

Brüssel, den 9. Juni 2026
(OR. en)

10350/26

MAR 89
TRANS 401
IND 401
POLMAR 52

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Delegationen
Nr. Vordok.:	9700/26 + ADD 1 REV 1 + ADD 1 REV 1 COR 1
Betr.:	Schlussfolgerungen des Rates zur Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft

Die Delegationen erhalten als Anlage die Schlussfolgerungen des Rates zur Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft, die der Rat auf seiner Tagung vom 8. Juni 2026 gebilligt hat.

Schlussfolgerungen des Rates zur Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

GESTÜTZT AUF

- die Mitteilung der Kommission zur Strategie für die Häfen der EU¹,
- die Mitteilung der Kommission über die Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft²,
- die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Der EU-Schiffsverkehrssektor – Zukunftsperspektiven: Hin zu einem CO₂-neutralen, unfallfreien, automatisierten und wettbewerbsfähigen EU-Schiffsverkehrssektor“³,
- die Schlussfolgerungen des Rates zur Strategie für die Häfen der EU⁴,
- die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO₂-Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang“⁵,
- die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Eine wettbewerbsfähige europäische Industrie als Motor für unsere grüne, digitale und widerstandsfähige Zukunft“⁶,
- die Schlussfolgerungen des Rates zum Europäischen Pakt für die Meere⁷,

UNTER HINWEIS DARAUF, dass Europa ein maßgeblich durch das Element Wasser geprägter Kontinent ist, und dass die maritime Fertigung, die Schifffahrt, die Häfen und die damit verbundenen Dienstleistungen ein umfassendes strategisches Ökosystem für die strategische Autonomie, die industrielle und technologische Führungsrolle, die Resilienz, die Verteidigungsfähigkeiten, die wirtschaftliche Sicherheit, den Wohlstand, die Dekarbonisierung und die nachhaltige Nutzung der Meeresressourcen der Union bilden, einschließlich ihrer Rolle bei der Stärkung der Widerstandsfähigkeit der Lieferkette und der Energieversorgungssicherheit;

¹ Dok. ST 6926/26.

² Dok. ST 6987/26.

³ Dok. ST 8648/20.

⁴ Dok. ST 10345/26.

⁵ Dok. ST 9976/17.

⁶ Dok. ST 10127/24.

⁷ Dok. ST 15807/25.

IN ANBETRACHT der Bedeutung eines starken, innovativen, wettbewerbsfähigen und nachhaltigen europäischen Ökosystems für den Schiffsverkehr und IN ANERKENNUNG der Herausforderungen im Zusammenhang mit dem globalen Wettbewerb, der Dekarbonisierung, der Digitalisierung, der Sicherheit und dem Arbeitskräftemangel;

UNTER HINWEIS AUF die Erklärung von Nikosia der für maritime Angelegenheiten zuständigen Minister der Europäischen Union zur Verbesserung der Aus- und Weiterbildung von Seeleuten und zur Förderung der gleichberechtigten Beteiligung von Frauen in der Schifffahrtsindustrie,

UNTER HINWEIS auf die Notwendigkeit eines koordinierten Vorgehens in der gesamten Union, in den Mitgliedstaaten und unter den Interessenträgern —

1. BEGRÜSST die Mitteilung der Kommission über die Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft und ERKENNT sie als einen umfassenden Rahmen zur Stärkung des Ökosystems der EU für die See- und Binnenschifffahrt AN; BEGRÜSST und UNTERSTÜTZT ihr Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Widerstandsfähigkeit dieses Ökosystems zu stärken;

I. BAUEN, AUSTRÜSTEN UND REPARIEREN

2. UNTERSTÜTZT die Stärkung des maritimen Fertigungssektors der EU im Hinblick auf die industrielle Souveränität, Resilienz und technologische Führungsrolle bei gleichzeitigem Erhalt eines offenen, fairen und wettbewerbsfähigen globalen Marktumfelds;
3. IST BESORGT über Handelsverzerrungen und unlautere Subventionen aus Drittländern, die sich auf die maritime Wirtschaft der EU auswirken, einschließlich Kostenunterschieden im Zusammenhang mit Energiepreisen, und FORDERT, Optionen zur Stärkung des Schutzes der maritimen industriellen Basis der EU vor unlauterem Wettbewerb zu prüfen, unter anderem durch bestehende handelspolitische Schutzinstrumente, um im Einklang mit internationalen Übereinkünften gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und die europäische Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, da die Verordnung (EU) 2016/1035 über den Schutz gegen schädigende Preisgestaltung im Schiffbau nicht angewandt werden kann, da das Schiffbau-Übereinkommens der OECD von 1994⁸ nicht ratifiziert wurde;

⁸ Übereinkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie (1994), ABl. C, C/355 vom 30.12.1995, S. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:C1995/355/01>.

