

Quarta-feira, 8 de maio de 2016

P8_TA(2016)0260

Ratificação e adesão ao Protocolo de 2010 à Convenção Internacional sobre a responsabilidade e a indemnização por danos resultantes do transporte de substâncias perigosas e nocivas por mar, no respeitante aos aspetos relacionados com a cooperação judiciária em matéria civil

Resolução do Parlamento Europeu, de 8 de junho de 2016, sobre o projeto de decisão do Conselho relativa à ratificação e à adesão dos Estados-Membros, no interesse da União, ao Protocolo de 2010 à Convenção Internacional sobre a responsabilidade e a indemnização por danos resultantes do transporte de substâncias perigosas e nocivas por mar, no respeitante aos aspetos relacionados com a cooperação judiciária em matéria civil (14112/2015 — C8-0409/2015 — 2015/0136(NLE))

(2018/C 086/36)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta o projeto de decisão do Conselho (14112/2015),
- Tendo em conta o pedido de aprovação que o Conselho apresentou, nos termos dos artigos 81.º e 218.º, n.º 6, segundo parágrafo, alínea a), subalínea v), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (C8-0409/2015),
- Tendo em conta o artigo 3.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
- Tendo em conta o Protocolo n.º 22 relativo à posição da Dinamarca, anexo aos Tratados,
- Tendo em conta o parecer do Tribunal de Justiça de 14 de outubro de 2014 ⁽¹⁾,
- Tendo em conta a Convenção Internacional sobre a responsabilidade e a indemnização por danos resultantes do transporte por mar de substâncias nocivas e potencialmente perigosas, de 1996 (a seguir designada por «Convenção HNS de 1996»),
- Tendo em conta o Protocolo de 2010 à Convenção HNS de 1996 (a seguir designada por «Convenção HNS de 2010»),
- Tendo em conta a proposta de decisão do Conselho (COM(2015)0305),
- Tendo em conta a Decisão 2002/971/CE do Conselho, de 18 de novembro de 2002, que autoriza os Estados-Membros a ratificar ou a aderir, no interesse da Comunidade, à Convenção HNS de 1996 ⁽²⁾,
- Tendo em conta a proposta de decisão do Conselho que autoriza os Estados-Membros a ratificar, no interesse da Comunidade Europeia, a Convenção Internacional de 1996 sobre a responsabilidade e a indemnização por danos resultantes do transporte de substâncias perigosas e nocivas por mar («Convenção HNS») (COM(2001)0674),
- Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2012, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial ⁽³⁾ (a seguir designada por «reformulação do Regulamento Bruxelas I»),
- Tendo em conta a declaração da Comissão na ata do Comité de Representantes Permanentes e do Conselho de 20 de novembro e de 8 de dezembro de 2015 ⁽⁴⁾,
- Tendo em conta o documento de 18 de setembro de 2015 do setor dos transportes marítimos, instando os Estados-Membros a ratificarem ou a aderirem no mais curto prazo possível ao Protocolo de 2010 à Convenção HNS, em consonância com a abordagem proposta pela Comissão ⁽⁵⁾,

⁽¹⁾ Parecer do Tribunal de Justiça de 14 de outubro de 2014, 1/13, ECLI:EU:C:2014:2303.

⁽²⁾ JO L 337 de 13.12.2002, p. 55.

⁽³⁾ JO L 351 de 20.12.2012, p. 1.

⁽⁴⁾ Nota ponto 13142/15.

⁽⁵⁾ Disponível em linha em: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/EU/hazardous-and-noxious-substances.pdf>.

Quarta-feira, 8 de maio de 2016

- Tendo em conta o artigo 99.º, n.º 3, do seu Regimento,
- Tendo em conta o relatório intercalar da Comissão dos Assuntos Jurídicos (A8-0190/2016),
- A. Considerando que o objetivo da Convenção HNS de 2010 é assegurar a responsabilização e conceder uma indemnização adequada, rápida e efetiva por perdas ou danos causados a pessoas, bens e ao ambiente decorrentes do transporte de substâncias nocivas e perigosas por mar, através do fundo internacional de indemnização específico HNS;
- B. Considerando que os princípios de base subjacentes à Organização Marítima Internacional, designadamente a Convenção HNS de 2010 são a responsabilidade objetiva do proprietário do navio, um seguro obrigatório para cobrir os danos causados a terceiros, um direito de recurso direto contra a seguradora por parte das pessoas vítimas de danos, a limitação da responsabilidade e, no caso dos hidrocarbonetos e das substâncias perigosas e nocivas, um fundo de indemnização especial para pagamento de danos acima dos limites de responsabilidade do proprietário do navio;
- C. Considerando, portanto, que, por um lado, a Convenção visa prever o princípio do poluidor-pagador e os princípios da prevenção e da precaução, de acordo com os quais têm de ser empreendidas ações preventivas em caso de possíveis danos ambientais, pelo que se enquadra nos princípios gerais e na política da União no domínio do ambiente, e que, por outro lado, visa regulamentar os aspetos relativos aos danos causados pelo transporte marítimo e prevenir e minimizar tais danos, pelo que se inscreve na política da União em matéria de transportes;
- D. Considerando que a convenção HNS de 2010 inclui regras sobre a competência dos tribunais dos Estados-Parte no que respeita aos pedidos de indemnização apresentados ao proprietário do navio ou à sua seguradora, ou ao fundo de indemnização específico HNS, pelas pessoas vítimas de danos cobertos pela Convenção, bem como normas relativas ao reconhecimento e à execução dos acórdãos proferidos pelos tribunais dos Estados-Parte;
- E. Considerando que, de acordo com a proposta da Comissão (COM(2015)0305), a conclusão da Convenção HNS de 2010 se sobreporia, no que toca ao âmbito de aplicação, às disposições da reformulação do Regulamento Bruxelas I;
- F. Considerando que a reformulação do Regulamento Bruxelas I prevê vários critérios de competência, enquanto que o capítulo IV da Convenção HNS de 2010 estabelece um regime restritivo de competência judiciária, de reconhecimento e de execução, tendo em vista assegurar a igualdade de condições para os demandantes e garantir a aplicação uniforme das normas relativas à responsabilidade e à indemnização;
- G. Considerando que, por um lado, a natureza específica do regime de competência da Convenção HNS de 2010, cujo objetivo consiste em garantir que as vítimas de acidentes possam beneficiar de regras processuais claras e de segurança jurídica, conduzindo a uma utilização mais eficaz das suas reclamações perante os tribunais, e, por outro, as previsíveis dificuldades de ordem jurídica e prática ligadas à aplicação na União de um regime jurisdicional distinto do aplicável a outras partes na Convenção HNS de 2010, justificam uma exceção à aplicação geral do Regulamento Bruxelas I reformulado;
- H. Considerando que a Dinamarca está isenta da aplicação da Parte III, Título V, do TFUE, e que não participa na adoção da proposta de decisão do Conselho no respeitante aos aspetos relacionados com a cooperação judiciária em matéria civil;
- I. Considerando que a sobreposição entre a Convenção HNS de 2010 e as disposições da União sobre cooperação judiciária em matéria civil e comercial constituiu a base jurídica da Decisão 2002/971/CE, uma vez que o Protocolo HNS de 2010 alterou a Convenção HNS de 1996, o impacto da Convenção HNS de 2010 sobre as disposições da União deve ser avaliado à luz do âmbito de aplicação e das disposições da Diretiva 2004/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à responsabilidade ambiental (a seguir designada «DRA») ⁽¹⁾, que passou a fazer parte da ordem jurídica da UE desde a adoção da Decisão 2002/971/CE;

⁽¹⁾ Diretiva 2004/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativa à responsabilidade ambiental em termos de prevenção e reparação de danos ambientais (JO L 143 de 30.4.2004, p. 56).

Quarta-feira, 8 de maio de 2016

- J. Considerando que a DRA exclui do seu âmbito de aplicação os danos ambientais ou as ameaças iminentes desses danos, que já estão contemplados na Convenção HNS de 2010, uma vez que a Convenção entre em vigor (artigo 4.º, n.º 2, e anexo IV da DRA);
- K. Considerando que a Convenção HNS de 2010 estabelece a responsabilidade objetiva do proprietário do navio por todos os danos resultantes do transporte de substâncias perigosas e nocivas por mar cobertas pela Convenção, assim como a sua obrigação de contrair um seguro ou outra garantia financeira para cobrir a sua responsabilidade por danos ao abrigo da Convenção, e proíbe para o efeito qualquer outra reclamação apresentada contra o proprietário do navio que não esteja conforme com a referida Convenção (artigo 7.º, n.ºs 4 e 5);
- L. Considerando que, a menos que todos os Estados-Membros ratifiquem ou adiram à Convenção HNS de 2010 no mesmo prazo, existe o risco de o setor dos transportes marítimos ficar sujeito a dois regimes jurídicos diferentes ao mesmo tempo, um da União e outro internacional, o que, para além de poder criar uma disparidade de tratamento das vítimas da poluição, como as comunidades costeiras, os pescadores, etc., seria igualmente contrário ao espírito da Convenção HNS de 2010;
- M. Considerando que as outras convenções da Organização Marítima Internacional que figuram no anexo IV da DRA revelaram ser eficazes, uma vez que conseguiram encontrar um equilíbrio entre os objetivos ambientais e os interesses comerciais através de uma determinação clara das responsabilidades, graças à qual não costuma haver qualquer dúvida quanto à identificação da parte responsável, bem como através da criação de mecanismos de indemnização rápida e de seguro obrigatório, que não se limitam apenas aos danos ambientais;
1. Solicita ao Conselho e à Comissão que tenham em conta as seguintes recomendações:
- i) assegurar que a uniformidade, a integridade e a eficácia das regras comuns da UE não serão negativamente afetadas pelos compromissos internacionais assumidos pela ratificação ou adesão à Convenção HNS de 2010, em conformidade com a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça ⁽¹⁾;
 - ii) prestar maior atenção, neste contexto, às sobreposições entre o Regulamento Bruxelas I reformulado e a Convenção HNS de 2010, na medida em que estejam em causa as regras processuais aplicáveis aos pedidos de indemnização e às ações judiciais ao abrigo da Convenção perante os tribunais dos Estados-Parte;
 - iii) assegurar a minimização da possibilidade de divergência entre o DRA e a Convenção HNS de 2010, tomando todas as medidas adequadas para assegurar que a cláusula de exclusividade prevista no artigo 7.º, n.ºs 4 e 5, da Convenção HNS de 2010, segundo a qual não pode ser formulada qualquer queixa contra o proprietário do navio que não esteja conforme com a referida Convenção, é integralmente respeitada pelos Estados-Membros que ratificaram ou aderiram à Convenção;
 - iv) assegurar igualmente a redução do risco de criação e consolidação de uma desvantagem competitiva para os Estados-Membros que estão dispostos a aderir à Convenção HNS de 2010, comparativamente aos que desejem atrasar este processo e continuar a estar vinculados apenas à DRA;
 - v) garantir a eliminação da coexistência permanente de dois regimes de responsabilidade marítima (um a nível da União e outro a nível internacional), o que conduziria nomeadamente à fragmentação da legislação da União e, além do mais, comprometeria claramente a determinação das responsabilidades e poderia levar a longos e dispendiosos procedimentos legais em detrimento das vítimas e do setor do transporte marítimo;
 - vi) garantir, neste contexto, a imposição aos Estados-Membros da obrigação de adotarem todas as medidas necessárias para alcançar um resultado concreto, a saber, ratificarem ou aderirem à Convenção HNS de 2010 dentro de um prazo razoável, que não deve exceder dois anos a contar da data de entrada em vigor da decisão do Conselho;

⁽¹⁾ Parecer do Tribunal de Justiça de 19 de março de 1993, 2/91, ECLI:EU:C:1993:106., n.º 25 Acórdão do Tribunal de Justiça de 5 de novembro de 2002, Comissão das Comunidades Europeias contra Reino da Dinamarca, C-467/98, ECLI:EU:C:2002:625, n.º 82; Parecer do Tribunal de Justiça de 7 de fevereiro de 2006, 1/03, ECLI:EU:C:2006:81., n.ºs 120 e 126. Parecer do Tribunal de Justiça de 14 de outubro de 2014, 1/13, ECLI:EU:C:2014:2303.

Quarta-feira, 8 de maio de 2016

2. Conclui que a presente resolução constitui uma nova oportunidade para o Conselho e a Comissão se debruçarem sobre as recomendações formuladas no n.º 1;
 3. Encarrega o seu Presidente de solicitar um debate mais aprofundado com a Comissão e com o Conselho;
 4. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho, à Comissão e aos governos e aos parlamentos dos Estados-Membros.
-