



Briuselis, 2026 m. birželio 4 d.  
(OR. en)

9700/26

MAR 80  
TRANS 345  
IND 367  
POLMAR 47

## PRANEŠIMAS

---

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Tarybai

---

Ankstesnio  
dokumento Nr.: 9381/26

---

Dalykas: Tarybos išvadų dėl ES jūrų pramonės strategijos projektas  
– Patvirtinimas

---

### I. IVADAS

1. 2026 m. kovo 4 d. Komisija pateikė *Komunikatą dėl ES jūrų pramonės strategijos*<sup>1</sup>, kuriame išdėstyta vizija ir veiksmų kryptis, kaip apsaugoti ir skatinti plėtoti jūrų sektoriaus gamybos ir laivybos pramonės šakas, didinti jų inovacinius pajėgumus ir apsaugoti jų konkurencingumą.
2. Europos jūrų gamybos sektorius pirmauja pasaulyje sudėtingų, aukščiausios klasės laivų statybos ir pažangiausių technologijų srityje. Jis skatina tvaraus vandens transporto ir mėlynosios ekonomikos veiklos inovacijas ir yra regioninės pramonės augimo kertinis akmuo.
3. Europos laivybos sektorius yra pirmaujantis jūrų laivybos paslaugų teikėjas visame pasaulyje, jis užtikrina būtiniausių prekių tiekimą, sudaro sąlygas prekybai ir prisideda prie ES energetinės nepriklausomybės. Jis, kaip ir kiti vandens transporto segmentai, taip pat lemia jūrų sektoriaus gamybos produktų ir paslaugų paklausą ir formuoja technologinius sprendimus.

---

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

## II. DARBAS TARYBOS PARENGIAMUOSIUOSE ORGANUOSE

4. Pirmininkaujanti valstybė narė parengė pirmąjį Tarybos išvadų dėl Komisijos komunikato projektą ir jį išplatino delegacijoms 2026 m. kovo 24 d. Laivybos darbo grupė aptarė ir pakoregavo išvadų projekto tekstą 2026 m. kovo 27 d., balandžio 17 ir 24 d., gegužės 8, 13 ir 22 d. posėdžiuose, o gegužės 27 d. ir birželio 3 d. posėdžiuose tą darė Nuolatinių atstovų komitetas.
5. Diskusijos parodė, kad valstybės narės pripažįsta didelį jūrų sektoriaus gamybos ir laivybos pramonės šakų kaip strateginių sektorių, užtikrinančių Europos savarankiškumą, atsparumą, gynybą, ekonominį saugumą, klestėjimą, dekarbonizaciją ir tvaraus išteklių naudojimą, potencialą. Be to, diskusijos taip pat parodė, kad reikia tinkamai atsižvelgti į nacionalinius, regioninius ir vietos ypatumus ir skirtingus prioritetus valstybėse narėse.
6. Derybų metu pirmininkaujanti valstybė narė siekė subalansuoto teksto, kuriame būtų atsižvelgta į visas valstybių narių pareikštas nuomones, prioritetus ir susirūpinimą keliančius klausimus.
7. 2026 m. birželio 3 d. posėdyje Nuolatinių atstovų komitetas patvirtino susitarimą dėl šio pranešimo priede išdėstyto Tarybos išvadų projekto ir nusprendė jį pateikti 2026 m. birželio 8 d. Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybai patvirtinti.

## III. IŠVADA

8. Tarybos prašoma patvirtinti priede išdėstytą išvadų dėl ES jūrų pramonės strategijos projektą.

**Tarybos išvadų dėl ES jūrų pramonės strategijos projektas**

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

ATSIŽVELGDAMA Į

- Komisijos komunikatą dėl ES uostų strategijos<sup>2</sup>;
- Komisijos komunikatą dėl ES jūrų pramonės strategijos<sup>3</sup>;
- Tarybos išvadas „ES vandens transporto sektorius. Ateities perspektyvos: neutralaus anglies dioksido poveikio, be avarijų, automatizuoto ir konkurencingo ES vandens transporto sektoriaus kūrimas“<sup>4</sup>;
- Tarybos išvadas dėl ES uostų strategijos<sup>5</sup>;
- Tarybos išvadas „ES jūrų transporto politikos iki 2020 m. prioritetai: konkurencingumas, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas, skaitmeninimas siekiant užtikrinti pasaulines jungtis, veiksmingą vidaus rinką ir pasaulinio lygio jūrų ūkio klasterį“<sup>6</sup>;
- Tarybos išvadas „Konkurencinga Europos pramonė, remianti mūsų žaliąją, skaitmeninę ir atsparią ateitį“<sup>7</sup>;
- Tarybos išvadas dėl Europos vandenynų pakto<sup>8</sup>,

PRIMINDAMA, kad Europa yra vandens transporto žemynas ir kad jūrų sektoriaus gamyba, laivyba, uostai ir susijusios paslaugos sudaro visapusišką strateginę ekosistemą, kuria siekiama Sąjungos strateginio savarankiškumo, pramonės pirmavimo ir technologinės lyderystės, atsparumo, gynybos pajėgumų, ekonominio saugumo, klestėjimo, dekarbonizacijos ir tausaus jūrų išteklių naudojimo, įskaitant jų vaidmenį stiprinant tiekimo grandinės atsparumą ir energetinį saugumą,

---

<sup>2</sup> Dok. ST 6926/26.

