

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento de sesión

FINAL
A6-0063/2007

8.3.2007

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar o vías navegables en caso de accidente
(COM(2005)0592 – C6-0057/2006 – 2005/0241(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Paolo Costa

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
mayoría de los votos emitidos
- **I Procedimiento de cooperación (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- **II Procedimiento de cooperación (segunda lectura)
*mayoría de los votos emitidos para aprobar la Posición Común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la Posición Común*
- *** Dictamen conforme
*mayoría de los miembros que integran el Parlamento salvo en los
casos contemplados en los art. 105, 107, 161 y 300 del Tratado CE
y en el art. 7 del Tratado UE*
- ***I Procedimiento de codecisión (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- ***II Procedimiento de codecisión (segunda lectura)
*mayoría de los votos emitidos para aprobar la Posición Común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la Posición Común*
- ***III Procedimiento de codecisión (tercera lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar el texto conjunto

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto por la Comisión.)

Enmiendas a un texto legislativo

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones se indican ***en negrita y cursiva***. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del texto legislativo para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	14
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS	21
PROCEDIMIENTO	26

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar o vías navegables en caso de accidente

(COM(2005)0592 – C6-0057/2006 – 2005/0241(COD))

(Procedimiento de codecisión: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2005)0592)¹,
 - Vistos el apartado 2 del artículo 251 y el apartado 2 del artículo 80 del Tratado CE, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C6-0057/2006),
 - Visto el artículo 51 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Asuntos Jurídicos (A6-0063/2006),
1. Aprueba la propuesta de la Comisión en su versión modificada;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo, si se propone modificar sustancialmente esta propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

Texto de la Comisión

Enmiendas del Parlamento

Enmienda 1
Considerando 3 bis (nuevo)

(3 bis) Los regímenes de seguro obligatorio previstos por el Convenio de Atenas de 2002 deben ser proporcionales a la capacidad de las compañías navieras y de las sociedades de seguros. Las compañías navieras deben poder gestionar su régimen de seguros de manera económicamente razonable, y, en particular, por lo que respecta a las compañías navieras pequeñas que operan a escala nacional, se

¹ Pendiente de publicación en el DO.

debe tener en cuenta el carácter estacional de su actividad. El período de transición previsto para la aplicación del presente Reglamento debe ser lo suficientemente largo para permitir que el seguro obligatorio, en virtud del presente Reglamento, se aplique sin perjuicio de los regímenes de seguros existentes.

Justificación

Si se quiere que el sistema de compensación funcione de modo realista y eficaz, las compañías de seguros deben estar en condiciones de cumplir las disposiciones del Convenio, y también debe existir el modo de asegurar la viabilidad y la competitividad de las compañías navieras, especialmente las de tamaño medio y pequeño.

Enmienda 2
Considerando 4

(4) Procede obligar al transportista al abono de un anticipo en caso de muerte o lesiones de un pasajero.

(4) Procede obligar al transportista al abono de un anticipo en caso de muerte o lesiones de un pasajero, **siempre y cuando dicho anticipo no suponga un reconocimiento de culpa.**

Justificación

Es importante aclarar que el posible abono de un anticipo a un pasajero, mientras se lleve a cabo el procedimiento para averiguar la culpa o la responsabilidad, no debe constituir, jurídicamente, un reconocimiento de responsabilidad.

Enmienda 3
Considerando 5

(5) Antes de iniciarse el viaje, debe facilitarse a los pasajeros cumplida **información** sobre los derechos que los amparan en virtud del presente Reglamento.

(5) Antes de iniciarse el viaje, debe facilitarse a los pasajeros **una información adecuada**, cumplida **e inteligible** sobre los derechos que los amparan en virtud del presente Reglamento.

Justificación

Esta enmienda pretende garantizar un alto nivel de información de los pasajeros sobre sus nuevos derechos.

Enmienda 4
Considerando 7 bis (nuevo)

(7 bis) Ante la necesidad de una mayor concertación entre los Estados miembros sobre asuntos de seguridad marítima, es fundamental reexaminar las competencias de la AESM y considerar, en su caso, una ampliación de sus atribuciones.

Justificación

Siguiendo el ejemplo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, parece esencial examinar la necesidad de una posible ampliación de competencias de la AESM y, en caso de ampliarse efectivamente sus atribuciones, preguntarse si la capacidad de respuesta de la UE en casos de accidente aumentaría.

Enmienda 5
Considerando 7 ter (nuevo)

(7 ter) Las autoridades nacionales, en particular las autoridades portuarias, desempeñan un papel fundamental y vital en lo que respecta a la identificación y gestión de los diferentes riesgos para la seguridad marítima.

Justificación

Es importante recordar el papel fundamental que las autoridades nacionales y, en particular, las autoridades portuarias, desempeñan en la identificación oportuna y la gestión de los diferentes riesgos para la seguridad marítima.

Enmienda 6
Artículo 3 apartado 1

La responsabilidad del transportista y del transportista ejecutor con respecto a los pasajeros y sus equipajes estará regida por las disposiciones pertinentes para dicha responsabilidad contenidas en el Convenio de Atenas de 2002.

La responsabilidad del transportista y del transportista ejecutor con respecto a los pasajeros y sus equipajes estará regida por las disposiciones pertinentes para dicha responsabilidad contenidas en el Convenio de Atenas de 2002, ***incluida la reserva del apartado 1 de las directrices para la aplicación del Convenio aprobadas por el Comité Jurídico de la OMI el 19 de octubre***

de 2006, adjuntas al presente Reglamento.

Justificación

Debería mantenerse el régimen especial de responsabilidad para el caso de riesgos terroristas establecido por el Comité Jurídico de la OMI para alcanzar una cobertura económicamente sostenible de dicho riesgos a través del mercado de seguros.

Enmienda 7

Artículo 4, párrafo 1

El artículo 7, apartado 2 del Convenio de Atenas de 2002, no será aplicable al transporte de pasajeros dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, salvo si todos los Estados miembros convienen en tal aplicación cuando se modifique el presente Reglamento.

El artículo 7, apartado 2 del Convenio de Atenas de 2002, no será aplicable al transporte de pasajeros dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, ***a menos que el Parlamento Europeo y el Consejo, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 251 del Tratado, decidan modificar el presente Reglamento.***

Justificación

Teniendo en cuenta que el artículo 7, apartado 2, del Convenio de Atenas se refiere a los límites de la responsabilidad en caso de muerte o lesiones, es más seguro especificar que la aplicación de esta disposición sólo podrá modificarse por el procedimiento de codecisión.

Esta enmienda técnica corrige una redacción ilegal de la Comisión y de la comisión JURI, puesto que es no se puede requerir la unanimidad para la adopción o la modificación de un Reglamento adoptado en codecisión (Comisión y JURI) ni ignorar la competencia del Parlamento en el procedimiento de codecisión(JURI).

Enmienda 8

Artículo 4, párrafo 1 bis (nuevo)

El artículo 19 del Convenio de Atenas no es aplicable al transporte de pasajeros que entra dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Justificación

El artículo 19 del Convenio de Atenas de 2002 establece que: «El presente Convenio no modificará los derechos y obligaciones que para el transportista, el transportista ejecutor y los empleados

o agentes de éstos se estipulen en convenios internacionales sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de navegación marítima.»

En su formulación actual, el artículo 19 autorizaría a un transportista responsable de la muerte o de lesiones a pasajeros sobre la base del Convenio de Atenas de 2002 a limitar su responsabilidad haciendo referencia a los límites globales de responsabilidad impuestos por otros Convenios internacionales¹. En algunos casos, estos límites globales de responsabilidad pueden impedir que los pasajeros obtener una parte sustancial de sus reclamaciones en virtud del Convenio de Atenas que autoriza a los pasajeros a obtener un mínimo de 250 000 unidades de cuenta sin ningún límite global (un límite global establece un importe total para todas las reclamaciones por cualquier incidente/accidente ocurrido).

Esta enmienda tendrá como consecuencia que no se podrá recurrir a ningún otro Convenio internacional podrá limitar las reclamaciones de las víctimas por muerte o lesiones sobre la base de los artículos 3, apartado 1, y 7 del Convenio de Atenas.

Enmienda 9 Artículo 5

En caso de muerte o lesiones sufridas por un pasajero, el transportista abonará un anticipo suficiente para sufragar las necesidades económicas inmediatas, en el plazo de 15 días tras la identificación del derechohabiente. En caso de muerte, este pago no podrá ser inferior a 21 000 euros.

En caso de muerte o lesiones sufridas por un pasajero **como resultado de un suceso o accidente relacionado con la navegación**, el transportista **o el transportista ejecutor abonarán** un anticipo suficiente para sufragar las necesidades económicas inmediatas, en el plazo de 15 días tras la identificación del derechohabiente. En caso de muerte **o de invalidez absoluta y permanente de un pasajero o de heridas consideradas clínicamente muy graves en un 75 % o más del cuerpo del pasajero**, este pago no podrá ser inferior a 21 000 euros.

Justificación

Por razones obvias de justicia, es importante garantizar que el pasajero tenga acceso a un anticipo en los casos previstos, con objeto de cubrir necesidades económicas. Por razones de justicia, el transportista deberá poder recuperar el anticipo en caso de que, efectivamente, quede libre de culpa. Esta disposición es coherente con la legislación aplicable al sector de los transportes aéreos, a saber, el Reglamento (CE) n° 889/2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97.

¹ Para reclamaciones relativas a la muerte o lesiones a pasajeros, el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, en su artículo 7, establece un límite global de responsabilidad de 175 000 unidades de cuenta multiplicado por el número de pasajeros, y el Convenio sobre limitación de la responsabilidad en la navegación interior (Rin y Mosela), en su artículo 7, establece un límite global de responsabilidad de 60 000 unidades de cuenta multiplicado por el número de pasajeros.

Es necesario limitar la posibilidad de efectuar pagos anticipados por reclamaciones en caso de sucesos relacionados con la navegación, puesto que en ese caso sólo entra en juego una responsabilidad objetiva (automática) (de hasta 300 000 euros por pasajero) y no hace falta asignar de antemano una culpa al transportista para poder beneficiarse del pago anticipado. El pago anticipado será por consiguiente más rápido, ya que no dará pie a disputas sobre la existencia o no de culpa. Por último, también es justo no autorizar ningún pago anticipado cuando el pasajero haya sufrido lesiones como consecuencia de un incidente que no implica a todo el buque (por ejemplo, cuando un pasajero cae en cubierta como consecuencia del abuso de alcohol).

También es necesario incluir al transportista ejecutor cuya responsabilidad objetiva puede entrar en juego de conformidad con el Convenio de Atenas de 2002 (artículo 1, apartado 1 y artículo 3).

Enmienda 10

Artículo 5, párrafos 1 bis y 1 ter (nuevos)

Un pago anticipado no constituirá un reconocimiento de responsabilidad y podrá ser compensado con cualquier otra cantidad subsiguiente abonada de conformidad con el presente Reglamento, y no será reembolsable salvo cuando la persona que lo haya recibido no sea la titular del derecho a la indemnización o el transportista sea considerado libre de culpa.

El cobro de un anticipo permitirá al transportista, al transportista ejecutor o al pasajero iniciar un procedimiento judicial de investigación de la responsabilidad y culpa.

Justificación

El Reglamento (CE) n° 889/2002 de 13 de mayo de 2002 por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente incluye una disposición similar.

Por razones obvias de justicia, es importante garantizar que el pasajero tenga acceso a un anticipo en los casos previstos, con objeto de cubrir necesidades económicas. Por razones de justicia, el transportista deberá poder recuperar el anticipo en caso de que, efectivamente, quede libre de culpa. Esta disposición es coherente con la legislación aplicable al sector de los transportes aéreos, a saber, el Reglamento (CE) n° 889/2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97.

Enmienda 11
Artículo 6, párrafo 1

El transportista, transportista ejecutor y/o operador turístico facilitará a los pasajeros, antes de la salida, información sobre los derechos que los amparan en virtud del presente Reglamento, en particular, por lo que se refiere a los límites de las indemnizaciones por muerte, lesiones, o daños y pérdida de bienes, a la acción directa contra el asegurador o la persona que provea garantía financiera, y al cobro de anticipos.

El transportista, transportista ejecutor y/o operador turístico facilitará a los pasajeros, antes de la salida, **una** información **adecuada, cumplida e inteligible** sobre los derechos que los amparan en virtud del presente Reglamento, en particular, por lo que se refiere a los límites de las indemnizaciones por muerte, lesiones, o daños y pérdida de bienes, a la acción directa contra el asegurador o la persona que provea garantía financiera, y al cobro de anticipos.

Justificación

Aclaración jurídica para garantizar una mayor seguridad jurídica del Reglamento y el acceso a la información de los pasajeros.

Enmienda 12
Artículo 6, párrafo 2

Esta información se facilitará **con el sistema más adecuado**.

Esta información se facilitará **de manera perfectamente adecuada, cumplida e inteligible y, en el caso de la información facilitada por los operadores turísticos, de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados¹**.

¹ DO L de 23.6.1990, p. 59.

Justificación

Aclaración jurídica para garantizar una mayor seguridad jurídica del Reglamento y el acceso a la información de los pasajeros.

Enmienda 13
Artículo 8, párrafo 2 bis (nuevo)

Por lo que se refiere al transporte nacional por líneas regulares de

transbordador, el Reglamento se aplicará transcurridos dos años a partir de [fecha de su entrada en vigor, o fecha de entrada en vigor del Convenio de Atenas para la Comunidad, si esta última es posterior].

Justificación

Debe ofrecerse a los transportistas una fecha de aplicación distinta para las líneas nacionales de transbordador con el fin de garantizar una cobertura de responsabilidad civil eficiente y sostenible desde el punto de vista de la financiación.

Enmienda 14

Artículo 8, párrafo 2 ter (nuevo)

Por lo que se refiere al transporte nacional por vías navegables, el Reglamento se aplicará transcurridos cuatro años a partir de [fecha de su entrada en vigor, o fecha de entrada en vigor del Convenio de Atenas para la Comunidad, si esta última es posterior].

Justificación

Véase la justificación de la enmienda 1. Es necesario que el plazo para las vías navegables sea más prolongado porque los transportistas no están cubiertos por Clubes de Protección e Indemnización.

Enmienda 15

Artículo 8, párrafo 2 quáter (nuevo)

Por lo que se refiere al transporte nacional por líneas regulares de transbordador en las regiones mencionadas en el artículo 299, apartado 2, del Tratado, el presente Reglamento se aplicará transcurridos cuatro años a partir de [fecha de su entrada en vigor, o fecha de entrada en vigor del Convenio de Atenas de 2002 para la Comunidad, si esta última es posterior].

Justificación

Por coherencia con la posición del ponente, debe ofrecerse a los transportistas una fecha de aplicación distinta para las líneas regulares de transporte nacional por transbordador con el fin de garantizar una cobertura de responsabilidad civil eficiente y sostenible desde el punto de vista de la financiación.

La disposición relativa a las regiones mencionadas en el artículo 299, apartado 2, del TCE permite establecer una fecha de aplicación distinta para las líneas regulares de transporte nacional por transbordador en dichas regiones, con el fin de garantizar una cobertura de responsabilidad civil eficiente y sostenible desde el punto de vista de la financiación, así como adaptada a las limitaciones permanentes de estas regiones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los derechos de los pasajeros de la UE han contado con una presencia importante en la agenda de la política común de transportes desde la publicación del Libro Blanco de la Comisión en 2001¹. Como parte integrante de tal agenda, la ratificación del Convenio de Montreal² y las normas de la CE correspondientes³ en materia de transporte aéreo, así como la publicación de la propuesta de Reglamento de la Comisión sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros en el transporte ferroviario internacional⁴ hicieron posible la protección de los pasajeros de la UE en los diferentes modos de transporte gracias a un sistema de responsabilidad eficiente.

En lo que respecta a los pasajeros por mar, la aplicación de un sistema de responsabilidad en la CE ha revestido mayor complejidad.

El 24 de junio de 2003 la Comisión presentó una propuesta de Decisión del Consejo sobre la celebración por la Comunidad Europea del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar⁵, en la que la Comisión proponía que la Comunidad se convirtiese en Parte Contratante en el Protocolo en el plazo más breve posible y que los Estados miembros hiciesen lo propio antes de que finalizase 2005.

Como la propuesta señalada no prosperó en el seno del Consejo, la propuesta que se analiza ahora tiene por objeto incorporar el Convenio de Atenas a la legislación comunitaria y añadir algunas adaptaciones, en concreto en relación con su ámbito de aplicación.

La propuesta garantizará unas reglas del juego equitativas a escala comunitaria en relación con la responsabilidad civil relativa a los daños ocasionados a los pasajeros por mar y a sus pertenencias.

Es necesario apoyar el objetivo general que persigue la Comisión. La propuesta aborda cuestiones de gran importancia y debería establecer un régimen de responsabilidad global para los pasajeros por mar y ofrecer una buena base armonizada en relación con la responsabilidad civil.

1. El Convenio de Atenas

Introducción

El Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974 se aprobó el 1 de noviembre de 2002.

¹ Libro Blanco - «La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», COM(2001)0370 de 12.9.2001.

² Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, sobre la celebración por la Comunidad Europea del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal).

³ Reglamento (CE) n° 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente.

⁴ COM(2004)0143, modificada por TRAN (Informe PE/ TRAN (A6-0123/2005)).

⁵ COM(2003)0375.

El Protocolo de 2002 debería entrar en vigor 12 meses después de haber sido aprobado por 10 Estados miembros, lo que no ha sido aún el caso.

Los Estados miembros que han firmado el Protocolo de 2002 son Finlandia, Alemania, España, Suecia y el Reino Unido.

El Protocolo recoge la suscripción de pólizas de seguro obligatorias que cubran a los pasajeros a bordo de buques y aumenta los límites de responsabilidad. Asimismo, introduce otros mecanismos de asistencia a los pasajeros en caso de reclamar alguna indemnización, sobre la base de unos principios bien asentados aplicados en los regímenes de responsabilidad e indemnización existentes relativos a la contaminación medioambiental. Entre ellos se incluye la sustitución del sistema de responsabilidad basado en la culpa por un sistema de responsabilidad objetiva para los sucesos relacionados con la navegación, asentado en el requisito de la obligatoriedad de que el transportista contrate una póliza de seguro para cubrir las posibles reclamaciones.

Los límites recogidos en el Protocolo establecen un techo máximo que faculta, aunque no obliga, a los órganos judiciales nacionales a determinar el pago de indemnizaciones por fallecimiento, lesiones o daños hasta tales límites.

Por otra parte, el Protocolo también incluye una cláusula de exclusión que capacita a los Estados Partes para mantener o introducir límites más elevados de responsabilidad (e incluso una responsabilidad ilimitada) en caso de que los transportistas se encuentren sujetos a la jurisdicción de sus órganos judiciales.

Seguro obligatorio

Un nuevo artículo 4 bis del Convenio obliga a los transportistas a contratar pólizas de seguro o a disponer de otra garantía financiera, como una garantía depositada en un banco u otra institución financiera similar, con vistas a cubrir los límites de responsabilidad objetiva de conformidad con el Convenio en relación con el fallecimiento de los pasajeros o las lesiones producidas a éstos.

Los límites del seguro obligatorio u otra garantía financiera no podrán ser inferiores a 250 000 unidades de cuenta (alrededor de 300 000 euros) por pasajero en cada caso concreto. Por otra parte, los buques deberán disponer de un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera están en vigor; en este sentido, se adjunta un modelo de certificado en el anexo al Protocolo.

Límites de responsabilidad

Los límites de responsabilidad se han incrementado de forma significativa en el Protocolo para reflejar las condiciones actuales y el mecanismo de aumento de los límites en el futuro se ha simplificado.

El transportista será responsable de las pérdidas a menos que demuestre que el suceso fue el resultado de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible o que fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causarlo.

Si las pérdidas exceden el límite indicado, el transportista será también responsable, hasta un límite de 400 000 unidades de cuenta (480 000 euros), por pasajero en cada caso concreto, a menos que demuestre que el suceso que originó las pérdidas no es imputable a su culpa o negligencia.

El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un suceso no relacionado con la navegación, si el suceso que originó la pérdida es imputable a la culpa o negligencia del transportista. La carga de la prueba de tal culpa o negligencia recae en el demandante.

La responsabilidad del transportista se extiende solamente a las pérdidas originadas por sucesos acaecidos durante el transporte. La carga de la prueba de que el suceso causante de las pérdidas ocurrió durante el transporte, y de la magnitud de las pérdidas, recae en el demandante.

Pérdida o daños sufridos por el equipaje y vehículos:

- La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote no excederá en ningún caso de 2 250 unidades de cuenta por pasajero y transporte.
- La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por vehículos, incluidos los equipajes transportados en el interior de éstos o sobre ellos, no excederá en ningún caso de 12 700 unidades de cuenta por vehículo y transporte.
- La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por otros artículos de equipaje no excederá en ningún caso de 3 375 unidades de cuenta por pasajero y transporte.
- El transportista y el pasajero podrán acordar que la responsabilidad del transportista esté sujeta a una franquicia deducible no superior a 330 unidades de cuenta en caso de daños sufridos por un vehículo y no superior a 149 unidades de cuenta por pasajero en caso de pérdida o daños sufridos por otros artículos de equipaje. Esta suma será deducida del importe a que asciendan la pérdida o daños sufridos.

Cláusula de exención

El Protocolo establece que los Estados Partes podrán fijar el límite de responsabilidad del transportista por **la muerte o las lesiones de un pasajero** mediante disposiciones específicas de su legislación nacional siempre que el límite nacional de responsabilidad, de haberlo, no sea inferior al prescrito en el Protocolo.

Modificación de los límites

El Protocolo de 2002 introduce un nuevo procedimiento de aceptación tácito para aumentar los límites de responsabilidad. A petición de por lo menos la mitad de los Estados Partes en el Protocolo, se distribuirá a todos los miembros de la OMI y a todos los Estados Partes toda propuesta destinada a modificar los límites de responsabilidad, que se someterá a la consideración del Comité Jurídico de la OMI. Las enmiendas se adoptarán por mayoría de dos tercios de los Estados Partes en el Convenio revisado por el Protocolo presentes y votantes en el Comité Jurídico y entrarán en vigor dieciocho meses después de su aceptación. Se entenderá que la enmienda ha sido aceptada después de dieciocho meses contados a partir de su adopción, a

menos que en ese periodo no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Partes en el momento de la adopción de la enmienda hayan comunicado al Secretario General de la OMI que no aceptan dicha enmienda.

Organizaciones regionales de integración económica

Por primera vez en un Convenio de la OMI, una organización regional de integración económica podrá firmar el Protocolo. Un artículo de este último establece que una organización regional de integración económica, constituida por Estados soberanos que le han transferido su competencia en ciertos asuntos regidos por el Protocolo, podrá firmar, ratificar, aceptar y aprobar el Protocolo o adherirse a él. Una organización regional de integración económica que sea Parte en el Protocolo tendrá los mismos derechos y obligaciones que un Estado Parte en la medida en que tenga competencia en asuntos regidos por tal Protocolo.

2. ¿Cuáles son las normas actuales que rigen la responsabilidad en relación con el transporte de pasajeros por mar en la UE?

Mientras no se apruebe el Convenio de Atenas o no se incorpore al Derecho comunitario, las cuestiones de responsabilidad en relación con el transporte de pasajeros por mar se regirán por dos tipos de legislación: el Derecho nacional de los Estados miembros y la legislación internacional en el caso de los Estados miembros que hayan ratificado el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo de 1976¹ o su Protocolo de 1996².

Los límites máximos previstos en el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo y su Protocolo de 1996 son diferentes, pero, aunque el Protocolo de 1996 es más «generoso» que su Convenio, sigue teniendo un techo de responsabilidad más bajo que el previsto en el Convenio de Atenas (véase el cuadro).

	Límite máximo de responsabilidad por pasajero
Convenio de Atenas (1974)	- 46 666 unidades de cuenta ³
Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas	- 250 000 unidades de cuenta ⁴ (responsabilidad objetiva para los sucesos relacionados con la navegación) - 400 000 unidades de cuenta ⁵ (responsabilidad por culpa)
Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo de 1976	46 666 unidades de cuenta ⁶ (con una limitación total de 25 millones de unidades de cuenta) ⁷
Protocolo de 1996 al Convenio sobre	175 000 unidades de cuenta ⁸

¹ Francia, Lituania y los Países Bajos han ratificado el Convenio de 1976, pero no el Convenio de Atenas.

² Dinamarca, Finlandia, Alemania y Malta han ratificado el Protocolo de 1996 al Convenio, pero no el Convenio de Atenas.

³ 56 000 euros.

⁴ 300 000 euros.

⁵ 480 000 euros.

La incorporación del Convenio de Atenas a la legislación comunitaria proporcionaría una mayor protección a los pasajeros en la UE al tiempo que ocasionaría algunas dificultades en relación con la coordinación de los diferentes tipos de legislación.

3. Disposiciones adicionales al Convenio de Atenas en la propuesta de Reglamento

Ampliación del ámbito de aplicación al tráfico nacional (cabotaje) y el transporte por vías navegables: El ámbito de aplicación de la propuesta de Reglamento es más amplio que el ámbito de aplicación del Convenio de Atenas de 2002. Incluye el ámbito de aplicación del Convenio de Atenas (con vistas a hacer que el Convenio se aplique en su totalidad en la UE), pero además se amplía al transporte en el interior de un único Estado miembro y al transporte por vías navegables.

La propuesta de Reglamento elimina la posibilidad que el Convenio de Atenas (2002) concede a los Estados miembros de establecer límites de responsabilidad superiores a los fijados en aquél. La Comisión justifica esta disposición invocando el propósito de disponer del mismo régimen de responsabilidad en toda la UE.

Por lo que respecta a los daños o pérdida de equipos médicos o de ayuda a la movilidad pertenecientes a un pasajero de movilidad reducida, la indemnización equivaldrá como máximo al valor de sustitución. Esta disposición se ajusta a lo recogido en la propuesta sobre los derechos de los viajeros en el transporte ferroviario tal como se presenta actualmente en codecisión.

Las disposiciones sobre el pago de anticipos son análogas a lo prescrito en los sectores aéreo y ferroviario.

Por último, la obligación de información previa al viaje incluye en concreto información sobre los límites de las indemnizaciones por muerte, lesiones o daños y pérdida de equipaje, la acción directa contra el asegurador o la persona que provea garantía financiera y el cobro de anticipos. Contrariamente a lo establecido en el transporte aéreo, la propuesta no recoge, sin embargo, ningún medio de información específico (véase el Reglamento sobre la lista negra de los transportistas aéreos y la identidad del transportista ejecutor).

4. Posición del ponente

- **Ampliación del ámbito de aplicación al tráfico nacional (cabotaje) y el transporte por vías navegables.** Ya se ha mencionado que la aplicación de la presente propuesta al tráfico nacional y el transporte por vías navegables crearía una carga innecesaria para los operadores del sector. Sin embargo, no se han presentado elementos concretos que demuestren lo inadecuado de la ampliación del régimen a esos sectores, especialmente en relación con el límite de responsabilidad. El ponente considera que la ampliación

⁶ 56 000 euros.

⁷ 30 millones de euros.

⁸ 210 000 euros.

propuesta es viable y que el sector de los seguros tiene la capacidad necesaria para asegurar esos tipos de riesgos con un coste adicional razonable para los pasajeros. No obstante, como los operadores del tráfico nacional por mar y vías navegables no están familiarizados con los regímenes aplicados a escala internacional y las aseguradoras deberán emprender las acciones necesarias para organizar las oportunas garantías y acciones directas sobre los riesgos, se propone proporcionar a tales operadores y aseguradoras plazos de tiempo adicionales para aplicar el Reglamento, a saber, dos años para las líneas de transbordadores que operen a escala nacional por mar y cuatro años en el caso de las vías navegables, que deberían constituir periodos de tiempo razonables en este sentido.

- **Información previa al viaje:** es necesario apoyar esta disposición, pero tiene que ajustarse a lo que se ha hecho en relación con otros modos de transporte (en el sector aéreo, véase el Reglamento sobre la identidad de los transportistas aéreos). El contenido de la obligación de informar se podría especificar en un momento posterior (adjunto al billete en las condiciones generales de venta o incluido en los correspondientes folletos).

- **Tratamiento de los riesgos asociados a los actos terroristas**

La cuestión de la inclusión, exclusión o trato especial del riesgo vinculado a los actos terroristas en el régimen de responsabilidad del Convenio de Atenas se está examinando actualmente en la OMI (Comité Jurídico). Tal riesgo se asocia a la imposibilidad de contratar un seguro específico (al menos desde el punto de vista de los seguros de protección e indemnización) de conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra b), del Convenio, que establece que el transportista será responsable de las pérdidas a menos que demuestre que el suceso «fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causarlo». Se podría llegar a un acuerdo consistente en contratar una póliza específica que cubra los riesgos vinculados a los actos terroristas organizando el riesgo de guerra de forma que se establezca una entidad similar a los clubes de protección e indemnización que pueda actuar como entidad aseguradora. Tal entidad podría proporcionar una garantía financiera únicamente en relación con el apartado del riesgo de guerra del seguro y obtener un reaseguro del 100 % en el mercado del riesgo de guerra. De conformidad con los últimos datos disponibles en la OMI, un corredor de seguros de Londres estaría dispuesto a cubrir tales riesgos.

Por consiguiente, se podría llegar a un equilibrio en relación con esta cuestión en la próxima reunión del Comité Jurídico de octubre, pero probablemente no se den por concluidos los debates antes de la aprobación del informe en primera lectura. En todo caso, si resulta necesario incorporar un tratamiento especial de los riesgos vinculados a los actos terroristas y si el PE tiene la intención de ejercer su derecho a la codecisión sobre esta cuestión en este momento o de hacer que los riesgos vinculados a los actos terroristas se incluyan de forma inequívoca en el ámbito de aplicación del Reglamento, se podría tratar este tema mediante la presentación de enmiendas a la propuesta.

22.11.2006

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar o vías navegables en caso de accidente (COM(2005)0592 – C6-0057/2006 – 2005/0241(COD))

Ponente de opinión: Piia-Noora Kauppi

BREVE JUSTIFICACIÓN

La Comisión de Asuntos Jurídicos del Parlamento Europeo apoya plenamente el objetivo de la Comisión de incorporar el Protocolo de Atenas de 2002 de la Organización Marítima Internacional (OMI) al Derecho comunitario. Además, el régimen de responsabilidad hacia los pasajeros marítimos de la UE cubre acertadamente los accidentes tanto en el mar como en las vías navegables, aumentando la seguridad de los pasajeros.

No obstante, antes de que el Protocolo de 2002 se pueda incorporar al Derecho comunitario, la OMI debería encontrar una solución global a dos cuestiones que aún están abiertas relacionadas con el Protocolo, concretamente, si es posible que el asegurador ofrezca a los transportistas de pasajeros seguros que cubran las responsabilidades establecidas en el Protocolo de 2002 a un coste razonable para los transportistas, y si se debería eximir a éstos de responsabilidad en caso de accidentes provocados por actos terroristas. Por lo que se refiere a los pequeños transportistas que operan en vías navegables nacionales, debería prestarse una atención especial al carácter estacional de sus actividades. La obligación de efectuar pagos anticipados sólo debería aplicarse en caso de sucesos relacionados con la navegación cuando la responsabilidad del transportista es objetiva.

Por lo que respecta a sus partes fundamentales, el presente Reglamento debería ser equivalente al Protocolo de 2002 y se debería aplicar al mismo tiempo que éste.

ENMIENDAS

La Comisión de Asuntos Jurídicos pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1
Considerando 3 bis (nuevo)

(3 bis) El presente Reglamento, salvo las excepciones específicamente mencionadas, debe tener el mismo contenido que el Convenio de Atenas de 2002. El presente Reglamento y el Convenio de Atenas de 2002 deben entrar en vigor al mismo tiempo.

Enmienda 2
Considerando 3 ter (nuevo)

(3 ter) Los regímenes de seguro obligatorio previstos por el Convenio deben ser razonables para las compañías marítimas. Estas deben poder gestionar su régimen de seguros de manera económicamente razonable, y, en particular, por lo que respecta a las compañías pequeñas que operan a escala nacional, se debe tener en cuenta el carácter estacional de su actividad. El periodo de transición concedido para la aplicación del presente Reglamento debe ser lo suficientemente largo para permitir que el seguro obligatorio en virtud del presente Reglamento se aplique sin perjuicio de los regímenes de seguros vigentes.

Enmienda 3
Considerando 4

(4) Procede obligar al transportista al abono de un anticipo en caso de muerte o lesiones de un pasajero.

(4) Procede obligar al transportista al abono de un anticipo en caso de muerte o lesiones de un pasajero ***en los sucesos relacionados con la navegación en relación con los cuales la responsabilidad objetiva por los daños se le atribuya al transportista.***

¹ Pendiente de publicación en el DO.

Enmienda 4
Artículo 4, párrafo 1

El artículo 7, apartado 2 del Convenio de Atenas de 2002, no será aplicable al transporte de pasajeros dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, salvo si todos los Estados miembros convienen en tal aplicación cuando se modifique el presente Reglamento.

El artículo 7, apartado 2 del Convenio de Atenas de 2002, no será aplicable al transporte de pasajeros dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, salvo si todos los Estados miembros convienen en tal aplicación cuando se modifique el presente Reglamento, ***a no ser que el Consejo decida por unanimidad modificar el presente Reglamento, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 251 del Tratado.***

Justificación

Teniendo en cuenta que el artículo 7, apartado 2, del Convenio de Atenas se refiere a los límites de la responsabilidad en caso de muerte o lesiones, es más seguro especificar que la aplicación de esta disposición sólo podrá modificarse por el procedimiento de codecisión.

Enmienda 5
Artículo 5

En caso de muerte o lesiones sufridas por un pasajero, el transportista abonará un anticipo suficiente para sufragar las necesidades económicas inmediatas, en el plazo de 15 días tras la identificación del derechohabiente. En caso de muerte, este pago no podrá ser inferior a 21 000 euros.

En caso de muerte o lesiones sufridas por un pasajero, el transportista abonará un anticipo suficiente para sufragar las necesidades económicas inmediatas, en el plazo de 15 días tras la identificación del derechohabiente. En caso de muerte, este pago no podrá ser inferior a 21 000 euros. ***El pago de anticipos se aplicará únicamente en el caso de sucesos relacionados con la navegación en relación con los cuales la responsabilidad objetiva por los daños se le atribuya al transportista. El pago de anticipos no supondrá reconocimiento de responsabilidad y podrá compensarse con importes abonados posteriormente con arreglo al presente Reglamento.***

Enmienda 6
Artículo 6, apartado 1

El transportista, transportista ejecutor y/o operador turístico facilitará a los pasajeros, antes de la salida, información sobre los derechos que los amparan en virtud del presente Reglamento, en particular, por lo que se refiere a los límites de las indemnizaciones por muerte, lesiones, o daños y pérdida de bienes, a la acción directa contra el asegurador o la persona que provea garantía financiera, y al cobro de anticipos.

El transportista, transportista ejecutor y/o operador turístico facilitará a los pasajeros, antes de la salida, información sobre los derechos que los amparan en virtud del presente Reglamento, en particular, por lo que se refiere a los límites de las indemnizaciones por muerte, lesiones, o daños y pérdida de bienes, a la acción directa contra el asegurador o la persona que provea garantía financiera, y al cobro de anticipos ***en los sucesos relacionados con la navegación en relación con los cuales la responsabilidad objetiva por los daños se le atribuya al transportista.***

Enmienda 7
Artículo 8, apartado 2

El Reglamento se aplicará a partir de [***fecha de su entrada en vigor, o*** fecha de entrada en vigor del Convenio de Atenas para la Comunidad, si esta última es posterior].

El Reglamento se aplicará a partir de [fecha de entrada en vigor del Convenio de Atenas para la Comunidad, ***y en cualquier caso, a partir de la fecha de la adopción por la Organización Marítima Internacional de medidas que garanticen a los transportistas costes de seguros razonables y la exención de responsabilidad en caso de sucesos provocados por actos terroristas,*** si esta última es posterior].

PROCEDIMIENTO

Título	Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar o vías navegables en caso de accidente		
Referencias	COM(2005)0592 – C6-0057/2006 – 2005/0241(COD)		
Comisión competente para el fondo	TRAN		
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	JURI 16.2.2006		
Cooperación reforzada – fecha del anuncio en el Pleno			
Ponente de opinión Fecha de designación	Piia-Noora Kauppi 23.2.2006		
Ponente de opinión sustituido			
Examen en comisión	13.7.2006	3.10.2006	20.11.2006
Fecha de aprobación	20.11.2006		
Resultado de la votación final	+ : 13 - : 1 0 : 0		
Miembros presentes en la votación final	Maria Berger, Carlo Casini, Rosa Díez González, Giuseppe Gargani, Katalin Lévai, Antonio López-Istúriz White, Achille Occhetto, Aloyzas Sakalas, Gabriele Stauner, Diana Wallis, Nicola Zingaretti y Jaroslav Zvěřina		
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Nicole Fontaine, Eva Lichtenberger y Manuel Medina Ortega		
Suplente(s) (art. 178, apdo. 2) presente(s) en la votación final			
Observaciones (datos disponibles en una sola lengua)	...		

PROCEDIMIENTO

Título	Responsabilidad de las empresas de transporte de pasajeros en barco en caso de accidente		
Referencias	COM(2005)0592 - C6-0057/2006 - 2005/0241(COD)		
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 16.2.2006		
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	JURI 16.2.2006		
Ponente(s) Fecha de designación	Paolo Costa 21.3.2006		
Examen en comisión	19.4.2006	10.10.2006	23.11.2006
Fecha de aprobación	27.2.2007		
Resultado de la votación final	+: 45	-: 0	0: 1
Miembros presentes en la votación final	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Marta Vincenzi, Lars Wohlin, Corien Wortmann-Kool y Roberts Zīle		
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert y Anne E. Jensen		
Suplente(s) (art. 178, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Thijs Berman		
Fecha de presentación	8.3.2007	A6-0063/2007	