

Brussel, 4 juni 2026
(OR. en)

9700/26

MAR 80
TRANS 345
IND 367
POLMAR 47

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	de Raad
nr. vorig doc.:	9381/26
Betreft:	Ontwerpconclusies van de Raad over de industriële maritieme strategie van de EU - Goedkeuring

I. INLEIDING

1. Op 4 maart 2026 heeft de Commissie haar *mededeling over de industriële maritieme strategie van de EU*¹ gepresenteerd. Daarin zet zij een visie en maatregelen uiteen om de maritieme productiesector en de scheepvaartsector te beschermen en te stimuleren, hun innovatiecapaciteit te vergroten en hun concurrentievermogen te beschermen.
2. De Europese maritieme productiesector is wereldleider op het gebied van complexe, hoogwaardige scheepsbouw en geavanceerde technologieën. De sector stimuleert innovatie rond duurzaam vervoer over water en activiteiten van de blauwe economie en vormt een hoeksteen van regionale industriële groei.
3. De Europese scheepvaartsector zet wereldwijd de toon op het gebied van maritieme diensten, verzekert de aanvoer van essentiële goederen, biedt handelsmogelijkheden en draagt bij tot de energieonafhankelijkheid van de EU. Samen met andere watergerelateerde segmenten bepaalt de sector ook de vraag naar producten en diensten uit de maritieme productie en geeft hij vorm aan technologische keuzes.

¹ Doc. 6987/26

II. WERKZAAMHEDEN IN DE VOORBEREIDENDE INSTANTIES VAN DE RAAD

4. Het voorzitterschap heeft een eerste ontwerp van conclusies van de Raad over de mededeling van de Commissie opgesteld en dit op 24 maart 2026 aan de delegaties toegezonden. De Groep zeescheepvaart heeft de tekst van de ontwerpconclusies besproken en bijgestuurd tijdens haar vergaderingen van 27 maart, 17 en 24 april, 8, 13 en 22 mei 2026, gevolgd door het Coreper op 27 mei en 3 juni.
5. Uit de besprekingen is gebleken dat de lidstaten het grote potentieel van de maritieme productiesector en de scheepvaartsector erkennen: zij zien dit als strategische sectoren voor de autonomie, de veerkracht, de defensie, de economische veiligheid, de welvaart, de decarbonisatie en het duurzame hulpbronnengebruik van Europa. Tegelijkertijd bleek uit de besprekingen ook dat terdege rekening moet worden gehouden met nationale, regionale en lokale specifieke kenmerken en verschillende prioriteiten in de lidstaten.
6. Tijdens de onderhandelingen heeft het voorzitterschap gewerkt aan een evenwichtige tekst waarin rekening wordt gehouden met alle standpunten, prioriteiten en bezwaren van de lidstaten.
7. Het Comité van permanente vertegenwoordigers heeft op 3 juni 2026 zijn akkoord over de ontwerpconclusies van de Raad in bijlage dezes bevestigd en besloten deze ter goedkeuring voor te leggen aan de Raad TTE op 8 juni 2026.

III. CONCLUSIE

8. De Raad wordt verzocht de ontwerpconclusies over de industriële maritieme strategie van de EU in de bijlage goed te keuren.

Ontwerpconclusies van de Raad over de industriële maritieme strategie van de EU

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

GEZIEN

- de mededeling van de Commissie over de EU-havenstrategie²;
- de mededeling van de Commissie over de industriële maritieme strategie van de EU³;
- de conclusies van de Raad over “De EU-scheepvaartsector - vooruitzichten: naar een koolstofneutrale, ongevalvrije, geautomatiseerde en concurrerende EU-scheepvaartsector”⁴;
- de conclusies van de Raad over de EU-havenstrategie⁵;
- de conclusies van de Raad over “De prioriteiten voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2020: concurrentievermogen, decarbonisering, digitalisering met het oog op mondiale connectiviteit, een efficiënte interne markt en een maritieme cluster van wereldklasse”⁶;
- de conclusies van de Raad over “Een concurrerende Europese industrie als aanjager van onze groene, digitale en veerkrachtige toekomst”⁷;
- de conclusies van de Raad over het Europees oceaanpact⁸;

Eraan HERINNEREND dat Europa nauw verbonden is met water en dat maritieme productie, scheepvaart, havens en aanverwante diensten een alomvattend strategisch ecosysteem vormen voor de strategische autonomie, het industriële en technologische leiderschap, de veerkracht, de defensievermogens, de economische veiligheid, de welvaart, de decarbonisatie en het duurzame gebruik van mariene hulpbronnen van de Unie, met inbegrip van hun rol bij het versterken van de veerkracht van de toeleveringsketen en de energiezekerheid;

² Doc. ST 6926/26.

