



---

*Dokument z posiedzenia*

---

**A8-0308/2016**

19.10.2016

## **SPRAWOZDANIE**

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))

Komisja Prawna

Sprawozdawca: Kostas Chrysogonos

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO .....	3
UZASADNIENIE .....	12
OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI .....	17
WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ .....	22

## PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

### **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))**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące odpowiedzialności, odszkodowań i zabezpieczeń finansowych w odniesieniu do działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich na podstawie art. 39 dyrektywy 2013/30/UE (COM(2015)0422),
- uwzględniając dokument roboczy służb Komisji zatytułowany „Odpowiedzialność, odszkodowania i zabezpieczenia finansowe w razie awarii na obszarach morskich w Europejskim Obszarze Gospodarczym” oraz towarzyszące sprawozdanie Komisji w tej sprawie (SWD(2015)0167),
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/30/UE z dnia 21 czerwca 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich oraz zmiany dyrektywy 2004/35/WE (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich)<sup>1</sup>,
- uwzględniając ocenę skutków towarzyszącą dokumentowi „Projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa działalności związanej z poszukiwaniem, badaniem i eksploatacją podmorskich złóż ropy naftowej i gazu ziemnego” (SEC(2011)1293),
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/99/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie ochrony środowiska poprzez prawo karne<sup>2</sup>,
- uwzględniając dyrektywę 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu (dyrektywa w sprawie odpowiedzialności za środowisko)<sup>3</sup>,
- uwzględniając międzynarodowy i regionalny dorobek prawny dotyczący roszczeń o odszkodowanie za incydenty wynikające z działalności związanej ze złożami ropy naftowej lub gazu ziemnego na obszarach morskich, a w szczególności Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (konwencja o odpowiedzialności cywilnej) z dnia 27 listopada 1992 r., Międzynarodową konwencję o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (konwencja o Funduszu) z dnia 27 listopada 1992 r., Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 178 z 28.6.2013, s. 66.

<sup>2</sup> Dz.U. L 328 z 19.11.2008, s. 28.

<sup>3</sup> Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 56.

- bunkrowymi (konwencja o zanieczyszczeniu olejami bunkrowymi) z dnia 23 marca 2011 r., nordycką konwencję o ochronie środowiska zawartą między Danią, Finlandią, Norwegią i Szwecją oraz protokół o działalności na morzu do barcelońskiej Konwencji o ochronie środowiska morskiego i regionu przybrzeżnego Morza Śródziemnego (protokół o działalności na morzu),
- uwzględniając decyzję Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 13 września 2005 r.<sup>1</sup>,
  - uwzględniając art. 83 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE),
  - uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (wersja przekształcona rozporządzenia Bruksela I)<sup>2</sup>,
  - uwzględniając Konwencję o jurysdykcji i uznawaniu oraz wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych (konwencja z Lugano z 2007 r.)<sup>3</sup>,
  - uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (rozporządzenie Rzym II)<sup>4</sup>,
  - uwzględniając sprawozdanie końcowe opracowane dla Komisji przez firmę konsultingową BIO by Deloitte pt. „Civil liability, financial security and compensation claims for offshore oil and gas activities in the European Economic Area”<sup>5</sup>,
  - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 13 września 2011 r. w sprawie problemów bezpieczeństwa w eksploatacji podmorskich złóż ropy naftowej i gazu ziemnego<sup>6</sup>,
  - uwzględniając katastrofę na platformie Deepwater Horizon w kwietniu 2010 r. w Zatoce Meksykańskiej,
  - uwzględniając incydenty związane z działalnością platformy „Castor” u wybrzeży hiszpańskich prowincji Castellón i Tarragona, w tym ponad 500 odnotowanych trzęsień ziemi, których skutki bezpośrednio dotknęły tysiące obywateli Unii;
  - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Prawnej oraz opinię Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A8-

---

<sup>1</sup> Sprawa C-176/03, Komisja przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2005:542.

<sup>2</sup> Dz.U. L 351 z 20.12.2012, s. 1.

<sup>3</sup> Dz.U. L 339 z 21.12.2007, s. 3.

<sup>4</sup> Dz.U. L 199 z 31.7.2007, s. 40.

