



Bryssel, 4. kesäkuuta 2026  
(OR. en)

9700/26

MAR 80  
TRANS 345  
IND 367  
POLMAR 47

## ILMOITUS

---

Lähtettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	9381/26
Asia:	Ehdotus neuvoston päätelmiksi EU:n merenkulun teollisuusstrategiasta – Hyväksyminen

---

## I JOHDANTO

1. Komissio esitteli 4. maaliskuuta 2026 *tiedonantonsa EU:n teollisuusmeristrategiasta*<sup>1</sup>, jossa esitetään visio ja toimintatapa merenkulun valmistusteollisuuden ja merenkulkualan turvaamiseksi ja edistämiseksi, niiden innovointivalmiuksien parantamiseksi ja kilpailukyvyn suojelemiseksi.
2. Euroopan merenkulkualan valmistusteollisuus on maailmanlaajuinen johtaja monimutkaisen, korkeatasoisen laivanrakennuksen ja huipputeknologioiden aloilla. Se edistää kestäväää vesiliikennettä ja sinisen talouden toimia koskevaa innovointia ja on alueellisen teollisuuden kasvun kulmakivi.
3. Euroopan meriliikenneala puolestaan on maailman johtava merenkulkupalvelujen tarjoaja, joka varmistaa keskeisten tavaroiden toimitukset, mahdollistaa kaupan ja edistää EU:n energiaomavaraisuutta. Se myös määrittää muiden vesiliikenteen segmenttien ohella merenkulun valmistusteollisuuden tuotteiden ja palvelujen kysyntää sekä muovaa teknologisia valintoja.

---

<sup>1</sup> 6987/26.

## **II KÄSITTELY NEUVOSTON VALMISTELUELIMISSÄ**

4. Puheenjohtajavaltio laati ensimmäisen ehdotuksen neuvoston päätelmiksi komission tiedonannosta, ja se jaettiin valtuuskunnille 24. maaliskuuta 2026. Merenkulkutyöryhmä keskusteli puheenjohtajavaltion ehdotuksesta ja laati sen pohjalta päätelmäehdotuksen kokouksissaan 27. maaliskuuta, 17. ja 24. huhtikuuta sekä 8., 13. ja 22. toukokuuta 2026, minkä jälkeen pysyvien edustajien komitea käsitteli sitä 27. toukokuuta ja 3. kesäkuuta.
5. Keskustelut osoittivat, että jäsenvaltiot tunnustavat merenkulun valmistusteollisuuden ja merenkulkualan suuren potentiaalin strategisina aloina Euroopan riippumattomuuden, häiriönsietokyvyn, puolustuksen, taloudellisen turvallisuuden, vaurauden, hiilestä irtautumisen ja resurssien kestäväen käytön kannalta. Samalla keskusteluissa kävi myös ilmi, että jäsenvaltioiden kansalliset, alueelliset ja paikalliset erityispiirteet ja erilaiset prioriteetit on otettava asianmukaisesti huomioon.
6. Puheenjohtajavaltio pyrki koko neuvottelujen ajan saamaan aikaan tasapainoisen tekstin, jossa otetaan huomioon kaikki jäsenvaltioiden näkemykset, prioriteetit ja huolenaiheet.
7. Pysyvien edustajien komitea vahvisti kokouksessaan 3. kesäkuuta 2026 yhteisymmärryksensä tämän ilmoituksen liitteessä olevasta ehdotuksesta neuvoston päätelmiksi ja päätti toimittaa sen 8. kesäkuuta 2026 kokoontuvan neuvoston (liikenne, televiestintä ja energia) hyväksyttäväksi.

## **III LOPUKSI**

8. Neuvostoa pyydetään hyväksymään liitteessä oleva ehdotus päätelmiksi EU:n merenkulun teollisuusstrategiasta.

**Ehdotus neuvoston päätelmiksi EU:n merenkulun teollisuusstrategiasta**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

OTTAA HUOMIOON

- komission tiedonannon EU:n satamastrategiasta<sup>2</sup>;
- komission tiedonannon EU:n merenkulun teollisuusstrategiasta<sup>3</sup>;
- neuvoston päätelmät aiheesta ”EU:n vesiliikenneala – Tulevaisuudennäkymät: Kohti hiilineutraalia, onnettomuusvapaata, automatisoitua ja kilpailukykyistä EU:n vesiliikennealaa”<sup>4</sup>;
- neuvoston päätelmät EU:n satamastrategiasta<sup>5</sup>;
- neuvoston päätelmät aiheesta ”EU:n meriliikennepolitiikan painopisteet vuoteen 2020 asti: Kilpailukyky, hiilestä irtautuminen ja digitalisointi maailmanlaajuisten yhteyksien sekä toimivien sisämarkkinoiden ja maailmanluokan merenkulkuklusterin varmistamiseksi”<sup>6</sup>;
- neuvoston päätelmät kilpailukykyisestä eurooppalaisesta teollisuudesta vihreän, digitaalisen ja häiriönsietokykyisen tulevaisuuden moottorina<sup>7</sup>;
- neuvoston päätelmät eurooppalaisesta valtamerisopimuksesta<sup>8</sup>;

PALAUTTAA MIELEEN, että Eurooppa on vesiliikennemaanosa ja että merenkulun valmistusteollisuus, meriliikenne, satamat ja niihin liittyvät palvelut muodostavat kattavan strategisen ekosysteemin unionin strategiselle riippumattomuudelle, teolliselle ja teknologiselle johtoasemalle, häiriönsietokyvyille, puolustuskyvyille, taloudelliselle turvallisuudelle, vauraudelle, hiilestä irtautumiselle ja merialueiden luonnonvarojen kestäväälle käytölle, mukaan lukien niiden rooli toimitusketjujen häiriönsietokyvyn ja energiaturvallisuuden vahvistamisessa;

---

<sup>2</sup> ST 6926/26.  
<sup>3</sup> ST 6987/26.  
<sup>4</sup> ST 8648/20.  
<sup>5</sup> ST 9714/26.  
<sup>6</sup> ST 9976/17.  
<sup>7</sup> ST 10127/24.  
<sup>8</sup> ST 15807/25.

PANEE MERKILLE vahvan, innovatiivisen, kilpailukykyisen ja kestäväen eurooppalaisen vesiliikenteen ekosysteemin merkityksen ja TIEDOSTAA maailmanlaajuiseen kilpailuun, hiilestä irtautumiseen, digitalisaatioon, turvallisuuteen ja työvoimapulaan liittyvät haasteet;

PALAUTTAA MIELEEN meriasioista vastaavien Euroopan unionin ministerien Nikosian julkilausuman merenkulkijoiden koulutuksen tehostamisesta ja naisten tasa-arvoisen osallistumisen edistämisestä merenkulkuualalla;

KOROSTAA, että koordinoituja toimia tarvitaan kaikkialla unionissa, jäsenvaltioissa ja sidosryhmissä;

1. SUHTAUTUU MYÖNTEISESTI komission tiedonantoon EU:n merenkulun teollisuusstrategiasta ja TOTEAA sen olevan kattava kehys EU:n meri- ja sisävesiliikenteen ekosysteemin vahvistamiseksi; SUHTAUTUU MYÖNTEISESTI sen tavoitteeseen vahvistaa tämän ekosysteemin kilpailukykyä, kestävyyttä ja häiriönsietokykyä ja TUKEE sitä.

## **I RAKENNUS, VARUSTUS JA KORJAUS**

2. TUKEE EU:n merenkulun valmistusteollisuuden vahvistamista teollisuuden suvereniteetin, häiriönsietokyvyn ja teknologisen johtoaseman varmistamiseksi säilyttäen samalla avoimen, oikeudenmukaisen ja kilpailukykyisen maailmanlaajuisen markkinaympäristön.
3. ILMAISEE HUOLENSA EU:n meriteollisuuteen vaikuttavista kaupan vääristymistä ja kolmansien maiden epäreilusta tuesta, mukaan lukien energian hintoihin liittyvät kustannuserot, ja KEHOTTAÄ tutkimaan vaihtoehtoja EU:n merenkulun teollisen perustan suojelemiseksi paremmin epäreilulta kilpailulta, myös olemassa olevien kaupan suojatoimien avulla, jotta voidaan varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset ja tukea Euroopan kilpailukykyä kansainvälisten sopimusten mukaisesti ottaen huomioon, että alusten vahinkoa aiheuttavalta hinnoittelulta suojautumisesta annettua asetusta (EU) 2016/1035 ei voida soveltaa, koska vuoden 1994 OECD:n laivanrakennussopimusta<sup>9</sup> ei ole ratifioitu.

---

<sup>9</sup> Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry (1994); [OECD:n oikeudelliset asiakirjat](#).

4. TOTEAA, että huomattava osa merialan arvoketjun laite- ja teknologiatoimittajista on eurooppalaisia; PANEE MERKILLE, että merenkulun valmistuskapasiteetin, kuten alusten rakentamisen ja suunnittelun, alusten korjaamisen, aluksen rakenteen muuttamisen, huollon, jälkiasennuksen, aluskierrätyksen, merenkulkulaitteiden ja valtameritekniikan, sekä järjestelmien integrointipalvelujen ja niihin liittyvien alihankintana tehtävien palvelujen kriittisen massan ylläpitäminen ja vahvistaminen Euroopassa koko merialan arvoketjussa on olennaisen tärkeää unionin vaurauden, suvereniteetin, strategisen riippumattomuuden ja teknologisen johtoaseman kannalta, ja KOROSTAA, että asiaankuuluvilla toimenpiteillä olisi katettava asianmukaisesti myös sellaiset laite- ja teknologiatoimittajat, joiden monipuolisiin valikoimiin sisältyy muutakin kuin puhtaasti merenkulkuun liittyviä sovelluksia.
5. KEHOTTAÄ käyttämään julkisia hankintoja ja tarjouskilpailumenettelyjä strategisesti, jotta voidaan vahvistaa EU:n merenkulun valmistusteollisuutta ja tukea merialan arvoketjun kilpailukykyä ja häiriönsietokykyä, mukaan lukien tarvittaessa muiden kuin hintavaatimusten, kuten kestävyuden, kiertotalouden ja eurooppalaisen tuotantopanoksen, kohdennettu käyttö, noudattaen samalla sisämarkkinasääntöjä, kansainvälisiä velvoitteita ja kansallisia prioriteetteja.
6. KANNATTAA EU:n merenkulun arvoketjujen teollisen allianssin perustamista ja KANNUSTAA perustamaan sen nopeasti, jotta voidaan edistää teollista yhteistyötä ja määrittää strategiset investointiprioriteetit ja samalla varmistaa teollisuuden ja jäsenvaltioiden vahva osallistuminen, ja määrittämään sille selkeän toimeksiannon ja hallintokehyksen. KEHOTTAÄ kehittämään kansallisia ja alueellisia merenkulkuklustereita, jotka kokoavat yhteen telakat, laitevalmistajat, pk-yritykset, tutkimuskeskukset, korkeakoulut, suunnittelutoimistot, rahoituslaitokset ja viranomaiset. Tällaiset ekosysteemit voivat nopeuttaa innovointia, parantaa teollista yhteistyötä, vahvistaa toimitusketjuja ja helpottaa rahoituksen saantia erityisesti pk-yritysten osalta.
7. KANNATTAA Shipyards of the Future -aloitteen käynnistämistä, myös Horisontti Eurooppa -puiteohjelman välityksellä, ja KEHOTTAÄ nopeuttamaan digitaalisten, puhtaiden ja kiertotalouteen perustuvien teknologioiden, mukaan lukien tekoälyyn perustuvat ja tunnistusteknologiat, automaatio, robotiikka ja älykkäät huoltoratkaisut, käyttöönottoa telakoilla. KEHOTTAÄ myös toteuttamaan pieniin ja keskisuuriin telakoihin kohdennettuja toimia erityisesti koheesioalueilla, saarilla ja sytjäseutualueilla, jotta voidaan tukea digitaalista siirtymää, automaatiota, puhtaita teknologioita, jälkiasennuskapasiteettia ja osallistumista EU:n arvoketjuihin.

8. KOROSTAA, että on tärkeää yksinkertaistaa lupamenettelyjä muun muassa asiaankuuluvilla EU:n aloitteilla, joissa noudatetaan toissijaisuusperiaatetta, teollisuuden laajentumisen ja hiilestä irtautumista koskevien investointien helpottamiseksi.
9. SUHTAUTUU MYÖNTEISESTI julkisen ja strategisen kysynnän koordinoitun jatkumon kehittämiseen, tarvittaessa myös eurooppalaisten telakoiden pitkän aikavälin kestävyys ja kilpailukyky tukemiseksi, myös kaksikäyttösynergioiden avulla, aiheuttamatta hallinnollista lisärasitetta.
10. PANEE MERKILLE moduulirakentamisen, standardoinnin ja sarjatuotannon merkityksen tehokkuuden parantamisessa sekä sen, että on tärkeää keskittyä arvokkaisiin markkinasegmentteihin, kuten risteilyaluksiin, lauttoihin, sotilasaluksiin, merituulivoiman tukialuksiin ja muunninalustoihin, kaapelinlaskualuksiin, tutkimusaluksiin, ruoppausaluksiin, huviveneisiin, jäänmurtajiin sekä arktisiin aluksiin, ja tarpeen vahvistaa edistyksellisten, päästöttömien ja vähäpäästöisten alusten tuotantokapasiteettia EU:ssa, sekä KEHOTTA Asettamaan etusijalle investoinnit edistyneeseen laivanrakennukseen, puhtaisiin käyttövoimajärjestelmiin ja vesiliikenteen innovaatioklustereihin, jotta varmistetaan maailmanlaajuinen kilpailukyky. PANEE MERKILLE myös lauttojen, ro-ro-matkustaja-alusten ja lähimerenkulussa käytettävien alusten strategisen merkityksen eurooppalaisille yhteyksille, alueelliselle yhteenkuuluvuudelle, hätätilanteisiin varautumiselle ja sotilaalliselle liikkuvuudelle ja kehottaa vahvistamaan Euroopan tuotantokapasiteettia näillä segmenteillä.
11. TOTEAA, että 97 prosenttia maailman risteilyaluksista rakennetaan Euroopassa ja että risteilyalusten osuus eurooppalaisten telakoiden kaupallisten alusten tilausten kirjanpitoarvosta on 80 prosenttia, joten risteilyalustuotanto on avainasemassa Euroopan kehittyneiden laivanrakennus- ja laivavarustevalmiuksien ylläpitämisessä ja parantamisessa koko Euroopan merenkulkuklusterissa.
12. KEHOTTA parantamaan aluskierrätyksen kansainvälistä yhdenmukaistamista, muun muassa lisäämällä Hongkongin yleissopimuksen ja Baselin yleissopimuksen välistä yhdenmukaisuutta ja pyrkimällä kansainvälisten sääntöjen ja aluskierrätyksestä annetun EU:n asetuksen<sup>10</sup> täydelliseen yhdenmukaistamiseen, TUKEE pyrkimyksiä lisätä kestäväää kierrätyskapasiteettia myös EU:ssa ja PANEE MERKILLE sen roolin uusioraaka-aineiden saannin turvaamisessa ja teknologiaosaamisen säilyttämisessä Euroopassa.

---

<sup>10</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1257/2013, annettu 20 päivänä marraskuuta 2013, aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta.

13. KEHOTTAJAA jäsenvaltioita asettamaan etusijalle investoinnit, joilla vähennetään strategisia riippuvuuksia, ja KANNUSTAA teollisuutta tehostamaan digitalisaatiota, modulaarisuutta ja arvoketjun yhteistyötä.
14. TOTEAA, että pk-yrityksillä, myös pienillä ja keskisuurilla telakoilla, erikoistuneilla merenkulun varustevalmistajilla, meriteknologian toimittajilla ja alihankkijoilla on tärkeä rooli erikoistuneilla markkinoilla, mukaan lukien hiilestä irtautumista ja innovointia tukevat rakennus- ja jälkiasennustoimet.
15. MUISTUTTAA yhdenmerten aluesuunnittelun ja riittävän telakkakapasiteetin merkityksestä, muun muassa sota-alusten kunnossapidon ja huollon tukemisessa, ja KEHOTTAJAA komissiota ja jäsenvaltioita varmistamaan, että meriteollisuuden ja -liikenteen tarpeet otetaan asianmukaisesti huomioon.

## **II KULJETUS JA YHTEYDET**

16. KOROSTAA vesiliikenteen strategista roolia EU:n ja maailmanlaajuisten yhteyksien ja kaupan kannalta ja korostaa samalla sen keskeistä merkitystä EU:n taloudelliselle turvallisuudelle, strategiselle riippumattomuudelle ja sisämarkkinoiden yhdyntymiselle sekä sen olennaista panosta toimitusketjujen häiriönsietokykyyn; VAHVISTAA, että on tärkeää säilyttää vakaa ja ennakoitavissa oleva meriliikenteen valtiontukikehys, koska se on avainasemassa Euroopan merenkulkualan maailmanlaajuisen kilpailukykyyn turvaamisessa, ja KOROSTAA, että on tärkeää varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset maailmanlaajuisesti ja säilyttää Euroopan merenkulkualan maailmanlaajuinen kilpailukyky.
17. NOSTAA ESIIN kilpailun vääristymisen riskin, mukaan lukien liikenteen siirtyminen kolmansien maiden satamiin, ja tarpeen toteuttaa asianmukaisia toimia tällaisten riskien lieventämiseksi, kun otetaan huomioon merenkulkualan alttius kansainväliselle kilpailulle ja sen keskeinen asema maailmanlaajuisissa logistiikkaketjuissa.
18. PAINOTTAA meriyhteyksien merkitystä saarille, saarijäsenvaltioille, syrjäseutualueille ja syrjäisimmille alueille sekä merentakaisille maille ja alueille, esimerkiksi julkisen palvelun velvoitteiden vuoksi sekä alueellisen yhteenkuuluvuuden, toimitusvarmuuden ja matkailun kannalta.

19. TOTEAA, että eurooppalaiset laivanvarustajat ovat keskeisiä kysynnän edistäjiä koko meriteollisuuden ekosysteemissä ja että on tärkeää säilyttää kilpailukykyinen ja houkutteleva eurooppalainen laivasto, myös EU:n lipun alla, taloudellisen turvallisuuden, toimitusketjun häiriönsietokyvyn ja maailmanlaajuisen kilpailukyvyn varmistamiseksi, ja PANEE MERKILLE irtotavara- ja hakurahtiliikenteen, jonka osuus EU:n meriliikenteestä on 75 prosenttia, ratkaisevan roolin EU:n jäsenvaltioiden energia- ja elintarviketurvan varmistamisessa; KOROSTAA tiettyjen segmenttien, kuten sisävesialusten, ro-ro-alusten ja ro-ro-matkustaja-alusten, merkitystä erityisesti tuettaessa saarten yhteenliitettävyyttä, strategisia meriliikenneyhteyksiä ja alueellista yhteenkuuluvuutta koskevia palveluja toimitusketjuille ja liikkuvuutta sekä testausalustoina vaihtoehtoisille polttoaineille ja innovatiivisille teknologioille, samoin kuin lauttojen ja lähimerenkulussa käytettävien alusten merkitystä Euroopan yhteenliitettävyydelle, alueelliselle yhteenkuuluvuudelle, hätätilanteisiin varautumiselle ja sotilaalliselle liikkuvuudelle ja TOTEAA, että ne voivat kehittyä arvokkaiksi segmenteiksi, myös kaksikäyttöön liittyvissä tilanteissa, sekä KEHOTTA vahvistamaan Euroopan tuotantokapasiteettia näillä segmenteillä.
20. KOROSTAA, että jos hyväksytään maailmanlaajuisia toimia IMO:n vuoden 2023 kasvihuonekaasustrategian tavoitteiden mukaisesti, FuelEU Maritime -asetukseen, tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen ja EU:n meriliikenteen päästökauppajärjestelmään on tehtävä asianmukaisia mukautuksia, jotta voidaan tehokkaasti välttää kaksinkertaiset maksut ja hallinnolliset rasitteet sekä varmistaa yhdenmukaistettu täytäntöönpano ja yhteensopivuus kansainvälisten säännösten kanssa, samalla kun turvataan Euroopan merenkulkualan kilpailukyky ja unionin tavoitteet saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä, ja KANNUSTAA yksinkertaistamaan tarvittaessa EU:n meriliikenteen päästökauppajärjestelmän ja FuelEU Maritime -aloitteen mukaisia tarkkailu-, raportointi- ja todentamiskehyksiä.
21. TOTEAA, että laadukkaan merenkulun yhteydessä on tärkeää säilyttää EU:n tunnustama luokitusjärjestelmä turvallisuuden varmistamisen kulmakivenä, kuten merenkulun teollisuusstrategiassa todetaan, ja KOROSTAA, että vastavuoroista tunnustamista koskevien järjestelyjen olisi rajoitettava muihin kuin turvallisuuden kannalta kriittisiin laitteisiin, jotta voidaan säilyttää mahdollisimman korkea turvallisuuden ja luottamuksen taso.