³ Doc. ST 6987/26.

⁴ Doc. ST 8648/20.

⁵ Doc. ST 9714/26.

⁶ Doc. ST 9976/17.

⁷ Doc. ST 10127/24.

⁸ Doc. ST 15807/25.

Het belang ERKENNEND van een sterk, innovatief, concurrerend en duurzaam Europees watergericht ecosysteem en de uitdagingen ERKENNEND in verband met wereldwijde concurrentie, decarbonisatie, digitalisering, beveiliging en personeelstekorten;

HERINNEREND aan de verklaring van Nicosia van de voor maritieme zaken bevoegde ministers van de Europese Unie over het versterken van opleiding en training van zeevarenden en het vergroten van de participatie van vrouwen in de scheepvaartindustrie;

BEKLEMTONEND dat gecoördineerde actie op het niveau van de Unie, de lidstaten en de belanghebbenden nodig is.

1. IS INGENOMEN met de mededeling van de Commissie over de industriële maritieme strategie van de EU en ERKENT deze als een alomvattend kader voor de versterking van het maritieme en binnenvaartecosysteem van de EU; IS INGENOMEN met en STEUNT de doelstelling van de mededeling om het concurrentievermogen, de duurzaamheid en de veerkracht van dit ecosysteem te versterken.

I. BOUWEN, UITRUSTEN EN REPAREREN

2. STEUNT de versterking van de maritieme productiesector van de EU met het oog op industriële soevereiniteit, veerkracht en technologisch leiderschap, met behoud van een open, eerlijke en concurrerende wereldwijde marktomgeving.
3. SPREEKT ZIJN BEZORGDHEID UIT over handelsverstoringen en oneerlijke subsidiëring door derde landen die de maritieme industrieën van de EU treffen, met inbegrip van kostenverschillen in verband met energieprijzen, en ROEPT OP opties te onderzoeken om de maritieme industriële basis van de EU beter te beschermen tegen oneerlijke concurrentie, onder meer door middel van bestaande handelsbeschermingsinstrumenten om een gelijk speelveld te waarborgen en het Europese concurrentievermogen te ondersteunen, in overeenstemming met internationale overeenkomsten, aangezien Verordening (EU) 2016/1035 inzake bescherming tegen schade veroorzakende prijzen van vaartuigen niet kan worden toegepast omdat de OESO-Scheepsbouwovereenkomst van 1994⁹ niet is geratificeerd.

⁹ Overeenkomst inzake normale concurrentievoorwaarden in de commerciële scheepsbouw- en scheepsreparatiesector (1994). [Rechtsinstrumenten van de OESO](#).

4. ERKENT dat een aanzienlijk deel van de leveranciers van uitrusting en technologie in de maritieme waardeketen Europees is; ERKENT dat het behoud en de versterking van een kritische massa van maritieme productiecapaciteit in Europa, zoals scheepsbouw en -ontwerp, scheepsreparatie, -verbouwing, -onderhoud, retrofitting, recycling, maritieme uitrusting en oceaantechniek, alsook systeemintegratie en aanverwante onderaannemingsdiensten in de hele maritieme waardeketen, essentieel zijn voor de welvaart, de soevereiniteit, de strategische autonomie en het technologische leiderschap van de Unie, en ONDERSTREEPT dat ook leveranciers van uitrusting en technologie met gediversifieerde portefeuilles die verder gaan dan louter maritieme toepassingen op adequate maatregelen moeten kunnen rekenen.
5. ROEPT OP tot een strategisch gebruik van overheidsopdrachten en aanbestedingsprocedures om de maritieme productie in de EU te versterken en het concurrentievermogen en de veerkracht van de maritieme waardeketen te ondersteunen, met inbegrip van, in voorkomend geval, het gerichte gebruik van niet-prijsgelateerde vereisten zoals duurzaamheid, circulariteit en Europese inhoud, met inachtneming van de regels van de interne markt, internationale verplichtingen en nationale prioriteiten.
6. STEUNT de oprichting van een EU-alliantie voor industriële maritieme waardeketens en MOEDIGT de snelle oprichting ervan AAN om industriële samenwerking te bevorderen en strategische investeringsprioriteiten vast te stellen, en tegelijkertijd te zorgen voor een sterke betrokkenheid van de industrie en de lidstaten, met een duidelijk mandaat en governancekader; ROEPT OP tot de ontwikkeling van nationale en regionale maritieme clusters waarin scheepswerven, fabrikanten van uitrusting, kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's), onderzoekscentra, universiteiten, ontwerp bureaus, financiële instellingen en overheidsinstanties worden samengebracht. Dergelijke ecosystemen kunnen innovatie versnellen, industriële samenwerking verbeteren, toeleveringsketens versterken en de toegang tot financiering vergemakkelijken, met name voor kmo's.
7. STEUNT de uitrol van het initiatief "scheepswerven van de toekomst", onder meer via Horizon Europa, en ROEPT OP tot een versnelde invoering van digitale, schone en circulaire technologieën, met inbegrip van AI-gestuurde en sensortechnologieën, automatisering, robotica en slimme onderhoudsoplossingen, op scheepswerven; ROEPT tevens OP tot specifieke maatregelen voor kleine en middelgrote scheepswerven, met name in cohesieregio's, eilanden en perifere gebieden, ter ondersteuning van de digitale transformatie, automatisering, schone technologieën, retrofitcapaciteit en deelname aan EU-waardeketens.

