



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 4.12.2002
COM(2002) 721 final

2002/0074 (COD)

Proposta alterada de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros

(apresentada pela Comissão em conformidade com o disposto no n° 2
do artigo 250° do Tratado CE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Na sessão plenária de 7 de Novembro de 2002, o Parlamento Europeu aprovou, sob reserva de um conjunto de alterações, a proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros, apresentada pela Comissão [COM(2002) 158-2, 2002/0074 (COD)].

O Parlamento Europeu concorda em geral com os elementos principais da proposta da Comissão. Formulou, contudo, um conjunto de alterações, com base nas quais a Comissão se propõe modificar o seu texto original.

As alterações propostas pelo Parlamento Europeu consistem, na sua maioria, em clarificações e apuramentos do actual texto da proposta da Comissão. Outras acrescentam valor à proposta reforçando alguns dos seus aspectos e uma introduz maior flexibilidade. Todas estas alterações foram incorporadas na presente proposta alterada e consistem no seguinte:

- A introdução, nos considerandos, da referência expressa de que o prazo de aplicação para os navios ro-ro existentes, previsto no n.º 2 do artigo 7º, não deverá prejudicar a aplicação das prescrições específicas de estabilidade pelos Estados-Membros partes no Acordo de Estocolmo. Esta clarificação complementa a referência ao n.º 1, alínea e), do artigo 4º da Directiva 1999/35/CE do Conselho¹ constante do n.º 2 do artigo 3º da proposta.
- A clarificação de que as embarcações de passageiros de alta velocidade não devem ser obrigadas a satisfazer as prescrições da directiva desde que satisfaçam as regras internacionais específicas estabelecidas para este tipo de embarcações.
- A alteração das definições de "navio ro-ro de passageiros" e "passageiro", para as harmonizar com as da Convenção Internacional para a salvaguarda da vida humana no mar (SOLAS).
- A alteração do prazo de aplicação para os navios de passageiros que, à data de adopção da directiva, já satisfaçam as prescrições de estabilidade previstas na Convenção SOLAS (normas SOLAS 90). Esta disposição, que introduz um prazo mais flexível, respeita apenas aos navios que antes de 1 de Outubro de 2010 (prazo-limite de aplicação das normas SOLAS 90) já observem uma norma de estabilidade de alta qualidade.
- apuramento das disposições relativas às autorizações específicas para a exploração sazonal ou de curta duração de navios ro-ro.
- A alteração da data de aplicação, que passa a ser 18 meses a contar da data de entrada em vigor da directiva.

Nos anexos técnicos da proposta (Anexos I e II) não foram introduzidas alterações, pelo que os mesmos não figuram na presente proposta alterada.

A Comissão altera, assim, a sua proposta, nos termos do n.º 2 do artigo 250º do Tratado.

¹ Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries* ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade, JO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

Proposta alterada de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do seu artigo 80º,

Tendo em conta a proposta da Comissão²,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social³,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁴,

Deliberando de acordo com o procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado,

Considerando o seguinte:

- (1) Devem ser tomadas novas medidas no quadro da política comum dos transportes para reforçar a segurança do transporte marítimo de passageiros.
- (2) É desejo da Comunidade prevenir, por todos os meios adequados, os acidentes com navios ro-ro de passageiros e a perda de vidas humanas que deles resulta.
- (3) A capacidade de sobrevivência dos navios ro-ro após avaria por colisão, determinada pela norma de estabilidade em avaria aplicada, é um factor essencial para a segurança dos passageiros e tripulantes e particularmente relevante para as operações de busca e salvamento; a maior ameaça para a estabilidade de um navio ro-ro com um pavimento ro-ro fechado em caso de avaria por colisão reside no efeito da acumulação de um volume significativo de água nesse pavimento.
- (4) As pessoas que utilizam navios ro-ro de passageiros na Comunidade e as tripulações desses navios têm o direito de exigir um mesmo nível elevado de segurança, qualquer que seja a zona em que o navio opere.
- (5) Dada a importância do transporte marítimo de passageiros no mercado interno, a acção a nível comunitário é a maneira mais eficaz de estabelecer, em toda a Comunidade, um nível mínimo comum de segurança para os navios.

² JO C ... de ..., p.

³ JO C ... de ..., p.

⁴ JO C ... de ..., p.

- (6) A acção a nível da Comunidade é a maneira mais eficaz de assegurar a aplicação harmonizada dos princípios acordados no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), evitando assim distorções da concorrência entre os operadores dos navios ro-ro de passageiros que operam na Comunidade.
- (7) As prescrições gerais de estabilidade em avaria para os navios ro-ro de passageiros foram estabelecidas a nível internacional pela Conferência SOLAS de 1990 e incluídas no Capítulo II-1, Parte B, regra 8 da Convenção SOLAS (normas SOLAS 90); estas prescrições são aplicáveis em toda a Comunidade à luz da aplicação directa da Convenção SOLAS no que se refere às viagens internacionais e da aplicação da Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros⁵, no que se refere às viagens domésticas.
- (8) As normas de estabilidade em avaria SOLAS 90 consideram implicitamente o efeito do embarque de água no pavimento ro-ro em condições de mar em que a altura significativa de vaga é da ordem de 1,5 m.
- (9) A Resolução 14 da OMI, adoptada na Conferência SOLAS de 1995, prevê a possibilidade de os membros da OMI concluírem acordos regionais se considerarem que as condições de mar prevalentes e outras condições locais exigem prescrições de estabilidade específicas numa zona especificada.
- (10) Oito países do Norte da Europa, sete dos quais são Estados-Membros da Comunidade, acordaram em Estocolmo, em 28 de Fevereiro de 1996, introduzir uma norma de estabilidade em avaria mais estrita para os navios ro-ro de passageiros, a fim de ter em conta o efeito da acumulação de água no pavimento ro-ro e permitir que o navio sobreviva em condições de mar mais desfavoráveis que as consideradas pela norma SOLAS 90, com uma altura significativa de vaga até 4 m.
- (11) O referido acordo, conhecido por Acordo de Estocolmo, associa directamente a norma específica de estabilidade à zona marítima em que o navio opera e, mais concretamente, à altura significativa de vaga registada na zona de operação; a altura significativa de vaga na zona em que o navio opera determina a altura da água que embarque no convés dos veículos na sequência de avaria accidental.
- (12) Por ocasião do encerramento da Conferência em que o Acordo de Estocolmo foi adoptado, a Comissão assinalou que o Acordo não era aplicável noutras partes da Comunidade e anunciou a sua intenção de proceder a uma análise das condições locais prevalentes nas águas europeias em que navegam navios ro-ro de passageiros e lançar as iniciativas que se mostrassem adequadas.
- (13) O Conselho fez uma declaração para a acta da sua 2074ª sessão, de 17 de Março de 1998, sublinhando a necessidade de se assegurar o mesmo nível de segurança para todos os *ferries* de passageiros que operem em condições similares, quer efectuem viagens internacionais ou viagens domésticas.

⁵ JO L 144 de 15.5.1998, p.1

- (14) Na sequência do acidente do "Express Samina", o Parlamento Europeu adoptou, em 5 de Outubro de 2000, a resolução B5-0783, 0787 e 0791/2000, em que declarava expressamente aguardar a avaliação da Comissão sobre a efectividade do Acordo de Estocolmo e outras medidas para melhorar a estabilidade e a segurança dos navios de passageiros.
- (15) Um estudo efectuado por peritos para a Comissão concluiu serem os valores da altura de vaga nas águas do Sul da Europa similares aos registados no Norte; embora as condições meteorológicas possam ser em geral mais favoráveis no Sul, a norma de estabilidade determinada no contexto do Acordo de Estocolmo baseia-se unicamente no parâmetro altura significativa de vaga e na influência do mesmo na acumulação de água no pavimento ro-ro.
- (16) A aplicação de normas de segurança comunitárias em matéria de estabilidade dos navios ro-ro de passageiros é essencial para a segurança destes navios e deve integrar o quadro comum de segurança marítima.
- (17) Para reforçar a segurança e evitar distorções da concorrência, as normas comuns de segurança em matéria de estabilidade deverão aplicar-se a todos os navios ro-ro de passageiros, qualquer que seja a sua bandeira, que efectuem serviços regulares internacionais com partida ou destino nos portos dos Estados-Membros.
- (18) A segurança dos navios é, em primeiro lugar, da competência dos Estados de bandeira, pelo que cada Estado-Membro deverá assegurar o respeito das prescrições de segurança aplicáveis aos navios ro-ro de passageiros que arvoram a sua bandeira.
- (19) Os Estados-Membros deverão igualmente ser considerados na sua qualidade de Estados de acolhimento; as competências exercidas nessa qualidade têm por base competências específicas do Estado do porto plenamente consentâneas com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (UNCLOS).
- (20) As prescrições específicas de estabilidade introduzidas pela presente directiva deverão basear-se num método, **como o definido nos anexos do Acordo de Estocolmo**, que calcule a altura da água embarcada no pavimento ro-ro na sequência de avaria por colisão em função de dois parâmetros fundamentais: o bordo livre residual do navio e a altura significativa de vaga na zona marítima em que o navio opera.
- (21) Os Estados-Membros deverão determinar e publicar as alturas significativas de vaga nas zonas marítimas **cruzadas por navios ro-ro de passageiros em serviços regulares com partida ou destino nos seus portos** sob sua jurisdição; no caso das rotas internacionais, essas alturas deverão ser estabelecidas, **se aplicável e possível**, por acordo entre os Estados em que se inicia e termina a rota; podem igualmente ser determinadas alturas significativas de vaga para a exploração sazonal nas mesmas zonas marítimas.
- (22) Cada navio ro-ro de passageiros que efectue viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente directiva deverá satisfazer as prescrições de estabilidade correspondentes às alturas significativas de vaga determinadas para a respectiva zona de operação e dispor de um certificado de conformidade emitido pelo Estado-Membro de bandeira, o qual deverá ser reconhecido por todos os outros Estados-Membros.

- (23) As normas de estabilidade SOLAS 90 proporcionam aos navios que operam em zonas em que a altura significativa de vaga é igual ou inferior a 1,5 m um nível de segurança equivalente ao assegurado pelas prescrições específicas de estabilidade estabelecidas pela presente directiva.
- (24) Dadas as modificações estruturais de que poderão necessitar os navios **ro-ro de passageiros** existentes para satisfazerem as prescrições específicas de estabilidade, estas deverão ser introduzidas gradualmente a fim de dar à parte afectada do sector tempo suficiente para se adaptar; para esse efeito deverá prever-se um calendário de adaptação para os navios existentes. **Este calendário não deverá prejudicar a aplicação das prescrições específicas de estabilidade pelos Estados partes no Acordo de Estocolmo.**
- (24-A) Nos termos do n.º 1, alínea e), do artigo 4º da Directiva 1999/35/CE do Conselho, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries* ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade, os Estados de acolhimento devem verificar se os *ferries* ro-ro e as embarcações de passageiros de alta velocidade satisfazem os requisitos específicos de estabilidade adoptados a nível regional e transpostos para a sua legislação nacional quando efectuem nessa região um serviço abrangido pela referida legislação nacional.**
- (24-B) As embarcações de passageiros de alta velocidade conforme definidas na regra 1 do capítulo X da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS), tal como alterada, não deverão ser obrigadas a satisfazer as disposições da presente directiva desde que observem integralmente as disposições do Código Internacional para a segurança das embarcações de alta velocidade, da OMI, tal como alterado.**
- (25) Sendo as medidas necessárias à aplicação da presente directiva medidas de âmbito geral na acepção do artigo 2º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão⁶, as mesmas deverão ser adoptadas pelo procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da referida decisão.
- (26) Atendendo a que os objectivos da acção proposta, nomeadamente salvaguardar a vida humana no mar reforçando a capacidade de sobrevivência dos navios ro-ro em caso de avaria, não podem ser cabalmente realizados pelos Estados-Membros, sendo melhor conseguidos ao nível comunitário devido à escala e efeitos da acção, a Comunidade pode tomar medidas de acordo com o princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não vai além do necessário para se atingirem aqueles objectivos,

⁶ JO L 184 de 17.7.1999, p.23

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º *Objectivo*

O objectivo da presente directiva é estabelecer um nível uniforme de prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros, que aumentem a capacidade de sobrevivência deste tipo de navios em caso de avaria por colisão e proporcionem um nível ~~maior~~ de segurança **elevado** aos passageiros e tripulantes.

Artigo 2º *Definições*

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Navio ro-ro de passageiros», um navio ~~de mar de passageiros equipado de forma a permitir o embarque e desembarque de veículos rodoviários ou ferroviários em marcha e~~ que transporte mais de 12 passageiros, **com espaços de carga ro-ro ou espaços de categoria especial, conforme definidos na regra II-2/3 da Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, tal como alterada;**
- b) «Navio novo», um navio cuja quilha esteja assente ou que se encontre em fase de construção equivalente em ou após 1 de Outubro de 2004. Por fase de construção equivalente entende-se a fase em que:
 - i) se inicia a construção identificável com um navio específico, e
 - ii) começou a montagem desse navio, compreendendo pelo menos 50 toneladas ou 1% da massa estimada de todos os elementos estruturais, consoante o que for menor;
- c) «Navio existente», um navio que não é um navio novo;
- d) «Passageiro», qualquer pessoa excepto o comandante e os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou ocupadas, sob qualquer forma, a bordo de um navio em serviços que a este digam respeito **e as crianças de menos de um ano de idade;**
- e) «Convenções Internacionais», a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (Convenção SOLAS 1974) e a Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966, bem como os respectivos protocolos e alterações em vigor ~~à data de adopção da presente directiva;~~
- f) «Serviço regular», uma série de trajectos de navios ro-ro de passageiros efectuados por forma a servir o tráfego entre os mesmos dois ou mais portos,
 - i) seja de acordo com um horário publicado,
 - ii) seja com trajectos tão regulares ou frequentes que constituam uma série manifestamente sistemática;

- g) «Acordo de Estocolmo», o acordo concluído em Estocolmo, em 27 e 28 de Fevereiro de 1996, ao abrigo da Resolução 14, "Regional Agreements on Specific Stability Requirements for ro-ro Passenger Ships", da Conferência SOLAS 95, adoptada em 29 de Novembro de 1995;
- h) «Administração do Estado de bandeira», as autoridades competentes do Estado cuja bandeira o navio ro-ro de passageiros está autorizado a arvorar;
- i) «Estado de acolhimento», um Estado-Membro de ou para cujos portos um navio ro-ro de passageiros efectua um serviço regular;
- j) «Viagem internacional», uma viagem por mar de um porto de um Estado-Membro para um porto situado fora desse Estado-Membro ou vice-versa;
- k) «Prescrições específicas de estabilidade», as prescrições de estabilidade estabelecidas no Anexo I;
- l) «Altura significativa de vaga» ou «(hs)», o valor médio do terço superior das alturas de vaga medidas num determinado intervalo de tempo;
- m) «Bordo livre residual», a distância mínima, na vertical, entre o pavimento ro-ro avariado e a linha de flutuação na zona da avaria, sem ter conta o efeito da água do mar acumulada no pavimento ro-ro avariado;

Artigo 3º *Âmbito*

1. A presente directiva aplica-se aos navios ro-ro de passageiros, qualquer que seja a sua bandeira, que efectuem serviços regulares internacionais com partida ou destino num porto de um Estado-Membro.
2. Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado de acolhimento, deve assegurar que os navios ro-ro de passageiros que arvoram bandeira de um Estado terceiro satisfazem plenamente as prescrições da presente directiva antes de os autorizar a efectuarem viagens de ou para os seus portos, em conformidade com as disposições do artigo 4º da Directiva 1999/35/CE.

Artigo 4º *Alturas significativas de vaga*

Para determinar a altura da água acumulada no convés dos veículos para efeitos da aplicação da norma específica de estabilidade constante do Anexo I utilizar-se-ão as alturas significativas de vaga (hs). Os valores da altura significativa de vaga serão aqueles cuja probabilidade de serem excedidos é igual ou inferior a 10% no período de um ano.

Artigo 5º
Zonas marítimas

1. Os Estados-Membros **de acolhimento** estabelecerão, o mais tardar seis meses antes da data referida no artigo 13º, a lista das zonas marítimas **sob sua jurisdição cruzadas por navios ro-ro de passageiros em serviços regulares com partida ou destino nos seus portos** e os correspondentes valores da altura significativa de vaga.
2. As zonas marítimas e os valores da altura significativa de vaga nelas aplicáveis serão definidos por acordo entre os Estados-Membros, ou, **se aplicável e possível**, o Estado-Membro e o país terceiro, em que se inicia e termina a rota. Caso a rota de um navio cruze mais de uma zona marítima, o navio deverá satisfazer as prescrições específicas de estabilidade correspondentes ao mais alto valor de altura significativa de vaga identificado para aquelas zonas.
3. A lista supramencionada será comunicada à Comissão e publicada numa base de dados de acesso público, a qual deverá estar disponível no sítio Internet da autoridade marítima competente. A localização dessa informação, bem como as eventuais actualizações da lista e os motivos que as determinaram, serão igualmente comunicados à Comissão.

Artigo 6º
Prescrições específicas de estabilidade

1. Sem prejuízo das prescrições da regra II-1/8 da Convenção SOLAS relativas à compartimentação estanque e à estabilidade em condições de avaria, todos os navios ro-ro de passageiros a que se refere o n.º 1 do artigo 3º deverão satisfazer as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no Anexo I da presente directiva.
2. Relativamente aos navios ro-ro de passageiros que operem **exclusivamente** em zonas marítimas em que a altura significativa de vaga é igual ou inferior a 1,5 metros, a aplicação das prescrições da regra II-1/8 da Convenção SOLAS será considerada equivalente à aplicação das prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no Anexo I.
3. Ao aplicarem as prescrições estabelecidas no Anexo I, os Estados-Membros deverão fazer uso das orientações constantes do Anexo II, na medida do que for possível e compatível com a configuração do navio considerado.

Artigo 7º
Introdução das prescrições específicas de estabilidade

1. Os navios ro-ro de passageiros novos devem satisfazer as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no Anexo I.
2. Os navios ro-ro de passageiros existentes, **com excepção dos navios a que se refere o n.º 2 do artigo 6º**, devem satisfazer as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no Anexo I em 1 de Outubro de 2010 o mais tardar.

Os navios ro-ro de passageiros existentes que, à data de adopção da presente directiva, satisfaçam as prescrições da regra II-1/8 da Convenção SOLAS (normas SOLAS 90) devem satisfazer as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no Anexo I em 1 de Outubro de 2015 o mais tardar. A presente disposição aplica-se sem prejuízo do n.º 1, alínea e), do artigo 4º da Directiva 1999/35/CE.

Artigo 8º
Certificados

1. Todos os navios ro-ro de passageiros novos e existentes que arvoreem bandeira de um Estado-Membro devem dispor de um certificado que ateste que satisfazem as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no artigo 6º e no Anexo I.

O certificado, **que poderá ser combinado com outros certificados afins**, será emitido pela Administração do Estado de bandeira e deve indicar a altura significativa de vaga até à qual se pode considerar que o navio satisfaz as prescrições específicas de estabilidade, bem como a zona marítima para a qual o certificado foi originalmente emitido.

O certificado permanecerá válido enquanto o navio operar ~~na mesma zona ou~~ numa ~~outra zona em que se registe o mesmo valor de~~ **com uma** altura significativa de vaga **de valor idêntico ou inferior**.

2. Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado de acolhimento, deve reconhecer os certificados emitidos por outro Estado-Membro ao abrigo da presente directiva.
3. Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado de acolhimento, deve aceitar os certificados emitidos por um Estado terceiro que atestem que um navio satisfaz as prescrições específicas de estabilidade exigidas.

Artigo 9º
*Exploração sazonal **e de curta duração***

1. Uma companhia de navegação que preste serviços regulares todo o ano e deseje explorar nesses serviços, por ~~uma época~~ **um período** de menor duração, navios ro-ro de passageiros suplementares deve comunicá-lo à autoridade competente do Estado ou Estados de acolhimento ~~três meses~~ **o mais tardar um mês** antes de se iniciar a exploração dos navios suplementares nos serviços considerados. **Todavia, quando circunstâncias imprevistas obriguem à rápida entrada em serviço de um navio ro-ro de passageiros de substituição para assegurar a continuidade do serviço, aplicar-se-á o disposto na Directiva 1999/35/CE.**

- 1-A. Uma companhia de navegação que deseje efectuar sazonalmente um serviço regular durante um período curto, não superior a seis meses por ano, deve comunicá-lo à autoridade competente do Estado ou Estados de acolhimento o mais tardar três meses antes de inaugurar o serviço.**

Caso ~~essa exploração sazonal~~ **esse tipo de serviço** se efectue em condições em que a altura significativa de vaga é menor que a estabelecida para a mesma zona marítima para a exploração todo o ano, a autoridade competente pode utilizar o valor ~~sazonal~~ da altura significativa de vaga **aplicável nesse período curto** para determinar a altura da água para efeitos da aplicação da norma específica de estabilidade constante do Anexo I. O valor ~~sazonal~~ da altura significativa de vaga ~~a aplicar~~ **aplicável no referido período** será acordado entre os Estados-Membros, ou, **se aplicável e possível,** o Estado-Membro e o país terceiro, em que se inicia e termina a rota.

2. Os navios ro-ro de passageiros cuja exploração ~~sazonal~~, na acepção do n.º 1 **e do n.º 1-A**, recebeu o acordo da autoridade competente do Estado ou Estados de acolhimento devem dispor de um certificado de conformidade com as disposições da presente directiva, conforme previsto no n.º 1 do artigo 8º.

Artigo 10º *Adaptações*

Os anexos poderão ser alterados, segundo o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 11º, a fim de ter em conta os desenvolvimentos registados a nível internacional, nomeadamente no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), ~~ou de~~ **para** reforçar a eficácia da presente directiva à luz da experiência adquirida e do progresso técnico.

Artigo 11º *Comité*

1. A Comissão será assistida pelo Comité instituído pelo n.º 1 do artigo 12º da Directiva 93/75/CEE⁷, composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão.
2. Quando é feita referência ao presente número, aplica-se o procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no n.º 3 do artigo 7º e no artigo 8º da mesma .
3. O período previsto no n.º 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é fixado em oito semanas.

Artigo 12º *Sanções*

Os Estados-Membros estabelecerão o regime de sanções a aplicar em caso de violação das disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva e tomarão as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

⁷ JO L 247 de 5.10.1993, p.19

Artigo 13º
Aplicação

Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva ~~o mais tardar em 1 de Janeiro de 2004~~ **18 meses após a sua entrada em vigor**. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades de referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

Artigo 14º
Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 15º
Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente