

Bruxelles, 4 iunie 2026
(OR. en)

9700/26

MAR 80
TRANS 345
IND 367
POLMAR 47

NOTĂ

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	9381/26
Subiect:	Proiect de concluzii ale Consiliului privind Strategia maritimă industrială a UE - Aprobare

I. INTRODUCERE

1. La 4 martie 2026, Comisia și-a prezentat *comunicarea privind Strategia maritimă industrială a UE*¹, stabilind o viziune și o direcție de acțiune pentru a proteja și a stimula industriile de producție navală și de transport maritim, pentru a spori capacitatea de inovare a acestora și pentru a le proteja competitivitatea.
2. Sectorul producției navale din Europa este lider mondial în domeniul construcției de nave complexe și de înaltă performanță și al tehnologiilor avansate. Acesta stimulează inovarea pentru un transport pe apă durabil și pentru activități ale economiei albastre și reprezintă o piatră de temelie a creșterii industriale regionale.
3. Sectorul transportului maritim din Europa este un furnizor principal de servicii maritime la nivel mondial, asigură aprovizionarea cu bunuri esențiale, permite comerțul și contribuie la independența energetică a UE. De asemenea, determină, împreună cu alte segmente ale transportului pe apă, cererea de produse și servicii de producție navală și modelează opțiunile tehnologice.

¹ Doc. 6987/26.

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL GRUPURILOR DE PREGĂTIRE ALE CONSILIULUI

4. Un prim proiect de concluzii ale Consiliului privind comunicarea Comisiei a fost pregătit de președinție și distribuit delegațiilor la 24 martie 2026. Grupul de lucru pentru transport maritim (SWP) a discutat și a elaborat textul proiectului de concluzii în cadrul reuniunilor sale din 27 martie, 17 și 24 aprilie, 8, 13 și 22 mai 2026, urmate de reuniunile Coreperului la 27 mai și 3 iunie.
5. Discuțiile au arătat că statele membre recunosc marele potențial al industriilor de producție navală și transport maritim ca sectoare strategice pentru autonomia, reziliența, apărarea, securitatea economică, prosperitatea, decarbonizarea și utilizarea durabilă a resurselor Europei. În același timp, discuțiile au demonstrat, de asemenea, necesitatea de a acorda atenția cuvenită particularităților naționale, regionale și locale și diferitelor priorități ale statelor membre.
6. Pe parcursul negocierilor, președinția a depus eforturi în vederea ajungerii la un text echilibrat care să ia în considerare toate opiniile, prioritățile și preocupările exprimate de statele membre.
7. În cadrul reuniunii sale din 3 iunie 2026, Comitetul Reprezentanților Permanenți și-a confirmat acordul cu privire la proiectul de concluzii ale Consiliului care figurează în anexa la prezenta notă și a decis să îl transmită Consiliului TTE din 8 iunie 2026 spre aprobare.

III. CONCLUZIE

8. Consiliul este invitat să aprobe proiectul de concluzii privind Strategia maritimă industrială a UE, astfel cum figurează în anexă.

Proiect de concluzii ale Consiliului privind Strategia maritimă industrială a UE

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

AVÂND ÎN VEDERE

- Comunicarea Comisiei privind Strategia portuară a UE²;
- Comunicarea Comisiei privind Strategia maritimă industrială a UE³;
- Concluziile Consiliului intitulate „Sectorul transportului pe apă din UE – perspective: Către un sector al transportului pe apă din UE neutru din punctul de vedere al emisiilor de carbon, cu zero accidente, automatizat și competitiv”⁴;
- Concluziile Consiliului privind Strategia portuară a UE⁵;
- Concluziile Consiliului intitulate „Prioritățile politicii UE în domeniul transportului maritim până în 2020: competitivitate, decarbonizare, digitizare în vederea asigurării conectivității la nivel mondial, precum și o piață internă eficientă și un sector maritim de talie mondială”⁶;
- Concluziile Consiliului privind „O industrie europeană competitivă – motor al viitorului nostru verde, digital și rezilient”⁷;
- Concluziile Consiliului referitoare la Pactul european privind oceanul planetar⁸;

REAMINTIND că Europa este un continent cu o dimensiune maritimă importantă și că producția navală, transportul maritim, porturile și serviciile conexe formează un ecosistem strategic cuprinzător pentru autonomia strategică, poziția de lider industrial și tehnologic, reziliența, capacitățile de apărare, securitatea economică, prosperitatea, decarbonizarea și utilizarea durabilă a resurselor marine ale Uniunii, inclusiv pentru rolul lor în consolidarea rezilienței lanțului de aprovizionare și a securității energetice;

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.