<sup>5</sup> BIO by Deloitte (2014 r.), „Civil liability, financial security and compensation claims for offshore oil and gas activities in the European Economic Area” (Odpowiedzialność cywilna, zabezpieczenia finansowe i roszczenia o odszkodowanie w odniesieniu do działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich w Europejskim Obszarze Gospodarczym), sprawozdanie końcowe przygotowane dla Komisji Europejskiej – DG ds. Energii.

<sup>6</sup> Dz.U. C 51E z 22.2.2013, s. 43.

0308/2016),

- A. mając na uwadze, że art. 194 TFUE wyraźnie podtrzymuje prawo państw członkowskich do określania warunków wykorzystania własnych zasobów energetycznych, przy poszanowaniu zasady solidarności i zapewnieniu ochrony środowiska naturalnego;
- B. mając na uwadze, że lokalne źródła ropy naftowej i gazu ziemnego mogą znacząco przyczynić się do zaspokojenia istniejących potrzeb energetycznych Europy i mają szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa i zróżnicowania energetycznego;
- C. mając na uwadze, że działalność związana ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich jest prowadzona w coraz bardziej ekstremalnych warunkach i może mieć potencjalnie poważne niszczycielskie skutki dla środowiska oraz gospodarki morskiej i obszarów przybrzeżnych;
- D. mając na uwadze, że choć w ostatnich latach produkcja ropy naftowej i gazu ziemnego na Morzu Północnym spada, liczba instalacji morskich w Europie może z dużym prawdopodobieństwem wzrosnąć w przyszłości, zwłaszcza na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym;
- E. mając na uwadze, że wypadki spowodowane przez naftowe i gazowe morskie platformy wiertnicze mają katastrofalne skutki transgraniczne, co uzasadnia unijne działania w celu zapobiegania takim wypadkom oraz łagodzenia ich skutków, w związku z czym niezbędne i proporcjonalne jest dążenie do przeciwdziałania skutkom takich wypadków;
- F. przypomina tragiczną śmierć 167 pracowników sektora naftowego, którzy zginęli w katastrofie na platformie Piper Alpha u wybrzeży Aberdeen w Szkocji w dniu 6 lipca 1988 r.;
- G. przypomina, że szereg analiz, w tym analiza przeprowadzona przez Biuro Analiz Parlamentu Europejskiego i analiza Wspólnego Centrum Badawczego, określa liczbę wypadków w sektorze ropy naftowej i gazu w UE na kilka tysięcy (a dokładniej na 9700 w latach 1990–2007); zwraca uwagę, że skumulowane skutki takich wypadków, nawet niewielkiej skali, są znaczące i długotrwałe dla środowiska morskiego, i że należy je uwzględnić w dyrektywie;
- H. mając na uwadze, że zgodnie z art. 191 TFUE wszystkie działania UE w tym obszarze muszą charakteryzować się wysokim poziomem ochrony w oparciu między innymi o zasadę ostrożności i zapobiegania, zasadę „zanieczyszczający płaci”, a także zasadę zrównoważonego charakteru działań;
- I. zwraca uwagę, że od 1988 r. w UE nie wystąpiła większa awaria na obszarach morskich oraz że 73 % produkowanych w UE ropy naftowej i gazu ziemnego pochodzi z państw członkowskich leżących nad Morzem Północnym, których systemy w zakresie bezpieczeństwa na obszarach morskich już teraz uznaje się za funkcjonujące najlepiej na świecie; podkreśla, że EU posiada linię brzegową o długości około 68 000 kilometrów, a liczba instalacji morskich najprawdopodobniej znacznie wzrośnie w przyszłości, zwłaszcza na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym, przez co pilne jest pełne wdrożenie i egzekwowanie dyrektywy 2013/30/UE oraz zapewnienie

wprowadzenia odpowiednich ram prawnych regulujących całą działalność morską, zanim dojdzie do poważnej awarii; zwraca uwagę, że zgodnie z art. 191 TFUE, polityka Unii w dziedzinie środowiska naturalnego musi opierać się na zasadzie ostrożności i na zasadzie działania zapobiegawczego;