8. BENADRUKT dat het belangrijk is de vergunningsprocedures te vereenvoudigen, onder meer door middel van relevante EU-initiatieven die het subsidiariteitsbeginsel eerbiedigen, om industriële expansie en investeringen in decarbonisatie te vergemakkelijken.
9. IS INGENOMEN met de ontwikkeling van een gecoördineerde pijplijn van publieke en strategische vraag, in voorkomend geval, om de duurzaamheid en het concurrentievermogen van de Europese scheepswerven op lange termijn te ondersteunen, onder meer door synergieën voor tweërlei gebruik, en dit zonder extra administratieve lasten op te leggen.
10. ERKENT het belang van modulaire constructie-, normalisatie- en serieproductiebenaderingen om de efficiëntie te vergroten, alsook het belang van de nadruk op hoogwaardige marktsegmenten zoals cruiseschepen, veerboten, militaire vaartuigen, ondersteuningsvaartuigen voor offshore-windenergie en convertorplatforms, kabelleggers, onderzoeksvaartuigen, baggerschepen, pleziervaartuigen, ijsbrekers en Arctische vaartuigen, en de noodzaak om de productiecapaciteit van de EU voor geavanceerde en emissiearme en emissievrije vaartuigen te versterken, en ROEPT OP prioriteit te geven aan investeringen in geavanceerde scheepsbouw, schone voortstuwingssystemen en watergerichte innovatieclusters om het mondiale concurrentievermogen te waarborgen; ERKENT ook het strategische belang van veerboten, ropaxschepen en schepen voor de korte vaart voor de Europese connectiviteit, territoriale cohesie, paraatheid bij noodsituaties en militaire mobiliteit, en ROEPT OP tot versterking van de Europese productiecapaciteit in deze segmenten.
11. MERKT OP dat 97 % van de mondiale vloot van cruiseschepen in Europa wordt gebouwd en dat cruiseschepen goed zijn voor 80 % van de waarde van het orderboek voor commerciële schepen van Europese scheepswerven, waardoor de cruisesector cruciaal is voor het behoud en de versterking van de Europese capaciteit voor de bouw van complexe schepen en van de capaciteit inzake de uitrusting van zeeschepen binnen de bredere Europese maritieme cluster.
12. ROEPT OP tot een sterkere internationale afstemming op het gebied van scheepsrecycling, met inbegrip van een grotere samenhang tussen het Verdrag van Hongkong en het Verdrag van Bazel, en met als doel volledige afstemming van de internationale regels en de EU-verordening inzake scheepsrecycling¹⁰ tot stand te brengen, STEUNT de inspanningen om de duurzame recyclingcapaciteit uit te breiden, ook binnen de EU, en ERKENT de rol van die capaciteit bij het veiligstellen van secundaire grondstoffen en het behoud van technologische knowhow in Europa.

¹⁰ Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG.

13. VERZOEKT de lidstaten prioriteit te geven aan investeringen die strategische afhankelijkheden verminderen en MOEDIGT de industrie AAN de digitalisering, modulariteit en samenwerking in de waardeketen te verbeteren.
14. ERKENT de belangrijke rol van kmo's, met inbegrip van kleine en middelgrote scheepswerven, fabrikanten van gespecialiseerde maritieme uitrusting, leveranciers van mariene technologie en onderaannemers op gespecialiseerde markten, met inbegrip van nieuwbouw- en retrofitactiviteiten ter ondersteuning van decarbonisatie en innovatie.
15. HERINNERT aan het belang van geïntegreerde maritieme ruimtelijke ordening en toereikende havencapaciteit ter ondersteuning van het onderhoud van onder meer marineschepen, en VERZOEKT de Commissie en de lidstaten ervoor te zorgen dat naar behoren rekening wordt gehouden met de behoeften van de maritieme industrie en het zeevervoer.

