



Briselē, 2026. gada 4. jūnijā
(OR. en)

9700/26

MAR 80
TRANS 345
IND 367
POLMAR 47

PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Padome
lepr. dok. Nr.:	9381/26
Temats:	Projekts – Padomes secinājumi par ES Jūrniecības industriālo stratēģiju – apstiprināšana

I. IEVADS

1. Komisija 2026. gada 4. martā nāca klajā ar *paziņojumu par ES Jūrniecības industriālo stratēģiju*¹, kurā izklāstīts redzējums un rīcības virziens, kā aizsargāt un veicināt jūrnieciskās ražošanas un kuģniecības nozares, uzlabot to inovācijas spējas un aizsargāt to konkurētspēju.
2. Eiropas jūrnieciskās ražošanas sektors ir pasaules līderis sarežģītu, augstas klases kuģubūves un progresīvu tehnoloģiju jomā. Tas veicina inovāciju ilgtspējīga ūdenstransporta un zilās ekonomikas jomā un ir reģionālās industriālās izaugsmes stūrakmens.
3. Eiropas kuģniecības sektors ir viens no vadošajiem jūrniecības pakalpojumu sniedzējiem pasaulē un kā tāds nodrošina pirmās nepieciešamības preču piegādi, veicina tirdzniecību un sekmē ES enerģētisko neatkarību. Kopā ar citiem ūdenstransporta segmentiem tas nosaka arī pieprasījumu pēc jūrnieciskās ražošanas produktiem un pakalpojumiem, kā arī ietekmē tehnoloģiskās izvēles.

¹ 6987/26.

II. DARBS PADOMES DARBA SAGATAVOŠANAS STRUKTŪRĀS

4. Prezidentvalsts sagatavoja pirmo projektu Padomes secinājumiem par Komisijas paziņojumu, un 2026. gada 24. martā tas tika izplatīts delegācijām. Kuģniecības jautājumu darba grupa secinājumu projekta tekstu apsprieda un izstrādāja 2026. gada 27. marta, 17. un 24. aprīļa, 8., 13. un 22. maija sanāksmēs, kam sekoja Pastāvīgo pārstāvju komitejas sanāksmes 27. maijā un 3. jūnijā.
5. Diskusijas parādīja, ka dalībvalstis atzīst jūrnieciskās ražošanas un kuģniecības nozaru lielo potenciālu būt stratēģiskiem sektoriem Eiropas autonomijai, noturībai, aizsardzībai, ekonomiskajai drošībai, labklājībai, dekarbonizācijai un resursu ilgtspējīgai izmantošanai. Tajā pašā laikā diskusijas arī apliecināja nepieciešamību pienācīgi ņemt vērā valstu, reģionālās un vietējās īpatnības un dalībvalstu atšķirīgās prioritātes.
6. Sarunu gaitā prezidentvalsts strādāja pie tā, lai panāktu līdzsvarotu tekstu, kurā ņemti vērā visi dalībvalstu paustie viedokļi, prioritātes un bažas.
7. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2026. gada 3. jūnija sanāksmē apstiprināja vienošanos par šīs piezīmes pielikumā izklāstīto Padomes secinājumu projektu un nolēma to iesniegt apstiprināšanai TTE padomē 2026. gada 8. jūnijā.

III. NOBEIGUMS

8. Padome tiek aicināta apstiprināt pielikumā izklāstīto projektu secinājumiem par ES Jūrniecības industriālo stratēģiju.

Projekts – Padomes secinājumi par ES Jūrniecības industriālo stratēģiju

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ŅEMOT VĒRĀ

- Komisijas paziņojumu par ES Ostu stratēģiju ²;
- Komisijas paziņojumu par ES Jūrniecības industriālo stratēģiju ³;
- Padomes secinājumus “ES ūdens transporta nozare – turpmākā perspektīva: virzībā uz tādu ES ūdens transporta nozari, kura ir oglekļneitrāla, kurā nav negadījumu, kura ir automatizēta un konkurētspējīga” ⁴;
- Padomes secinājumus par ES Ostu stratēģiju ⁵;
- Padomes secinājumus “ES jūras transporta politikas prioritātes līdz 2020. gadam: konkurētspēja, dekarbonizācija, digitalizācija ar mērķi nodrošināt globālu savienojamību, efektīvs iekšējais tirgus un pasaules līmeņa jūrniecības nozaru kopa” ⁶;
- Padomes secinājumus “Konkurētspējīga Eiropas rūpniecība, kas virza mūsu zaļo, digitālu un noturīgu nākotni” ⁷;
- Padomes secinājumus par Eiropas Okeāna pakto ⁸;

ATGĀDINOT, ka Eiropa ir ūdeņiem bagāta pasaules daļa un ka jūrnieciskā ražošana, kuģniecība, ostas un saistītie pakalpojumi veido visaptverošu stratēģisku ekosistēmu Savienības stratēģiskajai autonomijai, rūpnieciskajai un tehnoloģiskajai līderībai, noturībai, aizsardzības spējām, ekonomiskajai drošībai, labklājībai, dekarbonizācijai un jūras resursu ilgtspējīgai izmantošanai, tostarp to lomu piegādes ķēžu noturības un enerģētiskās drošības stiprināšanā;

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.

