



---

TEXTOS APROBADOS

---

**P8\_TA(2016)0259**

**Ratificación del Protocolo de 2010 relativo al Convenio sobre sustancias nocivas y peligrosas y adhesión al mismo a excepción de los aspectos relacionados con la cooperación judicial en materia civil**

**Resolución del Parlamento Europeo, de 8 de junio de 2016, sobre el proyecto de Decisión del Consejo relativa a la ratificación del Protocolo de 2010 relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, y la adhesión al mismo por parte de los Estados miembros en interés de la Unión Europea, a excepción de los aspectos relacionados con la cooperación judicial en materia civil (13806/2015 – C8-0410/2015 – 2015/0135(NLE))**

*El Parlamento Europeo,*

- Visto el proyecto de Decisión del Consejo (13806/2015),
- Vista la solicitud de aprobación presentada por el Consejo de conformidad con el artículo 100, apartado 2, y con el artículo 218, apartado 6, letra a), inciso v), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (C8-0410/2015),
- Visto el artículo 3, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
- Visto el dictamen del Tribunal de Justicia de 14 de octubre de 2014<sup>1</sup>,
- Visto el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996 («Convenio SNP de 1996»),
- Visto el Protocolo de 2010 del Convenio SNP de 1996 (en lo sucesivo, «Convenio SNP de 2010»),
- Vista la propuesta de Decisión del Consejo (COM(2015)0304),
- Vista la Decisión 2002/971/CE del Consejo, de 18 de noviembre de 2002, por la que se autoriza a los Estados miembros a adherirse o a ratificar, en interés de la Comunidad, el

---

<sup>1</sup> Dictamen del Tribunal de Justicia de 14 de octubre de 2014, 1/13, ECLI:EU:C:2014:2303.

Convenio SNP de 1996<sup>1</sup>,

- Vista la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales<sup>2</sup> (Directiva sobre responsabilidad medioambiental),
  - Vista la Declaración de la Comisión que consta en las actas del Comité de Representantes Permanentes y del Consejo de 20 de noviembre y de 8 de diciembre de 2015<sup>3</sup>,
  - Visto el documento, de 18 de septiembre de 2015, del sector del transporte marítimo, en el que se insta a los Estados miembros a que ratifiquen el Protocolo de 2010 del Convenio SNP o se adhieran a él lo antes posible, en consonancia con el planteamiento de la Comisión<sup>4</sup>,
  - Visto el informe final elaborado para la Comisión Europea por BIO Intelligence Service, titulado «Study on ELD Effectiveness: scope and exceptions» (Estudio sobre la eficacia de la Directiva sobre responsabilidad medioambiental: ámbito y excepciones), de 19 de febrero de 2014<sup>5</sup>,
  - Vista la nota del Servicio Jurídico del Parlamento, de 11 de febrero de 2016, sobre el fundamento jurídico de la citada propuesta de Decisión del Consejo (SJ-0066/16) y la siguiente opinión en forma de carta sobre el fundamento jurídico adecuado para la propuesta de Decisión aprobada por la Comisión de Asuntos Jurídicos el 19 de febrero de 2016<sup>6</sup> adjunta al informe A8-0191/2016,
  - Visto el artículo 99, apartado 3, de su Reglamento,
  - Visto el informe provisional de la Comisión de Asuntos Jurídicos (A8-0191/2016),
- A. Considerando que el objetivo del Convenio SNP de 2010 es el de garantizar la asunción de responsabilidades y el pago de una indemnización adecuada, puntual y efectiva por pérdidas o daños ocasionados a las personas, los bienes o el medio ambiente a raíz del transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas a través del Fondo internacional especializado de compensación SNP;
- B. Considerando por ello que con el Convenio se aspira, por una parte, a establecer el principio de quien contamina paga y los principios de prevención y precaución, según los cuales debe emprenderse una acción preventiva en caso de posibles daños medioambientales, por lo que se enmarca dentro de los principios generales y la política de la Unión sobre el medio ambiente, y, por otra parte, a regular las cuestiones derivadas de los daños causados por el transporte marítimo y prevenir o reducir al mínimo tales

---

<sup>1</sup> DO L 337 de 13.12.2002, p. 55.

<sup>2</sup> DO L 143 de 30.4.2004, p. 56.

<sup>3</sup> Nota punto 13142/15.

<sup>4</sup> Disponible en línea en: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/EU/hazardous-and-noxious-substances.pdf>.

<sup>5</sup> Disponible en línea en: [http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/BIO%20ELD%20Effectiveness\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/BIO%20ELD%20Effectiveness_report.pdf).