II. VERVOEREN EN VERBINDEN

16. ONDERSTREEPT de strategische rol van het vervoer over water voor de connectiviteit en handel op EU- en mondiaal niveau, en benadrukt het centrale belang ervan voor de economische veiligheid, de strategische autonomie en de integratie van de interne markt van de EU, alsook de essentiële bijdrage ervan aan de veerkracht van toeleveringsketens; BEVESTIGT dat het belangrijk is een stabiel en voorspelbaar kader voor staatssteun voor het zeevervoer te handhaven, als essentieel element om het mondiale concurrentievermogen van de Europese scheepvaart te waarborgen, en BENADRUKT het belang van een gelijk speelveld op mondiaal niveau en het behoud van het mondiale concurrentievermogen van de Europese scheepvaart.
17. WIJST op het risico van concurrentieverstoringen, met inbegrip van verkeersomleiding naar havens in derde landen, en op de noodzaak van passende maatregelen om dergelijke risico's te beperken, rekening houdend met de blootstelling van de maritieme sector aan internationale concurrentie en met zijn centrale rol in mondiale logistieke ketens.
18. ONDERSTREEPT het belang van maritieme connectiviteit voor eilanden, eilandlidstaten, perifere en ultraperifere gebieden en landen en gebieden overzee, onder meer door middel van openbaredienstverplichtingen, voor territoriale cohesie, voorzieningszekerheid en toerisme.

19. ERKENT dat Europese reders belangrijke aanjagers zijn van de vraag in het hele maritieme industriële ecosysteem en dat het belangrijk is een concurrerende en aantrekkelijke Europese vloot in stand te houden, ook onder EU-vlag, om de economische veiligheid, de veerkracht van de toeleveringsketen en het mondiale concurrentievermogen te waarborgen, en ERKENT de cruciale rol van de bulk- en wilde vaart, die goed is voor 75 % van de scheepvaart in de EU, bij het waarborgen van de energie- en voedselzekerheid van de EU-lidstaten; BENADRUKT het belang van specifieke segmenten zoals binnenvaart-, roro- en ropaxschepen, met name ter ondersteuning van eilandconnectiviteit, strategische maritieme verbindingen en diensten voor territoriale cohesie voor toeleveringsketens, mobiliteit en als proeftuinen voor alternatieve brandstoffen en innovatieve technologieën, alsook van veerboten en schepen voor de korte vaart voor de Europese connectiviteit, territoriale cohesie, paraatheid bij noodsituaties en militaire mobiliteit, en ERKENT hun potentieel om zich te ontwikkelen tot hoogwaardige segmenten, ook in een context van tweërlei gebruik, en ROEPT OP tot versterking van de Europese productiecapaciteit in deze segmenten.
20. BENADRUKT dat, indien mondiale maatregelen worden vastgesteld in overeenstemming met de doelstellingen van de IMO-broeikasgasstrategie van 2023, passende aanpassingen van de FuelEU Zeevaart-verordening, de MRV-verordening en het EU-ETS voor maritiem vervoer nodig zullen zijn om dubbele financiële betalingen en administratieve lasten doeltreffend te voorkomen en te zorgen voor een geharmoniseerde uitvoering en samenhang met de internationale regelgeving, waarbij het concurrentievermogen van de Europese maritieme sector en de doelstellingen van de Unie om uiterlijk in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, worden gewaarborgd, en MOEDIGT AAN tot vereenvoudiging, waar passend, van de monitoring-, rapportage- en verificatiekaders in het kader van het EU-ETS voor maritiem vervoer en FuelEU Zeevaart.
21. NEEMT NOTA van het belang van het behoud van het door de EU erkende classificatiesysteem als hoeksteen van de veiligheidsborging in de hoogwaardige scheepvaart, zoals bedoeld in de industriële maritieme strategie, en BENADRUKT dat regelingen inzake wederzijdse erkenning beperkt moeten blijven tot uitrusting die niet essentieel is voor de veiligheid, teneinde het hoogste niveau van veiligheid en vertrouwen te handhaven.

22. ROEPT OP tot meer inspanningen om de markttoegang voor Europese scheepvaartdiensten te verbeteren, onder meer door doeltreffend gebruik te maken van de handelsovereenkomsten van de EU en passende steun te verlenen voor bilaterale maritieme regelingen die verenigbaar zijn met het recht van de Unie.
23. ERKENT dat de samenwerking op internationaal niveau inzake maritieme knelpunten en mondiale partnerschappen moet worden versterkt.
24. STEUNT het opzetten van groene scheepvaartroutes en -hubs in de EU en de gecoördineerde uitrol van duurzame brandstoffen voor de zeevaart, met inbegrip van innovatieve oplossingen voor emissiearme technologieën.
25. ONDERSTREEPT de noodzaak van voorspelbare overgangskaders voor het gebruik van alternatieve brandstoffen en technologieën, rekening houdend met de beschikbaarheid ervan en de ontwikkeling van infrastructuur, teneinde koolstoflekkage en verstoringen van de connectiviteit te voorkomen; ERKENT dat transitiekosten gevolgen kunnen hebben voor de connectiviteit en de prijzen, met name voor de economieën van eilanden, eilandlidstaten, door ijs afgesloten regio's en ultraperifere gebieden; ROEPT OP tot gerichte steunmaatregelen om onevenredige gevolgen te beperken.
26. BENADRUKT dat de decarbonisatie van de scheepvaart de actieve betrokkenheid vereist van alle actoren in de watergerelateerde waardeketen, met inbegrip van brandstofproducenten en -leveranciers, en BENADRUKT dat het belangrijk is te zorgen voor de tijdige beschikbaarheid van veilige en duurzame alternatieve brandstoffen in voldoende hoeveelheden en tegen concurrerende prijzen; MERKT OP dat de beschikbaarheid en infrastructuur voor het bunkeren van nieuwe brandstoffen afhankelijk is van de marktintroductie van dergelijke brandstoffen.
27. HERINNERT eraan dat het belangrijk is de EU-ETS-inkomsten te gebruiken voor klimaatgerelateerde doeleinden en MOEDIGT de lidstaten AAN om, in overeenstemming met de nationale prioriteiten, in te zetten op de decarbonisatie van de maritieme sector in de hele waardeketen, met inbegrip van scheepvaartmaatschappijen, scheepswerven, retrofitprojecten, fabrikanten van uitrusting, technologieleveranciers, brandstofleveranciers en havens, en MOEDIGT de lidstaten AAN om de inkomsten die voortvloeien uit de opneming van de scheepvaart in het EU-ETS te gebruiken ter ondersteuning van de energietransitie van de sector, met inbegrip van vlootvernieuwing, groene retrofitting, zeevervoerdiensten op eilanden, alternatieve brandstoffen en havenenergie-infrastructuur.

28. BENADRUKT het belang van hoge maritieme veiligheidsnormen, met inbegrip van kwaliteitsscheepvaart door middel van een doeltreffende uitvoering en handhaving van de wetgeving, en STEUNT verdere werkzaamheden op het gebied van veiligheidskaders in het licht van nieuwe brandstoffen en technologieën.
29. ROEPT OP tot vereenvoudiging en digitalisering van administratieve procedures, met inbegrip van digitale certificaten en van de volledige uitvoering van het Europees maritiem éénloketsysteem (EMSWe) en de toekomstige interconnectiviteit van de douanedatahub; VERZOEKT de Commissie de resterende uitvoeringsmaatregelen uit te voeren en extra administratieve lasten voor de maritieme sector te vermijden; MOEDIGT de Commissie AAN om samen met de lidstaten te werken aan vereenvoudiging en stroomlijning van de nationale en EU-rapportagevereisten, in overleg met de maritieme en havensector.
30. MOEDIGT de lidstaten AAN de uitvoering van het EMSWe te voltooien en de rapportagevereisten te stroomlijnen.

III. BEVEILIGEN EN BESCHERMEN

31. ERKENT de toenemende bedreigingen voor de maritieme beveiliging en het aanzienlijke risico dat de schaduwvloot¹¹ vormt voor de maritieme veiligheid en beveiliging, de kritieke maritieme infrastructuur en het mariene milieu; ONDERSTREEPT dat de EU haar veerkracht, paraatheid en defensievermogens moet versterken, onder meer tegen hybride dreigingen op maritiem gebied, en door het situationeel bewustzijn te vergroten; BENADRUKT dat het belangrijk is kritieke maritieme infrastructuur te beschermen en de veerkracht van toeleveringsketens te versterken, met name in het licht van de veranderende geopolitieke uitdagingen; ROEPT OP tot nauwere civiel-militaire samenwerking en internationale partnerschappen om de maritieme beveiliging te waarborgen.
32. STEUNT, waar passend, de versterking van de industriële en technologische capaciteiten van de marine, onder meer door middel van relevante EU-initiatieven.

¹¹ Zoals gedefinieerd in IMO-resolutie A.1192(33).

33. BENADRUKT dat het belangrijk is het maritiem omgevingsbewustzijn te versterken door de integratie van geavanceerde technologieën en systemen, met inbegrip van uitrusting, software, operationele procedures en vaardigheden die nodig zijn om de algehele veerkracht te vergroten door middel van een domeinoverschrijdende bewakingsaanpak, met inbegrip van onderzeese, oppervlakte-, lucht- en ruimte-elementen; STEUNT een verbeterde gegevensuitwisseling en interoperabele systemen tussen civiele en militaire actoren om een gemeenschappelijk maritiem beeld te creëren.
34. BENADRUKT het belang van onderwatertechnologieën en -infrastructuur, alsook van de ontwikkeling van maritieme capaciteiten voor tweeërlei gebruik om de EU beter in staat te stellen te reageren op hybride, cyber- en geopolitieke dreigingen op maritiem gebied.
35. BEVEELT een gecoördineerde EU-aanpak AAN voor de ontwikkeling van infrastructuur voor zowel civiele als militaire behoeften in alle Europese zeebassins en regio's, met name die welke strategisch gevoelig zijn, ERKENT het belang van vaartuigen voor tweeërlei gebruik, met inbegrip van veerboten, die van bijzonder belang zijn voor de veerkracht van eilanden, de paraatheid bij noodsituaties, civiele bescherming en strategisch belangrijke zeeroutes, en IS INGENOMEN met versterkte monitoring- en bewakingscapaciteiten.
36. ERKENT de sleutelrol van de korte vaart bij het versterken van de veerkracht van het Europese vervoerssysteem en het verbeteren van de regionale connectiviteit, en MOEDIGT verdere maatregelen AAN om de ontwikkeling ervan te ondersteunen, onder meer door de administratieve lasten te verminderen.
37. MOEDIGT de lidstaten AAN ten volle gebruik te maken van EU-initiatieven om de maritieme beveiliging en hun defensievermogens te versterken; VERZOEKT de Commissie middelen toe te wijzen voor de ontwikkeling van een ondersteuningsmechanisme voor de bouw van veerboten voor tweeërlei gebruik.
38. SPREEKT ZIJN BEZORGDHEID UIT over de enorme hoeveelheden onveilige munitie in Europese en internationale kustwateren en oceanen die voorheen zijn gedumpt in de context van oorlogen en militaire conflicten; MOEDIGT samenwerking AAN tussen de lidstaten, internationale organisaties en de industrie om het bewustzijn te vergroten met het oog op de gezamenlijke bevordering van technische oplossingen en de toepassingen daarvan die het mogelijk maken gedumpte munitie op milieuvriendelijke wijze te identificeren, te monitoren en, indien mogelijk, terug te winnen en te verwijderen.

IV. TOEGANG TOT INNOVATIE

39. ONDERSTREEPT het belang van innovatie om het leiderschap van de EU op het gebied van maritieme technologieën te behouden en de groene en de digitale transitie te ondersteunen, en BENADRUKT het belang van het bevorderen van investeringen, innovatie en technologische ontwikkeling in de brede scheepvaartsector, als belangrijke aanjagers van concurrentievermogen en duurzaamheid.
40. STEUNT de ontwikkeling van mondiale regelgevingskaders voor opkomende technologieën, waaronder elektrificatie, koolstofafvang, windvoortstuwning, waterstof en andere alternatieve voortstuwingstechnologieën, zoals nucleaire technologieën, waarbij wordt gezorgd voor een technologie-neutrale aanpak die innovatie mogelijk maakt in overeenstemming met de marktbehoeften en de veiligheidseisen.
41. STEUNT innovatie op het gebied van veilige autonome en op afstand bediende vaartuigen en toepassingen voor onderwaterrobotica, en een betere toegang tot proeftuinen en testomgevingen voor regelgeving.
42. ERKENT de noodzaak van krachtige steun voor onderzoek en innovatie, voortbouwend op bestaande publiek-private partnerschappen en programma's, met inbegrip van de continuïteit van het partnerschap voor emissievrije scheepvaart (ZEWV) en aanverwante netwerken, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat innovatiefinanciering zich daadwerkelijk in industriële opschaling en uitrol vertaalt en productiecapaciteit ondersteunt, ook in de bredere blauwe economie, met inbegrip van visserij en opkomende technologieën voor oceaanenergie, op gebieden als energie-efficiëntie, digitalisering en veiligheid, en BENADRUKT dat niet-technische belemmeringen zoals regelgevingsbeperkingen, operationele vereisten en grensoverschrijdende inconsistenties die de grootschalige uitrol beperken, moeten worden aangepakt.
43. IS INGENOMEN met initiatieven om de toegang tot onderzoeksinfrastructuren voor kmo's en innovatoren in kaart te brengen en uit te breiden; BENADRUKT dat het belangrijk is de technologische troeven en knowhow van de EU te beschermen.
44. STEUNT de oprichting van EU-proeftuinen, proefprojecten en demonstratieplatforms voor veerboten, hybride vaartuigen, elektrische vaartuigen, slimme scheepswerven en digitale maritieme oplossingen, met actieve deelname van eilandlidstaten.

V. TOEGANG TOT FINANCIERING EN INVESTERINGEN

45. ONDERKENT de aanzienlijke investeringsbehoeften voor decarbonisatie, digitalisering en industriële transformatie, waaronder de noodzaak om te zorgen voor transparantie, voorspelbaarheid en rechtszekerheid voor marktdeelnemers, en BENADRUKT dat de financiële instrumenten van de EU de investeringen die nodig zijn voor de decarbonisatie en digitalisering van de maritieme sector, met inbegrip van de productie en distributie van duurzame scheepsbrandstoffen en de ontwikkeling van opkomende technologieën voor hernieuwbare offshore-energie, moeten ondersteunen en minder risicovol moeten maken.
46. ROEPT OP tot verdere verbeteringen van het Innovatiefonds teneinde de toegang voor alle scheepvaartsegmenten, met name kmo's, te vergemakkelijken, en ROEPT OP tot een gerichtere aanpak die rekening houdt met de specifieke kenmerken van de verschillende scheepvaartsegmenten, waaronder de bulk- en wilde vaart; BENADRUKT voorts dat financiële instrumenten en ondersteuningsmaatregelen nodig zijn om kmo's in de brede scheepvaartsector, waaronder veerdiensten en schepen voor de korte vaart die de eilandconnectiviteit waarborgen, daadwerkelijk toegang tot financiering te bieden, en ROEPT OP tot meer duidelijkheid en toegankelijkheid met betrekking tot de verschillende EU-financieringsinstrumenten en -mechanismen die beschikbaar zijn voor de maritieme sector, teneinde een doeltreffend gebruik ervan door de lidstaten en belanghebbenden uit de sector te waarborgen. Er moet ook bijzondere aandacht worden besteed aan de financiering van nieuwbouw, vlootvernieuwing, retrofitting, verbouwing, reparatiegerelateerde investeringen in decarbonisatie en de modernisering van uitrusting in de hele maritieme industriële waardeketen, op een wijze die relevant is voor zowel de korte vaart als de zeescheepvaart.
47. ONDERSTREEPT dat de decarbonisatie van de maritieme sector gedurende een langdurige overgangperiode aanzienlijke investeringen vereist, onder meer om de Europese vloten te moderniseren, de infrastructuur op te waarderen en de toegankelijkheid en betaalbaarheid van duurzame brandstoffen voor de zeevaart te verbeteren, en BENADRUKT dat het belangrijk is de modernisering en industriële transformatie van Europese scheepswerven en maritieme industrieën die nieuwbouw-, retrofitting- en ombouwprojecten uitvoeren mogelijk te maken.
48. IS INGENOMEN met de financieringsinitiatieven van de EU, waaronder oproepen tot het indienen van voorstellen in het kader van de Connecting Europe Facility, steun uit het Innovatiefonds en de beschikbaarstelling van middelen uit InvestEU.

49. STEUNT het mobiliseren van publieke en particuliere financiering, onder meer via adviesplatforms en projectpijplijnen, en erkent daarbij dat het belangrijk is ervoor te zorgen dat regelgevingskaders en ondersteuningsmaatregelen realistisch zijn, geschikt voor het beoogde doel en afgestemd op de marktcapaciteiten, zonder de regelgevingswaarborgen te verminderen, BENADRUKT de noodzaak van stabiele en transparante steunmechanismen om industriële planning op lange termijn mogelijk te maken, en MOEDIGT de lidstaten, de EU en de particuliere sector AAN een Europees alternatief te ontwikkelen voor het leasingmodel dat in derde landen wordt gebruikt.
50. MOEDIGT de lidstaten AAN om, in overeenstemming met de nationale prioriteiten, te overwegen de decarbonisatie van de zeevaart en industriële investeringen te ondersteunen, onder meer door potentiële kandidaten voor belangrijke projecten van gemeenschappelijk Europees belang (IPCEI) in kaart te brengen.
51. ERKENT dat er behoefte is aan stabiele langetermijnfinanciering, met name voor kmo's, en aan coherenter financieringsinstrumenten; DRINGT AAN op vereenvoudiging van belangrijke financieringsprogramma's van de EU, waaronder de Connecting Europe Facility, Horizon Europa, InvestEU en het Innovatiefonds, en op het wegnemen van regelgevingsbelemmeringen; BENADRUKT het belang van het toekomstige Europees Fonds voor concurrentievermogen om de decarbonisatie, de uitrol van nieuwe technologie en het industrieel leiderschap van de EU te stimuleren; MOEDIGT AAN de mogelijkheden te onderzoeken om Europese maritieme technologieën te ondersteunen, en BENADRUKT dat er behoefte is aan toegankelijke financiering die is afgestemd op de economieën van kleine staten, eilanden, eilandlidstaten, perifere en ultraperifere gebieden, alsook op de economieën van de landen en gebieden overzee.
52. ONDERSTREEPT het belang van adequate Europese financieringsinstrumenten en gemengde financieringsregelingen voor de modernisering van scheepswerven, groene retrofits, vlootvernieuwing voor strategische segmenten, zoals veerboten, maritieme clusters, maritieme leveranciers die kmo's zijn, emissievrije en emissiearme vaartuigen en de digitale transformatie van de maritieme industrie.
53. STEUNT het onderzoeken van de mogelijkheid van een specifiek Europees mechanisme voor de vernieuwing van passagiers- en ropaxvloten die eilanden en afgelegen gebieden bedienen, waarbij doelstellingen van het cohesie-, vervoers-, klimaat- en industriebeleid worden gecombineerd.

VI. TOEGANG TOT VAARDIGHEDEN EN HOOGWAARDIGE BANEN

54. ERKENT dat de maritieme vervoerssector in de EU kampt met een tekort aan geschoolde professionals, een vergrijzende beroepsbevolking en veeleisende arbeidsomstandigheden, die samen van invloed zijn op de veerkracht en het concurrentievermogen van de sector op lange termijn.
55. ERKENT het belang van geschoolde arbeidskrachten, met inbegrip van zeevarenden en werknemers van scheepswerven, voor het concurrentievermogen, de innovatie en de veerkracht, en BENADRUKT dat in de maritieme en de havensector gekwalificeerde arbeidskrachten moeten worden aangetrokken en behouden, waarbij de bevoegdheden van de lidstaten inzake onderwijs- en opleidingsstelsels worden geëerbiedigd en samenwerking en mobiliteit worden bevorderd.
56. BENADRUKT het belang van maritiem onderwijs en maritieme opleiding, met inbegrip van bij- en omscholing, om de beschikbaarheid van gekwalificeerde en toekomstbestendige maritieme arbeidskrachten te waarborgen; ONDERSTREEPT dat de bestaande werknemers in de scheepsbouw- en scheepsreparatiesector moeten worden omgeschoold en bijgeschoold om nieuwe gespecialiseerde vaardigheden te ontwikkelen en te voldoen aan de moderne eisen die voortvloeien uit de invoering en het gebruik van innovatieve voortstuwings-, digitale en automatiseringstechnologieën; ROEPT OP tot ondersteuning van hoogwaardige en lonende banen, waardoor de sector aantrekkelijker wordt; ERKENT het belang van initiatieven om de scheepsbouw en de maritieme industrie onder de aandacht te brengen van jongeren en hun belangstelling daarvoor te vergroten.
57. VERBINDT ZICH ertoe de aantrekkelijkheid van de maritieme sector van de EU te behouden door maatregelen vast te stellen en uit te voeren die eerlijke arbeidsomstandigheden voor alle zeevarenden waarborgen, in volledige overeenstemming met de normen van het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV, 2006) en de desbetreffende EU-wetgeving.
58. ROEPT OP tot een gecoördineerd Europees initiatief inzake maritieme vaardigheden, omscholing en professionele uitmuntendheid voor werknemers van scheepswerven, scheepsingenieurs, elektriciens, automatiseringsspecialisten, technici op het gebied van alternatieve brandstoffen en zeevarenden.