<sup>3</sup> Dok. ST 6987/26.

<sup>4</sup> Dok. ST 8648/20.

<sup>5</sup> Dok. ST 9714/26.

<sup>6</sup> Dok. ST 9976/17.

<sup>7</sup> Dok. ST 10127/24.

<sup>8</sup> Dok. ST 15807/25.

PRIPAŽINDAMA stiprios, novatoriškos, konkurencingos ir tvarios Europos vandens transporto ekosistemos svarbą ir PRIPAŽINDAMA iššūkius, susijusius su pasauline konkurencija, dekarbonizacija, skaitmenizacija, saugumu ir darbo jėgos trūkumu,

PRIMINDAMA už jūrų reikalus atsakingų Europos Sąjungos ministrų Leukosijos deklaraciją dėl jūrininkų švietimo bei mokymo stiprinimo ir lygiateisio moterų dalyvavimo laivybos pramonėje skatinimo,

PABRĖŽDAMA, kad reikia imtis koordinuotų veiksmų visoje Sąjungoje, tarp valstybių narių ir suinteresuotųjų subjektų,

1. PALANKIAI VERTINA Komisijos komunikatą dėl ES jūrų pramonės strategijos ir PRIPAŽIŠTA, kad tai yra išsami ES jūrų ir vidaus vandenų laivybos ekosistemos stiprinimo sistema; PALANKIAI VERTINA ir REMIA jos tikslą stiprinti šios ekosistemos konkurencingumą, tvarumą ir atsparumą;

## **I. STATYBA, ĮRANGA IR REMONTAS**

2. REMIA ES jūrų sektoriaus gamybos stiprinimą siekiant pramonės suverenumo, atsparumo ir technologinės lyderystės, kartu išsaugant atvirą, sąžiningą ir konkurencingą pasaulinės rinkos aplinką;
3. REIŠKIA SUSIRŪPINIMĄ dėl prekybos iškraipymų ir nesąžiningo subsidijavimo iš trečiųjų valstybių, darančių poveikį ES jūrų pramonės šakoms, įskaitant su energijos kainomis susijusius sąnaudų skirtumus, ir RAGINA išnagrinėti galimybes stiprinti ES jūrų sektoriaus pramoninės bazės apsaugą nuo nesąžiningos konkurencijos, be kita ko, taikant esamas prekybos apsaugos priemones, kad būtų užtikrintos vienodos sąlygos ir remiamas Europos konkurencingumas, laikantis tarptautinių susitarimų, atsižvelgiant į tai, kad Reglamentas (ES) 2016/1035 dėl apsaugos nuo žalingo laivų įkainojimo negali būti taikomas dėl to, kad neratifikuota 1994 m. EBPO laivų statybos sutartis<sup>9</sup>;

---

<sup>9</sup> Sutartis dėl normalių konkurencinių sąlygų komercinės laivų statybos ir laivų remonto pramonėje (1994 m.); [EBPO teisinės priemonės](#).

4. PRIPAŽĮSTA, kad didelė dalis įrangos ir technologijų tiekėjų jūrų sektoriaus vertės grandinėje yra iš Europos; PRIPAŽĮSTA, kad, siekiant Sąjungos klestėjimo, suverenumo, strateginio savarankiškumo ir technologinės lyderystės, labai svarbu išlaikyti ir stiprinti jūrų sektoriaus gamybos pajėgumų, pavyzdžiui, laivų statybos ir projektavimo, laivų remonto, techninio pertvarkymo, techninės priežiūros, modifikavimo, perdirbimo, laivų įrenginių ir vandenynų inžinerijos, kritinę masę Europoje, taip pat itin svarbus yra sistemų integravimas ir susijusios subrangos paslaugos visoje jūrų sektoriaus vertės grandinėje, ir PABRĖŽIA, kad atitinkamos priemonės taip pat turėtų būti tinkamai taikomos įrangos ir technologijų tiekėjams, kurių portfeliai yra diversifikuoti ir apima ne vien tik jūrines reikmes;
5. RAGINA strategiškai naudoti viešųjų pirkimų ir konkursų procedūras siekiant stiprinti ES jūrų sektoriaus gamybą ir remti jūrų sektoriaus vertės grandinės konkurencingumą ir atsparumą, įskaitant, kai tikslinga, tikslinį su kaina nesusijusių reikalavimų, pavyzdžiui, tvarumo, žiediško ir europietiško turinio, taikymą, kartu laikantis vidaus rinkos taisyklių, tarptautinių įsipareigojimų ir nacionalinių prioritetų;
6. PRITARIA tam, kad būtų įsteigtas ES jūrų pramonės vertės grandinių aljansas, ir RAGINA jį kuo greičiau įsteigti, kad būtų skatinamas pramonės bendradarbiavimas ir nustatyti strateginiai investavimo prioritetai, kartu užtikrinant tvirtą pramonės ir valstybių narių dalyvavimą, nustatant aiškius įgaliojimus ir valdymo sistemą. RAGINA kurti nacionalinius ir regioninius jūrų sektoriaus klasterius, vienijančius laivų statyklas, įrangos gamintojus, MVĮ, mokslinių tyrimų centrus, universitetus, dizaino biurus, finansų įstaigas ir valdžios institucijas. Tokios ekosistemos gali paspartinti inovacijas, pagerinti pramonės bendradarbiavimą, sustiprinti tiekimo grandines ir sudaryti palankesnes sąlygas gauti finansavimą, ypač MVĮ atveju;
7. PRITARIA iniciatyvos „Ateities laivų statyklos“ įgyvendinimui, be kita ko, pasitelkiant programą „Europos horizontas“, ir RAGINA laivų statyklose sparčiau diegti skaitmenines, švarias ir žiedines technologijas, įskaitant dirbtiniu intelektu grindžiamas ir jautriąsias technologijas, automatizavimą, robotiką ir išmaniuosius techninės priežiūros sprendinius. Taip pat RAGINA imtis specialių priemonių, skirtų mažosioms ir vidutinėms laivų statykloms, visų pirma sanglaudos regionuose, salose ir periferinėse vietovėse, siekiant remti skaitmeninę transformaciją, automatizavimą, švarias technologijas, modifikavimo pajėgumus ir dalyvavimą ES vertės grandinėse;

8. PABRĖŽIA, kad svarbu supaprastinti leidimų išdavimo procedūras, be kita ko, įgyvendinant atitinkamas ES iniciatyvas, kuriomis laikomasi subsidarumo principo, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos pramonės plėtrai ir investicijoms dekarbonizacijos srityje;
9. PALANKIAI VERTINA koordinuotos viešosios ir strateginės paklausos bazės kūrimą, be kita ko, kai tinkama, siekiant remti ilgalaikį Europos laivų statyklų tvarumą ir konkurencingumą, be kita ko, pasitelkiant dvejopo naudojimo sinergiją, nesukuriant papildomos administracinės naštos;
10. PRIPAŽIŠTA modulinės statybos, standartizavimo ir serijinės gamybos metodų svarbą siekiant padidinti veiksmingumą, taip pat tai, kad svarbu sutelkti dėmesį į didelės vertės rinkos segmentus, pavyzdžiui, kruizinius laivus, keltus, karinius laivus, jūros vėjo elektrines aptarnaujančius laivus ir keitiklių platformas, kabelių tiesimo laivus, mokslinių tyrimų laivus, žemsiurbes, pramoginius laivus, ledlaužius ir Arkties laivus, ir tai, kad reikia stiprinti ES gamybos pajėgumus pažangių, mažataršių ir nulinės taršos laivų srityje, ir RAGINA teikti pirmenybę investicijoms į pažangią laivų statybą, švarias varymo sistemas ir vandens transporto inovacijų klasterius, kad būtų užtikrintas pasaulinis konkurencingumas. Taip pat PRIPAŽIŠTA strateginę keltų, ro-ro keleivinių laivų ir trumpųjų nuotolių laivybos laivų svarbą Europos susisiekimui, teritorinei sanglaudai, pasirengimui ekstremaliosioms situacijoms ir kariniam mobilumui, ir ragina stiprinti Europos gamybos pajėgumus šiuose segmentuose;
11. PAŽYMI, kad 97 % pasaulio kruizinių laivų yra pastatyta Europoje ir kad kruiziniai laivai sudaro 80 % Europos laivų statyklų komercinių laivų užsakymų vertės, todėl jie yra labai svarbūs siekiant išlaikyti ir stiprinti sudėtingą Europos laivų statybą ir apskritai Europos jūrų sektoriaus klasterio laivų įrenginių pajėgumus;
12. RAGINA stiprinti derinimą tarptautiniu mastu laivų perdirbimo srityje, įskaitant didesnę Honkongo konvencijos ir Bazelio konvencijos tarpusavio suderinamumą, siekiant visiškai suderinti tarptautines taisykles ir ES laivų perdirbimo reglamentą<sup>10</sup>, ir REMIA pastangas didinti tvarius perdirbimo pajėgumus, be kita ko, ES viduje, PRIPAŽINDAMA jos vaidmenį užtikrinant antrines žaliavas ir išsaugant technologinę praktinę patirtį Europoje;

---

<sup>10</sup> 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1257/2013 dėl laivų perdirbimo, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 1013/2006 ir Direktyva 2009/16/EB.