22. KEHOTTAAN tehostamaan toimia eurooppalaisten meriliikennepalvelujen markkinoille pääsyn parantamiseksi muun muassa hyödyntämällä tehokkaasti EU:n kauppasopimuksia ja antamalla asianmukaista tukea unionin oikeuden mukaisille kahdenvälisille merenkulkujärjestelyille.
23. TOTEAA, että on tarpeen vahvistaa kansainvälistä yhteistyötä merenkulun pullonkaulojen ja maailmanlaajuisten kumppanuuksien osalta.
24. KANNATTAA ympäristöystävällisten EU:n meriliikenneväylien ja -keskusten perustamista ja kestävien meriliikenteen polttoaineiden koordinoitua käyttöönottoa, mukaan lukien innovatiiviset ratkaisut vähäpäästöisiä teknologioita varten.
25. KOROSTAA, että vaihtoehtoisten polttoaineiden ja teknologioiden käyttöönottoa varten tarvitaan ennakoitavissa olevia siirtymäajan puitteita, joissa otetaan huomioon polttoaineiden ja teknologioiden saatavuus ja infrastruktuurin kehittäminen, jotta vältetään hiilivuoto ja häiriöt yhteyksissä; TOTEAA, että siirtymäkustannukset voivat vaikuttaa yhteyksiin ja hintoihin sekä erityisesti saarten, saarijäsenvaltioiden, jääpeitteisten alueiden ja syrjäisimpien alueiden talouksiin; KEHOTTAAN toteuttamaan kohdennettuja tukitoimia suhteettomien vaikutusten lieventämiseksi.
26. KOROSTAA, että merenkulun hiilestä irtautuminen edellyttää kaikkien vesiliikenteen arvoketjun toimijoiden, myös polttoaineiden tuottajien ja toimittajien, aktiivista osallistumista, ja PAINOTTAA, että on tärkeää varmistaa turvallisten ja kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden oikea-aikainen ja riittävä saatavuus kilpailukykyisin hinnoin. TOTEAA, että saatavuus ja infrastruktuuri uusien polttoaineiden tankkausta varten riippuvat tällaisten polttoaineiden markkinoille saattamisesta.
27. PALAUTTAA MIELEEN, että on tärkeää käyttää EU:n päästökauppajärjestelmän tuloja ilmastoon liittyviin tarkoituksiin, KANNUSTAA jäsenvaltioita tukemaan kansallisten prioriteettiensa mukaisesti merenkulkualan hiilestä irtautumista koko arvoketjussa, mukaan lukien varustamot, telakat, jälkiasennushankkeet, laitevalmistajat, teknologian toimittajat, polttoaineiden toimittajat ja satamat, ja KANNUSTAA jäsenvaltioita käyttämään merenkulun sisällyttämisestä EU:n päästökauppajärjestelmään saatuja tuloja alan energiasiirtymän tukemiseen, mukaan lukien aluskannan uudistaminen, ympäristöystävällinen jälkiasentaminen, saarten meriliikennepalvelut, vaihtoehtoiset polttoaineet ja satamien energiainfrastruktuuri.

28. KOROSTAA tiukkojen meriturvallisuusnormien merkitystä, mukaan lukien laadukkaan merenkulun varmistaminen lainsäädännön tosiasiallisen täytäntöönpanon ja noudattamisen valvonnan avulla, ja KANNUSTAA jatkamaan turvallisuuskehyksiä koskevaa työtä uudet polttoaineet ja teknologiat huomioiden.
29. KEHOTTAÄ yksinkertaistamaan ja digitalisoimaan hallinnollisia menettelyjä, mukaan lukien digitaaliset todistukset sekä eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmetyt palveluympäristön (EMSWe) ja tulevan tullidatakeskuksen yhteenliitettävyyden täysimääräinen täytäntöönpano; PYYTÄÄ komissiota toteuttamaan jäljellä olevat täytäntöönpanotoimet ja välttämään merenkulkualalle aiheutuvaa hallinnollista lisärasitetta; KANNUSTAA komissiota tekemään yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa kansallisten ja EU:n raportointivaatimusten yksinkertaistamiseksi ja virtaviivaistamiseksi yhteistyössä meri- ja satamateollisuuden kanssa.
30. KANNUSTAA jäsenvaltioita saattamaan eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmetyt palveluympäristön täytäntöönpanon päätökseen ja virtaviivaistamaan raportointivaatimuksia.