ATZĪSTOT spēcīgas, inovatīvas, konkurētspējīgas un ilgtspējīgas Eiropas ūdenstransporta ekosistēmas nozīmi un ATZĪSTOT izaicinājumus, kas saistīti ar globālo konkurenci, dekarbonizāciju, digitalizāciju, drošību un darbaspēka trūkumu;

ATGĀDINOT par jūrlietām atbildīgo Eiropas Savienības dalībvalstu ministru Nikosijas deklarāciju par jūrnieku izglītības un mācību uzlabošanu un sieviešu līdztiesīgas dalības veicināšanu kuģniecības nozarē;

UZSVEROT, ka ir vajadzīga koordinēta rīcība visā Savienībā, dalībvalstīs un starp ieinteresētajām personām;

1. ATZINĪGI VĒRTĒ Komisijas paziņojumu par ES Jūrniecības industriālo stratēģiju un ATZĪST, ka tas ir visaptverošs satvars ES jūras un iekšzemes kuģošanas ekosistēmas stiprināšanai; ATZINĪGI VĒRTĒ un ATBALSTA tās mērķi stiprināt šīs ekosistēmas konkurētspēju, ilgtspēju un noturību.

I. BŪVĒT, APRĪKOT UN REMONTĒT

2. ATBALSTA ES jūrnieciskās ražošanas sektora stiprināšanu, lai panāktu rūpniecisko suverenitāti, noturību un tehnoloģisko līderību, vienlaikus saglabājot atvērtu, taisnīgu un konkurētspējīgu globālā tirgus vidi.
3. PAUŽ BAŽAS par tirdzniecības izkropļojumiem un trešo valstu īstenotu negodīgu subsidēšanu, kas ietekmē ES jūrniecības industrijas, tostarp par izmaksu atšķirībām, kas saistītas ar enerģijas cenām, un AICINA izpētīt iespējas stiprināt ES jūrniecības industriālās bāzes aizsardzību pret negodīgu konkurenci, tostarp, izmantojot esošos tirdzniecības aizsardzības instrumentus, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus un atbalstītu Eiropas konkurētspēju saskaņā ar starptautiskajiem nolīgumiem, ņemot vērā, ka Regulu (ES) 2016/1035 par aizsardzību pret zaudējumus radošu cenu noteikšanu kuģiem nevar piemērot, jo nav ratificēts 1994. gada ESAO Kuģu būves nolīgums ⁹.

⁹ *Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry* (1994); [ESAO juridiskie instrumenti](#).

4. ATZĪST, ka ievērojama daļa aprīkojuma un tehnoloģiju piegādātāju jūrniecības vērtības ķēdē ir no Eiropas; ATZĪST, ka tādas jūrniecības ražošanas jaudas kritiskās masas saglabāšana un stiprināšana Eiropā kā kuģu būve un projektēšana, kuģu remonts, pārbūve, apkope, modernizācija, reciklēšana, jūrniecības aprīkojums un okeāna inženierija, kā arī sistēmu integrācija un saistītie apakšuzņēmumu pakalpojumi, visā jūrniecības vērtības ķēdē ir būtiski Savienības labklājībai, suverenitātei, stratēģiskajai autonomijai un tehnoloģiskajai līderībai, un UZSVER, ka attiecīgie pasākumi būtu pienācīgi jāattiecinā arī uz aprīkojuma un tehnoloģiju piegādātājiem ar diversificētiem portfeļiem, kas nav saistīti tikai ar jūrniecību.
5. AICINA stratēģiski izmantot publiskā iepirkuma un konkursa procedūras, lai stiprinātu ES jūrniecisko ražošanu un atbalstītu jūrniecības vērtības ķēdes konkurētspēju un noturību, tostarp, attiecīgā gadījumā mērķtiecīgi izmantojot ar cenu nesaistītas prasības, piemēram, ilgtspēju, apritīgumu un Eiropas saturu, vienlaikus ievērojot iekšējā tirgus noteikumus, starptautiskās saistības un valstu prioritātes.
6. ATBALSTA ES Jūrniecības industriālo vērtības ķēžu alianses uzsākšanu un MUDINA to ātri izveidot, lai veicinātu rūpniecisko sadarbību un noteiktu stratēģisko investīciju prioritātes, vienlaikus nodrošinot spēcīgu nozares un dalībvalstu iesaisti, ar skaidrām pilnvarām un pārvaldības satvaru. AICINA izveidot nacionālus un reģionālus jūrniecības klasterus, kas apvienotu kuģu būvētavas, aprīkojuma ražotājus, MVU, pētniecības centrus, universitātes, projektēšanas birojus, finanšu iestādes un valsts iestādes. Šādas ekosistēmas var paātrināt inovāciju, uzlabot rūpniecisko sadarbību, stiprināt piegādes ķēdes un atvieglot piekļuvi finansējumam, jo īpaši MVU.
7. ATBALSTA iniciatīvas “Nākotnes kuģu būvētavas” izsludināšanu, tostarp ar pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” starpniecību, un AICINA kuģu būvētavās paātrināti ieviest digitālas, tīras un apritīgas tehnoloģijas, tostarp MI virzītas un sensoru tehnoloģijas, automatizāciju, robotiku un viedus tehniskās apkopes risinājumus. AICINA arī paredzēt īpašus pasākumus mazām un vidējām kuģu būvētavām, jo īpaši kohēzijas reģionos, salās un perifēros apgabalos, lai atbalstītu digitālo pārveidi, automatizāciju, tīras tehnoloģijas, modernizācijas spējas un dalību ES vērtības ķēdēs.

8. UZSVĒR, ka nolūkā veicināt rūpniecības paplašināšanu un investīcijas dekarbonizācijā ir svarīgi vienkāršot atļauju piešķiršanas procedūras, tostarp ar attiecīgām ES iniciatīvām, kurās tiek ievērots subsidiaritātes princips.
9. ATZINĪGI VĒRTĒ koordinētas publiskā un stratēģiskā pieprasījuma plūsmas izveidi, tostarp attiecīgā gadījumā, lai atbalstītu Eiropas kuģu būvētavu ilgtermiņa ilgtspēju un konkurētspēju, tostarp, izmantojot divējāda lietojuma sinerģijas un neradot papildu administratīvo slogu.
10. ATZĪST, cik svarīgas efektivitātes uzlabošanai ir modulārās būvniecības, standartizācijas un sērijveida ražošanas pieejas, kā arī to, cik svarīgi ir koncentrēties uz tādiem augstvērtīgiem tirgus segmentiem kā kruīza kuģi, prāmji, militārie kuģi, atkrastes vēja parku apkalpošanas kuģi un pārveidotājplatformas, kabeļu likšanas kuģi, pētniecības kuģi, bagarkuģi, atpūtas kuģi, ledlauži un Arktikas kuģi, un to, ka ir jāstiprina ES ražošanas jauda progresīvos, mazemisiju un bezemisiju kuģos, un AICINA par prioritāti noteikt investīcijas progresīvā kuģu būvē, tīrās piedziņas sistēmās un ūdenstransporta inovācijas klasteros, lai nodrošinātu globālo konkurētspēju. ATZĪST arī prāmju, RoPax kuģu un tuvsatiksmes kuģošanas kuģu stratēģisko nozīmi Eiropas savienotībā, teritoriālajā kohēzijā, sagatavotībā ārkārtas situācijām un militārajā mobilitātē un aicina stiprināt Eiropas ražošanas jaudu šajos segmentos.
11. NORĀDA, ka 97 % no pasaules kruīza kuģu flotes ir būvēti Eiropā un ka kruīza kuģi veido 80 % no komerckuģu pasūtījumu uzskaites vērtības Eiropas kuģu būvētavām, tāpēc kruīza kuģiem ir būtiska nozīme, lai uzturētu un stiprinātu Eiropas augsti specializētās kuģubūves, kā arī kuģu aprīkojuma spējas Eiropas jūrniecības klasterī kopumā.
12. AICINA stiprināt starptautisko saskaņošanu kuģu pārstrādes jomā, tostarp uzlabot saskaņotību starp Honkongas konvenciju un Bāzeles konvenciju, ar mērķi panākt pilnīgu saskaņotību starp starptautiskajiem noteikumiem un ES Kuģu pārstrādes regulu ¹⁰, un ATBALSTA centienus paplašināt ilgtspējīgu pārstrādes jaudu, tostarp Eiropas Savienībā, ATZĪSTOT tās lomu otrreizējo izejmateriālu nodrošināšanā un tehnoloģiskās zinātnības saglabāšanā Eiropā.

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1257/2013 (2013. gada 20. novembris) par kuģu pārstrādi un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1013/2006 un Direktīvu 2009/16/EK

13. AICINA dalībvalstis par prioritāti noteikt investīcijas, kas mazina stratēģisko atkarību, un MUDINA nozari uzlabot digitalizāciju, modularitāti un sadarbību vērtības ķēdē.
14. ATZĪST MVU, tostarp mazo un vidējo kuģu būvētavu, specializētu jūrniecības aprīkojuma ražotāju, jūras tehnoloģiju piegādātāju un apakšuzņēmēju svarīgo lomu specializētos tirgos, tostarp jaunkuģu būves un modernizācijas darbībās, kas atbalsta dekarbonizāciju un inovāciju.
15. ATGĀDINA, cik svarīga ir integrēta jūras telpiskā plānošana un pienācīga kapacitāte kuģu novietošanai dokos, lai cita starpā atbalstītu jūras spēku kuģu apkopi un apkalpošanu, un AICINA Komisiju un dalībvalstis nodrošināt, ka pienācīgi tiek ņemtas vērā jūrniecības industriālās un transporta vajadzības.

II. PĀRVADĀT UN SAVIENOT

16. UZSVĒR ūdenstransporta stratēģisko nozīmi Eiropas Savienībai un globālajai savienotībai un tirdzniecībai, vienlaikus uzsverot tā būtisko nozīmi ES ekonomiskajai drošībai, stratēģiskajai autonomijai, iekšējā tirgus integrācijai, kā arī tā būtisko ieguldījumu piegādes ķēžu noturībā; ATKĀRTOTI APSTIPRINA, cik svarīgi ir saglabāt stabilu un paredzamu valsts atbalsta sistēmu jūras transportam, jo tas ir būtisks elements Eiropas kuģniecības globālās konkurētspējas aizsardzībā, un UZSVĒR, ka ir svarīgi nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus pasaules līmenī un saglabāt Eiropas kuģniecības globālo konkurētspēju.
17. IZCEĻ konkurences izkropļojumu risku, tostarp satiksmes novirzīšanu uz trešo valstu ostām, un nepieciešamību pēc atbilstošiem pasākumiem šādu risku mazināšanai, ņemot vērā jūrniecības sektora pakļautību starptautiskajai konkurencei un tās centrālo lomu globālajās loģistikas ķēdēs.
18. UZSVĒR jūras satiksmes savienojamības nozīmi salām, salu dalībvalstīm, perifērajiem un tālākajiem reģioniem un aizjūras zemēm un teritorijām, tostarp ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām, lai nodrošinātu teritoriālo kohēziju, piegādes drošību un tūrismu.

19. ATZĪST, ka Eiropas kuģu īpašnieki ir galvenie pieprasījuma virzītājspēki visā jūrniecības industriālajā ekosistēmā un ka ir svarīgi saglabāt konkurētspējīgu un pievilcīgu Eiropas floti, tostarp ar ES karogiem, lai nodrošinātu ekonomisko drošību, piegādes ķēdes noturību un globālo konkurētspēju, un ATZĪST beramkravu/līgumreisu kuģu pārvadājumu sektora, kas veido 75 % no ES kuģniecības, izšķirošo lomu ES dalībvalstu enerģētiskās drošības un pārtikas nodrošinājuma aizsardzībā; IZCEĻ to, cik svarīgi Eiropas savienojamībai, teritoriālajai kohēzijai, gatavībai ārkārtas situācijām un militārajai mobilitātei ir konkrēti segmenti, piemēram, iekšzemes, Ro-Ro un RoPax kuģi, jo īpaši, lai atbalstītu salu savienojamību, stratēģiskos jūras savienojumus un teritoriālās kohēzijas pakalpojumus piegādes ķēdēm, mobilitāti un kā alternatīvo degvielu un inovatīvu tehnoloģiju izmēģinājuma platformas, kā arī prāmji un tuvsatiksmes kuģošanas kuģi, un ATZĪST to potenciālu attīstīties par augstvērtīgiem segmentiem, tostarp divējāda lietojuma kontekstā, un AICINA stiprināt Eiropas ražošanas jaudu šajos segmentos.
20. UZSVER, ka gadījumā, ja tiks pieņemti globāli pasākumi saskaņā ar SJO 2023. gada SEG stratēģijas mērķiem, būs jāveic atbilstīgi pielāgojumi “FuelEU Maritime” regulā, MZV regulā un ES ETS jūras transportam, lai efektīvi izvairītos no dubultiem finanšu maksājumiem un administratīvā sloga un nodrošinātu saskaņotu īstenošanu un saskaņotību ar starptautiskajiem noteikumiem, vienlaikus aizsargājot Eiropas jūrniecības sektora konkurētspēju un Savienības mērķus līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti; un MUDINA attiecīgā gadījumā vienkāršot monitoringa, ziņošanas un verificācijas satvarus saskaņā ar ES ETS jūras transportam un “FuelEU Maritime”.
21. ATZĪMĒ, cik svarīgi ir saglabāt ES atzīto klasifikācijas sistēmu kā drošības garantijas stūrakmeni saistībā ar kvalitatīvu kuģošanu, kā minēts Jūrniecības industriālajā stratēģijā, un UZSVER, ka nolūkā saglabāt visaugstāko drošības un uzticības līmeni savstarpējas atzīšanas pasākumiem arī turpmāk būtu jāattiecas tikai uz aprīkojumu, kas nav būtisks drošībai.

