



Bryssel den 5 juni 2020
(OR. en)

8648/20

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

LÄGESRAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Föreg. dok. nr:	7976/20 8001/20
Ärende:	Rådets slutsatser om EU:s vattenvägstransportsektor – utsikter för framtiden: <i>vägen till en koldioxidneutral, olycksfri, automatiserad och konkurrenskraftig vattenvägstransportsektor för EU</i>

För delegationerna bifogas rådets slutsatser om EU:s vattenvägstransportsektor – utsikter för framtiden: *vägen till en koldioxidneutral, olycksfri, automatiserad och konkurrenskraftig vattenvägstransportsektor för EU*, som godkändes av rådet genom skriftligt förfarande den 5 juni 2020.

RÅDETS SLUTSATSER

om

EU:s vattenvägstransportsektor – utsikter för framtiden:

***vägen till en koldioxidneutral, olycksfri, automatiserad och konkurrenskraftig
vattenvägstransportsektor för EU***

EUROPEISKA UNIONENS RÅD,

SOM BEAKTAR

1. rådets slutsatser av den 5 juni 2014 om halvtidsöversynen av EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 och utsikterna fram till 2020¹,
2. rådets slutsatser av den 8 juni 2017 om prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020: konkurrenskraft, utfasning av fossila bränslen, digitalisering för säkerställande av global anslutbarhet, en effektiv inre marknad och ett sjöfartskluster i världsklass²,
3. rådets slutsatser av den 3 december 2018 om transporter på inre vattenvägar – se potentialen och främja den!³,
4. kommissionens rapport om genomförandet av EU:s sjöfartstrategi för 2009–2018⁴,
5. kommissionens lägesrapport efter halva tiden om genomförandet av åtgärdsprogrammet Naiades II för främjande av transport på inre vattenvägar⁵;

¹ Dokument 10041/14.

² Dokument 9976/17.

³ Dokument 15144/18.

⁴ Dokument 12829/16.

⁵ Dokument 12350/18.

SOM VÄLKOMNAR det framgångsrika, informella sjöfartsministermöte som det kroatiska ordförandeskapet anordnade den 11 mars 2020 i Opatija i Kroatien, där man fastställde en vision för en koldioxidneutral, olycksfri, automatiserad och konkurrenskraftig vattenvägstransportsektor, vars personal har aktuell utbildning och kompetens, något som är av avgörande betydelse för Europeiska unionens välfärd,

SOM ERINRAR om sjöfartens, inlandssjöfartens och därmed förknippade tjänsters väsentliga och strategiska betydelse för leverans av nödvändiga varor och för de europeiska medborgarnas hälsa, välbefinnande och livskvalitet,

SOM FRAMHÅLLER den europeiska sjöfartens centrala roll under covid-19-pandemin, då den – så smidigt som möjligt – har säkerställt ett regelbundet handelsflöde till sjöss och ett regelbundet funktionssätt för leveranskedjorna, så att grundläggande tjänster, varor och mediciner oavbrutet har funnits tillgängliga för EU:s medborgare och centrala industrier, SOM NOTERAR att denna roll är av största vikt för EU och SOM ÄNNU EN GÅNG och mot denna bakgrund ERINRAR OM att EU:s vattenvägstransportsektor är av strategiskt intresse för EU på grund av sina fungerande leveranser, SOM ÄR MEDVETET OM den centrala roll som spelas av sjöfolk och arbetare inom insjöfarten i detta avseende, inbegripet deras rätt till rättvis behandling, samt nödvändigheten av att mildra covid-19-pandemins negativa socioekonomiska följder för vattenvägstransportsektorn,

SOM BEKRÄFTAR vattenvägstransportens viktiga roll för jobbskapande och stärkande av Europas ekonomiska konkurrenskraft samt dess väsentliga bidrag till Europeiska unionens BNP,

SOM BEKRÄFTAR att den europeiska vattenvägstransportsektorn står inför betydande utmaningar och att det krävs ytterligare insatser för att man ska kunna behålla och vidareutveckla en attraktiv, hållbar, smart och säker vattenvägstransport med god social kvalitet,