### **III TURVAAMINEN JA SUOJAUS**

31. PANEE MERKILLE lisääntyvät merelliset turvallisuusuhat ja merkittävän riskin, jonka varjolaivasto<sup>11</sup> aiheuttaa meriturvallisuudelle ja merelliselle turvallisuudelle, kriittiselle meri-infrastruktuurille ja meriympäristölle; PAINOTTAA, että EU:n on vahvistettava häiriönsietokykyään, varautumistaan ja puolustuskykyjään, myös merialan hybridiuhkia vastaan ja parantamalla tilannetietoisuutta; KOROSTAA, että on tärkeää suojella kriittistä meri-infrastruktuuria ja vahvistaa toimitusketjujen häiriönsietokykyä erityisesti muuttuvien geopoliittisten haasteiden valossa. KEHOTTAÄ tiivistämään siviili-sotilasyhteistyötä ja kansainvälisiä kumppanuuksia merellisen turvallisuuden varmistamiseksi.
32. TUKEE tarvittaessa merivoimien teollisten ja teknologisten valmiuksien vahvistamista, muun muassa asiaankuuluvien EU:n aloitteiden avulla.

---

<sup>11</sup> Siten kuin se on määritelty IMO:n päätöslauselmassa A.1192(33).

33. KOROSTAA, että on tärkeää vahvistaa merellistä tilannetietoisuutta yhdentämällä kehittyneitä teknologioita ja järjestelmiä, mukaan lukien laitteet, ohjelmistot, toimintamenettelyt ja osaaminen, joita tarvitaan yleisen häiriönsietokyvyn parantamiseksi monialaisen valvontamenetelmän avulla, mukaan lukien merenalaiset, pinta-, ilma- ja avaruuselementit; KANNATTAA siviili- ja sotilasalan toimijoiden välille laajempaa tiedonvaihtoa ja yhteentoimivia järjestelmiä yhteisen meritilannekuvan luomiseksi.
34. KOROSTAA vedenalaisten teknologioiden ja infrastruktuurien merkitystä sekä merellisten kaksikäyttövalmiuksien kehittämistä, jotta voidaan parantaa EU:n valmiuksia vastata hybridi-, kyber- ja geopoliittisiin uhkiin merialalla.
35. SUOSITTAA koordinoitua EU:n lähestymistapaa sekä siviili- että sotilastarpeita palvelevan infrastruktuurin kehittämiseen kaikilla Euroopan merialueilla, erityisesti strategisesti herkillä alueilla, PANEE MERKILLE sellaisten kaksikäyttöalusten, myös lauttojen, merkityksen, jotka ovat erityisen tärkeitä saarten selviytymiskyvyn, hätätilanteisiin varautumisen, pelastuspalvelun ja strategisesti tärkeiden merireittien kannalta, ja ON TYYTYVÄINEN tehostettuun seurantaan ja parempiin valvontavalmiuksiin.
36. TUNNUSTAA lähimerenkulun keskeisen roolin Euroopan liikennejärjestelmän häiriönsietokyvyn vahvistamisessa ja alueiden yhteenliitettävyyden parantamisessa ja KANNUSTAA toteuttamaan lisätoimia sen kehittämisen tukemiseksi, muun muassa vähentämällä hallinnollista taakkaa.
37. KANNUSTAA jäsenvaltioita hyödyntämään täysimääräisesti EU:n aloitteita merellisen turvallisuuden ja puolustuskykyjensä vahvistamiseksi; PYYTÄÄ komissiota osoittamaan resursseja kaksikäyttölauttojen rakentamisen tukimekanismin kehittämiseen.
38. ILMAISEE HUOLENSA aiemmin sotien ja sotilaallisten konfliktien yhteydessä Euroopan ja kansainvälisillä rannikkovesillä ja valtamerillä upotettujen vaarallisten ampumatarvikkeiden valtavasta määrästä. KANNUSTAA jäsenvaltioita, kansainvälisiä järjestöjä ja teollisuutta tekemään yhteistyötä tietoisuuden lisäämiseksi, jotta voidaan yhdessä edistää teknisiä ratkaisuja ja niiden sovelluksia, jotka mahdollistavat mereen upotettujen ampumatarvikkeiden tunnistamisen, seurannan ja mahdollisuuksien mukaan nostamisen ja hävittämisen ympäristöystävällisellä tavalla.

