EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 14. 9. 2015
COM(2015) 422 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o zodpovednosti, náhradách a finančnom zabezpečení operácií prieskumu ložísk a ťažby ropy a zemného plynu na mori podľa článku 39 smernice 2013/30/EÚ

{SWD(2015) 167 final}

ÚVOD

Táto správa poskytuje prehľad o riešení zodpovednosti za škody spôsobené nehodami na mori pri vyhľadávaní, prieskume a ťažbe ropy a zemného plynu v EÚ. Analyzuje sa v nej prístup Európy k radu spoločenských problémov, ktoré vznikajú v súvislosti s operáciami prieskumu ložísk a ťažby ropy a zemného plynu na mori: po prvé, kto nesie zodpovednosť voči komu a za aké druhy škôd a strát; po druhé, ako zaistiť, aby zodpovedné strany mali dostatočnú finančnú spôsobilosť na poskytovanie oprávnenej náhrady za škody a straty, za ktoré nesú zodpovednosť; a po tretie, akým spôsobom by sa mala náhrada vyplácať, aby bola rýchlo k dostupná oprávneným žiadateľom a aby sa minimalizovali riziká kaskádového vplyvu na hospodárstvo v širšom zmysle.

Od roku 1988 nedošlo v EÚ k závažnej nehode na mori a 73 % ťažby ropy a zemného plynu v EÚ pochádza zo Severného mora z členských štátov, ktorých režimy bezpečnosti na mori sú považované za najlepšie na svete. EÚ napriek tomu zaviedla po nehode ropnej plošiny Deepwater Horizon v apríli 2010 v Mexickom zálive spoločný regulačný rámec pre operácie prieskumu ložísk a ťažby ropy a zemného plynu na mori s cieľom sprísniť normy bezpečnosti a ochrany životného prostredia všetkých operácií na mori v EÚ a zosúladiť ich. V smernici 2013/30/EÚ[1] (ďalej len smernica o bezpečnosti na mori alebo OSD) sa vymedzujú body tohto komplexného rámca EÚ z hľadiska predchádzania závažným nehodám a obmedzovania ich následkov. Ratifikácia Protokolu o pobrežiach Barcelonského dohovoru Radou[2] je takisto súčasťou reakcie EÚ na nehodu ropnej plošiny Deepwater Horizon.

Smernica OSD vytvára harmonizovaný regulačný režim platný v celej EÚ, ktorým sa stanovuje regulačný rámec na určovanie cieľov založený na koncepcii „dokumentácie o bezpečnosti“ (Správa o závažných nebezpečenstvách) a ktorý presadzujú regulačné orgány pre operácie na mori, ktorých právomoci a nezávislosť sa zabezpečujú smernicou OSD; zároveň podporuje tiež účinnú spoluprácu medzi týmito regulačnými orgánmi. Smernicou OSD sa okrem toho zavádzajú požiadavky na transparentnosť platné v celej EÚ vrátane výmeny informácií o nehodách a nehodách, ktorým sa zabránilo v poslednej chvíli, ako aj na iné ukazovatele bezpečnosti prevádzky odvetvia a činnosti regulačných orgánov v sektore.

Pokiaľ ide o zodpovednosť za nehody na mori a ich dôsledky, smernicou OSD sa jednoznačne prenáša na držiteľov povolenia na operácie na mori, t. j. na jednotlivých alebo spoločných držiteľov povolení na operácie vyhľadávania, prieskumu a/alebo ťažby ropy/zemného plynu vydaných v súlade so smernicou 94/22/ES[3]. Takisto sa v nej stanovuje, že držitelia povolenia sú výhradne zodpovední za akékoľvek environmentálne škody vyplývajúce z ich operácií. Vzhľadom na nejednoznačné výsledky príslušných analýz posúdenia vplyvu[4], ktoré boli vykonané počas fázy prípravy smernice OSD, však

[1] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/30/EÚ z 12. júna 2013 o bezpečnosti vyhľadávania, prieskumu a ťažby ropy a zemného plynu na mori, a o zmene smernice 2004/35/ES, Ú. v. EÚ L 178, 28.6.2013, s. 66.

[2] Rozhodnutie Rady zo 17. decembra 2012 o pristúpení Európskej únie k protokolu o ochrane Stredozemného mora pred znečisťovaním spôsobeným prieskumom a využívaním kontinentálneho šelfu a morského dna a jeho podložia (2013/5/EÚ). Pozri aj Milieu (2013) Bezpečnosť činností zameraných na prieskum a využívanie pobreží v Stredozemí: vytváranie synergie medzi pripravovaným nariadením EÚ a protokolom k Barcelonskému dohovoru.

[3] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES z 30. mája 1994 o podmienkach udeľovania a používania povolení na vyhľadávanie, prieskum a ťažbu uhľovodíkov, Ú. v. ES L 164, 30.6.1994, s. 3.

[4] Posúdenie vplyvu – sprievodný dokument k „Návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o bezpečnosti vyhľadávania, prieskumu a ťažby ropy a zemného plynu na mori“, SEK(2011) 1293 v konečnom znení.

nie je cieľom smernice OSD harmonizovať pravidlá týkajúce sa zodpovednosti v EÚ za iné druhy škôd alebo strát, ktoré môžu vyplynúť z operácií na mori.

Cieľom tejto správy je splniť povinnosť Komisie podľa článku 39 smernice OSD, ktorou sa vyžaduje, aby Komisia predložila správy o týchto skutočnostiach:

- posúdenie účinnosti systémov zodpovednosti v Únii, pokiaľ ide o škody spôsobené operáciami prieskumu ložísk a ťažby ropy a zemného plynu na mori vrátane posúdenia primeranosti rozšírenia ustanovení o zodpovednosti,
- preskúmanie primeranosti začlenenia určitého konania vedúceho k závažnej nehode do pôsobnosti smernice 2008/99/ES[5] (smernica o ochrane životného prostredia prostredníctvom trestného práva),
- opis dostupnosti nástrojov finančného zabezpečenia pre operácie na mori a
- opis vybavovania žiadostí o náhradu pri nehodách na mori.

Tieto témy sú úzko prepojené a ich spojením do jednej správy sa zjednodušuje ich ucelená analýza. V sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie (pracovný dokument útvarov Komisie SWD(2015) 167 final[6], ďalej len „SWD o zodpovednosti“) sa poskytujú ďalšie podrobnosti o riešených otázkach, ako aj o analýzach vykonaných interne Komisiou a zadaných externým odborníkom a zainteresovaným stranám v rámci prípravy tejto správy.

Táto správa a SWD o zodpovednosti sa zameriavajú na členské krajiny Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP), ktoré vykonávajú operácie prieskumu ložísk a ťažby ropy a zemného plynu na mori. K pobrežným štátom, na ktoré sa správa zameriava, patrí (v abecednom poradí) Bulharsko, Cyprus, Dánsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Chorvátsko, Island, Írsko, Litva, Lotyšsko, Malta, Nemecko, Nórsko, Poľsko, Portugalsko, Rumunsko, Spojené kráľovstvo, Španielsko a Taliansko. Na operácie mimo EHP sa táto správa nezameriava.

ENVIRONMENTÁLNA, OBČIANSKOPRÁVNA A TRESTNÁ ZODPOVEDNOSŤ A ICH PREPOJENOSŤ

Je dôležité rozlišovať medzi rôznymi druhmi zodpovednosti. Po prvé, existuje občianskoprávna zodpovednosť za škody spôsobené fyzickým alebo právnickým osobám. K druhom škody alebo straty v tejto širokej kategórii patrí ublíženie na zdraví, majetková škoda a hospodárska strata. Tieto škody sa v *acquis* EÚ bežne označujú ako škody spôsobené treťou stranou alebo „tradičné škody“. Konkrétne v prípade hospodárskej straty sa v niektorých právnych systémoch môže ďalej rozlišovať medzi *následnou* hospodárskou stratou, ktorá predstavuje hospodársku stratu vyplývajúcu z ublíženia na zdraví alebo majetkovej škody, a *čistou* hospodárskou stratou, ktorá predstavuje hospodársku stratu bez ublíženia na zdraví alebo majetkovej škody.

Po druhé, existuje environmentálna zodpovednosť v zmysle smernice o environmentálnej zodpovednosti[7] (ELD), ktorá sa vzťahuje na zodpovednosť za ekologickú škodu na chránených druhoch a prirodzených biotopoch, škodu na vode a škodu na pôde. Environmentálna zodpovednosť je

[5] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/99/ES z 19. novembra 2008 o ochrane životného prostredia prostredníctvom trestného práva, Ú. v. EÚ L 328, 19.11.2008, s. 28).
[6] Pracovný dokument útvarov Komisie: Občianskoprávna zodpovednosť, náhrada a finančné zabezpečenie nehôd na mori v Európskom hospodárskom priestore, SWD(2015) 167.
[7] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/35/ES z 21. apríla 2004 o environmentálnej zodpovednosti pri prevencii a odstraňovaní environmentálnych škôd, Ú. v. EÚ L 143, 30.4.2004, s. 56.

založená na verejnom prístupe, pričom dotknutou stranou nie je konkrétna fyzická alebo právnická osoba, ale spoločnosť ako celok vzhľadom na verejný a všeobecný charakter účinkov akejkoľvek škody na spoločných prírodných zdrojoch. Žalobcom sú verejné orgány, ktorých úlohou je zabezpečiť, aby znečisťovatelia napravili ekologické škody, ktoré spôsobili. Je preto úlohou verejného orgánu povereného ochranou životného prostredia zabezpečiť určenie zodpovedného prevádzkovateľa, preukázanie príčinnej súvislosti, stanovenie a schválenie plánu nápravy, vykonanie potrebných preventívnych alebo nápravných opatrení atď.[8]

Po tretie, trestná zodpovednosť sa vzťahuje na zodpovednosť vyplývajúcu zo spáchania činu, ktorý je podľa zákona trestný. Existuje zásadný rozdiel medzi občianskoprávnou a environmentálnou zodpovednosťou na jednej strane a trestnou zodpovednosťou na strane druhej. Kým z pravidiel týkajúcich sa občianskoprávnej a environmentálnej zodpovednosti v zásade[9] vyplývajú sankcie, ktoré sú výlučne finančné a určené na náhradu a nápravu spôsobenej škody, cieľom trestnej zodpovednosti je potrestať protiprávne konanie a sankcie môžu zahŕňať trest odňatia slobody, ako aj pokuty a iné tresty nezahŕňajúce odňatie slobody.

PRIMERANOSŤ TRESTNEJ ZODPOVEDNOSTI ZA NEHODY NA MORI A VYPLÝVAJÚCE ŠKODY

Súdny dvor v roku 2005[10] potvrdil, že Európske spoločenstvo má právomoc prijať opatrenia v oblasti trestného práva týkajúce sa ochrany životného prostredia, ak je to potrebné na zabezpečenie účinného vykonávania jeho politiky v oblasti životného prostredia. Na základe tejto judikatúry sa v smernici o ochrane životného prostredia prostredníctvom trestného práva (ECD) – prvej smernici EÚ, ktorá obsahuje ustanovenia o trestnej zodpovednosti – v roku 2008 stanovil zoznam trestných činov proti životnému prostrediu, ktoré musia členské štáty považovať za trestné, ak sú spáchané úmyselne alebo z hrubej nedbanlivosti. EÚ takto popri občianskoprávnych sankciách zameraných na náhradu škody, ktoré už boli účinné, zaviedla harmonizované trestné sankcie za porušovanie právnych predpisov EÚ v oblasti životného prostredia.

Podľa smernice ECD musia členské štáty priradiť trestné sankcie za určité činy, ktoré spôsobujú alebo môžu spôsobiť smrť alebo vážnu ujmu alebo podstatnú škodu na kvalite ovzdušia, kvalite pôdy, kvalite vody alebo na živočíchoch alebo rastlinách. Rozsah pôsobnosti smernice ECD je však obmedzený: smernicou sa kriminalizujú iba porušenia niektorých právnych predpisov EÚ, ktoré sú uvedené v prílohách k smernici. Ku kriminalizovaným činom patrí napríklad nezákonné vypúšťanie nebezpečných látok do povrchových vôd, ak spôsobuje alebo môže spôsobiť smrť alebo vážnu ujmu na zdraví, alebo podstatnú škodu na životnom prostredí; nezákonná preprava odpadu z Európskej Únie, iba ak ide o výrazné množstvo odpadu a ak je zrejmý jasný úmysel mať z neho zisk; a nezákonný vývoz látok poškodzujúcich ozónovú vrstvu do rozvojových krajín; ale nie činnosti, na ktoré sa vzťahuje smernica OSD.

Ako sa uvádza v článku 39 ods. 3 smernice OSD, vedie to k úvahám, aby boli do rozsahu pôsobnosti trestného práva prostredníctvom právnych predpisov EÚ zahrnuté aj určité konania vedúce k nehodám na mori. Zatiaľ čo trestná zodpovednosť za porušovanie bezpečnosti na mori by nemala priamy vplyv

[8] Dochádza k prekrývaniu občianskoprávnej a environmentálnej zodpovednosti, pozri úvod k SWD o zodpovednosti.
[9] S výnimkou tzv. „náhrady škody sankčnej povahy“ v systémoch zvykového práva.
[10] Vec C-176/03, *Komisia/Rada*, rozsudok z 13. septembra 2005.

na nápravu škôd, pridáva samostatnú úroveň odstrašovania nad rámec občianskoprávnej a environmentálnej zodpovednosti, ktorá by mohla zlepšiť ochranu životného prostredia a dodržiavanie právnych predpisov v oblasti bezpečnosti na mori.

Porušenia bezpečnosti na mori už patria do pôsobnosti trestného zákonníka niektorých pobrežných štátov. Napríklad právne predpisy Spojeného kráľovstva, ako aj Dánska obsahujú ustanovenia, ktoré kriminalizujú určité prípady nedodržiavania bezpečnosti[11]. V EÚ však nie je harmonizované vymedzenie trestných činov ani minimálne druhy a úrovne sankcií. Existujú prísne právne podmienky, ktoré musia byť splnené pred posúdením, či sa porušenia bezpečnosti na mori majú v rámci právnych predpisov EÚ kriminalizovať. V článku 83 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie sa stanovuje právny základ na vytvorenie minimálnych pravidiel týkajúcich sa vymedzenia trestných činov a sankcií v určitej oblasti politiky EÚ. Zákonodarcom EÚ to výslovne umožňuje prijať: „minimálne pravidlá týkajúce sa vymedzenia trestných činov a sankcií v dotknutej oblasti“, ak sa to „ukáže nevyhnutné na zabezpečenie účinného vykonávania politiky Únie v oblasti, ktorá bola predmetom harmonizačných opatrení“.

Prijatie opatrení EÚ v oblasti trestného práva je preto predmetom posúdenia ich „nevyhnutnosti“ na dosiahnutie účinného vykonávania politiky. Samotné rozhodnutie zahrnúť porušenia smernice OSD do rozsahu pôsobnosti trestného práva môže nasledovať až po dôkladnom preverení nevyhnutnosti a proporcionality opatrení v oblasti trestného práva ako nevyhnutného nástroja na dosiahnutie stanoveného cieľa. Nemožno to vykonať skôr, ako sa smernica OSD vo svojej súčasnej podobe transponuje do vnútroštátneho práva pobrežných štátov, a skôr, ako sa získajú určité skúsenosti s jej účinnosťou.[12] Členské štáty zatiaľ nerozhodli o sankciách za porušenie vnútroštátnych predpisov, ktorými sa transponuje smernica OSD; na transpozíciu smernice OSD mali čas do 19. júla 2015 a akékoľvek podobné rozhodnutie je možné vykonať v danom kontexte alebo počas vykonávania právnych predpisov po transpozícii. Je preto príliš skoro na posúdenie, či sankcie, ktoré majú v kontexte transpozície smernice OSD a následného vykonávania navrhnúť pobrežné štáty, budú dostatočne odrádzajúce jednotne v celej EÚ, alebo či by na zabezpečenie úplnej účinnosti bezpečnosti operácií na mori boli nevyhnutné trestné sankcie EÚ.[13]

Ak by sa v budúcnosti stanovilo, že smernica OSD vo svojej súčasnej podobe nemôže dostatočne zabezpečovať bezpečnosť operácií na mori, ako sa plánovalo, a že je nevyhnutné prepojiť jej ciele s trestnou zodpovednosťou za porušovanie bezpečnosti na mori, táto zodpovednosť by sa mohla zaviesť ako nové ustanovenie v smernici OSD prostredníctvom zmeny tejto smernice. Mohla by sa tiež zaviesť prostredníctvom samostatného nového právneho aktu. Najucelenejším spôsobom by však bola harmonizácia trestných sankcií prostredníctvom smernice ECD. Predišlo by sa tak vytváraniu odlišných noriem pre trestné sankcie v porovnaní s normami stanovenými v smernici ECD pre viaceré trestné činy proti životnému prostrediu. V článku 39 ods. 3 smernice OSD sa preto stanovuje kriminalizácia činov podľa smernice OSD prostredníctvom zmeny smernice ECD. V praxi by to znamenalo zmeniť prílohu A k smernici ECD, aby sa smernica OSD zahrnula do jej zoznamu právnych predpisov, ktorých porušenie predstavuje protiprávne konanie.

[11] Pozri SWD o zodpovednosti, PRÍLOHA II.
[12] Oznámenie Komisie: Smerom k politike EÚ v oblasti trestného práva: Zaistenie účinného vykonávania politík EÚ prostredníctvom trestného práva“ z 20. septembra 2011, COM (2011) 573, k dispozícii na http://ec.europa.eu/justice/criminal/files/act_en.pdf.
[13] Komisia najneskôr do 19. júla 2019 predloží správu o skúsenostiach s vykonávaním tejto smernice podľa jej článku 40.

Závery a návrhy

V článku 39 smernice OSD sa stanovuje úloha Komisie preskúmať primeranosť začlenenia istého konania vedúceho k závažnej nehode do rozsahu pôsobnosti smernice ECD. V súčasnosti je však príliš skoro na dôkladné posúdenie, či by opatrenia EÚ v oblasti trestného práva boli nevyhnutné na dosiahnutie účinných úrovní bezpečnosti na mori v Únii. S cieľom dospieť k záveru, že isté konanie vedúce k závažnej nehode by malo byť začlenené do rozsahu pôsobnosti smernice ECD, musí EÚ získať s účinnosťou smernice OSD určité skúsenosti.

Komisia vypracuje prvú správu o vykonávaní smernice OSD do 19. júla 2019. Bude dôležité, aby sa Komisia k tejto téme v uvedenom období vrátila a aby sa členské štáty rozhodli, či je primerané začleniť konanie vedúce k závažnej nehode do rozsahu pôsobnosti smernice ECD. Komisia medzitým môže zabezpečiť výmenu skúseností medzi členskými štátmi týkajúcich sa trestných sankcií a riadenia rizík v podnikoch v širokom zábere hospodárskych činností.

V súlade s uvedenými závermi sa zvyšná časť tejto správy zaoberá iba občianskoprávnou a environmentálnou zodpovednosťou za nehody na mori.

ÚČINNOSŤ SYSTÉMU ZODPOVEDNOSTI

Účinnosť systémov zodpovednosti možno posudzovať podľa toho, ako jasne stanovujú: a) kto nesie zodpovednosť, b) za aké druhy škôd a strát a c) voči komu.

a) Kto nesie zodpovednosť?

V tejto súvislosti sa v smernici OSD uvádzajú dva dôležité body harmonizácie.

Po prvé, zodpovednosť sa vždy prenáša na držiteľa povolenia (t. j. na držiteľa alebo spoločných držiteľov povolenia na operácie vyhľadávania, prieskumu a/alebo ťažby ropy/zemného plynu vydaného v súlade so smernicou 94/22/ES). Je dôležité, aby bola táto zásada v smernici OSD stanovená, pretože poskytuje úplnú právnu zrozumiteľnosť a mala by zabezpečiť, aby držitelia povolenia prevzali hlavnú zodpovednosť za kontrolu rizík, ktoré vytvárajú svojimi operáciami.

Po druhé, pokiaľ ide o environmentálne škody spôsobené nehodami na mori, ustanovenia zavedené v smernici OSD zahŕňajú operácie na mori podľa smernice ELD. [14] Znamená to, že sa teraz za environmentálne škody vždy uplatňuje objektívna zodpovednosť – t. j. každý držiteľ povolenia je odteraz zodpovedný za tieto škody bez nutnosti dokazovať jeho nedbanlivosť, pokiaľ možno preukázať príčinnú súvislosť.

Aj keď sa smernicou OSD zosúladili tieto dva aspekty zodpovednosti v prípade nehôd na mori, nezabezpečila sa harmonizácia v súvislosti s občianskoprávnymi škodami. V tejto oblasti patria nehody na mori prevažne do pôsobnosti deliktuálneho práva pobrežných štátov a existujú výrazné rozdiely v spôsobe, akým sa vo vnútroštátnych právnych predpisoch pristupuje k držiteľom povolenia, ktorí spôsobili občianskoprávne škody z nedbanlivosti, v porovnaní s držiteľmi povolenia, ktorí svojou činnosťou neporušili normy náležitej starostlivosti.

[14] Článkom 7 smernice OSD sa mení smernica ELD tak, aby držitelia povolenia niesli finančnú zodpovednosť za predchádzanie škodám na životnom prostredí a nápravu takýchto škôd podľa smernice ELD.

Aj keď je vždy potrebné určiť príčinnú súvislosť medzi činnosťou a škodou, často sa uplatňuje pravidlo nedbanlivosti, čo znamená, že súdy musia najskôr rozhodnúť, že zodpovedná strana porušila normu starostlivosti, aby mohla vzniknúť občianskoprávna zodpovednosť a boli priznané zodpovedajúce náhrady škody. Uplatňovanie pravidla nedbanlivosti alebo objektívnej zodpovednosti na občianskoprávne škody sa v rôznych krajinách líši v závislosti od druhu škody alebo straty[15].

b) Za aké škody je nesená zodpovednosť?

Zodpovednosť za *environmentálne* škody spôsobené nehodami na mori sa v celej EÚ uplatňuje na základe smernice ELD. Týmto právnym predpisom sa tiež stanovuje rozsah škôd, ktoré majú byť napravené a kompenzované. Držiteľ(držitelia) povolenia bude preto kdekoľvek v EÚ zodpovedný za škody na chránených druhoch a prirodzených biotopoch vymedzených v smernici o vtákoch[16] a smernici o biotopoch[17], ako aj za škody na vode vymedzené v rámcovej smernici o vode[18] a rámcovej smernici o morskej stratégii[19]. Držitelia povolenia budú musieť odškodniť verejné orgány za akékoľvek činnosti vykonané na obnovu životného prostredia do pôvodného stavu alebo budú musieť túto činnosť sami vykonať.

Hoci sa právnymi predpismi EÚ harmonizuje zodpovednosť za environmentálne škody a právnymi predpismi v pobrežných štátoch sa vždy stanovujú nároky na náhradu za ublíženie na zdraví a majetkovej škody vyplývajúce z nehôd na mori, zodpovednosť za rôzne druhy hospodárskych strát sa výrazne líši. Právne predpisy v pobrežných štátoch sa napríklad líšia v tom, do akej miery musí nárok na náhradu za hospodársku stratu priamo súvisieť s nehodou, aby sa mohla uplatniť náhrada (ďalej len „ustanovenia priamej súvislosti“). Právnymi predpismi pobrežných štátov ako Cyprus a Spojené kráľovstvo sa vylučujú nároky na náhradu za priame hospodárske straty bez ublíženia na zdraví alebo majetkovej škody (ďalej len „vylučujúce pravidlo“).

Existujú aj rozdiely v tom, či a ako sa v právnych predpisoch v pobrežných štátoch pristupuje konkrétne k priemyselným sektorom, ktoré závisia od dobrého stavu spoločného morského prostredia pre podnikanie, ako napríklad odvetvie rybolovu. Zo skúsenosti vyplynulo, že tieto sektory, ktoré často zahŕňajú množstvo malých a stredných podnikov, by mohli v prípade veľkých nehôd na mori utrpieť výrazné hospodárske straty[20].

Nórsko zaviedlo v tejto súvislosti zrejme najkomplexnejšie právne predpisy na riešenie občianskoprávnej zodpovednosti za znečisťovanie na mori. Nielenže sa nimi určuje objektívna zodpovednosť za ublíženie na zdraví, majetkovú škodu a hospodársku stratu vrátane čistých

[15] Úplný opis týchto rozdielov možno nájsť v tabuľke 2 a v prílohe III k SWD o zodpovednosti.
[16] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/147/ES z 30. novembra 2009 o ochrane voľne žijúceho vtáctva, Ú. v. EÚ L 20, 26.1.2010, s. 7).
[17] Smernica Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, Ú. v. ES L 206, 22.7.1992, s. 7).
[18] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia Spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva, Ú. v. ES L 327, 22.12.2000, s. 1.
[19] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/56/ES z 17. júna 2008, ktorou sa ustanovuje rámec pre činnosť Spoločenstva v oblasti morskej environmentálnej politiky, Ú. v. EÚ L 164, 25.6.2008, s. 19.
[20] Nároky na náhradu za hospodárske straty tvorili po nehode ropnej plošiny Deepwater Horizont v roku 2010 v Spojených štátoch až 96 % nárokov prostredníctvom fondu Gulf Coast Claims Facility.

hospodárskych strát[21], ale zároveň sa v nich konkrétne uvádza, že za „finančné straty, ktoré vzniknú nórskym rybárom v dôsledku ropných činností“ sa uplatňuje náhrada škody[22].

c) Voči komu je nesená zodpovednosť? Kto si môže uplatniť nárok na náhradu škody?

Právo na náhradu škody môže byť založené na právnych ustanoveniach (všeobecné pravidlo v odvetví činností na mori) alebo zmluvných ustanoveniach a v zásade sa poskytuje na základe nároku predloženého dotknutou stranou. V osobitných prípadoch môže byť náhrada škody „automatická“ (dotknutá strana nemusí vykonať množstvo krokov), napríklad v rámci skupinových žalôb typu „opt-out“[23], alebo ak sa to stanovuje právnymi alebo zmluvnými ustanoveniami.

Verejné orgány ako obhajcovia spoločného záujmu vznesú voči zodpovedným stranám nároky na náhradu za environmentálne škody. V prípade občianskoprávnych škôd a strát má akákoľvek právnická alebo fyzická osoba, ktorá utrpela škodu alebo stratu v dôsledku činností na mori, právo vzniesť nárok, pretože rovnaké zaobchádzanie podľa zákona je v pobrežných štátoch základným princípom.

Existujú však odôvodnené otázky o tom, či a do akej miery nesú páchatelia zodpovednosť voči žiadateľom v ostatných krajinách, v ktorých svojou činnosťou spôsobili škody. Je potrebné vyriešiť tri vzájomne prepojené otázky:

1. Súdna právomoc: Ktorý súd(-y) má prípad prerokovať?
2. Voľba rozhodného práva: Aké právne predpisy by mal tento súd uplatňovať?
3. Zahraničné rozsudky: Bude rozsudok uznaný alebo vykonaný v inej krajine?

Týmito otázkami sa zaoberajú dve existujúce nariadenia EÚ. Pokiaľ ide o otázku súdnej právomoci, nariadením Brusel I[24] sa poskytuje obetiam nehôd na mori právo začať konanie proti žalovaným stranám so sídlom v Únii buď v krajine, v ktorej má žalovaná strana sídlo, v krajine, v ktorej k nehode došlo, alebo v krajine, v ktorej vznikla škoda. Tieto pravidlá sa uplatňujú aj v Nórsku a na Islande na základe Lugánskeho dohovoru z roku 2007[25].

Znamená to napríklad, že (fyzická alebo právnická) osoba v Holandsku, ktorá utrpela škody v dôsledku nehody na mori vo vodách Spojeného kráľovstva spôsobenej talianskou spoločnosťou, sa môže rozhodnúť vymáhať náhradu škody na súdoch v Holandsku, Spojenom kráľovstve alebo Taliansku podľa toho, kde očakáva najpriaznivejší postup a výsledok.

Pokiaľ ide o druhú a tretiu otázku voľby rozhodného práva a zahraničných rozsudkov, podľa nariadenia Rím II[26] je právom, ktorým sa riadi mimozmluvná zodpovednosť vyplývajúca z nehôd na mori, právo krajiny, na území ktorej škoda vznikla, a to bez ohľadu na miesto, kde k nehode došlo. Ak sa požadovaná náhrada škody týka environmentálnych škôd, škôd, ktoré utrpeli osoby, alebo

[21] Aj keď s obmedzeniami vyplývajúcimi z potreby stanoviť, že hospodárska strata bola v dostatočne priamej súvislosti.
[22] Pozri prílohu III k SWD o zodpovednosti.
[23] Ak jeden alebo niekoľko menovaných žalobcov vznesie nárok v mene navrhovanej skupiny osôb alebo podnikateľských subjektov, ktoré utrpeli spoločnú ujmu alebo ujmy, a fyzické osoby musia podať žiadosť o vylúčenie z tejto skupiny, ak do nej nechcú byť automaticky zahrnuté.
[24] Nariadenie Rady (ES) č. 44/2001 z 22. decembra 2000 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach. Ú. v. ES L 012, 16.1.2001.
[25] Dohovor o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach z roku 2007. Pozri oddiel 2.10 SWD o zodpovednosti.
[26] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 o rozhodnom práve pre mimozmluvné záväzky (Ú. v. EÚ L 199, 31.7.2007, s. 40). Toto nariadenie sa nevzťahuje na Dánsko.

poškodenia majetku v dôsledku takejto škody, obete sa môžu tiež obrátiť na právo krajiny, v ktorej k nehode došlo. Je potrebné poznamenať, že rozhodné právo môže byť právo členského štátu alebo tretej krajiny mimo EÚ[27].

Znamená to napríklad, že nórsky žiadateľ o náhradu škody vyplývajúcej z úniku ropy v dôsledku nehody na mori v Holandsku sa môže rozhodnúť vymáhať náhradu škody podľa právnych predpisov Nórska alebo Holandska podľa toho, čo je pre neho priaznivejšie.

Posúdenie účinnosti systémov zodpovednosti a primeranosti rozšírenia ustanovení o zodpovednosti

Ako je načrtnuté vyššie a podrobne opísané v SWD o zodpovednosti, zodpovednosť za ublíženie na zdraví a majetkovú škodu sa už v pobrežných štátoch uplatňuje a environmentálna zodpovednosť bola harmonizovaná prostredníctvom právnych predpisov EÚ. Pobrežné štáty však pristupujú k občianskoprávnej zodpovednosti v prípade nehôd na mori rôznymi spôsobmi a môžu ju v rôznej miere obmedziť. Napríklad právnymi predpismi Cypru a Spojeného kráľovstva sa zvyčajne zodpovednosť viac obmedzuje tým, že sa požaduje dôkaz nedbanlivosti alebo priamej súvislosti hospodárskych strát s nehodou, zatiaľ čo právne predpisy iných pobrežných štátov, napríklad Dánsko, Francúzsko, Holandsko, Island a Nórsko, sú pre žiadateľov výhodnejšie[28].

Je však dôležité poznamenať, že napriek rozdielom medzi pobrežnými štátmi je ťažké jasne určiť, či je niektorý z nich menej účinný pri riešení možných nárokov na náhradu škody vyplývajúcej z nehôd na mori.

Situácia sa prinajmenšom v niektorých vnútroštátnych systémoch môže tiež meniť: viacero členských štátov v komunikácii s Komisiou uviedlo [vrátane zasadnutí skupiny orgánov EÚ pre činnosti na mori (EUOAG[29])], že môžu prehodnotiť svoje existujúce systémy zodpovednosti v prípadoch nehôd na mori spolu s povinnosťou zaviesť postupy poskytovania náhrad podľa článku 4 ods. 3 smernice OSD. Aj keď sa zmeny v prístupe k občianskoprávnej zodpovednosti smernicou výslovne nepožadujú, zodpovednosť a náhrady škody sú úzko súvisiace témy a zmeny v jednej oblasti si môžu vyžadovať zmeny v druhej. Povinnosť podľa článku 4 ods. 3 smernice OSD tak môže viesť k rozšíreniu ustanovení o zodpovednosti v niektorých pobrežných štátoch.

Rozšírenie ustanovení o zodpovednosti na úroveň EÚ by mohlo znamenať uplatňovanie objektívnej zodpovednosti na viaceré kategórie občianskoprávnych škôd a strát v pobrežných štátoch a/alebo umožnenie uplatnenia náhrady škody za viaceré druhy hospodárskych strát – najmä hospodárske straty, ktoré pravdepodobne môže utrpieť odvetvie rybolovu a miestne pobrežné hospodárstva (napríklad prímorské turistické destinácie). Ak určitá nejednoznačnosť príslušných právnych textov spôsobuje neistotu v prípade niektorých nárokov na náhradu hospodárskych strát, v právnych predpisoch by sa mohlo objasniť s osobitným odkazom na druhy škôd, ktoré pravdepodobne vzniknú v dôsledku nehôd na mori, a/alebo na strany, ktoré by mohli byť ovplyvnené. Napokon, zatiaľ čo existujúce právne predpisy sú komplexné, pokiaľ ide o prístup k spravodlivosti naprieč hranicami, rozšírenie ustanovení o zodpovednosti by mohlo náhradu škody viac sprístupniť žiadateľom o náhradu škody vyplývajúcej z nehody na mori prostredníctvom zavedenia možnosti skupinovej žaloby typu „opt-out“ pri nehodách na mori.

[27] Pozri oddiel 2.10 SWD o zodpovednosti.
[28] Podrobnejšie v oddiele 2.2 a oddieloch 2.5 až 2.7 SWD o zodpovednosti.
[29] Rozhodnutie Komisie z 19. Januára 2012 o zriadení skupiny orgánov Európskej únie pre prieskum ložísk a ťažbu ropy a zemného plynu na mori, Ú. v. EÚ C 18, 21.1.2012, s. 8.

Možno tvrdiť, že vyvodenie zodpovednosti podnikov za *všetky* škody a straty v dôsledku nehôd na mori uľahčuje obetiam prístup k spravodlivosti. Stimuluje to podniky, aby prijali primerané opatrenia a vytvorili bezpečnejšie spôsoby prevádzky. Zároveň to pomáha zabezpečiť, aby sa činnosti na mori vykonávali len vtedy, ak ich prínosy prevyšujú riziká.

Obmedzenie zodpovednosti je však prakticky nevyhnutné. Predovšetkým súdny spor týkajúci sa nároku na náhradu v dôsledku ropnej škvrny môže byť zložitý a je potrebné nájsť rovnováhu medzi potrebou primerane odškodniť obete a zabrániť vyplácaniu „nelegitímnych“ nárokov. Hospodárske straty môžu byť v hospodárstve sériovo prepojené, a preto sú presne vymedzené parametre zodpovednosti nevyhnutné na zabránenie nadmernej zodpovednosti – známej aj ako problém „otvorených brán“[30] – v záujme žiaduceho vylúčenia ďalších nepriamych špekulatívnych nárokov. Právne tradície určujú, ako právne systémy členských štátov rozlišujú medzi oprávnenými nárokmi a bežným rizikami, ktorým čelia účastníci v hospodárstve.

Závery a odporúčania

Hoci existujú vnútroštátne rozdiely v spôsobe, akým systémy zodpovednosti upravujú prístup obetí nehôd na mori k spravodlivosti, v súčasnosti sa nedá určiť, či je niektorý zo súčasných prístupov k občianskoprávnej zodpovednosti v pobrežných štátoch menej účinný pri podpore cieľa smernice OSD zabezpečovať bezpečnosť operácií prieskumu ložísk a ťažby ropy a zemného plynu na mori v celej EÚ.

Je však jasné, že transpozícia smernice OSD do vnútroštátnych právnych predpisov podnieti členské štáty, aby preskúmali, akými spôsobmi budú ich pravidlá zodpovednosti najlepšie chrániť všeobecný verejný záujem v súlade s požiadavkami na náhradu škody podľa článku 4 ods. 3 smernice OSD. Keďže zabezpečenie primeraného vybavovania žiadostí o náhradu môže priniesť zmeny v systéme zodpovednosti, na základe ktorého sa náhrada škody uplatňuje, niektoré členské štáty môžu prehodnotiť svoje vnútroštátne systémy s cieľom určiť rozsah zodpovednosti vyplývajúcej z operácií prieskumu ložísk a ťažby ropy a zemného plynu na mori.

Pri prehodnocovaní svojich systémov zodpovednosti v súvislosti s vykonávaním smernice OSD vo vnútroštátnych právnych predpisoch by členské štáty mali tiež zvážiť prijatie ustanovení týkajúcich sa konkrétne hospodárskych odvetví, ktoré sú pri nehodách na mori najviac zraniteľné, bez toho, aby vznikla všeobecná neistota v súvislosti s úrovňami finančnej zodpovednosti, ktorá by mohla brzdiť rozvoj ťažby ropy a zemného plynu na mori. Tieto snahy by mali byť prispôsobené so zreteľom na významné vnútroštátne rozdiely v hospodárskych prínosoch a rizikách vyplývajúcich z činností na mori, ktoré existujú, ako aj odvetvia vystavené nehodám na mori v rôznych členských štátoch. Napríklad členské štáty s výrazným zastúpením činností na mori, ako aj rozsiahlym odvetvím rybolovu a/alebo pobrežným cestovným ruchom by mali preskúmať, či by bolo vhodné posilniť ustanovenia o hospodárskych stratách osobitne pre tieto sektory, ako to už napríklad urobilo Nórsko pre svoje odvetvie rybolovu.

V nariadeniach Brusel I a Rím II sa navyše stanovuje, že pobrežné štáty musia zahrnúť do svojich požiadaviek na finančné zabezpečenie potenciálne škody, ktoré by ich držitelia povolenia a prevádzkovatelia mohli utrpieť v iných jurisdikciách. Tieto škody môžu byť oveľa väčšie ako škody

[30] Nemožnosť zabrániť vzdialeným nárokom, ktoré by spoločnosť nepovažovala za oprávnené, ale mohli by byť úspešné.

vzniknuté na domácom trhu v dôsledku rozsiahleho geografického dosahu závažných nehôd a možnosti prísnejších pravidiel občianskoprávnej zodpovednosti v iných jurisdikciách.

Komisia má dobrú pozíciu na zvyšovanie informovanosti o týchto konkrétnych problémoch transpozície prostredníctvom fór, ako napríklad skupina EÚ orgánov pre činnosti na mori (EUOAG), spolu s vnútroštátnymi orgánmi, ropným a plynárenským priemyslom, inými odvetviami a občianskou spoločnosťou. Pravidelne otvára diskusiu v rámci programu zasadnutí skupiny EUOAG a bude v tom pokračovať prostredníctvom cielených seminárov a štruktúrovanej výmeny najlepších postupov.

Komisia by však mala ísť nad rámec podnetných diskusií so zainteresovanými stranami a zabezpečiť, aby všetky členské štáty riešili uvedené otázky prostredníctvom kontrol zhody zameraných na príslušné ustanovenia o zodpovednosti a náhradách v smernici OSD. Komisia zároveň využije zasadnutia skupiny EUOAG na systematické zhromažďovanie údajov pokrývajúcich všetky aspekty súvisiace so zodpovednosťou týkajúce sa novo transponovaných právnych predpisov členských štátov.

Tieto tri opatrenia umožnia Komisii zahrnúť do svojej prvej správy o vykonávaní právnych predpisov komplexnú analýzu zmien jednotlivých vnútroštátnych systémov, osobitne pokiaľ ide o účinnosť ustanovení o zodpovednosti. Na základe toho by Komisia mala mať dobrú pozíciu na prijatie záveru o nutnosti ďalších krokov.

NÁSTROJE FINANČNÉHO ZABEZPEČENIA A ICH DOSTUPNOSŤ

Po stanovení zodpovednosti prirodzene vzniká otázka, ako bude páchateľ financovať náhradu za škody, za ktoré je zodpovedný. Nehoda ropnej plošiny Deepwater Horizon ukázala, že najhoršie nehody na mori môžu spôsobiť také veľké škody, že náklady s nimi spojené by boli schopné plne pokryť len najväčšie spoločnosti. Vyvoláva to otázky o existencii nástrojov finančného zabezpečenia, ktorými sa zabezpečí, aby po závažnej nehode bola dostupná náhrada škody a spoločnosti zostali solventné.

Existuje široká škála produktov finančného zabezpečenia dostupných na zaistenie prevádzkového rizika ropných a plynárenských spoločností. Patria sem možnosti od samopoistenia[31] cez poistenie zodpovednosti za škodu[32], vzájomné systémy, ako je Združenie pre zodpovednosť za znečisťovanie na mori (Offshore Oil Pollution Liability Association Ltd) (OPOL)[33], po alternatívne mechanizmy prenosu rizika[34] a iné.

Textové pole: Združenie OPOL

Združenie pre zodpovednosť za znečisťovanie na mori (OPOL) je vzájomná dohoda v rámci odvetvia prístupná prevádzkovateľom operácií na mori v mnohých pobrežných štátoch. Členským spoločnostiam poskytuje záruku, že ostatné spoločnosti v systéme zaplatia za akúkoľvek zodpovednosť, ktorú nie sú finančne schopné zaplatiť, do stanovených finančných limitov (125 miliónov USD na náklady na nápravu a 125 miliónov USD na škody vzniknuté v dôsledku znečistenia). Po nehode sa žiadosti nepodávajú priamo samotnému združeniu OPOL, ale členskej spoločnosti zodpovednej za škody alebo straty.

Združenie OPOL nie je kompenzačný fond a pre samotnú spoločnosť nie je ani zárukou proti bankrotu. Skutočnosť, že tretie strany vzájomne nesú riziko platobnej neschopnosti, pomáha znížiť náklady na poistenie

[31] SWD o zodpovednosti, s. 35 – 36.
[32] SWD o zodpovednosti, s. 36 – 38.
[33] SWD o zodpovednosti, s. 40 – 41.
[34] SWD o zodpovednosti, s. 41.

a uistiť regulačné orgány a verejnosť o finančnej spôsobilosti držiteľov povolení na operácie na mori. Kritériá týkajúce sa členstva v združení OPOL tiež zvyšujú vzájomné monitorovanie v rámci odvetvia, ktoré dopĺňa regulačnú kontrolu finančnej spôsobilosti podnikov pri udeľovaní povolenia.

Členstvo v združení OPOL vyžaduje, aby hospodárske subjekty prijali objektívnu zodpovednosť za škody a straty, a v Spojenom kráľovstve je podmienkou udelenia povolenia. Členstvo v systéme spĺňa podmienky udeľovania povolení na operácie na mori aj v Írsku. Strop združenia OPOL vo výške 250 miliónov USD na odškodnenie a náhradu škody v dôsledku nehody nemusí vždy pokryť všetky škody a straty vyplývajúce z najhorších nehôd.
Podrobnejšie v oddieloch 2.3 a 4.2 SWD o zodpovednosti.

Aj keď sa v súčasnosti v odvetví prevádzky na mori nemusia všeobecne používať všetky tieto produkty, trh s nástrojmi finančného zabezpečenia podľa všetkého disponuje hĺbkou a inováciami potrebnými na zaistenie potrieb všetkých ropných a plynárenských spoločností pôsobiacich v rámci súčasných záväzkov zodpovednosti v rámci EHP. Umožňuje to tiež ropným a plynárenským spoločnostiam rozložiť svoje riziko na rôznych účastníkov trhu od poisťovateľov a zaisťovateľov cez účastníkov na finančnom trhu, ako napríklad skupiny súkromného kapitálu a hedgeové fondy, ako aj iné ropné a plynárenské spoločnosti.

Napriek tomu v súčasnosti chýba využívanie nástrojov finančného zabezpečenia na pokrytie všetkých škôd spôsobených veľmi zriedkavými a nákladnými nehodami na mori. Dôvody môžu byť viaceré a jeden z nich už bol v tejto správe uvedený: vzhľadom na rozsah zodpovednosti za škody v niektorých pobrežných štátoch nemusia byť takéto produkty v súčasnosti potrebné.

Ďalším kľúčovým prispievajúcim faktorom je, že regulačné orgány viacerých pobrežných štátov obmedzujú formy pokrytia, ktoré akceptujú, čo bráni priamemu poskytovaniu inovatívnych riešení. Dvanásť z dvadsiatich pobrežných štátov výslovne uvádza poistenie ako mechanizmus finančného zabezpečenia potrebný na udelenie povolenia a/alebo vykonávanie operácií, z ktorých deväť neuvádza žiaden iný druh mechanizmu. Vysoký podiel pobrežných štátov, ktoré uprednostňujú poistenie, môže byť ešte vyšší, pretože model zmluvných dohôd nebol dostupný na preskúmanie v prípade šiestich pobrežných štátov[35].

Znemožňuje to v plnej miere stanoviť, v akom rozsahu môžu vývoj nástrojov finančného zabezpečenia pre zodpovednosť za operácie na mori obmedzovať iné faktory. K iným faktorom môžu patriť nedostatočné regulačné požiadavky na primeranú úroveň krytia. Krytie môže presahovať rámec spôsobilosti jednotlivých poisťovateľov alebo dostupnosť zaistenia na trhu. Prípadne, ak je dostupné krytie, poisťovatelia a odvetvie ťažby na mori môžu mať problém dohodnúť sa na úrovniach rizika, a teda na cene týchto produktov, čo vedie k ich neposkytovaniu.

Táto situácia sa pri vykonávaní smernice OSD pravdepodobne zmení. V článku 4 ods. 1 až 3 smernice OSD sa stanovujú požiadavky na finančné zabezpečenie na základe expozície, ktoré zaväzujú členské štáty, aby náležite zohľadnili „finančnú spôsobilosť žiadateľov o povolenie vrátane akéhokoľvek finančného zabezpečenia v súvislosti s úhradou záväzkov, ktoré môžu vyplývať z daných činností prieskumu ložísk a ťažby ropy a zemného plynu na mori“.

Článkom 4 ods. 3 smernice OSD sa okrem toho tiež vyžaduje, aby členské štáty „uľahčili zavedenie a využívanie udržateľných finančných nástrojov a iných opatrení s cieľom pomôcť žiadateľom

[35] Pozri SWD o zodpovednosti, oddiel 3.2.

o povolenie pri dokazovaní ich finančnej spôsobilosti“. V tomto ohľade by sa mohlo prijať niekoľko krokov vrátane rozšírenia foriem krytia prijímaných vnútroštátnymi orgánmi.

Ustanoveniami smernice OSD sa ďalej potvrdzuje morský protokol k Barcelonskému dohovoru, ktorý sa nedávno stal súčasťou *acquis* EÚ.[36] V článku 27 ods. 2 písm. b) tohto protokolu sa stanovuje, že strany zabezpečia, aby prevádzkovatelia mali poistné krytie alebo iné finančné zabezpečenie týkajúce sa škôd spôsobených činnosťami, na ktoré sa vzťahuje tento protokol.

Zo skúseností so smernicou ELD vyplýva, že konkurenčný trh s nástrojmi finančného zabezpečenia – združenia, poistenie, dlhopisy, záruky atď. – sa môže rozvíjať v nadväznosti na podstatnú zmenu právnych predpisov EÚ, aj keď s určitým časovým odstupom, s cieľom umožniť účastníkom trhu prispôsobiť sa novým požiadavkám.[37] Možno preto očakávať zlepšenie dostupnosti a využívania nástrojov finančného zabezpečenia pre riziko nehôd na mori v rokoch nasledujúcich po implementácii smernice OSD do vnútroštátneho práva.

Závery a odporúčania

Hoci nástroje finančného zabezpečenia na pokrytie všetkých škôd vyplývajúcich z najviac zriedkavých a nákladných nehôd na mori nie sú na poistnom trhu jednoducho dostupné, trh podľa všetkého disponuje hĺbkou a inováciami potrebnými na zaistenie potrieb všetkých ropných a plynárenských spoločností pôsobiacich v súlade so súčasnými záväzkami zodpovednosti v rámci EHP. Možno navyše očakávať, že trh s nástrojmi finančného zabezpečenia sa prispôsobí novým požiadavkám stanoveným v článku 4 smernice OSD, najmä ak vnútroštátne orgány rozšíria formy krytia finančných nástrojov, ktoré akceptujú. Tieto predpokladané zmeny by sa mali prejaviť po uplynutí lehoty na vykonávanie smernice OSD v júli 2015 a vykonávanie morského protokolu k Barcelonskému dohovoru. Komisia stanoví úplné vykonávanie článku 4 za prioritnú oblasť kontroly pri kontrolách zhody v súvislosti so smernicou.

Rozhodnutie, či akceptovať alebo požadovať členstvo v systéme vzájomného poistenia, ako je napríklad združenie OPOL, na účely udelenia povolení na operácie na mori, je najlepšie ponechať na členské štáty, pretože sú úzko spojené s ich vnútroštátnymi systémami zodpovednosti, charakteristikami predmetnej schémy, držiteľmi povolenia v ich vodách a rizikami, ktorým títo držitelia povolenia čelia. Výrazné regionálne rozdiely medzi činnosťami na mori v rámci EHP – a teda aj druhy a úrovne rizík, ktorým čelia prevádzkovatelia – môžu viesť k neodôvodneným krížovým dotáciám medzi týmito regiónmi a možnému morálneho hazardu v prípade univerzálneho riešenia.

RIEŠENIE NÁROKOV NA NÁHRADU ŠKODY

Po stanovení rozsahu zodpovednosti a zabezpečení schopnosti financovať náhrady škody z vlastných zdrojov spoločnosti alebo prostredníctvom finančného nástroja ostáva posledná otázka, ako vyplatiť túto náhradu tak, aby bola rýchlo dostupná oprávneným žiadateľom. Z nešťastia ropnej plošiny Deepwater Horizon v roku 2010 vyplynulo, že závažné nehody na mori môžu ovplyvniť veľký počet

[36] Rozhodnutie Rady zo 17. decembra 2012 o pristúpení Európskej únie k protokolu o ochrane Stredozemného mora pred znečisťovaním spôsobeným prieskumom a využívaním kontinentálneho šelfu a morského dna a jeho podložia (2013/5/EÚ), Ú. v. EÚ L 4, 9.1.2013, s. 13).

[37] Správa Komisie Rade, Európskemu parlamentu, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov podľa článku 14 ods. 2 smernice 2004/35/CE o environmentálnej zodpovednosti pri prevencii a odstraňovaní environmentálnych škôd, 12. 10. 2010, KOM(2010) 581 v konečnom znení.

ľudí a vyčerpať zdroje akéhokoľvek systému na spracovanie žiadostí a poskytnutie náhrady škody obetiam. Preukázala dôležitosť proaktívneho zavádzania dobre premyslených mechanizmov náhrad pred vznikom závažných nehôd s cieľom minimalizovať kaskádové vplyvy strát v hospodárstve.

V súčasnosti sa v pobrežných štátoch osobitne na nehody v oblasti ťažby ropy a zemného plynu uplatňujú iba dva mechanizmy náhrad. Po prvé, Nórsko vytvorilo legislatívny mechanizmus náhrad na riešenie nehôd na mori. V jeho zákone o ropných činnostiach sa kodifikujú pravidlá na spojené nároky a náhradu škody rybárom. V právnych predpisoch sa tiež stanovujú cezhraničné nároky z Dánska, Fínska a Švédska podľa severského dohovoru o ochrane životného prostredia[38].

Po druhé, združenie OPOL, aj keď ide predovšetkým o vzájomnú dohodu v rámci odvetvia, tiež stanovuje postupy zamerané na urýchlenie vybavenia nárokov bez použitia súdneho konania. Vážnym nedostatkom systému náhrad združenia OPOL je však požiadavka, aby sa zodpovedný prevádzkovateľ v prvom rade rozhodol, či sú nároky voči nemu uplatniteľné v zmysle dohody OPOL[39].

V prípade chýbajúceho účelového systému náhrad pre nehody v oblasti ťažby ropy a zemného plynu na mori by boli pohľadávky postúpené podľa vnútroštátneho deliktuálneho práva. Uplatňuje sa tu občianskoprávny rokovací poriadok[40] a prípady sa môžu riešiť šesť mesiacov až niekoľko rokov (v niektorých prípadoch niekoľko desaťročí), ak sa nevyrovnajú mimosúdnou cestou. Hoci Belgicko, Taliansko, Portugalsko a Holandsko nedávno prijali nové právne predpisy na zjednodušenie kolektívnych nárokov, aj toto by sa mohlo zefektívniť s cieľom lepšie riešiť osobitné druhy škôd, ktoré by mohli vzniknúť pri nehode na mori, a potreby sektorov, ktorých sa to pravdepodobne dotkne – najmä rybolov a cestovný ruch[41].

Hoci v súčasnosti existuje iba veľmi málo režimov náhrad súvisiacich s nehodami na mori v rámci EHP, táto situácia by sa mala vykonávaním smernice OSD výrazne zmeniť. Podľa článku 4 ods. 3 smernice OSD sú členské štáty povinné zaviesť postupy na zabezpečenie rýchleho a primeraného vybavovania žiadostí o náhradu vrátane cezhraničných nárokov, pokiaľ je zodpovednosť stanovená na základe vnútroštátneho práva. Existuje niekoľko spôsobov, ako zlepšiť súčasné ustanovenia. Patrí sem:

- nezávislé vybavovanie nárokov,
- rovnaké zaobchádzanie v prípade cezhraničných nárokov,
- zlepšenie prístupnosti, zrozumiteľnosti a jednoduchosti postupov vznesenia nárokov,
- jasné stanovenie zodpovednosti za riadenie nárokov,
- vopred stanovené časové povinnosti s cieľom minimalizovať oneskorenia a
- prostriedky nápravy v prípade zlyhania systému.

Závery a odporúčania

[38] Pozri SWD o zodpovednosti, oddiel 4.1.
[39] SWD o zodpovednosti, oddiely 2.3 a 4.2.
[40] Pravidlá, ktoré súdy dodržiavajú pri rozhodovaní v občianskoprávnych súdnych konaniach.
[41] Podrobnejšie v SWD o zodpovednosti, oddiel 4.3.

Hoci v súčasnosti sa v pobrežných štátoch uplatňujú iba dva mechanizmy náhrad osobitne pre nehody v oblasti ťažby ropy a zemného plynu, smernicou OSD sa členské štáty zaväzujú zaviesť postupy na zabezpečenie rýchleho a primeraného vybavovania nárokov. Komisia môže v tomto smere v spolupráci s členskými štátmi pomôcť dosiahnuť pre žiadateľov primerané záruky. Ak sa v nových vnútroštátnych systémoch náhrad nebudú dostatočne stanovovať primerané záruky pre obete nehôd na mori a v plnej miere zohľadňovať práva cezhraničných žiadateľov podľa nariadenia Brusel I a Rím II, môže byť potrebné, aby Komisia v prvej správe o vykonávaní smernice OSD alebo po jej predložení prehodnotila, či a aké ďalšie kroky by EÚ mohla urobiť na dosiahnutie týchto cieľov.

CELKOVÉ ZÁVERY

Účinky smernice OSD, ktorú budú vykonávať členské štáty, v nadchádzajúcich rokoch ukážu, či je primerané, aby bolo určité konanie vedúce k veľkým nehodám na mori začlenené do pôsobnosti trestného práva s cieľom ďalšieho posilnenia bezpečnosti na mori. V prípade potreby Komisia predloží legislatívny návrh.

Rozšírenie ustanovení o zodpovednosti prostredníctvom právnych predpisov EÚ v tomto okamihu podľa všetkého nie je primerané. V niektorých prípadoch nariadenia Brusel I a Rím II zabraňujú, aby rozdiely vo vnútroštátnych systémoch znevýhodňovali žiadateľov z iných členských štátov EÚ. Niektoré členské štáty navyše môžu prehodnotiť svoje existujúce systémy zodpovednosti pri nehodách na mori spolu s ďalšími zmenami stanovenými v smernici OSD.

Komisia však bude môcť dospieť k záveru o potrebe ďalších krokov pred predložením prvej správy o vykonávaní smernice OSD. Komisia môže predovšetkým:

- naďalej presadzovať otázky zodpovednosti prostredníctvom štruktúrovaných diskusií skupiny EUOAG,
- zamerať sa na ustanovenia o zodpovednosti pri kontrolách zhody so smernicou OSD a
- využiť zasadnutia skupiny EUOAG na systematické zhromažďovanie údajov pokrývajúcich všetky aspekty súvisiace so zodpovednosťou novo transponovaných právnych predpisov.

V súčasnosti chýba využívanie nástrojov finančného zabezpečenia na úplné pokrytie zriedkavejších a nákladnejších nehôd na mori v rámci EHP. Okrem toho sa v súčasnosti v pobrežných štátoch uplatňujú iba dva mechanizmy náhrad osobitne pre nehody v oblasti ťažby ropy a zemného plynu. Ustanovenia smernice OSD by však mali priniesť významné zlepšenie v oboch týchto oblastiach.

Ak by sa novými vnútroštátnymi predpismi nezlepšila dostupnosť nástrojov finančného zabezpečenia a nezaviedli sa postupy na zabezpečenie rýchleho a primeraného vybavovania žiadostí na náhradu, Komisia prehodnotí, či a aké ďalšie kroky by EÚ mohla urobiť na dosiahnutie týchto cieľov.

Komisia nabáda členské štáty, aby si vymieňali skúsenosti týkajúce sa nástrojov finančného zabezpečenia, zodpovednosti, náhrady škody a trestných sankcií predovšetkým v rámci Európskej skupiny orgánov pre činnosti na mori. Po vykonávaní smernice a na základe skúseností členských štátov pracujúcich s novým právnym základom môže Komisia aktualizovať svoje posúdenie uvedené v tejto správe.