KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 30.8.2016 r.
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy przyjąć w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 70. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i 97. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w odniesieniu do przyjęcia zmian załącznika VI do konwencji MARPOL, zmian prawideł II-1 konwencji SOLAS, prawideł III/1.4, III/30 i III/37 konwencji SOLAS, prawideł II-2/1 i II-2/10 konwencji SOLAS, prawidła II-1/3-12 konwencji SOLAS, zmian konwencji i kodu STCW, kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego oraz rozszerzonego programu inspekcji z 2011 r.

UZASADNIENIE

1. WPROWADZENIE

Niniejszy wniosek Komisji określa stanowisko Unii na 70. posiedzenie Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 70) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz na 97. posiedzenie Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 97) IMO w odniesieniu do zmian przedstawionych oddzielnie w poniższych podpunktach.

1.1 Zmiany do rozdziału 4 załącznika VI do konwencji MARPOL

Po trzech latach dyskusji na posiedzeniach MEPC oraz między sesjami w ramach MEPC 69 zatwierdzono projekt zmian do rozdziału 4 załącznika VI do konwencji MARPOL w zakresie systemu gromadzenia danych dotyczących zużycia paliwa. W zmianach ustanowiono obowiązkowy globalny system gromadzenia danych obejmujący następujące kluczowe elementy:

- dane, które muszą być gromadzone i zgłaszane przez statki objęte zakresem zmiany (≥ 5000 GT), obejmują: długość przebytej drogi, liczbę godzin pracy oraz (dla statków do przewozu towarów) – ładowność. IMO sporządzi wytyczne dotyczące metodyk gromadzenia danych;
- dane zagregowane, które należy zgłaszać administracji państwa bandery lub uznanej organizacji upoważnionej przez administrację państwa bandery. IMO sporządzi wytyczne dotyczące procedury zgłaszania;
- administracje państwa bandery (lub upoważniona uznana organizacja) po otrzymaniu i zweryfikowaniu zgłoszonych danych wydadzą dla danego statku oświadczenie o zgodności, które będzie musiało znajdować się na pokładzie i które podlega kontroli przeprowadzanej przez państwo portu;
- w przypadku przeniesienia praw własności, które ma miejsce w ciągu roku kalendarzowego, obowiązki w zakresie sprawozdawczości są dzielone między byłego i nowego właściciela; w przypadku zmiany bandery była i nowa administracja wydadzą oświadczenie o zgodności na okresy odpowiadające właściwym administracjom;
- administracje państwa bandery przeprowadzają weryfikację zgłoszonych danych zgodnie ze zharmonizowanymi wytycznymi, które zostaną opracowane przez IMO;
- administracje państwa bandery (lub upoważnione uznane organizacje) wprowadzają zgłoszone dane do „bazy danych IMO dotyczącej zużycia paliwa przez statki” przy użyciu standardowych formatów elektronicznych, które zostaną opracowane przez IMO;
- zgłoszone dane są anonimizowane zgodnie z metodyką, która zostanie określona w wytycznych IMO;
- dostępu do danych zanonimizowanych udziela się stronom załącznika VI do konwencji MARPOL;
- procedury potwierdzania zgodności statków podnoszących banderę państw niebędących stronami załącznika VI do konwencji MARPOL zostaną określone w piśmie okólnym opracowywanym przez IMO.

Zmiany te przedstawiono w załączniku 7 do MEPC 69/21/dodatek 1. W pkt 6.20 sprawozdania z MEPC 69 (MEPC 69/21) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych zmian podczas MEPC 70.

1.2 Zmiany prawideł konwencji SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15–17, II-1/19, II-1/21–22 i II-1/35

Na 95. i 96. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO (MSC 95 i MSC 96) zatwierdzono szereg projektów zmian prawidła II-1 konwencji SOLAS, które zebrano razem:

– prawidło II-1/1 (zakres stosowania) dotyczące zakresu stosowania i przepisów umożliwiających zmianę struktury terminów stosowania;

– prawidło II-1/2 (definicje) dotyczące dostosowania pewnych definicji do innych instrumentów IMO;

– prawidła II-1/5 i 5-1 (stateczność w stanie nieuszkodzonym oraz informacje dotyczące stateczności, które należy przekazywać kapitanowi) dotyczące wprowadzenia szczegółowych przepisów w zakresie obliczania stateczności w stanie nieuszkodzonym, wyjaśnienia definicji ciężaru oraz rozszerzenia zakresu informacji, które mają zostać udostępnione kapitanowi;

– prawidło II-1/6 (wymagany wskaźnik podziału grodziowego *R*) dotyczące zdolności przetrwania statków pasażerskich;

– prawidło II-1/7 (osiągnięty wskaźnik podziału grodziowego A) dotyczące przeglądu wzoru osiągniętego wskaźnika podziału grodziowego, aby lepiej uwzględnić skutki takie jak nagromadzenie wody na pokładzie;

– prawidło II-1/8 (szczególne wymagania pod względem stateczności statków pasażerskich) dotyczące objaśniania warunków załadunku na potrzeby obliczania osiągniętego wskaźnika w zależności od liczby pasażerów na pokładzie;

– prawidło II-1/9 (dno podwójne w statkach pasażerskich i statkach towarowych innych niż zbiornikowce) wprowadza wymagania dotyczące rozmiaru dna podwójnego dla małych statków pasażerskich i statków towarowych;

– prawidło II-1/10 (budowa grodzi wodoszczelnych) dotyczące wyjaśnienia zakresu stosowania na statkach pasażerskich z pokładem grodziowym oraz statkach towarowych z pokładem wolnej burty;

– prawidło II-1/12 (grodzie skrajników i przedziału maszynowego) dotyczące wyjaśnienia zakresu stosowania na statkach pasażerskich z pokładem grodziowym oraz statkach towarowych z pokładem wolnej burty;

– prawidło II-1/13 (otwory w grodziach wodoszczelnych poniżej pokładu grodziowego na statkach pasażerskich) dotyczące definicji przedziałów maszynowych;

– prawidło II-1/15 (otwory w poszyciu statku poniżej pokładu grodziowego statków pasażerskich oraz pokładu wolnej burty statków towarowych) dotyczące wyjaśnienia zakresu stosowania na statkach pasażerskich z pokładem grodziowym oraz statkach towarowych z pokładem wolnej burty;

– prawidła II-1/16 i 16-1 (budowa i wstępne testy zamknięcia wodoszczelnego) dotyczące ograniczenia zakresu w odniesieniu do zamknięcia wodoszczelnego i zakresu stosowania na statkach pasażerskich oraz statkach ro-ro;

– prawidło II-1/20 (załadunek statków pasażerskich) dotyczące rozszerzenia zakresu stosowania na wszystkie statki, wprowadzające pojęcie zatwierdzonych informacji o stateczności;

– prawidło II-1/21 (okresowe uruchamiania i inspekcje drzwi wodoszczelnych itp. na statkach pasażerskich) dotyczące dostosowania językowego pewnych definicji;

– prawidła II-1/22 i II-1/22-1 (informacje o zapewnieniu niezatapialności, zapobieganiu i kontroli napływu wody) dotyczące poprawek redakcyjnych i wynikających z nich zmian;

– prawidło II-1/35-1 (pompowe instalacje zęzowe) dotyczące wyjaśnienia miejsc, do których odnoszą się pewne definicje objętości w związku z obliczeniami dotyczącymi instalacji pompowych i wynikających z tego zmian.

Zmiany prawideł 6, 7, 8 i 9 rozdział II-1 konwencji SOLAS, będące przedmiotem szczególnego zainteresowania UE, odnoszą się do wymagań dotyczących podziału i stateczności uszkodzonego statku, aby zwiększyć zdolność przetrwania statku pasażerskiego w przypadku uszkodzenia; wymagania te zostaną opracowane przez konstruktorów dla nowych statków oraz bez konieczności zmiany podstawowego modelu biznesu agentów. Możliwe zmiany projektu poddano ocenom kosztów i korzyści, co doprowadziło do sformułowania zaleceń dotyczących poprawy obecnego wymaganego poziomu bezpieczeństwa.

Przy stosowaniu wzoru wskaźnika podziału grodziowego R uzgodnionego w ramach trzeciego posiedzenia Podkomitetu ds. projektowania i konstrukcji statku (SDC 3) IMO w związku z rozdziałem II-1/6 konwencji SOLAS, zdolność statków pasażerskich do przetrwania poważnego wypadku, takiego jak zderzenie lub wejście na mieliznę, znacznie się zwiększa, a ryzyko wyrażone jako liczba potencjalnych ofiar śmiertelnych znacząco maleje.

Podczas SDC 3 i MSC 96 pewni członkowie IMO spoza UE wyrazili obawy, że kompromisowa formuła wymaganego wskaźnika podziału grodziowego *R* dla małych statków (< 400 pasażerów) nie została zweryfikowana na podstawie formalnej oceny bezpieczeństwa. Zdaniem tych członków IMO wzór ten stworzył możliwość wprowadzenia wymogów, które nie mogą być wdrożone w przypadku istniejących statków w sposób racjonalny pod względem kosztów. Twierdzono, że w przypadku mniejszych statków należy przeprowadzić dalszą ocenę techniczną. Dyskusje dotyczące tego aspektu mogą ponownie zostać podjęte podczas MSC 97; należy wziąć ten fakt pod uwagę w formułowaniu stanowiska Unii w tej kwestii na MSC 97.

Zmiany te przedstawiono w załączniku 1 do pisma okólnego IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r. W pkt 11.4 sprawozdania z MSC 96 (MSC 96/25) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych zmian podczas MSC 97.

1.3 Zmiany prawidła II-1/1.2, nowe prawidło II-1/19-1 oraz zmiany prawideł III/1.4, III/30 i III/37 konwencji SOLAS

Zmiany prawidła II-1/1.2 konwencji SOLAS, nowe prawidło II-1/19-1 oraz powiązane zmiany prawideł III/1.4, III/30 oraz III/37 konwencji SOLAS dotyczące ćwiczeń w zakresie zabezpieczenia niezatapialności stanowią część kompleksowego

podejścia służącego zwiększeniu zdolności przetrwania w przypadku zatopienia statku w połączeniu z pakietem zmian prawidła II-1 konwencji SOLAS przedstawionym w pkt 1.2 powyżej celem zwiększenia bezpieczeństwa na nowych i istniejących statkach pasażerskich.

Zmiany prawidła II-1/1.2 konwencji SOLAS, nowe prawidło II-1/19-1 oraz prawidła III/1.4, III/30 oraz III/37 zawierają wymagania dotyczące ćwiczeń w zakresie zabezpieczenia niezatapialności dla statków pasażerskich, w tym częstotliwości, uczestnictwa członków personelu pokładowego odpowiedzialnych za obowiązki związane z zabezpieczeniem niezatapialności oraz wymaganych elementów każdego ćwiczenia, a także aktywacji wsparcia z lądu.

Zmiany prawidła II-1/1.2 konwencji SOLAS oraz nowe prawidło II-1/19-1 konwencji SOLAS przedstawiono w załączniku 16 w MSC 96/25/dodatek 1. W pkt 11.17 sprawozdania z MSC 96 (MSC 96/25) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie zmian podczas MSC 97.

Zmiany prawideł III/1.4, III/30 i III/37 konwencji SOLAS przedstawiono w załączniku 1 do pisma okólnego IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r. W pkt 11.19 sprawozdania z MSC 96 (MSC 96/25) stwierdzono, że zmiany zostaną przyjęte podczas MSC 97.

1.4 Zmiany prawideł II-2/1 i II-2/10 konwencji SOLAS

Dzięki zmianom prawideł II-2/1 oraz II-2/10 konwencji SOLAS gaśnice pianowe o pojemności co najmniej 135 *l* nie będą już wymagane w kotłowniach chronionych stosowanymi lokalnie stałymi wodnymi instalacjami gaśniczymi. Zmiany będą dotyczyć zarówno nowych, jak i istniejących statków.

Zmiany prawideł II-2/1 i II-2/10 konwencji SOLAS przedstawiono w załączniku 1 do pisma okólnego IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r. W pkt 8.2 sprawozdania z MSC 96 (MSC 96/25) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych zmian podczas MSC 97.

1.5 Zmiany prawidła II-1/3-12 konwencji SOLAS

W 2012 r. przyjęto Kodeks w sprawie poziomów hałasu na pokładach statków (rezolucja MSC.337(91)) wraz z powiązanymi zmianami konwencji SOLAS, co uczyniło Kodeks obowiązkowym na mocy prawidła II-1/3-12 wraz z jego wejściem życie dnia 1 lipca 2014 r. Przeprowadzona później analiza wykazała jednak, że niektóre statki nie wchodzą w zakres stosowania prawidła II-1/3-12 konwencji SOLAS. Statki, dla których zamówienie dotyczące budowy ogłoszone zostało przed dniem 1 lipca 2014 r. oraz których stępki zostały położone lub które są na podobnym etapie budowy po dniu 1 stycznia 2015 r. oraz których dostawa nie nastąpi przed dniem 1 lipca 2018 r., nie są objęte pkt 1 i 2 prawidła II-1/3-12. Zmiany prawidła II-1/3-12 uzupełniają tę lukę w obecnym prawidle.

Zmiany te przedstawiono w załączniku 1 do pisma okólnego IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r. W pkt 20.10 sprawozdania z MSC 96 (MSC 96/25) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych zmian podczas MSC 97.

1.6 Zmiany konwencji i kodu STCW dotyczące szczegółowego szkolenia w zakresie statków pasażerskich oraz zmiany do części A i B kodu STCW

Na swoim dziewięćdziesiątym pierwszym posiedzeniu Komitet Bezpieczeństwa na Morzu rozważył po raz pierwszy wnioski w sprawie zmiany istniejących wymogów konwencji i kodu STCW dotyczących statków pasażerskich, aby stawić czoła

nowym wyzwaniom związanym ze zwiększonymi wymiarami współczesnych statków pasażerskich oraz dużą liczbą pasażerów na pokładzie, w szczególności w przypadku statków wycieczkowych.

UE aktywnie promuje zmiany prawideł I/14 i V/2 konwencji STCW oraz sekcji A-V/2 kodu STCW służące zwiększeniu bezpieczeństwa statków pasażerskich (ro-ro i nie ro-ro), w szczególności po katastrofie statku Costa Concordia w styczniu 2012 r.

Zmiany obejmują cztery różne poziomy szkolenia i zapoznania: zapoznanie awaryjne na statku pasażerskim, szkolenie z zakresu zarządzania tłumem na statku pasażerskim, zarządzanie kryzysowe na statku pasażerskim oraz szkolenie w zakresie zachowań ludzkich, a także szkolenie z zakresu statków pasażerskich ro-ro.

Zmiany te przedstawiono w załączniku [ ] w MSC 96/25/dodatek 1. W pkt 12.6 sprawozdania z MSC 96 (MSC 96/25) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych zmian podczas MSC 97.

1.7 Zmiany do rozdziału 13 kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego

Zgodnie z kodeksem systemów bezpieczeństwa pożarowego rozdział 13 pkt 2.1.2.2.2.1 dotyczącym rozmieszczenia osób, wymiary drogi ucieczki powinny być obliczane na podstawie całkowitej liczby osób, które będą przypuszczalnie uciekać klatką schodową oraz drzwiami, korytarzami i podestami. Obliczenia powinny być wykonane oddzielnie dla dwóch różnych przypadków stopnia zajmowania pomieszczeń. Uznano, że istniejący tekst wprowadza w błąd, jeżeli chodzi o odniesienie do członków personelu pokładowego rozmieszczonych w przestrzeni publicznej na statku, i zostaje on w związku z tym zmieniony.

Zmiany te przedstawiono w załączniku 2 do pisma okólnego IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r. W pkt 11.15 sprawozdania z MSC 96 (MSC 96/25) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych zmian podczas MSC 97.

1.8 Zmiany rozszerzonego programu inspekcji (ESP) z 2011 r.

W Programie Oceny Stanu Technicznego IMO określono ramy intensywnej kontroli statków eksploatowanych dłużej niż 15 lat. W rozszerzonym programie inspekcji podczas kontroli masowców i zbiornikowców, zwanym inaczej rozszerzonym programem inspekcji (ESP), określono sposób przeprowadzania takiej zintensyfikowanej oceny. Ponieważ do osiągnięcia swego celu Program Oceny Stanu Technicznego wymaga ESP, wskazuje on ESP jako stosowne narzędzie.

Wspomniane zmiany rozszerzonego programu inspekcji uwzględniają serię Z10 uaktualnionych ujednoliconych wymagań Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych (IACS UR). Seria Z10 IACS UR dotyczy wymagań w zakresie inspekcji i certyfikacji. Ujednolicone wymagania to rezolucje IACS dotyczące kwestii bezpośrednio związanych ze szczegółowymi wymaganiami dotyczącymi zasad i praktyk towarzystw klasyfikacyjnych oraz z ogólną filozofią, na której opierają się wspomniane zasady i praktyki towarzystw klasyfikacyjnych, a także kwestii bezpośrednio uwzględnionych w ramach takich zasad i praktyk oraz filozofii.

Zmiany te przedstawiono w załączniku 4 do pisma okólnego IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r. W pkt 11.21 sprawozdania z MSC 96 (MSC 96/25) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych zmian podczas MSC 97.

2. PRZYJĘCIE ZMIAN ZAPROPONOWANYCH PRZEZ IMO

2.1 Przyjęcie zmian

Zmiany określone w pkt 1.1–1.8 powyżej zostały zatwierdzone na 69. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego w dniach 18–22 kwietnia 2016 r. oraz 95. i 96. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w dniach 3–12 czerwca 2015 r. oraz w dniach 11–20 maja 2016 r. i mają zostać przedłożone w celu przyjęcia na 70. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego w dniach 24–28 października 2016 r. i 97. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w dniach 21–25 listopada 2016 r.

2.2 Przyjęcie

Po ich przyjęciu przez dwa odpowiednie komitety zmiany określone w pkt 1.1–1.8 powyżej zostaną przedłożone do zatwierdzenia odpowiednim umawiającym się stronom.

3. WŁAŚCIWE PRAWODAWSTWO I KOMPETENCJE UE

3.1 Zmiany do rozdziału 4 załącznika VI do konwencji MARPOL

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE określa system UE do monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji dwutlenku węgla oraz efektywności energetycznej w ramach żeglugi morskiej.

Unijne rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji stosuje się do wszystkich dużych statków (o pojemności brutto wynoszącej ponad 5 000 ton) wpływających do portów, przebywających w portach lub wypływających z portów znajdujących się w jurysdykcji państwa członkowskiego od dnia 1 stycznia 2018 r., niezależnie od miejsca rejestracji statków. Umożliwia to wybór spośród czterech metodyk monitorowania, począwszy od bardzo prostych opartych na danych już dostępnych na pokładzie statków. Dane będą musiały być niezależnie zweryfikowane, a następnie corocznie przedstawiane Komisji w sposób zagregowany. Komisja będzie udostępniać publicznie poddane weryfikacji coroczne zagregowane dane dla poszczególnych statków, w tym parametry dotyczące emisji dwutlenku węgla i efektywności energetycznej.

W art. 22 ust. 3 rozporządzenia zawarto klauzulę przeglądową na wypadek międzynarodowego porozumienia w tym obszarze. Wraz z przyjęciem zmian do rozdziału 4 załącznika VI do konwencji MARPOL zgodnie z art. 22 ust. 3 rozpocząłby się proces przeglądu. Może to doprowadzić do sformułowania wniosku w sprawie zmiany rozporządzenia, aby zapewnić uwzględnienie globalnego systemu gromadzenia danych uzgodnionego w IMO.