#### **IV INNOVAATIOIDEN SAATAVUUS**

39. KOROSTAA innovoinnin merkitystä EU:n johtoaseman säilyttämisessä meriteknologioiden alalla sekä vihreän ja digitaalisen siirtymän tukemisessa ja PAINOTTAA, että on tärkeää edistää vesiliikennealan investointeja, innovointia ja teknologista kehitystä kilpailukyvn ja kestävyuden keskeisinä edistäjinä.
40. KANNATTAA maailmanlaajuisten sääntelykehysten kehittämistä uusia teknologioita varten, mukaan lukien sähköistäminen, hiilidioksidin talteenotto, tuulivoima, vety ja muut vaihtoehtoiset käyttövoimateknologiat, kuten ydinteknologiat, samalla kun varmistetaan teknologianeutraali lähestymistapa, joka mahdollistaa innovoinnin edistymisen markkinoiden tarpeiden ja turvallisuusvaatimusten mukaisesti.
41. TUKEE innovointia turvallisissa autonomisissa ja kauko-ohjattavissa aluksissa ja vedenalaisissa robottisovelluksissa sekä testialustojen ja sääntelyn testiympäristöjen saatavuuden parantamista.
42. TOTEAA, että tarvitaan vahvaa tutkimus- ja innovointitukea, joka perustuu olemassa oleviin julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksiin ja ohjelmiin, mukaan lukien päästötöntä vesiliikennettä koskevan kumppanuuden (ZEW) ja siihen liittyvien verkostojen jatkuvuus, samalla kun varmistetaan, että innovointirahoitus johtaa tehokkaasti teolliseen laajentamiseen ja käyttöönottoon ja tukee tuotantokapasiteettia myös laajemmin sinisessä taloudessa, mukaan lukien kalastus ja uudet valtamerienergiateknologiat, energiatehokkuuden, digitalisaation ja turvallisuuden kaltaisilla aloilla, ja KOROSTAA, että on tärkeää puuttua muihin kuin teknisiin esteisiin, kuten sääntelystä johtuviin rajoituksiin, toiminnallisiin vaatimuksiin ja rajatylittäviin epäjohdonmukaisuuksiin, jotka rajoittavat laajamittaista käyttöönottoa.
43. SUHTAUTUU MYÖNTEISESTI aloitteisiin, joilla kartoitetaan ja lisätään pk-yritysten ja innovoijien mahdollisuuksia käyttää tutkimusinfrastruktuureja. KOROSTAA, että on tärkeää turvata EU:n teknologinen pääoma ja taitotieto.
44. KANNATTAA EU:n testausalustojen, pilottihankkeiden ja demonstrointialustojen perustamista lauttoja, hybridialuksia, sähköaluksia, älykkäitä telakoita ja merenkulkualan digitaalisia ratkaisuja varten sekä saarijäsenvaltioiden aktiivista osallistumista niihin.

## V RAHOITUKSEN JA INVESTOINTIEN SAATAVUUS

45. TOTEAA, että tarvitaan merkittäviä investointeja hiilestä irtautumiseen, digitalisaatioon ja teolliseen muutokseen, mukaan lukien tarve varmistaa avoimuus, ennustettavuus ja oikeusvarmuus talouden toimijoille, ja KOROSTAA, että EU:n rahoitusvälineillä on tuettava merenkulkualan hiilestä irtautumisen ja digitalisaation edellyttämiä investointeja, mukaan lukien meriliikenteen kestävien polttoaineiden tuotanto ja jakelu sekä merellä tuotettavan uusiutuvan energian uusien teknologioiden kehittäminen, ja vähennettävä tällaisten investointien riskejä.
46. KEHOTTAÄ edelleen parantamaan innovaatorahastoa, jotta voidaan parantaa kaikkien merenkulun segmenttien, erityisesti pk-yritysten, mahdollisuuksia saada rahoitusta, KEHOTTAÄ omaksumaan kohdennettumman lähestymistavan, jossa otetaan huomioon merenkulun eri segmenttien, myös irtotavara- ja hakurahtiliikenteen, erityispiirteet, KOROSTAA tarvetta ottaa huomioon rahoitusvälineet ja tukitoimet, joilla varmistetaan rahoituksen tosiasiallinen saatavuus vesiliikennealan pk-yrityksille, mukaan lukien saarten yhteenliitettävyyttä parantavat lautat ja lähimerenkulku, ja KEHOTTAÄ selkeyttämään merenkulkualan käytettävissä olevia EU:n eri rahoitusvälineitä ja mekanismeja ja parantamaan niiden saatavuutta sen varmistamiseksi, että jäsenvaltiot ja teollisuuden sidosryhmät ottavat ne tehokkaasti käyttöön. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä myös rakentamisen rahoittamiseen, aluskannan uusimiseen, jälkiasentamiseen, alusten rakenteen muuttamiseen, korjaamiseen liittyviin hiilestä irtautumista koskeviin investointeihin ja laitteiden päivityksiin meriteollisuuden koko arvoketjussa sekä lähimerenkulun että valtameriliikenteen kannalta merkityksellisellä tavalla.
47. PAINOTTAA, että merenkulkualan hiilestä irtautuminen edellyttää huomattavia investointeja pitkällä siirtymäkaudella, muun muassa eurooppalaisen aluskannan nykyaikaistamiseksi, infrastruktuurin päivittämiseksi ja meriliikenteen kestävien polttoaineiden saatavuuden ja kohtuuhintaisuuden parantamiseksi, ja KOROSTAA, että on tärkeää mahdollistaa rakentamis-, jälkiasennus- ja rakenteen muuttamishankkeita toteuttavien eurooppalaisten telakoiden ja meriteollisuuden nykyaikaistaminen ja teollinen muutos.
48. SUHTAUTUU MYÖNTEISESTI EU:n rahoitusaloitteisiin, kuten Verkkojen Eurooppa -välineen ehdotuspyyntöihin, innovaatorahaston tukeen ja investointien mobilisointiin InvestEU-ohjelman puitteissa.

49. KANNATTAA julkisen ja yksityisen rahoituksen mobilisointia muun muassa neuvoo-antavien foorumien ja hankejatkomoiden avulla ja toteaa samalla, että on tärkeää varmistaa, että sääntelykehykset ja tukitoimet ovat realistisia, tarkoituksenmukaisia ja markkinoiden valmiuksia vastaavia heikentämättä sääntelytakeita, ja KOROSTAA, että tarvitaan vakaita ja avoimia tukimekanismeja pitkän aikavälin teollisen suunnittelun mahdollistamiseksi, sekä KANNUSTAA jäsenvaltioita, EU:ta ja yksityistä sektoria kehittämään eurooppalaisen vaihtoehdon kolmansissa maissa käytetylle leasingmallille.
50. KANNUSTAA jäsenvaltioita harkitsemaan kansallisten prioriteettiensa mukaisesti merenkulun hiilestä irtautumisen ja teollisten investointien tukemista, muun muassa yksilöimällä mahdollisia ehdokkaita Euroopan yhteistä etua koskeviksi tärkeiksi hankkeiksi (IPCEI).
51. TOTEAA, että tarvitaan vakaata pitkän aikavälin rahoitusta erityisesti pk-yrityksille ja yhdenmukaisempia rahoitusvälineitä, KEHOTTAÄ yksinkertaistamaan keskeisiä EU:n rahoitusohjelmia, kuten Verkkojen Eurooppa -välinettä, Horisontti Eurooppa -puiteohjelmaa, InvestEU-ohjelmaa ja innovaatorahastoa, ja poistamaan sääntelyesteitä, KOROSTAA tulevan Euroopan kilpailukykyrahaston merkitystä hiilestä irtautumisen, uuden teknologian käyttöönoton ja EU:n teollisuuden johtoaseman edistämisessä, KANNUSTAA tutkimaan mahdollisuuksia tukea eurooppalaista meriteknologiaa, ja KOROSTAA tarvetta helposti saatavilla olevalle rahoitukselle, joka on räätälöity pienten alueiden, saarien, saarijäsenvaltioiden, syrjäseutualueiden ja syrjäisimpien alueiden talouksille sekä merentakaisen maiden ja alueiden talouksille.
52. KOROSTAA riittävien eurooppalaisten rahoitusvälineiden ja sekarahoitusjärjestelmien merkitystä telakoiden nykyaikaistamisessa, ympäristöystävällisessä jälkiasentamisessa ja aluskannan uudistamisessa strategisilla segmenteillä, joita ovat esimerkiksi lautat, merenkulkuklusterit, merenkulkualan toimittajina toimivat pk-yritykset, päästöttömät ja vähäpäästöiset alukset sekä meriteollisuuden digitalisaatio.
53. KANNATTAA sellaisen kohdennetun eurooppalaisen mekanismin tutkimista, jolla uudistetaan saaria ja syrjäisiä alueita palvelevaa matkustaja- ja ro-ro-matkustaja-aluskantaa ja jossa yhdistyvät koheesio-, liikenne-, ilmasto- ja teollisuuspolitiikan tavoitteet.

## **VI OSAAMISEN JA LAADUKKAIDEN TYÖPAIKKOJEN SAATAVUUS**

54. TOTEAA, että EU:n meriliikenneala kamppailee osaavien ammattilaisten puutteen, työvoiman ikääntymisen ja vaativien työolojen kanssa, jotka yhdessä vaikuttavat sen pitkän aikavälin selviytymiskykyyn ja kilpailukykyyn.
55. TOTEAA, että ammattitaitoinen työvoima, mukaan lukien merenkulkijat ja telakkatyöntekijät, on tärkeää kilpailukykyyn, innovoinnin ja häiriönsietokykyyn kannalta, ja KOROSTAA tarvetta houkutella päteviä työntekijöitä merenkulku- ja satama-alalle ja pitää heidät alalla kunnioittaen samalla jäsenvaltioiden toimivaltaa koulutusjärjestelmissä ja edistämällä yhteistyötä ja liikkuvuutta.
56. KOROSTAA merenkulkualan koulutuksen, myös täydennys- ja uudelleen koulutuksen, merkitystä pätevän ja tulevaisuudenkestävän merenkulkualan työvoiman saatavuuden varmistamisessa, TOTEAA, että laivanrakennus- ja korjausalan nykyisen työvoiman uudelleen- ja täydennyskoulutus on tarpeen, jotta voidaan kehittää uusia erityistaitoja ja vastata nykyaikaisiin vaatimuksiin, jotka johtuvat innovatiivisten käyttövoima-, digitaali- ja automaatioteknologioiden käyttöönotosta ja käytöstä; KEHOTTAAN tukemaan laadukkaita ja palkitsevia työpaikkoja ja tekemään näin alasta houkuttelevamman; TOTEAA, että on tärkeää toteuttaa aloitteita, joilla lisätään tietoisuutta ja nuorten kiinnostusta laivanrakennus- ja meriteollisuutta kohtaan.
57. SITOUTUU ylläpitämään EU:n merenkulkualan houkuttelevuutta hyväksymällä ja panemalla täytäntöön toimia, joilla varmistetaan oikeudenmukaiset työolot kaikille merenkulkijoille täysin merityötä koskevassa yleissopimuksessa (MLC, 2006) ja asiaa koskevassa EU:n lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti.
58. KEHOTTAAN käynnistämään koordinoitua eurooppalaisen aloitteen, joka koskee telakkatyöntekijöiden, merenkulkualan insinöörien, sähköasentajien, automaatioasiantuntijoiden, vaihtoehtoisin polttoaineisiin erikoistuneiden teknikoiden ja merenkulkijoiden merenkulkualan osaamista, uudelleen koulutusta ja ammatillista huippuosaamista.