4. STELLT FEST, dass ein erheblicher Anteil der Ausrüstungs- und Technologielieferanten in der maritimen Wertschöpfungskette europäisch sind; ERKENNT AN, dass die Aufrechterhaltung und Stärkung einer kritischen Masse maritimer Fertigungskapazitäten in Europa, wie Schiffsbau und -konstruktion, Schiffsreparatur, -umbau, -wartung, -nachrüstung, -recycling, -ausrüstung und Meerestechnik, sowie die Systemintegration und damit zusammenhängende Unterauftragsvergabe über die gesamte maritime Wertschöpfungskette hinweg von wesentlicher Bedeutung für den Wohlstand, die Souveränität, die strategische Autonomie und die technologische Führungsrolle der Union sind, und UNTERSTREICHT, dass Ausrüstungs- und Technologielieferanten mit diversifizierten Portfolios, die über rein maritime Anwendungen hinausgehen, ebenfalls durch einschlägige Maßnahmen angemessen abgedeckt werden sollten;
5. FORDERT eine strategische Nutzung öffentlicher Beschaffungs- und Ausschreibungsverfahren, um die maritime Fertigung in der EU zu stärken und die Wettbewerbsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit der maritimen Wertschöpfungskette zu unterstützen, gegebenenfalls einschließlich der gezielten Nutzung nicht preisbezogener Anforderungen wie Nachhaltigkeit, Kreislauforientierung und europäischer Inhalte, unter gleichzeitiger Achtung der Binnenmarktvorschriften, internationalen Verpflichtungen und nationalen Prioritäten;
6. UNTERSTÜTZT die Gründung einer EU-Allianz der industriellen maritimen Wertschöpfungsketten und ERMUTIGT zu ihrer raschen Einrichtung, um die industrielle Zusammenarbeit zu fördern und strategische Investitionsprioritäten zu ermitteln und gleichzeitig eine starke Beteiligung der Industrie und der Mitgliedstaaten mit einem klaren Mandat und Regelungsrahmen sicherzustellen; FORDERT die Entwicklung nationaler und regionaler maritimer Cluster, die Werften, Ausrüstungshersteller, KMU, Forschungszentren, Universitäten, Planungsbüros, Finanzinstitute und Behörden zusammenbringen. Solche Ökosysteme können Innovationen beschleunigen, die industrielle Zusammenarbeit verbessern, die Lieferketten stärken und den Zugang zu Finanzmitteln erleichtern, insbesondere für KMU;
7. UNTERSTÜTZT die Einführung der Initiative „Werften der Zukunft“, auch im Rahmen von Horizont Europa, und FORDERT eine beschleunigte Einführung digitaler, sauberer und kreislauforientierter Technologien, einschließlich KI-gestützter Technologien und Sensortechnologien, Automatisierung, Robotik und intelligenter Wartungslösungen, in Werften; FORDERT ferner gezielte Maßnahmen für kleine und mittlere Werften, insbesondere in Kohäsionsregionen, auf Inseln und in Randgebieten, um den digitalen Wandel, die Automatisierung, saubere Technologien, Nachrüstungskapazitäten und die Beteiligung an den Wertschöpfungsketten der EU zu unterstützen;