Zmiany do rozdziału 4 załącznika VI konwencji MARPOL będą zatem miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem rozporządzenia (UE) 2015/757.

3.2 Zmiany prawideł konwencji SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15–17, II-1/19, II-1/21–22 i II-1/35

Prawidło II-1 konwencji SOLAS określa budowę-konstrukcję, podział oraz stateczność statku, a także instalacje elektryczne. Zmiany prawidła II-1 konwencji

SOLAS, których przyjęcie jest planowane na MSC 97, obejmują zarówno statki pasażerskie, jak i towarowe. Art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A w całości spełniają wymogi konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami.

Zmiany prawideł II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15–17, II-1/19, II-1/21–22 i II-1/35 konwencji SOLAS będą zatem miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy 2009/45/WE.

3.3 Zmiany prawidła II-1/1.2, nowe prawidło II-1/19-1 oraz zmiany prawideł III/1.4, III/30 i III/37 konwencji SOLAS

Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (konwencję STCW) włączono do prawa unijnego dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy.

Prawidło V/2 konwencji STCW obejmuje obowiązkowe normy minimalne w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy i innych członków załogi na statkach pasażerskich.

W szczególności zgodnie z tabelą A-V/2 w sekcji A-V/2 kodu STCW dotyczącą specyfikacji normy minimalnej w odniesieniu do kompetencji w zakresie zarządzania kryzysowego i zachowań ludzkich, która uzupełnia prawidło V/2, marynarze powinni być w stanie między innymi organizować realistyczne ćwiczenia. Ponadto rozporządzeniem (WE) nr 336/2006 do prawa Unii włączono Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (kodeks ISM), który jest obowiązkowy na mocy przepisów rozdziału IX Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS). W szczególności, jeżeli chodzi o gotowość na wypadek sytuacji wyjątkowych, w kodeksie IMS zobowiązuje się przedsiębiorstwa do opracowywania programów ćwiczeń i zadań przygotowujących do działań w sytuacjach wyjątkowych.

Zmiany prawidła II-1/1.2 konwencji SOLAS, nowe prawidło II-1/19-1 oraz zmiany prawideł III/1.4, III/30 i III/37 konwencji SOLAS dotyczące ćwiczeń w zakresie stateczności uszkodzonego statku będą zatem miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy 2008/106/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 336/2006.

3.4 Zmiany prawideł II-2/1 i II-2/10 konwencji SOLAS

Art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A w pełni spełniają wymogi konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami. Co więcej, prawidła II-2/1 i II-2/10 konwencji SOLAS mają zastosowanie do nowych klas B, C i D oraz istniejącej klasy B zgodnie z rozdziałem II-2 część A, 6 pkt 7 „Wyposażenie przeciwpożarowe przedziałów maszynowych” załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE, w którym ustanowiono, że przedziały maszynowe i kotłownie powinny być wyposażone w instalacje przenośne.

W związku z tym zmiany prawideł II-2/1 oraz II-2/10 konwencji SOLAS dotyczące wyposażenia przeciwpożarowego w przedziałach maszynowych będą miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy 2009/45/WE.

3. 5 Zmiany prawidła II-1/3-12 konwencji SOLAS

W art. 3 dyrektywy 2003/10/WE w sprawie minimalnych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczących narażenia pracowników na ryzyko spowodowane czynnikami fizycznymi (hałasem) wskazano minimalne wymagania w zakresie ochrony pracowników oraz ustanowiono graniczne wartości ekspozycji i wartości działania. Co więcej, w art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE, jako istotnym prawie wtórnym, ustanowiono, że konwencja SOLAS z 1974 r. ze zmianami ma zastosowanie do nowych statków klasy A, a w części C prawidło 18 załącznika I do tej dyrektywy wskazano środki służące ograniczeniu hałasu w przedziałach maszynowych dla nowych statków klasy B, C i D.

Zmiany prawidła II-1/3-12 konwencji SOLAS będą zatem miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy 2003/10/WE i dyrektywy 2009/45/WE.

3. 6 Zmiany Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (konwencji STCW) oraz zmiany kodu STCW dotyczące szczegółowego szkolenia w zakresie statków pasażerskich i zmiany do części A i B kodu STCW

W dyrektywie 2008/106/WE, w szczególności w załączniku I rozdział V prawidło V/2, wskazano wymogi minimalne w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy i innych członków załogi na statkach pasażerskich.

Zmiany konwencji i kodu STCW dotyczące szczegółowego szkolenia w zakresie statków pasażerskich będą zatem miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy 2008/106/WE.

3.7 Projekt zmiany do rozdziału 13 kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego dotyczącej wyjaśnienia rozmieszczenia personelu pokładowego w przestrzeni publicznej

Art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A w pełni spełniają wymogi konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami. Ponadto przepisy rozdziału II-2 część A załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE wprowadzają stosowanie kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego, przyjętego na mocy rezolucji MSC.98(73), w odniesieniu do statków pasażerskich klasy B, C i D zbudowanych od dnia 1 stycznia 2003 r.

Zmiany w rozdziale 13 kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego będą zatem miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy 2009/45/WE.

3.8 Zmiany rozszerzonego programu inspekcji (ESP) z 2011 r.

Rozporządzenie (UE) nr 530/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych ma na celu przyjęcie przyspieszonego programu wprowadzenia dla zbiornikowców pojedynczokadłubowych konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego wymaganych na podstawie konwencji MARPOL 73/78, zdefiniowanej w art. 3 tego rozporządzenia, oraz ustanowienie zakazu transportu do lub z portów państw członkowskich olejów ciężkich w zbiornikowcach pojedynczokadłubowych.

W przedmiotowym rozporządzeniu zostaje wprowadzony obowiązek stosowania Programu Oceny Stanu Technicznego IMO wobec zbiornikowców pojedynczokadłubowych mających ponad 15 lat. Zgodnie z art. 5 takie zbiornikowce

mają obowiązek spełniania wymogów Programu Oceny Stanu Technicznego, zdefiniowanego w art. 6 jako Program Oceny Stanu Technicznego przyjęty w rezolucji MEPC 94(46) z dnia 27 kwietnia 2001 r., zmienionej rezolucją MEPC 99(48) z dnia 11 października 2002 r. i rezolucją MEPC 112(50) z dnia 4 grudnia 2003 r. W rozszerzonym programie inspekcji podczas kontroli masowców i zbiornikowców, zwanym inaczej rozszerzonym programem inspekcji (ESP), określono sposób przeprowadzania takiej zintensyfikowanej oceny. Jako że w Programie Oceny Stanu Technicznego do osiągnięcia celu stosuje się rozszerzony program inspekcji, wszelkie zmiany inspekcji w ramach rozszerzonego programu inspekcji będą miały bezpośrednie i automatyczne zastosowanie na mocy rozporządzenia (UE) nr 530/2012. W związku z tym zmiany rozszerzonego programu inspekcji, które mają zostać przyjęte podczas MSC 97, będą miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem rozporządzenia (UE) nr 530/2012.

3.7 Streszczenie

W obliczu wymienionych powyżej konsekwencji przyjęcia przedmiotowych zmian dla stosownych przepisów prawa Unii zdaniem Komisji oczekiwane przyjęcie przedmiotowych zmian w trakcie posiedzeń MEPC 70 i MSC 97 wchodzi w zakres wyłącznej kompetencji UE, przyznanej Unii zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE, w zakresie, w jakim przyjmowanie odnośnych instrumentów międzynarodowych wpływa na wspólne przepisy lub zmienia zakres ich stosowania.

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, mimo że Unia nie jest członkiem IMO ani umawiającą się stroną przedmiotowych konwencji międzynarodowych, państwa członkowskie nie są uprawnione do przyjmowania zobowiązań, które mogą wpłynąć na przepisy UE wdrażane, aby osiągnąć cele określone w Traktatach, chyba że zostaną one upoważnione do tego decyzją Rady na wniosek Komisji.

4. WNIOSEK

Komisja przedstawia zatem wniosek dotyczący decyzji Rady ustalającej stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmian wspomnianych w pkt 1.1–1.8 powyżej, które zostaną przyjęte odpowiednio na 70. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i na 97. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

2016/0263 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy przyjąć w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 70. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i 97. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w odniesieniu do przyjęcia zmian załącznika VI do konwencji MARPOL, zmian prawideł II-1 konwencji SOLAS, prawideł III/1.4, III/30 i III/37 konwencji SOLAS, prawideł II-2/1 i II-2/10 konwencji SOLAS, prawidła II-1/3-12 konwencji SOLAS, zmian konwencji i kodu STCW, kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego oraz rozszerzonego programu inspekcji z 2011 r.

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 i art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Działanie Unii Europejskiej w sektorze transportu morskiego powinno mieć na celu poprawę bezpieczeństwa morskiego i ochronę środowiska morskiego.

(2) Podczas 69. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) IMO podjęto decyzję o utworzeniu obowiązkowego systemu gromadzenia danych dotyczących zużycia paliwa oraz wprowadzeniu niezbędnych zmian do rozdziału 4 załącznika VI do konwencji MARPOL. Oczekuje się, że zmiany te zostaną przyjęte na 70. posiedzeniu MEPC, które odbędzie się w październiku 2016 r.

(3) Podczas 95. i 96. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO zatwierdzono zmiany prawidła II-1 konwencji SOLAS, prawideł III/1.4, III/30 i III/37 konwencji SOLAS, prawideł II-2/1 i II-2/10 konwencji SOLAS, prawidła II-1/3-12 konwencji SOLAS, konwencji i kodu STCW, kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego oraz rozszerzonego programu inspekcji z 2011 r. Oczekuje się, że zmiany te zostaną przyjęte na 97. posiedzeniu MSC, które odbędzie się w listopadzie 2016 r.

(4) Zmiany do rozdziału 4 załącznika VI do konwencji MARPOL ustanowią obowiązkowy globalny system gromadzenia danych, jakie będą musiały być każdego roku gromadzone i zgłaszane przez określone statki, procesy weryfikacji związane ze zgłaszaniem danych, sporządzaniem oświadczeń o zgodności, sytuacjami dotyczącymi przeniesienia praw własności, przekazywania danych IMO, anonimizacji i dostępu do danych, a także procedury zatwierdzania zgodności statków podnoszących banderę państw niebędących stronami załącznika VI do konwencji MARPOL. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757[1] ustanawia system UE

[1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) w odniesieniu do emisji dwutlenku węgla oraz efektywności energetycznej w zakresie żeglugi morskiej. Rozporządzenie to stosuje się do wszystkich statków o pojemności brutto wynoszącej ponad 5 000 ton wpływających do portów, przebywających w portach lub wypływających z portów znajdujących się w jurysdykcji państwa członkowskiego od dnia 1 stycznia 2018 r., niezależnie od miejsca rejestracji statków.

(5) W art. 22 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 zawarto klauzulę przeglądową na wypadek międzynarodowego porozumienia w tym obszarze. Wraz z przyjęciem zmian do rozdziału 4 załącznika VI konwencji MARPOL rozpocznie się taki proces przeglądu, co może doprowadzić do sformułowania wniosku w sprawie zmiany rozporządzenia, aby zapewnić uwzględnienie globalnego systemu gromadzenia danych uzgodnionego w IMO.

(6) Poprzez zmiany prawideł II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15 – 17, 19, 21, 22 i 35 konwencji SOLAS wprowadzone zostaną poprawki redakcyjne i wynikające z nich poprawki, a także poprawki w zakresie podziału i wymagań dotyczących stateczności uszkodzonego statku, aby zwiększyć zdolność przetrwania statku pasażerskiego w przypadku uszkodzenia. Art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE[2] stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A w całości spełniają wymogi Konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami.

(7) Zmiany prawidła II-1/1.2 konwencji SOLAS, nowe prawidło II-1/19-1 oraz zmiany prawideł III/1.4, III/30 i III/37 konwencji SOLAS dotyczące ćwiczeń w zakresie zabezpieczenia niezatapialności stanowią część kompleksowego podejścia służącego zwiększeniu zdolności przetrwania w przypadku zatopienia statku celem zwiększenia bezpieczeństwa na nowych i istniejących statkach pasażerskich. W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE[3], a w szczególności w załączniku I rozdział V prawidło V/2 wskazano wymogi minimalne w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy oraz innego personelu na statkach pasażerskich. Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (konwencja STCW), którą włączono do prawa Unii na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE, zawiera w odpowiednich tabelach kompetencji kodu STCW wymagania szkoleniowe w zakresie stateczności statków.

(8) Zmiany prawideł II-2/1 oraz II-2/10 konwencji SOLAS stanowią, że gaśnice pianowe o pojemności co najmniej 135 *l* nie będą już wymagane w kotłowniach chronionych stosowanymi lokalnie stałymi wodnymi instalacjami gaśniczymi. Art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A w całości spełniają wymogi Konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami. Co więcej, prawidła II-2/1 i II-2/10 konwencji SOLAS mają zastosowanie do nowych klas B, C i D i istniejącej klasy B zgodnie z rozdziałem II-2 część A pkt 6.7 („Wyposażenie przeciwpożarowe przedziałów maszynowych") załącznika I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE, w którym ustanowiono, że przedziały maszynowe i pomieszczenia kotłowe powinny być wyposażone w instalacje przenośne.

---

[2] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

[3] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33).

(9) Zmiany do prawidła II-1/3-12 konwencji SOLAS będą dotyczyć luki w obowiązującym prawidle dotyczącym stosowania Kodeksu w sprawie poziomów hałasu na pokładach statków, dla których zamówienie dotyczące budowy ogłoszone zostało przed dniem 1 lipca 2014 r. oraz których stępki zostały położone lub które są na podobnym etapie budowy od dnia 1 stycznia 2015 r. oraz których dostawa nie nastąpi przed dniem 1 lipca 2018 r. W art. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/10/WE[4] wskazano minimalne wymagania w zakresie ochrony pracowników oraz ustanowiono graniczne wartości ekspozycji i wartości działania. Co więcej, w art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, jako istotnym prawie wtórnym, ustanowiono, że konwencja SOLAS z 1974 r. ze zmianami ma zastosowanie do nowych statków klasy A, a w części C prawidło 18 załącznika I do tej dyrektywy wskazano środki służące ograniczeniu hałasu w przedziałach maszynowych dla nowych statków klasy B, C i D.

(10) Zmiany konwencji i kodu STCW dotyczące szczegółowego szkolenia w zakresie statków pasażerskich oraz zmiany do części A i B kodu STCW będą dotyczyły nowych wyzwań związanych z większymi rozmiarami nowoczesnych statków wycieczkowych i dużą liczbą pasażerów na pokładzie, a także będą obejmować cztery odrębne poziomy szkolenia i zapoznania: zapoznanie awaryjne na statku pasażerskim, szkolenie z zakresu zarządzania tłumem na statku pasażerskim, zarządzanie kryzysowe na statku pasażerskim oraz szkolenie w zakresie zachowań ludzkich, a także szkolenie z zakresu statków pasażerskich ro-ro. W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE, w szczególności w załączniku I rozdział V prawidło V/2 wskazano wymogi minimalne w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy i innych członków załogi na statkach pasażerskich.

(11) W zmianach do rozdziału 13 kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego wyjaśnione zostanie, że obliczenia wymiarów drogi ucieczki, których dokonuje się na podstawie całkowitej liczby osób, które będą przypuszczalnie uciekać klatką schodową oraz drzwiami, korytarzami i podestami, są wykonywane oddzielnie dla dwóch różnych przypadków stopnia zajmowania pomieszczeń. Art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A w całości spełniają wymogi Konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami. Ponadto przepisy rozdziału II-2 część A w załączniku I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE wprowadzają stosowanie kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego, przyjętego na mocy rezolucji MSC.98(73), w odniesieniu do statków klasy B, C i D zbudowanych od dnia 1 stycznia 2003 r.

(12) Zmiany rozszerzonego programu inspekcji z 2011 r. uwzględniają dostosowanie do serii Z10 zaktualizowanych ujednoliconych wymagań będących częścią ujednoliconych wymagań Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych (seria Z10 ujednoliconych wymagań Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych), które dotyczą wymagań w zakresie prowadzenia badań i certyfikacji. Art. 5 i 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012[5] wprowadzają obowiązek spełniania warunków Programu

[4] Dyrektywa 2003/10/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczących narażenia pracowników na ryzyko spowodowane czynnikami fizycznymi (hałasem**),** (Dz.U. L 42 z 15.2.2003, s. 38).

[5] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012 z dnia 13 czerwca 2012 r. w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych (Dz.U. L 172 z 30.6.2012, s. 3).

Oceny Stanu Technicznego IMO dla zbiornikowców pojedynczokadłubowych mających więcej niż 15 lat. W rozszerzonym programie inspekcji podczas kontroli masowców i zbiornikowców, zwanym inaczej rozszerzonym programem inspekcji (ESP), określono sposób przeprowadzania takiej zintensyfikowanej oceny. Jako że w Programie Oceny Stanu Technicznego do osiągnięcia celu stosuje się rozszerzony program inspekcji, wszelkie zmiany inspekcji w ramach rozszerzonego programu inspekcji będą automatycznie miały zastosowanie na mocy rozporządzenia (UE) nr 530/2012.

(13) Unia nie jest ani członkiem IMO, ani umawiającą się stroną przedmiotowych konwencji i kodeksów. W związku z tym konieczne jest, aby Rada upoważniła państwa członkowskie do przekazania stanowiska Unii i wyrażenia przez nie zgody na związanie się tymi zmianami,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Do celów poprawy obowiązujących wymogów ochrony środowiska określonych w konwencji MARPOL stanowisko Unii na 70. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian w rozdziale 4 załącznika VI do konwencji MARPOL, jak określono w załączniku 7 do dokumentu IMO MEPC 69/21/dodatek 1.

Artykuł 2

Stanowisko Unii na 97. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie następujących zmian:

a) prawideł II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 i II-1/35 konwencji SOLAS, jak wskazano w załączniku 1 do pisma okólnego IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r.;

b) prawidła II-1/1.2, nowego prawidła II-1/19-1 i zmian prawideł III/1.4, III/30 i III/37 konwencji SOLAS, jak wskazano w załączniku 1 do pisma okólnego IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r.;

c) prawideł II-2/1 i II-2/10 konwencji SOLAS, jak wskazano w załączniku 1 do pisma okólnego IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r.;

d) prawidła II-1/3-12 konwencji SOLAS, jak wskazano w załączniku 1 do pisma okólnego IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r.;

e) konwencji i kodu STCW dotyczących szczegółowego szkolenia w zakresie statków pasażerskich oraz zmian do części A i B kodu STCW, jak wskazano w załączniku [ ] dokumentu IMO MSC 96/25/dodatek 1;

f) do rozdziału 13 kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego, jak wskazano w załączniku 2 do pisma okólnego IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r.;

g) rozszerzonego programu inspekcji z 2011 r., jak wskazano w załączniku 4 do pisma okólnego IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r.

Artykuł 3

1. Stanowisko Unii określone w art. 1 i 2 jest wyrażane przez państwa członkowskie będące członkami IMO, działające wspólnie w interesie Unii.

2. Drobne modyfikacje stanowiska Unii określonego w art. 1 i 2 mogą być uzgadniane bez konieczności zmiany stanowiska, a modyfikacje stanowiska wskazane w art. 2 lit. a), jeżeli chodzi o zmiany prawidła II-1/6 konwencji SOLAS, można uzgodnić w celu podniesienia obecnych poziomów bezpieczeństwa.

Artykuł 4

Niniejszym upoważnia się państwa członkowskie do wyrażenia zgody na związanie się, w interesie Unii, zmianami, o których mowa w art. 1 i 2.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Rady
Przewodniczący