelyzeti felkészültség és a katonai mobilitás szempontjából, és felszólít az európai gyártási kapacitás megerősítésére ezekben a szegmensekben;
11. MEGJEGYZI, hogy a világ üdülőhajó-flottájának 97 %-a Európában készül, és hogy az üdülőhajók az európai hajógyárak kereskedelmi hajókra vonatkozó megrendelési nyilvántartás szerinti értékének 80%-át teszik ki, ami az üdülőhajókat kulcsfontosságú tényezővé teszi az európai komplex hajógyártásnak, valamint a tágabb európai tengerhasznosítási klaszter tengerészeti felszerelésekkel kapcsolatos képességeinek a fenntartásában és megerősítésében;
12. FELSZÓLÍT a hajó-újrafeldolgozásra vonatkozó nemzetközi összehangolás megerősítésére, beleértve a hongkongi egyezmény és a Bázeli Egyezmény közötti koherencia növelését, azzal a céllal, hogy teljes körű összehangolást lehessen elérni a nemzetközi szabályok és a hajók újrafeldolgozásáról szóló uniós rendelet⁹ között, valamint TÁMOGATJA a fenntartható újrafeldolgozási kapacitás bővítésére irányuló erőfeszítéseket, többek között az Unión belül is, ELISMERVE e kapacitásnak a másodlagos nyersanyagok biztosításában és a technológiai know-how megőrzésében Európában betöltött szerepét;

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 1257/2013/EU rendelete (2013. november 20.) a hajók újrafeldolgozásáról, valamint az 1013/2006/EK rendelet és a 2009/16/EK irányelv módosításáról.

13. FELKÉRI a tagállamokat, hogy kezeljék prioritásként a stratégiai függőségeket csökkentő beruházásokat, és arra ÖSZTÖNZI az ágazatot, hogy fokozza a digitalizációt, a modularitást és az értékláncon belüli együttműködést;
14. TUDATÁBAN VAN ANNAK, hogy a kkv-k, köztük a kis- és közepes méretű hajógyárak, a szakosodott tengerészeti felszerelés-gyártók, a tengeri technológiák területén tevékenykedő beszállítók és a szakosodott piacokon működő alvállalkozók által betöltött fontos szerepet, az új hajók építésére és a hajók utólagos átalakítására irányuló, a dekarbonizációt és az innovációt támogató tevékenységeket is beleértve;
15. EMLÉKEZTET az integrált tengeri területrendezés és a megfelelő dokkolási kapacitás fontosságára többek között a hadihajók karbantartásának és szervizelésének támogatása szempontjából, és FELKÉRI a Bizottságot és a tagállamokat annak biztosítására, hogy megfelelően vegyék figyelembe a tengerhasznosítási ágazat és a tengeri szállítás területén felmerülő igényeket;

II. SZÁLLÍT ÉS ÖSSZEKÖT

16. HANGSÚLYOZZA a vízi közlekedés által az uniós és a globális összeköttetések és kereskedelem terén betöltött stratégiai szerepet, miközben kiemeli annak központi jelentőségét az EU gazdasági biztonságáért, stratégiai autonómiájáért és belső piaci integrációjáért szempontjából, valamint hangsúlyozza az ellátási láncok rezilienciájához nyújtott alapvető hozzájárulását. ÚJÓLAG MEGERŐSÍTI a tengeri szállítás területére vonatkozó állami támogatások stabil és kiszámítható kerete fenntartásának fontosságát, mely keret kulcsfontosságú elemet jelent az európai hajózás globális versenyképességének megőrzésében, valamint KIEMELI, hogy egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítani globális szinten, és meg kell őrizni az európai hajózás globális versenyképességét;
17. KIEMELI a versenytorzulások kockázatát – a forgalom harmadik országbeli kikötőkbe történő átterelődését is beleértve –, valamint azt, hogy megfelelő intézkedésekre van szükség az ilyen kockázatok csökkentése érdekében, figyelembe véve a tengerhasznosítási ágazat nemzetközi versenynek való kitettségét és a globális logisztikai láncokban betöltött központi szerepét;
18. HANGSÚLYOZZA a szigetek, a szigeten fekvő tagállamok, a peremterületek és a legkülső régiók, valamint a tengerentúli országok és területek – többek között közszolgáltatási kötelezettségek révén megvalósuló – tengeri összeköttetésének fontosságát a területi kohézió, az ellátásbiztonság és a turizmus szempontjából;

