



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 20.12.1995
COM(95) 724 final

95/0359 (SYN)

Proposta de
REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO

relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas
em caso de acidente

(Apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A. ANTECEDENTES

1. A responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente no transporte aéreo internacional é governada, basicamente, pela Convenção de Varsóvia de 1929 (CV) para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, da qual todos os Estados-membros - mas não a Comunidade - são partes contratantes, e por um conjunto de outros instrumentos que, junto com a Convenção, são geralmente conhecidos por Sistema de Varsóvia (SV)⁽¹⁾. A CV foi estabelecida pela comunidade internacional da aviação com o objectivo de criar um sistema mundial de normas e regras para o transporte aéreo de passageiros e, em particular, regras comuns em matéria de responsabilidade em relação aos passageiros e à carga em caso de acidente, perda de bagagens ou atrasos no transporte aéreo internacional, limitando simultaneamente os custos incorridos pelas transportadoras aéreas. Incluía, entre outras, a disposição básica de se presumir a responsabilidade da companhia aérea (art. 17º), mas de a responsabilidade ser geralmente limitada (art. 22º) a cerca de USD 10 000 no máximo. A transportadora e o passageiro podem, no entanto, por meio de convenção especial, acordar num limite de responsabilidade mais elevado (nº 1 do art.22º). Nos termos da Convenção, a transportadora dispõe da possibilidade de defesa contra pedidos de ressarcimento, devendo provar que tomou todas as medidas necessárias para evitar o dano, caso em que não será responsabilizada (nº 1 do art.20º). Além disso, a transportadora é autorizada a reduzir a sua responsabilidade se provar ter o lesado contribuído por negligência para o dano. (art. 21º). Finalmente, o art. 25º proíbe a transportadora de se prevalecer de quaisquer cláusulas que limitem ou excluam a sua responsabilidade se ela ou os seus agentes forem culpados de conduta dolosa.
2. O SV mereceu ampla aceitação, na medida em que representa uma tentativa válida de eliminar, ou pelo menos reduzir, os conflitos de leis ou de jurisdição por meio de uma regulamentação internacional uniforme. Hoje, contudo, é geralmente reconhecido que o SV já não cumpre os seus objectivos económicos. Em suma, os limites de responsabilidade estabelecidos pelo SV são demasiado baixos para os padrões monetários e o mercado da aviação actuais.

⁽¹⁾ Além da Convenção de Varsóvia inicial, os outros instrumentos são o Protocolo de Haia de 1955 e a Convenção de Guadalajara de 1961. Outros instrumentos relacionados com o sistema, ainda não em vigor dado o número insuficiente de países que os ratificaram, são: o Protocolo da Cidade de Guatemala de 1971 e os quatro protocolos assinados em Montreal em 1975. O Acordo Inter-transportadoras de Montreal (MIA), de 1966, deve igualmente ser mencionado, na medida em que se trata de um acordo "voluntário" entre companhias aéreas para a introdução de certas condições nos contratos de transporte.

3. Ao longo dos anos fizeram-se várias tentativas no quadro da CV para aumentar esses limites. Essas tentativas não resultaram, todavia, devido ao insuficiente número de ratificações dessas alterações à Convenção. De facto, o sistema de Varsóvia peca pela falta de um mecanismo automático de adaptação, que tenha em conta o impacto da inflação e a evolução do rendimento real.
4. A única possibilidade de que actualmente dispõe uma vítima, ou um seu parente próximo, de receber uma indemnização superior aos limites de Varsóvia é provar que houve conduta dolosa da transportadora aérea. Esta obrigação de provar conduta dolosa para obter uma indemnização superior aos limites actuais origina litígios morosos e dispendiosos para os passageiros e as transportadoras, sendo estas que geralmente suportam os custos deste complexo sistema. Tal situação prejudica os interesses da política de transporte aéreo em geral.
5. Fizeram-se também algumas tentativas para actualizar os limites fora do quadro da CV. Em 1966, a CV foi complementada com um acordo "voluntário" inter-transportadoras, aplicável a todas as transportadoras aéreas que efectuassem voos de, para ou com escala prevista nos Estados Unidos. Este acordo, designado por Acordo de Montreal, aumentava para USD 75 000 os limites aplicáveis em caso de morte ou ferimento de um passageiro e continha, igualmente, outro elemento importante: as transportadoras renunciavam ao seu direito de defesa ao abrigo do nº 1 do art. 20º da CV, introduzindo, pois, uma responsabilidade plena. Em 20 de Novembro de 1992, as companhias aéreas japonesas acordaram, por convenção especial incorporada nas condições e tarifas de transporte, renunciar a todos os limites de responsabilidade no transporte internacional, sem restrições de responsabilidade para pedidos de ressarcimento até DSE 100 000 (aproximadamente ECU 119 600). O Reino Unido, ao adoptar o "Licensing of Air Carriers Regulation 1992 SI 1992/2992", exige que uma transportadora titular de uma licença de exploração válida concedida pela Civil Aviation Authority celebre uma convenção especial de DSE 100 000 com os passageiros transportados mediante remuneração ou locação. Note-se, também, que a Itália, ao adoptar a Lei 274 de 7 de Julho de 1988, obrigou todas as companhias aéreas que sirvam um qualquer ponto na Itália a adoptarem uma convenção especial de DSE 100 000. Nos últimos anos, a maioria dos países europeus introduziu a nível doméstico, e para as transportadoras nacionais também a nível internacional, um limite de responsabilidade em relação aos passageiros superior ao prescrito pelo Protocolo de Haia (ver Anexo I).

B. ACCÃO DA COMUNIDADE

6. O terceiro pacote da aviação criou um mercado interno da aviação, com regras largamente harmonizadas para a exploração dos serviços aéreos, domésticos ou internacionais. As regras relativas à natureza e limitação da responsabilidade por danos das transportadoras aéreas em caso de morte ou ferimento de passageiros constituem um elemento essencial das condições de transporte estabelecidas no contrato de transporte aéreo entre transportadora e passageiro. O artigo 7º do Regulamento (CE) nº 2407/92 do Conselho, que faz parte do terceiro pacote, obriga as transportadoras aéreas a efectuarem um seguro que garanta a sua responsabilidade em caso de acidente. O regulamento não prevê, todavia, as modalidades de aplicação desta disposição. Visto que, como atrás se referiu, os Estados-membros tomaram diferentes medidas para aumentar os limites de

Varsóvia ou mesmo modificar a natureza da responsabilidade, o que deu origem a diferentes condições de transporte, e que subsistem diferenças entre as regras de responsabilidade aplicáveis aos serviços domésticos e aos serviços internacionais, é óbvio que a situação actual pode fragmentar o mercado interno da aviação.

7. Além disso, uma das questões mais importantes em todos os modos de transporte, aviação incluída, é a da segurança e qualidade do serviço. A relação entre segurança e responsabilidade é inegável. O baixo limite original fixado pela Convenção de Varsóvia constituía, em parte, um meio de proteger um sector a dar os primeiros passos e cujos factores de risco eram em grande medida desconhecidos e, logo, considerados elevados. Numa tal situação, interessava reduzir o mais possível a responsabilidade financeira da transportadora, mesmo em detrimento dos passageiros. A situação do sector da aviação é, hoje, totalmente diferente: o transporte aéreo é considerado um dos mais seguros modos de transporte. Esta imagem de um serviço seguro e de qualidade não se coaduna com um sistema que ainda vê os passageiros como pessoas que assumem um risco, o que justifica um baixo nível de indemnização em caso de morte ou ferimentos. Acresce que o facto de se ter de provar conduta dolosa da transportadora para se obter um nível de indemnização aceitável prejudica seriamente a imagem da aviação como o modo de transporte mais seguro. O objectivo da política comunitária no domínio do transporte aéreo é assegurar que este não apenas continue a ser o meio mais seguro de viajar mas seja também assim considerado. As questões da responsabilidade e da indemnização devem, pois, ser contempladas na legislação em termos compatíveis com o que é hoje o sector da aviação.
8. É também objectivo do mercado interno da aviação satisfazer as necessidades dos utentes dos transportes aéreos. Os baixos limites actualmente em vigor são, como já se referiu, grandemente inadequados e insatisfatórios para os passageiros vítimas de acidentes de aviação ou os seus supérstites. O facto de o passageiro ter de provar conduta dolosa da transportadora para receber uma indemnização superior aos limites da CV torna, também, menos previsível, mais dispendiosa e mais morosa a regularização dos pedidos de ressarcimento. Além disso, dada a complexidade do sistema - isto é, diferentes limites em vigor e diferentes obrigações das transportadoras à luz das legislações nacionais -, os passageiros conhecem mal ou desconhecem de todo o regime aplicável. Note-se que o aviso constante dos bilhetes normalizados não informa os passageiros dos limites exactos aplicáveis à viagem particular que efectuam. Embora exista sempre, obviamente, a possibilidade de o passageiro efectuar individualmente um seguro, com a confusão prevalecente é impossível o passageiro decidir com conhecimento de causa da modalidade de seguro pessoal a efectuar. Em resumo, os passageiros, ou os seus parentes próximos, não estão, apenas, insuficientemente cobertos pelos actuais baixos limites, são também confrontados com a incerteza e falta de transparência das vias a seguir quando procuram obter indemnizações superiores aos limites obrigatórios. Em termos gerais, e como testemunha o artigo 129º-A do Tratado, reconhece-se que a Comunidade deve contribuir para um nível elevado de defesa dos consumidores. A presente proposta está em perfeita sintonia com tal propósito.

9. Em conclusão, pode dizer-se que o papel da responsabilidade no sector da aviação está longe de ser desprezável.
10. Foi neste contexto de baixos limites e de risco não só para a unidade do mercado interno da aviação como para a protecção dos utentes dos transportes aéreos que a Comissão considerou necessário proceder a uma análise de base da situação actual. Para esse efeito, encomendou em 1989 um estudo⁽²⁾ destinado a fazer o ponto da situação a nível da ratificação das convenções, da legislação e das práticas no domínio da responsabilidade das transportadoras aéreas nos Estados-membros da CE e em outros países. Os resultados desta análise conduziram à realização de um outro estudo em Março de 1991: *Possibilities of Community action to harmonise limits of passenger liability and increase the amounts of compensation for international accidents victims in air transport*⁽³⁾. Com base nas conclusões deste estudo, a Comissão publicou um documento de consulta, intitulado "Responsabilidade em relação aos passageiros em caso de acidente de aviação - a Convenção de Varsóvia e os requisitos do mercado interno"⁽⁴⁾. O propósito deste documento, que reconhecia a necessidade de aumentar e harmonizar nos Estados-membros os limites de responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de morte ou ferimento de passageiros, era lançar o debate sobre a melhor maneira de conseguir este objectivo no quadro da Comunidade Europeia. Várias organizações e partes interessadas comunicaram os seus pontos de vista à Comissão: na sua opinião, seria urgente aumentar os limites para DSE 300 000-500 000 (ECU 358 800-598 000), limites esses que deveriam ser actualizados regularmente segundo a taxa da inflação. Os limites aumentados deveriam aplicar-se, todavia, a todas as operações de transporte aéreo no interior, de e para a Comunidade, independentemente da nacionalidade da companhia aérea. Relativamente aos procedimentos, as opiniões dividiam-se entre uma abordagem regulamentar - por exemplo, por meio da alteração do requisito de licenciamento respeitante ao seguro - e um acordo inter-transportadoras voluntário⁽⁵⁾.
11. Em 23 de Março de 1993 realizou-se uma mesa redonda com os Estados-membros e as partes interessadas. A mesa redonda confirmou estes elementos e recomendou que se fizesse um estudo sobre as implicações de diferentes limites nos custos e a incidência de limites superiores nas custas dos litígios. A Comissão encomendou o referido estudo⁽⁶⁾, cujos resultados ficaram disponíveis em Fevereiro de 1994. Segundo as conclusões do estudo, a resposta do mercado de seguros ao aumento dos limites de responsabilidade obrigatórios dependeria da situação do mercado ao tempo da introdução de tais limites. O aumento dos prémios basear-se-ia nos riscos presumidos, quer para a transportadora quer para o mercado no seu

(2) La responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers e des expéditeurs de marchandises, J. Naveau, Junho de 1989, actualizado em Setembro de 1989.

(3) Estudo entregue em 15 de Setembro de 1991 por Sven Brise, consultor.

(4) Ref: VII.C.1 - 174/92-8

(5) O artigo 22º(1) da CV permite que a transportadora e o passageiro acordem, por convenção especial, um limite de responsabilidade mais elevado.

(6) The cost implications of higher mandatory compensation limits for passengers involved in air accidents, Frere Cholmeley Bischoff, entregue em Fevereiro de 1994.

conjunto. Em geral considera-se que o mercado reagiria de forma moderada. Se os limites forem suficientes para satisfazer os pedidos de ressarcimento ou não houver limites, presume-se que haverá alguma redução dos custos dos autores dos pedidos, uma vez que alguns não precisariam de recorrer à via judicial. As seguradoras e outros interessados mostram-se, em geral, confiantes quanto à disponibilidade de capacidade financeira, independentemente do nível do limite por que se opte.

12. Em paralelo com a actividade da Comissão, desenvolveram-se esforços noutras instâncias para se chegar a uma solução. A ECAC, na sua reunião trienal (22-24 de Junho de 1994), adoptou uma recomendação cujo objectivo era aumentar os limites e assegurar o pagamento de um montante pré-estabelecido. A recomendação exortava também as transportadoras aéreas a celebrarem um acordo relativamente a esta matéria. Em resposta, a Associação das Companhias Aéreas Europeias criou um grupo de trabalho para analisar tal acordo voluntário entre transportadoras aéreas. Para esse fim, as transportadoras aéreas obtiveram imunidade anti-trust dos EUA e uma carta de isenção (*comfort letter*) dos serviços da Comissão. Na assembleia geral anual da IATA, realizada em Kuala Lumpur (30 de Outubro de 1995), foi celebrado um acordo inter-transportadoras, o qual foi assinado por doze grandes companhias aéreas mundiais, incluindo as seguintes transportadoras europeias: Austrian Airlines, KLM, SAS e Swissair.
13. A solução acordada na IATA abandona os limites de responsabilidade estabelecidos no artigo 22º da Convenção de Varsóvia para as companhias aéreas participantes (ver Anexo II). Os danos indemnizáveis poderão ser determinados e ressarcidos por remissão para a lei do domicílio do passageiro. O acordo inter-transportadoras é um denominador comum mínimo. As transportadoras poderão sempre oferecer mais, voluntariamente ou por determinação dos respectivos governos. As transportadoras signatárias terão de dar cumprimento às disposições do acordo até 1 de Novembro de 1996.
14. O projecto de acordo inter-transportadoras foi discutido com os interessados⁽⁷⁾ numa reunião realizada em 23 de Outubro de 1995. Todos os participantes consideraram que o acordo permite uma melhoria significativa da situação, embora não resolva todos os problemas relacionados com a responsabilidade. Em particular, a eficácia do acordo dependerá do grau de participação das companhias aéreas. Até à data, como atrás indicado, apenas algumas transportadoras comunitárias o assinaram. Sem o acordo de todas as transportadoras aéreas comunitárias, o risco de normas distintas, e consequentemente de fragmentação do mercado interno da aviação, não só subsistirá como aumentará potencialmente. A situação tornar-se-ia, assim, ainda mais confusa para os utentes dos transportes aéreos.

⁽⁷⁾ Associação das Companhias Aéreas Europeias, Associação Europeia das Companhias Aéreas Regionais, Câmara de Comércio Internacional, União Internacional das Seguradoras Aeronáuticas. A Federação dos Representantes dos Utentes dos Transportes Aéreos da Comunidade Europeia, a Associação Europeia das Companhias Charter e o Comité Europeu dos Seguros apresentaram declarações escritas.

15. Num tal contexto, e tendo em conta as conclusões dos estudos atrás mencionados, a Comissão considera que há que desenvolver uma acção de âmbito comunitário, a fim de se criar uma situação aceitável para o sector do transporte aéreo assegurando, nas condições de transporte, regras comuns em matéria de responsabilidade independentemente da natureza da operação, e garantindo uma situação justa para os utentes dos transportes aéreos. A Comissão teve em conta os seguintes elementos:

- O facto de ser universalmente aceite que os actuais limites obrigatórios são demasiado baixos e que o SV, apesar das suas lacunas económicas, constitui uma base legal uniforme, internacionalmente reconhecida, para regularização dos pedidos de ressarcimento dos passageiros em caso de acidente de aviação. Assim, qualquer tentativa que se faça para melhorar a situação actual deverá preservar os elementos básicos do regime de responsabilidade em vigor.
- O facto de os Estados-membros terem tomado medidas diversas para aumentar os limites de Varsóvia e mesmo, em certos casos, modificar a natureza da responsabilidade e também de subsistirem diferenças entre as regras de responsabilidade aplicáveis aos serviços domésticos e aos serviços internacionais pode fragmentar o mercado interno da aviação. Consequentemente, qualquer alteração que se introduza deverá garantir o tratamento igual das transportadoras, independentemente do ponto de partida, do tipo de serviço (doméstico ou internacional, etc.).
- A priori, os montantes das indemnizações deverão estar harmonizados com os níveis das actualmente pagas às vítimas de acidentes com outros meios de transporte nos países industrializados⁽⁸⁾.
- Deverão ser garantidos procedimentos simples e rápidos, quer para os utentes quer para as transportadoras. É intolerável que as vítimas, ou os parentes destas, tenham de aguardar os resultados de litígios demorados. Os acidentes de aviação são geralmente graves e têm consequências dramáticas; envolvem, na maioria dos casos, números importantes de passageiros que se encontram longe das suas casas. Afigura-se pois razoável seguir a recomendação da ECAC e assegurar o pagamento de um montante pré-estabelecido, para que se possa fazer face às necessidades financeiras imediatas.

⁽⁸⁾ Por exemplo, um quadro de 40 anos com um rendimento anual de [92 082 ecus] e que deixe viúva e dois filhos pequenos poderá esperar uma indemnização de cerca de [647 218 ecus]. Se a morte ocorresse num acidente de viação, este montante seria integralmente recuperável. Se a morte ocorresse a bordo de uma aeronave explorada por uma transportadora que, por contrato, aplicasse os limites previstos no SV (USD 20 000), o montante recuperável poderia ser tão irrisório como [17 647 ecus], ou seja, menos de 3% do valor total da indemnização pedida! (*The Journal of Personal Injury Litigation*, nº 2, Nigel P. Taylor) (ver Anexo III).

- A proposta da Comissão contém, pois, os seguintes elementos principais:
 - a renúncia a todos os limites;
 - a introdução da responsabilidade plena até um limite de ECU 100 000. Os utentes dos transportes aéreos ficarão assim protegidos, mesmo na eventualidade de um ataque terrorista, o que não aconteceria na situação inversa. Além disso, ao introduzir tal elemento, a Comunidade legalizará uma prática há muito aceite pelas companhias aéreas e já oficialmente formalizada em alguns casos⁽⁹⁾.
- Será preferível que todas as companhias aéreas que sirvam um determinado ponto na Comunidade adoptem o mesmo sistema. Às transportadoras dos países terceiros não sujeitas às regras comunitárias deverá ser pedido que informem devida e claramente os passageiros.
- Os passageiros devem dispor da possibilidade de escolherem a jurisdição na qual desejam intentar a acção, incluindo a possibilidade de a acção ser intentada no tribunal do Estado-membro em que o passageiro tem o seu domicílio, afastando-se assim as possibilidades de confusão susceptíveis de ocorrerem quando a referência é a lei do domicílio.
- Futuramente, haverá que dar prioridade à melhoria da situação no que respeita às bagagens dos passageiros e à carga, caso os esforços desenvolvidos a nível internacional pelas transportadoras e/ou os governos não se traduzam numa solução satisfatória.
- Tal acção da Comunidade teria, segundo os estudos atrás referidos, implicações mínimas nos custos, uma vez que os actuais custos dos seguros de responsabilidade suportados pelas companhias aéreas europeias correspondem geralmente a 0,1%-0,2% dos custos de exploração totais. A subida ou eliminação dos limites representaria, portanto, apenas um aumento mínimo dos custos⁽¹⁰⁾ com os prémios dos seguros - 0,1% a 0,35% dos custos totais de exploração.
- A acção da Comunidade deve ser encarada como uma medida que contribuirá para a adaptação das convenções internacionais (SV). Adoptando o regulamento, a Comunidade agirá como catalisador, a par do Japão e dos EUA que já iniciaram acções no mesmo sentido. Em qualquer caso, a Comunidade e os Estados-membros deverão, em cooperação com a ECAC, envidar todos os esforços para que a instância internacional competente - a ICAO - actualize os instrumentos internacionais em vigor.

⁽⁹⁾ O MIA introduziu em 1966 limites superiores, de USD 75 000, para os voos para, de ou com escala nos EUA, numa base de responsabilidade plena. As companhias aéreas japonesas abandonaram em Novembro de 1992 os limites de responsabilidade aplicáveis aos seus voos adoptando um nível de responsabilidade plena até um limite de DSE 100 000.

⁽¹⁰⁾ Note-se que os grandes progressos registados na segurança da aviação desde 1929 tornam o avião o meio mais seguro de viajar; o número médio de mortes de passageiros nos últimos anos foi inferior a 700 por ano. Esta situação contribui para os actuais baixos níveis dos prémios.

16. Estes dados e preocupações levaram a Comissão a propor um regulamento que, ao estabelecer determinadas certas regras comuns em matéria de responsabilidade independentemente da natureza dos serviços aéreos, irá contribuir para o mercado interno da aviação já estabelecido pelo terceiro pacote da aviação e assegurar um alto nível de protecção dos utentes dos transportes aéreos.

C. JUSTIFICAÇÃO DA ACÇÃO

17. A acção comunitária prevista pode ser analisada do ponto de vista dos princípios da subsidiariedade pela resposta às seguintes questões:

a) *Quais os objectivos da acção prevista relativamente às obrigações da Comunidade e qual a dimensão comunitária do problema (por exemplo, quantos Estados-membros são afectados e que solução tem sido adoptada até ao momento)?*

O terceiro pacote da aviação criou um mercado interno da aviação, com regras largamente harmonizadas para a exploração dos serviços aéreos, domésticos ou internacionais. As regras relativas à natureza e limitação da responsabilidade por danos das transportadoras aéreas em caso de morte ou ferimento de passageiros constituem um elemento essencial das condições de transporte no contrato de transporte aéreo entre transportadora e passageiro. Visto que os Estados-membros tomaram diferentes medidas para aumentar os limites de Varsóvia ou mesmo modificar a natureza da responsabilidade, o que deu origem a diferentes condições de transporte, e que subsistem diferenças entre as regras de responsabilidade aplicáveis aos serviços domésticos e aos serviços internacionais, é óbvio que a situação actual pode fragmentar o mercado interno da aviação já alcançado. Acresce que, na eventualidade de morte ou ferimentos, os utentes dos transportes aéreos, ou os seus parentes próximos, não estão, apenas, insuficientemente cobertos pelos limites da CV, são também confrontados com a incerteza e falta de transparência das vias a seguir quando procuram obter indemnizações superiores aos limites obrigatórios.

b) *A acção prevista é da competência exclusiva da Comunidade ou da competência simultaneamente desta e dos Estados-membros?*

A acção prevista não decorre de uma competência exclusiva da Comunidade.

c) *Qual a solução mais eficaz quando se comparam as medidas da Comunidade e as medidas dos Estados-membros?*

Com a criação do mercado único da aviação, a distinção entre transporte doméstico e transporte internacional na exploração de serviços aéreos deixou de ser válida, pelo que o nível comunitário é o mais adequado para se encontrar uma solução eficaz.

d) *Qual o valor acrescentado da acção comunitária prevista e quais os custos de não se intervir?*

O valor da acção comunitária reside no melhoramento da posição das transportadoras aéreas e da protecção dos utentes dos transportes aéreos logo que os limites de responsabilidade actuais tenham sido suprimidos, assegurando uma indemnização justa e segurança jurídica. A acção comunitária irá igualmente proporcionar aos passageiros procedimentos rápidos. Note-se que o actual sistema é extremamente complexo, que os direitos dos passageiros e as obrigações das transportadoras aéreas variam em função do ponto de partida, do tipo de serviço (doméstico ou internacional), etc. e que, na maioria dos casos, o passageiro médio está mal informado ou ignora completamente os limites precisos que se aplicam à viagem que efectua. Os passageiros envolvidos em acidentes no estrangeiro deparam-se com sistemas jurídicos diferentes dos seus. O acordo inter-transportadoras adoptado pela IATA não eliminará todas as dificuldades. Existe ainda o risco de algumas transportadoras aéreas europeias não aderirem a este acordo voluntário, o que só contribuirá para agravar a confusão reinante. Os custos de não se intervir seriam uma protecção insuficiente dos passageiros dos transportes aéreos em caso de acidente de aviação e a persistência na Comunidade de um sistema demasiado complexo para as transportadoras aéreas comunitárias.

e) *Quais as modalidades de acção à disposição da Comunidade (recomendação, apoio financeiro, regulamentação, reconhecimento mútuo...)?*

Para que haja, nesta área, uma protecção homogénea e eficaz dos utentes dos transportes aéreos, é necessário introduzir medidas jurídicas, na forma quer de uma directiva quer de um regulamento. Corporizando num quadro legislativo um amplo sistema comunitário, evitar-se-ão medidas nacionais divergentes.

f) *É necessária uma regulamentação uniforme ou será suficiente uma directiva que estabeleça os objectivos gerais, deixando a cargo dos Estados-membros as medidas de execução?*

Dado o carácter internacional da actividade do sector, é desejável uma acção uniforme para se obter um sistema que garanta uma protecção igual para todos os utentes dos transportes aéreos na Comunidade, evitando, por um lado, tratamentos discriminatórios e situações de incerteza e garantindo, por outro lado, um nível de protecção adequado. Uma vez que os resultados da acção se deverão aplicar a transportadoras aéreas que operam num tráfego em larga medida transnacional e transportam passageiros de muitas nacionalidades, um regulamento afigura-se o melhor instrumento jurídico.

Proposta de
REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO

relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas
em caso de acidente

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 84º,

Tendo em conta a proposta da Comissão⁽¹⁾,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189º-C do Tratado, em cooperação com o Parlamento Europeu⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social⁽³⁾,

Considerando que as regras em matéria de responsabilidade em caso de acidente se regem pela Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, ou pela mesma Convenção tal como alterada em Haia, em 28 de Setembro de 1955, consoante a que se aplicar; que essa Convenção é aplicada a nível mundial em benefício tanto dos passageiros como das transportadoras aéreas e deve ser mantida;

Considerando que as regras relativas à natureza e aos limites da responsabilidade em caso de morte, ferimento ou outra lesão corporal sofrida por um passageiro são parte integrante das condições de transporte estabelecidas no contrato de transporte aéreo entre a transportadora e o passageiro; que os Regulamentos (CEE) nºs 2407/92⁽⁴⁾, 2408/92⁽⁵⁾ alterado pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia e 2409/92⁽⁶⁾ do Conselho criaram um mercado interno da aviação no quadro do qual é conveniente harmonizar as regras relativas à natureza e aos limites da responsabilidade;

Considerando que os limites da responsabilidade fixados pela Convenção são demasiado baixos atendendo aos padrões económicos e sociais actuais; que, conseqüentemente, os Estados-membros aumentaram esses limites em proporções diferentes, o que levou à existência na Comunidade de diferentes condições de transporte;

(1)

(2)

(3)

(4) JO nº L 240 de 24.8.1992, p. 1

(5) JO nº L 240 de 24.8.1992, p. 8.

(6) JO nº L 240 de 24.8.1992, p. 15.

Considerando, além disso, que a Convenção de Varsóvia se aplica apenas ao transporte internacional; que no mercado interno da aviação a distinção entre transporte doméstico e transporte internacional foi eliminada; que, por conseguinte, é conveniente que o nível e natureza da responsabilidade sejam os mesmos no transporte doméstico e internacional;

Considerando que os actuais baixos limites de responsabilidade dão frequentemente origem a demoradas acções judiciais, o que prejudica a imagem do transporte aéreo;

Considerando que a acção da Comunidade no domínio do transporte aéreo deve igualmente ter por objectivo um alto nível de protecção dos interesses dos utentes;

Considerando que a acção ao nível comunitário, tendo em conta o princípio da subsidiariedade, é a melhor maneira de se obterem condições de transporte harmonizadas no que respeita à responsabilidade das transportadoras aéreas e de assegurar um alto nível de protecção efectiva dos utentes dos transportes aéreos;

Considerando que é adequado suprimir todos os limites de responsabilidade em caso de morte, ferimento ou outra lesão corporal sofrida por um passageiro;

Considerando que, para impedir que as vítimas de acidentes não evitáveis fiquem desprotegidas, as transportadoras não devem, relativamente a qualquer pedido de ressarcimento por morte, ferimento ou outra lesão corporal sofrida por um passageiro na acepção do artigo 17º da Convenção, prevalecer-se de qualquer defesa ao abrigo do nº 1 do artigo 20º da Convenção até ao montante de 100 000 ecus;

Considerando que os passageiros, ou os seus parentes próximos, devem receber um montante global pré-estabelecido, logo que possível, para poderem fazer face às necessidades imediatas;

Considerando que as pessoas com direito a indemnização devem beneficiar de transparência jurídica em caso de acidente e ser plena e antecipadamente informados das regras aplicáveis; que é necessário evitar litígios ou processos de indemnização demorados; que é conveniente, além disso, que as pessoas com direito a indemnização disponham da possibilidade de intentar acções nos tribunais do Estado-membro em que tenham o seu domicílio ou a sua residência permanente;

Considerando que, para evitar distorções da concorrência, é conveniente que as transportadoras dos países terceiros informem devidamente os seus passageiros das condições de transporte que aplicam;

Considerando que a melhoria da situação a nível das bagagens e da carga está a ser tratada a nível da ICAO e não requer a mesma urgência que a situação dos passageiros;

Considerando que é adequado e necessário que os montantes previstos no presente regulamento sejam actualizados de acordo com a evolução da situação económica; que é conveniente autorizar a Comissão a decidir de tais aumentos após consulta de um Comité consultivo,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

O presente regulamento define as obrigações das transportadoras aéreas da Comunidade em matéria de responsabilidade em relação aos passageiros em caso de acidente.

Artigo 2º

1. Para efeitos do presente regulamento:
 - a) "transportadora aérea", uma empresa de transportes aéreos titular de uma licença de exploração válida;
 - b) "transportadora aérea comunitária", uma empresa de transportes aéreos na acepção do Regulamento (CEE) nº 2407/92;
 - c) "pessoas com direito a indemnização" são as vítimas e/ou as pessoas que, segundo a lei aplicável, estão habilitadas à representação das vítimas de acordo com uma disposição legal, uma decisão judicial ou um contrato especial;
 - d) "montante global pré-estabelecido", um adiantamento pago à pessoa com direito a indemnização para lhe permitir fazer face às necessidades mais urgentes, sem prejuízo de uma rápida regularização da totalidade da indemnização;
 - e) "ecu", a unidade de conta adoptada quando da elaboração do orçamento geral das Comunidades Europeias, em conformidade com os artigos 207º e 209º do Tratado;
 - f) "Convenção de Varsóvia", a Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, bem como os instrumentos internacionais nela baseados ou a ela associados.
2. Os termos constantes do presente regulamento que não estejam definidos no nº 1 terão o significado que lhes é atribuído na Convenção de Varsóvia.

Artigo 3º

1. A responsabilidade de uma transportadora aérea comunitária pelos danos supervenientes em caso de morte, ferimento ou outra lesão corporal sofrida por um passageiro não está sujeita a quaisquer limites legais ou contratuais.

2. Relativamente a danos até ao montante de 100 000 ecus uma transportadora aérea comunitária não pode excluir ou limitar a sua responsabilidade provando que ela e os seus agentes tomaram todas as medidas necessárias para evitar o dano ou que lhes era impossível tomar tais medidas.

Artigo 4º

1. A transportadora pagará ou colocará à disposição da pessoa com direito a indemnização, com a maior brevidade e o mais tardar dez dias após a ocorrência que causou o dano, um montante global pré-estabelecido, até ao máximo de 50 000 ecus, proporcional ao dano sofrido, e, em qualquer circunstância, um montante de 50 000 ecus em caso de morte.
2. O montante global pré-estabelecido pode ser deduzido de qualquer quantia a pagar ulteriormente em virtude da responsabilidade da transportadora aérea comunitária, mas não é reembolsável em nenhuma circunstância.

Artigo 5º

1. As disposições dos artigos 3º e 4º devem ser incluídas nas condições de transporte das transportadoras aéreas comunitárias.
2. A pedido dos passageiros, ser-lhes-ão prestadas, nas agências das transportadoras aéreas comunitárias, nas agências de viagem ou nos balcões de registo dos passageiros e suas bagagens, informações adequadas sobre as disposições dos artigos 3º e 4º, das quais deve constar resumo no título de transporte.
3. As transportadoras aéreas estabelecidas fora da Comunidade e não sujeitas às obrigações especificadas nos artigos 3º e 4º devem, no momento da compra do bilhete nos seus balcões, agências de viagem ou balcões de registo dos passageiros e suas bagagens localizados no território de um Estado-membro, informar expressa e claramente os passageiros desse facto. A pedido dos passageiros, as transportadoras aéreas fornecer-lhes-ão um impresso em que constem as condições que aplicam. A indicação do limite no título de transporte não constitui informação suficiente.

Artigo 6º

As autoridades de cada Estado-membro comunicam anualmente às organizações de utentes dos transportes aéreos interessadas e à Comissão, que a transmitirá aos restantes Estados-membros, a lista das transportadoras aéreas de países terceiros não sujeitas às regras do presente regulamento.

Artigo 7º

As pessoas com direito a indemnização em caso de acidente que envolva uma transportadora aérea comunitária, para além das possibilidades de que dispõem ao abrigo do artigo 28º da Convenção de Varsóvia, poderão intentar acções de indemnização nos tribunais do Estado-membro em que o passageiro tem o seu domicílio ou a sua residência permanente.

Artigo 8º

A Comissão, nos termos do processo previsto no nº 1 do artigo 9º, pode decidir aumentar, consoante for adequado, os montantes indicados nos artigos 3º e 4º, se a evolução da situação económica indicar a necessidade de tal medida.

Artigo 9º

1. A Comissão é assistida por um Comité de natureza consultiva composto por Representantes dos Estados-membros e presidido pelo Representante da Comissão.

O Representante da Comissão submete à apreciação do Comité um projecto das medidas a tomar. O Comité emite o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta.

A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo Comité. O Comité será por ela informado do modo como tomou em consideração o seu parecer.

2. O Comité pode ainda ser consultado pela Comissão relativamente a qualquer outra questão respeitante à aplicação do regulamento.

Artigo 10º

O presente regulamento entra em vigor seis meses após a data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente

FICHA DE IMPACTO

IMPACTO DA PROPOSTA NAS EMPRESAS em particular as pequenas e médias empresas

Título da proposta: Regulamento do Conselho relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente de aviação

Número de referência:

Proposta:

Impacto nas empresas

1. Qual a população afectada pela proposta?

- Que sectores de actividade?
Transportadoras aéreas.
- Qual a dimensão das empresas afectadas (qual a concentração de pequenas e médias empresas?)
A estrutura do mercado europeu é constituída essencialmente por grandes empresas, que representam 65,4% do mercado. As companhias charter representam 26,7% do mercado europeu da aviação. As pequenas e médias empresas representam apenas 0,5% do mercado, correspondendo 0,4% às transportadoras aéreas regionais e 0,1% às transportadoras gerais-fundamentalmente operadores de táxis aéreos e de aviões de negócios⁽¹⁾.
- As companhias estão localizadas em zonas geográficas específicas da Comunidade?
Não.

2. Que medidas deverão as empresas tomar para dar cumprimento à proposta?

O Regulamento (CEE) nº 2407/92 do Conselho obriga já todos os detentores de licenças de exploração a terem um seguro de responsabilidade civil; o montante da cobertura tem sido deixado ao critério dos Estados-membros. Para darem cumprimento ao presente regulamento, as transportadoras aéreas terão de renegociar os seus seguros de responsabilidade para permitir a supressão dos limites de responsabilidade em relação aos passageiros.

⁽¹⁾ The competitiveness of the European Community's air transport industry, estudo de AVMARK Inc. para a Comissão, 28 de Fevereiro de 1992.

3. Quais os efeitos económicos da proposta?

- No emprego:
Nenhuns.
- No investimento e na criação de novas empresas:
Nenhuns.
- Na situação concorrencial das empresas:
O mercado de seguros da aviação reagirá aumentando um pouco o montante dos prémios pagos pelas transportadoras. A taxa de aumento variará em função da situação do mercado na altura, das características particulares das transportadoras aéreas, nomeadamente o seu desempenho em matéria de segurança, e do poder negocial da transportadora. Assim, as transportadoras regionais e os operadores da aviação geral deverão suportar um aumento proporcionalmente superior, dado o seu menor poder negocial. As companhias charter serão afectadas em menor grau.

4. A proposta contém medidas destinadas a ter em conta a situação específica das pequenas e médias empresas?

Não. De facto, os custos actuais dos seguros de responsabilidade suportados pelas transportadoras aéreas europeias representam geralmente uma pequena parte dos custos de exploração. Constituem cerca de 0,1 a 0,2% dos custos totais de exploração, percentagem esta que geralmente tende a aumentar tanto mais quanto mais pequena for a dimensão da companhia aérea. Com o abandono dos limites, os custos dos seguros representariam 0,1 a 0,35%⁽²⁾ dos custos totais de exploração. Isto significa que o aumento será insignificante, mesmo para as pequenas transportadoras mais susceptíveis de serem afectadas por tal aumento.

Consulta

5. Lista das organizações consultadas sobre a proposta e resumo das suas principais posições:

- Os peritos governamentais dos Estados-membros expressaram amplo acordo quanto à necessidade de se aumentarem os limites actuais, se garantirem procedimentos simples e rápidos em caso de acidentes de aviação e de todo o transporte aéreo, no interior, de e para a Comunidade, ser abrangido, independentemente da nacionalidade da companhia aérea em causa.

⁽²⁾ The cost implications of higher mandatory compensation limits for passengers involved in air accidents, Frere Cholmeley Bischoff, entregue em Fevereiro de 1994.

- Todas as organizações interessadas⁽³⁾ foram consultadas. Todas consideram ser necessário actualizar o sistema, mantendo todavia os elementos essenciais do sistema internacional actualmente em vigor. Na sua opinião, qualquer melhoria do sistema na CE deve ser aplicada ao conjunto das transportadoras aéreas que servem a Comunidade.

⁽³⁾ Organizações consultadas: Gabinete Europeu das Uniões de Consumidores, Organização Internacional das Uniões de Consumidores, Associações dos agentes de viagens e dos operadores turísticos da Comunidade Europeia, Conselho Internacional das Associações de Proprietários e Pilotos de Aeronaves, Associação do Transporte Aéreo Internacional, Associação das Companhias Aéreas Europeias, Câmara de Comércio Internacional, Federação dos representantes dos utentes dos transportes aéreos da Comunidade Europeia, União Internacional das seguradoras aeronáuticas, Associação Europeia dos construtores de material aerospacial, Associação Europeia das Companhias Aéreas Regionais.

ANEXO I
LIMITES DE RESPONSABILIDADE NOS PAÍSES DA CE⁽¹⁾

V/H: limites da Convenção de Varsóvia/Protocolo de Haia, convertidos segundo as regras nacionais (ou aumentados, conforme indicado)⁽²⁾

ÁUSTRIA:	Responsabilidade limitada a OS 430 000 por pessoa nos termos do contrato de transporte Seguro obrigatório do passageiro contra acidentes: OS 550 000 por passageiro DSE 100 000 para a transportadora nacional
BÉLGICA:	V/H aplicados a todos os serviços Não há serviços domésticos DSE 100 000 para a Sabena e filiais
DINAMARCA:	DSE 100 000 para todos os serviços aéreos Os limites para os danos, à excepção da morte e ferimentos, são diferentes para os serviços domésticos e os serviços internacionais
FINLÂNDIA:	V/H aplicados aos serviços internacionais. Se o país de destino não for parte da V/H aplicam-se os limites do MP3 (DSE 100 000) DSE 100 000 para os serviços domésticos DSE 100 000 para a Finnair nos serviços internacionais
FRANÇA:	DSE 100 000 para todos os serviços Os limites para os danos, à excepção da morte e ferimentos, são os V/H para todos os serviços aéreos
ALEMANHA:	V/H aplicados aos serviços aéreos internacionais, com base na lei relativa às taxas de conversão (p.ex., 250 000 francos Poincaré = DM 53 600) DM 150 000 para a Lufthansa DM 320 000 para os serviços aéreos domésticos
GRÉCIA:	V/H aplicados a todos os serviços Na falta de legislação relativa às taxas de conversão, algumas decisões judiciais são contraditórias. A legislação nacional especifica um limite de DRA 4 000 000 para os serviços domésticos (não pode ser excedido se as indemnizações forem atribuídas na forma de pagamentos periódicos) em caso de morte ou ferimentos

⁽¹⁾ Estudo de Sven Brise - ver nota de rodapé 3. O estudo não analisou a situação na Áustria, Finlândia e Suécia.

⁽²⁾ Para todos os limites (excepto Portugal no transporte doméstico) as transportadoras podem invocar a seu favor o disposto no n.º 1 do artigo 20.º da Convenção de Varsóvia.

- IRLANDA:** V/H aplicados a todos os serviços
DSE 100 000 na Aer Lingus (serviços aéreos internacionais)
Mesmo montante para outros operadores registados na Irlanda
- ITÁLIA:** V/H convertidos por lei em DSE (serviços internacionais) e LIT (serviços domésticos) aplicados a todos os serviços. Os limites especificados são:
DSE 100 000 para os serviços aéreos internacionais
LIT 150 000 000 para os serviços aéreos domésticos
- N.B.: Note-se que as companhias aéreas estrangeiras que operam em Itália estão sujeitas à lei que impõe o limite internacional de DSE 100 000
- LUXEMBURGO:** V/H aplicados a todos os serviços
Não há serviços domésticos
DSE 100 000 para todas as transportadoras de passageiros registadas no Luxemburgo
- PAÍSES BAIXOS:** V/H aplicados a todos os serviços
DSE 100 000 (todas as grandes transportadoras registadas nos Países Baixos)
- PORTUGAL:** Responsabilidade objectiva (serviços domésticos)
Em todos os serviços: ESC 12 000 000 por passageiro; para as bagagens aplica-se o Protocolo de Haia
- ESPAÑA:** Em todos os serviços: PTA 3 500 000 por passageiro; para as bagagens aplica-se o Protocolo de Haia
- SUÉCIA:** DSE 100 000 nos serviços internacionais e domésticos
- REINO UNIDO:** V/H aplicados a todos os serviços aéreos, aumentados para DSE 100 000

ANEXO II
ACORDO INTER-TRANSPORTADORAS DA IATA
RELATIVO À RESPONSABILIDADE EM RELAÇÃO AOS PASSAGEIROS

CONSIDERANDO: que o sistema da Convenção de Varsóvia apresenta vantagens consideráveis para o transporte aéreo internacional; e

NOTANDO QUE: os limites de responsabilidade da Convenção, inalterados desde 1955, se mostram actualmente bastante inadequados na maior parte dos países e que as companhias aéreas internacionais já noutras ocasiões actuaram conjuntamente no sentido de os aumentar em benefício dos passageiros.

As transportadoras abaixo assinadas decidem

1. Tomar medidas para renunciar à limitação da responsabilidade no que se refere aos danos indemnizáveis do nº 1 do artigo 22º da Convenção de Varsóvia quanto aos pedidos de ressarcimento por morte, ferimento ou outras lesão corporal sofrida por um passageiro, na acepção do artigo 17º da Convenção, de modo a que os danos indemnizáveis possam ser determinados e ressarcidos por remissão para a lei do domicílio do passageiro.
2. Reservar-se todas as defesas disponíveis nos termos das disposições da Convenção; não obstante, qualquer transportadora poderá renunciar a qualquer defesa, incluindo a renúncia a qualquer defesa até um montante pecuniário especificado de danos indemnizáveis, em função das circunstâncias.
3. Reservar-se os seus direitos de regresso contra qualquer outra pessoa, incluindo o direito de serem indemnizadas total ou parcialmente, em relação a qualquer montante pago pela transportadora.
4. Incentivar outras companhias aéreas envolvidas no transporte internacional de passageiros a aplicarem os termos do presente Acordo a esse transporte.
5. Dar cumprimento às disposições do presente Acordo o mais tardar em 1 de Novembro de 1996 ou à data da recepção da aprovação do governo necessária, consoante a que ocorra em último lugar.
6. Que nada no presente Acordo afecta os direitos dos passageiros ou dos autores dos pedidos de ressarcimento existentes ao abrigo da Convenção.
7. Que o presente Acordo pode ser assinado em qualquer número de exemplares, todos os quais constituem um único acordo. Qualquer transportadora poderá tornar-se parte no presente Acordo assinando um exemplar do mesmo e depositando-o junto do Director-Geral da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA).
8. Que qualquer transportadora parte no presente Acordo o pode denunciar mediante pré-aviso por escrito de doze (12) meses dirigido ao Director-Geral da IATA e às outras transportadoras parte no presente Acordo.

**ACORDO INTER-TRANSPORTADORAS DA IATA
RELATIVO À RESPONSABILIDADE EM RELAÇÃO AOS PASSAGEIROS**

NOTA EXPLICATIVA DA IATA

O Acordo inter-transportadoras é um acordo-quadro; os direitos e responsabilidades legais específicos das transportadoras signatárias em relação aos passageiros serão precisados nas condições de transporte e tarifas aplicáveis.

As transportadoras signatárias do Acordo comprometem-se a renunciar, em conformidade com o Acordo, aos limites de responsabilidade estabelecidos na Convenção de Varsóvia (1929), no Protocolo de Haia (1955) e no Acordo de Montreal de 1966 e/ou aos limites que anteriormente possam ter acordado aplicar ou cuja aplicação era exigida pelos governos respectivos.

Uma transportadora poderá renunciar a esses limites na medida do necessário para permitir que a lei do domicílio do passageiro regule a determinação e ressarcimento dos danos indemnizáveis ao abrigo do Acordo inter-transportadoras. Trata-se, todavia, de uma opção. Uma transportadora que deseje renunciar aos limites de responsabilidade mas não insista na aplicação da lei do domicílio do passageiro para regular a determinação dos danos indemnizáveis, ou não seja obrigada a fazê-lo por uma autoridade governamental, pode remeter-se à lei do tribunal a cuja apreciação é submetido o caso.

As defesas do sistema da Convenção de Varsóvia manter-se-ão disponíveis, total ou parcialmente, às transportadoras signatárias do Acordo, excepto se uma transportadora decidir renunciar às mesmas ou isso lhe for exigido por uma autoridade governamental.

ANEXO III
NÍVEL DA INDEMNIZAÇÃO NA EUROPA⁽¹⁾ EM CASO DE ACIDENTE DE VIAÇÃO

Quadro 1: Vítima: Homem, 40 anos, casado, 2 crianças a cargo, médico

Dano	RU	Bélgica BEC 59,6	Grécia DRA 25	PB HFL 3,26	Itália LIT 2 124	França FF 9,73	Alemanha DM 2,90	Dinamarca DKR 11,02	Irlanda IRL £ 1,08	Luxemburgo LUF 59,55	Espanha PTA 178,45	Portugal ESC 254
Morte Instantânea	311 000	325 779	195 007	224 540	464 900	307 098	331 034	81 347	461 806	351 098	168 114	229 724
Queimaduras												
(A)	89 000		71 088	18 098	55 085	109 198	132 759		93 981		16 811	
(B)	99 000	81 978	a	a	a	a	a	37 659	126 389	83 985	28 019	24 016
(C)	79 000		86 316	21 166	120 835	127 790	148 276		93 981		16 811	
Paraplegia												
	526 500	449 457	310 947	498 466	474 710	705 576	637 931	110 254	607 407	453 830	280 191	288 937
				a			a	a				
				567 485			672 414	237 296				
Perda de acuidade visual -cegueira total												
	572 500	531 871	363 333	466 258	674 795	744 853	586 207		613 889	537 871	56 038	290 465
				(486 258)			a	225 499				
							603 488					
							(623 448)					

Fonte: Davies Arnold Cooper: *Personal injury Awards in EC Countries on an unlimited basis in respect of death or serious injury.*

⁽¹⁾ Os dados não incluem juros, antes ou após o julgamento. Os Países Baixos e a Alemanha têm dois conjuntos de dados na mesma rubrica. Os dados entre parênteses incluem as despesas médicas estimadas não cobertas pelo Estado. Todos os dados foram convertidos em libras esterlinas e arredondados à libra. Taxa de câmbio de 21 de Junho de 1990.

Quadro 2: Vítima: Mulher, 20 anos, solteira, estudante de medicina

Dano	RU	Bélgica BEC 59,6	Grécia DRA 25	PB HFL 3,26	Itália LIT 2 124	França FF 9,73	Alemanha DM 2,90	Dinamarca DKR 11,02	Irlanda IRL £ 1,08	Luxemburgo LUF 59,55	Espanha PTA 178,45	Portugal ESC 254
Morte Instantânea	1 250	6 292	14 912	2 147	210 122	15 416	2 069	1 089	8 102	6 795	67 246	4 528
Queimaduras (A)	44 000		7 579	21 779	61 205	62 025	63 793		63 426		16 811	
(B)	54 000	47 723	a	a	a	a	a	26 770	95 833	46 434	33 623	5 937
(C)	34 000		8 870	24 847	83 729	81 398	79 310		63 426		16 811	
Paraplegia				498 466 a			431 034 a	90 290 a			168 114 a	
	452 250	370 569	234 723	567 485 (1 074 985)	318 710	563 759	465 517	166 515	529 630	376 246	224 152	360 840
Perda de acuidade visual -cegueira total	478 250	415 323	251 404	466 258 (486 258)	517 514	537 514	472 414 a	157 411	421 296	423 013	67 246	325 465
							489 655 (509 655)					

Fonte: Davies Arnold Cooper: *Personal injury Awards in EC Countries on an unlimited basis in respect of death or serious injury.*

ISSN 0257-9558

COM(95) 724 final

DOCUMENTOS

PT

07

N.º de catálogo : CB-CO-95-777-PT-C

ISBN 92-77-99246-8

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo