KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 16.11.2020 r.
COM(2020) 732 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY I EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO

oceniające wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/30/UE z dnia 12 czerwca 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich oraz zmiany dyrektywy 2004/35/WE

{SWD(2020) 269 final}

Streszczenie

1 WPROWADZENIE 4
2 KONTEKST INTERWENCJI 4
3 METODA 4
4 ANALIZA 5
4.1 Wdrożenie dyrektywy przez państwa członkowskie 5
4.2 Udział społeczeństwa we wprowadzaniu nowych obszarów objętych koncesją 5
4.3 Wyznaczenie właściwego organu 6
4.4 Niezależna weryfikacja operacji z zakresu bezpieczeństwa poza UE 6
4.5 Ustalenia dotyczące angażowania pracowników w działania z zakresu zapobiegania poważnym awariom związane z ochroną osób, które zgłaszają nieprawidłowości, oraz mechanizmami konsultacji trójstronnych 6
4.6 Przejrzystość w zakresie zgłaszania zdarzeń – rozporządzenie wykonawcze w sprawie zgłaszania awarii 7
4.7 Ustalenia dotyczące gotowości i reagowania w przypadku awarii 7
4.8 Dostępność odstraszających sankcji za niedopełnienie obowiązków 8
4.9 Odpowiedzialność, roszczenia o odszkodowania oraz zabezpieczenie finansowe producentów ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż na obszarach morskich 8
4.9.1 Odpowiedzialność 8
4.9.2 Rozpatrywanie roszczeń o odszkodowania 10
4.9.3 Wdrażanie przepisów krajowych przez państwa członkowskie i skuteczność tych przepisów 11
4.10 Likwidacja instalacji 11
4.10.1 Dyrektywa a likwidacja 11
4.10.2 Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru północno-wschodniego Atlantyku (konwencja OSPAR – Oslo i Paryż) 12
4.10.3 Wnioski i możliwości dalszych działań 13
4.11 Wzajemne uznawanie ruchomych platform wiertniczych 14
5 WNIOSKI I DZIAŁANIA NASTĘPCZE 15

Streszczenie

Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich dotyczy ryzyka wypadków wynikających z działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich. Obejmuje ona również kwestię mechanizmów reagowania i naprawy stosowanych na późniejszym etapie w przypadku niepowodzenia środków zapobiegawczych. Dyrektywa dotyczy głównie, choć nie wyłącznie, 16 państw członkowskich, w których prowadzona jest koncesjonowana działalność związana z ropą naftową i gazem ziemnym.

Ocena sposobu wdrożenia dyrektywy opiera się na intensywnych dyskusjach z zainteresowanymi stronami, warsztatach, szeroko zakrojonych konsultacjach publicznych oraz własnych opiniach i wiedzy fachowej Komisji. Zakres oceny odzwierciedla przepisy dyrektywy i kwestie poruszone przez zainteresowane strony na etapie przygotowawczym. W analizie wykazano, że dyrektywę opracowano z uwzględnieniem istniejących najlepszych praktyk międzynarodowych z zakresu kontroli ryzyka i że posłużyła ona poprawie reagowania na potencjalne sytuacje kryzysowe w tym sektorze.

Terminem wdrożenia dyrektywy przez państwa członkowskie był lipiec 2015 r., choć ustalenia przejściowe dla tej branży obowiązywały do lipca 2018 r. Z przekazanych przez państwa członkowskie zgłoszeń dotyczących krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych wynika, że wprowadzono już większość środków przewidzianych w dyrektywie. Przede wszystkim branża podjęła obowiązki z zakresu zarządzania ryzykiem, obejmujące sporządzanie szczegółowego sprawozdania na temat ryzyka w odniesieniu do każdej instalacji na obszarach morskich. Każde państwo członkowskie powołało właściwy organ ekspercki, który posiada szerokie uprawnienia nadzorcze.

Komisja opublikowała trzy sprawozdania roczne na temat bezpieczeństwa działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich w całej UE. Dzięki tym sprawozdaniom oraz innym danym możliwe jest opracowanie poziomu bazowego w zakresie zarządzania ryzykiem, choć jest jeszcze zbyt wcześnie, aby wskazać tendencje w zakresie przestrzegania zasad bezpieczeństwa w sektorze działalności na obszarach morskich. Istnieją wyraźne oznaki, że transpozycja dyrektywy przez państwa członkowskie przyczynia się do osiągania określonych w niej celów. Branża i państwa członkowskie ściśle przestrzegają wymogów, choć można zaobserwować pewne różnice w ich interpretacji. Większość nierozstrzygniętych kwestii można rozwiązać za pomocą istniejących protokołów komunikacji, np. za pośrednictwem unijnej grupy organów ds. wydobycia ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż podmorskich (EUOAG). Kilka innych kwestii uzasadnia podjęcie dalszych działań nadzorczych, przy czym szczególną uwagę należy poświęcić sprawom odpowiedzialności finansowej i mechanizmów odszkodowawczych.

Państwa członkowskie i branża w większości z zadowoleniem przyjęły wprowadzenie dyrektywy w jej obecnym zakresie stosowania, natomiast organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska są bardziej zróżnicowane w swojej ocenie i wzywają do dalszego zaostrzenia niektórych środków. Wszystkie zainteresowane strony wskazują na poziom dogłębności i intensywności zmian wynikających z dyrektywy i są zdania, że

ewentualną nowelizację należy odłożyć w czasie i przeprowadzić wcześniej działania monitorujące.

Ogólnie rzecz biorąc, wskazano ewentualne obszary do dalszych prac w kwestiach odpowiedzialności i odszkodowań, wzajemnego uznawania ruchomych platform wiertniczych w różnych jurysdykcjach państw członkowskich oraz usuwania stałych platform wydobywczych.

1 WPROWADZENIE

Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich określa minimalne wymogi w zakresie bezpieczeństwa, ochrony środowiska i reagowania w przypadku awarii w całej UE. Weszła ona w życie w dniu 19 lipca 2013 r. Państwa członkowskie zostały zobowiązane do transponowania dyrektywy do krajowych zasad i przepisów do dnia 19 lipca 2015 r., natomiast okresy przejściowe dotyczące branży obowiązywały do dnia 19 lipca 2018 r.

Wszystkie państwa członkowskie zadeklarowały, że dokonały transpozycji dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich do prawa krajowego. Komisja przeprowadziła kontrolę krajowych środków ustawodawczych państw członkowskich w celu dokonania oceny kompletności transpozycji dyrektywy.

2 KONTEKST INTERWENCJI

Zgodnie z art. 40 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich Komisja, uwzględniając odpowiednio działania i doświadczenia właściwych organów, musi ocenić doświadczenia w zakresie wdrażania przedmiotowej dyrektywy. Komisja musi ocenić, czy dyrektywa w postaci wdrożonej przez państwa członkowskie osiągnęła swoje cele polegające na zapewnieniu bezpieczeństwa działalności oraz uniknięciu poważnych awarii lub nadmiernej liczby incydentów. Komisja jest następnie zobowiązana do przedłożenia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania z wyników tej oceny.

Traktując jako punkt odniesienia cele dyrektywy, w szczególności ustanowienie odpowiednich poziomów bezpieczeństwa w odniesieniu do działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich oraz ochrony środowiska, Komisja sprawdziła, czy:

- osiągnięto główne cele dyrektywy, a jeśli nie, to czy należy wprowadzić zmiany w dyrektywie lub podjąć inne inicjatywy prawodawcze;
- istnieją jakiekolwiek luki prawne, w odniesieniu do których należy podjąć działania w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich;
- niektóre przepisy dyrektywy skutkują nałożeniem na państwa członkowskie lub branżę nieuzasadnionych obciążeń oraz czy należy rozważyć ich skreślenie;
- dyrektywa zapewniła wystarczającą harmonizację struktury regulacyjnej i poziomu bezpieczeństwa we wszystkich rodzajach działalności na obszarach morskich w UE w sposób proporcjonalny do poziomów aktywności państw członkowskich;
- dyrektywa jest skuteczna, efektywna, spójna i odpowiednia oraz czy wnosi wystarczającą wartość dodaną dla UE.

3 METODA

Komisja przeprowadziła analizę z wykorzystaniem szerokiej gamy kanałów informacyjnych. Aby zebrać różne doświadczenia związane ze stosowaniem dyrektywy, zwrócono się zarówno do ekspertów, jak i ogółu społeczeństwa o przekazanie informacji, które wzbogacą bazę wiedzy. Jeśli chodzi o ekspertów, Komisja skorzystała z pomocy

grupy EUOAG ustanowionej decyzją Komisji[1]. Przedstawiciele właściwych organów państw członkowskich wchodzący w skład tej grupy przeprowadzili nadzór regulacyjny w odniesieniu do działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich oraz powiązanych kwestii dotyczących polityki w tej dziedzinie.

W celu uzupełnienia bazy wiedzy Komisja przeprowadziła szeroko zakrojone konsultacje publiczne z wykorzystaniem obszernego kwestionariusza dotyczącego zarówno dyrektywy, jak i rozporządzenia wykonawczego[2] w sprawie zgłaszania awarii. O przedstawienie opinii i uwag zwrócono się do wszystkich zainteresowanych stron, w tym przedsiębiorstw i podmiotów publicznych. Zarówno państwa członkowskie, jak i stowarzyszenia branżowe przekazały Komisji szczegółowe dane, a organizacje pozarządowe wniosły aktywny wkład w dyskusje.

Komisja wzięła pod uwagę doświadczenia państw członkowskich w zakresie wdrażania dyrektywy, zebrane zarówno przez właściwe organy zajmujące się egzekwowaniem przepisów dyrektywy, jak i przez właścicieli i operatorów instalacji na obszarach morskich, którzy działają w oparciu o krajowe ramy prawne.

W niniejszym sprawozdaniu podsumowano główne wnioski wyciągnięte przez Komisję i skoncentrowano się na możliwych obszarach działań następczych. Towarzyszy mu dokument roboczy służb Komisji (SWD), który w uporządkowany sposób prowadzi czytelnika przez ocenę kolejnych artykułów dyrektywy. Niektóre obszary wymienione poniżej mogą wymagać dalszej analizy w celu opracowania możliwych przyszłych zmian lub nowych przepisów.

4 ANALIZA

4.1 Wdrożenie dyrektywy przez państwa członkowskie

Z oceny przeprowadzonej przez Komisję wynika, że ogólna jakość i poziom kompletności wdrożenia dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich w Unii Europejskiej są zadowalające. Można jednak zaobserwować znaczne różnice pod względem integralności i jakości wdrożenia dyrektywy przez państwa członkowskie. Państwa członkowskie przyjęły różne metody wdrażania dyrektywy. W niniejszym sprawozdaniu skoncentrowano się na tych artykułach dyrektywy, które wywierają największy wpływ na bezpieczeństwo działalności na obszarach morskich. Dokument roboczy służb Komisji towarzyszący niniejszemu sprawozdaniu zawiera dodatkowe szczegółowe informacje na temat sposobu wdrożenia każdego z artykułów dyrektywy przez państwa członkowskie.

4.2 Udział społeczeństwa we wprowadzaniu nowych obszarów objętych koncesją

Komisja sugeruje państwom członkowskim, aby opublikowały wytyczne mające ułatwić i propagować uczestnictwo w działaniach konsultacyjnych. Rozwiązania przyjęte przez

[1] Decyzja Komisji z dnia 19 stycznia 2012 r. w sprawie ustanowienia unijnej grupy organów ds. wydobycia ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż podmorskich. Dz.U. C 18 z 21.1.2012, s. 8.

[2] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1112/2014. Dz.U. L 302 z 22.10.2014, s. 1.

państwa członkowskie powinny gwarantować podmiotom biorącym udział w konsultacjach, że ich opinie zostaną właściwie uwzględnione w procesie podejmowania decyzji. Komisja stwierdza, że przepisy dyrektywy, których celem jest intensyfikacja konsultacji publicznych, są adekwatne i wystarczające.