8. BETONT, wie wichtig es ist, Genehmigungsverfahren zu vereinfachen, unter anderem durch einschlägige EU-Initiativen unter Achtung des Subsidiaritätsprinzips, um die Expansion der Industrie und Investitionen in die Dekarbonisierung zu erleichtern;
9. BEGRÜSST die Entwicklung einer koordinierten Pipeline für öffentliche und strategische Nachfrage, gegebenenfalls auch zur Unterstützung der langfristigen Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit europäischer Werften, auch durch Doppelnutzungssynergien, ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu verursachen;
10. ERKENNT AN, wie wichtig modulare Bau-, Normungs- und Serienproduktionskonzepte sind, um die Effizienz zu steigern, und dass der Schwerpunkt auf hochwertige Marktsegmente wie Kreuzfahrtschiffe, Fähren, Militärschiffe, Offshore-Windkraft-Unterstützungsschiffe und Konverter-Plattformen, Kabelverlegungsschiffe, Forschungsschiffe, Baggerschiffe, Sportboote, Eisbrecher und arktische Schiffe gelegt werden muss, und dass die Produktionskapazität der EU für fortschrittliche und emissionsarme und emissionsfreie Schiffe gestärkt werden muss, und RUFT DAZU AUF, Investitionen in fortschrittlichen Schiffsbau, saubere Antriebssysteme und Innovationsclustern im Schiffssektor Vorrang einzuräumen, um die globale Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen; ERKENNT auch die strategische Bedeutung von Fähren, Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Schiffen des Kurzstreckenseeverkehrs für die europäische Konnektivität, den territorialen Zusammenhalt, die Notfallvorsorge und die militärische Mobilität AN und fordert eine Stärkung der europäischen Produktionskapazitäten in diesen Segmenten;
11. STELLT FEST, dass 97 % der weltweiten Kreuzfahrtflotte in Europa gebaut werden und dass Kreuzfahrtschiffe 80 % des Wertes der Auftragsbücher europäischer Werften im Bereich der Handelsschiffe ausmachen, was Kreuzfahrtschiffe zu einem Schlüsselfaktor für die Erhaltung und Stärkung des europäischen komplexen Schiffbaus sowie der Schiffsausrüstungskapazitäten im europäischen maritimen Cluster insgesamt macht;
12. FORDERT eine verstärkte internationale Angleichung betreffend Schiffsrecycling, einschließlich einer stärkeren Kohärenz zwischen dem Hongkonger Übereinkommen und dem Basler Übereinkommen, mit dem Ziel, eine vollständige Angleichung zwischen den internationalen Vorschriften und der EU-Verordnung über das Recycling von Schiffen⁹ zu erreichen, und UNTERSTÜTZT die Bemühungen um den Ausbau nachhaltiger Recyclingkapazitäten, auch innerhalb der EU, und WÜRDIGT dessen Rolle bei der Sicherung von Sekundärrohstoffen und der Erhaltung des technologischen Know-hows in Europa;

⁹ Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG.

13. ERSUCHT die Mitgliedstaaten, Investitionen zur Verringerung strategischer Abhängigkeiten Vorrang einzuräumen, und ERMUTIGT die Industrie, die Digitalisierung, die Modularität und die Zusammenarbeit in der Wertschöpfungskette zu verbessern;
14. ERKENNT die wichtige Rolle von KMU, einschließlich kleiner und mittlerer Werften, spezialisierter Hersteller von Schiffsausrüstungen, Anbieter von Meerestechnologie und Unterauftragnehmer auf spezialisierten Märkten, einschließlich Schiffsneubau und Nachrüstungen zur Unterstützung von Dekarbonisierung und Innovation, AN;
15. WEIST ERNEUT DARAUF HIN, wie wichtig eine integrierte maritime Raumplanung und angemessene Dockkapazitäten sind, um die Instandhaltung und Wartung unter anderem von Marineschiffen zu unterstützen, und ERSUCHT die Kommission und die Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, dass den Bedürfnissen der maritimen Industrie und des Seeverkehrs angemessen Rechnung getragen wird;

II. VERKEHR UND VERNETZUNG

16. UNTERSTREICHT die strategische Rolle des Schiffsverkehrs für die Konnektivität und den Handel in der EU und weltweit und betont gleichzeitig seine zentrale Bedeutung für die wirtschaftliche Sicherheit, die strategische Autonomie und die Integration des Binnenmarkts der EU sowie seinen wesentlichen Beitrag zur Widerstandsfähigkeit der Lieferketten; BEKRÄFTIGT, wie wichtig es ist, einen stabilen und berechenbaren Rahmen für staatliche Beihilfen für den Seeverkehr als Schlüsselement für die Wahrung der globalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrt aufrechtzuerhalten, und HEBT HERVOR, wie wichtig es ist, gleiche Wettbewerbsbedingungen auf globaler Ebene sicherzustellen und die globale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrt zu erhalten;
17. BETONT die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen, einschließlich der Verlagerung des Verkehrs in Häfen in Drittländern, und die Notwendigkeit geeigneter Maßnahmen zur Minderung dieser Risiken, wobei zu berücksichtigen ist, dass der maritime Sektor dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt ist und eine zentrale Rolle in globalen Logistikketten spielt;
18. UNTERSTREICHT die Bedeutung der maritimen Anbindung von Inseln, Inselmitgliedstaaten, Randgebieten und Gebieten in äußerster Randlage sowie überseeischen Ländern und Gebieten, auch durch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, für den territorialen Zusammenhalt, die Versorgungssicherheit und den Tourismus;