RECUNOSCÂND importanța unui ecosistem european puternic, inovator, competitiv și durabil al transportului pe apă și RECUNOSCÂND provocările legate de concurența globală, decarbonizare, digitalizare, securitate și deficitul de forță de muncă;

REAMINTIND Declarația de la Lefkosia a miniștrilor Uniunii Europene responsabili cu afacerile maritime privind îmbunătățirea educației și formării navigatorilor și promovarea participării egale a femeilor în sectorul transporturilor maritime;

SUBLINIIND necesitatea unei acțiuni coordonate la nivelul Uniunii, al statelor membre și al părților interesate;

1. SALUTĂ Comunicarea Comisiei privind Strategia maritimă industrială a UE și RECUNOAȘTE că aceasta reprezintă un cadru cuprinzător pentru consolidarea ecosistemului de navigație maritimă și interioară al UE; SALUTĂ și SPRIJINĂ obiectivul acesteia de consolidare a competitivității, a durabilității și a rezilienței acestui ecosistem.

I. CONSTRUIRE, ECHIPARE ȘI REPARARE

2. SPRIJINĂ consolidarea sectorului de producție navală al UE pentru suveranitatea industrială, reziliență și poziția de lider tehnologic, menținând în același timp un mediu deschis, echitabil și competitiv pe piața mondială.
3. Își EXPRIMĂ ÎNGRIJORAREA cu privire la denaturările comerțului și la subvenționarea neloială din partea țărilor terțe care afectează industriile maritime ale UE, inclusiv disparitățile în materie de costuri legate de prețurile energiei, și SOLICITĂ cercetarea opțiunilor de consolidare a protecției bazei industriale maritime a UE împotriva concurenței neloiale, inclusiv prin intermediul instrumentelor de apărare comercială existente, pentru a asigura condiții de concurență echitabile și a sprijini competitivitatea europeană, în conformitate cu acordurile internaționale, având în vedere că Regulamentul (UE) 2016/1035 privind protecția împotriva practicilor prejudiciabile în materie de prețuri în domeniul construcțiilor navale nu poate fi aplicat din cauza neratificării Acordului OCDE din 1994 privind construcțiile navale⁹.

⁹ Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry (Acord asupra condițiilor normale de concurență în industria construcțiilor și reparării navelor comerciale) (1994); [Instrumentele juridice ale OCDE](#)

4. RECUNOAȘTE că o parte substanțială a furnizorilor de echipamente și tehnologie din lanțul valoric maritim sunt europeni; RECUNOAȘTE că menținerea și consolidarea unei mase critice de capacități de producție navală în Europa, cum ar fi construcția și proiectarea navelor, repararea, conversia, întreținerea, modernizarea și reciclarea navelor, echipamentele maritime și ingineria oceanelor, precum și integrarea sistemelor și serviciile de subcontractare conexe de-a lungul lanțului valoric maritim sunt esențiale pentru prosperitatea, suveranitatea, autonomia strategică și poziția de lider tehnologic ale Uniunii și SUBLINIAZĂ că furnizorii de echipamente și tehnologie cu portofolii diversificate dincolo de aplicațiile strict maritime ar trebui, de asemenea, să fie acoperiți în mod adecvat de măsuri relevante.
5. SOLICITĂ o utilizare strategică a achizițiilor publice și a procedurilor de licitație pentru a consolida producția navală a UE și pentru a sprijini competitivitatea și reziliența lanțului valoric maritim, inclusiv, după caz, utilizarea specifică a cerințelor nelegate de preț, cum ar fi sustenabilitatea, circularitatea și conținutul european, respectând în același timp normele pieței interne, obligațiile internaționale și prioritățile naționale.
6. SPRIJINĂ lansarea unei Alianțe a UE pentru lanțurile valorice maritime industriale și ÎNCURAJEAZĂ instituirea rapidă a acesteia pentru a promova cooperarea industrială și a identifica prioritățile de investiții strategice, asigurând totodată o implicare puternică a industriei și a statelor membre, cu un mandat și un cadru de guvernare clare. SOLICITĂ dezvoltarea unor clustere maritime naționale și regionale care să reunească șantiere navale, producători de echipamente, IMM-uri, centre de cercetare, universități, birouri de proiectare, instituții financiare și autorități publice. Astfel de ecosisteme pot accelera inovarea, pot îmbunătăți cooperarea industrială, pot consolida lanțurile de aprovizionare și pot facilita accesul la finanțare, în special pentru IMM-uri.
7. SPRIJINĂ implementarea inițiativei „șantierele navale ale viitorului”, inclusiv prin intermediul programului Orizont Europa, și SOLICITĂ adoptarea accelerată a tehnologiilor digitale, curate și circulare, inclusiv a tehnologiilor bazate pe IA și de detecție, a automatizării, a roboticii și a soluțiilor inteligente de întreținere, pe șantierele navale. De asemenea, SOLICITĂ măsuri specifice pentru șantierele navale mici și mijlocii, în special în regiunile de coeziune, insule și zonele periferice, pentru a sprijini transformarea digitală, automatizarea, tehnologiile curate, capacitatea de modernizare și participarea la lanțurile valorice ale UE.