13. PRAŠO valstybių narių teikti pirmenybę investicijoms, kuriomis mažinama strateginė priklausomybė, ir RAGINA pramonę stiprinti skaitmenizaciją, modulinį principą ir bendradarbiavimą vertės grandinėje;
14. PRIPAŽĪSTA svarbų MVI, įskaitant mažąsias ir vidutines laivų statyklas, specializuotų laivų įrenginių gamintojus, jūrinių technologijų tiekėjus ir subrangovus, vaidmenį specializuotose rinkose, įskaitant naujų laivų statybos ir modifikavimo veiklą, kuria remiama dekarbonizacija ir inovacijos;
15. PRIMENA integruoto jūrinių teritorijų planavimo ir tinkamų dokų pajėgumų svarbą siekiant remti, *inter alia*, karinių laivų techninę priežiūrą ir aptarnavimą, ir PRAŠO Komisijos ir valstybių narių užtikrinti, kad būtų tinkamai atsižvelgiama į jūrų sektoriaus pramonės ir transporto poreikius;

## **II. TRANSPORTAS IR JUNGTYŠ**

16. PABRĖŽIA strateginį vandens transporto vaidmenį ES ir pasaulinio sujungiamumo ir prekybos srityse, kartu akcentuodama labai didelę jo svarbą ES ekonominiam saugumui, strateginiam savarankiškumui, vidaus rinkos integracijai, taip pat jo esminį indėlį į tiekimo grandinių atsparumą; DAR KARTĄ PATVIRTINA, kad svarbu išlaikyti stabilią ir nuspėjamą jūrų transportui skirtą valstybės pagalbos sistemą, nes tai yra vienas iš pagrindinių elementų siekiant apsaugoti Europos laivybos konkurencingumą pasaulyje, ir AKCENTUOJA, kad svarbu užtikrinti vienodas sąlygas pasauliniu lygmeniu ir išsaugoti Europos laivybos konkurencingumą pasaulyje;
17. PABRĖŽIA konkurencijos iškraipymų riziką, įskaitant eismo nukreipimą į trečiųjų šalių uostus, ir tai, kad būtina imtis tinkamų priemonių tokiai rizikai sumažinti, atsižvelgiant į tarptautinės konkurencijos poveikį jūrų sektoriui ir šio sektoriaus pagrindinį vaidmenį pasaulinėse logistikos grandinėse;
18. PABRĖŽIA susisiekimo jūra svarbą salų, salose esančių valstybių narių, periferinių ir atokiausių regionų ir užjūrio šalių ir teritorijų, be kita ko, vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, teritorinei sanglaudai, tiekimo saugumui ir turizmui;

19. PRIPAŽĮSTA, kad Europos laivų savininkai yra pagrindiniai paklausos veiksniai visoje jūrų pramonės ekosistemoje ir kad svarbu išlaikyti konkurencingą ir patrauklų Europos laivyną, įskaitant laivus, plaukiančius su ES vėliavomis, kad būtų užtikrintas ekonominis saugumas, tiekimo grandinės atsparumas ir pasaulinis konkurencingumas, ir PRIPAŽĮSTA esminį biriųjų krovinių / trampinės laivybos sektoriaus, kuris sudaro 75 % ES laivybos, vaidmenį užtikrinant ES valstybių narių energetinį ir apsirūpinimo maistu saugumą; AKCENTUOJA konkrečių segmentų, pavyzdžiui, vidaus vandenų laivų, ro-ro laivų ir ro-ro keleivinių laivų, svarbą, visų pirma remiant salų sujungiamumą, strategines jūrų jungtis ir teritorinės sanglaudos paslaugas tiekimo grandinių, judumo tikslais ir juos naudojant kaip alternatyviųjų degalų ir novatoriškų technologijų bandymų platformas, taip pat keltų ir trumpųjų nuotolių laivybos laivų svarbą Europos sujungiamumui, teritorinei sanglaudai, pasirengimui ekstremaliosioms situacijoms ir kariniam mobilumui, ir PRIPAŽĮSTA jų potencialą tapti didelės vertės segmentais, be kita ko, dvejopo naudojimo kontekste, taip pat RAGINA stiprinti Europos gamybos pajėgumus šiuose segmentuose;
20. PABRĖŽIA, kad tuo atveju, jei bus priimtos pasaulinės priemonės, atitinkančios 2023 m. IMO ŠESD kiekio mažinimo strategijos tikslus, reikės tinkamai pritaikyti Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, Stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo reglamentą ir ES jūrų sektoriaus ATLPS, kad būtų veiksmingai išvengta dvigubų finansinių mokėjimų ir administracinės naštos ir būtų užtikrintas suderintas įgyvendinimas ir suderinamumas su tarptautinėmis taisyklėmis, kartu užtikrinant Europos jūrų sektoriaus konkurencingumą ir Sąjungos tikslų iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą siekimą; taip pat RAGINA, kai tikslinga, supaprastinti stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemas pagal ES jūrų sektoriaus ATLPS ir iniciatyvą „FuelEU Maritime“;
21. PAŽYMI, kad svarbu išsaugoti ES pripažintą klasifikavimo sistemą kaip saugos užtikrinimo pagrindą aukštos kokybės laivybos kontekste, kaip nurodyta Jūrų pramonės strategijoje, ir PABRĖŽIA, kad tarpusavio pripažinimo susitarimai turėtų būti taikomi tik su sauga nesusijusiai įrangai, kad būtų išlaikytas aukščiausias saugos ir pasitikėjimo lygis;

