



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 5. juni 2020
(OR. en)

8648/20

MAR 80
OMI 34
ENV 335
CLIMA 109
SOC 397
DIGIT 43
TRANS 243

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	7976/20 8001/20
Vedr.:	Rådets konklusioner om "EU's sektor for vandvejstransport – fremtidsperspektiver: <i>På vej mod en kulstofneutral, automatiseret og konkurrencedygtig sektor for vandvejstransport med nul ulykker</i> "

Vedlagt følger til delegationerne Rådets konklusioner om "EU's sektor for vandvejstransport – fremtidsperspektiver: *På vej mod en kulstofneutral, automatiseret og konkurrencedygtig EU-sektor for vandvejstransport med nul ulykker*", godkendt af Rådet ved skriftlig procedure den 5. juni 2020.

RÅDETS KONKLUSIONER

om

"EU's sektor for vandvejstransport – fremtidsperspektiver:

På vej mod en kulstofneutral, automatiseret og konkurrencedygtig

EU-sektor for vandvejstransport med nul ulykker"

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

SOM HENVISER TIL

1. Rådets konklusioner af 5. juni 2014 om midtvejsevaluering af EU's søtransportpolitik frem til 2018 og perspektiverne frem mod 2020¹
2. Rådets konklusioner af 8. juni 2017 om "Prioriteter for EU's søtransportpolitik frem til 2020: konkurrenceevne, dekarbonisering, digitalisering med henblik på sikring af globale forbindelsesmuligheder, et effektivt indre marked og en maritim klynge i verdensklasse"²;
3. Rådets konklusioner af 3. december 2018 om "Transport ad indre vandveje – forstå potentialet og støt det!"³
4. Kommissionens rapport om gennemførelse af EU's søtransportstrategi 2009-2018⁴
5. Kommissionens midtvejssituationsrapport om gennemførelsen af handlingsprogrammet NAIADES II om fremme af transport ad indre vandveje⁵;

¹ Dok. 10041/14.

² Dok. 9976/17.

³ Dok. 15144/18.

⁴ Dok. 12829/16.

⁵ Dok. 12350/18.

SOM UDTRYKKER TILFREDSHED MED det vellykkede uformelle maritime ministermøde, der blev afholdt af det kroatisk formandskab den 11. marts 2020 i Opatija, Kroatien, og som udstak en vision for en kulstofneutral, automatiseret og konkurrencedygtig sektor for vandvejstransport med nul ulykker, som varetages af en arbejdsstyrke med tidssvarende uddannelse og færdigheder, hvilket er afgørende for EU's velfærd;

SOM MINDER OM, at skibsfart, transport ad indre vandveje og dertil knyttede tjenesteydelser har afgørende og strategisk betydning for forsyningen af basale varer og de europæiske borgers sundhed, trivsel og livskvalitet;

SOM UNDERSTREGER den afgørende rolle, som europæisk skibsfart spiller under covid-19-pandemien, for at sikre en regelmæssig handelsstrøm ad søvejen og så gnidningsløs varetagelse af forsyningskæderne som muligt med henblik på at give EU-borgere og vigtige industrier uafbrudt adgang til basale tjenester, råvarer og lægemidler; SOM BEMÆRKER, at denne rolle er altafgørende for EU, og SOM på denne baggrund ATTER MINDER OM, at EU's sektor for vandvejstransport er af strategisk betydning for EU af hensyn til forsyningens integritet; SOM ANERKENDER, at søfolk og arbejdstagere i indlandssejladser spiller en afgørende rolle og har ret til en retfærdig behandling i denne henseende, og at der er behov for at afbøde de negative socioøkonomiske følger af covid-19-pandemien i sektoren for vandvejstransport;

GENTAGER, at sektoren for vandvejstransport har en vigtig betydning for at skabe beskæftigelse, styrke Europas økonomiske konkurrenceevne og bidrage væsentligt til Den Europæiske Unions BNP;

BEKRÆFTER PÅ NY, at den europæiske sektor for vandvejstransport står over for store udfordringer, og at der skal gøres en yderligere indsats for at opretholde og videreudvikle attraktiv og bæredygtig, intelligent, sikker vandvejstransport med god social kvalitet;

UNDERSTREGER, at Kommissionen, medlemsstaterne og interessenter bør tage fuldt hensyn til Opatijaerklæringens politiske prioriteter, når de træffer foranstaltninger til støtte for vandvejstransport;

HERAF FØLGER, AT RÅDET

TILSLUTTER SIG indholdet i "Opatija-erklæringen" om "EU's sektor for vandvejstransport – fremtidsperspektiver: På vej mod en kulstofneutral, automatiseret og konkurrencedygtig EU-sektor for vandvejstransport med nul ulykker" og ANERKENDER erklæringen som et væsentligt bidrag til EU's politik for vandvejstransport efter 2020;

OPFØRDER Kommissionen og medlemsstaterne til i fællesskab og i tæt samarbejde med andre EU-organer og -agenturer og erhvervslivet og arbejdsmarkedets parter om at tage passende initiativer og fastsætte milepæle med Opatijaerklæringen som udgangspunkt for videreudvikling og gennemføre EU's politik for vandvejstransport efter 2020.

EU's sektor for vandvejstransport – fremtidsperspektiver:
På vej mod en kulstofneutral, automatiseret og konkurrencedygtig
EU-sektor for vandvejstransport med nul ulykker"

Under det uformelle ministermøde den 11. marts 2020 i Opatija er vi, ministrene med ansvar for vandvejstransport, der omfatter søtransport og sejlads ad indre vandveje, under ledelse af Oleg Butković, Republikken Kroatiens minister for havspørgsmål, transport og infrastruktur, og under tilstedeværelse af Adina-Ioana Vălean, EU's kommissær for mobilitet og transport,

- **SOM UNDERSTREGER** den afgørende og strategiske rolle, som vandvejstransport spiller for EU's økonomi, global samhandel og konnektivitet, og dens betydning for, at det indre marked kan fungere;
- **SOM FREMHÆVER** EU's førerposition med hensyn til at levere sikre, bæredygtige og effektive transporttjenester og -aktiviteter ad vandvejen med høje arbejdsstandarder;
- **SOM MINDER OM**, at rene, bæredygtige og sikre have og oceaner er afgørende for den globale frihandel, EU's økonomi og EU-borgerne;
- **SOM ANERKENDER**, at der er behov for en hurtig indsats for at tackle de store udfordringer i forbindelse med klimaændringer og miljømæssig bæredygtighed, herunder tilpasning af havnene og infrastrukturen til de indre vandveje, integrationen heraf i forsyningskæden, og at det skal overvejes, hvordan sektorens konkurrenceevne kan styrkes yderligere;
- **SOM UNDERSTREGER** betydningen af den digitale omstilling i sektoren for vandvejstransport og dens betydning for videreudviklingen af den globale samhandel og EU's konkurrenceevne i verden samt styrkelsen af det indre marked, og som anerkender behovet for at fastlægge krav om gennemsigtighed, forpligtelse og ansvar i forbindelse med de automatiske systemers funktion og drift;
- **SOM BEMÆRKER** de udfordringer, som sektoren for vandvejstransport oplever i forbindelse med den påkrævede indførelse af ny energieffektiv teknologi;

- **SOM ANERKENDER** betydningen af tilstrækkelig uddannelse og livslang læring for søfolkene og arbejdstagerne i indlandssejladser i et hurtigt skiftende miljø for vandvejstransport;
- **SOM BEKRÆFTER** målet om at støtte den europæiske søtransports konkurrenceevne på lang sigt på de globale markeder for søtransport i forbindelse med de voksende protektionistiske tendenser og restriktive foranstaltninger;
- **SOM ANERKENDER**, at de politiske mål om en miljøvenlig, sikker søtransport kan nås gennem et effektivt samarbejde mellem lovgivere og erhvervsliv, og hvis sidstnævnte har tilstrækkelig adgang til finansmarkederne og passende finansiering;
- **SOM TAGER HENSYN TIL** drøftelserne på ministerkonferencen på højt niveau om søtransport den 10. marts 2020 i Opatija;
- **SOM MINDER OM** Rådets konklusioner om "Prioriteter for EU's søtransportpolitik frem til 2020: konkurrenceevne, dekarbonisering, digitalisering med henblik på sikring af globale forbindelsesmuligheder, et effektivt indre marked og en maritim klynge i verdensklasse" og om "Transport ad indre vandveje – forstå potentialet og støt det!";

BLEVET ENIGE OM AT ARBEJDE HEN IMOD, AT VI:

En kulstofneutral og forureningsfri sektor for vandvejstransport

- 1.1 **BIFALDER** Kommissionens meddelelse om den europæiske grønne pagt, hvis formål er at fremskynde udviklingen hen imod en fuldt bæredygtig europæisk sektor for vandvejstransport i et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor der ikke forekommer nogen nettoemissioner af drivhusgasser i 2050, og hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceudnyttelsen; **GLÆDER OS OVER** alle eksisterende nationale strategier og initiativer, der sigter mod at dekarbonisere sektoren for vandvejstransport; **TILSKYNDER TIL** synergier mellem internationale, europæiske og nationale initiativer og bestræbelser på at fremskynde omstillingen til en kulstofneutral sektor for vandvejstransport,
- 1.2 **NOTERER OS**, at det politiske svar på den europæiske grønne pagt bør gribes som en mulighed for yderligere at styrke konkurrenceevnen i den europæiske sektor for vandvejstransport og bidrage til europæisk vækst og velstand; **UNDERSTREGER**, at enhver foranstaltning til kulstofneutralitet skal være flagneutral og samtidig sikre lige vilkår og undgå kulstoflækage,

- 1.3 **UNDERSTREGER**, at foranstaltninger til modvirkning af klimaændringer på globalt plan er af største betydning for den internationale skibsfart og bør prioriteres, herunder en robust og effektiv håndhævelse på globalt plan med det formål at opretholde lige vilkår; **NOTERER OS** betydningen af at arbejde videre inden for IMO for at nå emissionsreduktionsmålet for 2050 kombineret med en vision for fuldstændig dekarbonisering; **STØTTER** en rettidig og effektiv gennemførelse af den indledende IMO-strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe og den kommende revision heraf,
- 1.4 **UNDERSTREGER** søtransportens forpligtelse til effektivt at gennemføre den globale svovlgrænse,
- 1.5 **TILSKYNDER TIL** forskning, udvikling, finansiering og ibrugtagning af nulemissionsfartøjer til nærskibsfart og sejlads ad indre vandveje i den nærmeste fremtid,
- 1.6 **ANERKENDER** behovet for at støtte udviklingen af forskellige alternative brændstoffer til anvendelse inden for alle segmenter af vandvejstransport og sikre tilstrækkelig finansiering til støtte for forskning og udvikling gennem offentlige, private og EU-støttede finansielle instrumenter og tilskud med henblik på at gøre rene, alternative brændstoffer tilgængelige, herunder LNG som overgangsbrændstof, og den dermed forbundne infrastruktur, innovative teknologier og bæredygtige skibskonstruktioner; **STØTTER** Horisont Europa-facilitetens planlagte partnerskab om vandvejstransport med nul emissioner ("Zero-Emission Waterborne Transport") for at sikre udvikling og ibrugtagning af alternative fremdriftssystemer og alternative brændstofs-systemer til vandvejstransport og for at dekarbonisere skibsfartssektoren,
- 1.7 **ER TILFREDSE MED** Kommissionens forslag om at indføre en mekanisme for retfærdig omstilling, som også vil kunne støtte omstillingen i de territorier, der står over for de største sociale og økonomiske udfordringer i forbindelse med omstillingen til en kulstofneutral økonomi på en retfærdig og inklusiv måde, så ingen lades i stikken;
- 1.8 **GENTAGER VORES STØTTE TIL** en klar vision for grønne og kulstofneutrale havne, herunder anvendelse af LNG som overgangsbrændstof, levering af strømforsyning på land, alternative brændstoffer, passende faciliteter til modtagelse af affald fra skibe og forbindelser til baglandet til jernbanetransport og transport ad indre vandveje, nedbringelse af luft- og vandforurening og beskyttelse af den biologiske mangfoldighed, uden at dette går ud over sikkerheden,

- 1.9 **UNDERSTREGER** behovet for at udvikle kulstofneutrale havneaktiviteter gennem fremme af grønne initiativer vedrørende havneoperationer, fartøjer og industriel energiproduktion,
- 1.10 **STØTTER** den indsats, som Barcelonakonventionens kontraherende parter gør i øjeblikket for at kunne fremlægge et forslag på IMO-plan i 2022 om at udpege et SOx-emissionskontrolområde i hele Middelhavsområdet med deltagelse af EU's medlemsstater og tilgrænsende tredjelande, så emissionerne fra skibsfarten minimeres, og der opnås betydelige sundheds- og miljømæssige fordele; **OVERVEJER** mulighederne i EU's finansielle mekanismer til at støtte oprettelsen af dette område; **NOTERER OS** de eksisterende undersøgelser af andre forurenende stoffer fra søtransporten i Middelhavsområdet med henblik på videre arbejde,
- 1.11 **MINDER OM** behovet for at iværksætte et opfølgningsprogram til NAIADES II inden udgangen af 2020, så der sikres kontinuitet i foranstaltningerne, og **STØTTER**, at Kommissionen udvikler et sådant program med henblik på yderligere at forbedre den miljømæssige bæredygtighed og konkurrenceevne i transporten ad indre vandveje og den dertil knyttede infrastruktur for at bidrage til målet om modalskift som fastsat i meddelelsen om den grønne pagt,
- 1.12 **NOTERER OS** betydningen af klimasikring, opbygning af modstandsdygtighed, forebyggelse og beredskab i forbindelse med tilpasningen til klimaændringer inden for sektoren for vandvejstransport,

Den digitale omstilling

- 2.1 **ANERKENDER** de muligheder, som den digitale omstilling har skabt i sektoren for vandvejstransport, der muliggør gnidningsløs multimodal transport; **STØTTER** det igangværende arbejde på europæisk og internationalt plan i forbindelse med automatisering på højt niveau i søtransporten og autonome skibe og **OPMUNTRER** arbejdet i IMO og CESNI for at fastlægge et passende, målbaseret og teknologineutralt retsgrundlag og relevante tekniske standarder, som muliggør sikker drift af autonome skibe, herunder initiativer til at lette parallel drift af ikkeautonome og autonome skibe,
- 2.2 **STØTTER** udviklingen af et rent digitalt administrativt miljø for vandvejstransport, som medfører færre omkostninger for operatørerne og yderligere effektiviserer administrationerne, samtidig med at der sikres datafortrolighed, og at der i givet fald tages hensyn til "TEN-T-korridor"-tilgangen,

- 2.3 **FREMMER**, herunder gennem mulige relevante lovændringer, indførelse af digitale tjenester, elektroniske certifikater til registrering af søgående skibe under EU-medlemsstaters flag, elektronisk kontrol af certifikater for søgående skibe og sønæringsbeviser som en mulighed i forbindelse med havnestatskontrolprocedurer, og **OPFORDER TIL** større anvendelse af elektroniske dokumenter vedrørende besætningsmedlemmer og fartøjer og indførelse af digitale tjenester til sejlads ad indre vandveje,
- 2.4 **FREMHÆVER**, at en fuldstændig og rettidig gennemførelse af forordningen om ét europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt vil muliggøre en harmoniseret, hurtig og fuldstændig gennemførelse af klarerernes meldeformaliteter, herunder oplysninger om lasten, hvorved der åbnes op for udsigten til et europæisk søtransportområde uden barrierer og en forbedring af søtransportens effektivitet og tiltrækningskraft og dens gnidningsløse integration med andre transportformer og øget interoperabilitet mellem dataudvekslingssystemer inden for rammerne af hele logistikkæden; **FREMMER** lignende initiativer på globalt plan,
- 2.5 **STØTTER** digitaliseringen af meldeformaliteter i havne, som er nødvendig for at opnå et fuldt udbytte af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt,
- 2.6 **UNDERSTREGER** behovet for at arbejde hen imod en sammenkoblet, samarbejdsbaseret og automatiseret transport ad indre vandveje, der er integreret i det digitale transportøkosystem,
- 2.7 **ERKENDER**, at ovennævnte skridt bør tages for at bevare og udvide politikkerne for open source-data og dataudveksling, en enkelt levering af data, fremskyndede innovations- og standardiseringsprocesser, der er nødvendige for både interoperabilitet og dataøkonomi, idet datasikkerheden samtidig sikres; **TILSKYNDER TIL** dataudveksling med retfærdige brugerrettigheder for at skabe mere lige vilkår for alle aktører og muliggøre ny innovation og nye tjenester baseret på effektiv brug af data,
- 2.8 **UNDERSTREGER** behovet for at sikre et højt cybersikkerhedsniveau i sektoren for vandvejstransport; **STØTTER** det arbejde, der udføres på EU-plan og internationalt plan,

- 2.9 **FINDER** det afgørende, at der udvikles en køreplan for digitalisering af vandvejstransport senest i 2021, som fremmer en integreret og harmoniseret tilgang til digitalisering af vandvejstransport; **OPFORDRER TIL** sammenhængende foranstaltninger og en sammenhængende indsats fra Kommissionen, medlemsstaterne og industrien for at gøre den digitale omstilling lettere,

Kompetence og uddannelse til fremtidens søfolk og arbejdstagere i indlandssejladsen

- 3.1 **OPFORDRER** Kommissionen og medlemsstaterne til at intensivere deres indsats på IMO-plan med henblik på en ambitiøs revision af STCW-konventionen som et svar på de nuværende udfordringer og øgede teknologiske krav og udviklinger og samtidig overveje indførelse af de nødvendige færdigheder for søfolk,
- 3.2 **BEKRÆFTER** betydningen af den europæiske sociale dialog for at bevare attraktive arbejdsvilkår og passende social beskyttelse for søfolk og arbejdstagere i indlandssejladsen ved en effektiv anvendelse af bl.a. konventionen om søfarendes arbejdsforhold og den relevante aftale med arbejdsmarkedets parter; **TILSKYNDER TIL** foranstaltninger for at bevare betingelserne for lige sociale vilkår,
- 3.3 **STØTTER** videreudviklingen af CESNI-standarder med henblik på at sikre, at besætningsmedlemmer om bord på fartøjer på indre vandveje fortsat har de fornødne færdigheder,
- 3.4 **OPFORDRER** Kommissionen og medlemsstaterne til at styrke samarbejdet mellem industrien og uddannelsesudbydere, også i forbindelse med uddannelse om bord, for at sikre, at de europæiske søfolk og arbejdstagere i indlandssejladsen har de rette færdigheder i det hurtigt skiftende miljø for vandvejstransport; **STØTTER** initiativer til at fremme og forbedre sektorens image, til at øge beskæftigelsesmulighederne ombord og på land, til at udvikle foranstaltninger til at forbedre uddannelse og evaluering med henblik på tilpasning til ny teknologi samt til at gøre erhvervene inden for sektoren for vandvejstransport mere attraktive blandt unge kvinder og mænd,
- 3.5 **STØTTER** initiativer, der giver kvinder indflydelse og status i sektoren for vandvejstransport,

- 3.6 **ANERKENDER**, at kontrol af sønæringsbeviser og påtegninger udstedt til søfolk er afgørende for at forhindre uretmæssig praksis i forbindelse med udstedelse af sådanne beviser og støtte havnestatens kontrolaktiviteter,
- 3.7 **UNDERSTREGER** betydningen af en sikker sektor for vandvejstransport, idet det fremhæves, at sørøveri og væbnet røveri til søs udgør en alvorlig trussel mod søfolks sikkerhed og trivsel, den globale samhandel, søtransport og regional økonomisk udvikling, og at internationalt samarbejde spiller en afgørende rolle for at imødegå sådanne handlinger,

Nul ulykker

- 4.1 **UNDERSTREGER** betydningen af at dyrke og fremme en sikkerhedskultur inden for søtransport baseret på en "retfærdig kultur" og nul ulykker senest i 2050 og **OPFORDRER** Kommissionen og medlemsstaterne til fuldt ud at udnytte de synergier, som den grønne og digitale omstilling i sektoren for vandvejstransport vil indebære,
- 4.2 **GLÆDER OS OVER** konklusionerne og anbefalingerne fra kvalitetskontrollen af transporten til søs og **OPFORDRER** Kommissionen **TIL** eventuelt at overveje opfølgingsforanstaltninger med henblik på at højne det nuværende sikkerhedsniveau,
- 4.3 **ANERKENDER** EMSA's centrale rolle med hensyn til at bistå Kommissionen og støtte medlemsstaterne i effektivt at opfylde deres forpligtelser som flag-, havne- og kyststater, og **OPFORDRER** Kommissionen **TIL** at overveje mulighederne for yderligere at styrke EMSA's kapacitet til at udføre sine tekniske og operationelle opgaver vedrørende skibsfartens sikkerhed og bæredygtighed i EU,
- 4.4 **UNDERSTREGER**, at det vil være nyttigt at indsamle data om ulykker på de indre vandveje på europæisk plan for at forbedre regler og standarder, hvor det er nødvendigt,
- 4.5 **ANERKENDER** CESNI's centrale rolle med hensyn til at støtte EU og dets medlemsstater i at fastsætte standarder for tekniske krav, faglige kvalifikationer og informationsteknologi til fartøjer på indre vandveje og **HENSTILLER TIL**, at der trækkes på CESNI's ekspertise til indsamling af data om ulykker på indre vandveje på EU-plan, så regler og standarder i givet fald kan forbedres,

- 4.6 **UNDERSTREGER**, hvad angår sikkerhed og beskyttelse af menneskeliv og miljøet, betydningen af at ratificere internationale søfartskonventioner, f.eks. Cape Town-aftalen fra 2012 om gennemførelse af bestemmelserne i protokollen fra 1993 til den internationale Torremolinoskonvention om fiskeskibes sikkerhed fra 1977, protokollen til den internationale konvention af 2010 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer (HNS-konventionen af 2010), Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe og konventionen om standarder for uddannelse, certificering og vagthold for mandskab på fiskerfartøjer (STCW-F),

En globalt førende sektor for vandvejstransport i EU

- 5.1 **ERKENDER**, at EU står over for urimelig handelspraksis og begrænset markedsadgang i visse tredjelande, og **UNDERSTREGER** behovet for en koordineret indsats for at beskytte EU's søtransportinteresser og kollektivt fremme fri og gensidig adgang til internationale søfartstjenester; **OPFORDRER** Kommissionen og medlemsstaterne til at gøre mere for at opretholde lige vilkår på globalt plan baseret på høje internationale standarder for sikkerhed, miljø, færdigheder og arbejdsvilkår og derved skabe betingelserne for en velfungerende sektor for vandvejstransport i EU i et stadigt mere konkurrencepræget internationalt miljø; **FREMHLÆVER** i denne forbindelse betydningen af ambitiøse frihandelsaftaler og søfartsaftaler mellem EU og tredjelande for at fremme lige vilkår på verdensplan for internationale søfartstjenester,
- 5.2 **ANERKENDER** merværdien og betydningen af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransport med henblik på at bevare den internationale konkurrenceevne i EU's skibsfartssektor under hensyntagen til den globale udvikling og de globale tendenser og udfordringer, for **YDERLIGERE AT FORBEDRE** kvaliteten og tiltrækningskraften af EU-medlemsstaternes flag og skabe betingelserne for, at skibsfarten kan bidrage effektivt til EU's økonomi,
- 5.3 **ANERKENDER**, at EU's sektor for vandvejstransport, dens infrastruktur og dens finansielle uafhængighed er af strategisk betydning for EU; **UNDERSTREGER** betydningen af at sikre, at en bæredygtig sektor for vandvejstransport i EU har adgang til finansiering,

- 5.4 **UNDERSTREGER**, at effektiv nærskibsfart spiller en nøglerolle med hensyn til at forbinde de forskellige regioner inden for Unionens indre marked og støtte en grønnere transport,
- 5.5 **MINDER OM** betydningen af at fremme multilateral dialog på et bredt internationalt plan for at fremme lige vilkår og **OPFORDRER** derfor Kommissionen **TIL** fortsat at træffe alle passende foranstaltninger for at sikre, at internationale søtransporttjenester er underlagt de relevante globale, multilaterale instrumenter, herunder aftaler inden for rammerne af Verdenshandelsorganisationen (WTO).
-