8. SUBLINIAZĂ importanța simplificării procedurilor de autorizare, inclusiv prin inițiative relevante ale UE care respectă principiul subsidiarității, pentru a facilita expansiunea industrială și investițiile în decarbonizare.
9. SALUTĂ dezvoltarea unei rezerve coordonate de cerere publică și strategică, inclusiv, după caz, pentru a sprijini sustenabilitatea și competitivitatea pe termen lung a șantierelor navale europene, inclusiv prin sinergii cu dublă utilizare, fără a impune sarcini administrative suplimentare.
10. RECUNOAȘTE importanța abordărilor modulare în materie de construcție, standardizare și producție în serie pentru a spori eficiența, precum și importanța axării pe segmente de piață cu valoare ridicată, cum ar fi navele de croazieră, feriboturile, navele militare, navele auxiliare pentru platformele eoliene offshore și platformele de conversie, navele cablier, navele de cercetare, navele de dragare, ambarcațiunile de agrement, spărgătoarele de gheață și navele arctice, precum și necesitatea de a consolida capacitatea de producție a UE în ceea ce privește navele avansate și cu emisii scăzute și cu emisii zero și SOLICITĂ să se acorde prioritate investițiilor în construcții navale avansate, sisteme de propulsie curate și clustere de inovare în domeniul transportului pe apă pentru a asigura competitivitatea la nivel mondial. RECUNOAȘTE, de asemenea, importanța strategică a feriboturilor, a navelor de tip Ro-Ro și a navelor de transport maritim pe distanțe scurte pentru conectivitatea europeană, coeziunea teritorială, pregătirea pentru situații de urgență și mobilitatea militară și solicită consolidarea capacității europene de producție în aceste segmente.
11. IA ACT de faptul că 97 % din flota mondială de nave de croazieră este construită în Europa și că croazierele reprezintă 80 % din valoarea portofoliului de comenzi de nave comerciale pentru șantierele navale europene, ceea ce face ca sectorul croazierelor să fie esențial pentru menținerea și consolidarea capacității europene pentru construcții navale complexe, precum și a capacităților pentru echipamente maritime în clusterul maritim european în general.
12. SOLICITĂ o aliniere internațională consolidată pentru reciclarea navelor, inclusiv o mai mare coerență între Convenția de la Hong Kong și Convenția de la Basel și cu scopul de a ajunge la o aliniere deplină între normele internaționale și Regulamentul UE privind reciclarea navelor¹⁰, și SPRIJINĂ eforturile de extindere a capacității de reciclare durabilă, inclusiv în cadrul UE, RECUNOSCÂND rolul acesteia în asigurarea materiilor prime secundare și în conservarea know-how-ului tehnologic în Europa.

¹⁰ Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind reciclarea navelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 și a Directivei 2009/16/CE.

13. INVITĂ statele membre să acorde prioritate investițiilor care reduc dependențele strategice și ÎNCURAJEAZĂ industria să consolideze digitalizarea, modularitatea și cooperarea în cadrul lanțului valoric.
14. RECUNOAȘTE rolul important al IMM-urilor, inclusiv al șantierelor navale mici și mijlocii, al producătorilor de echipamente maritime specializate, al furnizorilor de tehnologie maritimă și al subcontractanților pe piețele specializate, inclusiv al activităților de construcție și modernizare care sprijină decarbonizarea și inovarea.
15. REAMINTEȘTE importanța amenajării integrate a spațiului maritim și a capacității portuare adecvate pentru a sprijini întreținerea și repararea, printre altele, a navelor militare și INVITĂ Comisia și statele membre să se asigure că nevoile industriale și de transport maritim sunt luate în considerare în mod corespunzător.

II. TRANSPORTURILE ȘI CONEXIUNILE

16. SUBLINIAZĂ rolul strategic al transportului pe apă pentru conectivitatea și comerțul european și mondial, subliniind, în același timp, importanța sa centrală pentru securitatea economică, autonomia strategică și integrarea pieței interne a UE, precum și contribuția sa esențială la reziliența lanțurilor de aprovizionare. REAFIRMĂ importanța menținerii unui cadru stabil și previzibil privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim, ca element-cheie în protejarea competitivității globale a transportului maritim european, și EVIDENȚIAZĂ importanța asigurării unor condiții de concurență echitabile la nivel mondial și a menținerii competitivității globale a transportului maritim european.
17. SUBLINIAZĂ riscul de denaturare a concurenței, inclusiv devierea traficului către porturi din țări terțe, și necesitatea unor măsuri adecvate de atenuare a acestor riscuri, ținând seama de expunerea sectorului maritim la concurența internațională și de rolul său central în lanțurile logistice globale.
18. SUBLINIAZĂ importanța conectivității maritime pentru insule, statele membre insulare, regiunile periferice și ultraperiferice și țările și teritoriile de peste mări, inclusiv prin obligații de serviciu public, pentru coeziunea teritorială, securitatea aprovizionării și turism.

19. RECUNOAȘTE că armatorii europeni sunt factori-cheie ai cererii în întregul ecosistem maritim industrial și importanța menținerii unei flote europene competitive și atractive, inclusiv sub pavilionul UE, pentru asigurarea securității economice, a rezilienței lanțului de aprovizionare și a competitivității globale și RECUNOAȘTE rolul esențial al sectorului transportului în vrac/cu nave tramp, care reprezintă 75 % din transportul maritim al UE, în protejarea securității energetice și alimentare a statelor membre ale UE. EVIDENȚIAZĂ importanța unor segmente specifice, cum ar fi navele de navigație interioară, navele de tip Ro-Ro și RoPax, în special în sprijinul conectivității insulelor, al legăturilor maritime strategice și al serviciilor de coeziune teritorială pentru lanțurile de aprovizionare, mobilitate și ca platforme de testare pentru combustibili alternativi și tehnologii inovatoare, precum și feriboturile și navele de transport maritim pe distanțe scurte pentru conectivitatea europeană, coeziunea teritorială, pregătirea pentru situații de urgență și mobilitatea militară, și RECUNOAȘTE potențialul acestora de a evolua în segmente cu valoare ridicată, inclusiv într-un context de dublă utilizare, și SOLICITĂ consolidarea capacității europene de producție în aceste segmente.
20. ACCENTUEAZĂ că, în cazul adoptării unor măsuri globale în conformitate cu obiectivele Strategiei OMI din 2023 privind GES, vor fi necesare adaptări adecvate ale Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, ale Regulamentului privind MRV și ale EU ETS în domeniul maritim pentru a evita în mod eficace plățile financiare duble și sarcinile administrative și pentru a asigura punerea în aplicare armonizată și coerența cu reglementările internaționale, protejând în același timp competitivitatea sectorului maritim european și obiectivele Uniunii de a atinge neutralitatea climatică până în 2050, și ÎNCURAJEAZĂ simplificarea, după caz, a cadrelor de monitorizare, raportare și verificare în cadrul EU ETS în domeniul maritim și al inițiativei FuelEU în domeniul maritim.
21. IA ACT de importanța menținerii sistemului de clasificare recunoscut de UE ca piatră de temelie a asigurării siguranței în contextul transportului maritim de înaltă calitate, astfel cum se menționează în Strategia maritimă industrială, și SUBLINIAZĂ că acordurile de recunoaștere reciprocă ar trebui să rămână limitate la echipamentele care nu sunt esențiale pentru siguranță, pentru a menține cel mai înalt nivel de siguranță și încredere.

