EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 16.11.2020.
COM(2020) 732 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI UN EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI

Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei, kurā novērtē, kā tiek īstenota Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2013/30/ES (2013. gada 12. jūnijs) par to darbību drošumu, kas saistītas ar naftas un gāzes nozares darbībām jūrā, un ar kuru groza Direktīvu 2004/35/EK

{SWD(2020) 269 final}

Kopsavilkums

1. IEVADS 3
2. PAMATINFORMĀCIJA PAR INTERVENCI 3
3. METODE 3
4. ANALĪZE 4
4.1. Dalībvalstu veiktā direktīvas īstenošana 4
4.2. Sabiedrības dalība jaunu apgabalu piešķiršanā licencēšanai 4
4.3. Kompetentās iestādes izraudzīšanās 4
4.4. Drošuma darbību neatkarīga pārbaude ārpus ES 4
4.5. Kārtība darba ņēmēju dalībai smagu negadījumu novēršanā saistībā ar ziņotāju aizsardzību un trīspusējo konsultāciju mehānismiem 5
4.6. Pārredzamība starpgadījumu ziņošanā — īstenošanas regula par negadījumu paziņošanu 5
4.7. Sagatavotība ārkārtas situācijām un reaģēšanas pasākumi 6
4.8. Atturošu sankciju pieejamība pienākumu nepildīšanas gadījumā 6
4.9. Atbildība, kompensācijas pieprasījumi un atkrastes naftas un gāzes ražotāju finansiālais nodrošinājums 6
4.9.1. Atbildība 6
4.9.2. Kompensācijas pieprasījumu izskatīšana 8
4.9.3. Dalībvalstu veiktā īstenošana un to noteikumu efektivitāte 8
4.10. Iekārtu ekspluatācijas pārtraukšana 9
4.10.1. Direktīva un ekspluatācijas pārtraukšana 9
4.10.2. Oslo un Parīzes konvencija par jūras vides aizsardzību Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļā (*OSPAR*) 10
4.10.3. Secinājumi un turpmākās rīcības iespējas 10
4.11. Mobilo urbšanas iekārtu (*MODU*) savstarpēja atzīšana 11
5. SECINĀJUMI UN PĒCPASĀKUMI 12

Kopsavilkums

Atkrastes darbību drošuma direktīva pievēršas negadījumu riskam, kas izriet no atkrastes naftas un gāzes nozares darbībām. Tajā pievērsta uzmanība arī sekojošiem reaģēšanas un atgūšanas mehānismiem, ja preventīvie pasākumi ir nesekmīgi. Šī direktīva galvenokārt, bet ne tikai, attiecas uz 16 dalībvalstīm, kurās notiek licencētas naftas un gāzes nozares darbības.

Šis direktīvas īstenošanas novērtējums pamatojas uz intensīvām diskusijām ar ieinteresētajām personām, darbsemināriem, plašu sabiedrisko apspriešanu, kā arī pašas Komisijas atziņām un zinātību. Novērtējuma tvērums atspoguļo direktīvas noteikumus un jautājumus, kuri ieinteresētajām personām radušies sagatavošanas posmā. Analīze liecina, ka direktīvas pamatā ir pašreizējā starptautiskā paraugprakse attiecībā uz risku kontroli un ka tā ir uzlabojusi reaģēšanu iespējamajās ārkārtas situācijās attiecīgajā nozarē.

Termiņš, kas paredzēts, lai dalībvalstis īstenotu direktīvu, bija 2015. gada jūlijs, taču pārejas pasākumi nozarei bija spēkā līdz 2018. gada jūlijam. Dalībvalstu paziņojumi par to noteikumiem un tiesību aktiem liecina, ka vairums direktīvas pasākumu ir ieviesti. Visbūtiskāk ir tas, ka nozare ir uzņēmusies riska pārvaldības pienākumus un ka katrai atkrastes iekārtai jāveic detalizēts riska ziņojums. Katra dalībvalsts ir izraudzījusies kompetentu ekspertu iestādi ar plašām pārraudzības pilnvarām.

Komisija ir publicējusi trīs gada ziņojumus par atkrastes naftas un gāzes nozares darbību drošumu ES mērogā. Šie un citi dati ļauj izstrādāt riska darbības pamatscenāriju, lai gan ir pāragri noteikt darbību drošuma tendences atkrastes ieguves nozarē. Ir skaidras norādes, ka direktīvas mērķi tiek sasniegti, dalībvalstīm veicot tās transponēšanu. Nozare un dalībvalstis rūpīgi ievēro prasības, tomēr pastāv dažas interpretācijas atšķirības. Lielāko daļu atklāto jautājumu var izskatīt atbilstīgi spēkā esošajiem komunikācijas protokoliem, piemēram, iesaistot Eiropas Atkrastes iestāžu grupu (*EUOAG*). Vairākiem citiem jautājumiem ir vajadzīga rūpīgāka pārbaude, un īpaša uzmanība ir veltāma finanšu saistību un kompensācijas mehānismu tēmām.

Dalībvalstis un nozare pārsvarā atzinīgi vērtē direktīvas ieviešanu, ņemot vērā tās pašreizējo tvērumu, savukārt vides nevalstiskās organizācijas (NVO) ir niansētākas savā vērtējumā, aicinot atsevišķus pasākumus padarīt vēl stingrākus. Visas ieinteresētās personas norāda uz direktīvas radīto izmaiņu dziļumu un intensitāti un ka pirms likumdošanas izmaiņu apsvēršanas ir vajadzīgs ilgāks laiks un ciešāka uzraudzība.

Kopumā iespējamās jomas turpmākai darbībai ir apzinātas tādās tēmās kā atbildība un kompensācija, mobilo urbšanas iekārtu savstarpējā atzīšana dalībvalstu atšķirīgajās jurisdikcijās un stacionāro ieguves platformu demontāža.

1. IEVADS

Ar Atkrastes darbību drošuma direktīvu nosaka minimālās prasības attiecībā uz drošumu, vides aizsardzību un ārkārtas reaģēšanu visā ES. Tā stājās spēkā 2013. gada 19. jūlijā. Dalībvalstīm minētā direktīva valsts noteikumos un regulējumos bija jātransponē līdz 2015. gada 19. jūlijam, savukārt pārejas periodi nozarei bija spēkā līdz 2018. gada 19. jūlijam.

Visas dalībvalstis ir paziņojušas, ka tās ir transponējušas Atkrastes darbību drošuma direktīvu savos tiesību aktos. Lai novērtētu direktīvas transponēšanas pilnīgumu, Komisija ir veikusi dalībvalstu leģislatīvo pasākumu pārbaudi.

2. PAMATINFORMĀCIJA PAR INTERVENCI

Saskaņā ar Atkrastes darbību drošuma direktīvas 40. pantu Komisijai, pienācīgi ņemot vērā kompetento iestāžu centienus un pieredzi, jānovērtē šīs direktīvas īstenošanas pieredze. Komisijai jānovērtē, vai ar direktīvu, kā to īsteno dalībvalstis, ir sasniegti mērķi garantēt drošu darbību un novērst smagus negadījumus vai mazināt starpgadījumu pāmērīgu skaitu. Pēc tam Komisijai Eiropas Parlamentam (EP) un Padomei ir jāiesniedz ziņojums par šā novērtējuma rezultātiem.

Izmantojot direktīvas mērķus par kritēriju, jo īpaši pietiekama drošuma līmeņa izveidi atkrastes naftas un gāzes nozares darbību un vides aizsardzības jomā, Komisija ir pārbaudījusi, vai:

— ir sasniegti galvenie direktīvas mērķi un, ja nav, vai ir piemēroti direktīvu grozīt vai īstenot citas leģislatīvas iniciatīvas,
— pastāv kādas likumdošanas nepilnības, kas jānovērš, lai uzlabotu drošuma līmeni atkrastes naftas un gāzes nozares darbību jomā,
— atsevišķi direktīvas noteikumi uzliek nesamērīgu slogu dalībvalstīm vai nozarei un vai būtu jāapsver to atcelšana,
— direktīva ir pietiekami saskaņojusi visu ES atkrastes ieguves darbību regulatīvo struktūru un drošuma līmeni proporcionāli dalībvalstu darbības līmeņiem,
— direktīva ir lietderīga, efektīva, saskaņota, atbilstīga un nodrošina pietiekamu pievienoto vērtību ES.

3. METODE

Komisija ir veikusi analīzi, izmantojot daudzus informācijas kanālus. Lai apkopotu dažādas pieredzes darbā ar direktīvu, papildināt zināšanu bāzi tika lūgts gan ekspertiem, gan plašākai sabiedrībai. No ekspertu puses Komisija izmantoja *EUOAG*, kas izveidota ar Komisijas lēmumu[1]. Dalībvalstu kompetentās iestādes, kas pārstāvētas *EUOAG*, veic atkrastes naftas un gāzes nozares darbību un attiecīgu rīcībpolitikas jautājumu regulatīvo uzraudzību.

Lai pilnveidotu zināšanu bāzi, Komisija rīkoja plašu sabiedrisko apspriešanu, pamatojoties uz visaptverošu anketu gan attiecībā uz direktīvu, gan īstenošanas regulu[2]

[1] Komisijas 2012. gada 19. janvāra lēmums par Eiropas Atkrastes iestāžu grupas izveidi. OV C 18/8, 21.1.2012.

[2] Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1112/2014. OV L 302/1, 22.10.2014.

par negadījumu paziņošanu. Visām ieinteresētajām personām, tostarp uzņēmumiem un publiskā sektora iestādēm, tika lūgts paust viedokļus un iesniegt piezīmes. Gan dalībvalstis, gan nozares apvienības ir iesniegušas Komisijai detalizētus datus, un NVO ir aktīvi piedalījušās diskusijās.

Komisija ņēma vērā dalībvalstu pieredzi saistībā ar direktīvas īstenošanu — gan to kompetento iestāžu pieredzi, kas nodrošina direktīvas noteikumu izpildi, gan to atkrastes iekārtu īpašnieku un operatoru pieredzi, kas strādā valsts tiesiskā regulējuma ietvaros.

Šajā ziņojumā ir apkopoti galvenie secinājumi, kurus izdarījusi Komisija, un ir pievērsta uzmanība iespējamajām jomām, kurās jāveic pēcpasākumi. Tam ir pievienots Komisijas dienestu darba dokuments (*SWD*), kurā sistemātiski aprakstīts direktīvas pantu novērtējums. Dažām turpmāk minētajām jomām var būt nepieciešama sīkāka analīze, lai sagatavotu iespējamus turpmākus grozījumus vai jaunus tiesību aktus.

4. ANALĪZE

4.1. Dalībvalstu veiktā direktīvas īstenošana

Komisijas novērtējums liecina, ka Eiropas Savienībā Atkrastes darbību drošuma direktīvas īstenošanas kopējā kvalitāte un pilnīguma līmenis ir pietiekami. Tomēr dalībvalstu sasniegtā īstenošanas integritāte un kvalitāte ievērojami atšķiras. Dalībvalstis direktīvas īstenošanai ir izmantojušas dažādas pieejas. Šajā ziņojumā īpaša vērība tiek pievērsta tiem direktīvas pantiem, kam ir vislielākā ietekme uz atkrastes darbību drošumu. Šim ziņojumam pievienotajā Komisijas dienestu darba dokumentā sniegta papildu informācija, kurā novērtēts, kā dalībvalstis īsteno katru direktīvas pantu.

4.2. Sabiedrības dalība jaunu apgabalu piešķiršanā licencēšanai

Komisija iesaka dalībvalstīm publicēt norādījumus, kas atvieglo un veicina sabiedrības dalību apspriešanas procesā. Dalībvalstu veiktajiem pasākumiem būtu jānodrošina, ka aptaujātās personas ir pārliecinātas, ka lēmumu pieņemšanas procesā to viedokļi ir atbilstoši ņemti vērā. Komisija secina, ka direktīvas noteikumi, kas paredzēti sabiedriskās apspriešanas stimulēšanai, ir piemēroti un pietiekami.

4.3. Kompetentās iestādes izraudzīšanās

Šķiet, ka direktīvā paredzētie pasākumi attiecībā uz kompetentās iestādes izraudzīšanos ir piemēroti paredzētajam mērķim. Tomēr trūkst skaidrības par to, vai visās valstīs ir pietiekamā līmenī un atbilstoši panākts tas, ka šīs iestādes ir pienācīgi un pietiekami neatkarīgas no dalībvalstu pārvaldes iestāžu citu struktūrvienību ekonomiskajām interesēm. Ņemot vērā to, cik svarīgs jūras teritorijas pārvaldīšanā ir drošums un vides aizsardzība, atkrastes darbību kompetento iestāžu sprieduma neatkarība ir sabiedrības interešu jautājums.

4.4. Drošuma darbību neatkarīga pārbaude ārpus ES

Šķiet, ka attiecībā uz direktīvas noteikumiem par neatkarīgām iekārtu un urbumu pārbaudēm, ko īsteno dalībvalstis, nav nepieciešamas nekādas izmaiņas. Lai optimizētu paraugpraksi, būtu lietderīgi pārbaudīt visus pieejamos nozares un regulatoru norādījumus un izplatīt tos ar *EUOAG* palīdzību.

Komisija secina, ka prasības, kuras paredzētas noteikumos, kas saistīti ar drošuma darbībām ārpus ES, ir piemērotas. Tomēr dalībvalstīm joprojām jāsadarbojas, lai ES operatori, darbojoties ārvalstīs, nodrošinātu drošuma noteikumu konsekventu piemērošanu. Dalībvalstis var apsvērt iespēju izskatīt mehānismus, ko tās izmanto, lai pārbaudītu operatoru efektivitāti drošuma pārvaldības īstenošanā to pasaules mēroga darbībās.

4.5. Kārtība darba ņēmēju dalībai smagu negadījumu novēršanā saistībā ar ziņotāju aizsardzību un trīspusējo konsultāciju mehānismiem

Ziņojumu konfidencialitātes nodrošināšanas mehānismu darbība ir piemērota, ciktāl tie atvieglo darba ņēmēju tiešu saziņu ar sava apgabala kompetento iestādi. Lai gan netiek ierosinātas nekādas kārtības izmaiņas, tomēr kompetentajām iestādēm un *EUOAG* joprojām būtu jāuzklausa arodbiedrību un citu darba ņēmēju pārstāvju ieteikumi par konkrētās kārtības darbību visā ES.

Komisija arī norāda, ka pastāv ievērojams atbalsts pasākumiem, kas saistīti ar trīspusējo konsultāciju, un ka notiek trīspusējās kultūras attīstība. Komisija neuzskata, ka šajā sakarā ir jāveic kādas izmaiņas.

4.6. Pārredzamība starpgadījumu ziņošanā — īstenošanas regula par negadījumu paziņošanu

Pamatojoties uz direktīvu, Komisija izdeva deleģētu aktu — īstenošanas regulu par negadījumu paziņošanu. Tā attiecās gan uz operatoru un īpašnieku ziņošanu dalībvalstu kompetentajām iestādēm, gan kompetento iestāžu ziņošanu Komisijai un sabiedrībai. Šī sistēma stingri uzliek par pienākumu visiem dalībniekiem, atbildīgajām personām, dalībvalstīm un Komisijai pārbaudīt visus identificētos starpgadījumus ES ūdeņos (tostarp gandrīz notikušos starpgadījumus).

Pēc 2016., 2017. un 2018. gada pārskata publicēšanas Komisija uzskata, ka globālā skatījumā ES mēroga starpgadījumu ziņošanas sistēma liecina par būtisku progresu nozares pārredzamības jomā. Tāpat kā iepriekšējos gados arī 2018. gadā netika ziņots par nāves gadījumiem, taču bija gūti 10 ievainojumi un 17 smagi ievainojumi. Saskaņā ar kompetento iestāžu ziņojumiem Apvienotajā Karalistē būtiski palielinājās to negadījumu skaits, kuru cēloņi ir padziļināti jāanalizē un saistībā ar kuriem kompetentajai iestādei ir jāveic pēcpasākumi. Komisija centīsies nostiprināt sadarbību ar Apvienoto Karalisti, lai atkal panāktu tādu drošuma līmeni, kāds bija pēdējo gadu laikā.

Visiem dalībniekiem ir jāturpina nodrošināt sistēmas efektivitāti, t. i., pilnīgu, savlaicīgu un precīzu ziņošanu. Pašlaik šķiet, ka izmantotā taksonomija ir atbilstoša. *EUOAG* jāuzrauga sistēma, jādarbojas kā kontaktpersonai ar pilsonisko sabiedrību un laika gaitā jānodrošina sistēmas pielāgošana tehnoloģiju attīstībai. Ja ieinteresētās personas var pamatot, ka šāda pielāgošana ir jāveic, par to būtu jāinformē *EUOAG* un Komisija.

4.7. Sagatavotība ārkārtas situācijām un reaģēšanas pasākumi

Šķiet, ka operatoriem un īpašniekiem izvirzītās prasības attiecībā uz iekšējiem plāniem reaģēšanai uz ārkārtas situāciju darbojas, kā paredzēts. Komisija nesniedz ieteikumus par pašreizējās kārtības izmaiņām. Ir paredzams, ka papildus jau ieviestās kārtības pārbaudei regulatori un sociālie partneri ieteiks visaptverošākus pasākumus (tostarp pārrobežu aspektus). Dalībvalstu attiecīgajām regulatīvajām iestādēm uzmanīgi jāseko tam, cik efektīvi ir ar iekārtām saistītie plāni reaģēšanai uz ārkārtas situāciju.

Komisija ir sākusi izvērtēt, vai dalībvalstu plāni reaģēšanai uz ārkārtas situāciju atbilst direktīvai, kā arī palīdzēt dalībvalstīm pilnveidot un atjaunināt to ārējos plānus reaģēšanai uz ārkārtas situāciju. Tiek plānots veicināt pārrobežu mācības starp kaimiņvalstīm, kurām ir jūras robeža.

Būtu lietderīgi, ja Komisija un Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*) reprezentatīvi un reģionālā līmenī novērtētu dalībvalstu pasākumus, kas paredzēti, lai novērtētu pārrobežu sadarbības efektivitāti.

4.8. Atturošu sankciju pieejamība pienākumu nepildīšanas gadījumā

Komisija norāda, ka dalībvalstis īsteno daudz dažādas pieejas saistībā ar apsūdzību noziedzīgos nodarījumos un pienākumu nepildīšanā. Netiek ieteikts apsvērt direktīvas grozījumus attiecībā uz civiltiesību un krimināltiesību politiku un procedūru.

Tomēr dalībvalstīm jāapsver rīcībpolitikas pasākumi, lai paaugstinātu finansiālo sankciju apmēru par pienākumu nepildīšanu. Tas nepieciešams, lai nodrošinātu, ka sankcijas ir piemērotas gan sabiedrības interešu ziņā, gan saistībā ar ES ūdeņos notikuša smaga negadījuma iespējamām sekām neatkarīgi no attiecīgā negadījuma smaguma pakāpes.

Saskaņā ar direktīvu licencēšanas iestādēm jau ir jāņem vērā tas, kā pieteikuma iesniedzēji novērš smagus negadījumus. Lai gan Komisija atzinīgi vērtē to, ka pēdējā laikā nav bijuši katastrofāli negadījumi, kompetentās iestādes saskaņā ar direktīvu tiek mudinātas visās licencēšanas kārtās nodrošināt neatkarīga eksperta atzinumu.

4.9. Atbildība, kompensācijas pieprasījumi un atkrastes naftas un gāzes ražotāju finansiālais nodrošinājums

4.9.1. **Atbildība**

Direktīvas 39. pantā ir paredzēta prasība Komisijai sagatavot ziņojumus EP un Padomei par atbildību, pēc negadījumiem saņemtiem kompensācijas prasījumiem, atkrastē darbojošos licenciātu finansiālo nodrošinājumu un krimināltiesību piemērošanas lietderību. Komisija 2015. gadā iesniedza šos ziņojumus kopā ar Komisijas dienestu darba dokumentu, kas ietvēra padziļinātu analīzi atbilstoši direktīvas prasībām.

Eiropas Parlaments 2016. gada beigās, ņemot vērā Komisijas ziņojumus, pieņēma rezolūciju[3], par šiem jautājumiem. Pieprasot padziļinātu papildanalīzi pirms iespējamajiem jaunajiem tiesību aktiem, EP ierosināja pārbaudīt vairākas ar atbildību saistītas jomas, kuras, pēc tā domām, netiek konsekventi regulētas ES līmenī.

Pamatojoties uz direktīvas 40. panta ziņošanas prasībām, EP lūdza Komisiju, gatavojot ziņojumu par direktīvas īstenošanu, ņemt vērā tā priekšlikumus un ierosinājumus. Komisija piekrita un izklāsta galvenos aspektus tālāk.

Dalībvalstīs ievērojami atšķiras noteikumi un tiesību akti par atbildību, atspoguļojot atšķirīgās kultūras un vēsturiskās norises. Atbildības noteikumiem var būt liela ietekme un iespējamas izmaksas pēc negadījuma, ietekmējot veidu, kā uzņēmumi darbojas dažādās jurisdikcijās. Kopumā, īstenojot šo direktīvu, dalībvalstis neiekļāva īpašus noteikumus par atbildību, finansiālo nodrošinājumu un kompensācijas pieprasījumiem. Šķiet, ka šos jautājumus parasti risina ar plašākā mērogā piemērojamiem civiltiesību aktiem.

Ir jānošķir stingrās atbildības un no vainas atkarīgās atbildības režīms. Stingrā atbildība jeb atbildība neatkarīgi no vainas nozīmē, ka identificētajai atbildīgajai pusei var noteikt kompensācijas maksājumus, pat ja tā piemēroja visus noteikumus un drošības pasākumus. Savukārt no vainas atkarīgā atbildība var būt par pamatu finansiālajai kompensācijai tikai tad, ja negadījums izraisīts rupjas nolaidības vai tīša pārkāpuma rezultātā.

Dalībvalstu noteikumos par atbildību un kompensācijas maksājumiem atkrastes iekārtu operatoriem un īpašniekiem var būt noteiktas ļoti atšķirīgas maksas. Tās ir atkarīgas no dažādiem iespējamajiem principiem.

Vispārīgais satvars:

— var piemērot konkrētu atkrastes darbību, konkrēta sektora vai vispārīgus noteikumus,
— atsevišķas dalībvalstis nav pieņēmušas skaidrus tiesību aktus par atbildību, un šādā gadījumā uz to attiecas valstu tiesu spriedumi.

Īpašās iezīmes:

- licenciāta atbildība, kas paredzēta direktīvā. Vairums dalībvalstu (lai gan ne visas) īstenoja šo būtisko noteikumu,
- stingrā atbildība salīdzinājumā ar atbildību, kas atkarīga no vainas. Dažas dalībvalstis noteica no vainas atkarīgo atbildību, paredzot vai nu atbildētāja (piemēram, atkrastes naftas un gāzes iekārtas īpašnieka), vai prasītāja (piemēram, pārvaldes, kas pieprasa attīrīt ūdeni un pludmales) pierādīšanas pienākumu attiecībā uz vainu,

[3] Atbildība, kompensācija un finansiālais nodrošinājums attiecībā uz atkrastes naftas un gāzes nozares darbībām. EP 2016. gada 1. decembra rezolūcija par atbildību, kompensāciju un finansiālo nodrošinājumu attiecībā uz atkrastes naftas un gāzes nozares darbībām (2015/2352(INI)). OV C 224, 27.6.2018., 157. lpp.

- vairumā dalībvalstu uzņēmumam, kas atbildīgs par negadījumu, ir jākompensē arī vides piesārņojums papildus kompensācijai par miesas bojājumiem un īpašuma bojājumiem,
- dažās dalībvalstīs var piemērot arī kompensāciju par tiešiem ekonomiskiem zaudējumiem (piemēram, zvejniekiem),
- atsevišķās dalībvalstīs finansiālo kompensāciju piešķir tikai par miesas bojājumiem un īpašuma bojājumiem.

Kopumā piemērojamie režīmi dalībvalstīs būtiski atšķiras, un katra no tām piemēro īpašu un unikālu noteikumu kombināciju. Turklāt direktīvas daļas attiecībā uz atbildību un kompensācijas pieprasījumu izskatīšanu ne vienmēr tika īstenotas pilnā apmērā. Tāpēc Komisija sāka pirmspārkāpuma dialogu ar attiecīgajām dalībvalstīm. Kopā ar tām Komisija var izpētīt, vai tāds vienots režīms, piemēram, attiecībā uz iekārtu operatoru un īpašnieku stingrās atbildības principu, kas pārsniedz direktīvā noteiktās minimālās prasības, uzlabotu atkrastes darbību drošumu un negadījumu pēcpasākumus.

4.9.2. **Kompensācijas pieprasījumu izskatīšana**

Saskaņā ar 4. panta 3. punkta 4. un 5. daļu "dalībvalstis vismaz paredz procedūras, lai nodrošinātu, ka nekavējoties un pienācīgi tiek izskatīti kompensācijas pieprasījumi, tostarp saistībā ar kompensācijas maksājumiem pārrobežu starpgadījumu gadījumā. Dalībvalstis pieprasa licences saņēmējam uzturēt pietiekamas spējas pildīt savas finansiālās saistības, kas izriet no atbildības par naftas un gāzes nozares darbībām jūrā."

Saskaņā ar saņemtajiem paziņojumiem tikai nedaudzas dalībvalstis paredz īpašus noteikumus par atkrastes negadījumu izraisītu zaudējumu kompensēšanu. Šo dalībvalstu tiesību aktos paredzēts, ka licenciātiem jāizstrādā procedūra, kas nodrošina kompensācijas pieprasījumu ātru un pienācīgu izskatīšanu. Šāda procedūra ir jāapstiprina dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kurām jāpublicē attiecīga informācija.

Daudzas dalībvalstis ir ieviesušas horizontālus tiesību aktus, ar ko nodrošina trešo personu nodarīto zaudējumu ātru kompensēšanu. Ja negadījums tiek pasludināts par "valsts mēroga katastrofu", var piemērot ātrākas procedūras. Dažas dalībvalstis neparedz īpašus noteikumus par kompensāciju rūpniecisku avāriju radītu zaudējumu gadījumos, bet ietver vispārējus kompensācijas noteikumus civiltiesību aktos.

Vairums dalībvalstu nav īpaši pievērsušās 4. panta noteikumiem, bet drīzāk piemērojušas noteikumus, kas bija spēkā pirms direktīvas pieņemšanas.

4.9.3. **Dalībvalstu veiktā īstenošana un to noteikumu efektivitāte**

Runājot par 4. panta — kurā ietverti noteikumi par drošuma un vides apsvērumiem — īstenošanu, dalībvalstīm bija grūtības nodrošināt tā pietiekamu īstenošanu. Tomēr valsts horizontālie tiesību akti un tiesu izdotā judikatūra var nodrošināt, ka 4. panta noteikumi faktiski tiek piemēroti.

Dalībvalstīm vismaz jāparedz procedūras, lai nodrošinātu, ka nekavējoties un pienācīgi tiek izskatīti kompensācijas pieprasījumi, tostarp saistībā ar kompensācijas maksājumiem pārrobežu starpgadījumu gadījumā. Tā kā nav notikuši smagi negadījumi, kas rada ievērojamus zaudējumus, Komisija pašlaik nevar pilnībā novērtēt šīs 4. panta daļas īstenošanas efektivitāti.

Saskaņā ar direktīvu, novērtējot licences pieteikuma iesniedzēja tehniskās un finansiālās spējas, pienācīgi jāņem vērā pieteikuma iesniedzēja finansiālās iespējas segt atbildību, kas izriet no atkrastes darbībām. Tomēr, lai gan šis noteikums ir svarīgs, 8 no 16 dalībvalstīm, kas veic izpēti vai ieguvi, nebija pilnībā vai pareizi īstenojušas šā panta 2. punktu.

Saskaņā ar 4. panta 3. punktu dalībvalstīm jānodrošina, ka licencēšanas iestāde nepiešķir licenci, ja vien nav pārliecināta, ka pieteikuma iesniedzējs ir pienācīgi apliecinājis, ka ir sniegts vai tiks sniegts atbilstīgs nodrošinājums atbildības segšanai. Sešas dalībvalstis šo direktīvas daļu transponēja nepietiekami labi.

Kopš dalībvalstīm ir pienākums ziņot Komisijai par negadījumiem (no 2016. gada), atkrastes naftas un gāzes iekārtās nav notikuši smagi negadījumi, kas izraisījuši būtisku piesārņojumu vai zaudējumus. Tāpēc nav pieejami ne praktiskās pieredzes piemēri, ne piemēri par operatoru/īpašnieku finansiālajām spējām apmierināt daudzus un apjomīgus kompensācijas prasījumus.

Tiek atgādināts, ka dalībvalstis novēloti īstenoja direktīvu un ka pārejas periodi, kas paredzēti, lai piemērotu valsts noteikumus nozarei, palika spēkā līdz 2018. gada jūlijam. Tā kā pašlaik trūkst pieredzes par direktīvas efektivitāti praksē, šķiet, ir pāragri ierosināt leģislatīvas iniciatīvas, kā minēts direktīvas 40. panta 2. punktā.

4.10. Iekārtu ekspluatācijas pārtraukšana

4.10.1. **Direktīva un ekspluatācijas pārtraukšana**

Atkrastes režīms attiecas uz izpētes un ieguves darbību pilnu ciklu, sākot no konstruēšanas līdz ekspluatācijas izbeigšanai un urbuma pilnīgai pamešanai (direktīvas 24. apsvērums). Vajadzības gadījumā direktīva attiecas arī uz sākotnēju iekārtas ekspluatācijas pārtraukšanu[4].

Lai apstiprinātu ziņojumu par smagiem apdraudējumiem (*RoMH*), kas ir jāiesniedz licenciātam atkrastes naftas vai gāzes izpētei vai ieguvei (direktīvas 12. un 13. pants), ir nepieciešams, lai riska pārvaldībā tiktu ņemti vērā visi iekārtas atbilstīgie dzīves cikla posmi. Tas ietver visu paredzamo situāciju paredzēšanu, tostarp veidu, kā tiks veikta iekārtas ekspluatācijas pārtraukšana (direktīvas III pielikuma 3. punkta v) apakšpunkts). Tādēļ kompetentajai iestādei būtu jānovērtē ekspluatācijas pārtraukšanas plāns, pirms tā piešķir atļauju sākt naftas un gāzes ieguvi.

Pieņemot lēmumu par stacionāras ieguves iekārtas izmantošanas pārtraukšanu, ir jāsagatavo grozīts *RoMH*, ja netika veikts sākotnējs novērtējums vai ja ir mainījušies apstākļi. *RoMH* vismaz jāietver apraksts par smagiem apdraudējumu riskiem, kas saistīti ar iekārtas ekspluatācijas pārtraukšanu (direktīvas I pielikuma 6. punkta 4) apakšpunkta b) punkts).

[4] Direktīvā iekļautā termina "naftas un gāzes nozares darbības jūrā" definīcija nostiprina šo izpratni: ""naftas un gāzes nozares darbības jūrā" ir visas attiecībā uz naftas un gāzes izpēti un ieguvi veiktās darbības, kas ir saistītas ar iekārtu vai savienoto infrastruktūru, tostarp tās konstruēšana, plānošana, būvniecība, darbība un ekspluatācijas pārtraukšana, bet neietver naftas un gāzes pārvadi no viena krasta uz otru".

No tā izriet, ka ekspluatācijas pārtraukšanai ir jāsaņem apstiprinājums no kompetentajām iestādēm, kas var pieprasīt īstenot pasākumus un procedūras, lai garantētu drošu ekspluatācijas pārtraukšanu. Savukārt direktīvā nav paredzēts tas, vai, kādā mērā vai kādā veidā operatoram/īpašniekam būtu jādemontē platforma. Direktīvā tikai aplūkoti iespējamie drošuma aspekti, kas attiecas uz iekārtas dzīves cikla beigām, nevis vides problēmas pēc ekspluatācijas pārtraukšanas.

4.10.2. **Oslo un Parīzes konvencija par jūras vides aizsardzību Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļā (*OSPAR*)**

Tā kā nav īpašu ES tiesību aktu par atkrastes platformu demontāžu, lai pieņemtu lēmumu par operatoru/īpašnieku pieprasījumiem pārtraukt ekspluatāciju, līgumslēdzējas puses kā paraugu izmanto *OSPAR* noteikumus[5] par ekspluatācijas pārtraukšanu. Šos noteikumus piemēro visām dalībvalstīm, kas veic atkrastes darbības, proti, Spānija, Nīderlande, Vācija, Dānija, Apvienotā Karaliste un Īrija[6]. *OSPAR* noteikumus kā paraugu var izmantot arī dalībvalstis, kas sagatavo atļauju lēmumus. Tomēr saskaņā ar *OSPAR* katra līgumslēdzēja puse drīkst pieprasīt atbrīvojumu no pienākuma demontēt iekārtu. *OSPAR* noteikumi neattiecas uz ES dalībvalstīm, kas veic atkrastes darbības Baltijas jūrā, Vidusjūrā un Melnajā jūrā[7].

4.10.3. **Secinājumi un turpmākās rīcības iespējas**

Saskaņā ar direktīvu iekārtu operatoriem ir jāiesniedz kompetentajai iestādei grozīts *RoMH*, kurā izskatīti visi ekspluatācijas pārtraukšanas aspekti (piemēram, urbumi, struktūra, bīstami materiāli). Operators nedrīkst sākt paredzētās darbības līdz brīdim, kad kompetentā iestāde ir pieņēmusi grozīto *RoMH*. Pirms ekspluatācijas pārtraukšanas dalībvalstij ir jāsaņem arī daudzas citas piekrišanas un atļaujas. Tiklīdz ekspluatācijas pārtraukšana ir pabeigta un struktūras ir demontētas, direktīva vairs nav piemērojama, jo direktīvā nav paredzētas attiecīgas darbības. Tomēr turpina piemērot citus nosacījumus attiecībā uz operatoru pienākumiem, tostarp jūras gultnes apsekojumiem saskaņā ar licencēšanas regulējumiem un citiem valsts tiesību aktiem.

Direktīvā nekas nav teikts par to, vai nostiprināta struktūra būtu daļēji vai pilnīgi jādemontē, un atbildība par novērtējumu un lēmuma pieņemšanu ir uzlikta/deleģēta dalībvalstīm. Tas atbilst direktīvas mērķim novērst negadījumus, tostarp vides negadījumus. Piemēram, var pierādīt, ka riski, mēģinot pilnīgi demontēt struktūru, ir nepieņemami, ņemot vērā pašreizējās zināšanas un tehniskās iespējas, vai ka riski ir ievērojami augstāki nekā daļējas demontāžas gadījumā.

---

5 *OSPAR* 1998. gada Lēmums 98/3 par pamestu atkrastes iekārtu likvidāciju.

6 Šo konvenciju ir parakstījušas un ratificējušas visas sākotnējās Oslo vai Parīzes konvencijas līgumslēdzējas puses (Apvienotā Karaliste, Beļģija, Dānija, Eiropas Savienība, Francija, Islande, Īrija, Nīderlande, Norvēģija, Portugāle, Somija, Spānija, Vācija un Zviedrija), kā arī Luksemburga un Šveice.

7 Ir ieviesti arī citi starptautiskie līgumi un konvencijas, kas attiecas uz atkrastes iekārtām. Galvenie dokumenti ir 1958. gada Ženēvas Konvencija par kontinentālo šelfu, 1989. gada Bāzeles Konvencija par kontroli pār kaitīgo atkritumu robežšķērsojošo transportēšanu un to aizvākšanu, 1992. gada Helsinku Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību un 1994. gada Protokols par Vidusjūras aizsardzību pret piesārņojumu, ko izraisa kontinentālā šelfa, jūras gultnes un tās dzīļu izpēte un izmantošana.

Tāpēc lēmums par demontēšanas apjomu tiek pārcelts uz citām dalībvalstu tiesiskā regulējuma daļām un direktīva tiks piemērota, lai nodrošinātu, ka saistībā ar izvēlēto metodi smago negadījumu riski ir pēc iespējas mazāki.

Šķiet, ka būtu sīkāk jāanalizē urbumu pastāvīgā noslēgšana. Ir ļoti svarīgi, lai sabiedrība varētu būt pilnīgi pārliecināta, ka kompetentā iestāde ir pilnīgi brīva no ierobežojumiem, pildot savas riska novērtējumu pieņemšanas funkcijas saistībā ar ieguves iekārtu pilnīgu pamešanu. Turklāt šķiet, ka būtu lietderīgi, ja dalībvalstis savā likumdošanas politikā iekļautu pārredzamākas saistības no attiecīgajām konvencijām.

Pašreizējā analīzes posmā Komisija saskata iespējamu pievienoto vērtību tajā, ka tiek izpētīts, vai būtu lietderīgi grozīt direktīvu, lai izstrādātu papildu standartus par demontēšanas apjomu, kā arī rīcībai pēc ekspluatācijas pārtraukšanas.

4.11. Mobilo urbšanas iekārtu (*MODU*) savstarpēja atzīšana

Nozares pārstāvju un regulatoru viedoklis būtiski atšķiras par mobilu urbjtorņu savstarpēju atzīšanu, t. i., par to, vai un kā dalībvalstīm būtu jāpieņem iekārtu riska novērtējumi, kas saskaņā ar direktīvu apstiprināti citā dalībvalstī. Tomēr Komisija pagaidām nav spējusi identificēt nekādu tehnisku pamatojumu, lai kāda dalībvalsts piecu gadu laikā pēc tam, kad cita dalībvalsts apstiprinājusi *MODU*, pieprasītu veikt tās otru padziļinātu novērtējumu.

Šāds savstarpējās atzīšanas trūkums, šķiet, ir pretrunā iekšējā tirgus principiem. Komisija turpinās uzraudzīt šo situāciju. Būtu lietderīgi, ja iesaistītās dalībvalstis veiktu tehnisku un juridisku gadījuma izpēti, lai pierādītu sava argumenta pamatotību. Nozares pārstāvjiem arī būtu jāsniedz informācija par gadījumiem, kad, pēc to domām, ir uzlikts nevajadzīgs administratīvais slogs.

5. SECINĀJUMI UN PĒCPASĀKUMI

Komisijas veiktā analīze ir parādījusi direktīvas stiprās un vājās puses, pamatojoties uz dalībvalstu veikto īstenošanu un izmantošanu praksē. Konstatējumi pārsvarā ir pozitīvi. Potenciālie ieguvumi saistībā ar novērstiem negadījumiem lielā mērā pārsniedz īstenošanas izmaksas un nepieciešamos atkrastes iekārtu pielāgojumus.

Ziņojums par direktīvas īstenošanas pieredzi attiecas uz laikposmu, sākot no dienas, kad dalībvalstis ieviesa direktīvu, līdz nozarei noteikto pārejas pasākumu beigām. No šā novērtējuma izriet, ka gan direktīva, gan dalībvalstu īstenošanas tiesību akti pienācīgi risina ar atkrastes darbību drošumu saistītos jautājumus. Direktīva nepārprotami palielināja atkrastes darbību drošumu ne tikai Eiropas Savienībā, bet arī citviet pasaulē, pateicoties ES uzņēmumu globālajai drošuma politikai un kultūrai.

Vienlaikus ar direktīvu tika saskaņoti noteikumi dalībvalstīs un radīti vienlīdzīgi konkurences apstākļi visā ES. Kā liecina apspriedes ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām, direktīvā skaidrā un strukturētā veidā tiek aplūkoti visi ar negadījumu novēršanu saistītie drošuma aspekti un līdzekļi šo negadījumu seku mazināšanai. Pamatojoties uz direktīvu tā, kā tā tikusi īstenota, dalībvalstis ir atvērušas tiešus saziņas kanālus par visiem ar drošumu saistītajiem jautājumiem. Dalībvalstis regulāri veic arī profesionālizvērtēšanu, piemēram, izmantojot *EUOAG*, un dalās ar paraugpraksi. Gan dalībvalstis, gan ieinteresētās personas bija apmierinātas ar šīs direktīvas — kas kļuva pilnībā piemērojama visai atkrastes darbību nozarei no 2018. gada 19. jūlija — efektivitāti.

Saskaņā ar ES zaļo kursu visām ES darbībām un rīcībpolitikām būtu savstarpēji jāmijiedarbojas ar mērķi palīdzēt ES panākt sekmīgu un taisnīgu pāreju uz ilgtspējīgu nākotni. Tā iniciatīvas jāīsteno visefektīvākajā un vismazāk apgrūtinošajā veidā, un visām citām ES iniciatīvām jāatbilst zaļajam zvērestam "nekaitēt". Atkrastes darbību drošuma direktīva veicina šo mērķu sasniegšanu.

Novērtējumā ir analizēts, kā dalībvalstis ir īstenojušas direktīvu, un izdarīti secinājumi par šā procesa stiprajām un vājajām pusēm, iespējām un problēmām. Kopumā transponēšanas kvalitāte ir pietiekamā līmenī, un Komisija turpinās pārraudzīt atsevišķus atlikušos jautājumus, sadarbojoties ar dalībvalstīm individuāli[8].

Direktīvas pašreizējā redakcija ne vienmēr var nodrošināt negadījumu efektīvu novēršanu ārpus ES. Vides NVO pauda viedokli, ka, neraugoties uz pozitīvo īstenošanas pieredzi, būtu nepieciešama labāka vides aizsardzība un stingrāki finansiālās atbildības mehānismi. Regulatori un galvenās atbildīgās personas uzskata, ka ir jānostabilizē jaunie regulatīvie pasākumi un subjektīvie nozares pasākumi, pirms tiek apsvērta turpmāka tiesību aktu pilnveidošana. Turpmākos ES līmeņa starpgadījumu un informācijas ziņojumos tiks konsolidēts darbības rādītāju pamatscenārijs un noteiktas kritiskas tendences smago negadījumu risku jomā. Ir skaidrs, ka ES nozares drošuma kultūrā ir vērojama augšupejoša trajektorija.

[8] Piemēram, dalībvalstīs finansiālo sankciju apmērs par pienākumu nepildīšanu nešķiet pielāgots ne nepieciešamībai nodrošināt sabiedrības intereses, ne ES ūdeņos notikušu smagu negadījumu iespējamām sekām neatkarīgi no attiecīgā negadījuma smaguma pakāpes. Maz ticams, ka pašreizējās sankcijas būtiski ietekmēs investorus vai sabiedrību.

Komisija plāno īstenot pēcpasākumus trīs jomās:

(i) atbildība, finansiālais nodrošinājums un kompensācijas pieprasījumu izskatīšana;
(ii) iekārtu ekspluatācijas pārtraukšana, tostarp jautājumi par demontāžu vai atstāšanu uz vietas, kā arī pēcpasākumi;
(iii) mobilo urbšanas iekārtu savstarpējā atzīšana ES.

Attiecībā uz pēcpasākumiem atbildības, finansiālā nodrošinājuma un kompensācijas pieprasījumu izskatīšanas jomā ir pieejamas divas iespējas:

a. analizēt turpmāko pieredzi darbā ar direktīvu, lai novērtētu, vai ir nepieciešami plašāki ES noteikumi un saskaņošana;

b. veikt sīkāku pētījumu un ietekmes novērtējumu par saskaņotiem nozares noteikumiem attiecībā uz atbildību, finansiālo nodrošinājumu un, plašākā kontekstā, par kompensācijas pieprasījumu izskatīšanu[9].

Direktīvā nav ietverti noteikumi, kas pārsniedz prasību pārtraukt ekspluatāciju drošā veidā[10]. Tajā nav ne noteikti, ne ieteikti konkrēti procesi vai norādes par jautājumu, kad un kā demontēt iekārtu vai kad izņēmuma kārtā atstāt iekārtu uz vietas. Turklāt direktīvas juridiskā efektivitāte beidzas līdz ar ekspluatācijas pārtraukšanu, un tajā nekas nav teikts par turpmāku uzraudzību.

Veicot analīzi, Komisija ņēma vērā informāciju, kas saistīta ar *Brent* platformu ekspluatācijas pārtraukšanu Ziemeļjūrā. Acīmredzot, Apvienotās Karalistes valdība gatavojās apstiprināt *Shell* plānus pamest tērauda balsta blokus un zemāk esošos betona pamatus trijās tās *Brent* naftas lauka iekārtās, kuru ekspluatācija ir pārtraukta. *OSPAR* dalībniekiem bija ļoti atšķirīgi viedokļi par labāko šā gadījuma risinājuma iespēju.

Attiecībā uz iekārtu ekspluatācijas pārtraukšanu un pēcpasākumiem pēc to ekspluatācijas pārtraukšanas ir pieejamas šādas iespējas:

a. pilnvaras pieņemt lēmumus par ekspluatācijas pārtraukšanu paliek dalībvalstu kompetencē, ja vien netiek pierādīts, ka valstu rīcībpolitikas, pienācīgi ņemot vērā starptautiskos tiesību aktus (piemēram, *OSPAR*), nevar pienācīgi risināt šo jautājumu;

b. Komisija veic sīkāku pētījumu un ietekmes novērtējumu par papildu noteikumiem šajā jautājumā, kuri jāiekļauj vai nu direktīvā, vai piemērojamajos vides tiesību aktos.

---

[9] Vairākas dalībvalstis neīstenoja pilnībā direktīvas noteikumus par atbildību, kompensācijas pieprasījumu izskatīšanu un licenciāta finansiālo nodrošinājumu. Komisija plāno izskatīt šo jautājumu individuāli ar katru attiecīgo dalībvalsti.

[10] Saskaņā ar direktīvu iekārtu ekspluatācijas pārtraukšana ir neatņemama iekārtu kalpošanas cikla daļa. Pilnvaras rīkoties šajā aspektā ir deleģētas dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuras pirms atļaujas piešķiršanas pieprasa un novērtē ziņojumu par smagiem apdraudējumiem. Šajos ziņojumos būtu jāietver noteikumi par iekārtas dzīves cikla beigām. Tiklīdz tiek paredzēta ekspluatācijas pārtraukšana, kompetentajām iestādēm būtu jānovērtē atjaunināts ziņojums par smagiem apdraudējumiem.

Attiecībā uz mobilo urbšanas iekārtu savstarpējo atzīšanu dalībvalstīs Komisija ierosina šādu turpmāko virzību:

a. pārbaudīt, vai spēkā esošie ES noteikumi ir pienācīgi, un nodrošināt to pareizu īstenošanu un piemērošanu,

b. noteikt, vai papildu tiesību akti var veicināt šo iekārtu savstarpēju atzīšanu, un precizēt izmaksas un ieguvumus, piemēram, veicot ietekmes novērtējumu.

Komisija gaida Eiropas Parlamenta, Padomes un Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas viedokļus un piezīmes par šo ziņojumu.