4.3 Wyznaczenie właściwego organu

Wydaje się, że przewidziane w dyrektywie środki dotyczące wyznaczenia właściwego organu są adekwatne do zamierzonego celu. Brakuje jednak jasności co do tego, czy we wszystkich krajach udało się osiągnąć odpowiedni i wystarczający stopień niezależności tych organów od interesów gospodarczych innych instytucji administracji państw członkowskich. Biorąc pod uwagę duże znaczenie kwestii bezpieczeństwa i ochrony środowiska w gospodarowaniu przestrzenią morską, zapewnienie niezależnego osądu właściwych organów ds. obszarów morskich leży w interesie publicznym.

4.4 Niezależna weryfikacja operacji z zakresu bezpieczeństwa poza UE

Wydaje się, że nie ma potrzeby wprowadzania zmian we wdrożonych przez państwa członkowskie przepisach dyrektywy dotyczących niezależnej weryfikacji instalacji i odwiertów. W celu optymalizacji najlepszych praktyk pożyteczne byłoby zebranie wszystkich dostępnych wytycznych branży i organów regulacyjnych oraz rozpowszechnienie ich przy pomocy unijnej grupy organów ds. wydobycia ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż podmorskich.

Komisja stwierdza, że wymogi określone w przepisach dotyczących bezpieczeństwa działalności poza UE są odpowiednie. Zapewnienie spójnego stosowania przepisów bezpieczeństwa przez operatorów z siedzibą w UE podczas wykonywania działań za granicą pozostaje jednak kwestią do ustalenia w drodze współpracy państw członkowskich. Państwa członkowskie mogą rozważyć przegląd wdrażanych przez siebie mechanizmów weryfikacji skuteczności operatorów w zakresie zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do wszystkich działań realizowanych na całym świecie.

4.5 Ustalenia dotyczące angażowania pracowników w działania z zakresu zapobiegania poważnym awariom związane z ochroną osób, które zgłaszają nieprawidłowości, oraz mechanizmami konsultacji trójstronnych

Mechanizmy zapewniające poufność zgłoszeń stanowią właściwe rozwiązanie, o ile ułatwiają one pracownikom bezpośrednie skontaktowanie się z właściwym organem w ich obszarze. Nie proponuje się wprowadzania żadnych zmian do ustaleń, choć właściwe organy oraz grupa EUOAG powinny być otwarte na rady związków zawodowych i innych przedstawicieli pracowników w kwestii funkcjonowania ustaleń w całej UE.

Komisja zauważa również, iż występuje znaczne poparcie dla środków dotyczących konsultacji trójstronnych i rozwija się kultura tych konsultacji. Komisja uważa, że nie ma potrzeby wprowadzania zmian w odniesieniu do tych kwestii.

4.6 Przejrzystość w zakresie zgłaszania zdarzeń – rozporządzenie wykonawcze w sprawie zgłaszania awarii

Opierając się na przepisach dyrektywy, Komisja wydała rozporządzenie wykonawcze w sprawie zgłaszania awarii, które stanowi akt delegowany. Uwzględniono w nim zarówno kwestię sprawozdawczości operatorów i właścicieli wobec właściwych organów państw członkowskich, jak również obowiązek sprawozdawczości właściwych organów wobec Komisji i ogółu społeczeństwa. W ramach tego systemu rygorystycznie zobowiązuje się wszystkie podmioty, w tym podmioty odpowiedzialne, państwa członkowskie oraz Komisję do tworzenia zestawień informacji na temat wszystkich kwalifikujących się incydentów, do których dochodzi na wodach UE (również na temat sytuacji nieomal zakończonych incydentem).

W następstwie publikacji sprawozdań za lata 2016, 2017 i 2018 Komisja stwierdza, że przedmiotowy ogólnounijny system zgłaszania incydentów stanowi istotny krok w kierunku zapewnienia przejrzystości sektora z perspektywy ogólnoświatowej. Podobnie jak w latach poprzednich, w roku 2018 nie zgłoszono żadnych ofiar śmiertelnych, choć odnotowano 10 przypadków obrażeń i 17 przypadków poważnych obrażeń. Według sprawozdań właściwych organów znacznie wzrosła liczba wypadków w Zjednoczonym Królestwie, co wymaga zarówno dogłębnej analizy przyczyn, jak i działań następczych ze strony właściwego organu. Komisja będzie współpracować ze Zjednoczonym Królestwem w celu przywrócenia stanu bezpieczeństwa do poziomu ostatnich lat.

Od wszystkich podmiotów wymaga się kontynuacji działań zapewniających efektywność systemu, tj. pełnej, szybkiej i dokładnej sprawozdawczości. Obecnie stosowana klasyfikacja wydaje się odpowiednia. Unijna grupa organów ds. wydobycia ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż podmorskich będzie monitorować funkcjonowanie systemu, pełnić funkcję rozmówcy ze społeczeństwem obywatelskim oraz zapewniać dokonywanie z czasem korekt systemu stosownie do rozwoju nowych technologii. W przypadku gdy zainteresowane strony mogą uzasadnić tego rodzaju korekty, należy poinformować grupę EUOAG oraz Komisję.

4.7 Ustalenia dotyczące gotowości i reagowania w przypadku awarii

Wymogi dotyczące wewnętrznych planów reagowania w przypadku awarii opracowane przez operatorów i właścicieli zdają się działać zgodnie z przeznaczeniem. Komisja nie proponuje rozważenia jakichkolwiek zmian obecnych ustaleń. Oczekuje się, że oprócz analizy poczynionych już ustaleń organy regulacyjne i partnerzy społeczni przedstawią zalecenia dotyczące bardziej kompleksowych działań (w tym aspektów transgranicznych). Właściwe organy regulacyjne w państwach członkowskich mają ściśle monitorować skuteczność planów reagowania w przypadku awarii opracowanych dla poszczególnych instalacji.

Komisja rozpoczęła ocenę opracowanych przez państwa członkowskie krajowych planów reagowania w przypadku awarii pod kątem ich zgodności z dyrektywą oraz zaczęła wspierać państwa członkowskie w zakresie ulepszenia i aktualizacji ich zewnętrznych planów reagowania w przypadku awarii. Planuje się wprowadzenie zachęt do prowadzenia ćwiczeń transgranicznych między sąsiednimi państwami posiadającymi linię brzegową.

