

PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

Document de ședință

A6-0102/2009

25.2.2009

*****III**

RAPORT

referitor la proiectul comun, aprobat de Comitetul de conciliere, de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare
(PE-CONS 3724/2008 – C6-0047/2009 – 2005/0241(COD))

Delegația Parlamentului European la Comitetul de conciliere

Președinta delegației: Rodi Kratsa-Tsagaropoulou

Raportor: Paolo Costa

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
majoritatea voturilor exprimate
- **I Procedura de cooperare (prima lectură)
majoritatea voturilor exprimate
- **II Procedura de cooperare (a doua lectură)
*majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba poziția comună
majoritatea membrilor care compun Parlamentul pentru a
respinge sau a modifica poziția comună*
- *** Aviz conform
*majoritatea membrilor care compun Parlamentul, cu excepția
cazurilor prevăzute la articolele 105, 107, 161 și 300 din Tratatul
CE și la articolul 7 din Tratatul UE*
- ***I Procedura de codecizie (prima lectură)
majoritatea voturilor exprimate
- ***II Procedura de codecizie (a doua lectură)
*majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba poziția comună
majoritatea membrilor care compun Parlamentul pentru a
respinge sau a modifica poziția comună*
- ***III Procedura de codecizie (a treia lectură)
majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba proiectul comun

***(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic
propus de Comisie.)***

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	6
PROCEDURĂ	11

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la proiectul comun, aprobat de Comitetul de conciliere, de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare
(PE-CONS 3724/2008 – C6-0047/2009 – 2005/0241(COD))

(Procedura de codecizie: a treia lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere proiectul comun aprobat de Comitetul de conciliere (PE-CONS 3724/2008 – C6-0047/2009),
 - având în vedere poziția sa în primă lectură¹ referitoare la propunerea Comisiei înaintată Parlamentului European și Consiliului (COM(2005)0592),
 - având în vedere propunerea modificată a Comisiei (COM(2007)0645),
 - având în vedere poziția sa în a doua lectură² referitoare la poziția comună a Consiliului³,
 - având în vedere avizul emis de Comisie privind amendamentele Parlamentului la poziția comună (COM(2008)0831),
 - având în vedere articolul 251 alineatul (5) din Tratatul CE,
 - având în vedere articolul 65 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul delegației sale la Comitetul de conciliere (A6-0102/2009),
1. aprobă proiectul comun;
 2. încredințează Președintelui sarcina de a semna actul, împreună cu Președintele Consiliului, în conformitate cu articolul 254 alineatul (1) din Tratatul CE;
 3. încredințează Secretarului său General sarcina de a semna actul, după ce s-a verificat îndeplinirea corespunzătoare a tuturor procedurilor, și de a asigura, de comun acord cu Secretarul General al Consiliului, publicarea sa în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*;
 4. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție legislativă Consiliului și Comisiei.

¹ JO C 74 E, 20.3.2008, p. 562.

² Texte adoptate, 24.9.2008, P6_TA(2008)0445.

³ JO C 190 E, 29.7.2008, p. 17.

EXPUNERE DE MOTIVE

I. Context

I.1 Cel de-al treilea pachet maritim

Cel de-al treilea pachet maritim (cunoscut, de asemenea, sub denumirea de pachetul Erika III) a fost propus de Comisie la sfârșitul lui 2005. Acest pachet reprezintă continuarea pachetelor Erika I și II, care au fost propuse în urma accidentului petrolierului Erika petrecut în 1999 în largul coastei franceze a Atlanticului. El a reprezentat, de asemenea, o urmare a rezoluției Parlamentului din 21 aprilie 2004 redactată de Comisia temporară pentru îmbunătățirea siguranței maritime (MARE), care a fost înființată în urma accidentului petrolierului Prestige în 2002.

Obiectivul general al celui de-al treilea pachet maritim constă în consolidarea în continuare a legislației UE din domeniul siguranței și transpunerea principalelor instrumente internaționale în legislația comunitară. Cele șapte propuneri care fac parte din pachet vizează prevenirea accidentelor (prin îmbunătățirea calității pavilioanelor europene, revizuirea legislației referitoare la controlul efectuat de statul de port și la monitorizarea traficului naval, precum și prin rectificarea normelor referitoare la societățile de clasificare) și asigurarea luării unor măsuri eficiente în caz de accident (prin elaborarea unui cadru armonizat de investigare a accidentelor, introducerea unor norme de despăgubire a pasagerilor în caz de accident și a unor norme referitoare la răspunderea proprietarilor de nave, însoțite de un regim de asigurare obligatoriu).

I.2 Prezentă propunere

Propunerea de regulament privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare sau pe căi navigabile interioare a fost adoptată de Comisie la **23 noiembrie 2005**. Obiectivul său final, la peste zece ani de la catastrofa în care a fost implicat feribotul *Estonia* în Marea Baltică în 1994, este de a garanta în Europa un nivel de răspundere similar și un regim de asigurare obligatoriu aplicabil transportatorilor de persoane în caz de accident. Până în prezent, această răspundere a fost stabilită în statele membre la niveluri diferite, iar în unele cazuri la niveluri scăzute, în conformitate cu legislația lor națională sau cu angajamentele asumate pe plan internațional. Prezentă propunere urmărește eliminarea acestor diferențe naționale, încorporând în legislația europeană dispozițiile Convenției de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 2002, care prevede o răspundere financiară mai mare. De asemenea, acesta adaugă prevederi suplimentare de adaptare a Convenției de la Atena la legislația europeană și sistemul referitor la răspundere în cazul altor mijloace de transport.

II. Procedura legislativă înainte de conciliere

II.1 Cel de-al treilea pachet maritim în prima și a doua lectură

Parlamentul a considerat întotdeauna pachetul maritim ca un întreg, drept care dosarele conținute de acesta au fost întotdeauna tratate împreună. Prima lectură a celor șapte propuneri a avut loc în martie-aprilie 2007. În Consiliu s-a ajuns la un acord politic asupra a șase dintre cele opt propuneri (un dosar s-a împărțit într-o directivă și un regulament) în cadrul reuniunilor sale din iunie și noiembrie 2007. Două dosare (privind obligațiile și răspunderea civilă a statelor de pavilion) au rămas totuși blocate pentru că statele membre nu au dorit să

adopte această legislație la nivel european. Tentativa de deblocare a acestor dosare din aprilie 2008 s-a soldat cu un eșec.

Statele membre au încercat să preseze Parlamentul să continue procedura legislativă referitoare la cele șase propuneri trimitând pozițiile comune. Parlamentul și-a exprimat în cele din urmă acordul față de această abordare pentru a avansa.

După transmiterea pozițiilor comune în iunie 2008, Parlamentul a continuat totuși să preseze Consiliul să progreseze în ceea ce privește cele două dosare restante (cunoscute sub denumirea de cele „două dosare lipsă”). Acest lucru s-a realizat prin includerea fondului acestor dosare, prin intermediul amendamentelor, în câteva dintre dosarele legislative active din pachet.

Negocierile desfășurate în paralel asupra celor șase dosare în a doua lectură au continuat fără succes. Soarta celor „două dosare lipsă” și dificultățile întâmpinate în unele dosare au condus la decizia de a nu se ajunge la niciun acord în a doua lectură în niciun dosar. În plen, Parlamentul a restabilit amendamentele sale din prima lectură pentru toate dosarele, precum și amendamentele care încorporează fondul celor „două dosare lipsă”. Ulterior, cele șase dosare au ajuns la conciliere.

II.2. Prezenta propunere în prima și a doua lectură

În primă lectură, Parlamentul a mers în general pe linia propunerii Comisiei, cu o singură excepție importantă: după o dezbatere controversată, o majoritate a deputaților a respins includerea căilor navigabile interioare în domeniul de aplicare al regulamentului. Au fost adoptate alte amendamente care se referă la aspecte precum plata în avans pentru victime, informarea pasagerilor, răspunderea în caz de acte de terorism, competențele EMSA, excluderea posibilității de a aplica alte convenții internaționale privind răspunderea, adoptarea unor limite ridicate de responsabilitate numai în urma unei noi proceduri de codecizie și a unor perioade de tranziție pentru feriboturi.

În poziția sa comună, Consiliul a exclus, de asemenea, căile navigabile interioare, dar, pe lângă aceasta, s-a îndepărtat în multe alte aspecte și în mod semnificativ de propunerea originală. Consiliul a limitat domeniul de aplicare al regulamentului în cazul transportului național pe mare la așa-numitele nave din clasa A, excluzând astfel majoritatea căilor de navigație aparținând claselor B, C și D, astfel cum sunt definite prin Directiva 98/18/CE. De asemenea, a redus despăgubirea acordată fiecărei victime, care era destul de favorabilă, în temeiul Convenției de la Atena, prin aplicarea unei limite globale în conformitate cu limitele stabilite de Convenția internațională privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1996 (LLMC 96) (limitarea globală a răspunderii civile). Alte modificări s-au referit la impunerea unor limite privind plata în avans și drepturile la informare. Consiliul a acceptat poziția Parlamentului privind riscurile legate de terorism.

Ca și în cazul celorlalte dosare, în a doua lectură au avut loc negocieri. Au fost organizate mai multe dialoguri, însă nu a putut fi găsită nicio soluție în ceea ce privește principalele probleme, precum domeniul de aplicare și sistemul răspunderii.

Din cauza eșecului negocierilor, Parlamentul a restabilit, în a doua lectură din 24 septembrie 2008, majoritatea amendamentelor în prima lectură și a respins limitările introduse de Consiliu.

III. Concilierea

III.1 Cel de-al treilea pachet maritim în cadrul procedurii de conciliere

În urma votului din cea de-a doua lectură din 24 septembrie 2008 și având în vedere voința politică de finalizare a etapei concilierii sub Președinția franceză, delegația Parlamentului la Comitetul de conciliere s-a constituit foarte repede, la 7 octombrie 2008.

În paralel, presiunea exercitată de Parlament asupra Consiliului pentru a se ajunge la un acord cu privire la cele „două dosare lipsă” a început să dea roade. În urma unei reuniuni informale a Consiliului în care problema a fost analizată în prezența președintelui Comisiei TRAN, Paolo Costa, s-a ajuns la un acord politic în ambele dosare, la 9 octombrie 2008.

Parlamentul și Consiliul au organizat două dialoguri (la 4 noiembrie și la 2 decembrie), precum și o reuniune informală cu privire la dosarele cele mai dificile, în perioada premergătoare Comitetului de conciliere, care s-a reunit la 8 decembrie și care a marcat încheierea negocierilor. S-au organizat două reuniuni ale delegației Parlamentului (la 5 noiembrie și la 3 decembrie) și o serie de reuniuni ale echipei de negociere, care i-a inclus în mod excepțional, din cauza mărimii pachetului, pe coordonatorii Comisiei TRAN.

La 8 decembrie s-a ajuns la un acord cu privire la ultimele chestiuni nerezolvate din dosarul cel mai dificil (cel al lui Paolo Costa). În aceeași seară, Parlamentul a înmânat Președinției scrisori de confirmare a voinței sale de a se ajunge la un acord încă din a doua lectură în cazul celor „două dosare lipsă”, oferind astfel Consiliului posibilitatea de a adopta cele două poziții comune ale sale la reuniunea din 9 decembrie.

Consiliul a fost reprezentat în Comitetul de conciliere de Dominique Bussereau, președintele în exercițiu al Consiliului și Secretarul de stat pentru transporturi al Franței. Comisia a fost reprezentată de vicepreședintele Antonio Tajani. Acest lucru a demonstrat o dată în plus faptul că, în cazul unor negocieri foarte dificile, implicarea unor părți situate la cel mai înalt nivel politic și dinamica unei sesiuni de conciliere desfășurate în cursul serii poate influența deciziile în vederea obținerii unui acord.

În general, rezultatul concilierii este pozitiv pentru Parlament. Pe lângă obținerea unui acord în paralel referitor la cele „două dosare lipsă”, s-au înregistrat numeroase progrese și în ceea ce privește textele adoptate în cadrul procedurii de conciliere. Acest lucru a fost posibil în special datorită solidarității dintre deputați, care nu au permis definitivarea niciunui dosar fără a se ajunge la un acord global în privința tuturor.

Circumstanțele speciale ale pachetului maritim au demonstrat, cu toate acestea, că situația în care aceeași președinție este responsabilă cu negocierile în a doua și a treia lectură nu este una ideală. În cadrul Coreper, președinția pare să fi întâmpinat dificultăți în a convinge statele membre să mai facă încă un efort, deoarece, din punct de vedere psihologic, negocierile durau deja de prea mult timp. Pe de altă parte, în ceea ce privește Parlamentul, odată cu concilierea a debutat o nouă etapă, deși în cadrul Consiliului, având aceeași președinție, s-a considerat că aceasta este continuarea aceleiași etape.

III.1 Prezenta propunere în cadrul procedurii de conciliere

Discuțiile în legătură cu prezentul dosar au fost cele mai dificile dintre cele șase dosare supuse procedurii de conciliere și au putut fi încheiate numai în cursul sesiunii de conciliere din seara

zilei de 8 decembrie. În cadrul respectivei sesiuni au fost necesare două dialoguri și două reuniuni ale delegației/Coreper a PE înainte de deschiderea reuniunii comitetului de conciliere, la ora 11.30 pm.

IV. Puncte cheie ale acordului obținut

În urma negocierilor foarte dificile, delegația Parlamentului a reușit să schimbe în mod semnificativ poziția Consiliului și, prin urmare, să accepte compromisul la care s-a ajuns. Principalele puncte pot fi rezumate după cum urmează:

- **Domeniul de aplicare în cazul transportului național:** Parlamentul a reușit să includă în domeniul de aplicare și navele din clasa B, nu numai pe cele din clasa A, astfel cum apărea în poziția comună. Cu toate acestea, statelor membre li s-a oferit posibilitatea de a amâna aplicarea regulamentului în cazul navelor din clasa B până la sfârșitul anului 2018 și timp de 4 ani după data punerii lui în aplicare pentru navele din clasa A. Până în 2016, Comisia trebuie să facă o propunere, în cadrul procedurii de reglementare cu control, referitoare la limitele privind răspunderea aplicabile în cazul navelor din clasa B. Pe lângă acestea, a fost stabilit, într-un considerent, principiul extinderii treptate a domeniului de aplicare pentru a include toate navele și a fost introdusă o clauză conform căreia, înainte de 30 iunie 2013, Comisia „trebuie să prezinte, după caz, o propunere legislativă care să aibă drept scop, printre altele, extinderea domeniului de aplicare a respectivului regulament, astfel încât să includă și navele din clasele C și D” (articolul 1).
- **Data cererii:** Incertitudinea juridică privind data punerii în aplicare a fost luată în considerare pe deplin în timpul procedurii de conciliere și a devenit foarte importantă și din cauza dezbaterii asupra perioadelor de tranziție pentru diferitele clase de nave. Astfel cum reieșea din textul poziției comune, regulamentul ar fi devenit aplicabil numai odată cu intrarea în vigoare pentru Comunitate a Convenției de la Atena. Acest lucru depinde de adoptarea unei decizii a Consiliului (prin intermediul procedurii de consultare) privind încheierea Protocolului anexat Convenției de la Atena, procedură ce nu a înregistrat niciun progres în Consiliu din 2003. Din acest motiv, cei care au negociat în numele Parlamentului au insistat asupra unei date clare și obligatorii de punere în aplicare. S-a convenit că regulamentul va deveni aplicabil odată cu intrarea în vigoare pentru Comunitate a Convenției de la Atena, dar nu mai târziu de 31 decembrie 2012. Acest lucru a fost specificat în textul regulamentului la articolul 12, nu numai în declarația Consiliului și a statelor membre, așa cum reieșea din poziția Consiliului.
- **Limitele răspunderii:** Parlamentul a acceptat în esență ideea unei limite globale prin utilizarea Convenției LLMC 96, ceea ce poate determina o reducere a valorii despăgubirii acordate fiecărei victime sub pragurile stabilite de Convenția de la Atena. De asemenea, a fost acceptată posibilitatea ca statele membre să facă excepție de la limitele maxime ale LLMC 96 și să adopte praguri mai mari. Cu toate acestea, Parlamentul a reușit să obțină garanții importante că, în cazul în care nu există o legislație națională de punere în aplicare a LLMC, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1996 (care prevede despăgubiri mai mari decât cele anterioare), statele membre trebuie să aplice în întregime Convenția de la Atena. Posibilitatea de a limita responsabilitatea în caz de acte de terorism a fost clarificată, de asemenea.
- **Plata în avans:** Parlamentul a putut convinge Consiliul să accepte domeniul de aplicare pentru plata în avans astfel cum a fost propus inițial de Comisie.

- **Informarea pasagerilor:** Aceste dispoziții au fost consolidate în mai multe feluri. În ceea ce privește momentul în care se informează pasagerii, poziția comună a propus „cel mai târziu la plecare”. Parlamentul a reușit să facă o diferențiere importantă: în cazul unui contract încheiat într-un stat membru, informațiile trebuie oferite la punctul de vânzare; în cazul unui punct de plecare dintr-un state membru, informațiile trebuie înainte de plecare. Numai în toate celelalte cazuri vor fi oferite informațiile „cel târziu la plecare”. Pe lângă acestea, au fost definite mai bine cerințele minime privind informarea pasagerilor și a fost clarificată aplicarea obligațiilor operatorilor din turism.

Consiliul și-a schimbat poziția în mod semnificativ, în special în cadrul sesiunii Comitetului de conciliere din seara respectivă: poziția sa inițială privind navele din clasa B prevedea o perioadă de tranziție de 12 ani, în timp ce Parlamentul propusese 4 ani. În acordul final se stabilește o perioadă de tranziție pentru navele din clasa B până la sfârșitul anului 2018, ceea ce ar însemna o perioadă de tranziție de 6 ani, iar data aplicării ar fi în 2012.

Pentru navele încadrate în clasele C și D, Consiliul propusese un raport care să fie prezentat de către Comisie la 15 ani de la data aplicării pentru a analiza extinderea domeniului de aplicare astfel încât să includă clasele C și D. Parlamentul solicitase o propunere legislativă înainte de data punerii în aplicare. Prin acordul final se solicită Comisiei ca, în maximum 6 luni de la data aplicării (30 iunie 2013), să prezinte o propunere legislativă care să prevadă extinderea domeniului de aplicare astfel încât să includă clasele C și D.

Tot în cadrul reuniunii din 8 decembrie, Consiliul a acceptat să includă o dată fixă de punere în aplicare a regulamentului.

V. Concluzie

Având în vedere că acordul la care s-a ajuns implică realizări care depășesc așteptările din etapele inițiale ale procedurii, delegația recomandă ca Parlamentul să aprobe proiectul comun în a treia lectură.

PROCEDURĂ

Titlu	Proiectul comun, aprobat de Comitetul de conciliere, de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare
Referințe	PE-CONS 3724/2008 – C6-0047 – 2005/0241(COD)
Președintele delegației: Vicepreședinte:	Rodi Kratsa-Tsagaropoulou
Comisia competentă în fond Președinte	TRAN Paolo Costa
Raportor(i)	Paolo Costa
Propunerea Comisiei	COM(2005)0592 - C6-0057/2006
Data primei lecturi a PE - Numărul P	25.4.2007 P6_TA(2007)0148
Propunerea modificată a Comisiei	COM(2007)0645
Poziția comună a Consiliului Data anunțului în plen	6389/2/2008 – C6-0227/2008 19.6.2008
Poziția Comisiei (articolul 251 alineatul (2) al doilea paragraf a treia liniuță)	COM(2008)0375
Data celei de-a doua lecturi a PE - Numărul P	24.9.2008 P6_TA(2008)0445
Avizul Comisiei (articolul 251 alineatul (2) al treilea paragraf punctul (c))	COM(2008)0831
Data primirii celei de-a doua lecturi de către Consiliu	10.10.2008
Data scrisorii Consiliului referitoare la neaprobarea amendamentelor PE	27.11.2008
Reuniunile Comitetului de conciliere	8.12.2008
Data votului delegației PE	8.12.2008
Rezultatul votului	+: 14 -: 0 0: 0
Membri titulari prezenți	Paolo Costa, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Georg Jarzembowski, Anne E. Jensen, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Rosa Miguélez Ramos, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool
Membri supleanți prezenți	Inés Ayala Sender, Renate Sommer
Membri supleanți (articolul 178 alineatul (2)) prezenți	
Data acordului în Comitetul de conciliere	8.12.2008
Acordul prin schimb de scrisori	
Data constatării de către copreședinți a aprobării proiectului comun și a transmiterii acestuia la PE și la Consiliu	3.2.2009
Data depunerii	25.2.2009
Observații (date disponibile într-o	...

singură limbă)	
----------------	--

PROROGĂRI DE TERMENE

Termenul pentru a doua lectură a Consiliului	0.0.0000
Termenul pentru convocarea Comitetului Instituția solicitantă - data	0.0.0000 [Consiliul] – 0.0.0000
Termenul de lucru în cadrul Comitetului Instituția solicitantă - data	3.2.2009 PE – 19.1.2009
Termenul de adoptare a actului Instituția solicitantă - data	0.0.0000 [Consiliul] – 0.0.0000