

Bruksela, 4 czerwca 2026 r.
(OR. en)

9700/26

MAR 80
TRANS 345
IND 367
POLMAR 47

NOTA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	9381/26
Dotyczy:	Projekt konkluzji Rady w sprawie strategii UE na rzecz przemysłu morskiego – Zatwierdzenie

I. WPROWADZENIE

1. 4 marca 2026 r. Komisja przedstawiła *komunikat w sprawie strategii UE na rzecz przemysłu morskiego*¹, w którym przedstawiła wizję i kierunek działań mających na celu ochronę i wzmocnienie sektorów przemysłu morskiego i transportu morskiego, zwiększenie ich zdolności innowacyjnych i ochronę ich konkurencyjności.
2. Europejski sektor przemysłu morskiego jest światowym liderem w dziedzinie złożonego przemysłu stoczniowego wysokiej klasy i zaawansowanych technologii. Stymuluje on innowacje na rzecz zrównoważonego transportu wodnego i działalności w ramach niebieskiej gospodarki oraz stanowi podstawę regionalnego wzrostu przemysłowego.
3. Europejski sektor transportu morskiego jest wiodącym dostawcą usług morskich na całym świecie, zapewnia dostawy towarów podstawowych, umożliwia prowadzenie handlu i przyczynia się do niezależności energetycznej UE. Wyznacza również, wraz z innymi segmentami przemysłu morskiego, popyt na produkty i usługi związane z przemysłem morskim oraz kształtuje wybory technologiczne.

¹ Dok. 6987/26.

II. PRACE W ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH RADY

4. Pierwszy projekt konkluzji Rady w sprawie komunikatu Komisji został przygotowany przez prezydencję i przekazany delegacjom 24 marca 2026 r. Grupa Robocza ds. Żeglugi omawiała i opracowywała tekst projektu konkluzji na posiedzeniach 27 marca, 17 i 24 kwietnia, 8, 13 i 22 maja 2026 r., a następnie zajmował się nim Coreper 27 maja i 3 czerwca.
5. Dyskusje pokazały, że państwa członkowskie uznają duży potencjał przemysłu morskiego i transportu morskiego jako sektorów strategicznych dla autonomii, odporności, obronności, bezpieczeństwa gospodarczego, dobrobytu, dekarbonizacji i zrównoważonego wykorzystania zasobów Europy. Jednocześnie dyskusje wykazały również potrzebę należytego uwzględnienia specyfiki krajowej, regionalnej i lokalnej oraz różnych priorytetów w państwach członkowskich.
6. W trakcie negocjacji prezydencja działała na rzecz wypracowania wyważonego tekstu, który uwzględniałby wszystkie poglądy, priorytety i wątpliwości wyrażone przez państwa członkowskie.
7. Na posiedzeniu 3 czerwca 2026 r. Komitet Stałych Przedstawicieli potwierdził porozumienie w sprawie projektu konkluzji Rady przedstawionego w załączniku do niniejszej noty i postanowił przedłożyć je Radzie ds. TTE do zatwierdzenia 8 czerwca 2026 r.

III. PODSUMOWANIE

8. Rada jest proszona o zatwierdzenie projektu konkluzji w sprawie strategii UE na rzecz przemysłu morskiego w wersji przedstawionej w załączniku.

Projekt konkluzji Rady w sprawie strategii UE na rzecz przemysłu morskiego

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

UWZGLĘDNIAJĄC

- komunikat Komisji pt. „Strategia UE w sprawie portów”²;
- komunikat Komisji w sprawie strategii UE na rzecz przemysłu morskiego³;
- konkluzje Rady pt. „Unijny sektor transportu wodnego – perspektywy na przyszłość: działania na rzecz unijnego sektora transportu wodnego, który będzie neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla, bezwypadkowy, zautomatyzowany i konkurencyjny”⁴;
- konkluzje Rady dotyczące strategii UE w sprawie portów⁵;
- konkluzje Rady pt. „Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnej konektywności, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego”⁶;
- konkluzje Rady pt. „Konkurencyjny przemysł europejski motorem naszej ekologicznej, cyfrowej i odpornej przyszłości”⁷;
- konkluzje Rady w sprawie Europejskiego paktu na rzecz wszechoceanu⁸;

PRZYPOMINAJĄC, że Europa jest kontynentem silnie związanym z wodą oraz że przemysł morski, transport morski, porty i powiązane usługi tworzą kompleksowy strategiczny ekosystem zapewniający Unii strategiczną autonomię, wiodącą pozycję w przemyśle i technologii, odporność, zdolności obronne, bezpieczeństwo gospodarcze, dobrobyt, dekarbonizację i zrównoważone wykorzystanie zasobów morskich, a przy tym odgrywają istotną rolę we wzmacnianiu odporności łańcucha dostaw i bezpieczeństwa energetycznego;

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.

DOSTRZEGAJĄC znaczenie silnego, innowacyjnego, konkurencyjnego i zrównoważonego europejskiego ekosystemu wodnego oraz UZNAJĄC wyzwania związane z globalną konkurencją, dekarbonizacją, cyfryzacją, bezpieczeństwem i niedoborem siły roboczej;

PRZYWOŁUJĄC deklarację z Nikozji ministrów Unii Europejskiej odpowiedzialnych za gospodarkę morską w sprawie poprawy kształcenia i szkolenia marynarzy oraz promowania równego udziału kobiet w przemyśle żegludowym;

PODKREŚLAJĄC potrzebę skoordynowanych działań całej Unii, państw członkowskich i zainteresowanych stron;

1. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE komunikat Komisji w sprawie strategii UE na rzecz przemysłu morskiego i UZNAJE go za kompleksowe ramy wzmocnienia unijnego ekosystemu żeglugi morskiej i śródlądowej; Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE i POPIERA jego cel, jakim jest wzmocnienie konkurencyjności, zrównoważonego rozwoju i odporności tego ekosystemu.

I. BUDOWA, WYPOSAŻENIE I NAPRAWA

2. POPIERA wzmocnienie sektora przemysłu morskiego UE na rzecz suwerenności przemysłowej, odporności i wiodącej pozycji technologicznej przy jednoczesnym zachowaniu otwartego, sprawiedliwego i konkurencyjnego globalnego otoczenia rynkowego.
3. WYRAŻA ZANIEPOKOJENIE z powodu zakłóceń w handlu i nieuczciwego subsydiowania ze strony państw trzecich, co ma wpływ na przemysł morski UE, w tym z powodu różnic w kosztach związanych z cenami energii, i WZYWA do zbadania możliwości wzmocnienia ochrony morskiej bazy przemysłowej UE przed nieuczciwą konkurencją, w tym za pomocą istniejących instrumentów ochrony handlu, aby zapewnić równe warunki działania i wspierać europejską konkurencyjność, zgodnie z umowami międzynarodowymi, biorąc pod uwagę, że rozporządzenie (UE) 2016/1035 w sprawie ochrony przed szkodliwymi praktykami cenowymi dotyczącymi statków nie może być stosowane ze względu na nieratyfikowanie Porozumienia OECD z 1994 r. dotyczącego przemysłu stocznioowego⁹.

⁹ Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry (1994) [*Porozumienie dotyczące normalnych warunków konkurencji w przemyśle budowy i remontów statków handlowych*]; [Instrumenty prawne OECD](#).

4. UZNAJE, że znaczna część dostawców sprzętu i technologii w morskim łańcuchu wartości pochodzi z Europy; DOSTRZEGA, że utrzymanie i wzmocnienie masy krytycznej zdolności sektorów przemysłu morskiego w Europie, takich jak przemysł stoczniowy i projektowanie statków, naprawa, przebudowa, konserwacja, modernizacja, recykling statków, wyposażenie morskie i inżynieria oceaniczna, a także integracja systemów i powiązane usługi podwykonawstwa w całym morskim łańcuchu wartości, ma zasadnicze znaczenie dla dobrobytu, suwerenności, autonomii strategicznej i wiodącej pozycji technologicznej Unii, oraz ZAZNACZA, że dostawcy sprzętu i technologii o zróżnicowanych portfolioch wykraczających poza zastosowania ściśle morskie również powinni być odpowiednio objęci właściwymi środkami.
5. WZYWA do strategicznego wykorzystania zamówień publicznych i procedur przetargowych w celu wzmocnienia przemysłu morskiego UE oraz wspierania konkurencyjności i odporności morskiego łańcucha wartości, w tym, w stosownych przypadkach, do ukierunkowanego stosowania wymogów pozacenowych, takich jak zrównoważoność, obieg zamknięty i materiały europejskiego pochodzenia, przy poszanowaniu zasad rynku wewnętrznego, zobowiązań międzynarodowych i priorytetów krajowych.
6. POPIERA utworzenie unijnego sojuszu na rzecz łańcuchów wartości w przemyśle morskim i ZACHĘCA do jego szybkiego ustanowienia w celu wspierania współpracy przemysłowej i określenia strategicznych priorytetów inwestycyjnych, przy jednoczesnym zapewnieniu silnego zaangażowania przemysłu i państw członkowskich, z jasnym mandatem i ramami zarządzania. WZYWA DO rozwoju krajowych i regionalnych klastrów morskich skupiających stocznie, producentów sprzętu, MŚP, ośrodki badawcze, uniwersytety, biura projektowe, instytucje finansowe i organy publiczne. Takie ekosystemy mogą przyspieszyć innowacje, poprawić współpracę przemysłową, wzmocnić łańcuchy dostaw i ułatwić dostęp do finansowania, zwłaszcza dla MŚP.
7. POPIERA uruchomienie inicjatywy „Stocznie przyszłości”, w tym za pośrednictwem programu „Horyzont Europa”, i WZYWA do przyspieszenia wdrażania w stoczniach technologii cyfrowych, czystych technologii o obiegu zamkniętym, w tym technologii opartych na sztucznej inteligencji i detekcyjnych, automatyzacji, robotyki i inteligentnych rozwiązań w zakresie konserwacji. APELUJE również o specjalne środki dla małych i średnich stocznii, zwłaszcza w regionach objętych polityką spójności, na wyspach i obszarach peryferyjnych, w celu wspierania transformacji cyfrowej, automatyzacji, czystych technologii, zdolności modernizacyjnych i udziału w łańcuchach wartości UE.

8. KŁADZIE NACISK na znaczenie uproszczenia procedur wydawania pozwoleń, w tym poprzez odpowiednie inicjatywy UE zgodne z zasadą pomocniczości, aby ułatwić ekspansję przemysłową i inwestycje w dekarbonizację.
9. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE opracowanie skoordynowanej sekwencji projektów opartych na publicznym i strategicznym popycie, w tym, w stosownych przypadkach, w celu wspierania długoterminowej stabilności i konkurencyjności europejskich stoczni, między innymi poprzez synergie podwójnego zastosowania, bez nakładania dodatkowych obciążeń administracyjnych.
10. DOSTRZEGA znaczenie podejść opartych na budowie modułowej, normalizacji i produkcji seryjnej dla zwiększenia efektywności, a także znaczenie skupienia się na segmentach rynku o wysokiej wartości, takich jak statki wycieczkowe, promy, statki wojskowe, statki do obsługi morskiej energii wiatrowej i platformy przekształtnikowe, statki do układania kabli, statki badawcze, pogłębiarki, rekreacyjne jednostki pływające, lodołamacze i statki arktyczne, oraz potrzebę wzmocnienia zdolności produkcyjnych UE w zakresie zaawansowanych oraz niskoemisyjnych i bezemisyjnych statków, a także WZYWA do priorytetowego traktowania inwestycji w zaawansowany przemysł stoczniowy, czyste systemy napędu i wodne klastry innowacyjne w celu zapewnienia globalnej konkurencyjności. UZNAJE również strategiczne znaczenie, jakie dla konektywności europejskiej, spójności terytorialnej, gotowości na wypadek sytuacji wyjątkowej i mobilności wojskowej mają promy, statki ro-pax i statki żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, oraz wzywa do wzmocnienia europejskich zdolności produkcyjnych w tych segmentach.
11. ZAUWAŻA, że 97 % światowej floty statków wycieczkowych powstaje w Europie i że rejsy wycieczkowe stanowią 80 % wartości księgowej zamówień statków handlowych dla europejskich stoczni, co sprawia, że rejsy wycieczkowe mają kluczowe znaczenie dla utrzymania i wzmocnienia europejskich złożonych zdolności w zakresie budowy statków oraz wyposażenia morskiego w całym europejskim klastrze morskim.
12. WZYWA do większego dostosowania na szczeblu międzynarodowym w zakresie recyklingu statków, w tym większej spójności między konwencją z Hongkongu a konwencją bazylejską, w celu osiągnięcia pełnego dostosowania między przepisami międzynarodowymi a unijnym rozporządzeniem w sprawie recyklingu statków¹⁰, oraz POPIERA wysiłki na rzecz zwiększenia zdolności w zakresie zrównoważonego recyklingu, w tym w UE, UZNAJĄC jego rolę w zabezpieczaniu surowców wtórnych i zachowaniu wiedzy fachowej w zakresie technologii w Europie.

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE.

13. ZWRACA SIĘ do państw członkowskich, by priorytetowo traktowały inwestycje zmniejszające strategiczne zależności, i ZACHEĆCA przemysł do zwiększenia cyfryzacji, modułowości i współpracy w ramach łańcucha wartości.
14. DOSTRZEGA ważną rolę MŚP, w tym małych i średnich stoczni, wyspecjalizowanych producentów sprzętu morskiego, dostawców technologii morskich i podwykonawców na wyspecjalizowanych rynkach, w tym w działalności w zakresie budowy i modernizacji wspierającej dekarbonizację i innowacje.
15. PRZYPOMINA o znaczeniu, jakie zintegrowane planowanie przestrzenne obszarów morskich i odpowiednia pojemność doków mają dla wspierania konserwacji i serwisowania m.in. okrętów wojennych, oraz ZWRACA SIĘ do Komisji i państw członkowskich o zapewnienie, by potrzeby przemysłu i transportu morskiego były odpowiednio uwzględniane.

II. TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ

16. ZAZNACZA strategiczną rolę transportu wodnego w konektywności i handlu w UE i na świecie, a jednocześnie kładzie nacisk na jego kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa gospodarczego, strategicznej autonomii i integracji rynku wewnętrznego UE, a także jego zasadniczy wkład w odporność łańcuchów dostaw; POTWIERDZA znaczenie utrzymania stabilnych i przewidywalnych ram pomocy państwa dla transportu morskiego jako kluczowego elementu ochrony globalnej konkurencyjności europejskiej żeglugi oraz ZWRACA UWAGĘ na znaczenie zapewnienia równych warunków działania na szczeblu globalnym i zachowania globalnej konkurencyjności europejskiego transportu morskiego.
17. ZWRACA UWAGĘ na ryzyko zakłóceń konkurencji, w tym przekierowania ruchu do portów w państwach trzecich, oraz na potrzebę odpowiednich środków w celu ograniczenia takiego ryzyka, biorąc pod uwagę narażenie sektora morskiego na konkurencję międzynarodową i jego centralną rolę w globalnych łańcuchach logistycznych.
18. PODKREŚLA znaczenie połączeń morskich dla wysp, wyspiarskich państw członkowskich, regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych oraz krajów i terytoriów zamorskich, w tym poprzez obowiązki świadczenia usług publicznych, dla spójności terytorialnej, bezpieczeństwa dostaw i turystyki.

19. DOSTRZEGA, że europejscy właściciele statków są kluczowymi czynnikami napędzającymi popyt w całym morskim ekosystemie przemysłowym oraz że ważne jest utrzymanie konkurencyjnej i atrakcyjnej floty europejskiej, w tym pod banderami UE, dla zapewnienia bezpieczeństwa gospodarczego, odporności łańcucha dostaw i globalnej konkurencyjności, a także UZNAJE kluczową rolę sektora przewozów masowych / usług trampowych, który odpowiada za 75 % transportu morskiego w UE, w zapewnianiu bezpieczeństwa energetycznego i żywnościowego państw członkowskich UE; ZWRACA UWAGĘ na znaczenie, jakie konkretne segmenty, takie jak statki śródlądowe, statki ro-ro i statki ro-pax, w szczególności wspierające połączenia wyspiarskie, strategiczne połączenia morskie i usługi spójności terytorialnej mają dla łańcuchów dostaw, mobilności oraz jako poligony doświadczalne dla paliw alternatywnych i innowacyjnych technologii, a także na znaczenie, jakie promy i statki żeglugi morskiej bliskiego zasięgu mają dla konektywności europejskiej, spójności terytorialnej, gotowości na wypadek sytuacji wyjątkowej i mobilności wojskowej, oraz DOSTRZEGA ich potencjał do przekształcenia się w segmenty o wysokiej wartości, w tym w kontekście podwójnego zastosowania, i WZYWA do wzmocnienia europejskich zdolności produkcyjnych w tych segmentach.
20. PODKREŚLA, że w przypadku przyjęcia globalnych środków zgodnie z celami strategii IMO dotyczącej gazów cieplarnianych z 2023 r. konieczne będą odpowiednie dostosowania do rozporządzenia FuelEU Maritime, rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji oraz morskiego EU ETS, aby skutecznie uniknąć podwójnych płatności finansowych i obciążeń administracyjnych oraz zapewnić zharmonizowane wdrażanie i spójność z przepisami międzynarodowymi, przy jednoczesnym zabezpieczeniu konkurencyjności europejskiego sektora morskiego i celów Unii dotyczących osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r.; oraz ZACHĘCA do uproszczenia, w stosownych przypadkach, ram monitorowania, sprawozdawczości i weryfikacji w ramach EU ETS dla transportu morskiego i FuelEU Maritime.
21. ODNOTOWUJE znaczenie zachowania uznanego przez UE systemu klasyfikacji jako podstawy zapewniania bezpieczeństwa w kontekście transportu morskiego wysokiej jakości, o którym mowa w strategii na rzecz przemysłu morskiego, i PODKREŚLA, że ustalenia dotyczące wzajemnego uznawania powinny pozostać ograniczone do sprzętu, który nie ma istotnego znaczenia dla bezpieczeństwa, aby utrzymać najwyższy poziom bezpieczeństwa i zaufania.

