



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 4.12.2002
KOM(2002) 721 slutlig

2002/0074 (COD)

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om specifika stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg

(framlagt av kommissionen enligt artikel 250.2 i EG-fördraget)

MOTIVERING

Vid plenarsammanträdet den 7 november 2002 godkände Europaparlamentet, med förbehåll för vissa ändringar, kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om specifika stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg [KOM(2002) 158-2, 2002/0074 (COD)].

Europaparlamentet godkänner i stort de viktigaste delarna i kommissionens förslag, men har lagt fram ett antal ändringsförslag. Kommissionen föreslår att dess ursprungliga förslag ändras på grundval av dessa ändringsförslag.

De flesta av Europaparlamentets ändringsförslag utgör förtydliganden och förbättringar av texten i kommissionens ursprungliga förslag. Andra ändringar förstärker vissa aspekter av förslaget. Ytterligare flexibilitet införs genom ett av ändringsförslagen. Alla dessa ändringsförslag har införlivats i det ändrade förslaget och de rör främst följande områden:

- En uttrycklig hänvisning i skälen till att den tidsfrist som fastställs i artikel 7.2 för de existerande ro-ro-passagerarfartygens efterlevnad av direktivets bestämmelser, inte får påverka tillämpningen av de specifika stabilitetskrav som medlemsstaterna som parter i Stockholmsöverenskommelsen kommit överens om. Ett sådant förtydligande kompletterar den hänvisning till artikel 4.1.e i rådets direktiv 1999/35/EG¹ som görs i artikel 3.2 i detta förslag.
- Ett förtydligande att höghastighetspassagerarfartyg inte måste uppfylla bestämmelserna i detta direktiv, förutsatt att de uppfyller de specifika internationella bestämmelserna för denna fartygstyp.
- Ändringar av definitionerna av "ro-ro-passagerarfartyg" och "passagerare" för att helt anpassa dem till konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS).
- En ändring av tidsfristen för när existerande ro-ro-passagerarfartyg som då detta direktiv antas redan uppfyller de specifika stabilitetskraven i SOLAS-konventionen (SOLAS 90-standard) senast skall uppfylla bestämmelserna i detta direktiv. Den här bestämmelsen, genom vilken en mer flexibel tidsfrist införs, kommer endast att gälla sådana fartyg som redan uppfyller stabilitetskrav av hög kvalitet tidigare än den 1 oktober 2010 (tidsfristen för efterlevnaden av SOLAS 90-standard).
- En förbättring av bestämmelserna om särskilt tillstånd för ro-ro-passagerarfartygs säsongstrafik och trafik under kortvariga perioder.
- Direktivets genomförandedatum ändras också till att vara 18 månader efter dess ikraftträdande.

Inga ändringar har gjorts i de tekniska bilagorna till förslaget (bilagorna I och II), som inte heller återges i detta ändrade förslag.

I enlighet med artikel 250.2 ändrar kommissionen därför sitt förslag.

¹ Rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om specifika stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag²,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande³,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁴,

i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 251 i fördraget, och

av följande skäl:

- (1) Som ett led i den gemensamma transportpolitiken är det nödvändigt att vidta ytterligare åtgärder för att öka säkerheten vid passagerartransporter till sjöss.
- (2) Gemenskapen vill göra allt för att undvika att det inträffar olyckor till sjöss i vilka ro-ro-passagerarfartyg är inblandade och som resulterar i förluster av människoliv.
- (3) Ro-ro-passagerarfartygens överlevnadsförmåga efter en kollisionsskada beror på den standard de håller när det gäller skadestabilitet. Överlevnadsförmågan är en viktig faktor för passagerarnas och besättningens säkerhet och är särskilt betydelsefull vid räddningsinsatser. Det allvarligaste problemet för ett ro-ro-fartyg med slutet ro-ro-däck efter en kollisionsskada är effekten av stora mängder vatten som samlas på det däck.
- (4) Passagerarna och besättningen ombord på sådana fartyg i hela gemenskapen har rätt att förvänta sig att fartyget håller samma höga säkerhetsnivå oavsett i vilket område det går i trafik.
- (5) Med tanke på den betydelse som passagerartransporter till sjöss har för den inre marknaden, är åtgärder på gemenskapsnivå det effektivaste sättet att fastställa en gemensam lägsta säkerhetsnivå för fartyg i hela gemenskapen.