22. AICINA pastiprināt centienus, lai uzlabotu Eiropas kuģniecības pakalpojumu piekļuvi tirgum, tostarp efektīvi izmantojot ES tirdzniecības nolīgumus un sniedzot pienācīgu atbalstu divpusējiem jūrniecības nolīgumiem, kas ir saderīgi ar Savienības tiesību aktiem.
23. ATZĪST, ka ir jāstiprina sadarbība starptautiskā līmenī attiecībā uz jūrniecības kritiskajiem punktiem un globālajām partnerībām.
24. ATBALSTA ES zaļo kuģošanas ceļu un mezglu tīklu izveidi un ilgtspējīgu jūras transporta degvielu koordinētu ieviešanu, tostarp inovatīvus risinājumus mazemisiju tehnoloģijām.
25. UZSVER, ka ir vajadzīgi paredzami pārejas regulējumi alternatīvo degvielu un tehnoloģiju ieviešanai, ņemot vērā to pieejamību un infrastruktūras attīstību, lai izvairītos no oglekļa emisiju pārvirzes un savienotības traucējumiem; ATZĪST, ka pārkārtošanās izmaksas var ietekmēt savienotību un cenas, jo īpaši salu, salu dalībvalstu, ledus zonu un tālāko reģionu ekonomikā; AICINA veikt mērķtiecīgus atbalsta pasākumus, lai mazinātu nesamērīgu ietekmi.
26. UZSVER, ka kuģniecības dekarbonizācijai ir vajadzīga visu ūdenstransporta vērtības ķēdes dalībnieku, tostarp degvielas ražotāju un piegādātāju, aktīva iesaiste, un UZSVER, ka ir svarīgi nodrošināt drošu un ilgtspējīgu alternatīvo degvielu savlaicīgu pieejamību pietiekamā daudzumā un par konkurētspējīgām cenām. NORĀDA, ka jaunu degvielu bunkurēšanas pieejamība un infrastruktūra ir atkarīga no šādu degvielu ieviešanas tirgū.
27. ATGĀDINA, cik svarīgi ir izmantot ES ETS ieņēmumus ar klimatu saistītiem mērķiem, un MUDINA dalībvalstis saskaņā ar valstu prioritātēm atbalstīt jūrniecības sektora dekarbonizāciju visā vērtības ķēdē, tostarp kuģniecības uzņēmumus, kuģu būvētavas, modernizācijas projektus, aprīkojuma ražotājus, tehnoloģiju piegādātājus, degvielas piegādātājus un ostas, un MUDINA dalībvalstis izmantot ieņēmumus, kas gūti no kuģniecības iekļaušanas ES ETS, lai atbalstītu sektora enerģētikas pārkārtošanu, tostarp flotes atjaunošanu, zaļo modernizāciju, salu jūras transporta pakalpojumus, alternatīvās degvielas un ostu energoinfrastruktūru.

28. UZSVER, cik svarīgi ir augsti kuģošanas drošības standarti, tostarp kvalitatīva kuģošana, efektīvi īstenojot un izpildot tiesību aktus, un ATBALSTA turpmāku darbu pie drošības sistēmām, ņemot vērā jaunas degvielas un tehnoloģijas.
29. AICINA vienkāršot un digitalizēt administratīvās procedūras, tostarp digitālos sertifikātus, un pilnībā īstenojot Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi (*EMSWe*) un topošā muitas datu centra savienojamību; AICINA Komisiju veikt atlikušos īstenošanas pasākumus un izvairīties no papildu administratīvā sloga jūrniecības sektoram; MUDINA Komisiju sadarboties ar dalībvalstīm, lai vienkāršotu un racionalizētu valstu un ES ziņošanas prasības, apspriežoties ar jūrniecības un ostu nozari.
30. MUDINA dalībvalstis pabeigt *EMSWe* īstenošanu un racionalizēt ziņošanas prasības.

III. NOSTIPRINĀT UN AIZSARGĀT

31. ATZĪST pieaugošos jūras drošības apdraudējumus un ievērojamo risku, ko ēnu flote ¹¹ rada jūras drošībai un drošumam, kritiskajai jūras infrastruktūrai un jūras videi; UZSVER, ka ES ir jāstiprina savas noturības, sagatavotības un aizsardzības spējas, tostarp pret hibrīddraudiem jūrlietu jomā, un jāuzlabo situācijas apzināšanās; UZSVER, ka ir svarīgi aizsargāt kritisko jūras infrastruktūru, stiprinot piegādes ķēžu noturību, jo īpaši ņemot vērā mainīgos ģeopolitiskos izaicinājumus. AICINA uzlabot civilmilitāro sadarbību un starptautiskās partnerības, lai nodrošinātu jūras drošību.
32. Attiecīgā gadījumā ATBALSTA jūras rūpniecisko un tehnoloģisko spēju stiprināšanu, tostarp ar attiecīgām ES iniciatīvām.

¹¹ Kā definēts SJO Rezolūcijā A.1192(33)

33. UZSVĒR, ka ir svarīgi stiprināt jūrlietu situācijas apzināšanos, integrējot progresīvas tehnoloģijas un sistēmas, tostarp aprīkojumu, programmatūru, darbības procedūras un prasmes, kas vajadzīgas, lai uzlabotu vispārējo noturību ar daudznozaru uzraudzības pieeju, kurā ietverti zemūdens, virszemes, gaisa un kosmosa elementi; ATBALSTA uzlabotu datu apmaiņu un sadarbībspējīgas sistēmas starp civilajiem un militārajiem dalībniekiem, lai radītu kopēju priekšstatu par jūrniecību.
34. IZCEĻ to, cik svarīgas ir zemūdens tehnoloģijas un infrastruktūra, kā arī divējāda lietojuma jūrniecības spēju attīstīšana, lai uzlabotu ES spēju reaģēt uz hibrīddraudiem, kibberdraudiem un ģeopolitiskiem apdraudējumiem jūrlietu jomā.
35. IESAKA koordinētu ES pieeju tādas infrastruktūras attīstīšanai, kas kalpo gan civilām, gan militārām vajadzībām visos Eiropas jūras baseinos un reģionos, jo īpaši tajos, kas ir stratēģiski sensitīvi, un ATZĪST, cik svarīgi ir divējāda lietojuma kuģi, tostarp prāmji, kas ir īpaši svarīgi salu noturībai, gatavībai ārkārtas situācijām, civilajai aizsardzībai un stratēģiski svarīgiem jūras maršrutiem, un ATZINĪGI VĒRTĒ pastiprinātas pārraudzības un uzraudzības spējas.
36. ATZĪST tuvsatiksmes kuģošanas būtisko nozīmi Eiropas transporta sistēmas noturības stiprināšanā un reģionālās savienotības uzlabošanā un MUDINA veikt turpmākus pasākumus, lai atbalstītu tās attīstību, tostarp samazinot administratīvo slogu.
37. MUDINA dalībvalstis pilnībā izmantot ES iniciatīvas, lai stiprinātu jūras drošību un to aizsardzības spējas; AICINA Komisiju piešķirt resursus, lai izstrādātu divējāda lietojuma prāmju būvniecības atbalsta mehānismu.
38. PAUŽ BAŽAS par milzīgo nedrošas munīcijas apjomu Eiropas un starptautiskajos piekrastes ūdeņos un okeānos, kas iepriekš tikusi nogremdēta saistībā ar kariem un militāriem konfliktiem. MUDINA dalībvalstis, starptautiskās organizācijas un nozares sadarboties, lai palielinātu informētību ar mērķi kopīgi veicināt tehniskus risinājumus un to lietojumus, kuri ļauj identificēt, uzraudzīt un, ja iespējams, atgūt un likvidēt nogremdēto munīciju videi draudzīgā veidā.

IV. PIEKĻUVE INOVĀCIJAI

39. UZSVER, cik svarīga ir inovācija, lai saglabātu ES vadošo lomu jūrniecības tehnoloģiju jomā un atbalstītu divējādo zaļo un digitālo pārkārtošanos, un IZCEĻ to, ka ir svarīgi veicināt investīcijas, inovāciju un tehnoloģiju attīstību ūdenstransporta sektorā kā svarīgus konkurētspējas un ilgtspējas virzītājspēkus.
40. ATBALSTA globālu tiesisko regulējumu izstrādi jaunajām tehnoloģijām, tostarp elektrifikācijai, oglekļa uztveršanai, vēja piedziņai, ūdeņradim un citām alternatīvām piedziņas tehnoloģijām, piemēram, kodoltehnoloģijām, vienlaikus nodrošinot tehnoloģiski neitrālu pieeju, kas ļauj inovācijai attīstīties saskaņā ar tirgus vajadzībām un drošības prasībām.
41. ATBALSTA inovāciju drošos autonomos un tālvadības kuģos un zemūdens robotikas lietojumos un uzlabotu piekļuvi izmēģinājuma platformām un “regulatīvajām smilškastēm”.
42. ATZĪST, ka ir vajadzīgs spēcīgs pētniecības un inovācijas atbalsts, pamatojoties uz esošajām publiskā un privātā sektora partnerībām un programmām, tostarp bezemisiju ūdenstransporta partnerības un saistīto tīklu nepārtrauktību, vienlaikus nodrošinot, ka inovācijas finansējums reāli izpaužas kā industriāla izvērsšana un ieviešana un atbalsta ražošanas jaudu arī plašākā zilajā ekonomikā, tostarp zvejniecībā un jaunajās okeāna energotehnoloģijās, tādās jomās kā energoefektivitāte, digitalizācija un drošība, un UZSVER, cik svarīgi ir novērst netehniskos šķēršļus, piemēram, regulatīvos ierobežojumus, darbības prasības un pārrobežu neatbilstības, kas ierobežo izvērsšanu plašā mērogā.
43. ATZINĪGI vērtē iniciatīvas, kuru mērķis ir kartēt un paplašināt MVU un novatoru piekļuvi pētniecības infrastruktūrām. UZSVER, ka ir svarīgi aizsargāt ES tehnoloģiskos aktīvus un zinātību.
44. ATBALSTA ES izmēģinājuma platformu, izmēģinājuma projektu un demonstrējumu platformu izveidi prāmjiem, hibrīdkuģiem, elektroduģiem, viedajām kuģu būvētavām un digitālajiem jūrniecības risinājumiem, aktīvi piedaloties salu dalībvalstīm.

V. PIEKĻUVE FINANSĒJUMAM UN INVESTĪCIJĀM

45. ATZĪST, ka dekarbonizācijai, digitalizācijai un industriālajai pārveidei ir vajadzīgas ievērojamas investīcijas, tostarp ir jānodrošina pārredzamība, paredzamība un juridiskā noteiktība ekonomikas dalībniekiem, un UZSVER, ka ir vajadzīgi ES finanšu instrumenti, lai atbalstītu investīcijas, kas vajadzīgas jūrniecības sektora dekarbonizācijai un digitalizācijai, tostarp ilgtspējīgu kuģu degvielu ražošanai un izplatīšanai un jaunu atkrastes atjaunīgās enerģijas tehnoloģiju izstrādei, un mazinātu ar tām saistīto risku.
46. AICINA turpināt uzlabot Inovāciju fondu, lai uzlabotu visu kuģniecības segmentu, jo īpaši MVU, piekļuvi, un AICINA īstenot mērķtiecīgāku pieeju, ar ko ņem vērā dažādu kuģniecības segmentu, tostarp beramkravu kuģu/līgumreisu kuģu sektora, īpašās iezīmes, un UZSVER, ka ir jāapsver finanšu instrumenti un atbalsta pasākumi, kas MVU nodrošina efektīvu piekļuvi finansējumam ūdenstransporta sektorā, tostarp prāmjiem un tuvsatiksmes kuģošanai, kas kalpo salu savienotībai, un AICINA nodrošināt lielāku skaidrību un pieejamību attiecībā uz dažādiem ES finansēšanas instrumentiem un mehānismiem, kas ir pieejami jūrniecības sektoram, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis un nozares ieinteresētās personas tos efektīvi izmanto. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš arī tam, lai finansētu jaunu kuģu būvi, flotes atjaunošanu, modernizāciju, pārveidi, ar remontu saistītas dekarbonizācijas investīcijas un aprīkojuma modernizāciju visā jūrniecības industriālās vērtības ķēdē tādā veidā, kas attiecas gan uz tuvsatiksmes, gan okeāna kuģošanu.
47. UZSVER, ka jūrniecības sektora dekarbonizācijai ir vajadzīgas ievērojamas investīcijas ilgākā pārejas periodā, tostarp, lai modernizētu Eiropas flotes, modernizētu infrastruktūru un uzlabotu ilgtspējīgu jūras transporta degvielu piekļūstamību un pieejamību cenas ziņā, un IZCEĻ to, cik svarīgi ir nodrošināt to Eiropas kuģu būvētavu un jūrniecības nozaru modernizāciju un rūpniecisko pārveidi, kuras uzsāk jaunu kuģu būvēšanas, kuģu modernizācijas un pārveides projektus.
48. ATZINĪGI VĒRTĒ ES finansēšanas iniciatīvas, tostarp Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus, Inovāciju fonda atbalstu un *InvestEU* mobilizāciju.

49. ATBALSTA publiskā un privātā finansējuma mobilizāciju, tostarp, izmantojot konsultāciju platformas un projektu plūsmas, vienlaikus atzīstot, cik svarīgi ir nodrošināt, lai tiesiskais regulējums un atbalsta pasākumi būtu reālistiski, piemēroti mērķim un saskaņoti ar tirgus spējām, nesamazinot regulatīvos aizsardzības pasākumus, un UZSVER, ka ir vajadzīgi stabili un pārredzami atbalsta mehānismi, lai nodrošinātu ilgtermiņa industriālo plānošanu, un MUDINA dalībvalstis, ES un privāto sektoru izstrādāt Eiropas alternatīvu trešās valstīs izmantotajam līzinga modelim.
50. MUDINA dalībvalstis saskaņā ar valsts prioritātēm apsvērt iespēju atbalstīt jūrniecības dekarbonizāciju un investīcijas rūpniecībā, tostarp, apzinot potenciālos kandidātus svarīgiem projektiem visas Eiropas interesēs.
51. ATZĪST, ka ir vajadzīgs stabils ilgtermiņa finansējums, jo īpaši MVU, un saskaņotāki finansēšanas instrumenti; MUDINA vienkāršot galvenās ES finansēšanas programmas, tostarp Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa”, *InvestEU* un Inovāciju fondu, un likvidēt regulatīvos šķēršļus; IZCEĻ to, cik svarīgs ir topošais Eiropas Konkurētspējas fonds, lai veicinātu dekarbonizāciju, jaunu tehnoloģiju ieviešanu un ES vadošo lomu rūpniecībā. MUDINA izskatīt iespējas atbalstīt Eiropas jūrniecības tehnoloģijas; un UZSVER, ka ir vajadzīgs pieejams finansējums, kas pielāgots mazo, salu, salu dalībvalstu, perifēro un tālāko reģionu ekonomikai, kā arī aizjūras zemju un teritoriju ekonomikai.
52. UZSVER, cik svarīgi ir pienācīgi Eiropas finansēšanas instrumenti un apvienotā finansējuma shēmas kuģu būvētavu modernizācijai, zaļajai modernizācijai, flotes atjaunošanai stratēģiskiem segmentiem, piemēram, prāmjiem, jūrniecības klasteriem, MVU jūrniecības piegādātājiem, bezemisiju un mazemisiju kuģiem un jūrniecības nozaru digitālajai pārveidei.
53. ATBALSTA īpaša Eiropas mehānisma izpēti, lai atjaunotu pasažieru un RoPax flotes, kas apkalpo salas un attālus reģionus, apvienojot kohēzijas, transporta, klimata un rūpniecības politikas mērķus.

VI. PIEKĻUVE PRASMĒM UN KVALITATĪVĀM DARBVIETĀM

54. ATZĪST, ka ES jūras transporta sektors saskaras ar kvalificētu speciālistu trūkumu, darbaspēka novecošanu un sarežģītiem darba apstākļiem, kas kopā ietekmē tā ilgtermiņa noturību un konkurētspēju.
55. ATZĪST, cik svarīgs konkurētspējā, inovācijā un noturībā ir kvalificēts darbaspēks, tostarp jūrnieki un kuģu būvētavu darbinieki, un UZSVER, ka ir jāpiesaista un jānotur kvalificēts darbaspēks visos jūrniecības un ostu sektoros, vienlaikus respektējot dalībvalstu kompetenci attiecībā uz izglītības un mācību sistēmām un veicinot sadarbību un mobilitāti.
56. UZSVER, cik svarīga ir jūrniecības izglītība un mācības, tostarp prasmju pilnveide un pārkvalifikācija, lai nodrošinātu kvalificēta un nākotnes prasībām atbilstoša jūrniecības darbaspēka pieejamību; IESKICĒ vajadzību pārkvalificēt un pilnveidot kuģubūves un remonta sektorā jau esošo darbaspēku, lai attīstītu jaunas specializētas prasmes un apmierinātu mūsdienu prasības, kas izriet no inovatīvas piedziņas, digitālo un automatizācijas tehnoloģiju ieviešanas un izmantošanas; AICINA atbalstīt kvalitatīvas un tādas darbvietas, kas sniedz gandarījumu, padarot sektoru pievilcīgāku; ATZĪST, cik svarīgas ir iniciatīvas, kuru mērķis ir palielināt informētību un jauniešu interesi par kuģubūves un jūrniecības nozarēm.
57. APŅEMAS saglabāt ES jūrniecības sektora pievilcību, pieņemot un īstenojot pasākumus, kas nodrošina taisnīgus darba apstākļus visiem jūrniekiem, pilnībā ievērojot standartus, kas noteikti 2006. gada Konvencijā par darbu jūrniecībā un attiecīgajos ES tiesību aktos.
58. AICINA izstrādāt koordinētu Eiropas iniciatīvu par jūrniecības prasmēm, pārkvalifikāciju un profesionālo izcilību kuģu būvētavu darbiniekiem, kuģu inženieriem, elektriķiem, automatizācijas speciālistiem, alternatīvo degvielu tehniķiem un jūrniekiem.