19. ERKENNT AN, dass europäische Reeder wichtige Triebkräfte für die Nachfrage im gesamten maritimen industriellen Ökosystem sind und dass es wichtig ist, eine wettbewerbsfähige und attraktive europäische Flotte, auch unter EU-Flaggen, aufrechtzuerhalten, um die wirtschaftliche Sicherheit, die Widerstandsfähigkeit der Lieferketten und die globale Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten, und WÜRDIGT die entscheidende Rolle des Schüttgut-/Trampsektors, auf den 75 % der EU-Schifffahrt entfallen, bei der Wahrung der Energie- und Ernährungssicherheit der EU-Mitgliedstaaten; BETONT die Bedeutung von bestimmten Segmenten wie Binnenschiffen, Ro-Ro-Schiffen und Ro-Ro-Fahrgastschiffen, insbesondere zur Unterstützung der Anbindung von Inseln, strategischer Seeverkehrsverbindungen und Dienste für den territorialen Zusammenhalt für Lieferketten, Mobilität und als Testumgebungen für alternative Kraftstoffe und innovative Technologien, sowie die Bedeutung von Fähren und Schiffen für den Kurzstreckenseeverkehr für die europäische Konnektivität, den territorialen Zusammenhalt, die Notfallvorsorge und die militärische Mobilität, und WÜRDIGT ihr Potenzial, sich zu hochwertigen Segmenten zu entwickeln, auch in Zusammenhang mit Doppelnutzung, und FORDERT die Stärkung der europäischen Produktionskapazitäten in diesen Segmenten;
20. BETONT, dass im Falle der Annahme globaler Maßnahmen im Einklang mit den Zielen der IMO-Treibhausgasstrategie von 2023 angemessene Anpassungen der „FuelEU-Maritime“-Verordnung, der MRV-Verordnung und des EU-EHS für den Seeverkehr erforderlich sein werden, um Doppelzahlungen und Verwaltungsaufwand wirksam zu vermeiden und eine harmonisierte Umsetzung und Kohärenz mit internationalen Vorschriften sicherzustellen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen maritimen Sektors und das Ziel der Union, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, zu wahren; und RUFT DAZU AUF, die Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungsrahmen im Rahmen des EU-EHS für den Seeverkehr und der „FuelEU Maritime“-Verordnung gegebenenfalls zu vereinfachen;
21. STELLT FEST, wie wichtig es ist, das von der EU anerkannte Klassifizierungssystem als Eckpfeiler der Gewährleistung der Sicherheit im Zusammenhang mit einer hochwertigen Schifffahrt, auf das in der Industriestrategie für die maritime Wirtschaft Bezug genommen wird, zu erhalten, und BETONT, dass Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung auf nicht sicherheitskritische Ausrüstung beschränkt bleiben sollten, um ein Höchstmaß an Sicherheit und Vertrauen aufrechtzuerhalten;

22. FORDERT verstärkte Anstrengungen zur Verbesserung des Marktzugangs für europäische Schifffahrtsdienste, unter anderem durch die wirksame Nutzung von EU-Handelsabkommen und eine angemessene Unterstützung bilateraler maritimer Vereinbarungen, die mit dem Unionsrecht vereinbar sind;
23. ERKENNT AN, dass die Zusammenarbeit auf internationaler Ebene in Bezug auf maritime Engpässe und globale Partnerschaften gestärkt werden muss;
24. UNTERSTÜTZT den Aufbau grüner Schifffahrtswege und Knotenpunkte in der EU und die koordinierte Einführung nachhaltiger Schiffskraftstoffe, einschließlich innovativer Lösungen für emissionsarme Technologien;
25. UNTERSTREICHT, dass berechenbare Übergangsrahmen für die Einführung alternativer Kraftstoffe und Technologien erforderlich sind, wobei deren Verfügbarkeit und der Infrastrukturausbau zu berücksichtigen sind, um eine Verlagerung von CO₂-Emissionen und Unterbrechungen der Konnektivität zu vermeiden; ERKENNT AN, dass sich die mit dem Übergang verbundenen Kosten auf die Konnektivität und die Preise auswirken können, insbesondere für die Volkswirtschaften von Inseln, Inselmitgliedstaaten, vom Eis eingeschlossenen Gebieten und Gebieten in äußerster Randlage; FORDERT gezielte Unterstützungsmaßnahmen, um unverhältnismäßige Auswirkungen abzumildern;
26. BETONT, dass die Dekarbonisierung der Schifffahrt die aktive Einbeziehung aller Akteure entlang der gesamten Wertschöpfungskette des Schiffsverkehrs erfordert, einschließlich der Kraftstoffhersteller und -lieferanten, und HEBT HERVOR, wie wichtig es ist, die rechtzeitige Verfügbarkeit sicherer und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe in ausreichenden Mengen und zu wettbewerbsfähigen Preisen sicherzustellen; STELLT FEST, dass die Verfügbarkeit und die Infrastruktur für das Bunkern neuer Kraftstoffe von der Marktakzeptanz dieser Kraftstoffe abhängen;
27. WEIST DARAUF HIN, wie wichtig es ist, die Einnahmen aus dem EU-EHS für klimabezogene Zwecke zu verwenden, und ERMUTIGT die Mitgliedstaaten, im Einklang mit den nationalen Prioritäten die Dekarbonisierung des Seeverkehrs entlang der gesamten Wertschöpfungskette, einschließlich Schifffahrtsunternehmen, Werften, Nachrüstungsprojekte, Ausrüstungshersteller, Technologieanbieter, Kraftstoffanbieter und Häfen, zu unterstützen, und ERMUTIGT die Mitgliedstaaten, die Einnahmen aus der Einbeziehung der Schifffahrt in das EU-EHS zu nutzen, um die Energiewende des Sektors, einschließlich Flottenerneuerung, umweltfreundlicher Nachrüstung, Seeverkehrsdienstleistungen bei Inseln, alternativer Kraftstoffe und Hafenenergieinfrastruktur, zu unterstützen;

28. **BETONT** die Bedeutung hoher Sicherheitsstandards im Seeverkehr, einschließlich einer hochwertigen Schifffahrt durch eine wirksame Um- und Durchsetzung der Rechtsvorschriften, und **UNTERSTÜTZT** die weitere Arbeit an Sicherheitsrahmen vor dem Hintergrund neuer Kraftstoffe und Technologien;
29. **FORDERT** eine Vereinfachung und Digitalisierung der Verwaltungsverfahren, einschließlich digitaler Zertifikate und der vollständigen Umsetzung des europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (EMSWe) und der Interkonnektivität der künftigen Zolldatenplattform; **ERSUCHT** die Kommission, die verbleibenden Durchführungsmaßnahmen umzusetzen und zusätzlichen Verwaltungsaufwand für den Seeverkehrssektor zu vermeiden; **ERMUTIGT** die Kommission, in Absprache mit dem maritimen Sektor und der Hafenindustrie gemeinsam mit den Mitgliedstaaten auf eine Vereinfachung und Straffung der nationalen und EU-Meldevorschriften hinzuwirken;
30. **ERMUTIGT** die Mitgliedstaaten, die Umsetzung des EMSWe abzuschließen und die Meldevorschriften zu straffen;

III. SICHERN UND SCHÜTZEN

31. **ERKENNT** die zunehmenden Bedrohungen der maritimen Sicherheit und das erhebliche Risiko AN, das die Schattenflotte¹⁰ für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr, die kritische maritime Infrastruktur und die Meeresumwelt darstellt; **UNTERSTREICHT**, dass die EU ihre Resilienz, Abwehrbereitschaft und Verteidigungsfähigkeiten stärken muss, auch im Hinblick auf hybride Bedrohungen im maritimen Bereich und durch die Verbesserung des Lagebewusstseins; **BETONT**, wie wichtig der Schutz kritischer maritimer Infrastruktur und die Stärkung der Widerstandsfähigkeit der Lieferketten sind, insbesondere angesichts der sich wandelnden geopolitischen Herausforderungen; **FORDERT** eine verstärkte zivil-militärische Zusammenarbeit und internationale Partnerschaften, um die maritime Sicherheit zu gewährleisten;
32. **UNTERSTÜTZT** gegebenenfalls die Stärkung der industriellen und technologischen Kapazitäten der Marine, auch durch einschlägige EU-Initiativen;

¹⁰ Gemäß IMO-Entscheidung A.1192(33).

33. BETONT, wie wichtig die Stärkung der maritimen Lageerfassung durch die Integration fortschrittlicher Technologien und Systeme – einschließlich Ausrüstung, Software, Betriebsverfahren und Fähigkeiten, die erforderlich sind, um die allgemeine Widerstandsfähigkeit durch einen bereichsübergreifenden Überwachungsansatz zu verbessern, der Untersee-, Oberflächen-, Luft- und Weltraumelemente umfasst – ist; UNTERSTÜTZT einen verstärkten Datenaustausch und interoperable Systeme zwischen zivilen und militärischen Akteuren, um ein gemeinsames Seelagebild zu schaffen;
34. HEBT HERVOR, wie wichtig Unterwassertechnologien und -infrastrukturen sowie die Entwicklung maritimer Fähigkeiten mit doppeltem Verwendungszweck sind, um die Fähigkeit der EU zu verbessern, auf hybride, Cyber- und geopolitische Bedrohungen im maritimen Bereich zu reagieren;
35. EMPFIEHLT einen koordinierten Ansatz der EU für die Entwicklung von Infrastruktur, die sowohl zivilen als auch militärischen Bedürfnissen dient, in allen europäischen Meeresbecken und -regionen, insbesondere in den strategisch sensiblen, und ERKENNT die Bedeutung von Schiffen mit doppeltem Verwendungszweck, einschließlich Fähren, AN, die für die Resilienz von Inseln, die Notfallvorsorge, den Katastrophenschutz und strategisch wichtige Seerouten von besonderer Bedeutung sind, und BEGRÜßT verstärkte Überwachungs- und Kontrollkapazitäten;
36. WÜRDIGT die Schlüsselrolle des Kurzstreckenseeverkehrs bei der Stärkung der Resilienz des europäischen Verkehrssystems und der Verbesserung der regionalen Konnektivität und ERMUTIGT zu weiteren Maßnahmen zur Unterstützung seiner Entwicklung, unter anderem durch die Verringerung des Verwaltungsaufwands;
37. FORDERT die Mitgliedstaaten AUF, EU-Initiativen zur Stärkung der maritimen Sicherheit und ihrer Verteidigungsfähigkeiten in vollem Umfang zu nutzen; ERSUCHT die Kommission, Ressourcen bereitzustellen, um einen Mechanismus zur Unterstützung des Baus von Fähren mit doppeltem Verwendungszweck zu entwickeln;
38. IST BESORGT über die enormen Mengen unsicherer Munition in europäischen und internationalen Küstengewässern und Ozeanen, die während Kriegen und militärischer Konflikte versenkt wurden; UNTERSTÜTZT die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, internationalen Organisationen und der Industrie zur Sensibilisierung mit dem Ziel, gemeinsam technische Lösungen und deren Anwendungen zu fördern, die es ermöglichen, versenkte Munition auf umweltfreundliche Weise zu ermitteln, zu überwachen und, wenn möglich, zu bergen und zu entsorgen;

IV. ZUGANG ZU INNOVATION

39. UNTERSTREICHT, wie wichtig Innovation ist, um die Führungsrolle der EU bei maritimen Technologien aufrechtzuerhalten und den grünen und den digitalen Wandel zu unterstützen, und BETONT, wie wichtig es ist, Investitionen, Innovation und technologische Entwicklung im Schiffsverkehrssektor als wichtige Triebkräfte für Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit zu fördern;
40. UNTERSTÜTZT die Entwicklung globaler Regelungsrahmen für aufstrebende Technologien, einschließlich Elektrifizierung, CO₂-Abscheidung, Windantrieb, Wasserstoff und andere alternative Antriebstechnologien wie Nukleartechnologien, wobei ein technologieneutraler Ansatz sicherzustellen ist, der es ermöglicht, Innovationen im Einklang mit den Markterfordernissen und Sicherheitsanforderungen voranzubringen;
41. UNTERSTÜTZT Innovationen im Bereich sichere autonome und ferngesteuerte Schiffe und Unterwasserrobotikanwendungen sowie einen verbesserten Zugang zu Testumgebungen und Reallaboren;
42. ERKENNT AN, dass eine starke Unterstützung für Forschung und Innovation erforderlich ist, die auf bestehenden öffentlich-privaten Partnerschaften und Programmen aufbaut, einschließlich der Fortsetzung der Partnerschaft für emissionsfreien Schiffsverkehr (Zero-Emission Waterborne Transport, ZEWT) und der damit verbundenen Netzwerke, und mittels der gleichzeitig gewährleistet wird, dass sich die Innovationsfinanzierung wirksam in Wachstum und eine breite Verwendung in der Industrie niederschlägt und die Produktionskapazitäten auch in der blauen Wirtschaft im weiteren Sinne – einschließlich der Fischerei und neu entstehender Meeresenergietechnologien, in Bereichen wie Energieeffizienz, Digitalisierung und Sicherheit – unterstützt werden, und BETONT, wie wichtig es ist, nichttechnische Hindernisse wie regulatorische Beschränkungen, operative Anforderungen und grenzübergreifende Diskrepanzen, die eine großflächige Einführung einschränken, zu beseitigen;
43. BEGRÜSST Initiativen zur Bestandsaufnahme hinsichtlich und zur Erweiterung des Zugangs zu Forschungsinfrastrukturen für KMU und Innovatoren; BETONT, wie wichtig es ist, die technologischen Ressourcen und das Know-how der EU zu schützen;
44. UNTERSTÜTZT die Einrichtung von EU-Testumgebungen, Pilotprojekten und Demonstrationsplattformen für Fähren, Hybrid- und Elektroschiffe, intelligente Werften und digitale maritime Lösungen unter aktiver Beteiligung der Inselmitgliedstaaten;

V. ZUGANG ZU FINANZMITTELN UND INVESTITIONEN

45. ERKENNT AN, dass die Dekarbonisierung, die Digitalisierung und der industrielle Wandel einen erheblichen Investitionsbedarf erfordern, einschließlich der Notwendigkeit, Transparenz, Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit für die Wirtschaftsteilnehmer zu gewährleisten, und BETONT, dass die für die Dekarbonisierung und Digitalisierung des maritimen Sektors erforderlichen Investitionen, einschließlich der Produktion und des Vertriebs nachhaltiger Schiffskraftstoffe und der Entwicklung neuer Technologien für erneuerbare Offshore-Energie, durch EU-Finanzierungsinstrumente unterstützt und die Investitionsrisiken verringert werden müssen;
46. FORDERT weitere Verbesserungen des Innovationsfonds, um den Zugang für alle Seeverkehrssegmente, insbesondere KMU, zu verbessern, und FORDERT einen gezielteren Ansatz, bei dem die besonderen Merkmale der verschiedenen Seeverkehrssegmente, einschließlich des Schüttgut-/Trampsektors, berücksichtigt werden, und BETONT, dass Finanzierungsinstrumente und Unterstützungsmaßnahmen in Betracht gezogen werden müssen, mit denen ein wirksamer Zugang zu Finanzmitteln für KMU im Schiffsverkehrssektor, einschließlich Fähren und Kurzstreckenseeverkehr zur Anbindung von Inseln, sichergestellt wird, und FORDERT mehr Klarheit und Zugänglichkeit in Bezug auf die verschiedenen Finanzierungsinstrumente und -mechanismen der EU, die dem maritimen Sektor zur Verfügung stehen, um ihre wirksame Inanspruchnahme durch die Mitgliedstaaten und die Interessenträger der Branche sicherzustellen. Besondere Aufmerksamkeit sollte auch der Finanzierung des Schiffsneubaus, der Erneuerung der Flotte, der Nachrüstung, dem Umbau, reparaturbezogener Investitionen in die Dekarbonisierung und der Modernisierung von Ausrüstung entlang der gesamten maritimen industriellen Wertschöpfungskette in einer Weise gewidmet werden, die sowohl für den Kurzstreckenseeverkehr als auch für die Hochseeschifffahrt relevant ist.
47. UNTERSTREICHT, dass die Dekarbonisierung des maritimen Sektors über einen längeren Übergangszeitraum hinweg erhebliche Investitionen erfordert, unter anderem zur Modernisierung der europäischen Flotten, zur Modernisierung der Infrastruktur und zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Erschwinglichkeit nachhaltiger Schiffskraftstoffe, und HEBT HERVOR, wie wichtig es ist, die Modernisierung und den industriellen Wandel der europäischen Werften und maritimen Industrien zu ermöglichen, die Neubau-, Nachrüstungs- und Umbauprojekte durchführen;
48. BEGRÜSST die Finanzierungsinitiativen der EU, einschließlich der Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der Unterstützung aus dem Innovationsfonds und der Mobilisierung von InvestEU;

49. UNTERSTÜTZT die Mobilisierung öffentlicher und privater Finanzmittel, unter anderem durch Beratungsplattformen und Projektpipelines, und erkennt gleichzeitig an, wie wichtig es ist, sicherzustellen, dass die Regelungsrahmen und Unterstützungsmaßnahmen realistisch, zweckmäßig und auf die Marktfähigkeiten abgestimmt sind, ohne die regulatorischen Schutzmaßnahmen zu verringern, und **HEBT HERVOR**, dass stabile und transparente Unterstützungsmechanismen erforderlich sind, um eine langfristige Industriepolitik zu ermöglichen, und **ERMUTIGT** die Mitgliedstaaten, die EU und den Privatsektor, eine europäische Alternative zu dem in Drittländern verwendeten Leasingmodell zu entwickeln;
50. **ERMUTIGT** die Mitgliedstaaten, im Einklang mit ihren nationalen Prioritäten die Unterstützung der Dekarbonisierung des Seeverkehrs und industrieller Investitionen in Erwägung zu ziehen, unter anderem durch die Ermittlung potenzieller Kandidaten für wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse (IPCEI);
51. **ERKENNT AN**, dass eine stabile, langfristige Finanzierung, insbesondere für KMU, und kohärentere Finanzierungsinstrumente erforderlich sind; **FORDERT NACHDRÜCKLICH** die Vereinfachung wichtiger EU-Finanzierungsprogramme, einschließlich der Fazilität „Connecting Europe“, Horizont Europa, InvestEU und des Innovationsfonds, und die Beseitigung regulatorischer Hindernisse; **BETONT**, wie wichtig der künftige Europäische Fonds für Wettbewerbsfähigkeit ist, um die Dekarbonisierung, den Einsatz neuer Technologien und die industrielle Führungsrolle der EU voranzutreiben; **REGT AN**, Möglichkeiten zur Unterstützung europäischer maritimer Technologien zu prüfen; und **HEBT HERVOR**, dass zugängliche Finanzierungen erforderlich sind, die auf die Wirtschaft von kleinen Mitgliedstaaten, Inseln, Inselmitgliedstaaten, Randgebieten und Gebieten in äußerster Randlage sowie auf die Wirtschaft der überseeischen Länder und Gebiete zugeschnitten sind;
52. **UNTERSTREICHT**, wie wichtig angemessene europäische Finanzierungsinstrumente und Mischfinanzierungsprogramme für die Modernisierung von Werften, grüne Nachrüstungen, die Erneuerung der Flotte für strategische Segmente wie Fähren, maritime Cluster, KMU-Zulieferer im maritimen Sektor, emissionsfreie und emissionsarme Schiffe und den digitalen Wandel der maritimen Industrie sind;
53. **UNTERSTÜTZT** die Sondierung eines speziellen europäischen Mechanismus für die Erneuerung der Passagier- und Ro-Ro-Fahrgastschiff-Flotten für Inseln und abgelegene Regionen, bei dem kohäsions-, verkehrs-, klima- und industriepolitische Ziele miteinander kombiniert werden;

VI. ZUGANG ZU KOMPETENZEN UND HOCHWERTIGEN ARBEITSPLÄTZEN

54. ERKENNT AN, dass der Seeverkehrssektor der EU mit einem Mangel an qualifizierten Fachkräften, alternden Arbeitskräften und anspruchsvollen Arbeitsbedingungen zu kämpfen hat, die zusammen seine langfristige Widerstandsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen;
55. ERKENNT AN, wie wichtig qualifizierte Arbeitskräfte, einschließlich Seeleute und Werftarbeiter, für Wettbewerbsfähigkeit, Innovation und Widerstandsfähigkeit sind, und HEBT HERVOR, dass qualifizierte Arbeitskräfte im gesamten Seeverkehrs- und Hafensektor angeworben und gehalten werden müssen, wobei die Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten in den Systemen der allgemeinen und beruflichen Bildung zu achten und Zusammenarbeit und Mobilität zu fördern sind;
56. BETONT die Bedeutung von Aus- und Weiterbildung, einschließlich des Qualifikationsausbau und der Neuqualifizierung, im maritimen Bereich, um die Verfügbarkeit qualifizierter und zukunftssicherer Arbeitskräfte im maritimen Bereich sicherzustellen; WEIST AUF die Notwendigkeit der Umschulung und des Qualifikationsausbaus der vorhandenen Arbeitskräfte in der Schiffbau- und Reparaturbranche HIN, um neue spezialisierte Kompetenzen zu entwickeln und den modernen Anforderungen gerecht zu werden, die sich aus der Einführung und Nutzung innovativer Antriebs-, Digital- und Automatisierungstechnologien ergeben; FORDERT die Förderung hochwertiger und lohnender Arbeitsplätze, um den Sektor attraktiver zu machen; ERKENNT AN, wie wichtig Initiativen zur Sensibilisierung und Steigerung des Interesses junger Menschen für den Schiffbau und die maritime Industrie sind;
57. VERPFLICHTET SICH, die Attraktivität des maritimen Sektors der EU durch die Annahme und Umsetzung von Maßnahmen zu erhalten, mit denen faire Arbeitsbedingungen für alle Seeleute sichergestellt werden, im Einklang mit den im Seearbeitsübereinkommen (2006) und den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften vorgeschriebenen Standards;
58. FORDERT eine koordinierte europäische Initiative für maritime Kompetenzen, Neuqualifizierung und berufliche Exzellenz für Werftarbeiter, Schiffingenieure, Elektriker, Automatisierungsspezialisten, Techniker für alternative Kraftstoffe und Seeleute.