² EGT C [...], [...], s. [...].

³ EGT C [...], [...], s. [...].

⁴ EGT C [...], [...], s. [...].

- (6) Åtgärder på gemenskapsnivå är det bästa sättet att säkerställa ett harmoniserat genomförande av de principer som överenskommits inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), samtidigt som man därigenom kan undvika en snedvridning av konkurrensen mellan olika operatörer av ro-ro-passagerarfartyg som går i trafik i gemenskapen.
- (7) Allmänna stabilitetskrav för skadade ro-ro-passagerarfartyg fastställdes på internationell nivå genom 1990 års SOLAS-konferens och infördes i kapitel II-1 del B8 i SOLAS-konventionen (SOLAS 90-kriterierna). Dessa krav gäller i hela gemenskapen, genom att SOLAS-konventionen är direkt tillämplig på internationella resor, och genom att direktiv 1998/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg⁵ är tillämplig på inrikes resor.
- (8) Skadestabilitetskriterierna i SOLAS 90 omfattar underförstått effekten av vatten som tränger in på ro-ro-däcket under sjöförhållanden med 1,5 meters signifikant våghöjd.
- (9) Genom IMO-resolution 14 från 1995 års SOLAS-konferens fick IMO-medlemmar rätt att ingå regionala överenskommelser om de anser att de rådande sjöförhållandena och andra lokala förhållanden gör att det krävs specifika stabilitetskrav i ett visst område.
- (10) Den 28 februari 1996 i Stockholm kom åtta nordeuropeiska länder, däribland sju av gemenskapens medlemsstater, överens om att införa strängare stabilitetskrav för skadade ro-ro-passagerarfartyg. Dessa krav, som tar hänsyn till effekten av vatten som samlas på ro-ro-däcket, gör att fartygen kan överleva under svårare sjöförhållanden än enligt SOLAS 90-kriterierna och att de klarar signifikanta våghöjder på upp till 4 meter.
- (11) Enligt denna överenskommelse, den s.k. Stockholmsöverenskommelsen, beror de specifika stabilitetskriterierna på det havsområde där fartyget går i trafik, och närmare bestämt på den signifikanta våghöjd som registrerats i detta område. Den signifikanta våghöjden i det område där fartyget går i trafik bestämmer vattennivån på bildäcket efter en olycka där fartyget skadas.
- (12) Vid avslutningen av den konferens där överenskommelsen antogs, konstaterade kommissionen att överenskommelsen inte är tillämplig i andra delar av gemenskapen. Kommissionen förklarade att den hade för avsikt att undersöka de rådande lokala förhållanden i europeiska farvatten där ro-ro-passagerarfartyg går i trafik, och att vidta lämpliga åtgärder.
- (13) Vid sitt 2074:e möte den 17 mars 1998 avgav rådet en förklaring i vilken man betonade att det var nödvändigt att se till att alla ro-ro-passagerarfartyg som går i trafik under liknande förhållanden håller samma säkerhetsnivå, oavsett om de används för internationella eller inrikes resor.
- (14) Efter olyckan med Express Samina, antog Europaparlamentet den 5 oktober 2000 resolutionerna B5-0783, 0787 och 0791/2000, av vilka det framgår att Europaparlamentet inväntar kommissionens utvärdering av Stockholmsöverenskommelsens effektivitet och av andra åtgärder för att förbättra passagerarfartygs stabilitet och säkerhet.

⁵ EGT L 144, 15.5.1998, s. 1.

- (15) En expertundersökning som kommissionen har låtit genomföra, visar att våghöjderna i sydeuropeiska farvatten är ungefär desamma som i de nordeuropeiska farvattnen. Även om väderförhållandena i allmänhet är gynnsammare i söder, baseras de stabilitetskriterier som fastställs i Stockholmsöverenskommelsen enbart på den signifikanta våghöjden och på hur den påverkar ansamlingen av vatten på ro-ro-däcket.
- (16) Tillämpningen av gemenskapens säkerhetskriterier i fråga om stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg är viktig för säkerheten ombord på dessa fartyg, och sådana kriterier måste ingå i det gemensamma regelverket om säkerheten till sjöss.
- (17) För att förbättra säkerheten och undvika en snedvridning av konkurrensen bör de gemensamma säkerhetskriterierna i fråga om stabilitet tillämpas på alla ro-ro-passagerarfartyg som används i internationell reguljärtrafik, oavsett vilken flagg de för.
- (18) Fartygssäkerheten är huvudsakligen flaggstaternas ansvar och medlemsstaterna bör därför se till att de ro-ro-passagerarfartyg som för deras flagg uppfyller de tillämpliga säkerhetskraven.
- (19) Medlemsstaterna bör också omfattas i egenskap av värdstater. De befogenheter som de utövar i denna egenskap bygger på särskilda hamnstatsbefogenheter som fullt ut överensstämmer med Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 (UNCLOS).
- (20) De specifika stabilitetskrav som införs genom detta direktiv bör baseras på en metod, **som fastställs i bilagorna till Stockholmsöverenskommelsen**, för beräkning av vattennivån på ro-ro-däcket efter en kollisionsskada beroende på två grundläggande parametrar: fartygets restfribord och den signifikanta våghöjden i det havsområde där fartyget går i trafik.
- (21) Medlemsstaterna bör bestämma och offentliggöra de signifikanta våghöjderna i de havsområden **som korsas av ro-ro-passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från sina hamnar** ~~som omfattas av deras jurisdiktion~~. För internationella rutter bör de stater där trafikens ändpunkter är belägna komma överens om vilken signifikant våghöjd som skall gälla, **när så är tillämpligt och möjligt**. Signifikanta våghöjder för trafik som bedrivs i samma område under vissa delar av året får också fastställas.
- (22) Alla ro-ro-passagerarfartyg som omfattas av detta direktiv bör uppfylla de stabilitetskrav som gäller med hänsyn till de signifikanta våghöjder som fastställts för det område där fartyget går i trafik. De bör inneha ett intyg om överensstämmelse som utfärdats av flaggmedlemsstaten och som godtas av alla andra medlemsstater.
- (23) Stabilitetskriterierna i SOLAS 90 ger motsvarande säkerhetsnivå som de specifika stabilitetskrav som fastställs genom detta direktiv för fartyg som går i trafik i havsområden där den signifikanta våghöjden är 1,5 meter eller lägre.

- (24) Med tanke på de ombyggnader av existerande **ro-ro-passagerarfartyg** som kan vara nödvändiga för att de skall uppfylla de specifika stabilitetskraven, bör dessa krav införas successivt under ett antal år, så att den del av branschen som berörs får gott om tid att uppfylla kraven. En tidtabell för infasning av existerande fartyg bör därför fastställas. **Denna tidtabell för infasning får inte påverka tillämpningen av de specifika stabilitetskrav som parterna i Stockholmsöverenskommelsen kommit överens om.**
- (24a) Enligt artikel 4.1 e i rådets direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik skall värdestaterna kontrollera att ro-ro-passagerarfartygen och höghastighetspassagerarfartygen uppfyller de specifika stabilitetskrav som antagits på regional nivå och införlivats med staternas nationella lagstiftning när fartygen i den berörda regionen bedriver trafik som omfattas av den nationella lagstiftningen.**
- (24b) Höghastighetspassagerarfartyg som motsvarar definitionen i regel 1 i kapitel X i 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) i dess ändrade version bör inte tvingas att iaktta bestämmelserna i detta direktiv om de inte till fullo respekterar bestämmelserna i deras ändrade form i IMO:s internationella kod för säkerhetsbestämmelser för höghastighetsfartyg.**
- (25) Eftersom de åtgärder som krävs för genomförandet av detta direktiv är åtgärder med allmän räckvidd enligt artikel 2 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁶, bör de antas genom det förfarande som anges i artikel 5 i det beslutet.
- (26) Målen med den föreslagna åtgärden, nämligen att slå vakt om säkerheten för människoliv till sjöss genom att öka ro-ro-passagerarfartygs överlevnadsförmåga efter en skada, kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna. Eftersom dessa mål på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, får gemenskapen anta åtgärderna i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1 *Syfte*

Syftet med det här direktivet är att fastställa enhetliga stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg, för att förbättra överlevnadsförmågan för denna fartygstyp efter en kollisionsskada och öka säkerheten för passagerare och besättning.

⁶ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

Artikel 2 *Definitioner*

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *ro-ro-passagerarfartyg*: ett fartyg som medför fler än tolv passagerare, med ro-ro-lastutrymmen eller utrymmen av särskild kategori enligt definitionen i regel II-2/3 i den ändrade versionen av 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss. ~~ett havsgående passagerarfartyg som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget, och som medför fler än tolv passagerare.~~
- b) *nytt fartyg*: fartyg som den 1 oktober 2004 eller senare kölsträcks eller befinner sig på ett motsvarande byggnadsstadium. Ett motsvarande byggnadsstadium avser det stadium på vilket
 - i) byggande som kan hänföras till ett visst fartyg har påbörjats, och
 - ii) sammanfogning av fartyget har påbörjats omfattande minst 50 ton eller 1 % av den beräknade mängden byggnadsmaterial, varvid den lägsta angivelsen skall gälla.
- c) *existerande fartyg*: ett fartyg som inte är ett nytt fartyg.
- d) *passagerare*: alla personer med undantag av befälhavaren och medlemmarna av besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov och med undantag av barn ännu inte fyllda ett år.
- e) *internationella konventioner*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (1974 års SOLAS-konvention) och 1966 års internationella lastlinjekonvention samt därtill hörande protokoll och ändringar ~~som gäller den dag då detta direktiv antas.~~
- f) *reguljär trafik*: en rad överfarter med ro-ro-passagerarfartyg som går i trafik mellan samma två eller flera hamnar, antingen
 - i) enligt en offentliggjord tidtabell, eller
 - ii) med så regelbundna eller ofta förekommande överfarter att de utgör en igenkännlig systematisk serie.
- g) *Stockholmsöverenskommelsen*: den överenskommelse som ingicks i Stockholm den 27 och 28 februari 1996 i enlighet med resolution 14 från 1995 års SOLAS-konferens, "Regional Agreements on Specific Stability Requirements for ro-ro Passenger Ships", antagen den 29 november 1995.
- h) *flaggstatens myndighet*: de behöriga myndigheterna i den stat vars flagg ro-ro-passagerarfartyget har rätt att föra.
- i) *världstat*: en medlemsstat till eller från vars hamnar ett ro-ro-passagerarfartyg går i reguljär trafik.

- j) *internationell resa*: en resa till sjöss från en medlemsstats hamn till en hamn utanför den medlemsstaten, eller omvänt.
- k) *specifika stabilitetskrav*: de stabilitetskrav som anges i bilaga I.
- l) *signifikant våghöjd (Hs)*: den genomsnittliga höjden för den tredjedel högsta våghöjder som har iakttagits under en bestämd period.
- m) *restfribord*: det minsta avståndet mellan det skadade ro-ro-däcket och vattenlinjen efter skada, vid skadans placering på fartyget, utan att den ytterligare effekten av mängden vatten på det skadade ro-ro-däcket tas med i beräkningen.

Artikel 3 *Tillämpningsområde*

1. Direktivet skall gälla alla ro-ro-passagerarfartyg, oberoende av flagg, som används i internationell reguljärtrafik till eller från en medlemsstats hamn.
2. Varje medlemsstat skall i egenskap av värdstat säkerställa att ro-ro-passagerarfartyg som för ett tredje lands flagg till fullo uppfyller kraven i detta direktiv innan de får användas på resor till eller från hamnar i den medlemsstaten, i enlighet med bestämmelserna i artikel 4 i direktiv 1999/35/EG.

Artikel 4 *Signifikanta våghöjder*

De signifikanta våghöjderna (H_s) skall användas för att bestämma vattennivån på bildäcket då de specifika stabilitetskriterierna i bilaga I tillämpas. Värdena på de signifikanta våghöjderna skall vara de som inte överskrider under mer än 10 procent av året.

Artikel 5 *Havsområden*

1. ~~Medlems~~ **Värd**staterna skall senast sex månader före det datum som anges i artikel 13 fastställa en förteckning över havsområden ~~inom sin jurisdiktion~~ **som korsas av ro-ro-passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från sina hamnar** och motsvarande värden på de signifikanta våghöjderna.
2. Havsområdena och de signifikanta våghöjder som skall tillämpas i dessa områden skall fastställas i samråd mellan de medlemsstater, eller, **när så är tillämpligt och möjligt**, mellan de medlemsstater och tredje länder, där trafikens ändpunkter är belägna. Om fartygets rutt korsar mer än ett havsområde, skall fartyget uppfylla de specifika stabilitetskraven för den högsta signifikanta våghöjd som fastställts för dessa områden.
3. Förteckningen skall anmälas till kommissionen och publiceras i en offentlig databas som skall finnas tillgänglig på den behöriga sjöfartsmyndighetens webbplats. Kommissionen skall underrättas om var denna information finns att tillgå, och om eventuella uppdateringar av förteckningen och skälen därtill.

Artikel 6
Specifika stabilitetskrav

1. Utan att det påverkar tillämpningen av kraven i regel II-1/8 i konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS), beträffande vattentäta indelningar och stabilitet i skadat skick, skall alla ro-ro-passagerarfartyg som avses i artikel 3.1 uppfylla de specifika stabilitetskraven i bilaga I till detta direktiv.
2. För ro-ro-passagerarfartyg som **endast** går i trafik i havsområden där den signifikanta våghöjden är 1,5 meter eller lägre, skall uppfyllandet av kraven i regel II-1/8 i SOLAS-konventionen anses motsvara uppfyllandet av de specifika stabilitetskrav som anges i bilaga I.
3. Vid tillämpning av kraven i bilaga I skall medlemsstaterna använda riktlinjerna i bilaga II, i den mån detta är praktiskt möjligt och lämpligt med hänsyn till det berörda fartygets konstruktion.

Artikel 7
Införande av de specifika stabilitetskraven

1. Nya ro-ro-passagerarfartyg skall uppfylla de specifika stabilitetskraven i bilaga I.
2. Existerande ro-ro-passagerarfartyg, **med undantag av de fartyg som omfattas av artikel 6.2,** skall uppfylla de specifika stabilitetskraven i bilaga I senast den 1 oktober 2010.

Existerande ro-ro-passagerarfartyg som då direktivet antas uppfyller kraven i regel II-1/8 i konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen) (SOLAS 90-standarden) skall senast den 1 oktober 2015 uppfylla de specifika stabilitetskraven i bilaga I. Den här bestämmelsen skall tillämpas utan att tillämpningen av artikel 4.1 e i direktiv 1999/35/EG påverkas.

Artikel 8
Intyg

1. Alla nya och existerande ro-ro-passagerarfartyg som för en medlemsstats flagg skall innehålla ett intyg som visar att de specifika stabilitetskrav som anges i artikel 6 och bilaga I är uppfyllda.

Av detta intyg, som skall utfärdas av flaggstatens myndighet **och får kombineras med andra relevanta intyg,** skall det framgå upp till vilken signifikant våghöjd fartyget kan uppfylla de specifika stabilitetskraven och för vilket område intyget ursprungligen har utfärdats.

Intyget skall vara giltigt så länge fartyget går i trafik i ~~samma ett område eller i ett annat område där~~ **med samma eller lägre** signifikanta våghöjder ~~har uppmätts~~.

2. Varje medlemsstat skall i egenskap av värdstat erkänna intyg som utfärdats av en annan medlemsstat i enlighet med detta direktiv.

3. Varje medlemsstat skall i egenskap av värdstat godta intyg som utfärdats av länder utanför EU och som visar att fartyget uppfyller de specifika stabilitetskrav som fastställts.

Artikel 9

*Trafik under vissa delar av året **eller kortvarig trafik***

1. Om ett rederi som bedriver reguljär tidtabellsbunden trafik året runt önskar införa ytterligare ro-ro-passagerarfartyg som skall nyttjas i samma trafik under en kortare period, skall det underrätta värdstatens behöriga myndigheter om detta senast ~~tre~~ **en** månader innan dessa ytterligare fartyg börjar nyttjas i denna trafik. **Om oförutsedda omständigheter emellertid kräver att ett ro-ro-passagerarfartyg snabbt måste tas i bruk som ersättning för att garantera trafikens kontinuitet skall bestämmelserna i direktiv 1999/35/EG tillämpas.**
- 1a. Om ett rederi önskar bedriva reguljär säsongstrafik i högst sex månader per år skall det senast tre månader innan trafiken inleds underrätta den behöriga myndigheten i medlemsstaten eller värdstaten.**

Om sådan säsongstrafik bedrivs under förhållanden med lägre signifikant våghöjd än de som fastställts för samma havsområde vid trafik året runt, får de behöriga myndigheterna, vid tillämpning av de specifika stabilitetskriterierna i bilaga I, använda den signifikanta våghöjden **som tillämpas för under denna aktuella kortare perioden** för att bestämma vattennivån. De signifikanta våghöjder som skall tillämpas under den berörda perioden skall fastställas i samråd mellan de medlemsstater, eller, **när så är tillämpligt och möjligt,** mellan de medlemsstater och tredje länder, där trafikens ändpunkter är belägna.

2. När värdstatens eller -staternas behöriga myndigheter har gett sitt samtycke till sådan trafik som avses i punkterna 1 **och 1a**, skall ro-ro-passagerarfartyg som används i sådan trafik inneha ett intyg enligt artikel 8.1 som visar att det uppfyller kraven i detta direktiv.

Artikel 10

Anpassning

Bilagorna får ändras i enlighet med förfarandet i artikel 11.2 för att ta hänsyn till den internationella utvecklingen, särskilt inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), ~~eller~~ för att direktivet skall bli effektivare mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts och den tekniska utvecklingen.

Artikel 11

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats enligt artikel 12.1 i direktiv 93/75/EEG⁷, bestående av företrädare för medlemsstaterna och med kommissionens företrädare som ordförande.

⁷ EGT L 247, 5.10.1993, s. 19.

2. Vid hänvisning till denna punkt skall det föreskrivande förfarandet i artikel 5 i beslut 1999/468/EG tillämpas, i enlighet med artikel 7.3 och artikel 8 i detta beslut.
3. Den period som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara åtta veckor.

Artikel 12
Påföljder

Medlemsstaterna skall fastställa regler om de påföljder som skall gälla vid överträdelser av de nationella bestämmelser som har antagits enligt detta direktiv och skall vidta alla erforderliga åtgärder för att se till att de verkställs. Påföljderna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

Article 13
Genomförande

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast ~~den 1 januari 2004~~ **18 månader efter dess ikraftträdande**. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 14
Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 15
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande