



Brüssel, 4. juuni 2026
(OR. en)

9700/26

MAR 80
TRANS 345
IND 367
POLMAR 47

MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	9381/26
Teema:	Eelnõu: nõukogu järeldused ELi merendustööstuse strateegia kohta – Heakskiitmine

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 4. märtsil 2026 *teatise ELi merendustööstuse strateegia kohta*¹, milles esitati visioon ja tegevuskava, et kaitsta ja hoogustada merendustööstust ja laevandust, suurendada nende innovatsioonisuutlikkust ja kaitsta nende konkurentsivõimet.
2. Euroopa merendussektor on kompleksse tipptasemel laevaehituse ja kõrgtehnoloogia vallas maailmas juhtpositsioonil. Merendustööstuse raames edendatakse kestliku veetranspordi ja sinimajanduse ala innovatsiooni ning see on piirkondliku tööstuskasvu nurgakivi.
3. Euroopa laevandussektor on maailma juhtivaid merendusteenuste osutajaid: tänu sellele toimuvad esmatarbekaupade tarned, edeneb kaubandus ja paraneb ELi energiasõltumatus. Samuti kujundab see koos teiste veetranspordi sektori segmentidega merendustoodete ja -teenuste nõudluse ning suunab tehnoloogilisi valikuid.

¹ 6987/26.

II. TÖÖ NÕUKOGU ETTEVALMISTAVATES ORGANITES

4. Eesistujariik koostas komisjoni teatist käsitlevate nõukogu järelduste eelnõu esimese versiooni ja edastas selle delegatsioonidele 24. märtsil 2026. Merenduse töörühm arutas ja arendas edasi järelduste eelnõu teksti oma 27. märtsi, 17. ja 24. aprilli, 8., 13. ja 22. mai 2026. aasta koosolekutel, millele järgnesid COREPERi 27. mai ja 3. juuni koosolekud.
5. Arutelud näitasid, et liikmesriigid tunnustavad merendustööstuse ja laevanduse kui strateegiliste sektorite suurt potentsiaali Euroopa autonoomia, vastupanuvõime, kaitse, majandusjulgeoleku, jõukuse, süsinikuheite vähendamise ja ressursside kestliku kasutamise jaoks. Samal ajal näitasid arutelud ka vajadust võtta nõuetekohaselt arvesse riiklikke, piirkondlikke ja kohalikke eripärasid ning liikmesriikide erinevaid prioriteete.
6. Läbirääkimiste käigus tegi eesistujariik tööd selle nimel, et saavutada tasakaalustatud tekst, milles võetakse arvesse kõiki liikmesriikide väljendatud seisukohti, prioriteete ja mureküsimusi.
7. Alaliste esindajate komitee kinnitas oma 3. juuni 2026. aasta koosolekul käesoleva märkuse lisas esitatud nõukogu järelduste eelnõu suhtes saavutatud kokkuleppe ning otsustas esitada järeldused transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogule 8. juuni 2026. aasta istungil heakskiitmiseks.

III. KOKKUVÕTE

8. Nõukogul palutakse kiita heaks lisas esitatud järelduste eelnõu ELi merendustööstuse strateegia kohta.

Eelnõu: nõukogu järeldused ELi merendustööstuse strateegia kohta

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

VÕTTES ARVESSE

- komisjoni teatist ELi sadamastrateegia kohta;²
- komisjoni teatist ELi merendustööstuse strateegia kohta;³
- nõukogu järeldusi „ELi veetranspordisektori tulevikuväljavaade: CO₂-neutraalne, õnnetusteta, automatiseeritud ja konkurentsivõimeline ELi veetranspordisektor“;⁴
- nõukogu järeldusi ELi sadamastrateegia kohta;⁵
- nõukogu järeldusi „ELi meretranspordipoliitika prioriteedid 2020. aastani: konkurentsivõime, CO₂-heite vähendamine, digiteerimine ülemaailmse ühenduvuse, tõhusa siseturu ja maailmatasemel merendusklatri tagamiseks“;⁶
- nõukogu järeldusi „Konkurentsivõimeline Euroopa tööstus, mis edendab meie rohelist, digitaalset ja vastupidavat tulevikku“;⁷
- nõukogu järeldusi Euroopa maailmamerepakti kohta;⁸

TULETADES MEELDE, et Euroopa on veetranspordipõhine maailmajagu ning et merendustööstus, laevandus, sadamad ja nendega seotud teenused moodustavad laiaulatusliku strateegilise ökosüsteemi liidu strateegilise autonoomia, tööstusliku ja tehnoloogilise juhtpositsiooni, vastupanuvõime, kaitsevõime, majandusjulgeoleku, jõukuse, süsinikuheite vähendamise ja mereressursside kestliku kasutamise jaoks, panustades sealhulgas tarneahela vastupidavusvõime ja energiajulgeoleku tugevdamisse;

² Dok ST 6926/26.

³ Dok ST 6987/26.

⁴ Dok ST 8648/20.

⁵ Dok ST 9714/26.

⁶ Dok ST 9976/17.

⁷ Dok ST 10127/24.

⁸ Dok ST 15807/25.

TUNNISTADES tugeva, uuendusliku, konkurentsivõimelise ja kestliku Euroopa veetranspordi ökosüsteemi tähtsust ning VÕTTES ARVESSE ülemaailmse konkurentsi, süsinikuheite vähendamise, digiülemineku, julgeoleku ja töajõupuudusega seotud probleeme;

TULETADES MEELDE merendusküsimuste eest vastutavate Euroopa Liidu ministrite Nikosia deklaratsiooni meremeeste hariduse ja koolituse parandamise ning naiste võrdse osalemise edendamise kohta laevandussektoris;

RÕHUTADES vajadust koordineeritud tegevuse järele kõikjal liidus, liikmesriikides ja sidusrühmade seas,

1. TERVITAB komisjoni teatist ELi merendustööstuse strateegia kohta ning TUNNISTAB, et see on terviklik raamistik ELi mere- ja siseveelaevanduse ökosüsteemi tugevdamiseks; TERVITAB ja TOETAB selle eesmärgi tugevdada kõnealuse ökosüsteemi konkurentsivõimet, kestlikkust ja vastupanuvõimet;

I. EHITUS, VARUSTUS JA REMONT

2. TOETAB ELi merendustööstussektori tugevdamist, et tagada tööstuslik suveräänsus, vastupanuvõime ja tehnoloogiline juhtpositsioon, säilitades samal ajal avatud, õiglase ja konkurentsivõimelise maailmaturu keskkonna;
3. VÄLJENDAB MURET ELi merendustööstust mõjutavate kaubandusmoonutuste ja kolmandate riikide poolse ebaõiglase subsideerimise pärast, sealhulgas energiahindadega seotud kuluerinevuste pärast, ning KUTSUB ÜLES uurima võimalusi, kuidas tugevdada ELi merendussektori tööstusbaasi kaitset ebaausa konkurentsi eest, sealhulgas olemasolevate kaubanduse kaitsemeetmete kaudu, et tagada võrdsed tingimused ja toetada Euroopa konkurentsivõimet kooskõlas rahvusvaheliste lepingutega, arvestades, et OECD 1994. aasta laevaehituslepingu⁹ ratifitseerimata jätmise tõttu ei saa rakendada määrust (EL) 2016/1035, mis käsitleb kaitset kahjustava hinnakujunduse eest laevaehituses;

⁹ Kokkulepe tavapära konkurentsitingimustest kinnipidamise kohta kaubanduslikus laevaehitus- ja laevaremonditööstuses (1994), (*Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry*); [OECD õiguslikud vahendid](#).

4. TUNNISTAB, et märkimisväärne osa varustuse ja tehnoloogia tarnijatest merendustööstuse väärtusahelas on Euroopa päritolu; TUNNISTAB, et liidu jõukuse, suveräänsuse, strateegilise autonoomia ja tehnoloogilise juhtpositsiooni jaoks on äärmiselt oluline Euroopas säilitada ja tugevdada merenduse tootmisvõimsuse kriitilist massi, sh laevaehtus ja laevade projekteerimine, laevade remont, ümberehitamine, hooldus, moderniseerimine, ringlussevõtt, laevavarustus ja meretehnoloogia, samuti süsteemide integreerimine ja sellega seotud alltöövõtuteenused kogu merendustööstuse väärtusahelas, ning RÕHUTAB, et lisaks üksnes merendusalaalastele rakendustele peaksid asjakohased meetmed hõlmama ka mitmekesiste profiilidega varustuse ja tehnoloogia tarnijaid;
5. KUTSUB ÜLES viima riigihanke- ja pakkumismenetlusi läbi strateegiliselt, et tugevdada ELi merendustööstust ning toetada merendustööstuse väärtusahela konkurentsivõime ja vastupanuvõimet, kasutades asjaomasel juhul sihipäraselt muu hulgas selliseid hinnaväliseid nõudeid nagu kestlikkus, ringlus ja Euroopa sisu, järgides samal ajal siseturu eeskirju, rahvusvahelisi kohustusi ja riiklikke prioriteete;
6. TOETAB ELi merendustööstuse väärtusahelate allianssi loomist ning INNUSTAB tegema seda kiiresti, et edendada tööstuskoostööd ja määrata kindlaks strateegilised investeerimisprioriteedid, tagades samal ajal tööstuse ja liikmesriikide tugeva kaasamise koos selgete volituste ja juhtimisraamistikuga; KUTSUB ÜLES arendama riiklikke ja piirkondlikke merendusklastreid, mis ühendavad laevatehaseid, varustuse tootjaid, VKEid, uurimiskeskusi, ülikoole, projekteerimisasutusi, finantsasutusi ja ametiasutusi. Sellised ökosüsteemid võivad kiirendada innovatsiooni, parandada tööstuskoostööd, tugevdada tarneahelaid ja hõlbustada juurdepääsu rahastamisele, eelkõige VKEde jaoks;
7. TOETAB algatuse „Tuleviku laevatehased“ käivitamist, sealhulgas programmi „Euroopa horisont“ kaudu, ning KUTSUB ÜLES kiirendama digitaalsete, puhaste ja ringluspõhiste tehnoloogiate, sealhulgas tehisintellektil põhinevate ja seiretehnoloogiate, automatiseerimise, robotika ja arukate hoolduslahenduste kasutuselevõttu laevatehastes; KUTSUB samuti ÜLES võtma sihtotstarbelisi meetmeid väikeste ja keskmise suurusega laevatehaste jaoks, eelkõige ühtekuuluvuspiirkondades, saartel ja äärealadel, et toetada digiüleminekut, automatiseerimist, puhast tehnoloogiat, moderniseerimisvõimsust ja osalemist ELi väärtusahelates;

8. RÕHUTAB, kui oluline on lihtsustada loamenetlusi, muu hulgas asjakohaste ELi algatuste kaudu, milles järgitakse subsidiaarsuse põhimõtet, et hõlbustada tööstuse laiendamist ja süsinikuheite vähendamisse tehtavaid investeeringuid;
9. TERVITAB avaliku ja strateegilise nõudluse koordineeritud platvormi väljatöötamist, sealhulgas asjaomasel juhul selleks, et toetada Euroopa laevatehaste pikaajalist kestlikkust ja konkurentsivõimet, muu hulgas kahesuguse kasutuse alase sünergia kaudu, tekitamata täiendavat halduskoormust;
10. TUNNISTAB, et tõhususe suurendamiseks on olulised moodulehituse, standardimise ja seeriatootmise alased lähenemisviisid, samuti seda, kui oluline on keskenduda sellistele väärtuslikele turusegmentidele nagu kruisilaevad, parvlaevad, sõjalaevad, avamere tuuleenergiarajatisi teenindavad laevad ja konverterplatvormid, kaablilaevad, uurimislaevad, süvenduslaevad, väikelaevad, jäämurdjad ja Arktikas kasutatavad laevad, ning ka vajadust tugevdada ELi tootmisvõimsust kõrgtehnoloogiliste ja vähese heitega ja heitevabade laevade puhul, ning KUTSUB ÜLES prioriseerima investeerimist kõrgtehnoloogilisse laevaehitusse, puhastesse jõuseadmetesse ja veetranspordialastesse innovatsiooniklastritesse, et tagada ülemaailmne konkurentsivõime; TUNNISTAB ka parvlaevade, ro-pax-laevade ja lähimereveolaevade strateegilist tähtsust Euroopa ühendatuse, territoriaalse ühtekuuluvuse, hädaolukordadeks valmisoleku ja sõjalise liikuvuse seisukohalt ning kutsub üles tugevdama Euroopa tootmisvõimsust nendes segmentides;
11. MÄRGIB, et 97% maailma kruisilaevadest on ehitatud Euroopas ja et kruisilaevad moodustavad 80% Euroopa laevatehaste kaubanduslike tellimuste bilansilisest väärtusest, mis muudab kruisilaevad väga oluliseks, et säilitada ja tugevdada Euroopa kompleksset laevaehitust ning laevavarustuse alast suutlikkust Euroopa merendusklattris laiemale;
12. KUTSUB ÜLES tugevdama rahvusvahelist ühtlustamist laevade ringlussevõtu valdkonnas, sealhulgas suurendama Hongkongi konventsiooni ja Baseli konventsiooni vahelist sidusust ning seadma eesmärgiks saavutada täielik kooskõla rahvusvaheliste normide ja ELi laevade ringlussevõtu määruse¹⁰ vahel, ning TOETAB jõupingutusi kestliku ringlussevõtuvõimsuse suurendamiseks, sealhulgas ELis, TUNNISTADES selle rolli teiseste toorainete kindlustamisel ja tehnoloogiaalase oskusteabe säilitamisel Euroopas;

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1257/2013 laevade ringlussevõtu kohta ning määruse (EÜ) nr 1013/2006 ja direktiivi 2009/16/EÜ muutmise kohta.

13. KUTSUB liikmesriike ÜLES seadma prioriteediks investeeringud, mis vähendavad strateegilist sõltuvust, ning INNUSTAB tööstust tõhustama digitaliseerimist, modulaarsust ja koostööd väärtusahelas;
14. TUNNISTAB VKEde, sealhulgas väikeste ja keskmise suurusega laevatehaste, spetsialiseerunud laevavarustuse tootjate, meretehnoloogia tarnijate ja alltöövõtjate olulist rolli spetsialiseerunud turgudel, sealhulgas süsinikuheite vähendamist ja innovatsiooni toetavas uute laevade ehituses ja laevade moderniseerimises;
15. TULETAB MEELDE, kui oluline on mereala integreeritud ruumiline planeerimine ja piisav dokkimisvõimsus, et toetada muu hulgas mereväelaevade hooldust ja teenindust, ning KUTSUB komisjoni ja liikmesriike ÜLES tagama, et merendusvaldkonna tööstuslikke ja transpordialaseid vajadusi võetakse piisavalt arvesse;

II. TRANSPORT JA ÜHENDUSED

16. TOONITAB veetranspordi strateegilist rolli ELi ja ülemaailmse ühendatuse ja kaubanduse jaoks, rõhutades samal ajal selle keskset tähtsust ELi majandusjulgeoleku, strateegilise autonoomia ja siseturu integratsiooni jaoks ning selle olulist panust tarneahelate vastupanuvõimesse; KINNITAB TAAS, kui oluline on säilitada meretranspordi jaoks stabiilne ja prognoositav riigiabi raamistik, mis on Euroopa laevanduse ülemaailmse konkurentsivõime tagamise põhielement, ning RÕHUTAB, kui oluline on tagada ülemaailmsel tasandil võrdsed tingimused ja säilitada Euroopa laevanduse ülemaailmne konkurentsivõime;
17. TOOB ESILE konkurentsimoonutuste riski, muu hulgas riski, et liiklus suunatakse ümber kolmandate riikide sadamatesse, ning vajaduse võtta asjakohaseid meetmeid nende riskide maandamiseks, võttes arvesse merendussektori avatust rahvusvahelisele konkurentsile ja selle keskset rolli ülemaailmsetes logistikaahelates;
18. RÕHUTAB, kui olulised on mereühendused territoriaalse ühtekuuluvuse, varustuskindluse ja turismi seisukohalt saarte, saareliikmesriikide, äärealade ja äärepoolseimate piirkondade ning ülemeremaade ja -territooriumide jaoks, muu hulgas avalike teenuste osutamise kohustuse tõttu;

19. TUNNISTAB, et Euroopa laevaomanikud on kogu merendustööstuse ökosüsteemis nõudluse peamine tõukejõud, ning seda, kui oluline on säilitada muu hulgas ELi lipu all konkurentsivõimeline ja atraktiivne Euroopa laevastik, et tagada majandusjulgeolek, tarneahela vastupidavusvõime ja ülemaailmne konkurentsivõime, ning TUNNISTAB ELi laevandusest 75% moodustava puistlasti- ja tramplaevanduse sektori olulist rolli ELi liikmesriikide energiajulgeoleku ja toiduga kindlustatuse tagamisel; RÕHUTAB selliste segmentide nagu sisevee-, ro-ro- ja ro-pax-laevade tähtsust, eelkõige selleks, et toetada saarte ühendatust, strateegilisi mereühendusi ja territoriaalse ühtekuuluvuse teenuseid tarneahelates ning liikuvust, samuti nende tähtsust alternatiivkütuste ja uuenduslike tehnoloogiate katseplatvormidena ning parvlaevade ja lähimereveolaevade tähtsust Euroopa ühendatuse, territoriaalse ühtekuuluvuse, hädaolukorraks valmisoleku ja sõjalise liikuvuse jaoks, ning TUNNISTAB nende potentsiaali areneda väärtuslikeks segmentideks, muu hulgas kahesuguse kasutuse kontekstis, ning KUTSUB ÜLES tugevdama Euroopa tootmisvõimsust nendes segmentides;
20. RÕHUTAB, et kui kooskõlas IMO 2023. aasta kasvuhoonegaaside strateegia eesmärkidega võetakse vastu ülemaailmsed meetmed, tuleb algatust „FuelEU Maritime“ käsitlevat määrust, seire-, aruandlus- ja kontrollimäärust ning ELi meretranspordi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) asjakohaselt kohandada, et tulemuslikult vältida topeltmaksid ja halduskoormust ning tagada ühtlustatud rakendamine ja sidusus rahvusvaheliste normidega, kaitstes samal ajal Euroopa merendussektori konkurentsivõimet ja liidu eesmärki saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus ning INNUSTAB vajaduse korral lihtsustama ELi meretranspordi HKS-i ja algatuse „FuelEU Maritime“ kohaseid seire-, aruandlus- ja kontrolliraamistikke;
21. MÄRGIB, kui oluline on kvaliteetse laevanduse kontekstis säilitada ELi tunnustatud klassifitseerimissüsteem ohutuse tagamise nurgakivina, nagu on osutatud merendustööstuse strateegias, ning RÕHUTAB, et võimalikult suure ohutuse ja usalduse säilitamiseks peaks vastastikuse tunnustamise kokkulepped piirduma varustusega, mis ei ole ohutuse seisukohast kriitilise tähtsusega;

22. KUTSUB ÜLES suurendama jõupingutusi, et parandada Euroopa laevandusteenuste turulepääsu, sealhulgas ELi kaubanduslepingute tõhusa kasutamise ja liidu õigusega kooskõlas olevate kahepoolsete merenduskoostööte asjakohase toetamise kaudu;
23. TUNNISTAB vajadust tugevdada rahvusvahelisel tasandil koostööd merendusega seotud kitsaskohtade ja ülemaailmsete partnerluste valdkonnas;
24. TOETAB ELi rohelaevateede ja punkerdamissõlmede loomist ning kestlike laevakütuste koordineeritud kasutuselevõttu, hõlmates uuenduslikke lahendusi vähesaastavate tehnoloogiate jaoks;
25. RÕHUTAB vajadust prognoositavate üleminekuraamistike järel alternatiivkütuste ja -tehnoloogiate kasutuselevõtuks, võttes arvesse nende kättesaadavust ja taristu arendamist, et vältida süsinikuheite ülekandumist ja ühenduvushäireid; TUNNISTAB, et üleminekukulud võivad mõjutada ühenduvust ja hindu, eelkõige saarte, saareliikmesriikide, jääga ümbritsetud ja äärepoolseimate piirkondade majanduses; KUTSUB ÜLES võtma sihipäraseid toetusmeetmeid ebaproportsionaalse mõju leevendamiseks;
26. RÕHUTAB, et laevanduse süsinikuheite vähendamine nõuab kõigi veetranspordi väärtusahelas osalejate, sealhulgas kütusetootjate ja -tarnijate aktiivset kaasamist, ning TOONITAB, kui oluline on tagada ohutute ja kestlike alternatiivkütuste õigeaegne kättesaadavus piisavas koguses ja konkurentsivõimeliste hindadega; MÄRGIB, et uute kütuste kättesaadavus ja nende punkerdamise taristu sõltub selliste kütuste turuletoomisest;
27. TULETAB MEELDE, kui oluline on kasutada HKS-i tulusid kliimaga seotud eesmärkidel, ning INNUSTAB liikmesriike kooskõlas riiklike prioriteetidega toetama merendussektori süsinikuheite vähendamist kogu väärtusahelas, hõlmates laevandusettevõtjaid, laevatehaseid, moderniseerimisprojekte, seadmete valmistajaid, tehnoloogiapakkujaid, kütusetarnijaid ja sadamaid, ning INNUSTAB liikmesriike kasutama tulusid, mis on saadud laevanduse lisamisest ELi HKS-i, et toetada sektori energiasüsteemi ümberkujundamist, sealhulgas laevastiku uuendamist, keskkonnahoidlikku moderniseerimist, saarte meretransporditeenuseid, alternatiivkütuseid ja sadamate energiataristut;

28. RÕHUTAB, kui olulised on ranged meresõiduohutuse standardid, sealhulgas kvaliteetse laevanduse tagamine õigusaktide tõhusa rakendamise ja jõustamise kaudu, ning TOETAB edasist tööd ohutusraamistikega, võttes arvesse uusi kütuseid ja tehnoloogiaid;
29. KUTSUB ÜLES lihtsustama ja digitaliseerima haldusmenetlusi, sealhulgas digisertifikaate, ning rakendama täielikult Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonda ja tulevase tolliandmekeskusega kaasnevat ühenduvust; KUTSUB komisjoni üles rakendama ülejäänud rakendusmeetmeid ja vältima täiendavat halduskoormust merendussektorile; ERGUTAB komisjoni tegema liikmesriikidega koostööd riiklike ja ELi aruandlusnõuete lihtsustamiseks ja ühtlustamiseks, konsulteerides merendus- ja sadamatööstusega;
30. INNUSTAB liikmesriike viima lõpule Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonna rakendamise ja ühtlustama aruandlusnõudeid;

III. JULGEOLEK JA KAITSE

31. TUNNISTAB kasvavaid ohte meresõidu turvalisusega seoses ja märkimisväärset ohtu, mida kujutab meresõiduohutusele ja -turvalisusele, elutähtsale meretaristule ja merekeskkonnale varilaevastik¹¹; RÕHUTAB, et EL peab tugevdama oma vastupanuvõimet, valmisolekut ja kaitsevõimet, sealhulgas seoses merendusvaldkonnas esinevate hübriidohtudega ja olukorratundlikkust suurendades; RÕHUTAB, kui oluline on kaitsta elutähtsat meretaristut ja tugevdada tarneahelate vastupanuvõimet, pidades eelkõige silmas muutuvaid geopoliitilisi väljakutseid; KUTSUB ÜLES tõhustama tsiviil-sõjalist koostööd ja rahvusvahelisi partnerlusi, et tagada meresõidu turvalisus;
32. TOETAB vajaduse korral mereväe tööstusliku ja tehnoloogilise suutlikkuse tugevdamist, sealhulgas asjakohaste ELi algatuste kaudu;

¹¹ Nagu on määratletud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) resolutsioonis A.1192(33).

33. RÕHUTAB, kui oluline on suurendada olukorratundlikkust merel, integreerides kõrgetasemelised tehnoloogiad ja süsteemid, sealhulgas seadmed, tarkvara, kasutamiskord ja oskused, mida on vaja üldise vastupanuvõime suurendamiseks mitut valdkonda hõlmava seirealase lähenemisviisi kaudu, kuhu kuuluvad ka merealused, maapealsed ning õhu- ja kosmoseelemendid; TOETAB tõhustatud andmevahetust ja koostalitlusvõimelisi süsteeme tsiviil- ja sõjaliste osalejate vahel, et luua ühine merepilt;
34. RÕHUTAB veealuse tehnoloogia ja taristu ning kahesuguse kasutusega merendusvõimekuse arendamise tähtsust, et suurendada ELi suutlikkust reageerida hübriid-, küber- ja geopoliitilistele ohtudele merendusvaldkonnas;
35. SOOVITAB võtta kasutusele koordineeritud ELi lähenemisviisi nii tsiviil- kui ka sõjalisi vajadusi täitva taristu arendamiseks kõigis, kuid eelkõige strateegiliselt tundlikes Euroopa merealades ja -piirkondades, ning TUNNISTAB kahesuguse kasutusega laevade, sealhulgas parvlaevade tähtsust, mis on eriti olulised saarte vastupanuvõime, hädaolukordadeks valmisoleku, elanikkonnakaitse ja strateegiliselt oluliste mereteede seisukohast, ning TERVITAB tugevdatud seire- ja jälgimissuutlikkust;
36. TUNNISTAB lähimereveo kesksel rollil Euroopa transpordisüsteemi vastupanuvõime tugevdamisel ja piirkondliku ühendatuse parandamisel ning INNUSTAB võtma täiendavaid meetmeid selle arengu toetamiseks, sealhulgas halduskoormuse vähendamise kaudu;
37. JULGUSTAB liikmesriike kasutama täiel määral ära ELi algatusi, et tugevdada meresõidu turvalisust ja oma kaitsevõimet; KUTSUB komisjoni ÜLES eraldama vahendeid kahesuguse kasutusega parvlaevade ehituse toetusmehhanismi väljatöötamiseks;
38. VÄLJENDAB MURET Euroopa ja rahvusvahelistes rannikuvetes ja ookeanides oleva tohutu koguse ohtliku laskemoona pärast, mis on sinna sattunud sõdade ja sõjaliste konfliktide kontekstis; JULGUSTAB liikmesriike, rahvusvahelisi organisatsioone ja tööstusharusid tegema teadlikkuse suurendamiseks koostööd, et ühiselt edendada tehnilisi lahendusi ja nende rakendusi, mis võimaldavad vees oleva laskemoona kindlaks teha, seda kontrollida ja võimaluse korral see veest kätte saada ja keskkonnahoidlikul viisil kõrvaldada;

IV. INNOVATSIOON

39. RÕHUTAB innovatsiooni tähtsust ELi juhtpositsiooni säilitamisel meretehnoloogia valdkonnas ning rohe- ja digipöörde toetamisel ning TOONITAB, kui oluline on edendada veetranspordisektoris investeringuid, innovatsiooni ja tehnoloogilist arengut kui konkurentsivõime ja kestlikkuse peamist tõukejõudu;
40. TOETAB ülemaailmsete õigusraamistike väljatöötamist kujunemisjärgus tehnoloogiate jaoks, sealhulgas elektrifitseerimine, süsiniku kogumine, tuuleenergiaal põhinevad jõuallikad, vesinik ja muud alternatiivsed jõuseadmed, nagu tuumatehnoloogiad, tagades samal ajal tehnoloogianeutraalse lähenemisviisi, mis võimaldab innovatsioonil edeneda kooskõlas turuvajaduste ja ohutusnõuetega;
41. TOETAB innovatsiooni ohutute autonoomsete ja kaugjuhitavate laevade ja veealuste robotikarakenduste valdkonnas ning paremat juurdepääsu katseplatvormidele ja regulatiivliivakastidele;
42. TUNNISTAB vajadust tugeva teadus- ja innovatsioonitoetuse järele, tuginedes olemasolevatele avaliku ja erasektori partnerlustele ja programmidele, sealhulgas heiteta veetranspordi partnerluse ja sellega seotud võrgustike järjepidevusele, tagades samal ajal, et innovatsiooni rahastamine toob kaasa tõhusa tööstusliku täiustamise ja kasutuselevõtu ning toetab tootmisvõimsust ka laiemas sinimajanduses, sealhulgas kalanduses ja kujunemisjärgus ookeanienergiatehnoloogias sellistes valdkondades nagu energiatõhusus, digiüleminek ja ohutus, ning RÕHUTAB, kui oluline on tegeleda selliste mittetehniliste takistustega nagu regulatiivsed piirangud, tegevusnõuded ja piiriülesed vastuolud, mis piiravad ulatuslikku kasutuselevõttu;
43. TERVITAB algatusi, mille eesmärk on kaardistada ja laiendada VKEde ja novaatorite juurdepääsu teadustaristule; RÕHUTAB, kui oluline on kaitsta ELi tehnoloogilist vara ja oskusteavet;
44. TOETAB ELi katseplatvormide, katseprojektide ja näidisplatvormide loomist parvlaevade, hübriidlaevade, elektrilaevade, arukate laevatehaste ja merenduse digilahenduste jaoks, millesse on aktiivselt kaasatud saareliikmesriigid;

V. JUURDEPÄÄS RAHASTAMISELE JA INVESTEERINGUTELE

45. TUNNISTAB, et süsinikuheite vähendamiseks, digiüleminekuks ja tööstuse ümberkujundamiseks on vaja teha märkimisväärseid investeeringuid ning tuleb tagada ettevõtjatele läbipaistvus, prognoositavus ja õiguskindlus, ning RÕHUTAB, et ELi rahastamisvahenditega tuleb toetada merendussektori süsinikuheite vähendamiseks ja digiüleminekuks vajalikke investeeringuid, sealhulgas kestlike laevakütuste tootmiseks ja turustamiseks ning kujunemisjärgus avamere taastuenergia tehnoloogiate arendamiseks vajalikke investeeringuid, ja vähendada nendega seotud riske;
46. KUTSUB ÜLES veelgi täiustama innovatsioonifondi, et parandada kõigi laevandussegmentide, eelkõige VKEde juurdepääsu, ning KUTSUB ÜLES kasutama sihipärasemat lähenemisviisi, võttes arvesse eri laevandussegmentide, sealhulgas puistlasti- ja trampaevanduse sektori eripära, ning RÕHUTAB vajadust kaaluda rahastamisvahendeid ja toetusmeetmeid, millega tagatakse veetranspordisektoris VKEdele, sealhulgas saarte ühendatust tagavatele parvlaevadele ja lähimereveolaevadele tõhus juurdepääs rahastamisele, ning KUTSUB ÜLES tagama parema ülevaate erinevatest merendussektori jaoks olemasolevatest ELi rahastamisvahenditest ja- mehhanismidest ja neile juurdepääsu, et tagada nende tõhus kasutuselevõtt liikmesriikide ja tööstuse sidusrühmade poolt. Erilist tähelepanu tuleks pöörata ka uute laevade ehitamise, laevastiku uuendamise, moderniseerimise, ümberehitamise, remondiga seotud süsinikuheite vähendamise investeeringute ja varustuse ajakohastamise rahastamisele kogu merendustööstuse väärtusahelas viisil, mis on asjakohane nii lähimere- kui ka ookeanilaevanduse puhul;
47. RÕHUTAB, et merendussektori süsinikuheite vähendamine nõuab pikaajalise üleminekuperioodi jooksul märkimisväärseid investeeringuid, sealhulgas Euroopa laevastike moderniseerimiseks, taristu ajakohastamiseks ning kestlike laevakütuste kättesaadavuse ja taskukohasuse parandamiseks, ning RÕHUTAB, kui oluline on võimaldada Euroopa laevatehaste ja merendustööstuse moderniseerimist ja tööstuse ümberkujundamist, viies ellu uusi ehitus-, moderniseerimis- ja ümberehitusprojekte;
48. VÄLJENDAB HEAMEELT ELi rahastamisalgatuste, sealhulgas Euroopa ühendamise rahastu projektikonkursside, innovatsioonifondi toetuse ja programmi „InvestEU“ kasutuselevõtmise üle;

49. TOETAB avaliku ja erasektori rahaliste vahendite mobiliseerimist, sealhulgas nõustamisplatvormide ja projektide registrite kaudu, tunnistades samal ajal, kui oluline on tagada, et õigusraamistikud ja toetusmeetmed oleksid realistlikud, eesmärgipärased ja kooskõlas turu suutlikkusega, vähendamata regulatiivseid kaitsemeetmeid, ning RÕHUTAB vajadust stabiilsete ja läbipaistvate toetusmehhanismide järele, et võimaldada pikaajalist tööstuslikku planeerimist, ning INNUSTAB liikmesriike, ELi ja erasektorit töötama välja Euroopa alternatiivi kolmandates riikides kasutatavale rendimudelile;
50. INNUSTAB liikmesriike kaaluma kooskõlas riiklike prioriteetidega merendussektori süsinikuheite vähendamise ja tööstusinvesteeringute toetamist, määrates muu hulgas kindlaks võimalikud kandidaadid üleeuroopalist huvi pakkuvate tähtsate projektide jaoks;
51. TUNNISTAB vajadust stabiilse ja pikaajalise rahastamise järele, eelkõige VKEde jaoks, ning sidusamate rahastamisvahendite järele; NÕUAB TUNGIVALT peamiste ELi rahastamisprogrammide, sealhulgas Euroopa ühendamise rahastu, programmi „Euroopa horisont“, programmi „InvestEU“ ja innovatsioonifondi lihtsustamist ning regulatiivsete tõkete kõrvaldamist; RÕHUTAB tulevase Euroopa Konkurentsivõime Fondi tähtsust süsinikuheite vähendamise, uue tehnoloogia kasutuselevõtu ja ELi juhtpositsiooni edendamisel tööstuses; JULGUSTAB uurima võimalusi Euroopa meretehnoloogia toetamiseks ning RÕHUTAB vajadust kättesaadava rahastamise järele, mis on kohandatud väikeste piirkondade, saarte, saareliikmesriikide, äärealade ja äärepoolseimate piirkondade ning ülemeremaade ja -territooriumide majandusele;
52. RÕHUTAB, kui olulised on piisavad Euroopa rahastamisvahendid ja kombineeritud rahastamiskavad, pidades silmas laevatehaste ajakohastamist, keskkonnahoidlikku moderniseerimist, laevastiku uuendamist sellistes strateegilistes segmentides nagu parvlaevad, merendusklastreid, merendusvaldkonnas tegutsevaid VKEdest tarnijaid, heiteta ja vähese heitega laevu ning merendustööstuse digiüleminekut;
53. TOETAB sihtotstarbelise Euroopa mehhanismi kaalumist saari ja äärealasid teenindavate reisijateveo- ja ro-pax-laevastike uuendamiseks, ühendades ühtekuuluvus-, transpordi-, kliima- ja tööstuspoliitika eesmärgid;

VI. OSKUSTE JA KVALITEETSETE TÖÖKOHTADE KÄTTESAADAVUS

54. TUNNISTAB, et ELi meretranspordisektor seisab silmitsi kvalifitseeritud spetsialistide puuduse, tööjõu vananemise ja raskete töötingimustega, mis üheskoos mõjutavad sektori pikaajalist vastupanu- ja konkurentsivõimet;
55. TUNNISTAB kvalifitseeritud tööjõu, sealhulgas meremeeste ja laevatehaste töötajate tähtsust konkurentsivõime, innovatsiooni ja vastupanuvõime seisukohalt ning RÕHUTAB vajadust meelitada ligi ja hoida kvalifitseeritud tööjõudu kogu merendus- ja sadamasektoris, austades samal ajal liikmesriikide pädevust haridus- ja koolitussüsteemides ning edendades koostööd ja liikuvust;
56. RÕHUTAB merendusosalase hariduse ja koolituse, sealhulgas oskuste täiendamise ja ümberõppe tähtsust, et tagada merendussektoris kvalifitseeritud ja tulevikukindla tööjõu kättesaadavus; RÕHUTAB vajadust pakkuda laevaehitus- ja -remondisektoris praegusele tööjõule ümberõppe ja oskuste täiendamise võimalusi, et arendada välja uusi erioskusi ja vastata kaasaegsetele nõudmistele, mis tulenevad uuenduslike jõuseadmete, digitaal- ja automatiseerimistehnoloogiate kasutuselevõtust ja kasutamisest; KUTSUB ÜLES toetama kvaliteetseid ja tasuvaid töökohti, muutes seeläbi sektori atraktiivsemaks; TUNNISTAB, kui olulised on algatused, mille eesmärk on suurendada teadlikkust ja noorte huvi laevaehituse ja merendustööstuse vastu;
57. KOHUSTUB säilitama ELi merendussektori atraktiivsust, võttes vastu ja rakendades meetmeid, millega tagatakse kõigile meremeestele õiglased töötingimused täielikus kooskõlas 2006. aasta meretöönormide konventsioonis ja asjakohastes ELi õigusaktides sätestatud standarditega;
58. KUTSUB ÜLES töötama välja koordineeritud Euroopa algatuse laevatehaste töötajate, merendusinseneride, elektrikute, automaatika spetsialistide, alternatiivkütuste tehnikute ja meremeeste merendusoskuste, ümberõppe ja erialase tipptaseme kohta.