

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

---

*Comisión de Asuntos Jurídicos*

**2005/0242(COD)**

12.12.2006

## **OPINIÓN**

de la Comisión de Asuntos Jurídicos

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la responsabilidad civil y las garantías financieras de los propietarios de buques  
(COM(2005)0593 – C6-0039/2006 – 2005/0242(COD))

Ponente de opinión: Antonio López-Istúriz White

PA\_Legam

## BREVE JUSTIFICACIÓN

Las catástrofes marítimas es uno de los ámbitos en los que la acción de la UE tiene un valor añadido más evidente en comparación con la acción individual de los Estados miembros. Es también un ámbito en el que la ciudadanía europea ha depositado grandes esperanzas en la UE para evitar futuras catástrofes y poner fin a cualquier tipo de impunidad de los responsables de éstas. Es por lo tanto fundamental que desde las Instituciones comunitarias se adopten normas jurídicas rigurosas y eficaces inspiradas en *dos principios básicos: la protección del medioambiente y la protección jurídica de las víctimas*.

Desde un punto de vista jurídico, *la propuesta de la Comisión Europea debe ser acogida favorablemente* ya que introduce mecanismos jurídicos novedosos susceptibles de mejorar sustancialmente la seguridad de las costas y facilitar la indemnización de las víctimas de catástrofes marítimas. Simultáneamente, *la propuesta es mesurada y realista y además, no es rupturista*. Al contrario, está en líneas con el Derecho Internacional y especialmente con las convenciones firmadas en el seno de la Organización Marítima Internacional.

Mención especial merecen:

- *la “comunitarización” de la LLMC de 1996*, que hoy en día no está siendo aplicada por una mayoría de los Estados miembros;
- la obligación para los buques que naveguen bajo el pabellón de un Estado de la UE o de el de un tercer país de *suscribir unas garantías financieras* sustanciales en caso de abandono de la gente de mar y en caso de accidente; y,
- la institución de una *acción directa* que permite a las víctimas dirigirse directamente ante las empresas garantes para obtener compensaciones, facilitando y acelerando considerablemente los mecanismos jurídicos actuales;

La obligación de suscribir garantías que no sean inferiores a los límites fijados por la LLMC es per se positiva aunque el criterio adoptado a la hora de doblar los límites parece un tanto arbitrario. Aún así, también debe ser acogido favorablemente.

Sin embargo, la introducción del criterio de la falta grave como límite a partir del cual la responsabilidad del propietario de un buque que enarbole el pabellón de un Estado que no sea parte contratante de l Convenio de 1996 ya no estaría limitada si éste comete *una falta grave*, debe ser acogida con cautela. Si bien la intención de la Comisión de cuestionar el derecho de los propietarios de buques a limitar su responsabilidad es loable, parece poco realista y sobre todo un tanto contraproductiva; *es probable que este cambio conlleve más inconvenientes que ventajas y por lo tanto, no debería ser acogida favorablemente*.

Finalmente, en aras a un ejercicio óptimo de la acción directa, se sugiere que las autoridades competentes a la hora de otorgar los certificados de garantía, también tengan en cuenta *la presencia comercial en la UE de las entidades garantes*.

*Por todas las razones expuestas, la propuesta de la Comisión debe ser acogida favorablemente ya que representa un paso más hacia la consecución de unas costas y unas*

*islas europeas seguras.* No obstante, es necesario recordar el carácter subsidiario de esta propuesta de Directiva y hacer hincapié sobre la auténtica prioridad en aras a la protección del medioambiente y de las víctimas: la entrada en vigor en todos los Estados miembros de las convenciones CLC y HNS.

## ENMIENDAS

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

Texto de la Comisión

---

Enmiendas del Parlamento

---

### Enmienda 1

Considerando 1 bis (nuevo)

*(1 bis) La protección de las costas europeas y de los ciudadanos europeos frente a los daños ecológicos de cualquier tipo provocados por los accidentes de buques es una prioridad absoluta de la UE.*

### Enmienda 2

Considerando 1 ter (nuevo)

*(1 ter) La protección de las costas europeas tiene un doble aspecto: prevenir los accidentes asegurando que sólo naveguen buques seguros e instaurar los mecanismos pertinentes para que las víctimas puedan percibir, en el menor tiempo posible, indemnizaciones que cubran completamente los daños ocasionados por un accidente.*

### Enmienda 3

Artículo 2, punto 4 bis (nuevo)

*4bis. "Entidad garante": cualquier entidad ante la cual el propietario suscribe una garantía financiera.*

Enmienda 4  
Artículo 4, apartado 3

3. Conforme a lo establecido en el artículo 15 del Convenio de 1996, los Estados miembros se asegurarán de que el artículo 4 del dicho Convenio, relativo a la supresión de la limitación de responsabilidad, no sea aplicable a los buques que enarboles pabellón de ningún Estado que no sea parte contratante de dicho convenio. En tales casos, ***el régimen de responsabilidad civil implantado por los Estados miembros conforme a lo dispuesto en la presente Directiva deberá establecer que los propietarios de los buques pierdan todo derecho a limitar su responsabilidad si se demuestra que los daños son el resultado de una acción u omisión por su parte, cometida dolosamente o por negligencia grave.***

3. Conforme a lo establecido en el artículo 15 del Convenio de 1996, los Estados miembros se asegurarán de que el artículo 4 del dicho Convenio, relativo a la supresión de la limitación de responsabilidad, no sea aplicable a los buques que enarboles pabellón de ningún Estado que no sea parte contratante de dicho convenio. En tales casos, los propietarios de los buques ***no podrán*** limitar su responsabilidad ***por*** los daños ***de los que sean total o parcialmente responsables, ya sea por acción o por omisión.***

*Justificación*

*La introducción de la falta grave como criterio para declarar la responsabilidad de un propietario ilimitada podría ser una fuente de confusión jurídica ya que dicha figura no está definida y se corre el riesgo de tener interpretaciones jurisprudenciales divergentes que podrían solaparse con el concepto de "falta inexcusable". No obstante, la aplicación del régimen de responsabilidad civil a los propietarios de buques cuyos países no hayan firmado la Convención de 1996, además de suponer un incentivo a la firma y ratificación de dicha convención, no es fuente de inseguridad jurídica.*

Enmienda 5  
Artículo 7, apartado 2, párrafo 1

2. Los certificados serán expedidos por las autoridades competentes de los Estados miembros, las cuales se cerciorarán previamente con ese fin de que el propietario del buque cumple lo dispuesto en la presente Directiva.

2. Los certificados serán expedidos por las autoridades competentes de los Estados miembros, las cuales se cerciorarán previamente con ese fin de que el propietario del buque cumple lo dispuesto en la presente Directiva. ***Las autoridades competentes deberán también tener en cuenta a la hora de expedir el certificado si la entidad garante tiene una presencia comercial en la UE.***

### *Justificación*

*La presencia comercial en la UE, ya sea a través de un agente o de una sucursal, de las entidades garantes debe ser uno de los criterios de apreciación para las autoridades competentes a la hora de otorgar un certificado de garantía. De esta manera, se impide una posible neutralización del ejercicio de la acción directa por razones de procedimiento, obligando por ejemplo a las víctimas a iniciar acciones judiciales en un país que no cumple con los requisitos mínimos del Estado de Derecho.*

## PROCEDIMIENTO

<b>Título</b>	Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la responsabilidad civil y las garantías financieras de los propietarios de buques
<b>Referencias</b>	COM(2005)0593 – C6-0039/2006 – 2005/0242(COD)
<b>Comisión competente para el fondo</b>	TRAN
<b>Opinión emitida por</b> Fecha del anuncio en el Pleno	JURI 14.2.2006
<b>Cooperación reforzada – fecha del anuncio en el Pleno</b>	
<b>Ponente de opinión</b> Fecha de designación	Antonio López-Istúriz White 23.2.2006
<b>Ponente de opinión sustituido</b>	
<b>Examen en comisión</b>	3.10.2006      11.12.2006
<b>Fecha de aprobación</b>	11.12.2006
<b>Resultado de la votación final</b>	+ :                    9 - :                    0 0 :                    0
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Maria Berger, Rosa Díez González, Giuseppe Gargani, Antonio López-Istúriz White, Aloyzas Sakalas, Gabriele Stauner, Rainer Wieland, Jaroslav Zvěřina
<b>Suplente(s) presente(s) en la votación final</b>	Kurt Lechner
<b>Suplente(s) (art. 178, apdo. 2) presente(s) en la votación final</b>	
<b>Observaciones (datos disponibles en una sola lengua)</b>	...