SOM FRAMHÅLLER att de politiska prioriteringarna i Opatija-uttalandet bör beaktas fullt ut av kommissionen, medlemsstaterna och berörda aktörer när de vidtar åtgärder till stöd för vattenvägstransporten,

STÄLLER SIG DÄRFÖR BAKOM innehållet i Opatija-uttalandet om EU:s vattenvägstransportsektor – utsikter för framtiden: vägen till en koldioxidneutral, olycksfri, automatiserad och konkurrenskraftig vattenvägstransportsektor för EU samt ERKÄNNER uttalandet som ett väsentligt bidrag till EU:s vattenvägstransportpolitik efter 2020,

UPPMANAR kommissionen och medlemsstaterna att – i nära samarbete med EU:s övriga institutionella organ och byråer samt näringslivet och arbetsmarknadens parter – samarbeta för att vidta lämpliga initiativ och ange milstolpar med Opatija-uttalandet som utgångspunkt i syfte att vidareutveckla och genomföra EU:s vattenvägstransportpolitik efter 2020.

**EU:s vattenvägstransportsektor – utsikter för framtiden:
*vägen till en koldioxidneutral, olycksfri, automatiserad och konkurrenskraftig
vattenvägstransportsektor för EU***

Vi, de ministrar som är ansvariga för vattenvägstransportpolitiken, inbegripet sjötransport och inlandssjöfart, med som ordförande Oleg Butković, Republiken Kroatien minister för havsfrågor, transport och infrastruktur, samt i närvaro av Adina-Ioana Vălean, kommissionär för mobilitet och transport, vid det informella ministermötet den 11 mars 2020 i Opatija,

- **SOM BETONAR** vattenvägstransportens väsentliga och strategiska roll för EU:s ekonomi, världshandeln och den globala anslutbarheten samt dess betydelse för den inre marknadens funktionssätt,
- **SOM FRAMHÅLLER** EU:s ledande ställning när det gäller att tillhandahålla säkra, hållbara och effektiva vattenvägstransporttjänster och vattenvägstransporter under goda arbetsförhållanden,
- **SOM ERINRAR OM** att rena, hållbara och säkra hav och oceaner är av grundläggande betydelse för en fri världshandel, EU:s ekonomi och EU:s medborgare,
- **SOM ÄR MEDVETNA OM** att vi måste handla snabbt för att ta itu med de stora utmaningarna i form av klimatförändringen och miljöhållbarhet, inbegripet anpassning av hamnar och inlandssjöfartsinfrastruktur samt dennas integration i leveranskedjan, och för att överväga hur sektorns konkurrenskraft ytterligare kan stärkas,
- **SOM UNDERSTRYKER** vikten av vattenvägstransportsektorns digitala omvandling och dennas betydelse för världshandelns vidare utveckling och Europeiska unionens konkurrenskraft globalt samt stärkandet av den inre marknaden och som inser behovet av att definiera kraven i fråga om transparens, ansvarighet och ansvarsskyldighet för de automatiserade systemens funktionssätt och drift,
- **SOM NOTERAR** de utmaningar som vattenvägstransportsektorn står inför i samband med det nödvändiga införandet av ny, energieffektiv teknik,

- **SOM INSER** vikten av adekvat utbildning och livslångt lärande för sjöfolk och arbetstagare inom insjöfarten i den snabbt föränderliga vattenvägstransportsektorn,
- **SOM BEKRÄFTAR** målet att stödja den europeiska sjöfartens långsiktiga konkurrenskraft på globala sjöfartsmarknader i en värld med tilltagande protektionism och allt fler restriktiva åtgärder,
- **SOM ÄR MEDVETNA OM** att de politiska målen i form av miljövänlig och säker sjöfart kan uppnås genom ett verkningsfullt samarbete mellan lagstiftare och näringsliv samt adekvat tillgång för näringslivet till finansmarknader och lämplig finansiering,
- **SOM BEAKTAR** diskussionerna vid högnivåkonferensen för sjöfartsministrar den 10 mars 2020 i Opatija,
- **SOM ERINRAR OM** rådets slutsatser om prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020: konkurrenskraft, utfasning av fossila bränslen, digitalisering för säkerställande av global anslutbarhet, en effektiv inre marknad och ett sjöfartskluster i världsklass samt rådets slutsatser om transporter på inre vattenvägar – se potentialen och främja den!,

HAR ENATS OM ATT ARBETA FÖR

en koldioxidneutral vattenvägstransportsektor utan utsläpp,

- 1.1 **VÄLKOMNAR** kommissionens meddelande *Den europeiska gröna given*, som syftar till att påskynda framstegen mot en fullständigt hållbar EU-vattenvägstransportsektor inom ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi, där det 2050 inte längre förekommer några nettoutsläpp av växthusgaser och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen, **VÄLKOMNAR** alla befintliga nationella strategier och initiativ för utfasning av fossila bränslen inom vattenvägstransportsektorn, **UPPMUNTRAR TILL** synergier mellan internationella, europeiska och nationella initiativ och insatser för att påskynda omställningen till en koldioxidneutral vattenvägstransportsektor,
- 1.2 **NOTERAR** att den politiska reaktionen på den europeiska gröna given bör utnyttjas för att ytterligare stärka den europeiska vattenvägstransportsektorns konkurrenskraft samt bidra till Europas tillväxt och välbefinnande, **FRAMHÅLLER** att alla åtgärder för främjande av koldioxidneutralitet måste vara flaggneutrala, samtidigt som man säkerställer lika villkor och undviker koldioxidläckage,

- 1.3 **FRAMHÅLLER** att globala åtgärder för begränsning av klimatförändringarna är av den yttersta vikt för den internationella sjöfarten och bör prioriteras, inbegripet genom ett kraftfullt och effektivt genomförande på global nivå för att man ska kunna bibehålla lika villkor, **NOTERAR** betydelsen av IMO:s fortsatta arbete för att man ska uppnå målet med en utsläppsminskning till 2050 i kombination med en vision om total utfasning av fossila bränslen, **STÖDER** ett effektivt genomförande inom fastställd tid av IMO:s ursprungliga strategi för minskning av växthusgasutsläppen från fartyg samt den kommande översynen av denna,
- 1.4 **FRAMHÅLLER** sjöfartssektorns åtagande att effektivt genomföra det generella svaveltaket,
- 1.5 **UPPMUNTRAR TILL** forskning kring samt utveckling, finansiering och användning av utsläppsfria fartyg för närsjöfart och inlandssjöfart i en nära framtid,
- 1.6 **ÄR MEDVETNA OM** nödvändigheten av att stödja utvecklingen av olika alternativa bränslen för användning i samtliga segment av vattenvägstransporterna och att säkerställa adekvat finansiering av forskning och utveckling via offentliga och privata finansieringsinstrument och bidrag samt EU-finansieringsinstrument och EU-bidrag i syfte att göra tillgängliga rena, alternativa bränslen, inbegripet LNG som övergångsbränsle, och därmed förknippad infrastruktur, innovativ teknik och hållbar utformning av fartyg, **STÖDER** det planerade partnerskapet för utsläppsfri vattenvägstransport inom ramen för Horisont Europa-fonden för att säkerställa utveckling och användning av alternativa framdrivningssystem och alternativa bränslesystem för vattenvägstransporter och för att få till stånd en utfasning av fossila bränslen inom sjöfartssektorn,
- 1.7 **VÄLKOMNAR** kommissionens förslag om inrättandet av en mekanism för en rättvis omställning som även den skulle kunna stödja en omvandling i de territorier som står inför de största sociala och ekonomiska utmaningarna i samband med omställningen till en koldioxidneutral ekonomi på ett rättvist och inkluderande sätt, så att ingen lämnas utanför,
- 1.8 **BEKRÄFTAR SITT STÖD** för en klar och tydlig vision för gröna och koldioxidneutrala hamnar, inbegripet användningen av LNG som övergångsbränsle, tillhandahållandet av landbaserad elförsörjning, alternativa bränslen, adekvata anläggningar för mottagning av avfall från fartyg samt inlandsförbindelser till järnväg och inlandssjöfart, vilket skulle minska luft- och vattenföroreningarna och trygga den biologiska mångfalden utan att äventyra säkerheten,

- 1.9 **FRAMHÅLLER** behovet av att utveckla koldioxidneutral hamnverksamhet genom främjande av gröna initiativ för hamnoperationer, fartyg och industriell energiproduktion,
- 1.10 **STÖDER** de pågående insatserna av Barcelonakonventionens fördragsslutande parter för att 2022 kunna lägga fram ett förslag för IMO rörande utseendet av ett kontrollområde för svavelutsläpp över hela Medelhavsområdet med deltagande av EU:s medlemsstater och strandnära tredjestater i syfte att minimera sjöfartens utsläpp och uppnå betydande hälso- och miljövinster, **ÖVERVÄGER** möjligheterna att använda EU-finansieringsmekanismer för att stödja upprättandet av detta område, **NOTERAR** befintliga studier av andra föroreningar från sjöfarten i Medelhavsområdet som grund för det vidare arbetet,
- 1.11 **ERINRAR OM** behovet av att senast före utgången av 2020 lansera ett program för uppföljning av Naiades II för att säkerställa åtgärdernas kontinuitet och **STÖDER** kommissionen i dess insatser för att utarbeta ett sådant program i syfte att ytterligare förbättra inlandssjöfartens och den därmed förknippade infrastrukturens miljöhållbarhet och konkurrenskraft och på så sätt bidra till målet med modal omställning i meddelandet om den gröna given,
- 1.12 **NOTERAR** vikten av klimatsäkring, resiliensuppbyggnad, förebyggande åtgärder och beredskap i samband med vattenvägstransportsektorns klimatanpassning,

Digital omvandling

- 2.1 **ÄR MEDVETNA OM** de möjligheter som skapas genom vattenvägstransportsektorns digitala omvandling vilken möjliggör obehindrade multimodala transporter, **STÖDER** det pågående arbetet på europeisk och internationell nivå när det gäller höggradig automatisering inom sjöfarten samt autonoma fartyg och **GER SITT STÖD ÅT** IMO:s och Cesnis arbete för fastställandet av lämpliga, målbaserade och teknikneutrala rättsliga ramar och relevanta tekniska standarder för att möjliggöra säker drift av autonoma fartyg, inbegripet initiativ för att underlätta parallell drift av autonoma och icke-autonoma fartyg,
- 2.2 **STÖDER** utvecklingen av en fullständigt digital administrativ miljö för vattenvägstransporter, vilket kommer att minska operatörernas kostnader och effektivisera administrationen, samtidigt som datasekretess säkerställs och tillvägagångssättet med TEN-T-korridorer vid behov beaktas.

- 2.3 **STÖDER** – inbegripet genom eventuella relevanta lagstiftningsändringar – användningen av digitala tjänster, elektroniska certifikat för registrering av havsgående fartyg under en EU-medlemsstats flagga samt elektronisk kontroll av certifikat för havsgående fartyg och sjöfolk som ett alternativ i samband med hamnstatskontrollförfaranden och **UPPMUNTRAR TILL** användning av elektroniska besättnings- och fartygshandlingar samt utnyttjande av digitala tjänster för inlandssjöfart,
- 2.4 **UNDERSTRYKER** att ett fullständigt genomförande inom fastställd tid av förordningen om en europeisk kontaktpunkt för sjöfart kommer att göra det möjligt för deklaranterna att på ett harmoniserat, snabbt och komplett sätt fullgöra rapporteringsformaliteter, inbegripet avseende information om lasten, vilket öppnar upp möjligheterna för ett framtida europeiskt område för sjötransporter utan hinder och för en effektivare och mer attraktiv sjötransport samt en smidig integration av denna med andra transportslag och bättre interoperabilitet mellan datautbytessystem i hela logistikkedjan, **GER SITT STÖD ÅT** liknande initiativ på global nivå,
- 2.5 **STÖDER** den digitalisering av rapporteringsformaliteter i hamnarna som är nödvändig för att man fullt ut ska kunna dra nytta av den europeiska kontaktpunkten för sjöfart,
- 2.6 **UNDERSTRYKER** nödvändigheten av att arbeta för en sammankopplad, samverkande och automatiserad inlandssjöfart, som är integrerad i det digitala transportekosystemet,
- 2.7 **INSER** att de ovannämnda åtgärderna bör vidtas för att man ska kunna bibehålla och utvidga strategierna för öppna källdata och datadelning, samlad dataöverföring, påskyndade innovations- och standardiseringsförfaranden som är nödvändiga för interoperabiliteten samt dataekonomi, samtidigt som datasäkerheten säkerställs, **UPPMUNTRAR TILL** datadelning med rättvisa användarrättigheter, så att samtliga aktörer ska få mer lika villkor och nya innovationer och nya tjänster som bygger på en effektiv dataanvändning ska bli möjliga,
- 2.8 **FRAMHÅLLER** att det krävs en hög it-säkerhetsnivå i vattenvägstransportsektorn och **STÖDER** arbetet på EU-nivå och internationell nivå,

- 2.9 **BETRAKTAR** som ytterst betydelsefullt utarbetandet senast 2021 av en digital färdplan för vattenvägstransporter som underlättar ett integrerat och harmoniserat förhållningssätt till digitaliseringen av vattenvägstransportsektorn, **UPPMANAR** kommissionen, medlemsstaterna och näringslivet att vidta samordnade åtgärder och insatser för att underlätta den digitala omvandlingen,

Kompetens och utbildning för framtidens sjöfolk och arbetstagare inom insjöfarten

- 3.1 **UPPMANAR** kommissionen och medlemsstaterna att intensifiera sina insatser inom IMO för att få till stånd en ambitiös översyn av den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning med anledning av de aktuella utmaningarna och de högre tekniska kraven och den tekniska utvecklingen, varvid översynen ska återspegla spridningen av den nödvändiga kompetensen för sjöfolk,
- 3.2 **BEKRÄFTAR** den europeiska sociala dialogens betydelse för att man ska kunna behålla attraktiva arbetsvillkor och ett adekvat socialt skydd för sjöfolk och arbetstagare inom inlandssjöfarten genom att de facto tillämpa bl.a. sjöarbetskonventionen samt relevanta avtal med arbetsmarknadens parter, **UPPMUNTRAR TILL** åtgärder för att bibehålla förutsättningarna för lika villkor på det sociala området,
- 3.3 **STÖDER** vidareutvecklingen av Cesni-standarder för bibehållande av nödvändig kompetens hos besättningen på fartyg i inlandssjöfart,
- 3.4 **UPPMANAR** kommissionen och medlemsstaterna att stärka samarbetet mellan näringslivet och utbildningsleverantörer – även i fråga om utbildning ombord – för att säkerställa att europeiskt sjöfolk och europeiska arbetstagare inom inlandssjöfarten har den rätta kompetensen för den snabbt föränderliga vattenvägstransportsektorn, **STÖDER** initiativen för att främja och förbättra sektorns rykte, öka anställningstillfällena ombord och på land, utarbeta åtgärder för att förbättra utbildning och bedömning för anpassning till ny teknik samt få yrkena inom vattenvägssektorn att framstå som mer attraktiva i unga män och kvinnors ögon,
- 3.5 **STÖDER** initiativen för att ge kvinnor egenmakt i vattenvägstransportsektorn,

- 3.6 **INSER** att kontrollen av sjöfolks behörighetscertifikat och intyg om erkännande är av avgörande betydelse för att man ska kunna förhindra olagligheter i samband med utfärdandet av sådana certifikat och intyg samt stödja hamnstaternas kontrollverksamhet,
- 3.7 **UNDERSTRYKER** betydelsen av en säker vattenvägstransportsektor och framhåller det allvarliga hot som sjöröveri och väpnade rån till havs utgör för sjöfolks säkerhet och välbefinnande, den globala handeln, sjöfarten samt regional ekonomisk utveckling och betonar det internationella samarbetets centrala roll i kampen mot sådana dåd,

Inga olyckor

- 4.1 **FRAMHÅLLER** vikten av att främja en säkerhetskultur till sjöss som bygger på en rättvisekultur och som går ut på att det senast 2050 inte längre ska ske några olyckor och **UPPMANAR** kommissionen och medlemsstaterna att till fullo utnyttja de synergier som kommer att skapas av vattenvägstransportsektorns gröna omställning och digitala omvandling,
- 4.2 **VÄLKOMNAR** slutsatserna och rekommendationerna från sjöfartens ”hälsokontroll” och **UPPMANAR** kommissionen att vid behov överväga uppföljningsåtgärder för att höja nuvarande säkerhetsnivåer,
- 4.3 **ÄR MEDVETNA OM** Emsas centrala roll när det gäller att bistå kommissionen samt stödja medlemsstaterna så att dessa de facto kan uppfylla sina skyldigheter som flagg-, hamn- och kuststater och **UPPMANAR** kommissionen att överväga hur man ytterligare kan stärka Emsas kapacitet att utföra sina tekniska- och operativa uppgifter avseende EU-sjöfartens säkerhet och hållbarhet,
- 4.4 **FRAMHÅLLER** att man med fördel kan samla in uppgifter på europeisk nivå om olyckor på de inre vattenvägarna för att vid behov förbättra regler och standarder,
- 4.5 **ÄR MEDVETNA OM** Cesnis centrala roll när det gäller att stödja EU och medlemsstaterna i deras arbete för att utarbeta standarder för tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, yrkeskvalifikationer och informationsteknik samt **REKOMMENDERAR** att man drar nytta av Cesnis sakkunskap för insamlingen av uppgifter på EU-nivå om olyckor på de inre vattenvägarna för att vid behov förbättra regler och standarder,

- 4.6 **FRAMHÅLLER** betydelsen – för säkerhet och skydd av människors liv samt miljön – av att man ratificerar internationella sjöfartskonventioner, såsom 2012 års Kapstadenavtal om tillämpningen av bestämmelserna i 1993 års Torremolinosprotokoll om internationella Torremolinoskonventionen om säkerhet på fiskefartyg från 1977, 2010 års protokoll till den internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention), den internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning samt konventionen om normer för utbildning, certifiering och vakthållning för personal ombord på fiskefartyg (STCW-F-konventionen),

En världsledande vattenvägstransportsektor i EU

- 5.1 **INSER** att EU möts av illojala handelsmetoder och begränsat marknadstillträde i vissa tredjeländer och **FRAMHÅLLER** att det krävs samordnade åtgärder för att trygga EU:s intressen på sjöfartsområdet och gemensamt främja en fri och ömsesidig tillgång till internationella sjöfartstjänster, **UPPMANAR** kommissionen och medlemsstaterna att intensifiera sina insatser för att bibehålla lika villkor världen över på grundval av höga internationella standarder för säkerhet, miljö, kompetens och arbetsvillkor, för att på så sätt skapa förutsättningarna för en blomstrande EU-vattenvägstransportsektor i en internationellt sett allt mer konkurrensutsatt miljö samt **FRAMHÅLLER** i detta avseende vikten av ambitiösa frihandelsavtal och sjötransportavtal mellan EU och tredjeländer för att främja lika villkor för internationella sjöfartstjänster,
- 5.2 **ÄR MEDVETNA OM** det mervärde och den betydelse som EU:s riktlinjer för statligt stöd har för sjötransporten när det gäller att bibehålla EU-sjötransportsektorns internationella konkurrenskraft – med beaktande av den globala utvecklingen och globala trender och utmaningar – i syfte att **YTTERLIGARE STÄRKA** EU-medlemsstaternas flaggors kvalitet och attraktionsförmåga samt skapa förutsättningarna för att sjöfarten ska kunna öka sitt bidrag till EU:s ekonomi,
- 5.3 **ÄR MEDVETNA OM** att EU:s vattenvägstransportsektor, dess infrastruktur och dess finansiella autonomi är av strategiskt intresse för EU, **UNDERSTRYKER** betydelsen för en hållbar EU-vattenvägstransportsektor av att ha säkerställd tillgång till finansiering,

- 5.4 **BETONAR** att en effektiv närsjöfart har en nyckelroll när det gäller att koppla samman olika regioner inom unionens inre marknad och stödja grönare transporter,
- 5.5 **ERINRAR OM** vikten av att stimulera en multilateral dialog på ett brett internationellt plan i syfte att främja lika villkor och **UPPMANAR** därför kommissionen att även i fortsättningen vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att internationella sjöfartstjänster omfattas av relevanta, globala och multilaterala avtal, inbegripet avtal i Världshandelsorganisationens (WTO) regi.
-