22. RAGINA dėti daugiau pastangų siekiant pagerinti Europos laivybos paslaugų patekimą į rinką, be kita ko, veiksmingai naudojantis ES prekybos susitarimais ir tinkamai remiant dvišalius laivybos susitarimus, suderinamus su Sąjungos teise;
23. PRIPAŽIŠTA, kad reikia stiprinti bendradarbiavimą tarptautiniu lygmeniu kritinių jūrų taškų ir pasaulinių partnerysčių klausimais;
24. PRITARIA tam, kad būtų sukurti ES žalieji laivybos koridoriai ir centrai ir koordinuotai diegiama tvaraus laivų kuro infrastruktūra, įskaitant novatoriškus mažataršių technologijų sprendinius;
25. PABRĖŽIA, kad reikia nuspėjamų alternatyviųjų degalų ir technologijų naudojimo pereinamojo laikotarpio sistemų, atsižvelgiant į tokių degalų ir technologijų prieinamumą ir infrastruktūros plėtrą, kad būtų išvengta anglies dioksido nutekėjimo ir susisiekimo sutrikimų; PRIPAŽIŠTA, kad pertvarkos išlaidos gali daryti poveikį susisiekimui ir kainoms, ypač salų, salose esančių valstybių narių, žiemą užšalusių ir atokiausių regionų ekonomikoms; RAGINA imtis tikslinių paramos priemonių neproporcingam poveikiui sušvelninti;
26. PABRĖŽIA, kad siekiant laivybos dekarbonizacijos reikia aktyvaus visų vandens transporto vertės grandinės subjektų, įskaitant kuro gamintojus ir tiekėjus, įsitraukimo, ir AKCENTUOJA, kad svarbu užtikrinti galimybę laiku gauti pakankamus kiekius saugių ir tvarių alternatyviųjų degalų konkurencingomis kainomis. PAŽYMI, kad naujų degalų bunkeravimo galimybė ir infrastruktūra priklauso nuo to, koku mastu tokie degalai naudojami rinkoje;
27. PRIMENA, kad svarbu ES ATLPS pajamas naudoti su klimatu susijusiems tikslams, ir RAGINA valstybes nares, laikantis nacionalinių prioritetų, remti jūrų sektoriaus dekarbonizaciją visoje vertės grandinėje, įskaitant laivybos bendroves, laivų statyklas, modifikavimo projektus, įrangos gamintojus, technologijų tiekėjus, kuro tiekėjus ir uostus, ir RAGINA valstybes nares pajamas, gautas laivybą įtraukus į ES ATLPS, panaudoti sektoriaus energetikos pertvarkai remti, įskaitant laivyno atnaujinimą, žaliąjį modifikavimą, salų jūrų transporto paslaugas, alternatyviųjų degalų ir uostų energetikos infrastruktūrą;

28. PABRĖŽIA aukštų saugios laivybos standartų, įskaitant kokybišką laivybą, svarbą veiksmingai įgyvendinant teisės aktus ir užtikrinant jų vykdymą, ir REMIA tolesnį darbą, susijusį su saugos sistemomis, atsižvelgiant į naujus degalus ir technologijas;
29. RAGINA supaprastinti ir suskaitmenizuoti administracines procedūras, įskaitant skaitmeninius sertifikatus ir visapusišką Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinkos (EMSWe) ir būsimos muitinės duomenų platformos tarpusavio sujungiamumo užtikrinimą; PRAŠO Komisijos įgyvendinti likusias įgyvendinimo priemones ir išvengti papildomos administracinės naštos jūrų sektoriui; RAGINA Komisiją, konsultuojantis su jūrų ir uostų pramonės atstovais, bendradarbiauti su valstybėmis narėmis siekiant supaprastinti ir racionalizuoti nacionalinius ir ES ataskaitų teikimo reikalavimus;
30. RAGINA valstybes nares užbaigti EMSWe diegimą ir supaprastinti ataskaitų teikimo reikalavimus;

### **III. SAUGUMAS IR APSAUGA**

31. PRIPAŽĮSTA didėjančias grėsmes jūrų saugumui ir didelę riziką, kurią šešėlinis laivynas<sup>11</sup> kelia saugiai laivybai ir jūrų saugumui, ypatingos svarbos jūrų infrastruktūrai ir jūrų aplinkai; PABRĖŽIA, kad ES turi stiprinti savo atsparumą, parengti ir gynybos pajėgumus, be kita ko, kovojant su hibridinėmis grėsmėmis jūrų srityje ir didinant informuotumą apie padėtį; AKCENTUOJA, kad svarbu apsaugoti ypatingos svarbos jūrų infrastruktūrą, stiprinti tiekimo grandinių atsparumą, visų pirma atsižvelgiant į kintančius geopolitinius iššūkius. RAGINA stiprinti civilinį ir karinį bendradarbiavimą ir tarptautines partnerystes siekiant užtikrinti jūrų saugumą;
32. PRITARIA, kai tikslinga, karinio jūrų laivyno pramoninių ir technologinių pajėgumų stiprinimui, be kita ko, įgyvendinant atitinkamas ES iniciatyvas;

---

<sup>11</sup> Kaip apibrėžta IMO rezoliucijoje A.1192(33).

33. PABRĖŽIA, kad svarbu didinti informuotumą apie padėtį jūroje integruojant pažangias technologijas ir sistemas, įskaitant įrangą, programinę įrangą, veiklos procedūras ir įgūdžius, kurių reikia bendram atsparumui didinti taikant daugelio sričių stebėjimo metodą, apimančią povandeninius, antžeminius, oro ir kosmoso elementus; REMIA intensyvesnį civilinių ir karinių subjektų tarpusavio keitimąsi duomenimis ir sąveikas sistemas, kad būtų sudarytas bendras jūrų sektoriaus vaizdas;
34. PABRĖŽIA povandeninių technologijų ir infrastruktūros, taip pat dvejopo naudojimo jūrų pajėgumų plėtojimo svarbą siekiant stiprinti ES gebėjimą reaguoti į hibridines, kibernetines ir geopolitines grėsmes jūrų srityje;
35. REKOMENDUOJA laikytis suderinto ES požiūrio į infrastruktūros, skirtos tiek civiliniams, tiek kariniams poreikiams tenkinti, plėtojamą visuose Europos jūrų baseinuose ir regionuose, visų pirma tuose, kurie yra strategiškai jautrūs, ir PRIPAŽĮSTA dvejopo naudojimo laivų, įskaitant keltus, svarbą, ypač aktualumą salų atsparumui, pasirengimui ekstremaliosioms situacijoms, civilinei saugai ir strategiškai svarbiems jūrų maršrutams, ir PALANKIAI VERTINA sustiprintus stebėsenos ir sustiprintos priežiūros pajėgumus;
36. PRIPAŽĮSTA svarbų trumpųjų nuotolių laivybos vaidmenį didinant Europos transporto sistemos atsparumą ir gerinant regioninį sujungiamumą ir RAGINA imtis tolesnių priemonių jos plėtrai remti, be kita ko, mažinant administracinę naštą;
37. RAGINA valstybes nares visapusiškai pasinaudoti ES iniciatyvomis jūrų saugumui ir jų gynybos pajėgumams stiprinti; PRAŠO Komisijos skirti išteklių, kad būtų sukurtas dvejopo naudojimo keltų statybos paramos mechanizmas;
38. REIŠKIA SUSIRŪPINIMĄ dėl didžiulių nesaugių šaudmenų kiekių Europos ir tarptautiniuose priekrančių vandenyse ir vandenynuose, kurie anksčiau buvo paskandinti per karus ir karinius konfliktus. RAGINA valstybes nares, tarptautines organizacijas ir pramonės sektorius tarpusavyje bendradarbiauti siekiant didinti informuotumą, kad būtų bendrai skatinami techniniai sprendiniai ir jų taikymas, nes tai gali padėti nustatyti, stebėti ir, jei įmanoma, iškelti ir sunaikinti paskandintus šaudmenis aplinkai nekenksmingu būdu;

#### **IV. PRIEIGA PRIE INOVACIJŲ**

39. **PABRĖŽIA** inovacijų svarbą siekiant išlaikyti ES lyderystę jūrų technologijų srityje ir remti dvejetainę žaliąją ir skaitmeninę pertvarką ir **AKCENTUOJA**, kad svarbu skatinti investicijas, inovacijas ir technologinę plėtrą vandens transporto sektoriuje, nes tai yra pagrindiniai konkurencingumo ir tvarumo veiksniai;
40. **REMI**A pasaulinių reguliavimo sistemų, skirtų besiformuojančioms technologijoms, įskaitant elektrifikaciją, anglies dioksido surinkimą, vėjinį varymą, varymą vandeniliu ir kitas alternatyvias varymo technologijas, pavyzdžiui, branduolines technologijas, kūrimą, kartu užtikrinant technologiškai neutralų požiūrį, kuriuo remiantis inovacijų plėtra būtų vykdoma atsižvelgiant į rinkos poreikius ir saugos reikalavimus;
41. **REMI**A inovacijas saugių autonominių ir nuotoliniu būdu valdomų laivų ir povandeninės robotikos prietaikų srityje ir geresnių galimybių naudotis bandymų platformomis ir apribotomis bandomųjų reglamentavimo aplinkomis užtikrinimą;
42. **PRIPAŽIŠTA**, kad reikia tvirtos paramos moksliniams tyrimams ir inovacijoms, remiantis esamomis viešojo ir privačiojo sektorių partnerystėmis ir programomis, įskaitant visai netaršaus vandens transporto partnerystės ir susijusių tinklų tęstinumą, kartu užtikrinant, kad pasitelkiant inovacijų finansavimą būtų faktiškai vykdoma pramoninė plėtra ir diegimas pramonėje ir remiami gamybos pajėgumai, be kita ko, platesnio masto mėlynojoje ekonomikoje, įskaitant žuvininkystę ir besiformuojančias vandenynų energijos technologijas, tokiose srityse kaip energijos vartojimo efektyvumas, skaitmenizacija ir sauga, ir **PABRĖŽIA**, kad svarbu šalinti netechnines kliūtis, pavyzdžiui, reguliavimo apribojimus, veiklos reikalavimus ir tarpvalstybinius neatitikimus, kuriais ribojamas didelio masto diegimas;
43. **PALANKIAI VERTINA** iniciatyvas, kuriomis siekiama nustatyti ir išplėsti MVĮ ir novatorių prieigą prie mokslinių tyrimų infrastruktūros. **PABRĖŽIA**, kad svarbu apsaugoti ES technologinius išteklius ir praktinę patirtį;
44. **PRITARIA** tam, kad būtų kuriamos ES bandymų platformos, bandomieji projektai ir demonstravimo platformos keltams, hibridiniams laivams, elektriniams laivams, pažangiosioms laivų statykloms ir skaitmeniniams jūrų sprendiniams, aktyviai dalyvaujant salose esančioms valstybėms narėms;

## **V. PRIEIGA PRIE FINANSAVIMO IR INVESTICIJŲ**

45. **PRIPAŽIŠTA**, kad reikia didelių investicijų į dekarbonizaciją, skaitmenizaciją ir pramonės transformaciją, įskaitant tai, kad reikia užtikrinti skaidrumą, nuspėjamumą ir teisinį tikrumą ekonominės veiklos vykdytojams, ir **PABRĖŽIA**, kad reikia ES finansinių priemonių, kuriomis būtų remiamos investicijos, reikalingos jūrų sektoriaus dekarbonizacijai ir skaitmenizacijai, įskaitant tvaraus jūrinio kuro gamybą ir platinimą bei besiformuojančių jūrų atsinaujinančiųjų išteklių energijos technologijų kūrimą, ir mažinama tokių investicijų rizika;
46. **RAGINA** toliau tobulinti Inovacijų fondą, kad būtų išplėstos galimybės juo naudotis visiems laivybos segmentams, visų pirma MVI, ir **RAGINA** laikytis tikslingesnio požiūrio, atsižvelgiant į konkrečius įvairių laivybos segmentų, įskaitant biriųjų krovinių / trampinės laivybos sektorių, ypatumus, ir **PABRĖŽIA**, kad reikia apsvarstyti finansines priemones ir paramos priemones, kuriomis būtų užtikrintos veiksmingos galimybės gauti finansavimą vandens transporto sektoriaus MVI, įskaitant keltus ir trumpųjų nuotolių laivybą, kuriais užtikrinamas salų sujungiamumas, ir **RAGINA** užtikrinti didesnę įvairių ES finansavimo priemonių ir mechanizmų, kuriais gali naudotis jūrų sektorius, aiškumą ir prieinamumą, siekiant garantuoti, kad valstybės narės ir pramonės suinteresuotieji subjektai veiksmingai jais naudotųsi. Ypač daug dėmesio taip pat turėtų būti skiriama investicijų į naujų laivų statybą, laivyno atnaujinimą, modifikavimą, techninį pertvarkymą, su remontu susijusią dekarbonizaciją ir įrangos atnaujinimą visoje jūrų pramonės vertės grandinėje finansavimui, atsižvelgiant tiek į trumpųjų nuotolių, tiek į okeaninę laivybą;
47. **PABRĖŽIA**, kad jūrų sektoriaus dekarbonizacijos kontekste reikia didelių investicijų ilgesniu pereinamuoju laikotarpiu, be kita ko, siekiant modernizuoti Europos laivynus, atnaujinti infrastruktūrą ir padidinti tvaraus laivų kuro prieinamumą ir įperkamumą, ir **AKCENTUOJA**, kad svarbu sudaryti sąlygas Europos laivų statyklų ir jūrų pramonės šakų modernizavimui ir jūrų pramonės pertvarkai, vykdant naujų laivų statybos, modifikavimo ir techninio pertvarkymo projektus;
48. **PALANKIAI VERTINA** ES finansavimo iniciatyvas, įskaitant kvietimus teikti pasiūlymus pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę, Inovacijų fondo paramą ir programos „InvestEU“ lėšų sutelkimą;

49. PRITARIA viešųjų ir privačiųjų finansų sutelkimui, be kita ko, pasitelkiant konsultavimo platformas ir projektų bazines, kartu pripažindama, jog svarbu užtikrinti, kad reguliavimo sistemos ir paramos priemonės būtų realistiškos, atitiktų paskirtį ir būtų suderintos su rinkos pajėgumais, nesumažinant reguliavimo apsaugos priemonių, ir AKCENTUOJA, kad reikia stabilių ir skaidrių paramos mechanizmų, kad būtų sudarytos sąlygos ilgalaikiam pramoniniam planavimui, ir RAGINA valstybes nares, ES ir privatųjį sektorių sukurti europinę alternatyvą trečiosiose valstybėse naudojamam nuomos modeliui;
50. RAGINA valstybes nares, atsižvelgiant į nacionalinius prioritetus, apsvaustyti galimybę remti jūrų sektoriaus dekarbonizaciją ir pramonės investicijas, be kita ko, nustatant galimus kandidatus tapti bendriems Europos interesams svarbiais projektais (BEISP);
51. PRIPAŽIŠTA, kad reikia stabilaus ilgalaikio finansavimo, ypač MVĮ atveju, ir nuoseklesnių finansavimo priemonių; PRIMYGITINAI RAGINA supaprastinti pagrindines ES finansavimo programas, įskaitant Europos infrastruktūros tinklų priemonę, programą „Europos horizontas“, programą „InvestEU“ ir Inovacijų fondą, ir pašalinti reguliavimo kliūtis; PABRĖŽIA būsimo Europos konkurencingumo fondo svarbą skatinant dekarbonizaciją, naujų technologijų diegimą ir ES pramonės pirmavimą. RAGINA išnagrinėti galimybes remti Europos jūrų technologijas; ir AKCENTUOJA, kad reikia užtikrinti prieinamą finansavimą, pritaikytą mažų, salų, salose esančių valstybių narių, periferinių ir atokiausių regionų ekonomikoms, taip pat užjūrio šalių ir teritorijų ekonomikoms;
52. PABRĖŽIA, kad svarbios yra tinkamos Europos finansavimo priemonės ir derinamojo finansavimo schemas, skirtos laivų statyklų modernizavimui, žaliajai modifikacijai, strateginių segmentų laivyno, pavyzdžiui, keltų, atnaujinimui, jūrų sektoriaus klasteriams, jūrų sektoriaus tiekėjams, kurie yra MVĮ, nulinės taršos ir mažataršiams laivams ir jūrų pramonės skaitmeninei transformacijai;
53. PRITARIA tam, kad būtų išnagrinėtas specialus Europos mechanizmas, skirtas salas ir atokius regionus aptarnaujantiems keleiviniams ir ro-ro keleiviniams laivams atnaujinti, derinant sanglaudos, transporto, klimato ir pramonės politikos tikslus;

## **VI. PRIEIGA PRIE ĮGŪDŽIŲ IR KOKYBIŠKŲ DARBO VIETŲ**

54. **PRIPAŽĪSTA**, kad ES jūrų transporto sektorius susiduria su kvalifikuotų specialistų trūkumu, darbo jėgos senėjimu ir sudėtingomis darbo sąlygomis, o tai kartu daro poveikį jo ilgalaikiam atsparumui ir konkurencingumui;
55. **PRIPAŽĪSTA** kvalifikuotos darbo jėgos, įskaitant jūrininkus ir laivų statyklų darbuotojus, svarbą konkurencingumui, inovacijoms ir atsparumui ir **AKCENTUOJA**, kad reikia pritraukti ir išlaikyti kvalifikuotą darbo jėgą visuose jūrų ir uostų sektoriuose, kartu gerbiant valstybių narių kompetenciją švietimo ir mokymo sistemų srityje ir skatinant bendradarbiavimą bei judumą;
56. **PABRĖŽIA** švietimo ir mokymo jūrų srityje, įskaitant kvalifikacijos kėlimą ir perkvalifikavimą, svarbą siekiant užtikrinti kvalifikuotos ir ateities poreikius atitinkančios jūrų sektoriaus darbo jėgos prieinamumą; **NURODO**, kad reikia perkvalifikuoti esamus laivų statybos ir remonto sektoriaus darbuotojus ir kelti jų kvalifikaciją, kad būtų ugdomi nauji specializuoti įgūdžiai ir tenkinami šiuolaikiniai poreikiai, susiję su novatoriškų varymo, skaitmeninių ir automatizavimo technologijų diegimu ir naudojimu; **RAGINA** remti kokybiškas ir pasitenkinimą teikiančias darbo vietas, kad sektorius taptų patrauklesnis; **PRIPAŽĪSTA** iniciatyvų, kuriomis siekiama didinti informuotumą ir jaunimo susidomėjimą laivų statybos ir jūrų pramonės sektoriais, svarbą;
57. **ĮSIPAREIGOJA** išlaikyti ES jūrų sektoriaus patrauklumą priimdama ir įgyvendindama priemones, kuriomis užtikrinamos sąžiningos darbo sąlygos visiems jūrininkams, visapusiškai laikantis 2006 m. Konvencijoje dėl darbo jūrų laivyboje ir atitinkamuose ES teisės aktuose nustatytų standartų;
58. **RAGINA** parengti koordinuotą Europos iniciatyvą dėl laivų statyklų darbuotojų, laivų mechanikų, elektrikų, automatizavimo specialistų, alternatyviųjų degalų technikų ir jūrininkų jūrinių įgūdžių, perkvalifikavimo ir profesinės kompetencijos.