19. MEGÁLLAPÍTJA, hogy az európai hajótulajdonosok a tengerhasznosítási ökoszisztéma egészében a kereslet fő mozgatórugóit jelentik, és hogy a gazdasági biztonság, az ellátási lánc rezilienciája és a globális versenyképesség biztosítása érdekében fontos fenntartani egy versenyképes és vonzó európai flottát, amely uniós lobogó alatt közlekedő hajókat is magában foglal, valamint ELISMERI, hogy az uniós hajózás 75%-át kitevő ömlesztettáruszállítási/tramphajózási ágazat döntő szerepet játszik az uniós tagállamok energia- és élelmezésbiztonságának megőrzésében; KIEMELI, hogy az olyan konkrét szegmensek, mint a belvízi, a ro-ro és a ro/pax hajók fontos szerepet töltenek be különösen a szigetek összeköttetésének, a stratégiai tengeri összeköttetéseknek, az ellátási láncokra vonatkozó területi kohéziós szolgáltatásoknak és a mobilitásnak a támogatása szempontjából, illetve az alternatív üzemanyagok és innovatív technológiák tesztkörnyezeteként, míg a kompok és a rövid távú tengeri fuvarozást végző hajók az európai összeköttetések, a területi kohézió, a veszélyhelyzeti felkészültség és a katonai mobilitás szempontjából, valamint ELISMERI, hogy ezekben a szegmensekben megvan a potenciál arra, hogy nagy értékű szegmensekké fejlődjenek, többek között a kettős felhasználás összefüggésében is, továbbá FELSZÓLÍT az európai gyártási kapacitás megerősítésére ezekben a szegmensekben;
20. HANGSÚLYOZZA, hogy amennyiben az IMO 2023. évi ÜHG-stratégiájának céljaival összhangban globális intézkedések elfogadására kerül sor, megfelelően ki kell majd igazítani a FuelEU Maritime rendeletet, a nyomkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendeletet és a tengeri közlekedésre vonatkozó uniós kibocsátáskereskedelmi rendszert a kettős pénzügyi kifizetések és az adminisztratív terhek hatékony elkerülése, valamint a harmonizált végrehajtás és a nemzetközi szabályozásokkal való összhang biztosítása érdekében, megőrizve ugyanakkor az európai tengerhasznosítási ágazat versenyképességét és a klímasemlegesség 2050-ig történő elérésére irányuló uniós célkitűzéseket; továbbá SZORGALMAZZA, hogy adott esetben egyszerűsítsék a tengeri közlekedésre vonatkozó uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer és a FuelEU Maritime kezdeményezés szerinti nyomkövetési, jelentéstételi és hitelesítési kereteket;
21. MEGJEGYZI, hogy fontos megőrizni az EU által elismert osztályozási rendszert, amely a magas színvonalú hajózással összefüggésben a biztonság garantálásának sarokkövét képezi, amint az a tengeripari stratégiában is szerepel, valamint HANGSÚLYOZZA, hogy a legmagasabb szintű biztonság és bizalom fenntartása érdekében a kölcsönös elismerési megállapodásoknak továbbra is a biztonság szempontjából nem kritikus felszerelésekre kell korlátozódniuk;

22. fokozott erőfeszítéseket SZORGALMAZ az európai hajózási szolgáltatások piacra jutásának javítása érdekében, többek között az uniós kereskedelmi megállapodások hatékony alkalmazása és az uniós joggal összeegyeztethető kétoldalú tengerhasznosítási megállapodások megfelelő támogatása révén;
23. ELISMERI, hogy meg kell erősíteni a tengeri szűk keresztmetszetek terén folytatott nemzetközi szintű együttműködést és a globális partnerségeket;
24. TÁMOGATJA az uniós zöld hajózási útvonalak és csomópontok létrehozását és a tengeri hajózásban használt fenntartható üzemanyagok összehangolt bevezetését, beleértve az alacsony kibocsátású technológiákra vonatkozó innovatív megoldásokat is;
25. HANGSÚLYOZZA, hogy a kibocsátásáthelyezésnek és az összeköttetések zavarainak az elkerülése érdekében kiszámítható átállási keretekre van szükség az alternatív üzemanyagok és technológiák elterjedése terén, figyelembe véve azok rendelkezésre állását és az infrastruktúrafejlesztéseket; ELISMERI, hogy az átállási költségek hatással lehetnek az összeköttetésekre és az árakra, különösen a szigetek, a szigeten fekvő tagállamok, valamint a jéggel borított vagy körülvevett és a legkülső régiók gazdaságai esetében; az aránytalan hatások enyhítése érdekében célzott támogatási intézkedésekre SZÓLÍT FEL;
26. HANGSÚLYOZZA, hogy a hajózás dekarbonizációjához a vízi közlekedési értéklánc valamennyi szereplőjének aktív részvételére van szükség, az üzemanyaggyártókat és -forgalmazókat is beleértve, valamint KIEMELI: fontos biztosítani, hogy a biztonságos és fenntartható alternatív üzemanyagok időben, megfelelő mennyiségben és versenyképes árakon álljanak rendelkezésre. MEGJEGYZI, hogy az új üzemanyagok rendelkezésre állása és az azokkal való ellátáshoz szükséges infrastruktúra megléte az ilyen üzemanyagok piaci elterjedésétől függ;
27. EMLÉKEZTET annak fontosságára, hogy az EU ETS bevételeit éghajlatváltozással kapcsolatos célokra használják fel, és arra ÖSZTÖNZI a tagállamokat, hogy a nemzeti prioritásokkal összhangban támogassák a tengerhasznosítási ágazat dekarbonizációját az értéklánc egészében, beleértve a hajózási társaságokat, a hajógyárakat, az utólagos átalakításokra vonatkozó projekteket, a felszerelésgyártókat, a technológiaszolgáltatókat, az üzemanyag-forgalmazókat és a kikötőket, valamint SZORGALMAZZA, hogy a tagállamok a hajózásnak az EU ETS-be való bevonásából származó bevételeket felhasználják az ágazat energetikai átállásának támogatására, a flottamegújítást, a környezetbarát utólagos átalakítást, a szigeti tengeri szállítási szolgáltatásokat, az alternatív üzemanyagokat és a kikötői energetikai infrastruktúrákat is beleértve;

28. HANGSÚLYOZZA a magas szintű tengerbiztonsági előírások fontosságát, beleértve a jogszabályok hatékony végrehajtása és érvényesítése révén biztosított minőségi hajózást is, valamint az új üzemanyagok és technológiák fényében TÁMOGATJA a biztonsági keretekkel kapcsolatos további munkát;
29. FELSZÓLÍT a közigazgatási eljárások egyszerűsítésére és digitalizálására, beleértve a digitális tanúsítványokat, valamint az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezetnek (EMSWe) és a vámügyi adatközpont jövőbeli összekapcsolhatóságának a teljes körű megvalósítását is; FELKÉRI a Bizottságot, hogy hozza meg a fennmaradó végrehajtási intézkedéseket, és kerülje el, hogy további adminisztratív terhek nehezedjenek a tengerhasznosítási ágazatra; arra ÖSZTÖNZI a Bizottságot, hogy a tengerhasznosítási és a kikötői ágazattal konzultálva működjön együtt a tagállamokkal a nemzeti és az uniós jelentéstételi követelmények egyszerűsítése és észszerűsítése érdekében;
30. arra ÖSZTÖNZI a tagállamokat, hogy fejezzék be az EMSWe megvalósítását, és észszerűsítsék a jelentéstételi követelményeket;

III. BIZTOSÍT ÉS MEGVÉD

31. TUDATÁBAN VAN a tengeri védelmet érintő fokozódó fenyegetéseknek és annak a jelentős kockázatnak, amelyet az árnyékflotta¹⁰ jelent a tengerészeti biztonságra és tengeri védelemre, a kritikus tengeri infrastruktúrára és a tengeri környezetre nézve; HANGSÚLYOZZA, hogy az EU-nak meg kell erősítenie rezilienciáját, felkészültségét és védelmi képességeit, többek között a tengeri szintéren jelentkező hibrid fenyegetésekkel szemben és a helyzetismeret javítása révén; KIEMELI a kritikus tengeri infrastruktúra védelmének és az ellátási láncok rezilienciája megerősítésének – különösen a változó geopolitikai kihívások fényében fennálló – jelentőségét. FELSZÓLÍT a tengeri védelem biztosítását célzó fokozott polgári-katonai együttműködésre és nemzetközi partnerségekre;
32. adott esetben TÁMOGATJA a haditengerészeti ipari és technológiai kapacitásoknak többek között a vonatkozó uniós kezdeményezések keretében történő megerősítését;

¹⁰ Az A.1192(33) IMO-határozatban szereplő fogalommeghatározás szerint.

33. HANGSÚLYOZZA, hogy meg kell erősíteni a tengeri helyzetismeretet, mégpedig integrálva a fejlett technológiákat és rendszereket – például az általános reziliencia növeléséhez szükséges berendezéseket, szoftvereket, operatív eljárásokat és készségeket – olyan felügyeleti megközelítést alkalmazva, amely tenger alatti, felszíni, légi és űrbeli elemeket is magában foglal és több területre kiterjed; TÁMOGATJA a polgári és katonai szereplők közötti, a közös tengeri helyzetkép kialakítását célzó megerősített adatcserét és interoperábilis rendszereket;
34. KIEMELI a víz alatti technológiák és infrastruktúra, valamint a kettős felhasználású tengeri képességek fejlesztésének fontosságát az EU azon kapacitásának fokozása szempontjából, hogy reagálni tudjon a tengeri szintéren jelentkező hibrid, kiber- és geopolitikai fenyegetésekre;
35. összehangolt uniós megközelítést JAVASOL a polgári és katonai szükségleteket egyaránt kiszolgáló infrastruktúra fejlesztésére valamennyi európai tengeri medencében és régióban, különösen a stratégiaileg érzékeny területeken, és ELISMERI a kettős felhasználású hajók, köztük a kompok fontosságát, amelyek különös jelentőséggel bírnak a szigetek rezilienciája, a veszélyhelyzeti felkészültség, a polgári védelem és a stratégiaileg fontos tengeri útvonalak szempontjából, továbbá ÜDVÖZLI a megerősített nyomkövetési és felügyeleti kapacitásokat;
36. ELISMERI, hogy a rövid távú tengeri fuvarozás kulcsszerepet játszik az európai közlekedési rendszer rezilienciájának megerősítésében és a regionális összeköttetések javításában, és további intézkedéseket SZORGALMAZ a rendszer fejlesztésének támogatására, többek között az adminisztratív terhek csökkentése révén;
37. arra ÖSZTÖNZI a tagállamokat, hogy teljes mértékben használják ki a tengeri védelem és védelmi képességeik megerősítésére irányuló uniós kezdeményezéseket; FELKÉRI a Bizottságot, hogy különítsen el forrásokat a kettős felhasználású kompok építését támogató mechanizmus kidolgozására;
38. AGGODALMÁT FEJEZI KI az európai és nemzetközi part menti vizekben és óceánokban található hatalmas mennyiségű nem biztonságos lőszer miatt, amelyeket korábban süllyesztettek el háborúk és katonai konfliktusok során. ÖSZTÖNZI a tagállamok, a nemzetközi szervezetek és az iparágak közötti, a figyelemfelhívást célzó, arra irányuló együttműködést, hogy közösen előmozdítsanak olyan műszaki megoldásokat és azok alkalmazását, amelyek lehetővé teszik az elsüllyesztett lőszer környezetbarát azonosítását, nyomkövetését, valamint – lehetőség szerint – hasznosítását és ártalmatlanítását;

IV. INNOVÁCIÓHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

39. KIEMELI az innováció fontosságát az EU tengeri technológiák terén betöltött vezető szerepének fenntartása, valamint a zöld és digitális kettős átállás támogatása szempontjából, és HANGSÚLYOZZA, hogy a vízi közlekedési ágazatban elő kell mozdítani a beruházásokat, az innovációt és a technológiai fejlődést, amelyek a versenyképesség és a fenntarthatóság kulcsfontosságú mozgatórugóinak tekinthetők;
40. TÁMOGATJA egyrészt a kialakulóban lévő olyan technológiákra vonatkozó globális szabályozási keretek kidolgozását, mint például a villamosítás, a szén-dioxid-leválasztás, a szélmeghajtás, a hidrogén és más alternatív meghajtási technológiák, köztük a nukleáris technológiák, másrészt olyan technológiasemleges megközelítést szorgalmaz, amely lehetővé teszi az innováció piaci igényekkel és biztonsági követelményekkel összhangban történő fejlődését;
41. TÁMOGATJA a biztonságos autonóm és távirányítású hajókkal és víz alatti robotikai alkalmazásokkal kapcsolatos innovációt, valamint az általános tesztkörnyezetekhez és a pénzügyi innovációs tesztkörnyezetekhez való jobb hozzáférést;
42. TUDATÁBAN VAN ANNAK, hogy erőteljes kutatási és innovációs támogatásra van szükség, amely tekintetében a köz- és magánszféra közötti meglévő partnerségekre és programokra, többek között a kibocsátásmentes vízi közlekedési partnerség (ZEWT) és a kapcsolódó hálózatok folytonosságára kell támaszkodni, biztosítva ugyanakkor, hogy az innováció finanszírozása ténylegesen ipari léptékváltást és bevezetést eredményezzen, és támogassa a termelési kapacitást a tágabb értelemben vett kék gazdaságban is, beleértve a halászatot és a kialakulóban lévő óceánenergia-technológiákat is, olyan területeken, mint az energiahatékonyság, a digitalizáció és a biztonság, továbbá HANGSÚLYOZZA, hogy foglalkozni kell az olyan nem technikai jellegű akadályokkal, mint a szabályozási korlátok, a működési követelmények és a határokon átnyúló következtetlenségek, amelyek korlátozzák a széles körű bevezetést;
43. ÜDVÖZLI a kkv-k és az innovátorok kutatási infrastruktúrákhoz való hozzáféréseinek feltérképezésére és kiterjesztésére irányuló kezdeményezéseket. HANGSÚLYOZZA az uniós technológiai eszközök és know-how védelmének fontosságát;
44. TÁMOGATJA, hogy a szigeten fekvő tagállamok aktív részvételével uniós tesztkörnyezetek, kísérleti projektek és demonstrációs platformok jöjjenek létre a kompok, hibrid hajók, elektromos hajók, intelligens hajógyarak és digitális tengeri megoldások számára;

V. FINANSZÍROZÁSHOZ ÉS BERUHÁZÁSHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

45. TUDATÁBAN VAN ANNAK, hogy jelentős beruházásokra van szükség a dekarbonizációhoz, a digitalizációhoz és az ipari átalakuláshoz, többek között biztosítani kell az átláthatóságot, a kiszámíthatóságot és a jogbiztonságot a gazdasági szereplők számára, továbbá HANGSÚLYOZZA, hogy uniós pénzügyi eszközökre van szükség a tengerhasznosítási ágazat dekarbonizációjához és digitalizációjához szükséges beruházások támogatásához és kockázatmentesítéséhez, beleértve a tengeri hajózásban használatos fenntartható üzemanyagok előállítását és forgalmazását, valamint a kialakulóban lévő tengeri megújulóenergia-technológiák fejlesztését;
46. FELSZÓLÍT az Innovációs Alap további javítására annak érdekében, hogy valamennyi hajózási szegmens, különösen a kkv-k számára javuljon a hozzáférés, továbbá olyan célzottabb megközelítést SZORGALMAZ, amely figyelembe veszi a különböző hajózási szegmensek – köztük az ömlesztettáru-szállítási/tramphajózási ágazat – sajátosságait, emellett HANGSÚLYOZZA, hogy fontolóra kell venni olyan pénzügyi eszközök és támogatási intézkedések bevezetését, amelyek biztosítják a vízi közlekedési ágazatban – például a szigetekkel való összeköttetést szolgáló kompok és a rövid távú tengeri fuvarozás területén – működő kkv-k tényleges forráshoz jutását, valamint FELHÍV a tengerhasznosítási ágazat rendelkezésére álló különböző uniós finanszírozási eszközök és mechanizmusok egyértelműbbé és hozzáférhetőbbé tételére annak biztosítása érdekében, hogy azokat a tagállamok és az ágazati érdekelt felek hatékonyan alkalmazzák. Különös figyelmet kell fordítani továbbá az újonnan épülő hajóknak, a flottafelújításnak, az utólagos átalakításnak, az átalakításnak, a javítással kapcsolatos dekarbonizációs beruházásoknak és a felszerelések korszerűsítésének a finanszírozására a tengeri ipari értéklánc egészében, mégpedig mind a rövid távú tengeri, mind az óceánjáró hajózás szempontjából releváns módon;
47. ALÁHÚZZA, hogy a tengerhasznosítási ágazat dekarbonizációja hosszú átmeneti időszak alatti jelentős beruházásokat igényel, többek között az európai flották modernizációja, az infrastruktúra korszerűsítése, valamint a tengeri hajózásban használatos fenntartható üzemanyagok hozzáférhetőségének és megfizethetőségének javítása érdekében, és KIEMELI, hogy lehetővé kell tenni az új építésre, az utólagos átalakításra és az átalakításra irányuló projekteket végrehajtó európai hajógyárak és tengerhasznosítási ágazatok korszerűsítését és ipari átalakulását;
48. ÜDVÖZLI az uniós finanszírozási kezdeményezéseket, többek között az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz pályázati felhívásait, az Innovációs Alap támogatását és az InvestEU igénybevetését;

49. TÁMOGATJA a köz- és magánfinanszírozás többek között tanácsadó platformok és tervezett projektek révén végrehajtott mozgósítását, elismerve ugyanakkor annak fontosságát, hogy a szabályozási keretek és a támogatási intézkedések reálisak és a célnak megfelelőek legyenek, valamint a szabályozási biztosítékok csökkentése nélkül igazodjanak a piaci képességekhez, továbbá HANGSÚLYOZZA, hogy a hosszú távú ipari tervezés lehetővé tétele érdekében stabil és átlátható támogatási mechanizmusokra van szükség, és arra ÖSZTÖNZI a tagállamokat, az EU-t és a magánszekort, hogy dolgozzák ki a harmadik országokban alkalmazott lízingmodell európai alternatíváját;
50. arra ÖSZTÖNZI a tagállamokat, hogy a nemzeti prioritásokkal összhangban fontolják meg a tengeri dekarbonizáció és az ipari beruházások támogatását, többek között a közös európai érdeket szolgáló fontos projektnek javasolt potenciális projektek azonosítása révén;
51. ELISMERI, hogy stabil, hosszú távú finanszírozásra van szükség, különösen a kkv-k esetében, valamint koherensebb finanszírozási eszközöket kell alkalmazni; SÜRGETI a kulcsfontosságú uniós finanszírozási programok, többek között az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, a Horizont Európa, az InvestEU és az Innovációs Alap egyszerűsítését, valamint a szabályozási akadályok felszámolását; KIEMELI a jövőbeli Európai Versenyképességi Alap fontosságát a dekarbonizációnak, az új technológiák bevezetésének és az EU ipari vezető szerepének az előmozdítása szempontjából. ÖSZTÖNZI az európai tengerészeti technológiák támogatási lehetőségeinek vizsgálatát; továbbá HANGSÚLYOZZA, hogy a kis méretű gazdaságokhoz, a szigetek gazdaságához, a szigeten fekvő tagállamok gazdaságához, a peremterületek és a legkülső régiók gazdaságához, valamint a tengerentúli országok és területek gazdaságához igazított, elérhető finanszírozásra van szükség;
52. HANGSÚLYOZZA a megfelelő európai finanszírozási eszközök és vegyes finanszírozási rendszerek fontosságát a hajógyárak korszerűsítése, a zöld utólagos átalakítások, a stratégiai szegmensek – például a kompok, a tengeri klaszterek, a tengeri beszállító kkv-k, a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású hajók – flottamegújítása, valamint a tengerhasznosítási ágazatok digitális átalakítása szempontjából;
53. TÁMOGATJA a szigeteket és távoli régiókat kiszolgáló utas- és ro/pax hajóflották megújítására szolgáló olyan célzott európai mechanizmus feltérképezését, amely ötvözi a kohéziós, közlekedési, éghajlat-politikai és iparpolitikai célkitűzéseket;

VI. A KÉSZSÉGEKHEZ ÉS A MINŐSÉGI MUNKAHELYEKHEZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

54. ELISMERI, hogy az uniós tengeri szállítási ágazat küzd a képzett szakemberek hiányával, a munkaerő elöregedésével és a megterhelő munkakörülményekkel, amelyek együttesen befolyásolják az ágazat hosszú távú rezilienciáját és versenyképességét;
55. ELISMERI a képzett munkaerő – többek között a tengerészek és a hajógyári munkavállalók – fontosságát a versenyképesség, az innováció és a reziliencia szempontjából, és KIEMELI a képzett munkaerő bevonásának és megtartásának szükségességét a tengerészeti és a kikötői ágazatban, tiszteletben tartva mindeközben a tagállamok oktatási és képzési rendszerekkel kapcsolatos hatásköreit, valamint előmozdítva az együttműködést és a mobilitást;
56. KIEMELI a tengerészeti oktatás és képzés – többek között a továbbképzés és az átképzés – fontosságát a képzett és a jövőre felkészült tengerészeti munkaerő rendelkezésre állása biztosításának szempontjából; RÁMUTAT annak szükségességére, hogy a hajógyártási és -javítási ágazatban meglévő munkaerő átképzésben és továbbképzésben részesüljön annak érdekében, hogy új speciális készségeket fejlesszenek ki, és megfeleljenek az innovatív meghajtási, digitális és automatizálási technológiák bevezetéséből és használatából eredő modern igényeknek; FELHÍV a minőségi és motiváló olyan munkahelyek támogatására, amelyek vonzóbbá teszik az ágazatot; ELISMERI a figyelemfelkeltésre és a fiatalok hajógyártás és tengerhasznosítási ágazat iránti érdeklődésének felkeltésére irányuló kezdeményezések fontosságát;
57. KÖTELEZETTSÉGET VÁLLAL arra, hogy fenntartsa az EU tengerhasznosítási ágazatának vonzerejét olyan intézkedések elfogadása és végrehajtása révén, amelyek tisztességes munkakörülményeket biztosítanak valamennyi tengerész számára, teljes mértékben összhangban a 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezményben és a vonatkozó uniós jogszabályokban előírt normákkal;
58. összehangolt európai kezdeményezést SZORGALMAZ a hajógyári munkások, a hajómérnökök, a villanyszerelők, az automatizálási szakemberek, az alternatívüzemanyag-technikusok és a tengerészek tengerészeti készségeire, átképzésére és szakmai kiválóságára vonatkozóan.