

No seu parecer final relativo ao metildibromo glutaronitril colipa nºP77 Sccnfp/0585/02, aprovado durante a 20ª sessão plenária, de 4 de Junho de 2002, o Sccnfp declarou que até estarem disponíveis informações apropriadas e adequadas que indiquem um nível de conservantes em produtos que não são removidos que constitua um risco aceitável para o consumidor (comparado com o risco para o consumidor decorrente de outros conservantes), a sua utilização deveria ser restringida a produtos que são removidos ao nível máximo actualmente permitido de 0,1 %.

Com base neste parecer científico e na sequência do procedimento de comitologia, a Comissão irá apresentar uma proposta ao Comité Permanente e tomará as medidas necessárias no sentido de alterar o anexo VI da Directiva «Cosméticos», em conformidade.

(<sup>1</sup>) Directiva 76/768/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos produtos cosméticos, JO L 262 de 27.9.1976.

(2003/C 280 E/138)

**PERGUNTA ESCRITA E-1256/03**

**apresentada por Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) à Comissão**

*(3 de Abril de 2003)*

*Objecto:* O estabelecimento na Galiza da Agência Europeia de Segurança Marítima

Conhecendo a reivindicação que acaba de apresentar o Governo da Galiza neste sentido, está disposta a Comissão a propor o estabelecimento na Galiza da Agência Europeia de Segurança Marítima, tendo em conta a sua situação estratégica para a Europa no que se refere ao tráfego marítimo intercontinental, na sequência dos acidentes sofridos pela Região da Galiza nos últimos anos?

**Resposta dada pela Comissária Loyola de Palacio em nome da Comissão**

*(12 de Maio de 2003)*

A Comissão recebeu de facto um pedido bem documentado em nome do Governo da Galiza, a propor a instalação na Galiza da Agência Europeia de Segurança Marítima.

Embora não haja dúvidas sobre o valor dessa iniciativa, a decisão da localização da Agência é da responsabilidade do Conselho.

Enquanto se aguarda uma decisão do Conselho sobre a localização final de algumas Agências Comunitárias (incluindo a Agência de Segurança Marítima), a Comissão decidiu sediar provisoriamente essa Agência nas suas próprias instalações em Bruxelas.

(2003/C 280 E/139)

**PERGUNTA ESCRITA E-1259/03**

**apresentada por Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) à Comissão**

*(3 de Abril de 2003)*

*Objecto:* As medidas da União Europeia perante o problema da recuperação do fuelóleo do Prestige

Em que medidas efectivas técnicas e financeiras se tem materializada a posição da Comissão Europeia de que a recuperação do fuelóleo do Prestige constitui um problema de toda a União?

**Resposta dada pela Comissária Wallström em nome da Comissão**

*(8 de Maio de 2003)*

A Comissão remete o Sr. Deputado para a resposta que deu à pergunta oral H-069/03 do Sr. Deputado Camilo Nogueira Roman durante o período de perguntas na sessão parlamentar de Março de 2003 (<sup>1</sup>) à sua pergunta escrita E-3595/02 (<sup>2</sup>).

A Comissão deseja recordar ao Sr. Deputado que foi adoptado, em 5 de Março de 2003, um relatório sobre as acções destinadas a tratar dos efeitos do desastre do Prestige. Esse relatório diz respeito a acções passadas, presentes e futuras tomadas a nível comunitário para remediar as consequências do desastre do Prestige e impedir a ocorrência de acidentes semelhantes no futuro. O relatório foi apresentado ao Conselho Europeu de 21 de Março de 2003.

<sup>(1)</sup> Resposta escrita de 11.3.2003.

<sup>(2)</sup> JO C 242 E de 9.10.2003, p. 63.

(2003/C 280 E/140)

**PERGUNTA ESCRITA E-1262/03**

**apresentada por Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) ao Conselho**

*(3 de Abril de 2003)*

*Objecto:* Modificação do regime internacional de indemnização e de responsabilidades no quadro da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil

Na Comunicação da Comissão ao Conselho de 5 de Março de 2003 <sup>(1)</sup> sobre as medidas a tomar para fazer face às consequências da catástrofe do Prestige, constata-se que a Comissão propôs a modificação do regime internacional de indemnização e de responsabilidades no quadro da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil, com o fim de que os responsáveis por episódios de contaminação assumam a respectiva responsabilidade financeira.

Em que estado se acha esta iniciativa? Que medidas têm tomado neste sentido os Estados-Membros?

<sup>(1)</sup> COM(2003) 105 final.

**Resposta**

*(22 de Julho de 2003)*

Nos últimos anos, o Conselho manifestou repetidamente o seu apoio a uma eventual revisão da Convenção sobre a Responsabilidade Civil (CLC) de 1992, que rege a responsabilidade dos armadores em matéria de prejuízos causados pela poluição por hidrocarbonetos. Já nas suas conclusões de Dezembro de 2000 relativas à segurança marítima, o Conselho apelou os Estados-Membros para que estudassem possíveis alterações às regras aplicáveis, a fim de responsabilizar outras partes para além dos proprietários dos navios, bem como a introdução da responsabilidade ilimitada dos proprietários dos navios, em caso de falta grave ou deliberada às suas obrigações em matéria de segurança. De igual modo, na abordagem comum que adoptou em Junho de 2001 na perspectiva das negociações no âmbito do Fundo Internacional para a Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos (FIPOL), relativas à criação de um fundo complementar para a indemnização dos prejuízos causados pela poluição por hidrocarbonetos destinado às vítimas dessa poluição, o Conselho reconheceu a necessidade de ser levada a cabo uma vasta análise das questões da atribuição de responsabilidades e das compensações pelos prejuízos resultantes da poluição por hidrocarbonetos, e declarou que os Estados-Membros deverão apoiar e participar activamente na revisão do regime de 1992.

Mais recentemente, o Conselho Europeu de Bruxelas apelou especificamente, em 21 de Março de 2003, a um aumento da responsabilidade dos operadores de transportes marítimos através da alteração das disposições pertinentes da CLC. Por fim, o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) salientou, em 27 de Março de 2003, a importância do princípio, neste contexto, do poluidor-pagador.

Nesta perspectiva, os Estados-Membros estão a participar activamente na revisão do actual regime de atribuição de responsabilidades de compensação pelos prejuízos, especialmente no âmbito do Grupo criado para o efeito pela Assembleia do FIPOL em Abril de 2000. Todavia, não foi estabelecido qualquer prazo para a adopção de eventuais alterações.

Por ocasião da reunião do Grupo, em Fevereiro de 2003, dois Estados-Membros e a Comissão Europeia apresentaram uma proposta de alteração do actual regime de responsabilidade, que introduz a possibilidade de não respeitar o limiar de perda do direito do armador de limitar a sua responsabilidade nos casos em que tenha sido estabelecida uma culpa real do proprietário, e de atribuir a responsabilidade a outras partes que não ao armador. Num segundo documento, um Estado-Membro recomendou uma revisão da CLC, na sequência de uma abordagem dupla, que consiste no regresso a uma atribuição rigorosa