Przydatne byłoby, aby Komisja oraz Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) podjęły się dokonania ocen ćwiczeń przeprowadzonych w państwach członkowskich, aby zapewnić reprezentatywny dobór regionów na potrzeby oceny skuteczności współpracy transgranicznej.

4.8 Dostępność odstraszających sankcji za niedopełnienie obowiązków

Komisja zauważa, że państwa członkowskie stosują wiele różnych podejść do kwestii ścigania przestępstw oraz przypadków niedopełnienia obowiązków. Nie przedstawia się zaleceń dotyczących ewentualnych zmian w dyrektywie w odniesieniu do polityki i procedury w zakresie prawa cywilnego i karnego.

Państwa członkowskie powinny jednak rozważyć wprowadzenie strategii politycznych zmierzających do zaostrzenia kar finansowych za niedopełnienie obowiązków. Działanie takie miałoby zapewnić adekwatność sankcji zarówno pod względem interesu publicznego, jak i potencjalnych konsekwencji poważnej awarii na wodach UE, niezależnie od stopnia eskalacji danej awarii.

Na podstawie dyrektywą organy koncesyjne mają już obowiązek uwzględniać skuteczność działania wnioskodawców w zakresie zapobiegania poważnym awariom. Mimo że Komisja docenia fakt, iż w ostatnim czasie nie miały miejsca żadne katastrofalne awarie, to zgodnie z dyrektywą zachęca się właściwe organy do świadczenia niezależnych porad eksperckich we wszystkich turach wydawania koncesji.

4.9 Odpowiedzialność, roszczenia o odszkodowania oraz zabezpieczenie finansowe producentów ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż na obszarach morskich

4.9.1 Odpowiedzialność

Art. 39 dyrektywy zobowiązuje Komisję do przedkładania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdań dotyczących odpowiedzialności, odszkodowań w przypadku roszczeń, z którymi wystąpiono w następstwie awarii, zabezpieczenia finansowego koncesjobiorców prowadzących działalność na obszarach morskich oraz użyteczności stosowania prawa karnego. W 2015 r. Komisja przedłożyła przedmiotowe sprawozdania wraz z towarzyszącym im dokumentem roboczym, przedstawiając szczegółową analizę zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie.

Pod koniec 2016 r., uwzględniając sprawozdania Komisji, Parlament Europejski przyjął rezolucję[3], w której odniósł się do tych kwestii. Wnioskując o przeprowadzenie dodatkowej szczegółowej analizy poprzedzającej przyjęcie ewentualnych nowych przepisów, Parlament Europejski rozpoczął analizę szeregu obszarów pod kątem

[3] Odpowiedzialność, odszkodowania i zabezpieczenia finansowe w odniesieniu do działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich. Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 1 grudnia 2016 r. w sprawie odpowiedzialności, odszkodowań i zabezpieczeń finansowych w odniesieniu do działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich (2015/2352(INI)). Dz.U. C 224 z 27.6.2018, s. 157.

odpowiedzialności, którą to kwestię uznaje się za uregulowaną w sposób niespójny na poziomie europejskim.

Jeśli chodzi o wymogi dotyczące sprawozdawczości, o których mowa w art. 40, PE zwrócił się do Komisji, by uwzględniła wnioski i sugestie zawarte w jego rezolucji przy sporządzaniu sprawozdania z wdrożenia dyrektywy. Komisja wyraziła zgodę i przedstawia poniżej kluczowe kwestie.

Przepisy ustawowe i wykonawcze w zakresie odpowiedzialności są bardzo zróżnicowane i stanowią odzwierciedlenie różnic kulturowych i historycznych występujących w państwach członkowskich. Przepisy dotyczące odpowiedzialności mogą wywierać duży wpływ na potencjalne koszty ponoszone wskutek awarii oraz na sposób prowadzenia działalności przez przedsiębiorstwa w różnych jurysdykcjach. Ogólnie rzecz biorąc, w procesie wdrażania dyrektywy państwa członkowskie nie uwzględniły przepisów szczegółowych dotyczących odpowiedzialności, zabezpieczenia finansowego i roszczeń o odszkodowania. Wydaje się, że kwestie te są zazwyczaj przedmiotem mających szersze zastosowanie przepisów prawa cywilnego.

Należy dokonać rozróżnienia między systemem odpowiedzialności na zasadzie ryzyka oraz systemem odpowiedzialności na zasadzie winy (czynów niedozwolonych). Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka oznacza, że wskazana strona odpowiedzialna może być zobowiązana do wypłaty odszkodowania nawet wówczas, gdy stosowała się do wszystkich przepisów i wdrożyła wszystkie środki bezpieczeństwa. Natomiast odpowiedzialność na zasadzie winy może prowadzić do wypłaty odszkodowania finansowego jedynie wówczas, gdy wypadek został spowodowany rażącym niedbalstwem lub celowym zaniedbaniem.

Obowiązujące w państwach członkowskich przepisy z zakresu odpowiedzialności i odszkodowań mogą skutkować nadkładaniem bardzo zróżnicowanych opłat na operatorów i właścicieli instalacji na obszarach morskich. Zależą one od tego, jakie zastosowano zasady.

Ramy ogólne:

- zastosowanie mogą mieć przepisy szczegółowe dotyczące obszarów morskich, przepisy sektorowe lub zasady ogólne;
- niektóre państwa członkowskie nie ustanowiły jednoznacznych przepisów dotyczących odpowiedzialności, a kwestia ta regulowana jest w takim przypadku w drodze orzeczeń sądów krajowych.

Aspekty szczegółowe:

- odpowiedzialność koncesjobiorcy, zgodnie z wymogiem określonym w dyrektywie. Większość państw członkowskich (choć nie wszystkie) wdrożyło ten podstawowy przepis;
- odpowiedzialność na zasadzie ryzyka a odpowiedzialność na zasadzie winy. Niektóre państwa członkowskie ustanowiły odpowiedzialność na zasadzie winy, gdzie ciężar dowodu w kwestii udowodnienia winy spoczywa albo na pozwanym (np. właścicielu instalacji związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich), albo na skarżącym (np. władzach rządowych zwracających się o oczyszczenie wody i plaż);

- w większości państw członkowskich przedsiębiorstwo odpowiedzialne za wypadek musi wypłacić – oprócz odszkodowania za uszkodzenia ciała i szkody majątkowe – odszkodowanie za zanieczyszczenie środowiska;
- w niektórych państwach członkowskich zastosowanie może również mieć odszkodowanie za straty czysto ekonomiczne (np. w przypadku rybaków);
- pewne państwa członkowskie wprowadziły odszkodowania finansowe wyłącznie za uszczerbek na zdrowiu oraz uszkodzenie mienia.

Podsumowując, systemy obowiązujące w państwach członkowskich są bardzo zróżnicowane, a w każdym z nich stosuje się kombinację specjalnych i niepowtarzalnych przepisów. Co więcej, nie zawsze w pełni wdrożono części dyrektywy dotyczące kwestii odpowiedzialności oraz rozpatrywania roszczeń o odszkodowania. W związku z tym Komisja zainicjowała dialog poprzedzający wszczęcie postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego z odnośnymi państwami członkowskimi. Komisja może razem z nimi zbadać, czy jednolity system dotyczący, przykładowo, odpowiedzialności na zasadzie ryzyka operatorów instalacji i właścicieli, który wykraczałby poza minimalne wymogi dyrektywy, byłby korzystny dla bezpieczeństwa działalności na obszarach morskich i działań następczych związanych z awariami.

4.9.2 **Rozpatrywanie roszczeń o odszkodowania**

Zgodnie z art. 4 ust. 3 akapity czwarty i piąty „[j]ako minimum państwa członkowskie ustanawiają procedury zapewniające szybkie i właściwe rozpatrywanie roszczeń o odszkodowania, również w odniesieniu do wypłat odszkodowań związanych z incydentami transgranicznymi. Państwa członkowskie zobowiązują koncesjobiorcę do utrzymywania zdolności wystarczających do wypełnienia jego zobowiązań finansowych wynikających z odpowiedzialności za działalność związaną ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich".

Na podstawie otrzymanych zgłoszeń można stwierdzić, że bardzo niewiele państw członkowskich wprowadziło przepisy szczegółowe dotyczące odszkodowania za szkody powstałe wskutek awarii na obszarach morskich. W tych państwach członkowskich koncesjobiorcy są prawnie zobowiązani do ustanowienia procedury zapewniającej szybkie i właściwe rozpatrywanie roszczeń o odszkodowania. Procedura ta podlega zatwierdzeniu przez właściwe organy państw członkowskich, które muszą opublikować stosowne informacje.

W szeregu państw członkowskich obowiązują przepisy horyzontalne zapewniające szybkie odszkodowanie za szkody spowodowane przez osoby trzecie. W przypadku uznania awarii za katastrofę ogólnokrajową mogą mieć zastosowanie szybsze procedury. Niektóre państwa członkowskie nie przewidują przepisów szczegółowych dotyczących odszkodowania za szkody powstałe wskutek awarii przemysłowych, lecz uwzględniają ogólne przepisy dotyczące odszkodowań w prawie cywilnym.

Większość państw członkowskich nie odniosło się konkretnie do przepisów art. 4, lecz zamiast tego stosuje zasady, które obowiązywały przed przyjęciem dyrektywy.

4.9.3 **Wdrażanie przepisów krajowych przez państwa członkowskie i skuteczność tych przepisów**

Jeżeli chodzi o wdrożenie art. 4, w którym zawarto przepisy regulujące względy dotyczące bezpieczeństwa i środowiska, państwa członkowskie miały problemy z zapewnieniem dostatecznego wdrożenia. Faktyczne stosowanie przepisów art. 4 można jednak zapewnić poprzez horyzontalne przepisy krajowe oraz orzecznictwo sądów.

Jako minimum państwa członkowskie muszą ustanowić procedury zapewniające szybkie i właściwe rozpatrywanie roszczeń o odszkodowania, również w odniesieniu do wypłat odszkodowań związanych z incydentami transgranicznymi. Z uwagi na brak poważnych awarii powodujących duże szkody Komisja nie może obecnie dokonać pełnej oceny skuteczności wdrożenia tej części art. 4.

Zgodnie z dyrektywą, oceniając zdolności techniczne i finansowe wnioskodawcy występującego o koncesję, należy odpowiednio uwzględnić jego zdolności finansowe do pokrycia zobowiązań, jakie mogą wyniknąć z działalności na obszarach morskich. Jednakże, mimo dużej wagi tego przepisu, 8 spośród 16 państw członkowskich, w których prowadzona jest działalność poszukiwawcza lub wydobywcza, nie dokonało pełnego lub prawidłowego wdrożenia ust. 2 tego artykułu.

Zgodnie z art. 4 ust. 3 państwa członkowskie muszą zapewnić, aby organ koncesyjny nie udzielał koncesji, jeśli nie jest przekonany – w oparciu o dowody przedstawione przez wnioskodawcę – że wnioskodawca przyjął lub przyjmie odpowiednie rozwiązania zabezpieczające go na okoliczność odpowiedzialności. Sześć państw członkowskich nie dokonało dostatecznej transpozycji tej części dyrektywy.

Od czasu, gdy państwa członkowskie zostały zobowiązane do zgłaszania Komisji wypadków (od 2016 r.), w instalacjach do wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich nie doszło do poważnych awarii powodujących poważne zanieczyszczenie lub szkody. W rezultacie nie możemy oprzeć się na żadnych praktycznych doświadczeniach ani przykładach, które świadczyłyby, jaka jest zdolność finansowa operatorów/właścicieli w kontekście skutecznego rozpatrywania licznych roszczeń o odszkodowania za duże szkody

Przypomina się, że państwa członkowskie wdrażały dyrektywę z opóźnieniem, a okresy przejściowe obowiązywania przepisów krajowych wobec branży trwały do lipca 2018 r. Ze względu na brak doświadczeń na obecnym etapie, jeśli chodzi o skuteczność dyrektywy w praktyce, wszelkie wnioski o podejmowanie inicjatyw prawnych, o których mowa w art. 40 ust. 2 dyrektywy, wydają się przedwczesne.

4.10 Likwidacja instalacji

4.10.1 **Dyrektywa a likwidacja**

Uregulowania prawne dotyczące działalności na obszarach morskich obejmują cały cykl działań poszukiwawczych i wydobywczych, od projektowania aż po likwidację i trwałe

wyłączenie (motyw 24 dyrektywy). Dyrektywa ma zatem zastosowanie również do wstępnej likwidacji instalacji[4].

Zatwierdzenie sprawozdania dotyczącego poważnych zagrożeń, przedkładanego przez koncesjobiorcę do celów prowadzenia działań z zakresu poszukiwania lub wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich (art. 12 i 13 dyrektywy), wymaga, aby w zarządzaniu ryzykiem uwzględnione zostały wszystkie właściwe etapy cyklu istnienia instalacji. Obejmuje to przewidywanie wszystkich przewidywalnych sytuacji, w tym sposobu prowadzenia likwidacji instalacji (pkt 3 ppkt (v) załącznika III do dyrektywy). Przed przyznaniem zezwolenia na rozpoczęcie wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego właściwy organ powinien zatem dokonać odpowiedniej oceny planu likwidacji.

W przypadku podjęcia decyzji o wyłączeniu stałej instalacji wydobywczej z eksploatacji należy przedstawić zmienione sprawozdanie dotyczące poważnych zagrożeń, jeżeli nie przeprowadzono wstępnej oceny lub jeżeli warunki uległy zmianie. W zmienionym sprawozdaniu dotyczącym poważnych zagrożeń należy uwzględnić przynajmniej opis ryzyka wystąpienia poważnych zagrożeń związanych z likwidacją instalacji (część 6 pkt 4 lit. b) załącznika I do dyrektywy).

Wynika z tego, że likwidacja podlega zatwierdzeniu przez właściwe organy, które mogą wymagać stosowania odpowiednich środków i procedur zapewniających bezpieczną likwidację. W dyrektywie nie określono natomiast, czy, w jakim stopniu ani w jaki sposób operator/właściciel powinien dokonać usunięcia platformy. W dyrektywie odniesiono się jedynie do możliwych aspektów bezpieczeństwa istotnych z punktu widzenia zakończenia cyklu życia, lecz nie uwzględniono kwestii środowiskowych po przeprowadzeniu likwidacji.

4.10.2 Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru północno-wschodniego Atlantyku (konwencja OSPAR – Oslo i Paryż)

Wobec braku szczegółowych przepisów unijnych dotyczących likwidacji platform na obszarach morskich postanowienia konwencji OSPAR[5] dotyczące likwidacji przewidują wzór, z którego umawiające się strony powinny korzystać podczas rozpatrywania wniosków o likwidację złożonych przez operatorów/właścicieli. Postanowienia te mają zastosowanie do wszystkich państw członkowskich prowadzących działalność na obszarach morskich, a mianowicie do Hiszpanii, Niderlandów, Niemiec, Danii, Zjednoczonego Królestwa i Irlandii[6]. Postanowienia konwencji OSPAR mogą również służyć jako przykład dla państw członkowskich opracowujących decyzje w sprawie wydawania zezwoleń. W konwencji OSPAR dopuszcza się jednak możliwość wystąpienia przez umawiającą się stronę o odstępstwo od obowiązku likwidacji

[4] Interpretację tę wzmacnia definicja „działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich" zawarta w dyrektywie: „działalność związana ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich" oznacza wszelkie działania związane z instalacją lub połączoną infrastrukturą, w tym ich projektowanie, planowanie, budowę, eksploatację i likwidację, odnoszące się do poszukiwania i wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego, z wyłączeniem transportu ropy naftowej i gazu ziemnego z jednego wybrzeża do drugiego.

[5] Decyzja OSPAR nr 98/3 z 1998 r. w sprawie likwidacji nieużywanych podmorskich instalacji.

[6] Konwencję podpisały i ratyfikowały wszystkie umawiające się strony pierwotnych konwencji z Oslo lub Paryża (Belgia, Dania, Finlandia, Francja, Hiszpania, Irlandia, Islandia, Niemcy, Niderlandy, Norwegia, Portugalia, Szwecja, Unia Europejska i Zjednoczone Królestwo) oraz Luksemburg i Szwajcaria.

instalacji. Postanowienia konwencji OSPAR nie mają zastosowania do państw członkowskich UE prowadzących działalność na obszarach Morza Bałtyckiego, Morza Śródziemnego lub Morza Czarnego[7].

4.10.3 **Wnioski i możliwości dalszych działań**

Zgodnie z dyrektywą operatorzy instalacji mają obowiązek przedkładania właściwemu organowi zmienionego sprawozdania dotyczącego poważnych zagrożeń, w którym odnoszą się do wszystkich aspektów likwidacji (np. odwiertów, konstrukcji, niebezpiecznych materiałów). Operator nie może rozpocząć zamierzonych działań do czasu zatwierdzenia zmienionego sprawozdania przez właściwy organ. Rozpoczęcie likwidacji wymaga uzyskania wielu innych zgód i zezwoleń od państwa członkowskiego. Po zakończeniu likwidacji i usunięciu konstrukcji dyrektywa przestaje mieć zastosowanie, ponieważ nie przewidziano w niej żadnych odnośnych działań. Nadal obowiązują jednak inne warunki dotyczące obowiązków operatorów, w tym w odniesieniu do badań dna morskiego zgodnie z regulacjami w zakresie udzielania koncesji oraz innymi przepisami krajowymi.

W dyrektywie nie ma mowy o tym, czy konstrukcje stałe powinny podlegać częściowej czy całkowitej likwidacji, a odpowiedzialność za ocenę i podjęcie decyzji w tej sprawie przekazuje/przypisuje się państwom członkowskim. Jest to zgodne z celem dyrektywy, jakim jest zapobieganie awariom, w tym wyrządzającym szkody w środowisku. Na przykład można wykazać, że ryzyko związane z próbą całkowitego usunięcia konstrukcji jest nie do przyjęcia, biorąc pod uwagę obecną wiedzę i możliwości techniczne, lub że ryzyko jest znacznie większe niż w przypadku jej częściowego usunięcia.

Decyzję w sprawie zakresu usunięcia podejmuje się zatem na podstawie innych części ram prawnych państw członkowskich, a dyrektywa będzie stosowana w celu zapewnienia, aby ryzyko poważnej awarii w przypadku wybranej metody było jak najmniejsze.

Wydaje się, że potrzebna jest dalsza analiza kwestii trwałego szczelnego odłączania odwiertów. Bardzo istotne jest, aby społeczeństwo miało całkowitą pewność, że właściwy organ, pełniąc swoją funkcję związaną z potwierdzaniem ocen ryzyka dotyczących trwałego wyłączenia instalacji wydobywczych, jest całkowicie pozbawiony ograniczeń. Wydaje się również, że korzystne byłoby, gdyby państwa członkowskie włączyły do swojej polityki legislacyjnej bardziej przejrzyste zobowiązania wynikające z odpowiednich konwencji.

Na obecnym etapie analizy Komisja dostrzega potencjalną wartość dodaną w przeanalizowaniu korzyści płynących ze zmiany dyrektywy celem stworzenia dodatkowych norm dotyczących stopnia usuwania oraz etapu następującego po likwidacji.

---

[7] Obowiązują inne umowy i konwencje międzynarodowe dotyczące instalacji na obszarach morskich. Wiodące prace obejmują Konwencję o szelfie kontynentalnym podpisaną w Genewie w 1958 r., Konwencję bazylejską o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych z 1989 r., Konwencję o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego podpisaną w Helsinkach w 1992 r. oraz Protokół dotyczący ochrony Morza Śródziemnego przed zanieczyszczeniem powstałym w wyniku działalności poszukiwawczej i wydobywczej na szelfie kontynentalnym oraz na dnie morskim i w jego podglebiu z 1994 r.

4.11 Wzajemne uznawanie ruchomych platform wiertniczych

Branża i organy regulacyjne prezentują bardzo odmienne opinie odnośnie do wzajemnego uznawania ruchomych platform wiertniczych, tj. w kwestii tego, czy i w jaki sposób państwa członkowskie powinny akceptować oceny ryzyka dotyczące instalacji zatwierdzone przez inne państwo członkowskie zgodnie z dyrektywą. Jak dotąd Komisja nie była jednak w stanie ustalić żadnego technicznego uzasadnienia dla sytuacji, w której dane państwo członkowskie nalega na przeprowadzenie drugiej dogłębnej i szczegółowej oceny w terminie pięciu lat od zatwierdzenia wzajemnego uznania ruchomych platform wiertniczych przez inne państwo członkowskie.

Ten brak wzajemnego uznawania wydaje się być sprzeczny z zasadami jednolitego rynku. Komisja będzie uważnie monitorować tę sytuację. Przydatne byłoby zwrócenie się do państw członkowskich, których kwestia ta dotyczy, o przedstawienie technicznych i prawnych analiz przykładów w celu wykazania trafności ich argumentacji. Branża powinna również przekazywać informacje wskazujące przypadki, w których, jej zdaniem, nałożono zbędne obciążenia administracyjne.

5 WNIOSKI I DZIAŁANIA NASTĘPCZE

W ramach analizy Komisji wykazano mocne i słabe strony wdrożenia dyrektywy przez państwa członkowskie oraz jej stosowania w praktyce. Ustalenia te są w dużej mierze pozytywne. Potencjalne korzyści – określane w kategoriach awarii, których udało się uniknąć – w znacznym stopniu przewyższają koszty wdrożenia i niezbędnych dostosowań na poziomie instalacji na obszarach morskich.

Sprawozdanie dotyczące doświadczeń w zakresie wdrażania dyrektywy obejmuje okres od daty wdrożenia dyrektywy przez państwa członkowskie do dnia zakończenia obowiązywania ustaleń przejściowych dotyczących branży. Z oceny tej wynika, że zarówno w dyrektywie, jak i w przepisach transponujących dyrektywę w państwach członkowskich w odpowiedni sposób odniesiono się do kwestii bezpieczeństwa na obszarach morskich. Dyrektywa wyraźnie przyczyniła się do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa działalności, nie tylko na obszarach morskich w Unii Europejskiej, lecz także w innych częściach świata dzięki ogólnoświatowej polityce i kulturze w zakresie bezpieczeństwa obowiązujących w przedsiębiorstwach UE.

Jednocześnie przyjęcie dyrektywy umożliwiło ujednolicenie przepisów w państwach członkowskich oraz stworzenie równych warunków działania w całej UE. Z konsultacji z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami wynika, że w dyrektywie w sposób przejrzysty i uporządkowany odniesiono się do wszystkich istotnych aspektów bezpieczeństwa związanych z zapobieganiem awariom oraz sposobów łagodzenia ich skutków. Na podstawie wdrożonej dyrektywy państwa członkowskie otworzyły bezpośrednie kanały komunikacji w zakresie wszystkich kwestii istotnych z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa. Państwa członkowskie przeprowadzają również regularne wzajemne oceny, np. za pośrednictwem unijnej grupy organów ds. wydobycia ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż podmorskich, i wymieniają się najlepszymi praktykami. Zarówno państwa członkowskie, jak i zainteresowane strony były zadowolone ze skuteczności dyrektywy, która zaczęła mieć pełne zastosowanie do całej branży działalności na obszarach morskich w dniu 19 lipca 2018 r.

Zgodnie z komunikatem w sprawie Zielonego Ładu wszystkie działania i polityki UE powinny być ze sobą kompatybilne, aby pomóc UE w osiągnięciu pomyślnej i sprawiedliwej transformacji ku zrównoważonej przyszłości. Wdrażanie inicjatyw w ramach Zielonego Ładu powinno odbywać się w sposób jak najbardziej skuteczny i jak najmniej uciążliwy, a wszystkie inne inicjatywy UE muszą być realizowane zgodnie ze złożonym zielonym przyrzeczeniem, aby „nie szkodzić”. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa działalności na obszarach morskich przyczynia się do osiągnięcia tych celów.

W ramach oceny przeanalizowano, w jaki sposób państwa członkowskie wdrożyły dyrektywę, oraz wyciągnięto wnioski dotyczące mocnych stron, niedociągnięć, możliwości i wyzwań związanych z tym procesem. Ogólnie rzecz biorąc, jakość transpozycji była wystarczająca, a Komisja będzie monitorowała pozostałe kwestie indywidualnie z państwami członkowskimi[8].

[8] Na przykład poziom nakładanych przez państwa członkowskie kar finansowych za niewywiązanie się z obowiązków wydaje się nieadekwatny zarówno pod względem potrzeby zaspokojenia interesu publicznego, jak i potencjalnych konsekwencji poważnej awarii na wodach UE, niezależnie od stopnia

W swojej obecnej postaci dyrektywa może nie zawsze gwarantować skuteczne zapobieganie awariom poza UE. Organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska wyraziły pogląd, że chociaż doświadczenia związane z wdrażaniem są pozytywne, uzasadnione byłoby zwiększenie poziomu ochrony środowiska i wzmocnienie mechanizmów odpowiedzialności finansowej. Organy regulacyjne i najważniejsze podmioty odpowiedzialne uważają, że nowe środki regulacyjne i subiektywne ustalenia branżowe muszą się ustabilizować, zanim będzie można rozważyć jakiekolwiek dalsze zmiany w prawodawstwie. Kolejne sprawozdania dotyczące incydentów i sprawozdania informacyjne na szczeblu UE umożliwią konsolidację poziomu bazowego unijnych wskaźników skuteczności działania i pozwolą zidentyfikować kluczowe tendencje w zakresie ryzyka wystąpienia poważnych awarii. Wydaje się, że można zaobserwować tendencję wzrostową, jeżeli chodzi o rozpowszechnianie branżowej kultury bezpieczeństwa w UE.

Komisja zamierza podjąć działania następcze w trzech obszarach:

(i) odpowiedzialność, zabezpieczenie finansowe i rozpatrywanie roszczeń o odszkodowania;
(ii) likwidacja instalacji, w tym kwestie dotyczące usuwania obiektów lub pozostawiania ich *in situ*, jak również późniejsze działania następcze;
(iii) wzajemne uznawanie ruchomych instalacji wiertniczych w UE.

Jeżeli chodzi o działania następcze dotyczące odpowiedzialności, zabezpieczenia finansowego i rozpatrywania roszczeń o odszkodowania, zdaje się, że dostępne są dwie możliwości:

a. analiza dalszych doświadczeń w zakresie stosowania dyrektywy w celu oceny, czy istnieje potrzeba rozszerzenia przepisów UE i zapewnienia większej harmonizacji;

b. prowadzenie dalszych badań i oceny skutków w odniesieniu do harmonizacji przepisów branżowych dotyczących odpowiedzialności, zabezpieczenia finansowego oraz – w szerszym kontekście – rozpatrywania roszczeń o odszkodowania[9].

Dyrektywa nie zawiera przepisów wykraczających poza wymóg przeprowadzenia likwidacji w sposób bezpieczny[10]. Nie zawiera ona wymogów ani zaleceń w odniesieniu

---

eskalacji danej awarii. Mało prawdopodobne jest, aby obowiązujące sankcje w znaczący sposób wpłynęły na działania inwestorów lub opinię publiczną.

[9] Szereg państw członkowskich nie wdrożyło w pełni przepisów dyrektywy dotyczących odpowiedzialności, rozpatrywania roszczeń o odszkodowania i zabezpieczenia finansowego koncesjobiorcy. Komisja zamierza podjąć działania następcze w związku z tą kwestią, współpracując indywidualnie z państwami członkowskimi, których to dotyczy.

[10] Zgodnie z dyrektywą likwidacja instalacji jest nieodłącznym elementem jej cyklu życia. Uprawnienia do prowadzenia działań w tym zakresie przekazano właściwym organom państw członkowskich, które przed wydaniem zezwolenia zwracają się o przedłożenie sprawozdania dotyczącego poważnych zagrożeń, które następnie oceniają. Sprawozdanie to powinno zawierać rozwiązania dotyczące

do konkretnych procesów, ani wytycznych dotyczących tego, kiedy i w jaki sposób należy dokonać likwidacji instalacji, ani na temat tego, kiedy instalację należy wyjątkowo pozostawić in situ. Co więcej, skuteczność prawna dyrektywy kończy się z chwilą likwidacji, gdyż nie ma w niej mowy o późniejszym monitorowaniu.

Na potrzeby analizy Komisja uwzględniła informacje dotyczące likwidacji platform na złożu Brent na Morzu Północnym. Wydaje się, że rząd Zjednoczonego Królestwa przygotowywał się do zatwierdzenia planów Shella, w których przewidziano pozostawienie stalowych poszyć i betonowych fundamentów trzech likwidowanych instalacji na polach naftowych złoża Brent. Członkowie OSPAR wyrazili bardzo odmienne opinie w kwestii najlepszego rozwiązania tego problemu.

W kwestii likwidacji instalacji i działań następczych podejmowanych w następstwie likwidacji wydaje się, że dostępne są następujące warianty działań:

a. państwa członkowskie zachowują uprawnienia w zakresie podejmowania decyzji w sprawie likwidacji, chyba że wykazane zostanie, że polityki krajowe, uwzględniające odpowiednio przepisy międzynarodowe (np. konwencję OSPAR), nie są wystarczające, by rozwiązać tę kwestię w odpowiedni sposób;

b. Komisja prowadzi dalsze badania i przeprowadza ocenę skutków włączenia dodatkowych przepisów w tym zakresie albo do dyrektywy, albo do odpowiednich przepisów z zakresu ochrony środowiska.

Jeżeli chodzi o wzajemne uznawanie ruchomych platform wiertniczych między państwami członkowskimi, Komisja proponuje następujące działania:

a. sprawdzenie, czy obowiązujące przepisy UE są odpowiednie i zapewniają ich odpowiednie wdrożenie i stosowanie;

b. określenie, czy dodatkowe przepisy mogłyby ułatwić wzajemne uznawanie tych instalacji, oraz określenie kosztów i korzyści, np. w drodze oceny skutków.

Komisja oczekuje opinii i uwag Parlamentu Europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego na temat sprawozdania.

zakończenia cyklu życia instalacji. Gdy tylko pojawią się przewidywania dotyczące likwidacji, właściwe organy powinny ocenić zaktualizowane sprawozdanie dotyczące poważnych zagrożeń.