<sup>6</sup> PE576.992

- daños, por lo que se inscribe en la política de la Unión en materia de transporte;
- C. Considerando que, con arreglo a la propuesta de la Comisión (COM(2015)0304), la celebración del Convenio SNP de 2010 se solaparía con el ámbito de aplicación de las disposiciones de la Directiva sobre responsabilidad medioambiental;
  - D. Considerando que el Convenio SNP de 2010 se solapa con la Directiva sobre responsabilidad medioambiental en cuanto a su ámbito de aplicación respecto de los daños medioambientales ocasionados en el territorio y las aguas marinas bajo la jurisdicción de un Estado Parte, de los daños por contaminación del medio ambiente en la zona económica exclusiva (ZEE) o zona equivalente de un Estado parte (hasta 200 millas náuticas desde las líneas de base), y de las medidas preventivas para prevenir o reducir al mínimo tales daños;
  - E. Considerando que el Convenio SNP de 2010 establece la responsabilidad objetiva del propietario del buque respecto de los daños ocasionados por el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas contemplados por el Convenio, así como la obligación de contratar un seguro u otra garantía financiera para cubrir su responsabilidad por daños establecida en el Convenio, prohibiéndose al efecto cualquier otra reclamación contra el propietario del buque que no se ajuste a dicho Convenio (artículo 7, apartados 4 y 5);
  - F. Considerando que existe entonces el riesgo de un posible conflicto entre la Directiva sobre responsabilidad medioambiental y el Convenio SNP de 2010, que puede evitarse mediante el artículo 4, apartado 2, de dicha Directiva, que establece que la Directiva «no se aplicará a los daños medioambientales, ni a la amenaza inminente de tales daños, que surja de un incidente con respecto al cual la responsabilidad o indemnización estén reguladas por alguno de los convenios internacionales enumerados en el Anexo IV, incluidas sus eventuales modificaciones futuras, que esté vigente en el Estado miembro de que se trate»;
  - G. Considerando que, por consiguiente, la Directiva sobre responsabilidad medioambiental excluye de su ámbito de aplicación los daños medioambientales o la amenaza inminente de tales daños contemplados por el Convenio SNP de 2010 una vez que este último entre en vigor, y que, a menos que todos los Estados miembros ratifiquen el Convenio SNP de 2010 o se adhieran a él en el mismo plazo, existe el riesgo de que surja un panorama jurídico fragmentado en el que algunos Estados miembros estarán sujetos al Convenio SNP y otros lo estarán a la Directiva sobre responsabilidad medioambiental; considerando que ello generará una disparidad en el trato dado a las víctimas de contaminación, como las comunidades costeras, los pescadores, etc., y sería también contrario al espíritu del Convenio SNP de 2010;
  - H. Considerando que los principios fundamentales en los que se basan los convenios de la Organización Marítima Internacional también constituyen la base del Convenio SNP de 2010 y son concretamente la responsabilidad objetiva del propietario del buque, el seguro obligatorio para cubrir los daños a terceros, el derecho de las personas que sufran daños a una acción directa contra el asegurador, la limitación de la responsabilidad y, en el caso de los hidrocarburos y de las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, la creación de un fondo de indemnización especial que compense los daños cuando estos excedan de los límites de la responsabilidad del propietario;
  - I. Considerando que para el conjunto de la Unión es conveniente disponer de un régimen

homogéneo de responsabilidad aplicable a los daños causados por el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas;

- J. Considerando que no queda del todo claro si el artículo 4, apartado 2, de la Directiva sobre responsabilidad medioambiental establece que dicha Directiva no se puede aplicar en un Estado miembro que haya ratificado el Convenio SNP de 2010, o que la prohibición se limita en la medida en que la responsabilidad o indemnización estén reguladas por dicho Convenio;
  - K. Considerando que el Convenio SNP de 2010 es un régimen de compensación y, por tanto, su alcance es menor que el de la Directiva sobre responsabilidad medioambiental a la hora de establecer un régimen que exija a los operadores —y lleve las autoridades competentes a exigir a los operadores— que reparen o prevengan los daños medioambientales o la amenaza inminente de tales daños, respectivamente;
  - L. Considerando que, a diferencia de lo que sucede en el marco de la Directiva sobre responsabilidad medioambiental, no se puede conceder una compensación en virtud del Convenio SNP de 2010 por los daños de naturaleza no económica;
  - M. Considerando que la Directiva sobre responsabilidad medioambiental no impone ninguna garantía financiera obligatoria a los operadores a fin de asegurar que disponen de financiación para garantizar la prevención y reparación de daños medioambientales, a menos que un Estado miembro haya adoptado disposiciones más exigentes que las recogidas en dicha Directiva;
  - N. Considerando que el Convenio SNP de 2010 establece una obligación clara para el propietario de contraer un seguro u otra garantía financiera para cubrir su responsabilidad por los daños amparados por el Convenio;
  - O. Considerando que los demás convenios de la Organización Marítima Internacional que figuran en el anexo IV de la Directiva sobre responsabilidad medioambiental han demostrado ser eficaces, ya que han conseguido encontrar un equilibrio entre los intereses comerciales y los medioambientales a través de una atribución clara de la responsabilidad, gracias a la cual no suele haber ninguna duda sobre cuál es la parte responsable, y del establecimiento de un seguro obligatorio y de mecanismos de compensación rápidos, que no se limitan únicamente a los daños medioambientales;
1. Solicita al Consejo y a la Comisión que tengan en cuenta las siguientes recomendaciones:
- i) Se debe garantizar el respeto del principio de atribución de las competencias de la Unión recogido en el artículo 5, apartado 1, del TUE, y la jurisprudencia consolidada del Tribunal de Justicia que establece que «la elección de la base jurídica de un acto comunitario debe basarse en elementos objetivos susceptibles de control jurisdiccional, entre los que figuran, en especial, la finalidad y el contenido del acto»<sup>1</sup>.
  - ii) Procede suscribir, por tanto, la opinión en forma de carta de 19 de febrero de 2016, adoptada por la Comisión de Asuntos Jurídicos, en virtud de la cual:

Dado que la propuesta de Decisión del Consejo tiene por objeto autorizar a los

---

<sup>1</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de julio de 2012, *Parlamento Europeo contra Consejo de la Unión Europea*, C-130/10, ECLI:EU:C:2012:472, apartado 42.

Estados miembros a ratificar el Protocolo SNP de 2010 o a adherirse a este en nombre de la Unión, y, como consecuencia de ello, a que estos queden obligados por las disposiciones del Convenio SNP de 2010, y teniendo en cuenta que dicho Convenio abarca no solo los casos de daños medioambientales (para los que establece el principio de adopción de medidas preventivas y de quien contamina paga), sino también los casos de daños no medioambientales, ocasionados ambos por el transporte por mar de determinadas sustancias, los artículos que constituyen los fundamentos jurídicos adecuados para esta propuesta son el artículo 100, apartado 2, el artículo 192, apartado 1, y el artículo 218, apartado 6, letra a), inciso v), del TFUE.

- iii) Es preciso garantizar que la uniformidad, la integridad y la eficacia de las normas comunes de la Unión no se vean afectadas por obligaciones internacionales asumidas por la ratificación del Convenio SNP de 2010 o la adhesión a este, de conformidad con la jurisprudencia consolidada del Tribunal de Justicia<sup>1</sup>.
- iv) Se debe prestar una mayor atención, a tal efecto, al solapamiento entre la Directiva sobre responsabilidad medioambiental y el Convenio SNP de 2010 en cuanto a los daños medioambientales ocasionados en el territorio y las aguas marinas bajo la jurisdicción de un Estado Parte, a los daños por contaminación del medio ambiente en la zona económica exclusiva o zona equivalente (hasta 200 millas náuticas desde las líneas de base) de un Estado parte y a las medidas preventivas para prevenir o reducir al mínimo tales daños (medidas preventivas, reparación primaria y reparación complementaria).
- v) Procede velar por la reducción al mínimo de la posibilidad de que la Directiva sobre responsabilidad medioambiental y el Convenio SNP de 2010 entren en conflicto, mediante la adopción de todas las medidas adecuadas para garantizar que los Estados miembros que ratifiquen el Convenio o se adhieran a él respeten plenamente la cláusula de exclusividad contemplada en su artículo 7, apartados 4 y 5, en virtud de la cual no podrá promoverse ninguna reclamación contra el propietario del buque que no se ajuste a dicho Convenio, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, y el anexo IV de la Directiva sobre responsabilidad medioambiental.
- vi) Es preciso velar por la reducción del riesgo de crear y consolidar una desventaja competitiva para los Estados que estén dispuestos a adherirse al Convenio SNP de 2010 frente a aquellos que deseen retrasar ese proceso y seguir vinculados únicamente por la Directiva sobre responsabilidad medioambiental.
- vii) Se debe velar por la eliminación de la coexistencia permanente de dos regímenes de responsabilidad marítima — uno de la Unión y otro internacional—, que daría lugar a la fragmentación del Derecho de la Unión y además comprometería una

---

<sup>1</sup> Dictamen del Tribunal de Justicia de 19 de marzo de 1993, 2/91, ECLI:EU:C:1993:106, apartado 25. Sentencia del Tribunal de Justicia de 5 de noviembre de 2002, Comisión de las Comunidades Europeas / Reino de Dinamarca, C-467/98, ECLI:EU:C:2002:625, apartado 82. Dictamen del Tribunal de Justicia de 7 de febrero de 2006, 1/03, ECLI:EU:C:2006:81, apartados 120 y 126. Dictamen del Tribunal de Justicia de 14 de octubre de 2014, 1/13, ECLI:EU:C:2014:2303.

atribución clara de la responsabilidad y podría dar lugar a largos y costosos procedimientos judiciales en detrimento de las víctimas y del sector del transporte marítimo.

- viii) Procede garantizar a este respecto que se imponga a los Estados miembros la obligación inequívoca de tomar todas las medidas necesarias para alcanzar un resultado concreto, a saber, ratificar el Convenio SNP de 2010 o adherirse a él en un plazo razonable, que no podrá superar los dos años a partir de la fecha de entrada en vigor de la Decisión del Consejo;
2. Concluye que la presente resolución constituye una nueva posibilidad para que el Consejo y la Comisión examinen las recomendaciones que figuran en el apartado 1;
  3. Encarga a su Presidente que solicite un nuevo debate con la Comisión y el Consejo;
  4. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión, así como a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros.