

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Documento de sessão

A6-0333/2008

5.9.2008

*****II**

RECOMENDAÇÃO PARA SEGUNDA LEITURA

referente à posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a adopção do regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar e por vias navegáveis interiores em caso de acidente
(6389/2/2008 – C6-0227/2008 – 2005/0241(COD))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Paolo Costa

Legenda dos símbolos utilizados

- * Processo de consulta
Maioria dos votos expressos
- **I Processo de cooperação (primeira leitura)
Maioria dos votos expressos
- **II Processo de cooperação (segunda leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum
Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum
- *** Parecer favorável
Maioria dos membros que compõem o Parlamento, excepto nos casos visados nos artigos 105.º, 107.º, 161.º e 300.º do Tratado CE e no artigo 7.º do Tratado UE
- ***I Processo de co-decisão (primeira leitura)
Maioria dos votos expressos
- ***II Processo de co-decisão (segunda leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum
Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum
- ***III Processo de co-decisão (terceira leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar o projecto comum

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta pela Comissão)

Alterações a textos legais

Nas alterações do Parlamento, as diferenças são assinaladas simultaneamente a ***negrito e em itálico***. Nos actos modificativos, as partes transcritas de uma disposição existente que o Parlamento pretende alterar, sem que a Comissão o tenha feito, são assinaladas a negrito. As eventuais supressões respeitantes a esses excertos são evidenciadas do seguinte modo: [...]. A utilização de *itálico sem negrito* constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objectivo assinalar elementos do texto legal que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correcção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

ÍNDICE

	Página
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU.....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	18
PROCESSO	21

PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a aprovação do regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente (6389/2/2008 – C6-0227/2008 – 2005/0241(COD))

(Processo de co-decisão: segunda leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a posição comum do Conselho (6389/2/2008 – C6-0227/2008),
 - Tendo em conta a sua posição em primeira leitura¹ sobre a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2005)0592),
 - Tendo em conta a proposta alterada da Comissão (COM(2007) 0645) ,
 - Tendo em conta o n.º 2 do artigo 251.º do Tratado CE,
 - Tendo em conta o artigo 62º do seu Regimento,
 - Tendo em conta a recomendação para segunda leitura da Comissão dos Transportes e do Turismo (A6-0333/2008),
1. Aprova a posição comum com as alterações nela introduzidas;
 2. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão.

Alteração 1

Posição comum do Conselho
Considerando 3-A (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

(3-A) Os sistemas de seguro exigidos pela Convenção de Atenas devem corresponder às possibilidades financeiras dos proprietários dos navios e das seguradoras. Os proprietários devem estar em condições de gerir os seus sistemas de seguro de forma economicamente aceitável e, em particular para as pequenas companhias de navegação que

¹ Textos Aprovados de 25.4.2007, P6_TA(2007)0148.

efectuam serviços de transportes nacionais, deve ser tido em consideração o carácter sazonal da sua actividade. O período transitório previsto para a aplicação do presente regulamento deve ser suficientemente longo, de modo a permitir a aplicação do seguro obrigatório previsto na Convenção de Atenas sem afectar os sistemas de seguro em vigor.

Justificação

A presente alteração reintroduz a alteração 1 aprovada em primeira leitura. Para que o sistema das indemnizações funcione de forma realista e eficaz, as companhias de seguros terão que poder dar resposta ao previsto na Convenção e que assegurar a viabilidade e competitividade das empresas de navegação, em particular as pequenas e médias.

Alteração 2

Posição comum do Conselho Considerando 3-B (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

(3-B) É conveniente obrigar a transportadora a pagar um adiantamento em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro, pelo que o adiantamento não constitui reconhecimento de responsabilidade.

Justificação

A presente alteração reintroduz a alteração 2 aprovada em primeira leitura. Importa clarificar que eventuais pagamentos adiantados a um passageiro, enquanto se desenrola o processo de apuramento de culpa e/ou responsabilização, não deverão constituir, juridicamente, um reconhecimento da responsabilidade.

Alteração 3

Posição comum do Conselho Considerando 3-C (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

(3-C) Antes da viagem, devem ser

prestadas aos passageiros informações adequadas, completas e inteligíveis sobre os novos direitos dos passageiros.

Justificação

A presente alteração reintroduz a alteração 3 aprovada em primeira leitura. A alteração visa garantir um elevado nível de informação aos passageiros sobre os seus novos direitos.

