



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2026 m. kovo 5 d.
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2026 m. kovo 5 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Dalykas:	KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI dėl ES jūrų pramonės strategijos

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2026) 111 final.

Pridedama: COM(2026) 111 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2026 03 04
COM(2026) 111 final

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

dėl ES jūrų pramonės strategijos

1. ĮVADAS

Europa – vandens žemynas. Europos Sąjunga ir jos valstybės narės valdo didžiausią pasaulyje bendrą jūrų erdvę – 25 mln. km² išskirtinių ekonominių zonų (IEZ)¹. Sąjungos pakrantė yra viena ilgiausių pasaulyje – 70 000 km driekiasi per 22 valstybes nares, taip pat yra 42 000 km vidaus vandenų kelių tinklas, kuriame veikia tūkstančiai uostų, prieplaukų, laivų statyklų ir tiekėjų, o tai rodo, kad reikia geriau išnaudoti Europos bendrosios vandens transporto rinkos potencialą.

Europos jūrų gamybos² ir laivybos³ pramonės sektoriai yra strateginiai Europos savarankiškumui, atsparumui, gynybai, ekonominiam saugumui, klestėjimui, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui ir tvaraus jos IEZ turto ir išteklių naudojimui ir apsaugai užtikrinti. Europos jūrų gamybos sektorius pirmauja pasaulyje sudėtingų, aukščiausios klasės laivų statybos ir pažangiausių technologijų srityje. Jis skatina tvaraus vandens transporto ir mėlynosios ekonomikos veiklos inovacijas ir yra regioninės pramonės augimo kertinis akmuo. Europos laivybos sektorius yra pirmaujantis jūrų laivybos paslaugų teikėjas visame pasaulyje, jis užtikrina būtiniausių prekių tiekimą, sudaro sąlygas prekybai ir prisideda prie ES energetinės nepriklausomybės. Jis, kaip ir kiti vandens transporto segmentai, taip pat lemia jūrų gamybos produktų ir paslaugų paklausą ir formuoja technologinius sprendimus.

Abu sektoriai yra labai svarbūs stiprinant Sąjungos ir valstybių narių karinius pajėgumus – sudaro palankesnes sąlygas karinėms pajėgoms judėti ir gamina karinius ir dvejopo naudojimo civilinius ir karinius laivus. Jie taip pat yra labai svarbūs diegiant ir apsaugant ES skaitmeninę ir jūrų energetikos infrastruktūrą, pavyzdžiui, vamzdynus, elektros ir duomenų kabelius ir vėjo elektrinių parkus. Kitiems segmentams, pavyzdžiui, kruizinių laivų ir laivybos turizmui, būdingas didelis inovacijų, skirtų jų tvarumui didinti, potencialas.

Šioje vandens transporto ekosistemoje susiduriama su iššūkiais. M. Draghi⁴ pranešime ir S. Niinistö⁵ ataskaitoje pabrėžiama, kad tai ekosistemai poveikį daro intensyvi pasaulinė konkurencija ir įtampa, didėjanti priklausomybė nuo trečiųjų šalių laivų statybos ir finansavimo srityje, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas ir senėjanti darbo jėga, kurios kvalifikaciją reikia kelti ir kurią reikia perkvalifikuoti.

Europai reikia politikos sistemos, kuri apsaugotų ir skatintų plėtoti jos jūrų gamybos ir laivybos pramonę, didintų jos inovacinius pajėgumus, skatintų skaitmenizaciją, tvarumą ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą kaip pramoninių galimybių šaltinius, taip pat skatintų technologinę lyderystę ir stiprintų jos konkurencingumą. Kartu su uostais šie sektoriai yra labai svarbūs tam, kad ES įtvirtintų savo poiziciją nestabilioje geopolitinėje arenoje ir kad būtų garantuotas jos strateginis savarankiškumas, ekonominis saugumas ir parengtis. Todėl Komisija kartu su šia jūrų pramonės strategija taip pat siūlo ES uostų strategiją.

¹ Įskaitant ES atokiausius regionus.

² Sąvoka „jūrų gamyba“ apima įvairią pramoninę veiklą ir paslaugas, be kita ko: 1) jūrų ir vidaus vandenų laivų, pramoginių laivų, plūdriųjų platformų ir kitų specializuotų antvandeninių ir povandeninių įrenginių statybą, remontą, techninę priežiūrą, pertvarkymą, modifikavimą, išmontavimą ir perdirbimą, 2) jūrų, uostų ir mėlynosios ekonomikos veiklai skirtos įrangos ir technologijų gamybą.

³ Sąvoka „laivyba“ apima tiek krovinių, tiek keleivių vežimo jūra paslaugų segmentus, įskaitant pakrančių, trumpųjų nuotolių ir gelminę laivybą, specializuotas laivybos paslaugas, taip pat trampinės ir linijinės laivybos verslo modelius.

⁴ „The future of European competitiveness“ („Europos konkurencingumo ateitis“, M. Draghi pranešimas (2024 m.).

⁵ „Strengthening Europe’s civilian and military preparedness and readiness“ („Europos civilinio ir karinio pasirengimo ir parengties stiprinimas“), specialiojo patarėjo S. Niinistö ataskaita (2024 m.).

Veikti reikia dabar. Šioje ES jūrų pramonės strategijoje, grindžiamoje švarios pramonės kursu ir įvairiomis susijusiomis ES iniciatyvomis⁶, išdėstoma vizija ir nustatoma į šešis ramsčius orientuota veiksmų kryptis:

ES jūrų gamybos pramonės vizija iki 2030 m.



2. STATYBA, ĮRANGA IR REMONTAS

Stiprus jūrų gamybos sektorius⁷ yra strategiškai svarbus Europos suverenumui. Jo dėka Europa yra pajėgi vykdyti laivų statybos ir techninės priežiūros veiklą, gaminti ir prižiūrėti įrangą, platformas ir technologijas, kurių reikia jos gyvybiškai svarbiems interesams propaguoti ir ginti – nuo energetinės nepriklausomybės, atsparumo klimato kaitai ir maisto tiekimo⁸ iki sienų apsaugos, gynybos, ypatingos svarbos infrastruktūros objektų apsaugos, karinio mobilumo, vandenynų stebėjimo ir navigacijos Arktyje⁹.

Išsaugoti kritinę komercinių laivų statybos masę Europos Sąjungoje yra labai svarbu tam, kad būtų remiama karinių laivų statyba, atsižvelgiant į stiprias dvejopo naudojimo sąsajas ir kryžmaveiką¹⁰. Be to, tai svarbu ir tam, kad būtų išlaikytos perspektyvios tiekimo grandinės Europoje, užtikrinant pagrindinių technologijų ir praktinės patirties kontrolę. Komercinių laivų statybos kritinė masė labai svarbi siekiant skatinti darbo vietų kūrimą, investicijas ir inovacijas regionų lygmeniu, be kita ko, periferiniuose regionuose, salose ir

⁶ Įskaitant ES konkurencingumo kelrodį (COM(2025) 30 *final*), Europos vandenynų paktą (COM(2025) 281 *final*), ES jūrų saugumo strategiją (14280/23), Hidrologinio atsparumo strategiją (COM(2025) 280 *final*) ir Nulinės taršos veiksmų planą (COM(2021) 400 *final*).

⁷ Europos jūrų pramonėje veikia 300 laivų statyklių ir 28 000 jūrų įrangos gamintojų. Įgyvendinant judumo pertvarkos trajektoriją (2024 m.) atlikta sektoriaus ypatumų, poreikių, iššūkių ir galimybių analizė vadovaujantis principu „iš apačios į viršų“. Į rekomendacijas, parengtas užbaigus šią veiklą, atsižvelgta rengiant šią strategiją.

⁸ Naudojant, pvz., specializuotus laivus, keitiklių ir plūdriąsias platformas, pamatų konstrukcijas ir elektros infrastruktūrą, skirtus jūrų atsinaujinančiųjų išteklių energijai apskritai ir konkrečiai jūros vėjo energijai, pažangius draga žvejojančius laivus, leidžiančius apsisaugoti nuo kylančio jūros lygio ir upių potvynių, ir laivus, skirtus tvariai žvejybos ir akvakultūros veiklai. Konkrečiai, kalbant apie žvejybos laivus, Komisija ne vėliau kaip 2026 m. III ketv. paskelbs ES žvejybos ir akvakultūros sektoriaus energetikos pertvarkos veiksmų gaires, kuriomis ji padės sektoriui vykdyti energetikos pertvarką ir surinkti įžvalgų ir rekomendacijų iš energetikos pertvarkos partnerystės ES žvejybos ir akvakultūros srityje.

⁹ Naudojant patruliuojančius ir karinius laivus, povandeninius kabelių remonto laivus, dvejopo naudojimo laivus, mokslinių tyrimų laivus, vandenynų tyrinėjimo, stebėjimo, stebėsenos ir priežiūros technologijas, ledlaužius ir ledą atlaikyti galinčius laivus.

¹⁰ Naujajame Bendrame komunikate dėl ES ekonominio saugumo stiprinimo (JOIN(2025) 977), kuriame pabrėžiama investicijų į gyvybingą pramoninę bazę svarba, konkrečiai pripažįstama, kad laivų statyba yra strateginis dvejopo naudojimo sektorius.

atokiausiuose regionuose. Laivų remonto, techninės priežiūros, pertvarkymo, modifikavimo ir perdirbimo pajėgumai yra labai svarbūs siekiant didinti vandens transporto saugą, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą ir žiedžiškumą.

2.1. ES jūrų gamyba – augimo ir konkurencingumo skatinimas eksperimentinėse rinkose

Šiandien Europa vis dar pirmauja pasaulyje kai kurių technologiškai moderniausių tipų laivų (pvz., kruizinių laivų, karinių laivų, ledlaužių, mokslinių tyrimų laivų, povandeninių kabelių remonto laivų, jūros vėjo elektrinių aptarnavimo laivų, plūdriųjų ir keitiklių platformų, jachtų ir pramoginių laivų), švartų varymo sistemų ir pažangiosios įrangos srityse. Atsižvelgiant į tai, kad 97 proc. pasaulio kruizinių laivų laivyno pastatyta Europoje, kruizinių laivų gamyba Europai yra labai svarbi, kad ji išlaikytų ir padidintų savo sudėtingų laivų statybos pajėgumus kituose segmentuose, kurie yra labai svarbūs strateginio savarankiškumo požiūriu.

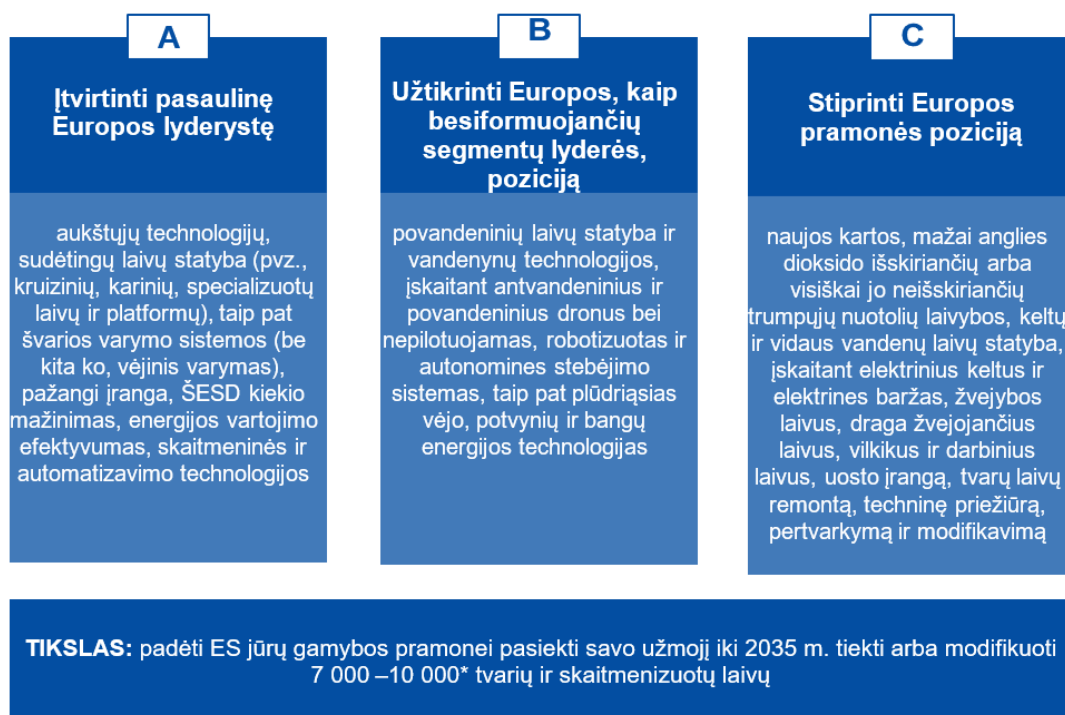
Kituose rinkos segmentuose, visų pirma prekybinių laivų statybos segmente, Europos laivų statyklos per pastaruosius dešimtmečius pasaulinės rinkos dalį prarado dėl iškreiptos tarptautinės rinkos, kurią paveikė didžiulės valstybinės investicijos trečiosiose šalyse, ne rinkos praktika, taip pat darbo ir energijos sąnaudų skirtumai. Europos laivų statyklos specializuojasi didelės vertės ir mažos apimtys rinkose, tačiau į šiuos segmentus užsienio konkurentai taip pat patenka. ES pramonė pastaruoju metu praranda pozicijas strateginiuose laivų statybos segmentuose (pavyzdžiui, keltų¹¹ ir jūros vėjo elektrinių įrengimo laivų segmente) dėl tokių šalių kaip Kinija. Taip pat vis sunkiau išlaikyti lyderio pozicijas povandeninių laivų, jūrų ir uostų įrangos srityje.

Siekdamos išsaugoti Europos jūrų gamybos bazę ir išnaudoti jos inovacinį potencialą, ES ir jos valstybės narės turi sutelkti pramonės politikos pastangas ten, kur galima realiai pasiekti geriausių rezultatų, t. y. **didelės vertės segmentuose, turinčiuose didelį pramoninį gamybos Europos Sąjungoje potencialą¹².**

¹¹ 2020–2024 m. Europos laivų statybos rinkos dalis pagal vidaus (ES) rinkai pastatytų didelių keltų skaičių (t. y. didesnių kaip 5 000 GT talpos) sudarė 38 proc., t. y. vidutiniškai trys laivai per metus. Iki 2010 m. Europa buvo pasaulinė lyderė, tačiau jos rinkos dalis 2020–2024 m. sumažėjo iki maždaug 15 proc. (nuo 60 proc. 2010 m.).

¹² Priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas, skaitmenizacija, numatoma jūrų atsinaujinančiųjų išteklių energijos diegimo plėtra ir naujų mėlynosios ekonomikos augimo rinkų, pavyzdžiui, povandeninių ir vandenynų stebėjimo technologijų, atsiradimas, karinis mobilumas ir investicijų į gynybą padidėjimas suteikia galimybių išnaudoti ir sustiprinti Europos jūrų gamybos bazę. Pavyzdžiui, apskaičiuota, kad iki 2030 m. elektrifikuojamų keltų skaičius padidės iki 364, priklausomai nuo tokių veiksmų kaip baterijų energijos tankio rodiklių pagerėjimas ir elektros energijos tiekimo nuo kranto rodikliai. Apskaičiuota, kad 2020–2050 m. du trečdaliai dabartinio 12 000 vidaus vandenų laivų, plaukiojančių Europos vandenų keliais, laivyno bus modifikuoti, o likęs trečdalis bus naujos statybos laivai (apie 140 naujų laivų per metus).

ES jūrų pramonės strategija



*„SEA Europe“ manifestas „Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalized vessels by 2035“ (2024 m.).

Šiam užmojui pasiekti reikės tiek pasiūla ir paklausa grindžiamų priemonių, tiek tinkamų reikiamų sąlygų, įskaitant glaudų viešojo ir privačiojo sektorių bendradarbiavimą. Šiuo tikslu Komisija sukurs **ES jūrų pramonės vertės grandinių aljansą**, kuris padės sustiprinti Europos pramonės suverenumą ir technologinę lyderystę tam tikrose eksperimentinėse jūrų gamybos ir besiformuojančių technologijų rinkose. Aljansas suburs vandens transporto ekosistemos suinteresuotuosius subjektus, taip pat nacionalines ir regionines valdžios institucijas. Jis padės nustatyti pramoninės veiklos Europoje verslo scenarijus, sudarys palankesnes sąlygas rengti bendrus veiksmų planus ir kurti projektų bazes nustatytose srityse. Aljansas taip pat sieks padėti ES ir valstybėms narėms suderinti investavimo prioritetus, nustatyti papildomas paskatas paklausai ir sinergijai visoje Europos vertės grandinėje skatinti ir koordinuoti ES paramos mechanizmus su nacionaliniais projektais.

2.2. ES jūrų gamybos bazės modernizavimas

Iki 2030 m. Europos pramonė turi padaryti pažangą, kad išplėtotų pažangią ir švarią jūrų gamybą: kuo veiksmingiau pramonės procesuose taikyti skaitmenizaciją, pažangią robotiką, dirbtinį intelektą, moduliškumą, energijos vartojimo efektyvumą ir žiedžiškumą. Tai labai svarbu siekiant užtikrinti atsparesnę ir ekonomiškai efektyvesnę jūrų gamybą Europoje, sušvelninti būsimas darbo jėgos trūkumo problemas, padidinti našumą ir išplėsti pramonės įrenginių veiklos pajėgumus.

Mažose ir vidutinėse laivų statyklose turi būti aktyviau naudojamos novatoriškos gamybos technologijos – tiek, kiek jos yra susijusios su medžiagomis, procesais, DI ir įgūdžiais. Todėl Komisija skelbia **pavyzdinį mokslinių tyrimų ir inovacijų srities**

kvietimą teikti pasiūlymus „Ateities laivų statyklos“¹³, kuriuo siekiama remti tokių technologijų bandymus ir demonstravimą realioje laivų statyklų ekosistemoje tam, kad rezultatus būtų galima atkartoti ir pritaikyti juos didesniu mastu.

Kliūtys, susijusios su administraciniais leidimais, gali apriboti laivų statyklų galimybes plėsti ar modernizuoti įrenginius arba diegti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo technologijas, pavyzdžiui, švaraus kuro bunkeravimo infrastruktūrą arba doko elektrifikaciją. Neseniai pasiūlytas Reglamentas dėl poveikio aplinkai vertinimo paspartinimo¹⁴ ir Europos energetikos tinklų dokumentų rinkinys gali paspartinti pramoninių objektų, be kita ko, uostų teritorijose, pavyzdžiui, laivų remonto ir techninės priežiūros infrastruktūros objektų, elektrifikaciją ir turėtų būti kuo greičiau priimti teisėkūros institucijų. **Siūlomu Pramonės spartinimo aktu** bus supaprastintos ir paspartintos leidimų išdavimo procedūros, be kita ko, jūrų gamybos įrenginiams.

Galiausiai Komisija kartu su suinteresuotaisiais subjektais ES jūrų pramonės vertės grandinių aljanse apsvartys būdus, kaip optimizuoti tarpvalstybinę gamybos ir tiekimo grandinės sinergiją, skatinant standartizavimą tose srityse, kuriose galima pasiekti masto ekonomiją, pvz., sumažinti išlaidas ir tam tikrų komponentų diegimo naujos kartos laivuose laiką.

2.3. Viešųjų pirkimų ir viešojo finansavimo naudojimas ES pramonės pirmavimui remti

Strateginis viešųjų pirkimų naudojimas gali padėti skatinti švarių, novatoriškų *ES prekių ir paslaugų*, tarp kurių – svarbūs strateginiai laivai eksperimentinėse rinkose¹⁵, kurios yra itin svarbios ES atsparumui ir ekonominiam saugumui, paklausą.

Komisija, bendradarbiaudama su ES / EEE valstybėmis narėmis, parengs ir sudarys palankias sąlygas naudoti **daugiametę centralizuotą ES / EEE viešųjų pirkėjų viešųjų užsakymų bazę** – taip atsiras ilgalaikės sutelktos viešosios paklausos signalas atitinkamuose segmentuose (pvz., keltų, mokslinių tyrimų laivų, ledlaužių, vilkikų, dronų¹⁶), o Europos jūrų gamybos sektorius bus geriau parengtas tokiai paklausai tenkinti.

Atsižvelgdama į būsimą ES viešųjų pirkimų sistemos peržiūrą, Komisija, laikydamasi tarptautinių įsipareigojimų ir siekdama paremti ES pramonės atsparumo ir ekonominio saugumo tikslus, tam tikruose strateginiuose viešųjų pirkimų segmentuose pasiūlys **tikslinius su kaina nesusijusius reikalavimus**.

Be to, Komisija, rengdama pardavimo aukcione sąlygas strateginiams jūrų, atsinaujinančiųjų išteklių energijos ar povandeniniams projektams, įvertins išorės priklausomybę ir poreikį taikyti su kaina nesusijusius kriterijus perkant specializuotus laivus.

Viešasis finansavimas taip pat gali padidinti privačiojo sektoriaus paklausą, susijusią su išmaniaisiais ir švariais gaminiais, skatinti inovacijas ir vertės kūrimą Europos Sąjungoje. Šiuo tikslu į pasiūlymus dėl daugiametės finansinės programos (2028–2034 m.), visų

¹³ Programos „Europos horizontas“ 2026–2027 m. darbo programa – CL5–2026–05-D5–12. Orientacinis biudžetas: 21,00 mln. EUR.

¹⁴ Pasiūlymas dėl direktyvų peržiūros siekiant paspartinti leidimų išdavimo infrastruktūros projektams procedūrą (COM(2025) 1007 *final*).

¹⁵ Tai gali būti, pavyzdžiui, tiesioginis keltų, naudotinių kaip vietos, miesto ir salų transportas, okeanografinių ir mokslinių tyrimų laivų, ledlaužių, darbinių laivų, taršos kontrolės laivų, paieškos ir gelbėjimo laivų, mokymo ir gelbėjimosi laivų įsigijimas, komponentų viešieji pirkimai, remonto ir specializuotos paslaugos, taip pat karinio jūrų laivyno, patrulių ir pakrančių apsaugos ištekliai ir technologijos.

¹⁶ Atsižvelgiant į daigafunkcio ES kabelių remonto laivų rezervo sukūrimą pagal ES veiksmų planą dėl kabelių saugumo (JOIN(2025) 9 *final*) ir atitinkamus veiksmus pagal Dronų saugumo ir apsaugos nuo dronų užtikrinimo veiksmų planą (COM(2026) 81 *final*) ir užtikrinant sinergiją su jais.

pirma į pasiūlymą dėl Europos konkurencingumo fondo, įtrauktos **tikslinės pirmenybės teikimo ES sąlygos**, skirtos strateginėms technologijoms ir pajėgumams apsaugoti laikantis tarptautinių įsipareigojimų.

Naujajame **Bendrame komunikate dėl ES ekonominio saugumo stiprinimo**¹⁷ valstybės narės, EIB grupė ir kitos tarptautinės finansų įstaigos, taip pat nacionaliniai skatinamojo finansavimo bankai, vykdančys nacionalinius ar ES biudžetus, primygtinai raginami į finansavimo sprendimus įtraukti ekonominio saugumo aspektus¹⁸.

2.4. Sąžiningos konkurencijos su trečiosiomis šalimis užtikrinimas

Komisija siekia užtikrinti sąžiningą konkurenciją visame pasaulyje ir apsaugoti Europos jūrų gamybos pramonę nuo žalingos prekybos praktikos, pavyzdžiui, agresyvios kainodaros, į rinką neorientuoto subsidijavimo, intelektinės nuosavybės teisių pažeidimų ir priverstinio technologijų perdavimo trečiosiose šalyse.

Komisija pradės struktūrinį dialogą su ES jūrų gamybos pramonės sektoriumi (greičiausiai padedama Jūrų pramonės vertės grandinių aljanso) tam, kad dar labiau sustiprintų savo žvalgybos pajėgumus ir galėtų stebėti pasaulinę laivų statybos politiką ir rinkos pokyčius, su tiekimo grandinės atsparumu susijusią strateginę riziką, grėsmes ir galimybes, taip pat patekimo į rinką kliūtis trečiosiose šalyse. Šiam tikslui Komisija, be kita ko, pasitelks naująjį ES jūrų pramonės vertės grandinių aljansą, taip pat savo ES delegacijų tinklą ir naująjį Ekonominio saugumo informacijos centrą, kaip paskelbta naujame Bendrame komunikate dėl ES ekonominio saugumo stiprinimo¹⁹. Tai padės geriau nustatyti ir atpažinti sritis, kuriose nesąžiningos prekybos praktika trečiosiose šalyse yra arba gali būti žalinga ES laivų statykloms ir įrangos gamintojams, ir suteiks informacijos apie galimas prekybos priemones ar veiksmus sąžiningai konkurencijai užtikrinti.

Siekdama geriau apsaugoti sektorių nuo žalingos prekybos praktikos, Komisija:

- **įvertins galimybes ir, kai būtina ir įmanoma, pasiūlys naują sektoriui skirtą priemonę**²⁰ arba tikslinius savo prekybos politikos priemonių rinkinio pakeitimus, atitinkančius tarptautinius įsipareigojimus. Daugiausia dėmesio bus skiriama tam tikriems segmentams, kurie yra svarbūs Europos strateginiam savarankiškumui ir ekonominiam saugumui ir kuriuose ES laivų statyklos vis dar veikia, tačiau susiduria su nesąžininga konkurencija iš užsienio²¹;
- **išnaudos esamus ir būsimus prekybos ir investicijų susitarimus** siekdama apsaugoti ir propaguoti ES jūrų gamybos bazės interesus, pavyzdžiui, pasitelks patekimo į rinką, antisubsidines priemones, taikys skaidrumo įpareigojimus ir intelektinės nuosavybės teisių apsaugos nuostatas;
- **atnaujins pastangas sudaryti būsimą tarptautinį laivų statybos srities susitarimą**, kuris padėtų kovoti su ne rinkos praktika šiame sektoriuje.

¹⁷ JOIN(2025) 977 *final*.

¹⁸ Tai, be kita ko, pirmenybė ES įmonių, kurios ypatingos svarbos sektoriuose mažina priklausomybę nuo užsienio subjektų, paramai ir kelio užkirtimas trečiosiose šalyse įsisteigusiems didelės rizikos tiekėjams gauti ES ir nacionalinį finansavimą.

¹⁹ JOIN(2025) 977 *final*.

²⁰ Atsižvelgdama į tai, kad Reglamentas (ES) 2016/1035 dėl apsaugos nuo žalingo laivų įkainojimo negali būti taikomas dėl to, kad neratifiktuotas 1994 m. EBPO laivų statybos susitarimas.

²¹ Pvz., dėl laivų tipų, kurie yra būtini kariniam mobilumui ir tiekimo saugumui krizių metu užtikrinti, pavyzdžiui, keltų ir vidaus vandenų laivų, taip pat specializuotų laivų, kurie yra labai svarbūs siekiant apsaugoti Europos jūrų energetiką ir skaitmeninę infrastruktūrą.

Komisija tęs pastangas puoselėti vienodas sąlygas laivų eksporto kreditų srityje: tobulins **Laivų sektoriaus susitarimą²², įtrauktą į EBPO susitarimą dėl oficialiai remiamų eksporto kreditų**, ir, be kita ko, pasiūlys specialių nuostatų dėl visai netaršių ir mažataršių laivų. Komisija taip pat dės pastangas remti ES laivų statyklos, įrangos gamintojus ir paslaugų teikėjus trečiųjų šalių rinkose: **sukurs naują ES lygmens eksporto kreditų finansavimo priemonę²³**.

2.5. Pasaulinės laivų perdirbimo sistemos stiprinimas ir jūrų sektoriaus žiediško didinimas

Perdirbant laivus galima regeneruoti ir pakartotinai naudoti vertingas medžiagas, pavyzdžiui, plieną, varį ir aliuminį, taip sumažinant pirminių išteklių gavybos poreikį ir remiant žiedinės ekonomikos principus. Numatoma, kad per ateinančią dešimtmetį bus perdirbta daugiau kaip 16 000 laivų. Komisija sieks **sustiprinti Honkongo konvenciją dėl laivų perdirbimo²⁴**, kad būtų pasiūlyta atnaujinta ir tvirtesnė pasaulinė sistema. Galutinis tikslas – visiškai suderinti tarptautines taisykles ir ES laivų perdirbimo reglamentą ir užtikrinti, kad pasauliniu mastu vykdoma perdirbimo praktika būtų saugi, tvari ir atsakinga.

Be to, Komisija išnagrinės būdus, kaip remti **ES vidaus laivų perdirbimo pajėgumų plėtrą**, kad jie būtų ekonomiškai efektyvesni, ir bendradarbiaus su prekybos partneriais, turinčiais laivų perdirbimo pajėgumų, visų pirma su Indija, kad būtų skatinami aukšti aplinkos ir socialiniai standartai, remiantis ES laivų perdirbimo reglamentu. Kadangi perdirbtų medžiagų vertė žaliajai ES gamybai vis didės, Komisija yra pasirengusi padėti suinteresuotiesiems subjektams plėtoti ES metodus „nuo lopšio iki lopšio“ jūrų pramonės sektoriuje – plieno gamybos, laivų statybos ir laivų bei metalo laužo perdirbimo klasteriuose Europoje²⁵, skatinti pramonės sinergiją, galimybes ir geriausią aplinkosaugos praktiką.

Komisija toliau rems jūrų sektoriaus žiediško strategijas nuo projektavimo iki gyvavimo ciklo pabaigos ir medžiagų regeneravimo – pasitelks paramą moksliniams tyrimams ir inovacijoms²⁶. Tolesnės pastangos šioje srityje bus grindžiamos žiedinės ekonomikos eksploatuoti netinkamų pramoginių laivų srityje įgyvendinimo veiksmų gairėmis²⁷, kuriose nustatyti iki 2030 m. įvykdytini tikslai.

Pavyzdiniai veiksmai:

- *sukurti ES jūrų pramonės vertės grandinių aljansą, kad būtų skatinama lyderystė eksperimentinėse rinkose;*
- *remti Europos laivų statyklų skaitmeninę, švarią ir žiedinę transformaciją („Ateities laivų statyklos“);*

²² Tai reiškia, kad reikia sudaryti vienodas sąlygas (konkurencija grindžiama laivų kaina ir kokybe, o ne nustatytomis finansinėmis sąlygomis) ir stengtis pašalinti prekybos iškraipymus, susijusius su oficialiai remiamais eksporto kreditais.

²³ Pagal šią naują priemonę būtų teikiama ES finansinė parama ES nacionalinėms eksporto kreditų agentūroms, kad būtų padidintas jų finansinių pasiūlymų konkurencingumas, be kita ko, tarptautiniams laivų pirkėjams.

²⁴ Honkongo tarptautinė konvencija dėl saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirbimo (2009 m.).

²⁵ Galbūt įtraukiant juos į naująjį ES jūrų pramonės vertės grandinių aljansą.

²⁶ Taip pat pasitelkdama priemones, tarp kurių – pasai, suteikiantys galimybę taikyti viso laivų gyvavimo ciklo ir medžiagų atsekamumo sistemą, ir laivų statyklų aplinkosauginio veiksmingumo indeksai, parengti pagal ES finansuojamus projektus „Circle of Life“ ir „EcoShipYards“.

²⁷ Žiedinės ekonomikos eksploatuoti netinkamų pramoginių laivų srityje įgyvendinimo veiksmų gairės, kurias 2023 m. bendradarbiaudama su Komisija parengė Europos laivybos pramonė.

- *pasinaudoti viešaisiais pirkimais ir ES finansavimu, kaip siūloma DFP, siekiant remti ES pramonės pirmavimą, be kita ko, naudojant viešųjų užsakymų bazes ir tikslinius su kaina nesusijusius ir ekonominio saugumo kriterijus;*
- *veiksmai, kuriais siekiama užtikrinti sąžiningą tarptautinę konkurenciją ES laivų statykloms ir įrangos gamintojams, įskaitant eksporto kreditus laivams ir, kai būtina ir įmanoma, sektoriui skirtas prekybos priemones.*

3. TRANSPORTAS IR JUNGTYS

Jūrų transportui, kaip strateginiam sektoriui, tenka apie 75 proc. ES išorės prekybos ir 30 proc. ES vidaus krovinių. ES kontroliuojamas laivynas yra didžiausias pasaulyje – jam tenka daugiau kaip trečdalis pasaulio laivybos talpos visuose segmentuose. Europos veiklos vykdytojai išlaiko tvirtas pozicijas konteinerių ir biriųjų krovinių vežimo, energetikos transporto ir labai specializuotų jūrų transporto paslaugų rinkose. Keleivių ir krovinių vežimo jūrų transportu jungtys yra gyvybiškai svarbios ES saloms ir atokiausiems regionams, nes padeda užtikrinti teritorinę sanglaudą ir remti vietos bendruomenes bei turizmą. Su ES vėliava plaukiojantys ir ES kontroliuojami laivynai tarptautiniu mastu pripažįstami dėl savo pavyzdinių saugos ir saugumo, inovacijų ir aplinkosauginio veiksmingumo standartų²⁸.

Be to, ES jūrų transporto sektoriaus atstovai veikia vis sudėtingesnėje aplinkoje, kuriai būdingi sutrikimai ir politinis nepastovumas, energetikos pertvarkos išlaidos, darbo jėgos senėjimas ir intensyvi pasaulinė konkurencija, visų pirma iš Rytų ir Pietryčių Azijos. Pastarojo meto geopolitiniai įvykiai dar kartą parodė to sektoriaus strateginę svarbą pasaulinei prekybai energija ir prekėmis. Kartu tie įvykiai padėjo atkreipti dėmesį į tai, kad sektoriuje vis dažniau susiduriama su tarptautiniais saugumo iššūkiais, dėl kurių kyla didelis pavojus laivybos laisvei (dar svarbiau – laivų ir jų įgulų saugai) ir didėja transporto ir draudimo išlaidos.

Atsižvelgiant į tai, šia strategija siekiama apsaugoti šį sektorių kaip svarbų aukštos kokybės, veiksmingų, saugių ir tvarių laivybos paslaugų teikėją, kartu sudarant geresnes sąlygas ES gamybos bazei.

Norint pasiekti šios strategijos tikslus, reikia nuoseklios politikos ir reguliavimo sistemos bei bendradarbiavimo Sąjungos ir nacionaliniu lygmenimis. **Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) suteikia techninę ir operatyvinę bazę Sąjungos jūrų transporto politikai vykdyti.** Ji atlieka svarbų vaidmenį užtikrinant darnų įgyvendinimą ir sudaro palankias sąlygas novatoriškiems ir veiksmingiems sprendimams diegti, be kita ko, dėl savo plačios žinių bazės. Ji taip pat bus labai svarbi remiant šioje strategijoje nustatytą reguliavimo veiksmų įgyvendinimą. Be to, EMSA teikia techninę pagalbą ir paramą stiprinant Viduržemio jūros regiono jūrų sektoriaus institucijų gebėjimus²⁹. **3.1. Nuosavybė ir vėliavos**

Išlaikant didelę jūrų išteklių dalį ir didinant ES vėliavų patrauklumą bus stiprinama ES pozicija pasaulinėje prekyboje ir bus apsaugoti ryšių kanalai. Tai taip pat sustiprins ES gebėjimą formuoti pasaulines saugos, saugumo, darbo, klimato ir aplinkos apsaugos normas ir politiką.

²⁸ IMO jūrų saugumo ir aplinkos apsaugos konvencijos perkeltos į ES *acquis*. Valstybės narės yra teisiškai įpareigosos jas taikyti kartu su specialiomis ES taisyklėmis, be to, reikalavimai dažnai yra griežtesni nei kituose pasaulio regionuose.

²⁹ Kartu su pagal KVTBP „Globali Europa“ finansuojama programa SAFEMED V.

Atsižvelgdama į tai, Komisija **ir toliau remsis** Bendrijos gairėmis dėl **valstybės pagalbos jūrų transportui**³⁰, vertindama valstybių narių paramos schemas (pvz., talpos mokestį), kurios yra viena iš pagrindinių priemonių vidaus laivybos sektoriaus rinkos dalims ir konkurencingumui išlaikyti ir valstybių narių vėliavų patrauklumui didinti intensyvios pasaulinės konkurencijos sąlygomis. Komisija **ragina valstybes nares toliau plėtoti pragmatiškas priemones**, pavyzdžiui, didinti nacionalinių administracinių procesų efektyvumą³¹, diegti skaitmeninius sertifikatus, visiškai skaitmenizuoti registrus ir naudoti DI grindžiamas priemones procedūroms optimizuoti. Komisija su valstybėmis narėmis ir sektoriaus suinteresuotaisiais subjektais **pradės struktūrinį bendradarbiavimo dialogą**, kuriuo bus siekiama didinti laivybos konkurencingumą ir gerinti jos kokybę, be kita ko, įgyvendinant tarptautinius ir ES teisės aktus dėl **vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi**. Komisija kartu su valstybėmis narėmis toliau IMO dės pastangas stiprinti vėliavos valstybių reguliavimo priežiūrą, kad jos veiksmingai vykdytų savo pareigas.

3.2. Energetikos pertvarka ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas

Norint paspartinti jūrų sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą ir taršos mažinimą, o kartu išlaikyti jo konkurencinį pranašumą, reikia aiškių ir nuspėjamų taisyklių, be kita ko, pasauliniu lygmeniu. Jos gali paskatinti inovacijas ir lyderystę sparčiai kintančioje laivybos rinkoje, taip pat švorių degalų ir technologijų paklausą Europoje.

Kad būtų pereita prie švarios energijos, reikės priemonių derinio – padidinti energijos vartojimo efektyvumą ir pradėti naudoti naujas varymo technologijas ir alternatyviuosius degalus. Siekdama sudaryti sąlygas tokius degalus gaminti ir naudoti masiškai sektoriuose, kuriuose *sunku sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį*, Komisija paskelbė **Investicijų į darnųjį transportą planą**³². Jūrų transporto sektoriuje tai reikš didesnę atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimą ir, kai įmanoma, tiesioginę elektrifikaciją³³. Atsižvelgdama į tai, Komisija taip pat sieks sukurti integruotą biometano rinką ir ragins valstybes nares užtikrinti, kad nacionalinėmis priemonėmis nebūtų sukuriama netiesioginės kliūtys plėtoti tarpvalstybinę prekybą biometanu ir nebūtų ribojamas jo prieinamumas bendrojoje rinkoje. Atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro aljansas skatins laivų savininkų, tvarių degalų pramonės ir finansų įstaigų diskusijas, kad būtų skatinama atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro gamyba ir tiekimas vandens transporto sektoriuje.

Iniciatyva „FuelEU Maritime“ ir laivybos sektoriaus įtraukimas į ES ATLPS rodo, kad ES yra tvirtai nusiteikusi laivybos sektoriaus perėjimo prie švarios energijos procesą nukreipti aiškia trajektorija – užtikrinti, kad jame būtų pasiekti ES priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslai. Siekdama dar labiau palengvinti šių aktų įgyvendinimą ir sumažinti reglamentavimo ir administracinį sudėtingumą, kurį lemia esami neatitikimai ir dubliavimasis, Komisija **apsvarstys, kaip supaprastinti ir racionalizuoti esamą stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą** (ji naudojama tiek jūrų sektoriaus ES ATLPS, tiek iniciatyvai „FuelEU Maritime“), užtikrinant papildomą sinergiją taikant stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo reikalavimus³⁴.

³⁰ C(2004) 43, OL 2004.

³¹ Pavyzdžiui, kokybišką ir sklandų administravimą, rizika grindžiamą požiūrį, trumpesnį laukimo laiką, supaprastintus patikrinimus.

³² COM(2025) 664 *final*.

³³ Elektros tiekimui nuo kranto, elektriniams keltams ir trumpųjų nuotolių laivybai.

³⁴ Pavyzdžiui, galima suvienodinti taikomas apibrėžtis ir struktūrinius elementus bei procesus.

Veiksmingiausias būdas spręsti jūrų transporto poveikio klimatui problemą ir užtikrinti vienodas sąlygas yra plataus užmojo pasauliniai veiksmai, kuriais būtų įgyvendintas IMO 2023 m. strategijos tikslas, kad tarptautinės laivybos sektoriuje iki 2050 m. būtų pasiektas nulinis grynas išmetamasis ŠESD kiekis. **ES tęs darba IMO ir plėtos ryšius su tarptautiniais partneriais, kad drauge ieškotų pasaulinių sprendimų**, taip pat remis ES laivybos sektoriaus išipareigojimą mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro ir jau atliktas investicijas šiam tikslui pasiekti. Laikydamosi galiojančių teisinių išipareigojimų, Komisija peržiūrės atitinkamus ES teisės aktus, atsižvelgdama į pasaulines IMO priemones, kad būtų išvengta dvigubo mokėjimo.

Komisija taip pat **palengvins suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimą sukurdamą Europos žaliųjų laivybos koridorių ir centrų tinklą**. Tokia veikla bus grindžiama esamomis iniciatyvomis, įskaitant įvairiems jūrų baseinams ir Europos jūrų erdvei³⁵ skirtas strategijas. Tikslas – padidinti investicinių sprendimų nuspėjamumą ir koordinuoti tvarumo projektus, susijusius su laivų eksploatavimu, technologijų diegimu, kuro tiekimu ir uostų infrastruktūra³⁶. Kai aktualu, tokiuose veiksmuose galėtų dalyvauti ES šalys kandidatės, o šiuo tikslu būtų remiamasi esamomis teisinėmis sistemomis, pavyzdžiui, transeuropiniu transporto tinklu³⁷.

3.3. Sauga – aukštos kokybės laivybos ir atsparumo ramstis

Sauga yra strateginis aukštos kokybės laivybos paslaugų veiksnys ir ES gamybos sektoriaus konkurencingumo ir technologinės lyderystės kertinis akmuo. Kadangi laivyba sparčiai pereina prie alternatyviųjų degalų naudojimo, skaitmenizacijos ir automatizavimo, saugos protokolai turi būti tobulinami, kad būtų galima valdyti naują veiklos, technologinę ir kibernetinio saugumo riziką. Su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių keleivinių laivų parko senėjimas taip pat rodo, kad būtina spartinti laivyno modernizavimą³⁸.

Pasauliniu lygmeniu IMO saugos standartai turi neatsilikti nuo technologinės pažangos, be kita ko, susijusios su alternatyviaisiais degalais ir varymo sistemomis, energijos vartojimo efektyvumo technologijomis, jūrininkų mokymu ir automatizuotu jūrų transportu. **ES stiprins savo dalyvavimą IMO, kad formuotų šiuos standartus, o tai taip pat padės užtikrinti vienodas sąlygas visame pasaulyje.**

Europos Sąjungoje aukštas jūrų saugos lygis užtikrinamas į ES teisę įtraukiant IMO taisykles. 2026 m. Komisija, rengdama ES keleivinių laivų saugos direktyvos³⁹ ir Laivų įrenginių direktyvos⁴⁰ peržiūrai, pateiks dėl jų ataskaitą siekdama **pritaikyti dabartinius reikalavimus prie iššūkių, susijusių su priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimu ir skaitmenizacija**. Atsižvelgdama į itin didelę keleivinių laivų saugos ir saugaus regioninio susisiekimo svarbą, Komisija apsvartys **galimybę ES keleivinių laivų saugos reikalavimus taikyti visiems ES vidaus maršrutams**. Kalbant apie jūrinę veiklą, Komisija apsvartys galimybę sukurti **ES jūrinės veiklos ir pramoninių laivų abipusio**

³⁵ Europos jūrų erdvė yra transeuropinio transporto tinklo jūrinis aspektas.

³⁶ Uostų infrastruktūros plėtra yra labai svarbi vykdamas energetikos pertvarką ir mažinant priklausomybę nuo iškastinio kuro ir yra aptariama ES uostų strategijoje.

³⁷ 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1679 dėl transeuropinio transporto tinklo plėtos Sąjungos gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013.

³⁸ Kaip pabrėžta 2025 m. gruodžio mėn. EMSA paskelbtoje EMSAFE ataskaitoje.

³⁹ 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų.

⁴⁰ 2014 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/90/ES dėl laivų įrenginių, kuria panaikinama Tarybos direktyva 96/98/EB.

pripažinimo sistemą, be kita ko, taikytiną pramonės darbuotojų ar įgulų vežimui ir jūrinių kabelių tiesimui bei priežiūrai. Komisija taip pat **įvertins, ar išplėsti Laivų įrenginių direktyvos arba tarp pripažintų organizacijų jau sudarytų tarpusavio pripažinimo susitarimų taikymo sritį** – įtraukti į ją papildomą įrangą. Tikslas būtų supaprastinti patvirtinimo procesus ir sudaryti geresnes patekimo į tarptautines rinkas sąlygas, o kartu – užtikrinti aukščiausią saugos lygį.

Saugiai laivybai ir aplinkosaugai didelių problemų kelia šešėlinis laivynas⁴¹, kurį daugiausia sudaro senstantys neaiškos jurisdikcijos ir neaiškiai kontroliuojami laivai, kurių vykdoma veikla dažnai neatitinka įprastos su vėliavos valstybės skaidrumu susijusios ir reikalavimų laikymosi praktikos. Tai, be kita ko, kelia didesnę riziką jūrų aplinkai, be kita ko, teritorijose, kurios laikomos ypač pažeidžiamomis, pavyzdžiui, Baltijos jūroje. Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su EIVT ir padedama EMSA, **stiprins šešėlinio laivyno priežiūrą ir stebėseną⁴² ir gerins galiojančių taisyklių vykdymo užtikrinimą**. Be to, ji stiprins tarptautinį bendradarbiavimą, kad būtų pašalintos likusios spragos ir laikomasi pasaulinių jūrų saugos ir aplinkos apsaugos standartų, taip pat užtikrinamas ribojamųjų priemonių vykdymas.

3.4. Administracinių formalių supaprastinimas siekiant išnaudoti Europos bendrosios vandens transporto rinkos potencialą

Dėl sudėtingų administracinių procedūrų, taikomų pagal pasaulinius, ES ir nacionalinės teisės aktus, ES laivybai kyla didelių sunkumų, dėl kurių vėluojama, didėja išlaidos ir mažėja bendras efektyvumas⁴³. Ši padėtis visų pirma daro poveikį trumpųjų nuotolių laivybai (ypač mažesniems rinkos dalyviams), kuriai tenka konkuruoti su kelių transportu.

Tikimasi, kad procedūros taps gerokai paprastesnės, kai bus visiškai įgyvendintas suderintas pranešimų teikimas per Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinką (EMSWe)⁴⁴. **Komisija ragina valstybes nares užbaigti įgyvendinti EMSWe reglamentą.**

Platesniu mastu Komisija pasiūlė **plataus užmojo muitinės reformą**, kuri turėtų paskatinti veiksmingą viešojo ir privačiojo sektorių bendradarbiavimą tvarkant muitinės formalumus visuose ekonomikos sektoriuose, įskaitant jūrų sektorių. Pagal pasiūlymą, nuo 2032 m. jūrų transporto veiklos vykdytojai galės naudotis muitinės duomenų platforma⁴⁵. Siekdama palengvinti prekybą, Komisija sieks **spartaus jūrų sektoriaus nacionalinių vieno langelio sistemų ir būsimos muitinės duomenų platformos sujungimo**.

Nors pirmiau nurodytomis priemonėmis sudaromos palankesnės sąlygos laikytis reikalavimų, taip pat labai svarbu sumažinti duomenų, kuriuos laivai turi pateikti įplaukdami į ES uostus, kiekį. Šiuo metu gali būti reikalaujama, kad laivai pateiktų iki 1 200 duomenų elementų, iš kurių du trečdaliai nustatyti nacionalinės teisės aktuose⁴⁶.

⁴¹ Apibrėžta 2023 m. gruodžio 6 d. priimtoje IMO rezoliucijoje A.1192(33).

⁴² 2025 m. gruodžio mėn. Taryba patvirtino deklaraciją dėl tarptautinės jūrų teisės sistemos, susijusios su šešėlinio laivyno kėlimomis grėsmėmis, stiprinimo ir ketinimo parengti kovos su grėsmėmis priemones.

⁴³ Remiantis neseniai Europos Komisijos atliktu trumpųjų nuotolių laivybės tyrimu, su administraciniais formalumais susijusios išlaidos gali sudaryti iki 5 proc. visų laivo veiklos išlaidų.

⁴⁴ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1239, kuriuo nustatoma Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka ir panaikinama Direktyva 2010/65/ES.

⁴⁵ Muitinės duomenų platforma – elektroninių paslaugų ir sistemų rinkinys – padės naudotis duomenimis muitinės tikslais ir sudarys sąlygas elektroniniu būdu įgyvendinti muitų teisės aktus.

⁴⁶ Pačių laivų savianalizė.

Siekdama išnaudoti visą Europos bendrosios vandens transporto rinkos potencialą, Komisija **ragina valstybes nares bendromis pastangomis supaprastinti ir racionalizuoti nacionalinius ir ES duomenų teikimo reikalavimus.**

Komisija konsultuosis su jūrų pramonės sektoriaus atstovais dėl tolesnio administracinių procedūrų ir duomenų reikalavimų supaprastinimo.

3.5. ES interesų gynimas tarptautiniu lygmeniu

ES, kaip svarbios ekonominės jėgos, dalyvavimas tarptautinėje laivyboje yra labai svarbus ne tik dėl to, kad ji galėtų remti savo pačios ekonomikos augimą, bet ir dėl to, kad ji galėtų nukreipti pasaulinę jūrų politiką taip, kad ja būtų siekiama vienodų sąlygų, tvarumo, saugumo ir technologinių inovacijų.

Todėl Komisija kartu su ES valstybėmis narėmis **dės daugiau pastangų Tarptautinėje jūrų organizacijoje (IMO) ir sieks kuo labiau padidinti ES poveikį sudarydama platesnius aljansus su tarptautiniais partneriais.**

Kalbant apie tiekimo grandinės atsparumą, ypatingą dėmesį reikia skirti kritiniams jūrų taškams (t. y. itin svarbiems pasaulinės prekybos ir karinio mobilumo mazgams) ir naujiems maršrutams, pavyzdžiui, Arktyje⁴⁷. **Komisija ragina valstybes nares stiprinti bendradarbiavimą ir skirti pakankamai išteklių ES strateginiam dalyvavimui, įskaitant karinio jūrų laivyno, šiose ypatingos svarbos teritorijose stiprinti,** kad būtų užtikrintas prieigos prie tarptautinio jūrų transporto maršrutų tęstinumas ir taip užtikrintas Sąjungos saugumas. Be to, atitinkamos valstybės narės turėtų turėti galimybę prašyti kitų valstybių narių arba EIVT paramos, kad prireikus diplomatiniais kanalais padėtų su jų vėliava plaukiojantiems laivams, kurie yra sulaikyti arba kuriems kyla pavojus būti sulaikytiems.

Komisija tebėra tvirtai įsipareigojusi **į laisvosios prekybos susitarimus įtraukti visapusiškus įsipareigojimus dėl tarptautinio jūrų transporto paslaugų.** Šios pastangos turėtų pagerinti patekimo į rinką sąlygas ir nediskriminacinę ES veiklos vykdytojams trečiosiose šalyse taikomą tvarką, be kita ko, patekimo į uostus ir naudojimosi papildomomis paslaugomis⁴⁸ sąlygas. Apskritai **ES galėtų siekti labiau subalansuotų ir abipusių įsipareigojimų savo jūrų prekybos politikoje,** visų pirma kalbant apie partnerius, kurie nustato apribojimus, pavyzdžiui, krovinių rezervavimo sistemas ir diskriminacinius uosto mokesčius.

Valstybėms narėms reikia nuspėjamos teisinės sistemos, kad jos, valdydamos savo **dvišales jūrų partnerystes**⁴⁹, galėtų užtikrinti atitiktį ES teisei. **Komisija pasiūlys teisės aktus,** kuriais bus nustatyta, kokiomis sąlygomis valstybės narės galės deklaruoti galiojančių dvišalių susitarimų suderinamumą su ES teise, derėtis dėl naujų susitarimų, kuriais remiami ES interesai, ir juos sudaryti.

ES laivybos bendrovėms reikia patikimos ir konkurencingomis kainomis grindžiamos prieigos prie alternatyviųjų degalų ir infrastruktūros pasauliniuose maršrutuose ir centruose. Įgyvendinant iniciatyvą „Global Gateway Green Shipping Corridors and

⁴⁷ Atliekant būsimą Sąjungos Arkties politikos peržiūrą.

⁴⁸ Pavyzdžiui, krovinių tvarkymo (įskaitant konteinerių terminalus), sandėliavimo, agentūrų veiklos ir krovinių ekspedijavimo paslaugos.

⁴⁹ Atsižvelgiant į 2017 m. ESTT nuomonę dėl susitarimo su Singapūru, kurioje patvirtinta, kad ES turi išimtinę kompetenciją derėtis dėl tarptautinių jūrų transporto paslaugų susitarimų ir juos sudaryti, kai tokie susitarimai gali daryti poveikį galiojančioms ES taisyklėms arba jas pakeisti.

Hubs“⁵⁰ skatinama naudoti švarius ir alternatyviuosius degalus naudojantis abipusiškai naudingomis partnerystėmis su trečiosiomis šalimis. Siekdama apsaugoti investicijas ir ES interesus tarptautinėse tiekimo grandinėse, Komisija **saugumo ir saugos reikalavimus įtrauks į pagal strategiją „Global Gateway“ plėtojamas uostų ir vertės grandinės partnerystes** su besivystančiomis šalimis. Ji dar labiau stiprins šį požiūrį gilindama partnerystes su išsivysčiusiomis trečiosiomis šalimis, kuriose yra pagrindiniai pasauliniai laivybos centrai.

Atsižvelgdama į Viduržemio jūros regiono paklą⁵¹, Komisija skatins veiksmingų ir tvarių transporto jungčių plėtrą ir didesnę Sąjungos saugumą.

3.6. Parama vidaus vandenų laivybos, kruizinių laivų ir pramoginių laivų pramonės sektoriams

Siekdama kuo geriau išnaudoti nerealizuotą vidaus vandenų transporto potencialą Europos transporto sistemoje, Europos Komisija pasiūlys **tolesnę veiklą, susijusią su programa NAIADES III**. Įgyvendinant šią iniciatyvą daugiausia dėmesio bus skiriama esminėms vidaus vandenų transporto konkurencingumo problemoms spręsti, be kita ko, modernizuojant vidaus vandenų uostus, didinant infrastruktūros atsparumą ir diegiant novatoriškas technologijas, pavyzdžiui, automatizuotas sistemas ir visai netaršius arba mažataršius laivus.

Būsima ES **darnaus turizmo strategija** padės toliau **skatinti tvarų turizmo ekosistemos augimą**, taip pat ir kruizinės ir pramoginės laivybos sektoriuose.

Pavyzdiniai veiksmai:

- *tęsti darbą IMO, kad būtų ieškoma pasaulinių sprendimų, ir, atsižvelgiant į pasaulines IMO priemones, peržiūrėti atitinkamus ES teisės aktus dvigubam mokėjimui išvengti;*
- *apsvarstyti, kaip supaprastinti ES ATLPS ir iniciatyvos „FuelEU Maritime“ stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą ir racionalizuoti laivybos operacijų administracinius formalumus;*
- *siekti pasaulinio užmojo tikslų, be kita ko, aktyviau dalyvaujant IMO darbe, skatinti strategines partnerystes su trečiosiomis šalimis ir užtikrinti sklandų pasaulinių jūrų rinkų veikimą.*

4. SAUGUMAS IR APSAUGA

Jūrų srityje susiduriama su vis daugiau grėsmių – tiek paviršiuje, tiek jūros dugne. Grėsmės rodo, kad reikia tvirtų **karinio jūrų laivyno, ledlaužių, povandeninių ir dvejopo naudojimo pajėgumų**, kuriais būtų remiama ES gynyba, Arkties saugumas, ypatingos svarbos infrastruktūros apsauga ir karinio mobilumo poreikiai. Sprendžiant šiuos uždavinius gali atsirasti ES jūrų pramonės augimo galimybių, be kita ko, išnaudojant ir skatinant dvejopo naudojimo laivų, platformų ir technologijų gamybą.

4.1. Europos karinio jūrų laivyno pramoninės ir technologinės bazės stiprinimas

⁵⁰ [Global Gateway - International Partnerships - European Commission](#).

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final](#).

Dėl kintančios geopolitinės aplinkos reikia plėtoti pažangiausias karinio jūrų laivyno sistemas, laivus ir platformas, galinčius integruotai veikti sudėtingoje, daugiasritėje grėsmių aplinkoje, įskaitant, kai reikia, ekstremalią klimato ir geografinę aplinką (pvz., Arktį).

Kad būtų pasiekti 2030 m. gynybos parengties tikslai, didinti karinio jūrų laivyno reikmėms būtinus gamybos pajėgumus turėtų būti ES ir nacionalinis interesas⁵². Kad sustiprintų karinio jūrų laivyno pramoninius ir technologinius pajėgumus, **valstybės narės gali pasinaudoti įvairiomis galimybėmis, numatytomis plane „ReArm Europe“⁵³, kuriuo siekiama iki 2030 m. sutelkti iki 800 mlrd. EUR su gynyba susijusioms išlaidoms finansuoti**. Pavyzdžiui, gali būti remiamas standartizuotų sąsajų ir protokolų kūrimas, sudaromos palankios sąlygos užtikrinti Europos karinių jūrų laivynų sąveikumą, integruojamos įvairių gamintojų sistemos ir puoselėjamos strateginių pajėgumų sritys⁵⁴.

Europos gynybos fondas (EGF) toliau stiprins ES karinių jūrų pajėgų sistemų integravimo įmonių ir įrangos tiekėjų pajėgumus remdamas bendradarbiaujamąsias mokslinių tyrimų ir plėtros temas pagal Pajėgumų plėtojimo plano prioritetus⁵⁵.

Be to, pagal **Europos gynybos pramonės programą** (EGPP) bus remiamas pramonės gamybos pajėgumų didinimas, kompensuojant bendradarbiavimo vykdant bendrus viešuosius pirkimus išlaidas. Pagal ją taip pat bus remiamas perėjimas nuo prototipo prie didelio masto gamybos, susiejant Europos gynybos fondo (EGF) remiamą mokslinių tyrimų ir plėtros veiklą.

4.2. Technologinio pirmavimo užtikrinimas informuotumo apie padėtį jūroje srityje

Siekiant apsaugoti ypatingos svarbos povandeninę, uostų ir jūrinę infrastruktūrą, reikia laikytis daugiasričio požiūrio, apimančio, pavyzdžiui, šias technologijas: povandeninius ir antvandeninius dronus, jutiklius, ankstyvojo perspėjimo sistemas, povandeninio ryšio sistemas, paleidimo ir susigrąžinimo sistemas ir dronų nešiklius. Vyriausybių ir sektoriaus atstovai, glaudžiau bendradarbiaudami, turi sukurti sudėtingas informuotumo apie padėtį struktūras su integruotomis pažangiomis technologijomis ir grindžiamas unikalia vadovavimo ir kontrolės sistema. Kartu atsirastų galimybių įtvirtinti ES jūrų pramonės pirmavimą besiformuojančiame strateginiame segmente.

ES veiksmų planu dėl kabelių saugumo⁵⁶, kuriame numatyta sukurti integruotą jūrinių kabelių stebėjimo kiekviename jūros baseino centre mechanizmą, ir **Dronų saugumo ir apsaugos nuo dronų užtikrinimo veiksmų planu⁵⁷**, kuriame numatytos dronams skirtos

52 Komisija įvertins ES karinio jūrų laivyno sektoriaus poreikius, jo tiekimo grandinę, ES priklausomybės laipsnį ir poreikį turėti strateginių atsargų. 2026 m. III ketv. planuojama pradėti tyrimą pagal programos „Europos horizontas“ 2026–2027 m. darbo programą (Jungtinio tyrimų centro mokslinės ir techninės tarnybos (vandens transporto tiekimo grandinės atsparumas)).

⁵³ JOIN(2025) 27 *final*.

⁵⁴ Įskaitant dvejopo naudojimo laivus ir technologijas, specialios paskirties laivus, skirtus atviros jūros ir povandeninei infrastruktūrai prižiūrėti (pvz., kabelių tiesimo laivus, techninės priežiūros ir remonto laivus) ir transportavimo jūra pajėgumus (pvz., keltus, ledlaužius, ligoninių laivus, įgulą aptarnaujančius laivus, jūrinės veiklos laivus, draga žvejojančius laivus, vilkikus).

⁵⁵ Karinių jūrų pajėgų koviniai ir sulaikymo jūroje pajėgumai visose trijose pagrindinėse srityse, t. y. dabartinių karinių jūrų pajėgų antvandeninių sistemų modernizavimas, naujos kartos karinių jūrų pajėgų antvandeninės kovinės sistemos ir tolimojo nuotolio ginkluotos pilotuojamos ir nepilotuojamos jūrų sistemos. Išsamiau žr. EGA „2023 m. ES pajėgumų plėtojimo prioritetai“.

⁵⁶ JOIN(2025) 9 *final*.

⁵⁷ COM(2026) 81 *final*.

pramoninės priemonės, pavyzdžiui, bendro pirkimo iniciatyva, bus padedama užtikrinti, kad grėsmės būtų nustatomos ir į jas būtų reaguojama laiku.

Siekiant didinti ES lygmens informuotumą apie padėtį jūroje nuo stebėjimo iš kosmoso iki padėties jūros dugne ir šalinti pajėgumų trūkumus, bus svarbu pasinaudoti Europos jūrų pramonine baze, remiantis Vandenynų paktu ir kitomis esamomis ES iniciatyvomis šioje srityje⁵⁸, siekiant toliau remti:

- daugiau mokslinių tyrimų ir plėtos veiklos technologijų ir karinių / dvejopo naudojimo sistemų, skirtų vadovavimui, kontrolei, komunikacijai, žvalgybai, stebėjimui ir išžvalgymui, srityje;
- bendradarbiaujamuosius bepiločių jūrų dronų ir ryšių sistemų, skirtų kariniams laivams, pakrančių apsaugos tarnyboms ir uostų direkcijoms, viešuosius pirkimus, užtikrinant koordinavimą;
- investicijas į kibernetinio saugumo sprendimus ir integruotas sistemas, apimančias stebėjimo pajėgumus, ir jų plėtojimą, kad būtų galima laikytis visapusiško ir koordinuoto požiūrio į jūrų saugumą ir uostų apsaugą.

Šiuo atžvilgiu Komisija ragina valstybes nares pasinaudoti EGPP teikiamomis galimybėmis, visų pirma galimybe sukurti **Europos gynybos srities bendrų interesų projektus**, be kita ko, **informuotumo apie padėtį jūroje** srityje.

4.3. Karinio mobilumo ir pasirengimo ekstremaliosioms situacijoms rėmimas

Bendrame komunikate dėl karinio mobilumo⁵⁹ pabrėžiamas dvejopo naudojimo transporto, įskaitant jūrų transportą, vaidmuo sudarant kariniam mobilumui ir pasirengimui ekstremaliosioms situacijoms reikalingas sąlygas. Jame taip pat pabrėžiama, kad ES turi plėsti savo pramonės pajėgumus, kad galėtų užtikrinti karinio mobilumo pajėgumus. Šiuo atžvilgiu svarbus Europos keltų dvejopo naudojimo potencialas. Jie gali atlikti svarbų vaidmenį greitai ir veiksmingai transportuojant karius, transporto priemones ir įrangą trumpųjų ir vidutinių nuotolių jūrų maršrutais, taip pat vykdant evakuaciją ir teikiant pagalbą ekstremaliosios situacijos atveju. Toks dvejopas naudojimas suteiks galimybių atkurti vidaus pramonės pajėgumus šiame strateginiame segmente ir sukurti sniego gniūžtės efektą jūrų gamybos bazei.

Šiuo tikslu Komisija pasiūlys **taikyti dvejopo naudojimo keltų statybos paramos mechanizmą**⁶⁰, kuris padės sutelkti finansinius išteklius investicijoms, susijusioms su Europoje pastatytų ir strategiškai svarbiuose maršrutuose dislokuojamų dvejopo naudojimo keltų papildomomis karinėmis specifikacijomis. Pagal šią programą Komisija bendradarbiaus su Europos gynybos agentūra ir galbūt EMSA, taip pat su ES kariniu štabu, kad parengtų dvejopo naudojimo jūrų transporto išteklių standartus, kurie papildytų siūlomą Karinio mobilumo reglamentą⁶¹ ir užtikrintų suderinamumą su NATO standartais.

Be to, Komisija sieks, kad būtų nustatytos patikimos privalomos IMO kibernetinio saugumo taisyklės, padėsiančios sumažinti civiliniams laivams kylančią bendrąją

⁵⁸ Pvz., ES jūrų saugumo strategija (14280/23), jūrų srčiai skirta bendra dalijimosi informacija aplinka, ES veiksmų planu dėl kabelių saugumo, Dronų saugumo ir apsaugos nuo dronų užtikrinimo veiksmų planu, EMSA prižiūrimais centrais ir ES kosmoso programa (Reglamentas (ES) 2021/696), kuria sukuriamos „Copernicus“, „Galileo“, EGNOS, GOVSATCOM ir kosmoso saugos paslaugos, kuriomis remiama jūrų navigacija, stebėjimas, ryšiai ir informuotumas jūrų srityje.

⁵⁹ JOIN(2025) 846 *final*.

⁶⁰ Kai taikytina, laikantis atitinkamų valstybės pagalbos taisyklių.

⁶¹ SWD(2025) 847 *final*.

jūrinę kibernetinę riziką. Šiuo tikslu ji vadovausis atitinkamomis ES priemonėmis (pavyzdžiui, TIS 2 direktyva⁶², Kibernetinio atsparumo aktu⁶³ ir neseniai pateiktu pasiūlymu dėl peržiūrėto Kibernetinio saugumo akto⁶⁴), kuriomis siekiama dar labiau padidinti ES kibernetinio saugumo atsparumą ir pajėgumus atsižvelgiant į šių grėsmių didėjimą.

Pavyzdiniai veiksmai:

- *remti karinės jūrų pramonės gamybos pajėgumų didinimą, be kita ko, įgyvendinant naują Europos gynybos pramonės programą ir planą „ReArm Europe“;*
- *pasiūlyti vykdyti Dvejopo naudojimo keltų statybos rėmimo programą.*

5. PRIEIGA PRIE INOVACIJŲ

Inovacijos ir investicijos į pažangiąsias technologijas, pavyzdžiui, švarias technologijas, žiedišumą, skaitmenizaciją, automatizavimą, DI ir pažangų laivų projektavimą, yra labai svarbios siekiant padidinti tiek ES jūrų gamybos, tiek laivybos sektorių konkurencingumą, tvarumą ir atsparumą. Todėl labai svarbu šalinti kliūtis, pavyzdžiui, reglamentavimo neapibrėžtumą, viešųjų ir privačiųjų investicijų į MTI pastangų susiskaidymą ir testavimo pajėgumų ribotumą.

5.1. Politikos sistemos tobulinimas ES lyderystei novatoriškų technologijų srityje skatinti

ES vandens transporto ekosistemos ateitis priklausys nuo gebėjimo nustatyti ir išplėtoti naujus technologinius sprendinius, susijusius su švariomis technologijomis ir skaitmeninėmis bei automatizuotomis sistemomis, taip pat nuo gebėjimo teikti tikslią politinę paramą ES pramoninei bazei stiprinti.

Technologijos, kaip antai kuro elementai, elektrinis ir vėjinis varymas, nevaldomųjų išmetamųjų teršalų kontrolė, CO₂ transportavimas, anglies dioksido surinkimas ir saugojimas, elektros tiekimas nuo kranto ir jūrų atsinaujinantieji energijos ištekliai⁶⁵, yra tik kelios iš technologijų, kurios turi didelį išmetamo ŠESD kiekio mažinimo potencialą ir rinkos galimybes. Dauguma jų pripažįstamos Poveikio klimatui neutralizavimo pramonės akte, kuriuo siekiama iki 2030 m. padidinti ES poveikio klimatui neutralizavimo technologijų gamybos pajėgumus. Be to, naujausi EMSA atlikti tyrimai rodo trinties mažinimo oru naudą, o IMO padarė pažangą rengdama gaires dėl baterijų, pažangaus atliekinės šilumos panaudojimo, kuro elementų ir anglies dioksido surinkimo ir saugojimo sistemų.

Vėjinis varymas yra technologijos, grindžiamos tvirta Europos gamybos patirtimi, pavyzdys⁶⁶. Siekdama remti jos naudojimą, Komisija dės pastangas, kad būtų patobulinta vėjinio varymo energijos apskaitos metodika ir pašalintos reguliavimo spragos ES ir IMO lygmeniu.

⁶² Direktyva (ES) 2022/2555.

⁶³ Reglamentas (ES) 2024/2847; pagal aktą reikalaujama, kad produktai su skaitmeniniais elementais atitiktų kibernetinio saugumo reikalavimus. Nors laivų įrenginiai nepatenka į jo taikymo sritį, jis vis tiek gali būti taikomas jūrų sektoriui, kiek tai susiję su gaminiais, kurie nepriskiriami laivų įrenginiams, pavyzdžiui, programine įranga.

⁶⁴ COM(2026) 11.

⁶⁵ Pavyzdžiui, jūros vėjo energijos platformos ir plūdurai, potvynių srovės energija, jūros bangų energijos pastotės ir konverteriai.

⁶⁶ Per pastaruosius penkerius metus šiai sričiai pagal programą „Europos horizontas“ skirta daugiau kaip 36 mln. EUR.

Be to, **branduolinės varomosios jėgos**, įskaitant mažuosius modulinius reaktorius (MMR) ir pažangiuosius modulinius reaktorius (PMR), atžvilgiu reikalinga koordinuota strateginė priežiūra, atsižvelgiant į atsinaujinusį pasaulinį susidomėjimą ir ankstyvas pramonės naujoves. Komisija toliau dirbs, kad būtų sukurta tvirta politikos sistema, kuri sudarytų sąlygas naudoti branduolinę varomąją jėgą komercinėje laivyboje⁶⁷ ir padėtų pasiekti pirmaujančią poziciją pasaulyje technologijų ir pramonės srityse.

Komisija, padedama EMSA, koordinuos technologinės plėtros, įskaitant technologinę parengtį ir saugą, vertinimo darbą. Siekiant padėti sumažinti investicijų riziką ir prisidėti prie plėtros sprendimų, perspektyvi technologinė plėtra bus toliau vertinama ir atspindėta ES teisėje, pavyzdžiui, Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ir ES taksonomijoje⁶⁸, taip pat atitinkamai IMO lygmeniu.

Prireikus Komisija atnaujins ES bendrosios rinkos sistemą, kad remtų inovacijas ir švarių technologijų diegimą konkrečiuose jūrų gamybos segmentuose. Šiuo tikslu ji pasiūlys **Reglamento dėl ne keliais judančių mechanizmų išmetamųjų teršalų**⁶⁹ **tikslinį pakeitimą**, kad vidaus vandenų laivuose būtų leidžiama naudoti vandenilį kaip ne keliais judančių mechanizmų variklių etaloninius degalus. Be to, **šiuo metu atliekant Pramoginių laivų direktyvos**⁷⁰ **vertinimą daugiausia dėmesio skiriama taisyklių, susijusių su šiam segmentui skirtais naujais laivais ir naujomis varymo sistemomis, vertinimui.**

Siekdama paspartinti saugų autonominių laivų dislokavimą, Komisija sieks sukurti **autonominės laivybos sprendinių reguliavimo ir techninę sistemą** tiek IMO, tiek ES lygmenimis. Nuo 2016 m. ES darbu, susijusiu su autonominiais antvandeniniais jūrų laivais (MASS), prisidedama prie rengiamo IMO MASS kodekso, kuris bus priimtas 2026 m., o ne vėliau kaip 2032 m. taps privalomas. Prieš pradėdant plačiu mastu naudoti autonominius laivus, Komisija, padedama EMSA ir siekdama remti įgyvendinimą valstybėse narėse ir prisidėti prie ES lyderystės technologijų srityje, **paskelbs ES gaires ir geriausios praktikos pavyzdžius, susijusius su nustatytuoju testavimu ir bandymais jūroje, taip pat su rizikos vertinimu**⁷¹.

5.2. Sinergijos ir koordinavimo skatinimas bei inovacijų pramoninės plėtotės kliūčių šalinimas

Kad stiprintų ES technologinę lyderystę, Komisija sieks stiprinti viešojo ir privačiojo sektorių bendradarbiavimą pagal 2028–2034 m. bendrąją programą „Europos horizontas“ prioritetinėse srityse ir taikys portfelio metodą. Vandens transporto srityje tai bus grindžiama dabartinės bendrai programuojamos **visai netaršaus vandens transporto partnerystės** rezultatais, siekiant **stiprinti ir plėsti ES veiksmus** šioje srityje, kad būtų skatinama priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, skaitmenizacijos,

⁶⁷ Be kita ko, naudojant programos „Europos horizontas“ 5 veiksmų grupės darbo programos 2027 m. kvietimo teikti pasiūlymus specialią temą.

⁶⁸ 2021 m. birželio 4 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2021/2139, kuriuo papildomas Reglamentas (ES) 2020/852.

⁶⁹ Reglamentas dėl reikalavimų, susijusių su ne keliais judančių mechanizmų vidaus degimo variklių dujinių ir kietųjų dalelių išmetamųjų teršalų ribinėmis vertėmis ir tipo patvirtinimu (Reglamentas (ES) 2016/1628).

⁷⁰ 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/53/ES dėl pramoginių ir asmeninių laivų, kuria panaikinama direktyva 94/25/EB, (Tekstas svarbus EEE).

⁷¹ Pvz., su EMSA sukurta rizika grindžiama vertinimo priemone (RBAT).

automatizavimo ir žiediško sinergija ir masto poveikis platesnėje vandens transporto ekosistemoje.

Komisija ragina **valstybes nares toliau remti spartų inovacijų diegimą, įskaitant bandymo standus ir reguliavimo eksperimentus**, kuriais būtų prisidedama prie Europos lyderystės jūrų technologijų srityje, pramonės suverenumo ir dvejopos pertvarkos tikslų. Būsima **ES vandenynų mokslinių tyrimų ir inovacijų strategija** pagerins vandenynų technologijų, pavyzdžiui, povandeninės robotikos, bandymų, susijusių su įvairiomis paskirtimis, procesus, siekiant padėti ES gamintojams jas diegti greičiau ir pigiau.

Įgyvendindama **Europos mokslinių tyrimų ir technologijų infrastruktūros strategiją**⁷², Komisija nustatys ir įvertins mokslinių tyrimų ir technologijų infrastruktūros objektus, taip pat ir vandens transporto infrastruktūrą. Ji taip pat skatins ES jūrų sektoriaus startuolių, veiklą plečiančių įmonių, MVI ir vidutinės kapitalizacijos įmonių prieigą prie tokios infrastruktūros.

Siekdama padėti **užkirsti kelią ES finansuojamų technologijų nutekėjimui**, Komisija spręs mokslinių tyrimų ir inovacijų saugumo klausimą, užtikrindama sistemingą ir griežtą esamų priemonių vykdymo užtikrinimą⁷³, ir nustatys visas likusias spragas.

Komisija **pradės įgyvendinti Europos vandenynų stebėjimo iniciatyvą „OceanEye“**, kuri yra vienas iš Europos vandenynų pakto kertinių akmenų. Vandenynų stebėjimo stiprinimas ir susijusių technologijų kūrimas suteiks naujų galimybių ES jūrų sektoriaus gamintojams.

Pavyzdiniai veiksmai:

- *atnaujinti reglamentavimo sistemą, kad būtų skatinama ES lyderystė novatoriškų technologijų, įskaitant vėjinį varymą, branduolinę varomąją jėgą ir autonominius laivus, srityje;*
- *stiprinti ir plėsti mokslinių tyrimų ir inovacijų paramą vandens transporto sektoriui, remiantis dabartinės bendrai programuojamos visai netaršaus vandens transporto partnerystės rezultatais;*
- *pradėti įgyvendinti vandenynų stebėjimo iniciatyvą („OceanEye“).*

6. PRIEIGA PRIE FINANSAVIMO IR INVESTICIJŲ

Neseniai atliktuose tyrimuose apskaičiuota, kad metiniai ES laivų laivyno priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo finansavimo poreikiai siekia 2,4–8,5 mlrd. EUR. Nustatyta, kad reikia didelių investicijų į vidaus vandenų laivus ir specializuotus segmentus, pavyzdžiui, jūros vėjo elektrinių aptarnavimo laivus, povandeninius kabelių remonto laivus ar besiformuojančias vandenynų technologijas⁷⁴. Be to, apskaičiuota, kad ES laivų statyklų skaitmeninei transformacijai reikės mažiausiai 3–7,5 mlrd. EUR investicijų. Norint patenkinti šiuos investicijų poreikius, reikia koordinuotai naudoti dabartinį ir būsimą ES finansavimą, nacionalines priemones ir veiksmus, kuriais siekiama pritraukti privatųjį kapitalą per visą investavimo procesą. Taikant specialias konsultavimo, ryšių

⁷² COM(2025) 497 final/2.

⁷³ Pavyzdžiui, tinkamai pagrįstais atvejais Komisija gali neleisti tam tikriems trečiųjų šalių subjektams arba tam tikrų trečiųjų šalių kontroliuojamiems ES subjektams dalyvauti mokslinių tyrimų ir inovacijų bei skaitmeninių pajėgumų diegimo projektuose, kad būtų apsaugotas Sąjungos strateginis turtas, interesai, autonomija ar saugumas. Ji taip pat gali įvertinti programos „Europos horizontas“ rezultatų (įskaitant intelektinę nuosavybę), sukurtų vykdant ES finansuotus mokslinius tyrimus, perdavimo toje programoje nedalyvaujančioms trečiosioms šalims poveikį ir papieštarauti šių rezultatų perdavimui.

⁷⁴ [European Investment Bank, European Blue Champions - Charting the course for innovation finance, 2025.](#)

užmezgimo ir projektų katalogo priemonės (pavyzdžiui, ES laivų finansavimo portalą, platformą „BlueInvest“, Europos įmonių tinklą (EEN), EIB konsultacijas per „InvestEU“ konsultacijų centrą, Inovacijų fondo projektų rengimo pagalbą) bus palengvinta prieiga prie išteklių ir sudarytos palankios sąlygos projektams finansuoti.

Komisija ragina valstybes nares, finansų įstaigas ir nacionalinius skatinamojo finansavimo bankus didinti paramą vandens transporto projektams, be kita ko, teikiant garantijas tiek laivų statybos, tiek įsigijimo finansavimui, kai taikytina, laikantis atitinkamų valstybės pagalbos taisyklių.

6.1. Investicijų finansavimas ES priemonėmis

2026 ir 2027 m. Komisija per visą investavimo ciklą sutelks įvairius turimus išteklius ir esamas priemones, kad remtų ES vandens transporto klasterį, įskaitant jūrų gamybą ir laivybą.

Tikslinės dotacijos, veiksmingi rizikos pasidalijimo mechanizmai ir novatoriškos finansinės schemos yra labai svarbūs siekiant pritraukti privačias investicijas į šį sektorių. Šiuo atžvilgiu Komisija **rems laivyno atnaujinimą ir jo priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą**, ypatingą dėmesį skirdama keltams ir pakrančių laivams. Tokią veiklą ji vykdys **pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP)** ir 2026 m. paskelbs kvietimą teikti pasiūlymus. Šiuo veiksmu siekiama ES laivybės sektoriaus pertvarkos, kartu skatinant Europos jūrų erdvės plėtrą, taip pat vidaus gamybos pajėgumus ir ES sukurtas technologijas. Nuo 2014 m. pagal EITP jau buvo suteikta 220 mln. EUR parama įvairių rūšių laivams ir intervencinėms priemonėms. Be to, 2026 m. vasario mėn. Komisija **iš dalies pakeitė Europos skaitmeninės infrastruktūros tinklų priemonės darbo programą, kad strateginiams jūrinių kabelių projektams būtų skirta 347 mln. EUR**, ir paskelbė 20 mln. EUR vertės kvietimą teikti pasiūlymus dėl Europos remonto pajėgumų didinimo.

Pagal **programą „InvestEU“** Komisija tikisi **iki 2027 m. sutelkti apie 1–1,5 mlrd. EUR⁷⁵ investicijų į vandens transporto sektorių**, iš kurių trečdalis bus panaudota 2026–2027 m., be kita ko, transporto priemonių parkui atnaujinti ir modifikuoti visais plėtros etapais⁷⁶. Neseniai įsteigtas nuosavu kapitalu grindžiamas fondas „Atlante Marine Fund“⁷⁷ yra perspektyvi iniciatyva. Be to, **įgyvendinant „Blue Economy“ produktą⁷⁸, remiamą pagal „InvestEU“ ir EJŖŽAF⁷⁹ ir įgyvendinamą EIB grupės, startuoliams ir MVĮ, veikiantiems, be kita ko, laivų statybos ir modifikavimo, laivybės ir mėlynųjų technologijų srityse, teikiamos rizikos kapitalo ir privataus kapitalo investicijos. Jį įgyvendinant siekiama sutelkti apie 800 mln. EUR investicijų.**

Komisija įsipareigojo demonstravimui ir pasirengimui diegti **iš Inovacijų fondo iki 2030 m. skirti 20 mln. ES ATLPS leidimų (1,5 mlrd. EUR⁸⁰)**, kad paremtų išmetamo

⁷⁵ Pagal programą „InvestEU“ jau remiamos tokios investicijų sritys: mažataršiai ir visai netaršūs keltai, jūros vėjo elektrinių parkai, antvandeniniai laivai be įgulos, skirti naudoti jūros vėjo energijos sektoriuje, vėjinis varymas ir povandeninės technologijos.

⁷⁶ Be kita ko, plečiant tarpsektorinius programas „InvestEU“ produktus, kurie gali būti naudojami MVĮ ir mažoms vidutinės kapitalizacijos įmonėms laivybės ir laivų statybos sektoriuose remti, įskaitant Europos inovacijų fondo (EIF) valdomą tvarumo garantiją ir skaitmenizacijos bei inovacijų garantiją.

⁷⁷ Remiamas Europos investicijų fondo (EIF) pagal programą „InvestEU“ ir daugiausia skirtas transporto priemonių parkų energetikos pertvarkai palengvinti, ypač smulkiųjų ir vidutinių savininkų parkų.

⁷⁸ Jį įgyvendina Europos investicijų fondas.

⁷⁹ Europos jūrų reikalų, žvejybos ir akvakultūros fondas.

⁸⁰ Vieno ES leidimo kaina – 75 EUR.

ŠESD kiekio mažinimą ir skatintų inovacijas visame jūrų sektoriuje – nuo uostų iki laivų statybos. Nuo 2020 m. iš fondo paremta 13 jūrų sektoriaus projektų, kuriems skirta apie 600 mln. EUR⁸¹. Remdamasi šiais rezultatais ir vykdydama įsipareigojimą šiam sektoriui skirti 20 mln. ES ATLPS leidimų, 2027 m. Komisija paskelbs **specialų jūrų sektoriui skirtą kvietimą teikti pasiūlymus**. Šio kvietimo biudžetą ir apimtį atitinkamai nustatys Komisija, visų pirma remdamasi likusiu Inovacijų fondo biudžetu ir ATLPS kainodara. Be to, būsimuose bendruose kvietimuose teikti pasiūlymus Komisija įvertins Inovacijų fondo įgyvendinimą ir konkrečias jo nuostatas dėl pirmenybės teikimo jūrų sektoriaus projektams, kad būtų toliau didinamas laivybos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas. Valstybės narės raginamos pasinaudoti Inovacijų fondo ištekliais – taikyti mechanizmus „Paslauginis aukcionas“ ir „Paslauginės dotacijos“, pagal kuriuos leidžiama skirti papildomų nacionalinių lėšų jūrų sektoriaus projektams remti.

Pagal programą „Europos horizontas“ 2021–2024 m. Komisija jau skyrė 345 mln. EUR. Be to, **184,5 mln. EUR bus skirta vandens transporto mokslinių tyrimų ir inovacijų veiksmams** iki 2027 m. **finansuoti**⁸², įskaitant 159,5 mln. EUR visai netaršiam vandens transportui finansuoti ir 8 mln. EUR temai „Kietojo oksido kuro elementai“⁸³. **Karinių jūrų pajėgų moksliniams tyrimams ir plėtrai**⁸⁴ pagal šiuo metu (2026 m.) paskelbtus EGF kvietimus teikti pasiūlymus, susijusius su geresnių pusiau autonominių antvandeninių laivų ir jūros dugno infrastruktūros apsaugos temomis, bus skirta 130 mln. EUR.

Kitoje daugiametėje finansinėje programoje siūlomas **Europos konkurencingumo fondas** gali padėti sektoriui gauti ES inovacijų rinkoje. Iš Europos konkurencingumo fondo Komisija galėtų remti investicijas į švarius, skaitmenizuotus laivus, taip pat laivų statybos, jūrų energijos ir mėlynųjų technologijų inovacijas ir modernizavimą. Iš Europos konkurencingumo fondo taip pat galėtų būti remiami bendradarbiaujamieji gynybos srities moksliniai tyrimai ir inovacijos bei pramoninė plėtra, taip pat dvejetainis civilinis ir karinis išteklių naudojimas⁸⁵. Europos konkurencingumo fondo finansinę paramą siūloma glaudžiai koordinuoti su finansavimu pagal būsimą **programą „Europos horizontas“**⁸⁶.

EIB grupė, kuri paskolina vidutiniškai⁸⁷ 600 mln. EUR per metus platesnės vandens transporto srities, įskaitant laivybą, projektams, tebėra įsipareigojusi remti sektoriaus finansavimo poreikius ir sudaryti palankesnes sąlygas visų dydžių įmonėms gauti finansavimą⁸⁸. Grupė yra pasirengusi užtikrinti patikimą kelią nuo inovacijų ir bandomųjų

⁸¹ Be to, sektorius taip pat naudojasi dar didesniu biudžetu – skirtu su transportu susijusiems elektrolizinių degalų projektams.

⁸² Pagal programos „Europos horizontas“ 2025 ir 2026–2027 m. darbo programas.

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Jūrų transportui skirta įvairių rūšių kuro kietojo oksido kuro elemento galios pavara.

⁸⁴ Nuo 2019 m. karinio jūrų laivyno pajėgumams didinti ES lygmeniu iš viso numatyta ir įsipareigota skirti 1,1 mlrd. EUR. Pradėti, vykdomi arba užbaigti (2019–2024 m.) EGPPP / PADR / EGF projektai apima 35 bendradarbiavimo projektus, kuriems įsipareigota skirti 834,9 mln. EUR ir kuriuos vykdant bus parengti 6 prototipai ir dar 10 iki 2030 m. 142 mln. EUR numatyta skirti pagal EGF kvietimus teikti pasiūlymus – projektai šiuo metu atrenkami (2025 m.).

⁸⁵ Pvz., skatinami dvejetainio naudojimo transporto įrangos viešieji pirkimai, remiamas pramonės pajėgumų, skirtų produktų, kuriais prisidedama prie karinio mobilumo ir jis gerinamas, gamybai ir techninei priežiūrai, stiprinimas, modernizavimas, plėtra ir paskirties keitimas, taip pat darbuotojų mokymas, perkvalifikavimas ir kvalifikacijos kėlimas.

⁸⁶ Programos „Europos horizontas“ II ramsčio konkurencingumo daliai skirta bendradarbiaujamoji mokslinių tyrimų ir inovacijų veikla bus įtraukta į specialią Europos konkurencingumo fondo darbo programų dalį.

⁸⁷ 2015–2024 m. laikotarpiu.

⁸⁸ Be kita ko, šiose srityse: laivyba, inovacijos, pažangioji gamyba ir gynyba.

projektų iki plataus masto diegimo, be kita ko, naudodamasi savo programa „TechEU“⁸⁹, remiama pagal programą „InvestEU“.

6.2. Europos, nacionalinio ir regioninio lygmens paramos priemonių naudojimas

Valstybių narių ar regionų įgyvendinamų pasidalijamojo valdymo fondų lėšomis gali būti remiamos investicijos pagal naują pasiūlymą dėl DFP, taikant nacionalinės ir regioninės partnerystės planus ir laikantis šios strategijos tikslų⁹⁰.

Didelius ir specialius išteklius priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui finansuoti galima sutelkti iš ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) pajamų, kurias ES valstybės narės gauna aukcionuose išplėtus sistemos taikymą jūrų transportui. Kadangi teisiškai reikalaujama, kad valstybės narės ES ATLPS pajamas naudotų investicijoms į klimato priemones, Komisija **primygtinai ragina valstybes nares dalį ATLPS pajamų skirti** investicijoms į jūrų sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą visame Europos jūrų sektoriaus klasteryje⁹¹. Siekdama kuo labiau padidinti poveikį ir pasiekti sinergiją ES lygmeniu, be kita ko, tarp laivų savininkų, laivų statyklių, technologijų ir kuro tiekėjų bei uostų suinteresuotųjų subjektų, Komisija koordinuos valstybių narių pastangas ir sudarys palankesnes sąlygas keistis geriausios praktikos pavyzdžiais, be kita ko, galbūt parengdama gaires.

Siekdama dar labiau palengvinti jūrų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą ir remti ES pramonės atsparumą ir lyderystę, Komisija, atlikdama būsimą ATLPS peržiūrą, apsvarstys galimybę sukurti **specialų ES mechanizmą, kurį taikant būtų tiesiogiai remiamos laivybos bendrovės suteikiant ATLPS leidimus** už tvarių degalų ir švarių varymo technologijų naudojimą, susietą su tiksliniais ES pirmenybės kriterijais.

Komisija ragina valstybes nares pasinaudoti naująja **Švarios pramonės kurso valstybės pagalbos sistema**, kad būtų remiamos investicijos į pramonės priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą ir energijos vartojimo efektyvumą, be kita ko, jūrų gamybos įrenginiuose, taip pat į su jūros sritimi susijusių poveikio klimatui neutralizavimo technologijų⁹² gamybos pajėgumų didinimą.

Būsimomis **Sausumos ir daugiarūšio transporto gairėmis** ir naujuoju **Transporto bendrosios išimties reglamentu** bus sudarytos sąlygos taikyti investicinės pagalbos priemones, kuriomis siekiama remti vidaus vandenų laivų laivyno atnaujinimą⁹³ ir kranų įrengimą vidaus vandenų laivuose. Jais taip pat bus sudarytos sąlygos taikyti veiklos pagalbos priemones, kad būtų galima sumažinti išorės sąnaudas pereinant prie daugiarūšio transporto galimybių, įskaitant trumpųjų nuotolių laivybą ar vidaus vandenų kelius, palyginti su vien kelių transportu.

6.3. Laivų finansavimo reguliavimo klausimų sprendimas

⁸⁹ „TechEU“ – vieno langelio principu veikiantis Europos novatorių centras.

⁹⁰ Kai taikytina, laikantis atitinkamų valstybės pagalbos taisyklių.

⁹¹ Pavyzdžiui, investicijoms į tvarių degalų gamybą ir naudojimą, laivų energijos vartojimo efektyvumo didinimą, laivyno atnaujinimą, novatoriškas švarias jūrų technologijas ir tvarią infrastruktūrą bei elektros tiekimą nuo kranto uostuose.

⁹² Tai, be kita ko, kuro elementai, vandens transportui skirtos elektrinio varymo technologijos, vėjinio varymo technologijos, CO₂ transportavimo technologijos, anglies dioksido surinkimo ir saugojimo technologijos, elektros tiekimą nuo kranto įranga, jūrų atsinaujinančiųjų išteklių energijos technologijos, pavyzdžiui, jūros vėjo platformos ir plūdurai, potvynių srovės energijos technologijos, jūros bangų energijos technologijos, jūrų pastotės ir konverteriai.

⁹³ Konkrečiai MVĮ ir MVKĮ – garantijų forma.

Pastaraisiais metais Europos bankų turimų pasaulinių laivybos portfelių dalis nuolat mažėjo – nuo 72 proc. 2013 m. iki 49,7 proc. 2023 m.⁹⁴ Tendencijos valstybėse narėse skiriasi: kai kuriose iš jų bankų turimos pozicijos laivybos atžvilgiu labai sumažėjo, o kitose yra stabilios arba net didėja. Tačiau apskritai ES laivybos bendrovės vis dažniau ieško finansavimo galimybių trečiųjų šalių bankuose ir išperkamosios nuomos įstaigose, siūlančiose patrauklius finansavimo produktus. Tokia padėtis gali lemti strateginį ES įsipareigojimą ir pakenkti jos ekonominiam saugumui bei pramonės interesams, nes užsienio institucijos gali išlaikyti nuomojamų laivų nuosavybę ir nustatyti vietos turinio reikalavimus. Nuosekli ir nuspėjama reglamentavimo aplinka turėtų padėti skatinti laivų finansavimą ES ir paskatinti investuotojus skirti kapitalo žaliems jūrų projektams Europoje.

Komisija **peržiūrės su vandens transporto sektoriumi susijusius ES tvaraus finansavimo taksonomijos kriterijus**⁹⁵, kad jie geriau atspindėtų unikalios sektoriaus poreikius, technologines realijas ir su klimato kaita susijusios pertvarkos trajektorijas. Į naujus kriterijus, kuriuos tikimasi paskelbti 2026 m. II ketv., būtų galima atsižvelgti atitinkamose valstybės pagalbos priemonėse, susijusiose su transporto priemonių parko atnaujinimu ir investicijomis į modifikavimą⁹⁶.

Kapitalo rinkų lygmeniu, įgyvendinant **ES santaupų ir investicijų sąjungos strategiją bus padedama nukreipti daugiau investicijų į ekonomiką** šalinant kliūtis, sudarant palankesnes sąlygas pakeitimui vertybiniais popieriais, skatinant institucines investicijas ir tarpvalstybinį kapitalo sutelkimą.

Pavyzdiniai veiksmai:

- *remti laivyno atnaujinimą ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą pagal dabartinę Europos infrastruktūros tinklų priemonę, kartu skatinant vidaus pramonės pajėgumus;*
- *atliekant būsimą ATLPS peržiūrą apsvarstyti galimybę sukurti ES mechanizmą, kuriuo būtų remiamas tvarių degalų ir švarių varymo technologijų naudojimas;*
- *skatinti valstybes nares dalį ATLPS pajamų skirti investicijoms į jūrų sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą Europoje;*
- *peržiūrėti ES taksonomijos kriterijus, kad būtų pagerintos galimybės gauti tvarų finansavimą ir skatinamos tvarios investicijos.*

7. PRIEIGA PRIE ĮGŪDŽIŲ IR KOKYBIŠKŲ DARBO VIETŲ

Labai svarbu didinti darbo ES jūrų sektoriaus klasteryje patrauklumą. Kvalifikuota ir motyvuota darbo jėga stiprina veiksmingumą ir našumą, sudaro sąlygas prisitaikyti prie technologinių pokyčių, užtikrina žinių išsaugojimą ir perdavimą ir padeda siekti tvarumo tikslų, kartu prisidedama prie konkurencingos, atsparios ir novatoriškos ES jūrų ekosistemos kūrimo.

⁹⁴ Remiantis tyrimu [Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf](#).

⁹⁵ 2021 m. birželio 4 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2021/2139, kuriuo papildomas Reglamentas (ES) 2020/852.

⁹⁶ Bendrajame bendrosios išimties reglamente (BBIR), kuris bus peržiūrėtas 2026 m., yra konkrečių skirsnų dėl pagalbos netaišiems ir nulinės taršos laivams įsigyti arba esamiems laivams modifikuoti. Atitinkami skirsniai taip pat įtraukti į 2022 m. sausio mėn. priimtas Pagalbos klimato ir aplinkos apsaugai ir energetikai gaires.

7.1. ES laivų statybos sektoriaus darbuotojų ir jūrininkų kvalifikacijos kėlimas ir perkvalifikavimas

Dėl technologijų raidos, alternatyviųjų degalų naudojimo, didėjančio automatizavimo ir skaitmenizacijos auga aukštos kvalifikacijos jūrininkų, krante dirbančių specialistų ir laivų statybos bei jūrų gamybos darbuotojų paklausa. Strateginės investicijos į švietimą ir mokymą yra būtinos siekiant užkirsti kelią darbo jėgos trūkumui, apsaugoti intelektinę nuosavybę, sumažinti priklausomybę nuo ne ES darbuotojų ir išsaugoti praktinę patirtį Sąjungoje.

Dokumente dėl judumo pertvarkos trajektorijos⁹⁷ akcentuojami dideli kvalifikacijos kėlimo ir perkvalifikavimo poreikiai – numatoma, kad iki 2030 m. į pensiją išeis iki 40 proc. laivų statybos sektoriaus darbuotojų. Laivų statybos įgūdžių pakte⁹⁸ sektoriaus partneriai įsipareigojo kasmet kelti kvalifikaciją arba perkvalifikuoti 7 proc. darbuotojų, taip pat iki 2030 m. pritraukti 234 000 naujų darbuotojų. Laivybos sektoriuje iki 250 000 jūrininkų reikės persikvalifikuoti arba kelti kvalifikaciją, kad būtų patenkinti nauji technologiniai ir su kuru susiję poreikiai.

Atsižvelgdama į sektoriaus poreikius, Komisija padės švietimo įstaigoms ir socialiniams partneriams **nustatyti esamas ir būsimas įgūdžių spragas ir rengti perkvalifikavimo ir kvalifikacijos kėlimo programas**⁹⁹.

7.2. Judumas, patrauklumas ir kokybiškos darbo vietos

Pritraukti ir išlaikyti kvalifikuotus darbuotojus tebėra sudėtinga. Komisija yra pasirengusi padėti valstybėms narėms užtikrinti, kad su jūra susijusios profesijos taptų patrauklesnės, ir skatinti judumą tarp jūrinio ir krante atliekamo darbo, kartu remdama visą gyvenimą trunkančią karjerą jūrų sektoriaus klasteryje ir darbo vietų kūrimą, be kita ko, pakrančių ir salų bendruomenėse. Siekdama padidinti judumą klasteryje, **Komisija padės socialiniams partneriams ir jūrų srities švietimo įstaigoms parengti jūrų sektoriaus profesijų schemą**. Tai taip pat padės išsaugoti patirtį ir sustiprinti Europos pramoninę bazę.

Moterims nepakankamai atstovaujama jūrų sektoriaus profesijose, ypač jūreivystės srityje, taip pat su darbu krante susijusiose profesijose. Komisija padės socialiniams partneriams ir kitoms organizacijoms didinti moterų dalyvavimą jūrų sektoriuje.

Europos jūrų srities švietimo erdvėje turi nelikti sienų. Vienas iš prioritetų – užtikrinti abipusį laipsnių, kvalifikacijų ir pažymėjimų pripažinimą visos ES jūrų sektoriaus klasteryje ir, kai įmanoma, su trečiosiomis šalimis. Komisija remia ir koordinuos visos ES **jūrų srities aukštojo mokslo institucijų ir profesinio mokymo centrų tinklo kūrimą**. Svarbu tai, kad Komisija padės valstybėms narėms šalinti studentų ir akademinį darbuotojų judumo kliūtis, be kita ko, **skatindama didesnę jūrų srities aukštojo mokslo įstaigų dalyvavimą programoje „Erasmus+“**.

⁹⁷ ES judumo pramonės ekosistemos pertvarkos trajektorija (2024 m.), <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674?locale=lt>.

⁹⁸ Pagal Įgūdžių paktą sukurtos kitos didelio masto įgūdžių partnerystės, susijusios su jūrų gamyba, taip pat orlaivių ir erdvėlaivių bei gynybos ir jūrų atsinaujinančiųjų išteklių energijos srityse.

⁹⁹ Be kita ko, įgyvendinant būsimą Mėlynosios kartų kaitos strategiją, kurią tikimasi paskelbti 2027 m. Tolesni veiksmai taip pat bus grindžiami darbu, kurį jau pradėjo MED-NET platforma, sukurta tęsiant projekto „SkillSea“ ir Laivų statybos įgūdžių pakto veiklą. Taip pat bus atsižvelgta į tyrimą, skirtą įgūdžių ugdymui mėlynojoje ekonomikoje remti ir rengti (2025 m.), ir [iniciatyvą „BlueComp. Kompetencijos sistema“](#). Įgūdžių darbotvarkė taip pat bus parengta įgyvendinant Viduržemio jūros regiono paktą, siekiant spręsti darbo jėgos įgūdžių klausimą ir suderinti mokymą su sektoriaus poreikiais.

Pastarojo meto krizės parodė, kad jūrininkai ir kitas jūrų sektoriaus personalas, įskaitant gamybos sektoriaus darbuotojus, yra esminės paslaugas teikiantys darbuotojai¹⁰⁰. Jų darbas itin svarbus tam, kad pasaulis nesustotų, o ES pramoninė bazė ir tiekimo grandinės būtų atsparios.

Darbo jūrų laivyboje sektorius susiduria su nuolatinėmis problemomis, susijusiomis ne tik su įgūdžių trūkumu, bet ir su darbo sąlygomis tiek laive, tiek krante. Norint remti kokybiškas darbo vietas, reikia **tvirto socialinio dialogo**, tinkamų darbo sąlygų ir saugių darbo vietų. Labai svarbu įgyvendinti ES darbo teisės aktus, įskaitant **Darbuotojų komandiravimo direktyvą**¹⁰¹ ir darbuotojų sveikatos ir saugos *acquis*, taip pat užtikrinti tų aktų vykdymą, kad sąlygos būtų visiems vienodos, o darbo vietos – patrauklios¹⁰².

Komisija **bendradarbiaus su valstybėmis narėmis, kad būtų sugriežtinti TDO darbo standartai** ir sustiprintas bendradarbiavimas su IMO ir TDO. Tai padės užtikrinti vienodą taisyklių vykdymą ir suvienodinti **jūrininkų apsaugą**, taip prisidedant prie vienodų sąlygų užtikrinimo visame pasaulyje. Viena iš sričių, kuriose reikia pažangos, yra jūrininkų socialinės apsaugos sistemų įvairovė. Komisija skatins geresnį tokių sistemų koordinavimą, pavyzdžiui, stiprins **Europos darbo institucijos vaidmenį, visų pirma tam, kad būtų efektyviau vykdomi** suderinti veiksmai ir bendri patikrinimai, o kartu užtikrins ES teisės aktų ir tarptautinių standartų derėjimą.

Pavyzdiniai veiksmai:

- *sukurti visos ES jūrų srities aukštojo mokslo institucijų ir profesinio mokymo centrų tinklą, kuris teiktų švietimo ir mokymo paslaugas, reikalingas jūrų sektoriaus klasterio darbo vietoms, įskaitant perkvalifikavimo ir kvalifikacijos kėlimo programas;*
- *skatinti ir remti valstybes nares didinant jūrų srities aukštojo mokslo įstaigų dalyvavimą programoje „Erasmus+“ ir susijusiose iniciatyvose, palengvinant procedūras ir šalinant mobilumo mokymosi tikslais kliūtis.*

8. IŠVADA

Ši strategija yra struktūrinis veiksmų planas, kuriam įgyvendinti reikia bendrų visų susijusių suinteresuotųjų subjektų, įskaitant ES institucijas, valstybes nares, sektorių, regionus, socialinius partnerius ir pilietinę visuomenę, pastangų. Komisija yra įsipareigojusi kartu su visais pirmiau minėtais suinteresuotaisiais subjektais užtikrinti veiksmingą jos įgyvendinimą ir jos tikslų pasiekimą. Šiuo tikslu Komisija įsteigs **aukšto lygio Jūrų pramonės ir uostų tarybą** (jai pirmininkaus atsakingas Komisijos narys ir vykdomieji pirmininko pavaduotojai) tam, kad būtų nuolat keičiamasi informacija apie **ES jūrų pramonės ir uostų strategijose** nustatytų veiksmų įgyvendinimą ir renkama grįžtamoji informacija apie pokyčius rinkoje.

¹⁰⁰ <https://docs.un.org/en/A/RES/75/17>.

¹⁰¹ Ši direktyva netaikoma prekybinės laivininkystės įmonių personalui, dirbančiam jūroje.

¹⁰² Kokybiškų darbo vietų kūrimo gairėse pateikiamas atnaujintas įsipareigojimas ir pagrindas užtikrinti darbuotojų teises, kartu atsižvelgiant į technologinius, ekonominius ir visuomeninius pokyčius.

I ramstis. Statyba, įranga ir remontas

Komisija:

- sukurs *ES jūrų pramonės vertės grandinių aljansą*, kad sustiprintų Europos pramonės suverenumą ir technologinę lyderystę tam tikrose eksperimentinėse jūrų gamybos ir besiformuojančių technologijų rinkose (2026 m.);
- paskelbs pavyzdinį mokslinių tyrimų ir inovacijų srities kvietimą teikti pasiūlymus „Ateities laivų statyklos“ pagal programos „Europos horizontas“ 2026–2027 m. darbo programą (vykdoma);
- siūlomu Pramonės spartinimo aktu supaprastins ir paspartins leidimų išdavimo procedūras, be kita ko, jūrų gamybos įrenginiams (2026 m.);
- bendradarbiaudama su ES / EEE valstybėmis narėmis parengs ir sudarys palankias sąlygas naudoti daugiametę centralizuotą ES / EEE viešųjų pirkėjų viešųjų užsakymų bazę, o tai paskatins ilgalaikės sutelktos viešosios paklausos signalo atsiradimą (2026–2027 m.);
- atsižvelgdama į būsimą ES viešųjų pirkimų sistemos peržiūrą ir laikydamosi tarptautinių įsipareigojimų, pasiūlys tikslinius su kaina nesusijusius reikalavimus tam tikruose strateginiuose viešųjų pirkimų segmentuose (2026 m.);
- pradės struktūrinį dialogą su ES jūrų gamybos pramonės sektoriumi tam, kad dar labiau sustiprintų savo žvalgybos pajėgumus ir galėtų stebėti laivų statybos politiką ir rinkos pokyčius, su tiekimo grandinės atsparumu susijusią strateginę riziką, grėsmes ir galimybes, taip pat patekimo į rinką kliūtis trečiosiose šalyse (2026 m.);
- įvertins galimybes ir, kai būtina ir įmanoma, pasiūlys naują sektoriui skirtą priemonę arba tikslinius savo prekybos politikos priemonių rinkinio pakeitimus, atitinkančius tarptautinius įsipareigojimus; daugiausia dėmesio bus skiriama tam tikriems segmentams, kurie yra svarbūs Europos strateginiam savarankiškumui ir saugumui ir kuriuose ES laivų statyklos vis dar veikia, tačiau susiduria su nesąžininga konkurencija iš užsienio;
- išnaudos esamus ir būsimus prekybos ir investicijų susitarimus siekdama apsaugoti ir propaguoti ES jūrų gamybos bazės interesus, pavyzdžiui, pasitelks patekimo į rinką, antisubsidines priemones, taikys skaidrumo įpareigojimus ir intelektinės nuosavybės teisių apsaugos nuostatas (tęstiniai veiksmai);
- atnaujins pastangas sudaryti būsimą tarptautinį laivų statybos srities susitarimą, kuris padėtų kovoti su ne rinkos praktika šiame sektoriuje (tęstiniai / ilgalaikiai veiksmai);
- puoselės vienodas sąlygas laivų eksporto kreditų srityje: tobulins Laivų sektoriaus susitarimą, įtrauktą į EBPO susitarimą dėl oficialiai remiamų eksporto kreditų, be kita ko, pasiūlydama naujų nuostatų dėl visai netaršių ir mažataršių laivų (2026–2027 m.);
- sukurs naują eksporto kreditų finansavimo priemonę, kad būtų užtikrintos vienodesnės sąlygos trečiųjų šalių rinkose į eksportą orientuotoms pramonės šakoms, pavyzdžiui, jūrų gamybai (vykdoma);
- stiprins Honkongo konvenciją dėl laivų perdirbimo, kad galiausiai būtų visiškai suderintos tarptautinės ir ES taisyklės (tęstiniai veiksmai);
- išnagrinės būdus, kaip remti ES vidaus laivų perdirbimo pajėgumų plėtrą ir bendradarbiaus su prekybos partneriais, turinčiais laivų perdirbimo pajėgumų, visų pirma su Indija, kad būtų skatinami aukšti aplinkos ir socialiniai standartai, remiantis ES laivų perdirbimo reglamentu (tęstiniai veiksmai);
- remdamasi moksliniais tyrimais ir inovacijomis, remis jūrų sektorių žiediškumo strategijas nuo projektavimo iki gyvavimo ciklo pabaigos ir medžiagų regeneravimo (tęstiniai veiksmai).

Valstybės narės raginamos:

- teikti pirmenybę projektų, kuriais remiamas ekonominis saugumas ir mažinama užsienio priklausomybė šiame sektoriuje, finansavimui, remiantis nauju Bendru komunikatu dėl ES ekonominio saugumo stiprinimo (*tęstiniai veiksmai*);
- prisidėti prie strategijoje išdėstytos 2030 m. ES jūrų pramonės vizijos įgyvendinimo.

Sektoriaus suinteresuotieji subjektai raginami:

- pasinaudoti pramonės procesų skaitmenizacijos, moduliškumo ir žiediško pažanga, kad padidintų projektavimo ir gamybos veiksmingumą ir sustiprintų tvarią praktiką (*tęstiniai veiksmai*);
- skatinti pramonės ir vertės grandinių sinergiją, pasinaudojant naujuoju ES jūrų pramonės vertės grandinių aljansu ir kitomis ES nacionalinėmis ir regioninėmis klasterių platformomis ir iniciatyvomis (*tęstiniai veiksmai*).

II ramstis. Transportas ir jungtys**Komisija:**

- toliau taikys Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos jūrų transportui (*tęstiniai veiksmai*);
- pradės struktūrinį bendradarbiavimo dialogą su valstybėmis narėmis ir sektoriaus suinteresuotaisiais subjektais, kad būtų padidintas valstybių narių vėliavų patrauklumas (*nuo 2026 m.*);
- apsvarstys, kaip supaprastinti ir racionalizuoti esamą jūrų sektoriaus ES ATLPS ir iniciatyvai „FuelEU Maritime“ skirtą stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą (*2026 m.*);
- imsis darbo IMO, kad būtų ieškoma pasaulinių sprendimų, ir peržiūrės atitinkamus ES teisės aktus, atsižvelgdama į pasaulines IMO priemones, kad būtų išvengta dvigubo mokėjimo (*nuo 2026 m.*);
- sudarys palankesnes sąlygas rinkos dalyviams bendradarbiauti sukurdamą Europos žaliųjų laivybos koridorių ir centrų tinklą (*nuo 2027 m.*);
- stiprins dalyvavimą IMO siekdama formuoti jūrų saugumo standartus, kad visame pasaulyje būtų užtikrintos vienodos sąlygos (*tęstiniai veiksmai*);
- rengdamasi ES keleivinių laivų saugos direktyvos ir Laivų įrenginių direktyvos peržiūrai, pateiks dėl jų ataskaitą (*2026–2027 m.*);
- apsvarstys galimybę ES keleivinių laivų saugos reikalavimus taikyti visiems ES vidaus maršrutams (*2027–2028 m.*);
- apsvarstys galimybes sukurti ES jūrinės veiklos ir pramoninių laivų abipusio pripažinimo sistemą (*2027–2028 m.*);
- apsvarstys galimybę išplėsti Laivų įrenginių direktyvos arba tarp pripažintų organizacijų jau sudarytų tarpusavio pripažinimo susitarimų taikymo sritį, kad būtų supaprastinti patvirtinimo procesai ir pagerintas pateikimas į tarptautines rinkas (*2027 m.*);
- stiprins šešėlinio laivyno operacijų priežiūrą ir stebėseną, gerins galiojančių taisyklių vykdymo užtikrinimą ir stiprins tarptautinį bendradarbiavimą, kad būtų laikomasi pasaulinių jūrų saugos ir aplinkos apsaugos standartų (*tęstiniai veiksmai*);
- sieks spartaus jūrų sektoriaus nacionalinių vieno langelio sistemų ir būsimos muitinės duomenų platformos sujungimo (*nuo 2027 m.*);
- konsultuosis su jūrų pramonės sektoriaus atstovais, kad nustatytų, kaip dar galima supaprastinti administracines procedūras ir duomenų reikalavimus (*nuo 2026 m.*);
- kartu su ES valstybėmis narėmis dės daugiau pastangų Tarptautinėje jūrų organizacijoje ir sieks kuo labiau padidinti ES poveikį sudarydama platesnius aljansus su tarptautiniais partneriais (*tęstiniai veiksmai*);

- į laisvosios prekybos susitarimus ir toliau įtrauks visapusiškų įsipareigojimų dėl tarptautinio jūrų transporto paslaugų (*tęstiniai veiksmai*);
- pasiūlys teisės aktus, kuriais bus nustatyta, kokiomis sąlygomis valstybės narės galės deklaruoti galiojančių dvišalių susitarimų suderinamumą su ES teise, derėtis dėl naujų susitarimų, kuriais remiami ES interesai, ir juos sudaryti (2026 m.);
- pasiūlys tolesnę veiklą, susijusią su programa NAIADES III, skirtą vidaus vandenų sektoriui (2028 m.).

Valstybės narės raginamos:

- toliau plėtoti pragmatiškas priemones ES valstybių narių vėliavų patrauklumui didinti;
- užbaigti EMSWe reglamento įgyvendinimą;
- bendradarbiauti su Komisija siekiant supaprastinti ir racionalizuoti nacionalinius ir ES ataskaitų teikimo reikalavimus;
- stiprinti bendradarbiavimą ir skirti pakankamai išteklių, kad būtų sustiprintas ES strateginis dalyvavimas tarptautinių kritinių jūrų taškų teritorijose.

III ramstis. Saugumas ir apsauga

Komisija:

- remis karinės jūrų pramonės gamybos pajėgumų didinimą, be kita ko, pagal naują Europos gynybos pramonės programą ir planą „ReArm Europe“ (2026–2027 m.);
- pasiūlys taikyti dvejojo naudojimo keltų statybos paramos mechanizmą, kad būtų sutelkti finansiniai ištekliai investicijoms, susijusioms su Europoje pastatytų dvejojo naudojimo keltų papildomomis karinėmis specifikacijomis (2027 m.);
- sieks, kad būtų nustatytos patikimos privalomos IMO kibernetinio saugumo taisyklės, padėsiančios sumažinti civiliniams laivams kylančią bendrąją jūrinę kibernetinę riziką (nuo 2026 m.).

Valstybės narės raginamos:

- pasinaudoti įvairiomis plane „Parengties užtikrinimas iki 2030 m.“ numatytomis galimybėmis, kad, laikydamosi šios strategijos tikslų, sustiprintų karinio jūrų laivyno pramoninius ir technologinius pajėgumus.

IV ramstis. Prieiga prie inovacijų

Komisija:

- patobulins vėjinio varymo energijos apskaitos metodiką ir pašalins reglamentavimo spragas ES ir IMO lygmeniu (nuo 2027 m.);
- imsis darbo, kad sukurtų tvirtą branduolinės varomosios jėgos komercinėje laivyboje politikos sistemą (nuo 2026 m.);
- pasiūlys Reglamento dėl ne keliais judančių mechanizmų išmetamųjų teršalų tikslinį pakeitimą, kad vidaus vandenų laivuose būtų leidžiama naudoti vandenilį kaip ne keliais judančių mechanizmų variklių etaloninius degalus (2026 m.);
- sieks sukurti autonominės laivybos sprendinių reguliavimo ir techninę sistemą, apimančią ES lygmens gaires ir geriausią praktiką, susijusią su nustatytoju testavimu ir bandymais jūroje (nuo 2026 m.);
- stiprins ir plės mokslinių tyrimų ir inovacijų paramą vandens transporto sektoriui, remdamasi dabartinės bendrai programuojamos visai netaršaus vandens transporto partnerystės rezultatais (nuo 2028 m.);

- tobulins vandenynų technologijų bandymo procesus, susijusius su įvairiomis paskirtimis, pasitelkdama būsimą ES vandenynų mokslinių tyrimų ir inovacijų strategiją (2026 m.);
- nustatys ir įvertins mokslinių tyrimų ir technologijų infrastruktūros objektus, taip pat ir vandens transporto infrastruktūrą, ir skatins ES jūrų sektoriaus startuolių, veiklą plečiančių įmonių, MVĮ ir vidutinės kapitalizacijos įmonių, kuriančių technologijas ir sprendinius, prieigą prie tokios infrastruktūros, įgyvendindama ES mokslinių tyrimų ir technologijų infrastruktūros strategiją (nuo 2026 m.);
- užtikrins sistemingą ir griežtą esamų MTI saugumo priemonių vykdymą ir nustatys likusias spragas, kad padėtų užkirsti kelią ES finansuojamų technologijų nutekėjimui (tėstiniai veiksmai);
- pradės įgyvendinti vandenynų stebėjimo iniciatyvą („OceanEye“) (2026 m.).

Valstybės narės raginamos:

- toliau remti spartų inovacijų diegimą, įskaitant bandymo standus ir reguliavimo eksperimentus.

V ramstis. Prieiga prie finansavimo ir investicijų

Komisija:

- paskelbs kvietimą teikti pasiūlymus pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę siekdama remti laivybos laivyno atnaujinimą ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą, ypatingą dėmesį skirdama keltams ir pakrančių laivams (2026 m.);
- pagal *Europos skaitmeninės infrastruktūros tinklų priemonę* išmokės 347 mln. EUR strateginiams jūrinių kabelių projektams, be kita ko, Europos remonto pajėgumams stiprinti (2026–2027 m.);
- iki 2027 m. įgyvendindama programą „InvestEU“ sutelks maždaug 1–1,5 mlrd. EUR investicijų į vandens transporto sektorių (*iki 2027 m.*);
- sutelks apie 800 mln. EUR investicijų į mėlynosios ekonomikos sektorius, pavyzdžiui, laivų statybą, modifikavimą, laivybą, *mėlynąsias technologijas*, naudodamasi pagal „InvestEU“ ir EJŖŽAF remiamu ir EIB grupės įgyvendinamu „BlueEconomy“ produktu (*vykdoma*);
- pasiūlys specialų jūrų sektoriui skirtą kvietimą teikti pasiūlymus dėl finansavimo Inovacijų fondo lėšomis (2027 m.);
- toliau vertins Inovacijų fondo įgyvendinimą ir konkrečias jo nuostatas dėl pirmenybės teikimo jūrų projektams, kad būtų toliau didinamas laivybos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas būsimuose kvietimuose teikti pasiūlymus (*nuo 2026 m.*);
- skirs 184,5 mln. EUR vandens transporto mokslinių tyrimų ir inovacijų veiksams finansuoti iki 2027 m. (*pagal programas „Europos horizontas“ 2025 m. ir 2026–2027 m. darbo programas*);
- skirs 130 mln. EUR iš Europos gynybos fondo kvietimams teikti pasiūlymus tokiomis temomis – geresni pusiau autonominiai antvandeniniai laivai ir jūros dugno infrastruktūros apsauga (2026 m.);
- apsvarstys galimybę remti investicijas į švarius, skaitmenizuotus laivus, taip pat laivų statybos inovacijas ir modernizavimą, jūrų energiją ir *mėlynąsias technologijas* pagal pasiūlymą dėl būsimo Europos konkurencingumo fondo (*nuo 2028 m.*), jei jis bus priimtas;
- atliekant būsimą ATLPS peržiūrą apsvarstys galimybę sukurti specialų mechanizmą, kurį taikant būtų tiesiogiai remiamos laivybos bendrovės suteikiant ATLPS leidimus už tvaraus kuro ir švarių vartymo technologijų naudojimą (2026 m.);
- sudarys sąlygas taikyti investicinės pagalbos priemones, kuriomis siekiama remti vidaus vandenų laivų laivyno atnaujinimą ir kranų įrengimą vidaus vandenų laivuose pagal

Sausumos ir daugiarūšio transporto gaires ir naująjį Transporto bendrosios išimties reglamentą (2026 m.);

- peržiūrės ES tvaraus finansavimo taksonomijos kriterijus, susijusius su vandens transporto sektoriumi (2026–2027 m.).

Valstybės narės, tarptautinės finansų įstaigos, nacionaliniai skatinamojo finansavimo bankai raginami:

- didinti paramą vandens transporto projektams.

Valstybės narės raginamos:

- dalį ATLPS pajamų skirti investicijoms į jūrų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą visame Europos jūrų sektoriaus klasteryje;
- pasinaudoti naująja Švarios pramonės kurso valstybės pagalbos sistema, kad būtų remiamos investicijos į pramonės priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą ir energijos vartojimo efektyvumą, be kita ko, jūrų gamybos įrenginiuose, taip pat į su jūros sritimi susijusių poveikio klimatui neutralizavimo technologijų gamybos pajėgumų didinimą.

VI ramstis. Prieiga prie įgūdžių ir kokybiškų darbo vietų

Komisija:

- padės švietimo įstaigoms ir socialiniams partneriams nustatyti esamas ir būsimas įgūdžių spragas ir rengti perkvalifikavimo ir kvalifikacijos kėlimo programas (*nuo 2027 m.*);
- padės socialiniams partneriams ir jūrų srities švietimo įstaigoms parengti jūrų sektoriaus profesijų schemą ir didinti moterų dalyvavimą jūrų sektoriuje (*nuo 2026 m.*);
- remis ir koordinuos visos ES jūrų srities aukštojo mokslo institucijų ir profesinio mokymo centrų tinklo kūrimą (*nuo 2027 m.*);
- padės valstybėms narėms šalinti studentų ir akademinį darbuotojų judumo kliūtis, be kita ko, skatindama didesnę jūrų srities aukštojo mokslo įstaigų dalyvavimą programoje „Erasmus+“;
- bendradarbiaus su valstybėmis narėmis, kad būtų sugriežtinti TDO darbo standartai ir sustiprintas bendradarbiavimas su IMO ir TDO, taip užtikrinant vienodą taisyklių vykdymą ir jūrininkų apsaugos suvienodinimą (*tęstiniai veiksmai*);
- skatins geresnę socialinės apsaugos sistemų koordinavimą, pavyzdžiui, stiprins Europos darbo institucijos vaidmenį, visų pirma užtikrins, kad būtų efektyviau vykdomi suderinti veiksmai ir bendri patikrinimai, o kartu užtikrins ES teisės aktų ir tarptautinių standartų derėjimą (*nuo 2026 m.*).