22. WZYWA DO wzmoczenia wysiłków na rzecz poprawy dostępu do rynku dla europejskich usług transportu morskiego, w tym poprzez skuteczne stosowanie umów handlowych UE i odpowiednie wsparcie na rzecz dwustronnych porozumień morskich zgodnych z prawem Unii.
23. UZNAJE potrzebę zacieśnienia współpracy na szczeblu międzynarodowym w zakresie morskich wąskich gardeł i globalnych partnerstw.
24. POPIERA ustanowienie unijnych zielonych szlaków i węzłów żeglugowych oraz skoordynowane wdrażanie zrównoważonych paliw żeglugowych, w tym innowacyjnych rozwiązań w zakresie technologii niskoemisyjnych.
25. ZAZNACZA potrzebę przewidywalnych ram przejściowych dla wykorzystania paliw i technologii alternatywnych, z uwzględnieniem ich dostępności i rozwoju infrastruktury, aby uniknąć ucieczki emisji i zakłóceń w konektywności; DOSTRZEGA, że koszty transformacji mogą mieć wpływ na konektywność i ceny, w szczególności dla gospodarek wyspiarskich, wyspiarskich państw członkowskich, regionów pokrytych lodem i regionów najbardziej oddalonych; APELUJE o ukierunkowane środki wsparcia w celu złagodzenia nieproporcjonalnych skutków.
26. PODKREŚLA, że dekarbonizacja transportu morskiego wymaga aktywnego zaangażowania wszystkich podmiotów w całym łańcuchu wartości transportu wodnego, w tym producentów i dostawców paliw, oraz ZWRACA UWAGĘ na znaczenie zapewnienia terminowej dostępności bezpiecznych i zrównoważonych paliw alternatywnych w wystarczających ilościach i po konkurencyjnych cenach. ZAUWAŻA, że dostępność i infrastruktura do bunkrowania nowych paliw zależy od ich absorpcji przez rynek.
27. PRZYPOMINA o znaczeniu wykorzystywania dochodów z EU ETS do celów związanych z klimatem i ZACHĘCA państwa członkowskie, zgodnie z priorytetami krajowymi, do wspierania dekarbonizacji sektora morskiego w całym łańcuchu wartości, w tym przedsiębiorstw żeglugowych, stoczni, projektów modernizacji, producentów sprzętu, dostawców technologii, dostawców paliw i portów, oraz ZACHĘCA państwa członkowskie do wykorzystywania dochodów uzyskanych z włączenia żeglugi do EU ETS w celu wspierania transformacji energetycznej sektora, w tym odnowy floty, zielonej modernizacji, usług transportu morskiego na wyspach, paliw alternatywnych i portowej infrastruktury energetycznej.

28. KŁADZIE NACISK na znaczenie wysokich standardów bezpieczeństwa morskiego, w tym transportu morskiego wysokiej jakości, poprzez skuteczne wdrażanie i egzekwowanie przepisów, i POPIERA dalsze prace nad ramami bezpieczeństwa w świetle nowych paliw i technologii.
29. WZYWA DO uproszczenia i cyfryzacji procedur administracyjnych, w tym certyfikatów cyfrowych, oraz do pełnego wdrożenia europejskiego systemu morskich pojedynczych punktów kontaktowych (EMSWe) i przyszłych wzajemnych połączeń między centrami danych celnych; ZWRACA SIĘ do Komisji o realizację pozostałych środków wykonawczych i unikanie dodatkowych obciążeń administracyjnych dla sektora morskiego; ZACHĘCA Komisję do współpracy z państwami członkowskimi na rzecz uproszczenia i usprawnienia krajowych i unijnych wymogów sprawozdawczych, w porozumieniu z sektorem morskim i portowym.
30. ZACHĘCA państwa członkowskie do zakończenia wdrażania EMSWe i usprawnienia wymogów sprawozdawczych.

III. BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA

31. DOSTRZEGA rosnące zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego i znaczne ryzyko, jakie dla bezpieczeństwa morskiego i ochrony na morzu, krytycznej infrastruktury morskiej i środowiska morskiego stwarza flota cieni¹¹; ZAZNACZA, że UE musi wzmocnić swoją odporność, gotowość i zdolności obronne, w tym przeciwko zagrożeniom hybrydowym w obszarze morskim, oraz przez poprawę orientacji sytuacyjnej; KŁADZIE NACISK na znaczenie ochrony krytycznej infrastruktury morskiej, wzmocnienia odporności łańcuchów dostaw, zwłaszcza w świetle zmieniających się wyzwań geopolitycznych. WZYWA DO zacieśnienia współpracy cywilno-wojskowej i partnerstw międzynarodowych w celu zapewnienia bezpieczeństwa morskiego.
32. POPIERA, w stosownych przypadkach, wzmocnienie zdolności przemysłowych i technologicznych marynarki wojennej, w tym poprzez odpowiednie inicjatywy UE.

¹¹ Jak określono w rezolucji IMO A.1192(33).

33. **KŁADZIE NACISK** na znaczenie wzmocnienia orientacji w obszarze morskim poprzez integrację zaawansowanych technologii i systemów, w tym sprzętu, oprogramowania, procedur operacyjnych i umiejętności niezbędnych do zwiększenia ogólnej odporności dzięki multidomenowemu podejściu do nadzoru, w tym elementów podmorskich, naziemnych, powietrznych i kosmicznych; **POPIERA** usprawnioną wymianę danych i interoperacyjne systemy między podmiotami cywilnymi i wojskowymi w celu stworzenia wspólnego spojrzenia na sytuację na morzu.
34. **ZWRACA UWAGĘ** na znaczenie technologii podwodnych i infrastruktury podwodnej, a także rozwoju zdolności morskich podwójnego zastosowania w celu zwiększenia zdolności UE do reagowania na zagrożenia hybrydowe, cyberbezpieczeństwa i geopolityczne w obszarze morskim.
35. **ZALECA** skoordynowane podejście UE do rozwoju infrastruktury służącej zarówno potrzebom cywilnym, jak i wojskowym we wszystkich europejskich basenach morskich i regionach, zwłaszcza tych, które są strategicznie wrażliwe, i **DOSTRZEGA** znaczenie statków podwójnego zastosowania, w tym promów, ze szczególnym uwzględnieniem odporności wysp, gotowości na wypadek sytuacji wyjątkowej, ochrony ludności i strategicznie ważnych szlaków morskich, oraz **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE** wzmocnione zdolności w zakresie monitorowania i zwiększonego nadzoru.
36. **DOSTRZEGA** kluczową rolę transportu morskiego bliskiego zasięgu we wzmacnianiu odporności europejskiego systemu transportowego i poprawie połączeń regionalnych oraz **ZACHĘCA** do wprowadzania dalszych środków wspierających jej rozwój, w tym poprzez zmniejszenie obciążeń administracyjnych.
37. **ZACHĘCA** państwa członkowskie do pełnego wykorzystania inicjatyw UE w celu wzmocnienia bezpieczeństwa morskiego i ich zdolności obronnych; **ZWRACA SIĘ** do Komisji o przeznaczenie środków na opracowanie mechanizmu wsparcia budowy promów podwójnego zastosowania.
38. **WYRAŻA ZANIEPOKOJENIE** z powodu znacznych ilości niebezpiecznej amunicji w europejskich i międzynarodowych wodach przybrzeżnych i oceanach, która wcześniej była zatapiana w kontekście wojen i konfliktów zbrojnych. **ZACHĘCA** do współpracy między państwami członkowskimi, organizacjami międzynarodowymi i przemysłem w celu zwiększenia świadomości, aby wspólnie promować rozwiązania techniczne i ich zastosowania, które umożliwiają identyfikację, monitorowanie oraz, w miarę możliwości, odzyskiwanie i unieszkodliwianie zatopionej amunicji w sposób przyjazny dla środowiska.

IV. DOSTĘP DO INNOWACJI

39. **PODKREŚLA** znaczenie, jakie innowacje mają dla utrzymania wiodącej pozycji UE w dziedzinie technologii morskich i wspierania dwojakiej transformacji – ekologicznej i cyfrowej, oraz **KŁADZIE NACISK** na znaczenie promowania inwestycji, innowacji i rozwoju technologicznego w sektorze transportu wodnego jako kluczowych czynników konkurencyjności i zrównoważoności.
40. **POPIERA** rozwój globalnych ram regulacyjnych dla powstających technologii, w tym elektryfikacji, wychwytywania dwutlenku węgla, napędu wiatrowego, wodoru i innych alternatywnych technologii napędowych, takich jak technologie jądrowe, przy jednoczesnym zapewnieniu podejścia neutralnego pod względem technologicznym, które umożliwia postęp innowacji zgodnie z potrzebami rynku i wymogami bezpieczeństwa.
41. **WSPIERA** innowacje w zakresie bezpiecznych autonomicznych i zdalnie sterowanych statków oraz zastosowań robotyki podwodnej, a także lepszy dostęp do poligonów doświadczalnych i piaskownic regulacyjnych.
42. **UZNAJE** potrzebę silnego wsparcia badań naukowych i innowacji, w oparciu o istniejące partnerstwa i programy publiczno-prywatne, w tym ciągłość partnerstwa na rzecz bezemisyjnego transportu wodnego (ZEW) i powiązanych sieci, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby finansowanie innowacji skutecznie przekładało się na rozwój i wdrażanie w przemyśle oraz wspierało zdolności produkcyjne również w szerzej pojętej niebieskiej gospodarce, w tym w rybołówstwie i powstających technologiach energii oceanicznej, w obszarach, takich jak efektywność energetyczna, cyfryzacja i bezpieczeństwo, oraz **PODKREŚLA** znaczenie usunięcia barier pozatechnicznych, takich jak ograniczenia regulacyjne, wymogi operacyjne i niespójności transgraniczne, które ograniczają wdrażanie na dużą skalę.
43. **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE** inicjatywy mające na celu mapowanie i rozszerzanie dostępu do infrastruktury badawczej dla MŚP i innowatorów. **PODKREŚLA** znaczenie ochrony zasobów technologicznych i wiedzy fachowej UE.
44. **POPIERA** tworzenie unijnych poligonów doświadczalnych, projektów pilotażowych i platform demonstracyjnych dla promów, statków hybrydowych, statków elektrycznych, inteligentnych stoczní i cyfrowych rozwiązań morskich, przy aktywnym udziale wyspiarskich państw członkowskich.

V. DOSTĘP DO FINANSOWANIA I INWESTYCJI

45. **DOSTRZEGA** znaczne potrzeby inwestycyjne w zakresie dekarbonizacji, cyfryzacji i transformacji przemysłowej, w tym potrzebę zapewnienia podmiotom gospodarczym przejrzystości, przewidywalności i pewności prawa, oraz **PODKREŚLA**, że instrumenty finansowe UE powinny wspierać inwestycje niezbędne do dekarbonizacji i cyfryzacji sektora morskiego, w tym produkcję i dystrybucję zrównoważonych paliw żeglugowych oraz rozwój powstających technologii energii z morskich źródeł odnawialnych, a także zmniejszać związane z nimi ryzyko.
46. **WZYWA DO** dalszego ulepszania Funduszu Innowacyjnego z myślą o zwiększeniu dostępu dla wszystkich segmentów transportu morskiego, w szczególności MŚP, i **WZYWA DO** bardziej ukierunkowanego podejścia uwzględniającego specyfikę różnych segmentów transportu morskiego, w tym sektora przewozów masowych / usług trampowych, oraz **KŁADZIE NACISK** na potrzebę rozważenia instrumentów finansowych i środków wsparcia zapewniających skuteczny dostęp do finansowania dla MŚP w sektorze transportu wodnego, w tym promów i transportu morskiego bliskiego zasięgu obsługujących połączenia wyspiarskie, a także **WZYWA DO** większej jasności i dostępności różnych unijnych instrumentów i mechanizmów finansowania dostępnych dla sektora morskiego, z myślą o zapewnieniu ich skutecznego wykorzystania przez państwa członkowskie i zainteresowane strony z branży. Szczególną uwagę należy również zwrócić na finansowanie inwestycji w dekarbonizację związaną z budową nowych obiektów, odnowieniem floty, modernizacją, przebudową i naprawą oraz modernizacji sprzętu w całym morskim przemysłowym łańcuchu wartości, w sposób istotny zarówno dla transportu morskiego bliskiego zasięgu, jak i oceanicznego.
47. **ZAZNACZA**, że dekarbonizacja sektora morskiego wymaga w długim okresie przejściowym znacznych inwestycji, w tym w modernizację floty europejskiej, modernizację infrastruktury oraz zwiększenie dostępności i przystępności cenowej zrównoważonych paliw żeglugowych, i **ZWRACA UWAGĘ** na znaczenie umożliwienia modernizacji i transformacji przemysłowej europejskich stoczni i sektorów morskich zajmujących się projektami w zakresie budowy, modernizacji i przebudowy.
48. **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE** inicjatywy UE w zakresie finansowania, w tym zaproszenia do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, wsparcie z Funduszu Innowacyjnego i uruchomienie InvestEU.

49. POPIERA uruchamianie finansowania publicznego i prywatnego, w tym za pośrednictwem platform doradczych i sekwencji projektów, uznając jednocześnie znaczenie zapewnienia, aby ramy regulacyjne i środki wsparcia były realistyczne, adekwatne do zakładanych celów i dostosowane do zdolności rynkowych bez ograniczania zabezpieczeń regulacyjnych, oraz ZWRACA UWAGĘ na potrzebę stabilnych i przejrzystych mechanizmów wsparcia umożliwiających długoterminowe planowanie przemysłowe, a także ZACHĘCA państwa członkowskie, UE i sektor prywatny do opracowania europejskiej alternatywy dla modelu leasingu stosowanego w państwach trzecich.
50. ZACHĘCA państwa członkowskie, aby zgodnie z priorytetami krajowymi rozważyły wsparcie na rzecz dekarbonizacji sektora morskiego i na rzecz inwestycji przemysłowych, w tym poprzez identyfikację potencjalnych kandydatów do ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania (IPCEI).
51. UZNAJE potrzebę stabilnego, długoterminowego finansowania, zwłaszcza dla MŚP, oraz spójniejszych instrumentów finansowania; WZYWA do uproszczenia kluczowych unijnych programów finansowania, w tym instrumentu „Łącząc Europę”, programu „Horyzont Europa”, InvestEU i Funduszu Innowacyjnego, oraz do usunięcia barier regulacyjnych; ZWRACA UWAGĘ na znaczenie przyszłego Europejskiego Funduszu Konkurencyjności dla dekarbonizacji, wdrażania nowych technologii i wiodącej pozycji UE w przemyśle. ZACHĘCA do zbadania możliwości wspierania europejskich technologii morskich; oraz ZWRACA UWAGĘ na potrzebę dostępnego finansowania dostosowanego do gospodarek małych, wyspiarskich, wyspiarskich państw członkowskich, regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych, a także gospodarek krajów i terytoriów zamorskich.
52. PODKREŚLA znaczenie, jakie odpowiednie europejskie narzędzia finansowania i programy finansowania mieszanego mają dla modernizacji stoczni, zielonej modernizacji, odnowienia floty w strategicznych segmentach, takich jak promy, klastry morskie, dostawcy morsej będący MŚP, bezemisyjne i niskoemisyjne statki oraz transformacja cyfrowa przemysłu morskiego.
53. POPIERA zbadanie specjalnego europejskiego mechanizmu odnowy floty pasażerskiej i floty ro-pax obsługującej wyspy i regiony oddalone, łączącego cele polityki spójności, transportowej, klimatycznej i przemysłowej.

VI. DOSTĘP DO UMIEJĘTNOŚCI I WYSOKIEJ JAKOŚCI MIEJSC PRACY

54. UZNAJE, że unijny sektor transportu morskiego boryka się z niedoborem wykwalifikowanych specjalistów, starzeniem się siły roboczej i wymagającymi warunkami pracy, co łącznie wpływa na jego długoterminową odporność i konkurencyjność.
55. DOSTRZEGA znaczenie, jakie dla konkurencyjności, innowacji i odporności ma wykwalifikowana siła robocza, w tym marynarze i pracownicy stoczni, oraz ZWRACA UWAGĘ na potrzebę przyciągnięcia i zatrzymania wykwalifikowanej siły roboczej w sektorach morskim i portowym, przy jednoczesnym poszanowaniu kompetencji państw członkowskich w systemach kształcenia i szkolenia oraz promowaniu współpracy i mobilności.
56. ZWRACA UWAGĘ na znaczenie kształcenia i szkolenia morskiego, w tym podnoszenia i zmiany kwalifikacji, w celu zapewnienia dostępności wykwalifikowanej i dostosowanej do przyszłych wyzwań siły roboczej w sektorze morskim; PRZEDSTAWIA potrzebę przekwalifikowania i podniesienia kwalifikacji obecnej siły roboczej w sektorze stoczniowym i remontowym w celu rozwijania nowych specjalistycznych umiejętności i sprostania współczesnym wymaganiom wynikającym z przyjęcia i stosowania innowacyjnych technologii napędu, technologii cyfrowych i automatyzacji; WZYWA do wspierania wysokiej jakości i satysfakcjonujących miejsc pracy, co zwiększy atrakcyjność tego sektora; UZNAJE znaczenie inicjatyw podnoszących świadomość i zwiększających zainteresowanie młodych ludzi przemysłem stoczniowym i morskim.
57. ZOBOWIĄZUJE SIĘ do utrzymania atrakcyjności sektora morskiego UE poprzez przyjęcie i wdrożenie środków zapewniających sprawiedliwe warunki pracy wszystkim marynarzom, w pełnej zgodności z normami określonymi w Konwencji o pracy na morzu (MLC, 2006) i odpowiednim prawodawstwie UE.
58. WZYWA do opracowania skoordynowanej europejskiej inicjatywy na rzecz umiejętności morskich, przekwalifikowania i doskonałości zawodowej pracowników stoczni, inżynierów morskich, elektryków, specjalistów w dziedzinie automatyzacji, techników paliw alternatywnych i marynarzy.