22. SOLICITĂ intensificarea eforturilor de îmbunătățire a accesului pe piață pentru serviciile europene de transport maritim, inclusiv prin utilizarea eficace a acordurilor comerciale ale UE și prin sprijinirea adecvată a acordurilor maritime bilaterale compatibile cu dreptul Uniunii.
23. RECUNOAȘTE necesitatea de a consolida cooperarea la nivel internațional în ceea ce privește punctele de strangulare maritime și parteneriatele globale.
24. SPRIJINĂ instituirea unor culoare și centre de transport maritim ecologice ale UE și implementarea coordonată a combustibililor maritimi durabili, inclusiv a unor soluții inovatoare pentru tehnologiile cu emisii scăzute de dioxid de carbon.
25. SUBLINIAZĂ necesitatea unor cadre de tranziție previzibile pentru adoptarea combustibililor și tehnologiilor alternative, ținând seama de disponibilitatea acestora și de dezvoltarea infrastructurii, pentru a evita relocarea emisiilor de dioxid de carbon și perturbările conectivității. RECUNOAȘTE că costurile de tranziție pot avea un impact asupra conectivității și prețurilor, în special pentru economiile insulelor, ale statelor membre insulare, ale insulelor înconjurate de gheață și ale regiunilor ultraperiferice. SOLICITĂ măsuri de sprijin specifice pentru a atenua impactul disproporționat.
26. SUBLINIAZĂ că decarbonizarea transportului maritim necesită implicarea activă a tuturor actorilor din lanțul valoric al transportului pe apă, inclusiv a producătorilor și furnizorilor de combustibili, și EVIDENȚIAZĂ importanța asigurării disponibilității în timp util a unor combustibili alternativi siguri și sustenabili în cantități suficiente și la prețuri competitive. CONSTATĂ că disponibilitatea și infrastructura pentru buncherajul noilor combustibili depind de introducerea pe piață a unor astfel de combustibili.
27. AMINTEȘTE importanța utilizării veniturilor din EU ETS în scopuri legate de climă și ÎNCURAJEAZĂ statele membre, în conformitate cu prioritățile naționale, să sprijine decarbonizarea sectorului maritim de-a lungul întregului lanț valoric, inclusiv companiile de transport maritim, șantierele navale, proiectele de modernizare, producătorii de echipamente, furnizorii de tehnologie, furnizorii de combustibili și porturile, și ÎNCURAJEAZĂ statele membre să utilizeze veniturile generate de includerea transportului maritim în EU ETS pentru a sprijini tranziția energetică a sectorului, inclusiv reînnoirea flotei, modernizarea verde, serviciile de transport maritim insular, combustibilii alternativi și infrastructura energetică portuară.

28. **SUBLINIAZĂ** importanța unor standarde înalte de siguranță maritimă, inclusiv a unui transport maritim de calitate prin punerea în aplicare și asigurarea respectării efective a legislației, și **SPRIJINĂ** continuarea lucrărilor privind cadrele de siguranță în lumina noilor combustibili și tehnologii.
29. **SOLICITĂ** simplificarea și digitalizarea procedurilor administrative, inclusiv a certificatelor digitale și punerea în aplicare deplină a mediului aferent ghișeului unic european în domeniul maritim (EMSWe) și a interconectivității viitoarei platforme de date vamale. **INVITĂ** Comisia să implementeze măsurile de punere în aplicare rămase și să evite sarcinile administrative suplimentare pentru sectorul maritim. **ÎNCURAJEAZĂ** Comisia să colaboreze cu statele membre în vederea simplificării și raționalizării cerințelor de raportare naționale și ale UE, în consultare cu industria maritimă și portuară.
30. **ÎNCURAJEAZĂ** statele membre să finalizeze punerea în aplicare a EMSWe și să raționalizeze cerințele de raportare.

III. SECURITATE ȘI PROTECȚIE

31. **RECUNOAȘTE** amenințările tot mai mari la adresa securității maritime și riscul semnificativ pe care îl prezintă flota fantomă¹¹ pentru siguranța și securitatea maritimă, infrastructura maritimă critică și mediul marin. **SUBLINIAZĂ** necesitatea ca UE să își consolideze reziliența, pregătirea și capacitățile de apărare, inclusiv împotriva amenințărilor hibride în domeniul maritim și prin îmbunătățirea conștientizării situației. **EVIDENȚIAZĂ** importanța protejării infrastructurii maritime critice, consolidând reziliența lanțurilor de aprovizionare, în special având în vedere provocările geopolitice în continuă evoluție. **SOLICITĂ** consolidarea cooperării civilo-militare și a parteneriatelor internaționale pentru a asigura securitatea maritimă.
32. **SPRIJINĂ**, după caz, consolidarea capacităților industriale și tehnologice navale, inclusiv prin inițiative relevante ale UE.

¹¹ Conform definiției din Rezoluția A.1192 (33) a OMI.

33. SUBLINIAZĂ că este important să se consolideze conștientizarea situației din domeniul maritim prin integrarea tehnologiilor și sistemelor avansate, inclusiv a echipamentelor, a software-ului, a procedurilor operaționale și a competențelor necesare pentru a spori reziliența generală printr-o abordare de supraveghere multisectorială, care să includă elemente submarine, de suprafață, aeriene și spațiale. SPRIJINĂ îmbunătățirea schimbului de date și sistemele interoperabile între actorii civili și militari pentru a crea o imagine maritimă comună.
34. EVIDENȚIAZĂ importanța tehnologiilor și a infrastructurii subacvatice, precum și a dezvoltării capacităților maritime cu dublă utilizare pentru a consolida capacitatea UE de a răspunde amenințărilor hibride, cibernetice și geopolitice în domeniul maritim.
35. RECOMANDĂ o abordare coordonată la nivelul UE în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii care răspunde atât nevoilor civile, cât și celor militare, în toate bazinele și regiunile maritime europene, în special în cele care sunt sensibile din punct de vedere strategic, și RECUNOAȘTE importanța navelor cu dublă utilizare, inclusiv a feriboturilor, cu o relevanță deosebită pentru reziliența insulelor, pregătirea pentru situații de urgență, protecția civilă și rutele maritime importante din punct de vedere strategic și SALUTĂ consolidarea capacităților de monitorizare și de supraveghere mai strictă.
36. RECUNOAȘTE rolul-cheie al transportului maritim pe distanțe scurte în consolidarea rezilienței sistemului european de transport și în îmbunătățirea conectivității regionale și ÎNCURAJEAZĂ măsuri suplimentare de sprijinire a dezvoltării acestuia, inclusiv prin reducerea sarcinilor administrative.
37. ÎNCURAJEAZĂ statele membre să utilizeze pe deplin inițiativele UE de consolidare a securității maritime și a capacităților lor de apărare. INVITĂ Comisia să aloce resurse pentru a dezvolta un mecanism de sprijin pentru construcția feriboturilor cu dublă utilizare.
38. Își EXPRIMĂ ÎNGRIJORAREA cu privire la cantitățile uriașe de muniție nesigură din apele de coastă și oceanele europene și internaționale care au fost aruncate anterior în contextul războaielor și al conflictelor militare. ÎNCURAJEAZĂ cooperarea dintre statele membre, organizațiile internaționale și industrii pentru a crește gradul de conștientizare cu scopul de a promova în comun soluțiile tehnice și aplicațiile acestora care permit identificarea, monitorizarea și, dacă este posibil, recuperarea și eliminarea muniției aruncate într-un mod ecologic.

IV. ACCESUL LA INOVARE

39. **SUBLINIAZĂ** importanța inovării pentru menținerea poziției de lider a UE în domeniul tehnologiilor maritime și pentru sprijinirea dublei tranziții verzi și digitale și **SUBLINIAZĂ** importanța promovării investițiilor, a inovării și a dezvoltării tehnologice în sectorul transportului pe apă, ca factori-cheie ai competitivității și sustenabilității.
40. **SPRIJINĂ** dezvoltarea unor cadre de reglementare globale pentru tehnologiile emergente, inclusiv electrificarea, captarea dioxidului de carbon, propulsia eoliană, hidrogenul și alte tehnologii de propulsie alternative, cum ar fi tehnologiile nucleare, asigurând în același timp o abordare neutră din punct de vedere tehnologic, care să permită progresul inovării în conformitate cu nevoile pieței și cu cerințele de siguranță.
41. **SPRIJINĂ** inovarea în domeniul navelor autonome și operate de la distanță sigure și al aplicațiilor de robotică subacvatică, precum și îmbunătățirea accesului la platforme de testare și la spații de testare în materie de reglementare.
42. **RECUNOAȘTE** necesitatea unui sprijin solid pentru cercetare și inovare, pe baza parteneriatelor și programelor public-privat existente, inclusiv continuitatea Parteneriatului pentru transportul pe apă cu emisii zero (ZEWT) și a rețelelor conexe, asigurându-se, totodată, că finanțarea inovării se traduce în mod eficace în extinderea și implementarea industrială și sprijină capacitatea de producție și în economia albastră în sens larg, inclusiv în domeniul pescuitului și al tehnologiilor emergente din domeniul energiei oceanice, în domenii precum eficiența energetică, digitalizarea și siguranța, și **SUBLINIAZĂ** importanța abordării barierelor fără caracter tehnic, cum ar fi constrângerile de reglementare, cerințele operaționale și inconsecvențele transfrontaliere care limitează implementarea la scară largă.
43. **SALUTĂ** inițiativele de cartografiere și extindere a accesului la infrastructurile de cercetare pentru IMM-uri și inovatori. **SUBLINIAZĂ** importanța protejării activelor tehnologice și a know-how-ului UE.
44. **SPRIJINĂ** crearea unor platforme de testare, proiecte-pilot și platforme demonstrative ale UE pentru feriboturi, nave hibride, nave electrice, șantiere navale inteligente și soluții maritime digitale, cu participarea activă a statelor membre insulare.

V. ACCESUL LA FINANȚARE ȘI LA INVESTIȚII

45. RECUNOAȘTE nevoile semnificative de investiții pentru decarbonizare, digitalizare și transformare industrială, inclusiv necesitatea de a asigura transparența, previzibilitatea și securitatea juridică pentru operatorii economici, și SUBLINIAZĂ necesitatea ca instrumentele financiare ale UE să sprijine și să reducă riscurile investițiilor necesare pentru decarbonizarea și digitalizarea sectorului maritim, inclusiv producția și distribuția de combustibili marini durabili și dezvoltarea tehnologiilor emergente în domeniul energiei din surse regenerabile offshore.
46. SOLICITĂ îmbunătățiri suplimentare ale Fondului pentru inovare, în vederea îmbunătățirii accesului pentru toate segmentele de transport maritim, în special pentru IMM-uri, și SOLICITĂ o abordare mai bine direcționată, care să țină seama de caracteristicile specifice ale diferitelor segmente de transport maritim, inclusiv ale sectorului transportului în vrac/cu nave tramp, și SUBLINIAZĂ necesitatea de a lua în considerare instrumente financiare și măsuri de sprijin care să asigure accesul efectiv la finanțare pentru IMM-urile din sectorul transportului pe apă, inclusiv pentru feriboturi și transportul maritim pe distanțe scurte care deservește conectivitatea insulelor, și SOLICITĂ o mai mare claritate și accesibilitate în ceea ce privește diferitele instrumente și mecanisme de finanțare ale UE disponibile pentru sectorul maritim, în vederea asigurării adoptării lor efective de către statele membre și părțile interesate din industrie. De asemenea, ar trebui să se acorde o atenție deosebită finanțării investițiilor în construcția de noi nave, reînnoirea flotei, modernizarea, conversia, decarbonizarea legată de reparații și modernizarea echipamentelor de-a lungul lanțului valoric maritim industrial, într-un mod relevant atât pentru transportul maritim pe distanțe scurte, cât și pentru cel oceanic.
47. SUBLINIAZĂ că decarbonizarea sectorului maritim necesită investiții substanțiale pe o perioadă de tranziție prelungită, inclusiv pentru a moderniza flotele europene, a moderniza infrastructura și a spori accesibilitatea și prețul abordabil al combustibililor maritimi durabili și EVIDENȚIAZĂ importanța de a permite modernizarea și transformarea industrială a șantierelor navale și a industriilor maritime europene care desfășoară proiecte de construcții noi, de modernizare și de conversie.
48. SALUTĂ inițiativele de finanțare ale UE, inclusiv cererile de propuneri din cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei, sprijinul acordat prin Fondul pentru inovare și mobilizarea InvestEU.

49. SPRIJINĂ mobilizarea finanțării publice și private, inclusiv prin platforme de consiliere și rezerve de proiecte, recunoscând în același timp importanța asigurării faptului că cadrele de reglementare și măsurile de sprijin sunt realiste, adecvate scopului și aliniate la capacitățile pieței, fără a reduce garanțiile de reglementare, și EVIDENȚIAZĂ necesitatea unor mecanisme de sprijin stabile și transparente pentru a permite planificarea industrială pe termen lung și ÎNCURAJEAZĂ statele membre, UE și sectorul privat să dezvolte o alternativă europeană la modelul de leasing utilizat în țările terțe.
50. ÎNCURAJEAZĂ statele membre, în conformitate cu prioritățile naționale, să ia în considerare sprijinirea decarbonizării maritime și a investițiilor industriale, inclusiv prin identificarea potențialilor candidați pentru proiecte importante de interes european comun (PIIEC).
51. RECUNOAȘTE necesitatea unei finanțări stabile și pe termen lung, în special pentru IMM-uri, precum și a unor instrumente de finanțare mai coerente. ÎNDEAMNĂ la simplificarea principalelor programe de finanțare ale UE, inclusiv a Mecanismului pentru interconectarea Europei, a programului Orizont Europa, a InvestEU și a Fondului pentru inovare, precum și la eliminarea barierelor de reglementare. SUBLINIAZĂ importanța viitorului Fond european pentru competitivitate pentru a stimula decarbonizarea, implementarea de noi tehnologii și poziția de lider industrial a UE. ÎNCURAJEAZĂ examinarea posibilităților de sprijinire a tehnologiilor maritime europene și EVIDENȚIAZĂ necesitatea unei finanțări accesibile adaptate economiilor statelor membre mici, insulelor, statelor membre insulare, regiunilor periferice și ultraperiferice, precum și economiilor țărilor și teritoriilor de peste mări.
52. SUBLINIAZĂ importanța unor instrumente de finanțare europene adecvate și a unor scheme de finanțare mixtă pentru modernizarea șantierelor navale, reabilitarea ecologică, reînnoirea flotei pentru segmente strategice, cum ar fi feriboturile, clusterelor maritime, IMM-urile furnizoare maritime, navele cu emisii zero și cu emisii scăzute și transformarea digitală a industriilor maritime.
53. SPRIJINĂ explorarea unui mecanism european specific pentru reînnoirea flotelor de pasageri și de nave de tip Ro-Ro care deservește insulele și regiunile îndepărtate, combinând obiectivele de coeziune, transport, climă și politică industrială.

VI. ACCESUL LA COMPETENȚE ȘI LA LOCURI DE MUNCĂ DE CALITATE

54. RECUNOAȘTE că sectorul transportului maritim din UE se confruntă cu un deficit de profesioniști calificați, cu îmbătrânirea forței de muncă și cu condiții de muncă solicitante, care, împreună, îi afectează reziliența și competitivitatea pe termen lung.
55. RECUNOAȘTE importanța unei forțe de muncă calificate, inclusiv a navigatorilor și a lucrătorilor de pe șantierele navale, pentru competitivitate, inovare și reziliență și EVIDENȚIAZĂ necesitatea de a atrage și de a păstra o forță de muncă calificată în sectoarele maritim și portuar, respectând în același timp competențele statelor membre în sistemele de educație și formare și promovând cooperarea și mobilitatea.
56. ACCENTUEAZĂ importanța educației și formării în domeniul maritim, inclusiv a perfecționării și recalificării, pentru a asigura disponibilitatea unei forțe de muncă calificate și adaptate exigențelor viitorului în domeniul maritim. SUBLINIAZĂ necesitatea recalificării și perfecționării forței de muncă existente în sectorul construcțiilor și reparațiilor navale pentru a dezvolta noi competențe specializate și a răspunde cerințelor moderne care decurg din adoptarea și utilizarea tehnologiilor inovatoare de propulsie, digitale și de automatizare. SOLICITĂ sprijinirea locurilor de muncă de calitate și pline de satisfacții, făcând sectorul mai atractiv. RECUNOAȘTE importanța inițiativelor de sensibilizare și de creștere a interesului tinerilor față de industria navală și cea maritimă.
57. Se ANGAJEAZĂ să susțină atractivitatea sectorului maritim al UE prin adoptarea și punerea în aplicare a unor măsuri care să asigure condiții de muncă echitabile pentru toți navigatorii, în deplină conformitate cu standardele prevăzute în Convenția privind munca din domeniul maritim (MLC, 2006) și în legislația relevantă a UE.
58. SOLICITĂ o inițiativă europeană coordonată privind competențele maritime, recalificarea și excelența profesională pentru lucrătorii de pe șantierele navale, inginerii maritimi, electricieni, specialiștii în automatizare, tehnicienii în domeniul combustibililor alternativi și navigatori.
-