Alteração 4

**Posição comum do Conselho
Considerando 3-D (novo)**

Posição comum do Conselho

Alteração

(3-D) As alterações à Convenção de Atenas são incorporadas na legislação comunitária, salvo se forem excluídas nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) e que altera determinados regulamentos em vigor no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição por navios¹.

¹ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

Justificação

A presente alteração retoma o texto da proposta original da Comissão tal como aprovada pelo Parlamento.

Alteração 5

**Posição comum do Conselho
Considerando 12-A (novo)**

Posição comum do Conselho

Alteração

(12-A) Em resultado da necessidade de

uma maior concertação entre os Estados-Membros quanto a questões de segurança marítima, é essencial reavaliar as competências da AESM e prever a possibilidade de estender os seus poderes.

Justificação

A presente alteração reintroduz a alteração 4 aprovada em primeira leitura. A exemplo da Agência Europeia de Segurança Aérea, parece essencial considerar se existe a necessidade de uma eventual extensão de poderes da AESM e, se efectivamente esses poderes fossem alargados, se a capacidade de resposta da EU em situações de acidente marítimo aumentaria.

Alteração 6

**Posição comum do Conselho
Considerando 12-B (novo)**

Posição comum do Conselho

Alteração

(12-B) As autoridades nacionais, designadamente as autoridades portuárias, desempenham um papel fundamental e vital ao nível da identificação e gestão dos diferentes riscos para a segurança marítima.

Justificação

A presente alteração reintroduz a alteração 5 aprovada em primeira leitura. Importa relembrar o papel fundamental que as autoridades nacionais e designadamente, as autoridades portuárias têm na identificação atempada e gestão dos diferentes riscos à segurança marítima.

Alteração 7

**Posição comum do Conselho
Considerando 13**

Posição comum do Conselho

Alteração

(13) A fim de cumprirem as obrigações que lhes incumbem por força do presente regulamento, os Estados-Membros podem considerar a possibilidade de ratificar a

Suprimido

Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos de 1976, tal como alterada pelo Protocolo de 1996, e utilizar a opção prevista no n.º 3-A do artigo 15.º dessa Convenção para regulamentarem, mediante disposições específicas do presente regulamento, o regime de limitação da responsabilidade a aplicar aos passageiros.

Justificação

A Convenção sobre a limitação da responsabilidade em sinistros marítimos não deve servir de argumento contra as vítimas para que limitem as suas reclamações com base na Convenção de Atenas. Estes limites globais de responsabilidade podem impedir os passageiros de obter uma parte das suas reivindicações ao abrigo da Convenção de Atenas que dá aos passageiros o direito de obter no mínimo 250.000 SDR.

Alteração 8

Posição comum do Conselho

Artigo 1 – parágrafo 2

Posição comum do Conselho

Além disso, o presente regulamento torna extensiva a aplicação dessas disposições ao transporte de passageiros por mar no interior de um único Estado-Membro ***por navios da classe A, em conformidade com o artigo 4.º da Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros***, e estabelece requisitos suplementares.

Alteração

Além disso, o presente regulamento torna extensiva a aplicação dessas disposições ao transporte por mar no interior de um único Estado-Membro e estabelece alguns requisitos suplementares.

Justificação

A presente alteração retoma o texto original proposto pela Comissão e o âmbito de aplicação tal como adoptados pelo Parlamento Europeu em primeira leitura. O Parlamento Europeu alargou o âmbito de aplicação da Convenção de Atenas a todos os transportes nacionais por mar.

Alteração 9

Posição comum do Conselho Artigo 2 – parágrafo 1

Posição comum do Conselho

O presente regulamento é aplicável a qualquer transporte internacional na acepção do ponto 9 do artigo 1.º da Convenção de Atenas e ao transporte por mar no interior de um único Estado-Membro **por navios da classe A, em conformidade com o artigo 4.º da Directiva 98/18/CE**, se:

Alteração

O presente regulamento é aplicável a qualquer transporte internacional na acepção do ponto 9 do artigo 1.º da Convenção de Atenas e ao transporte por mar no interior de um único Estado-Membro, se:

Justificação

A presente alteração retoma o texto original proposto pela Comissão e o âmbito de aplicação tal como adoptados pelo Parlamento Europeu em primeira leitura. O Parlamento Europeu alargou o âmbito de aplicação da Convenção de Atenas a todos os transportes nacionais por mar.

Alteração 10

Posição comum do Conselho Artigo 2 – parágrafo 2

Posição comum do Conselho

Os Estados-Membros podem aplicar o disposto no presente regulamento a todas as viagens internas por mar.

Alteração

Suprimido

Justificação

A presente alteração retoma o texto original proposto pela Comissão e o âmbito de aplicação tal como adoptados pelo Parlamento Europeu em primeira leitura. O Parlamento Europeu alargou o âmbito de aplicação da Convenção de Atenas a todos os transportes nacionais por mar. Não é necessária a distinção entre o transporte nacional e internacional por mar à luz do carácter obrigatório do regulamento.

Alteração 11

Posição comum do Conselho

Artigo 2 – N.º 2-A (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

O presente Regulamento aplicar-se-á a todos os navios que prestem serviços de transportes nacionais ou internacionais por via marítima que tenham que efectuar uma parte do trajecto por vias navegáveis interiores e a todos os navios que prestem serviços de transportes por vias navegáveis interiores que tenham que efectuar uma parte do trajecto por via marítima.

Justificação

As garantias de responsabilidade têm que ser as mesmas para os navios abrangidos pelo Regulamento que efectuem trajectos por vias navegáveis interiores.

Alteração 12

Posição comum do Conselho

Artigo 3 – parágrafo 1

Posição comum do Conselho

Alteração

1. O regime de responsabilidade relativamente aos passageiros, sua bagagem e veículos e a regulamentação relativa aos seguros ou a qualquer outra garantia financeira são regidos pelo disposto no presente regulamento e no artigo 1.º-A, n.º 2 do artigo 2.º, artigos 3.º, 16.º, artigos 18.º e 20.º, 21.º da Convenção de Atenas – constantes do Anexo I – e nas Directrizes da OMI, constantes do Anexo II.

1. O regime de responsabilidade relativamente aos passageiros, sua bagagem e veículos e a regulamentação relativa aos seguros ou a qualquer outra garantia financeira são regidos pelo disposto no presente regulamento e no artigo 1.º-A, n.º 2 do artigo 2.º, artigos 3.º a 16.º, ***à excepção do n.º 2 do artigo 7.º***, e artigos 18.º, 20.º e 21.º da Convenção de Atenas – constantes do Anexo I – e nas Directrizes da OMI, constantes do Anexo II.

Justificação

A presente alteração reintroduz a alteração 7 aprovada em primeira leitura. Uma vez que o n.º 2 do artigo 7.º da Convenção de Atenas se refere ao limite da responsabilidade por morte e

lesões corporais do passageiro, é mais seguro especificar que a aplicação desta disposição apenas pode ser alterada por meio do procedimento de co-decisão.

Alteração 13

Posição comum do Conselho

Artigo 3 – n.º 1 – parágrafo 1-A (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

O n.º 2 do artigo 7º da Convenção de Atenas de 2002 não é aplicável ao transporte de passageiros abrangido pelo presente regulamento, a menos que o Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando nos termos do artigo 251º do Tratado, alterem o presente regulamento nesse sentido.

Justificação

A presente alteração reintroduz a alteração 7 aprovada em primeira leitura. Uma vez que o n.º 2 do artigo 7º da Convenção de Atenas se refere ao limite da responsabilidade por morte e lesões corporais do passageiro, é mais seguro especificar que a aplicação desta disposição apenas pode ser alterada por meio do procedimento de co-decisão.

Alteração 14

Posição comum do Conselho

Artigo 5

Posição comum do Conselho

Alteração

O presente regulamento não altera os direitos ou deveres da transportadora, ou da transportadora de facto, previstos na legislação nacional de aplicação da Convenção internacional sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos de 1976, tal como alterada pelo Protocolo de 1996, incluindo quaisquer futuras alterações da Convenção.

Suprimido

Relativamente aos pedidos de indemnização por morte ou lesões corporais de um passageiro, provocadas

por qualquer um dos riscos referidos no ponto 2.2 das Directrizes da OMI, a transportadora e a transportadora de facto podem limitar a sua responsabilidade nos termos do disposto no n.º 1, desde que o limite de responsabilidade calculado de acordo com o disposto no n.º 1 não exceda, em cada caso concreto, o mais baixo dos montantes de 340 milhões de DSE por navio ou de 250 000 DSE por passageiro.

Justificação

Esta alteração está conforme com a anterior: Os limites globais da LRSM podem impedir os passageiros de obter uma parte das suas reivindicações ao abrigo da Convenção de Atenas, que lhes dá o direito de obter no mínimo 250.000 DSE. Com esta alteração, não poderá ser invocada a convenção LRSM para limitar as reivindicações das vítimas com base na Convenção de Atenas.

Alteração 15

Posição comum do Conselho Artigo 6 – parágrafo 1

Posição comum do Conselho

Em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro provocada por um incidente de navegação ***ocorrido no território de um Estado-Membro ou a bordo de um navio que arvore o pavilhão de um Estado-Membro ou esteja nele registado***, se for caso disso, a transportadora que efectuou de facto o transporte durante o qual ocorreu o incidente deve pagar, no prazo de 15 dias a contar da identificação do titular do direito a indemnização, um adiantamento suficiente para cobrir as necessidades económicas imediatas, numa base proporcional aos danos sofridos. Em caso de morte, este pagamento não pode ser inferior a 21 000 euros.

Alteração

Em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro provocada por um incidente de navegação, se for caso disso, a transportadora que efectuou de facto ***a totalidade ou parte do*** transporte durante o qual ocorreu o incidente deve pagar, no prazo de 15 dias a contar da identificação do titular do direito a indemnização, um adiantamento suficiente para cobrir as necessidades económicas imediatas, numa base proporcional aos danos sofridos. Em caso de morte ***ou de invalidez absoluta e permanente de um passageiro, ou de ferimentos considerados clinicamente muito graves em 75 % ou mais do corpo do passageiro***, este pagamento não pode ser inferior a EUR 21 000.

Justificação

A presente alteração reintroduz parte da alteração 9 da primeira leitura e combina o âmbito do adiantamento pago com o âmbito de aplicação definido no artigo 2.º, conforme acordado na primeira leitura. Por razões de justiça, é importante garantir que o passageiro tenha acesso a um adiantamento, por forma a cobrir necessidades económicas. No entanto, os transportadores deveriam poder recuperar o adiantamento pago desde que não tenham cometido qualquer falta. Esta disposição é congruente com o direito aplicável na área dos transportes aéreos, a saber, o Regulamento 889/2002 (CE) que altera o Regulamento 2027/97 (CE).

Alteração 16

Posição comum do Conselho

Artigo 6 –parágrafo 3-A (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

O pagamento ou o recebimento de um adiantamento, conforme o caso, obriga a transportadora, a transportadora de facto ou o passageiro a iniciarem um processo judicial de apuramento de responsabilidades e de culpa.

Justificação

A presente alteração reintroduz parte da alteração 10 aprovada em primeira leitura. Encontra-se uma disposição similar no Regulamento (CE) n.º 889/2002 de 13 de Maio de 2002, que altera o Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente.

Alteração 17

Posição comum do Conselho Artigo 7 – parágrafo 1

Posição comum do Conselho

A transportadora e/ou a transportadora de facto assegurará que sejam prestadas aos passageiros informações adequadas e **compreensíveis** sobre os seus direitos ao abrigo do presente regulamento, **o mais tardar no** momento da partida. Na medida em que a obrigação de informação decorrente deste artigo tenha sido cumprida pela transportadora ou pela transportadora de facto, a outra não é obrigada a fazê-lo. ***As informações devem ser prestadas da forma mais adequada.***

Alteração

A transportadora e/ou a transportadora de facto assegurará que sejam prestadas aos passageiros informações adequadas, **completas e inteligíveis** sobre os seus direitos ao abrigo do presente regulamento **antes do** momento da partida. Na medida em que a obrigação de informação decorrente deste artigo tenha sido cumprida pela transportadora ou pela transportadora de facto, a outra não é obrigada a fazê-lo. ***As informações devem ser prestadas de forma adequada, completa e inteligível e, no caso das informações prestadas pelos operadores turísticos, de acordo com o artigo 4º da Directiva 90/314/CEE do Conselho, de 13 de Junho de 1990, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados1.***

1 JO L de 23.6.1990, p. 59.

Justificação

A presente alteração reintroduz as alterações 11 e 12 aprovadas em primeira leitura. Clarificação jurídica de forma a aumentar a segurança jurídica do Regulamento e o acesso dos passageiros à informação.

Alteração 18

Posição comum do Conselho Artigo 8 – parágrafo 1-A (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

Esse relatório pode ser acompanhado de uma proposta de alteração ao presente regulamento ou por uma proposta a apresentar pela Comunidade Europeia às instâncias internacionais pertinentes.

Justificação

A presente alteração restabelece uma disposição originalmente apresentada pela Comissão. Esse relatório deve prever a possibilidade de apresentar alterações ao Regulamento.

Alteração 19

Posição comum do Conselho Artigo 11

Posição comum do Conselho

No que diz respeito ao transporte por mar no interior de um único Estado-Membro por navios da classe A, em conformidade com o artigo 4.º da Directiva 98/18/CE, os Estados-Membros podem optar por adiar a aplicação do regulamento até quatro anos após a data da sua entrada em vigor.

Alteração

No que diz respeito ao transporte por mar no interior de um único Estado-Membro, os Estados-Membros podem optar por adiar a aplicação do regulamento até **dois anos após a data da sua entrada em vigor em caso de transporte efectuado por carreiras regulares de "ferry-boat"** e até quatro anos após a data da sua entrada em vigor **em caso de transporte efectuado por carreiras regulares de "ferry-boat" nas regiões abrangidas pelo n.º 2 do artigo 299.º do Tratado.**

Justificação

A presente alteração reintroduz as alterações 13 e 15 aprovadas em primeira leitura. Deve ser proporcionado um prazo de aplicação diferente aos operadores de carreiras regulares de "ferry-boat", a fim de garantir uma cobertura da responsabilidade civil eficiente e financeiramente sustentável. A disposição relativa às regiões descritas no n.º 2 do artigo 299º do TCE permite criar um prazo de aplicação diferente para as carreiras regulares de transporte doméstico por "ferry-boat" nestas regiões, a fim de assegurar uma cobertura de responsabilidade civil eficaz e financeiramente sustentável e adaptada aos constrangimentos permanentes destas regiões.

Alteração 20

Posição comum do Conselho Artigo 11 – parágrafo 1-A (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

No que diz respeito ao transporte por vias navegáveis interiores, os Estados-Membros podem optar por diferir a aplicação do regulamento até quatro

anos após a data da sua entrada em vigor.

Justificação

A presente alteração reintroduz a alteração 14 aprovada em primeira leitura. É necessário um prazo mais longo para o transporte por vias navegáveis interiores, porque os transportadores não estão cobertos pelas associações P&I.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. Introdução

Os direitos dos passageiros da UE têm estado persistentemente presentes na agenda da política comum de transportes desde a publicação do Livro Branco da Comissão em 2001. Enquanto parte integrante dessa agenda, a protecção dos passageiros da UE com um sistema de responsabilidade eficiente tem sido retomada nos diferentes modos de transporte através da ratificação da Convenção de Montreal e da legislação da CE para os transportes aéreos, assim como da proposta de regulamento da Comissão relativa aos direitos e obrigações dos passageiros dos transportes ferroviários internacionais. No que diz respeito aos passageiros de transportes marítimos, a implementação de um sistema de responsabilidade na CE tem sido mais complexa.

Após ter apresentado, em 24 de Junho de 2003, uma proposta de decisão do Conselho relativa à conclusão pela Comunidade Europeia do Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, a Comissão propôs que a Comunidade se tornasse parte contratante do Protocolo o mais rapidamente possível e que os Estados-Membros procedessem do mesmo modo até ao fim de 2005.

Uma vez que, no âmbito do Conselho, não foram registados quaisquer progressos relativamente a esta proposta, a Comissão propôs, em 23 de Novembro de 2005, a incorporação da Convenção de Atenas na legislação comunitária e o aditamento de algumas adaptações, nomeadamente no que diz respeito ao seu âmbito de aplicação. Em 25 de Abril de 2007, o Parlamento Europeu aprovou a sua primeira leitura sobre esta proposta.

2. A posição comum do Conselho

O Conselho aprovou a sua posição comum em 6 de Junho de 2008. Quanto aos elementos da primeira leitura do Parlamento Europeu, o Conselho manteve, na sua posição comum, parte das alterações deste último. Os principais aditamentos dizem respeito à restrição do âmbito de aplicação ao transporte marítimo. O Conselho partilha a opinião do Parlamento Europeu de excluir do âmbito de aplicação do regulamento os transportes por vias navegáveis interiores, embora o Parlamento tenha adoptado algumas disposições no sentido de dar mais tempo aos operadores para se adaptarem.

O Conselho aceitou também a incorporação das orientações da OMI relativas a prejuízos ligados a ataques terroristas. Tanto o Parlamento como o Conselho consideraram importante que o regime especial de responsabilidade relativo a riscos de terrorismo, tal como aprovado pelo Comité Jurídico da OMI, fosse integrado no texto do regulamento.

Para concluir sobre os elementos que o Conselho aceitou, as alterações do Parlamento Europeu relativas à natureza da informação prestada aos passageiros sobre os seus direitos e sobre o reembolso de adiantamentos indevidamente pagos foram parcialmente retomadas no texto da posição comum. Subsistem, porém, algumas divergências entre o Conselho e o Parlamento quanto ao momento de prestar esta informação e o ponto até ao qual deve ser completa. Relativamente ao pagamento de adiantamentos, o Conselho, apesar de não se opor

ao princípio da medida, não manteve a sua extensão a casos como danos graves ou a invalidez permanente.

Relativamente aos elementos que foram total ou maioritariamente rejeitados, a extensão do âmbito de aplicação aos transportes marítimos nacionais não foi aceite. Assim, o Conselho restringiu o âmbito de aplicação aos navios de carga dentro dos Estados-Membros abrangidos pela Classe A, nos termos do artigo 4.º da Directiva 98/18/CE.

Quanto aos limites de indemnização, o Conselho rejeitou as alterações do Parlamento, apoiado pela Comissão. O Conselho decidiu, primeiramente, aplicar plenamente o n.º 2 do artigo 7.º (cláusula de "opt-out") da Convenção de Atenas, que permite às Partes signatárias respectivas adoptar limites de responsabilidade superiores aos previstos na Convenção propriamente dita. A consequência será não dispor de um limite de responsabilidade harmonizado no conjunto da União Europeia. Mas, por outro lado, o Conselho manteve a implementação do artigo 19.º da Convenção, que havia sido rejeitado pelo Parlamento Europeu. Este artigo permite mecanismos de limitação da responsabilidade global prevista noutras convenções como, por exemplo, na Convenção sobre Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos (CLRSM) de 1976 e no respectivo Protocolo de 1996.

Potencialmente, os limites de indemnização poderão ser inferiores aos da Convenção de Atenas.

3. Posição do relator

O relator reintroduziu os seguintes elementos da primeira leitura do Parlamento Europeu:

- **Extensão do âmbito de aplicação aos transportes marítimos internacionais**: o relator considera que esta extensão é viável e que o mercado segurador terá capacidade para segurar estes tipos de riscos por um custo adicional aceitável para os passageiros. Porém, uma vez que os operadores de tráfego interno não estão familiarizados com os regimes aplicados a nível internacional e que o mercado segurador terá que ser mobilizado para organizar garantias e medidas directas relativamente aos riscos, propõe-se que esses operadores e actores do mercado de seguros disponham de prazos suplementares para a aplicação do Regulamento.
- **Informação anterior à viagem**: esta disposição tem que ser mantida, e em conformidade com o que tem sido feito relativamente a outros modos de transporte. O conteúdo da obrigação de informar poderá ser mais especificado posteriormente (anexado ao título de viagem (condições contratuais gerais) e/ou inserido em brochuras).
- **A cláusula de "opt-out"**: a implementação do n.º 2 do artigo 7.º tem que ser limitada, na medida em que o relator considera mais seguro especificar que a aplicação desta disposição apenas pode ser alterada através do processo de co-decisão.
- **A limitação global de responsabilidade imposta por outras convenções**: o artigo 19.º tem que ser excluído da implementação do Regulamento porque permitiria a uma transportadora responsável pelo falecimento ou lesões corporais de passageiros, com base na Convenção de Atenas, limitar a sua responsabilidade, alegando os limites

máximos globais de responsabilidade impostos por outras convenções, como a Convenção CLRSM.

- **O pagamento de adiantamentos**: o nível mínimo de pagamento de adiantamentos não deverá cobrir apenas a ocorrência de falecimentos, mas também lesões corporais graves e situações de invalidez permanente.

PROCESSO

Título	Responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar e por vias navegáveis interiores em caso de acidente
Referências	06389/2/2008 – C6-0227/2008 – 2005/0241(COD)
Data da 1ª leitura do PE – Número P	25.4.2007 T6-0148/2007
Proposta da Comissão	COM(2005)0592 - C6-0057/2006
Proposta alterada da Comissão	COM(2007)0645
Recepção da posição comum: data de comunicação em sessão	19.6.2008
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	TRAN 19.6.2008
Relator(es) Data de designação	Paolo Costa 23.6.2008
Exame em comissão	14.7.2008 25.8.2008
Data de aprovação	4.9.2008
Resultado da votação final	+: 40 -: 0 0: 2
Deputados presentes no momento da votação final	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Roberts Zīle
Suplente(S) Presente(S) No Momento Da Votação Final	Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Zita Gurmai, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos, Vladimír Remek, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool