

Брюксел, 4 юни 2026 г.
(OR. en)

9700/26

MAR 80
TRANS 345
IND 367
POLMAR 47

БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	9381/26
Относно:	Проект за заключения на Съвета относно промишлената морска стратегия на ЕС – Одобряване

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 4 март 2026 г. Комисията представи своето *съобщение относно промишлената морска стратегия на ЕС*¹, в което се определят визия и курс на действие за предоставяне на гаранции и стимулиране на секторите на производството на морско оборудване и корабоплаването, повишаване на техния капацитет за иновации и защита на тяхната конкурентоспособност.
2. Европейският сектор за производство на морско оборудване е световен лидер в областта на комплексното корабостроене от висок клас и авангардните технологии. Той стимулира иновациите в областта на устойчивия воден транспорт и дейностите, свързани със синята икономика, и представлява основен стълб на регионалния промишлен растеж.
3. Европейският сектор на корабоплаването е водещ доставчик на морски услуги в световен мащаб; той осигурява доставките на стоки от първа необходимост, улеснява търговията и допринася за енергийната независимост на ЕС. Той също така определя, заедно с други сегменти на водния транспорт, търсенето на продукти и услуги за производство на морско оборудване и оформя технологичния избор.

¹ 6987/26

II. РАБОТА В РАМКИТЕ НА ПОДГОТВИТЕЛНИТЕ ОРГАНИ НА СЪВЕТА

4. Председателството изготви първи проект за заключения на Съвета относно съобщението на Комисията, който беше изпратен на делегациите на 24 март 2026 г. Работна група „Морски транспорт“ обсъди и разработи текста на проекта за заключения на заседанията си от 27 март, 17 и 24 април, 8, 13 и 22 май 2026 г., а впоследствие същото направи и Корепер на 27 май и 3 юни.
5. Обсъжданията показаха, че държавите членки признават големия потенциал на секторите на производството на морско оборудване и корабоплаването като стратегически сектори за автономността, устойчивостта, отбраната, икономическата сигурност, просперитета, декарбонизацията и устойчивото използване на ресурсите на Европа. Същевременно обсъжданията показаха и необходимостта да се обърне дължимото внимание на националните, регионалните и местните особености и различните приоритети в държавите членки.
6. По време на преговорите председателството се стремеше към постигането на балансиран текст, в който се вземат предвид всички мнения, приоритети и опасения, изразени от държавите членки.
7. На заседанието си от 3 юни 2026 г. Комитетът на постоянните представители потвърди съгласието си по проекта за заключения на Съвета, поместен в приложението към настоящата бележка, и реши да го представи за одобрение на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика на 8 юни 2026 г.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

8. Съветът се приканва да одобри проекта за заключения относно промишлената морска стратегия на ЕС, поместен в приложението.

Проект за заключения на Съвета относно промишлената морска стратегия на ЕС

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

КАТО ВЗЕ ПРЕДВИД

- съобщението на Комисията относно стратегията на ЕС за пристанищата²;
- съобщението на Комисията относно промишлената морска стратегия на ЕС³;
- заключенията на Съвета „Секторът на водния транспорт на ЕС – бъдещи перспективи: Към въглеродно неутрален, автоматизиран и конкурентоспособен сектор на водния транспорт на ЕС с нулево ниво на произшествия“⁴;
- проекта за заключения на Съвета относно стратегията на ЕС за пристанищата⁵;
- заключенията на Съвета „Приоритети на политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2020 г.: Конкурентоспособност, декарбонизация, цифровизация за осигуряване на глобална свързаност, ефективен вътрешен пазар и морски отрасъл на световно равнище“⁶;
- заключенията на Съвета относно „Конкурентоспособна европейска промишленост, движеща нашето екологично, цифрово и устойчиво бъдеще“⁷
- заключенията на Съвета относно Европейския пакт за океана⁸

КАТО ПРИПОМНЯ, че Европа е неразривно свързана с водните пътища, и че производството на морско оборудване, корабоплаването, пристанищата и свързаните с тях услуги формират всеобхватна стратегическа екосистема за също така стратегическата автономност на Съюза, неговото промишлено и технологично лидерство, устойчивост, отбранителни способности, икономическа сигурност, просперитет, декарбонизация и устойчиво използване на морските ресурси, включително тяхната роля за укрепване на устойчивостта на веригите на доставки и енергийната сигурност;

² Док. ST 6926/26.

³ Док. ST 6987/26.

⁴ Док. ST 8648/20.

⁵ Док. ST 9714/26.

⁶ Док. ST 9976/17.

⁷ Док. ST 10127/24.

⁸ Док. ST 15807/25.

КАТО ОТЧИТА значението на една силна, иновативна, конкурентоспособна и устойчива европейска водна екосистема и КАТО ПРИЗНАВА предизвикателствата, свързани със световната конкуренция, декарбонизацията, цифровизацията, сигурността и недостига на работна сила;

КАТО ПРИПОМНЯ декларацията от Лефкозия на министрите от Европейския съюз, отговарящи за морското дело, относно подобряване на образованието и обучението на морските лица и насърчаване на равното участие на жените в сектора на корабоплаването;

КАТО ИЗТЪКВА необходимостта от координирани действия в целия Съюз, държавите членки и заинтересованите страни;

1. ПРИВЕТСТВА съобщението на Комисията относно промишлената морска стратегия на ЕС и го ОТЧИТА като всеобхватна рамка за укрепване на морската екосистема и екосистемата на корабоплаването по вътрешните водни пътища на ЕС; ПРИВЕТСТВА и ПОДКРЕПЯ нейната цел за укрепване на конкурентоспособността, устойчивостта и издръжливостта на тази екосистема.

I. ИЗГРАЖДАНЕ, ОБОРУДВАНЕ И РЕМОНТ

2. ПОДКРЕПЯ засилването на сектора за производство на морско оборудване на ЕС за осигуряването на промишлен суверенитет, устойчивост и технологично лидерство, като същевременно се запазва отворена, справедлива и конкурентоспособна глобална пазарна среда.

3. ИЗРАЗЯВА ЗАГРИЖЕНОСТ относно нарушенията на търговията и нелоялното субсидиране от трети държави, засягащи морската промишленост на ЕС, включително различията в разходите, свързани с цените на енергията, и ПРИЗОВАВА за проучване на възможностите за укрепване на защитата на морската промишлена база на ЕС срещу нелоялна конкуренция, включително чрез съществуващите инструменти за търговска защита, за да се гарантират еднакви условия на конкуренция и да се подкрепи европейската конкурентоспособност, в съответствие с международните споразумения, като се има предвид, че Регламент (ЕС) 2016/1035 относно защитата срещу вредните практики при ценообразуването в корабостроенето не може да се прилага поради нератифицирането на Споразумението на ОИСР за корабостроенето от 1994 г.⁹.

⁹ Споразумение относно нормалните конкурентни условия при корабостроенето и ремонта на кораби за превоз на стоки (1994); [Правни инструменти на ОИСР](#).

4. ПРИЗНАВА, че значителен дял от доставчиците на оборудване и технологии във веригата за създаване на стойност в морския сектор са европейски; ОТЧИТА, че поддържането и укрепването на критична маса от морски производствени мощности в Европа, като например корабостроене и проектиране, ремонт, преобразуване, поддръжка, модернизиране, рециклиране, морско оборудване и океанско инженерство, както и системна интеграция и свързани услуги за подизпълнение по цялата верига за създаване на стойност в морския сектор, са от съществено значение за просперитета, суверенитета, стратегическата автономност и технологичното лидерство на Съюза, и ПОДЧЕРТАВА, че доставчиците на оборудване и технологии с диверсифицирани портфейли извън чисто морските приложения също следва да бъдат обхванати по подходящ начин от съответните мерки.
5. ПРИЗОВАВА за стратегическо използване на обществените поръчки и процедурите за възлагане на обществени поръчки, за да се укрепят производството на морско оборудване на ЕС и да се подкрепят конкурентоспособността и устойчивостта на морската верига за създаване на стойност, включително, когато е целесъобразно, целенасоченото използване на неценови изисквания като устойчивост, кръговост и европейско съдържание, като същевременно се зачитат правилата на вътрешния пазар, международните задължения и националните приоритети.
6. ПОДКРЕПЯ създаването на Алианс за промишлените вериги за създаване на стойност в сектора на ЕС за производство на морско оборудване и НАСЪРЧАВА бързото му създаване с цел насърчаване на промишленото сътрудничество и определяне на стратегически инвестиционни приоритети, като същевременно се гарантира силно участие на промишлеността и държавите членки, с ясен мандат и рамка за управление. ПРИЗОВАВА за развитието на национални и регионални морски клъстери, обединяващи корабостроителници, производители на оборудване, МСП, изследователски центрове, университети, проектантски бюра, финансови институции и публични органи. Такива екосистеми могат да ускорят иновациите, да подобрят промишленото сътрудничество, да укрепят веригите на доставки и да улеснят достъпа до финансиране, особено за МСП.
7. ПОДКРЕПЯ разгръщането на инициативата „Корабостроителници на бъдещето“, включително чрез „Хоризонт Европа“, и ПРИЗОВАВА за ускорено внедряване в корабостроителниците на цифрови, чисти и кръгови технологии, включително основани на ИИ и сензорни технологии, автоматизация, роботика и интелигентни решения за поддръжка. Освен това ПРИЗОВАВА за специални мерки за малките и средните корабостроителници, особено в регионите на сближаване, островите и периферните райони, за да се подкрепят цифровата трансформация, автоматизацията, чистите технологии, капацитетът за модернизиране и участието във веригите за създаване на стойност в ЕС.

8. **ПОДЧЕРТАВА** значението на опростяването на процедурите за издаване на разрешителни, включително чрез съответните инициативи на ЕС, които зачитат принципа на субсидиарност, за да се улеснят инвестициите в разширяването и декарбонизацията на промишлеността.
9. **ПРИВЕТСТВА** разработването на координиран набор от публични и стратегически потребности, включително, когато е целесъобразно, в подкрепа на дългосрочната устойчивост и конкурентоспособност на европейските корабостроителници, включително чрез полезни взаимодействия с двойна употреба, без да се налага допълнителна административна тежест.
10. **ОТЧИТА** значението на модулните конструкции, стандартизацията и серийните производствени подходи за повишаване на ефективността, както и значението на съсредоточаването върху пазарни сегменти с висока стойност, като круизни кораби, фериботи, военни плавателни съдове, плавателни съдове за подкрепа на вятърната енергия от разположени в морето инсталации и преобразователни платформи, плавателни съдове за полагане на кабели, научноизследователски плавателни съдове, плавателни съдове за драгиране, плавателни съдове за отдих, ледоразбивачи и арктически плавателни съдове, както и необходимостта от укрепване на производствения капацитет на ЕС за авангардни плавателни съдове и плавателни съдове с ниски и нулеви емисии, и **ПРИЗОВАВА** да се даде приоритет на инвестициите в авангардно корабостроене, системи за чисто задвижване и водни иновационни клъстери, за да се гарантира конкурентоспособност в световен мащаб. **ОТЧИТА** също така стратегическото значение на фериботите, плавателните съдове ро-пакс и плавателните съдове за морски транспорт на къси разстояния за европейската свързаност, териториалното сближаване, готовността за извънредни ситуации и военната мобилност и призовава за укрепване на европейския производствен капацитет в тези сегменти.
11. **ОТБЕЛЯЗВА**, че 97 % от световния флот от круизни кораби е построен в Европа и че круизните кораби представляват 80 % от счетоводната стойност на поръчките на търговски кораби за европейските корабостроителници, което прави круизните кораби от ключово значение за поддържането и укрепването на европейското комплексно корабостроене, както и на капацитета за морско оборудване в европейския морски клъстер като цяло.
12. **ПРИЗОВАВА** за засилена международна съгласуваност в сферата на рециклирането на кораби, включително по-голяма съгласуваност между Конвенцията от Хонконг и Базелската конвенция и с цел постигане на пълно съответствие между международните правила и Регламента на ЕС относно рециклирането на кораби¹⁰, и **ПОДКРЕПЯ** усилията за разширяване на капацитета за устойчиво рециклиране, включително в рамките на ЕС, като **ОТЧИТА** ролята му за осигуряване на вторични суровини и запазване на технологичното ноу-хау в Европа.

¹⁰ Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно рециклирането на кораби и за изменение на Регламент (ЕО) № 1013/2006 и Директива 2009/16/ЕО.

13. ПРИКАНВА държавите членки да дадат приоритет на инвестициите за намаляване на стратегическите зависимости и НАСЪРЧАВА промишлеността да засили цифровизацията, модулността и сътрудничеството по веригите за създаване на стойност.
14. ПРИЗНАВА важната роля на МСП, включително малките и средните корабостроителници, специализираните производители на морско оборудване, доставчиците на морски технологии и подизпълнителите на специализираните пазари, включително дейностите по ново строителство и модернизирание в подкрепа на декарбонизацията и иновациите.
15. ПРИПОМНЯ значението на интегрираното морско пространствено планиране и адекватния пристанищен капацитет в подкрепа на поддръжката и обслужването, наред с другото, на военноморски плавателни съдове, и ПРИКАНВА Комисията и държавите членки да осигурят по подходящ начин отчитането на морските промишлени и транспортни нужди.

II. ТРАНСПОРТИРАНЕ И СВЪРЗВАНЕ

16. ПОДЧЕРТАВА стратегическата роля на водния транспорт за свързаността и търговията в ЕС и в световен мащаб, като същевременно подчертава неговото централно значение за икономическата сигурност, стратегическата автономност и интеграцията на вътрешния пазар на ЕС, както и съществения му принос за устойчивостта на веригите на доставки; ПОТВЪРЖДАВА ОТНОВО, че е важно да се поддържа стабилна и предвидима рамка за държавна помощ за морския транспорт като ключов елемент за запазване на конкурентоспособността на европейското корабоплаване в световен мащаб, и ИЗТЪКВА, че е важно да се гарантират еднакви условия на конкуренция на световно равнище и да се запази конкурентоспособността на европейското корабоплаване в световен мащаб.
17. ИЗТЪКВА риска от нарушаване на конкуренцията, включително отклоняване на трафика към пристанища в трети държави, и необходимостта от подходящи мерки за смекчаване на тези рискове, като се вземе предвид излагането на морския сектор на международна конкуренция и неговата централна роля в световните логистични вериги.
18. ПОДЧЕРТАВА значението на морската свързаност за островите, островните държави членки, периферните и най-отдалечените региони и отвъдморските страни и територии, включително чрез задължения за извършване на обществени услуги, за териториалното сближаване, сигурността на доставките и туризма.

19. **ОТЧИТА**, че европейските корабособственици са ключови двигатели на търсенето в цялата морска промишлена екосистема и че е важно да се поддържа конкурентоспособен и привлекателен европейски флот, включително под флагове на ЕС, за да се гарантира икономическата сигурност, устойчивостта на веригите на доставки и конкурентоспособността в световен мащаб, и **ПРИЗНАВА** решаващата роля на сектора за корабни превози на насипни товари или за трампови корабни превози, който представлява 75 % от корабоплаването в ЕС, за гарантирането на енергийната и продоволствената сигурност на държавите – членки на ЕС; **ИЗТЪКВА** значението на конкретни сегменти, като например плавателните съдове за вътрешни водни пътища, ро-ро и ро-пакс плавателните съдове, особено в подкрепа на островната свързаност, стратегическите морски връзки и услугите за териториално сближаване за веригите на доставки, мобилността и като изпитателни платформи за алтернативни горива и иновативни технологии, както и фериботите и плавателните съдове за морски транспорт на къси разстояния за европейската свързаност, териториалното сближаване, готовността за извънредни ситуации и военната мобилност, и **ОТЧИТА** техния потенциал да се развият в сегменти с висока стойност, включително в контекста на двойната употреба, и **ПРИЗОВАВА** за укрепване на европейския производствен капацитет в тези сегменти.
20. **ОБРЪЩА ВНИМАНИЕ**, че в случай на приемане на глобални мерки в съответствие с целите на стратегията на ИМО за парниковите газове от 2023 г. ще бъдат необходими подходящи адаптации на Регламента FuelEU – сектор „Морско пространство“, Регламента относно МДП и СТЕ на ЕС за морския транспорт, за да се избегнат ефективно двойните финансови плащания и административната тежест и да се гарантира хармонизирано прилагане и съгласуваност с международните разпоредби, като същевременно се запази конкурентоспособността на европейския морски сектор и целите на Съюза за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г.; и **НАСЪРЧАВА** опростяването, когато е целесъобразно, на рамките за мониторинг, докладване и проверка в рамките на СТЕ на ЕС за морския транспорт и FuelEU – сектор „Морско пространство“.
21. **ОТБЕЛЯЗВА**, че е важно да се запази признатата от ЕС система за класификация като основен елемент за осигуряването на безопасност в контекста на висококачественото корабоплаване, както е посочено в промишлената морска стратегия, и **ОБРЪЩА ВНИМАНИЕ**, че договореностите за взаимно признаване следва да останат ограничени до оборудване, което не е от критично значение за безопасността, за да се поддържа най-високо равнище на безопасност и доверие.

22. ПРИЗОВАВА за по-големи усилия за подобряване на достъпа до пазара за европейските корабни услуги, включително чрез ефективно използване на търговските споразумения на ЕС и подходяща подкрепа за двустранните морски договорености, съвместими с правото на Съюза.
23. ПРИЗНАВА необходимостта от засилване на сътрудничеството на международно равнище в областта на геостратегическите морски точки и глобалните партньорства.
24. ПОДКРЕПЯ създаването на зелени морски пътища и центрове на ЕС и координираното внедряване на устойчиви морски горива, включително иновативни решения за нискоемисионни технологии.
25. ПОДЧЕРТАВА необходимостта от предвидими преходни рамки за навлизането на алтернативни горива и технологии, като се вземат предвид тяхната наличност и развитието на инфраструктурата, за да се избегне изместване на въглеродни емисии и смущения в свързаността; ПРИЗНАВА, че разходите за прехода могат да окажат въздействие върху свързаността и цените, особено за икономиките на островните региони, островните държави членки, регионите със залежавания и най-отдалечените региони; ПРИЗОВАВА за целенасочени мерки за подкрепа с цел смекчаване на непропорционалните въздействия.
26. ОБРЪЩА ВНИМАНИЕ, че декарбонизацията на корабоплаването изисква активното участие на всички участници по цялата верига за създаване на стойност във водния транспорт, включително производителите и доставчиците на горива, и ИЗГЪКВА, че е важно да се гарантира своевременната наличност на безопасни и устойчиви алтернативни горива в достатъчни количества и на конкурентни цени. ОТБЕЛЯЗВА, че наличността и инфраструктурата за бункероване на нови горива зависи от навлизането на тези горива на пазара.
27. ПРИПОМНЯ, че е важно приходите от СТЕ на ЕС да се използват за цели, свързани с климата, и НАСЪРЧАВА държавите членки, в съответствие с националните приоритети, да подкрепят декарбонизацията на морския сектор по цялата верига за създаване на стойност, включително корабните дружества, корабостроителниците, проектите за модернизиране, производителите на оборудване, доставчиците на технологии, доставчиците на горива и пристанищата, и НАСЪРЧАВА държавите членки да използват приходите, генерирани от включването на корабоплаването в СТЕ на ЕС, за да подкрепят енергийния преход на сектора, включително обновяването на флота, екологосъобразното модернизиране, услугите за островен морски транспорт, алтернативните горива и пристанищната енергийна инфраструктура.

28. **ОБРЪЩА ОСОБЕНО ВНИМАНИЕ** на значението на високите стандарти за морска безопасност, включително качествено корабоплаване чрез ефективно прилагане и изпълнение на законодателството, и **ПОДКРЕПЯ** по-нататъшната работа по рамките за безопасност с оглед на новите горива и технологии.
29. **ПРИЗОВАВА ЗА** опростяване и цифровизация на административните процедури, включително цифрови сертификати и пълно прилагане на единната европейска среда за морско информационно обслужване (EMSWe) и бъдещата взаимосвързаност на Центъра за митнически данни; **ПРИКАНВА** Комисията да изпълни оставащите мерки за изпълнение и да избегне допълнителна административна тежест за морския сектор; **НАСЪРЧАВА** Комисията да работи съвместно с държавите членки за опростяване и рационализиране на националните и европейските изисквания за докладване, като се консултира с морския и пристанищния сектор.
30. **НАСЪРЧАВА** държавите членки да завършат въвеждането на EMSWe и да рационализират изискванията за докладване.

III. СИГУРНОСТ И ЗАЩИТА

31. **ПРИЗНАВА** нарастващите заплахи за морската сигурност и значителния риск, който сенчестият флот¹¹ представлява за морската безопасност и сигурност, критичната морска инфраструктура и морската среда; **ПОДЧЕРТАВА** необходимостта ЕС да укрепи своята устойчивост, готовност и отбранителни способности, включително срещу хибридни заплахи в морската област, и чрез повишаване на ситуационната осведоменост; **ОБРЪЩА ОСОБЕНО ВНИМАНИЕ** на значението на защитата на критичната морска инфраструктура, укрепването на устойчивостта на веригите на доставки, особено с оглед на променящите се геополитически предизвикателства. **ПРИЗОВАВА** за засилено гражданско-военно сътрудничество и международни партньорства за гарантиране на морската сигурност.
32. **ПОДКРЕПЯ**, когато е целесъобразно, укрепването на военноморския промишлен и технологичен капацитет, включително чрез съответните инициативи на ЕС.

¹¹ Съгласно определението в Резолюция А.1192 (33) на ИМО.

33. **ОБРЪЩА ОСОБЕНО ВНИМАНИЕ** на значението на повишаването на осведомеността в морската област чрез интегриране на модерни технологии и системи, включително оборудване, софтуер, оперативни процедури и умения, необходими за повишаване на цялостната устойчивост чрез подход за наблюдение в множество области, включително подводни, наземни, въздушни и космически елементи; **ПОДКРЕПЯ** засиления обмен на данни и оперативно съвместимите системи между гражданските и военните участници с цел създаване на обща картина на морската обстановка.
34. **ИЗТЪКВА** значението на подводните технологии и инфраструктура, както и на развитието на морски способности с двойна употреба за повишаване на капацитета на ЕС за реагиране на хибридни, кибер- и геополитически заплахи в морската област.
35. **ПРЕПОРЪЧВА** координиран подход на ЕС за разработване на инфраструктура, обслужваща както граждански, така и военни нужди, във всички европейски морски басейни и региони, особено тези, които са стратегически чувствителни, и **ОТЧИТА** значението на плавателните съдове с двойна употреба, включително фериботите, които са от особено значение за устойчивостта на островите, готовността за извънредни ситуации, гражданската защита и стратегически важните морски маршрути, и **ПРИВЕТСТВА** засиленото наблюдение и засиления капацитет за наблюдение.
36. **ОТЧИТА** ключовата роля на морския транспорт на къси разстояния за укрепване на устойчивостта на европейската транспортна система и за подобряване на регионалната свързаност и **НАСЪРЧАВА** предприемането на допълнителни мерки в подкрепа на нейното развитие, включително чрез намаляване на административната тежест.
37. **НАСЪРЧАВА** държавите членки да използват пълноценно инициативите на ЕС за укрепване на морската сигурност и отбранителните си способности; **ПРИКАНВА** Комисията да отпусне ресурси за разработване на механизъм за подкрепа на строителството на фериботи с двойна употреба.
38. **ИЗРАЗЯВА ЗАГРИЖЕНОСТ** относно огромните количества опасни боеприпаси в европейските и международните крайбрежни води и океани, които са били изхвърляни в миналото в контекста на войни и военни конфликти. **НАСЪРЧАВА** сътрудничеството между държавите членки, международните организации и промишлените отрасли за повишаване на осведомеността с цел съвместно насърчаване на технически решения и техните приложения, които дават възможност за идентифициране, наблюдение и, ако е възможно, възстановяване и обезвреждане на изхвърлените боеприпаси по екологосъобразен начин.

IV. ДОСТЪП ДО ИНОВАЦИИ

39. ПОДЧЕРТАВА значението на иновациите за запазване на водещата роля на ЕС в морските технологии и за подкрепа на двойния екологичен и цифров преход и ИЗТЪКВА, че е важно да се насърчават инвестициите, иновациите и технологичното развитие в сектора на водния транспорт като ключови движещи сили за конкурентоспособността и устойчивостта.
40. ПОДКРЕПЯ разработването на глобални регулаторни рамки за нововъзникващи технологии, включително електрификация, улавяне на въглерод, задвижване с вятърна енергия, водород и други алтернативни технологии за задвижване, като например ядрени технологии, като същевременно се гарантира технологично неутрален подход, който позволява на иновациите да се развиват в съответствие с нуждите на пазара и изискванията за безопасност.
41. ПОДКРЕПЯ иновациите в безопасни автономни и дистанционно управлявани плавателни съдове и приложения на подводната роботика, както и подобрения достъп до изпитателни платформи и регулаторни лаборатории.
42. ПРИЗНАВА необходимостта от силна подкрепа за научните изследвания и иновациите въз основа на съществуващите публично-частни партньорства и програми, включително непрекъснатостта на партньорството за воден транспорт с нулеви емисии (ZEWT) и свързаните с него мрежи, като същевременно се гарантира, че финансирането на иновациите ефективно се превръща в промишлено разрастване и внедряване и подкрепя производствения капацитет и в по-широк аспект на синята икономика, включително рибарството и нововъзникващите технологии за океанска енергия, в области като енергийната ефективност, цифровизацията и безопасността, и ИЗТЪКВА голямото значение на преодоляването на нетехническите пречки, като например регулаторните ограничения, оперативните изисквания и трансграничните несъответствия, които ограничават широкомащабното внедряване.
43. ПРИВЕТСТВА инициативите за картографиране и разширяване на достъпа до научноизследователски инфраструктури за МСП и новаторите. ПОДЧЕРТАВА значението на опазването на технологичните активи и ноу-хау на ЕС.
44. ПОДКРЕПЯ създаването на изпитателни центрове, пилотни проекти и демонстрационни платформи на ЕС за фериботи, хибридни плавателни съдове, електрически плавателни съдове, интелигентни корабостроителници и цифрови морски решения с активното участие на островните държави членки.

V. ДОСТЪП ДО ФИНАНСИРАНЕ И ИНВЕСТИЦИИ

45. **ОТЧИТА** значителните нужди от инвестиции за декарбонизация, цифровизация и промишлена трансформация, включително необходимостта да се гарантира прозрачност, предвидимост и правна сигурност за икономическите оператори, и **ИЗТЪКВА** необходимостта финансовите инструменти на ЕС да подкрепят и намаляват риска за инвестициите, необходими за декарбонизацията и цифровизацията на морския сектор, включително производството и разпространението на устойчиви корабни горива и разработването на нововъзникващи офшорни технологии за възобновяема енергия.
46. **ПРИЗОВАВА** за по-нататъшни подобрения на Фонда за иновации с цел подобряване на достъпа за всички сегменти на корабоплаването, по-специално МСП, и **ПРИЗОВАВА** за по-целенасочен подход, който отчита специфичните характеристики на различните сегменти на корабоплаването, включително сектора за корабни превози на насипни товари или за трампови корабни превози, и **ИЗТЪКВА** необходимостта да се обмислят финансови инструменти и мерки за подкрепа, гарантиращи ефективен достъп до финансиране за МСП във водния сектор, включително фериботи и морски транспорт на къси разстояния, обслужващи островната свързаност, и **ПРИЗОВАВА** за по-голяма яснота и достъпност по отношение на различните инструменти и механизми на ЕС за финансиране, които са на разположение на морския сектор, с цел да се гарантира ефективното им използване от държавите членки и заинтересованите страни в сектора. Особено внимание следва да се обърне и на финансирането на изграждането на нови сгради, обновяването на флота, преоборудването, преобразуването, свързаните с ремонта инвестиции за декарбонизация и модернизирането на оборудването по цялата верига за създаване на стойност в морската промишленост по начин, който е от значение както за морския транспорт на къси разстояния, така и за океанския транспорт.
47. **ПОДЧЕРТАВА**, че декарбонизацията на морския сектор изисква значителни инвестиции през продължителен преходен период, включително за модернизиране на европейските флотове, модернизиране на инфраструктурата и подобряване на физическата и финансовата достъпност на устойчивите морски горива, и **ИЗТЪКВА**, че е важно да се даде възможност за модернизиране и промишлена трансформация на европейските корабостроителници и морски отрасли, които осъществяват проекти за ново строителство, модернизиране и преобразуване.
48. **ПРИВЕТСТВА** инициативите на ЕС за финансиране, включително поканите за представяне на предложения по Механизма за свързване на Европа, подкрепата от Фонда за иновации и мобилизирането на InvestEU.

49. ПОДКРЕПЯ мобилизирането на публично и частно финансиране, включително чрез консултантски платформи и проектни механизми, като същевременно признава, че е важно да се гарантира, че регулаторните рамки и мерките за подкрепа са реалистични, подходящи за целта и съгласувани с пазарните възможности, без да се намаляват регулаторните гаранции, и ИЗТЪКВА необходимостта от стабилни и прозрачни механизми за подкрепа, за да се даде възможност за дългосрочно промишлено планиране, и НАСЪРЧАВА държавите членки, ЕС и частния сектор да разработят европейска алтернатива на лизинговия модел, използван в трети държави.
50. НАСЪРЧАВА държавите членки, в съответствие с националните приоритети, да обмислят подкрепа за декарбонизацията на морския транспорт и промишлените инвестиции, включително чрез определяне на потенциални кандидати за важни проекти от общоевропейски интерес (ВПОИ).
51. ПРИЗНАВА необходимостта от стабилно, дългосрочно финансиране, особено за МСП, и от по-добре съгласувани инструменти за финансиране; НАСТОЯТЕЛНО ПРИЗОВАВА за опростяване на ключови програми на ЕС за финансиране, включително Механизма за свързване на Европа, „Хоризонт Европа“, InvestEU и Фонда за иновации, както и за премахване на регулаторните пречки; ИЗТЪКВА значението на бъдещия Европейски фонд за конкурентоспособност за стимулирането на декарбонизацията, внедряването на нови технологии и водещата роля на ЕС в промишлеността. НАСЪРЧАВА проучването на възможностите за подкрепа на европейските морски технологии; и ИЗТЪКВА необходимостта от достъпно финансиране, съобразено с икономиките на малките, островните региони и островните държави членки, периферните и най-отдалечените региони, както и с икономиките на отвъдморските страни и територии.
52. ПОДЧЕРТАВА значението на подходящите европейски инструменти за финансиране и схеми за смесено финансиране за модернизацията на корабостроителниците, екологосъобразното модернизиране, обновяването на флота за стратегически сегменти, като например фериботи, морски клъстери, морски доставчици, представляващи МСП, плавателни съдове с нулеви и ниски емисии и цифровата трансформация на морските отрасли.
53. ПОДКРЕПЯ проучването на специален европейски механизъм за обновяване на пътническите флотове и ро-пакс флотовете, обслужващи островите и отдалечените региони, който да съчетава целите на политиката на сближаване, транспорта, климата и промишлената политика.

VI. ДОСТЪП ДО УМЕНИЯ И КАЧЕСТВЕНИ РАБОТНИ МЕСТА

54. ПРИЗНАВА, че секторът на морския транспорт на ЕС се бори с недостиг на квалифицирани специалисти, застаряваща работна сила и трудни условия на труд, които взети заедно засягат неговата дългосрочна устойчивост и конкурентоспособност.
55. ОТЧИТА значението на квалифицираната работна сила, включително моряците и работниците в корабостроителниците, за конкурентоспособността, иновациите и устойчивостта, и ИЗТЪКВА необходимостта от привличане и задържане на квалифицирана работна сила в морския и пристанищния сектор, като същевременно се зачитат компетентностите на държавите членки в системите за образование и обучение и се насърчават сътрудничеството и мобилността.
56. ИЗТЪКВА значението на морското образование и обучение, включително повишаването на квалификацията и преквалификацията, за да се гарантира наличието на квалифицирана и ориентирана към бъдещето морска работна сила; ОЧЕРТАВА необходимостта от преквалификация и повишаване на квалификацията на съществуващата работна сила в корабостроителния и ремонтния сектор, за да се развият нови специализирани умения и да се отговори на съвременните изисквания, произтичащи от приемането и използването на иновативни технологии за задвижване, цифрови технологии и технологии за автоматизация; ПРИЗОВАВА за подкрепа за качествена и удовлетворяваща заетост, което ще направи сектора по-привлекателен; ПРИЗНАВА значението на инициативите за повишаване на осведомеността и повишаване на интереса на младите хора към корабостроенето и морските отрасли.
57. ПОЕМА АНГАЖИМЕНТ да поддържа привлекателността на морския сектор на ЕС чрез приемане и прилагане на мерки, които гарантират справедливи условия на труд за всички моряци в пълно съответствие със стандартите, предписани от Морската трудова конвенция (МТК, 2006 г.) и съответното законодателство на ЕС.
58. ПРИЗОВАВА за координирана европейска инициатива за морски умения, преквалификация и високи професионални постижения за работниците в корабостроителниците, морските инженери, електротехниците, специалистите по автоматизация, техниците в областта на алтернативните горива и моряците.