- J. mając na uwadze, że systemy odpowiedzialności stanowią podstawowy środek, za pomocą którego egzekwowana jest zasada „zanieczyszczający płaci”, zapewniający, że przedsiębiorstwa ponoszą odpowiedzialność za wszelkie szkody spowodowane prowadzeniem działalności, oraz zachęcający je do przyjmowania środków zapobiegawczych, opracowywania praktyk i podejmowania kroków minimalizujących ryzyko wystąpienia takich szkód;
- K. mając na uwadze, że chociaż zgodnie z dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich koncesjodawcy prowadzący działalność na obszarach morskich ponoszą bezwzględną odpowiedzialność za zapobieganie szkodom wyrządzonym środowisku spowodowanym ich działalnością oraz za usuwanie tych szkód (art. 7 w związku z art. 38 – który poszerza zakres dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko o szelf kontynentalny państw członkowskich), na podstawie tej dyrektywy nie mogły zostać wprowadzone wszechstronne ramy UE dotyczące odpowiedzialności;
- L. mając na uwadze, że pierwszorzędne znaczenie ma wdrożenie skutecznych i odpowiednich mechanizmów rekompensat oraz odpowiednich mechanizmów szybkiego rozpatrywania roszczeń dla ofiar szkód spowodowanych działalnością związaną ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich oraz dla zwierząt i środowiska, jak również zapewnienie wystarczających zasobów w celu odtworzenia głównych ekosystemów;
- M. mając na uwadze, że dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich nie przewiduje harmonizacji w zakresie cywilnoprawnych roszczeń odszkodowawczych dotyczących awarii na obszarach morskich, a istniejące międzynarodowe ramy prawne utrudniają zgłaszanie skutecznych transgranicznych roszczeń cywilnoprawnych o odszkodowanie;
- N. mając na uwadze, że dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich ustanawia wstępne warunki udzielania koncesji mające zapewniać, że koncesjodawcy nie staną się nigdy niezdolni pod względem technicznym lub finansowym do radzenia sobie ze skutkami własnej działalności na obszarach morskich, a także wymaga od państw członkowskich ustanowienia procedur zapewniających szybkie i właściwe rozpatrywanie roszczeń o odszkodowanie, również w odniesieniu do incydentów transgranicznych, oraz ułatwiania stosowania zrównoważonych instrumentów finansowych (art. 4);
- 1. z zadowoleniem przyjmuje dyrektywę 2013/30/UE w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich, która stanowi uzupełnienie dyrektywy 2004/35/WE w sprawie odpowiedzialności za środowisko oraz dyrektywy 2011/92/UE w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko, a także ratyfikację przez Radę protokołu morskiego do konwencji barcelońskiej, jako pierwsze kroki w kierunku ochrony środowiska, działalności ludzkiej oraz bezpieczeństwa pracowników; wzywa państwa członkowskie, które jeszcze nie transponowały wspomnianych dyrektyw do swojego prawa krajowego, do

- uczynienia tego tak szybko, jak jest to możliwe; wzywa także państwa członkowskie do zagwarantowania niezależności właściwych organów, zgodnie z art. 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich, i apeluje do Komisji o dokonanie oceny stosowności wprowadzenia dodatkowych zharmonizowanych przepisów dotyczących odpowiedzialności, odszkodowań i bezpieczeństwa finansowego w dążeniu do zapobieżenia wszelkim przyszłym awariom o skutkach transgranicznych;
2. ubolewa, że w dyrektywie 2013/30/UE oraz w dyrektywie 2004/35/UE za „poważne” uznaje się tylko wypadki śmiertelne lub powodujące ciężkie obrażenia ciała, a nie ma w nich wyraźnego odniesienia do konsekwencji dla środowiska naturalnego; podkreśla, że wypadek może mieć ogromne skutki środowiskowe, nawet przy braku ofiar śmiertelnych lub poważnych obrażeń, z powodu jego skali lub oddziaływania np. na obszary chronione, gatunki chronione czy siedliska przyrodnicze szczególnie wrażliwe;
  3. podkreśla, że skuteczne stosowanie zasady „zanieczyszczający płaci” w działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich powinno obejmować nie tylko koszty zapobiegania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu i zaradzania im – co obecnie jest w pewnym stopniu osiągnięte dzięki dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich oraz dyrektywie w sprawie odpowiedzialności za środowisko – ale także koszty zaradzania tradycyjnym roszczeniom o odszkodowanie zgodnie z zasadą ostrożności i zasadą zrównoważonego rozwoju; wzywa zatem Komisję do rozważenia wprowadzenia prawnego mechanizmu rekompensaty z tytułu awarii na obszarach morskich zgodnie z wytycznymi przewidzianymi w ustawie o działalności w branży naftowej w Norwegii, przynajmniej w odniesieniu do sektorów, które mogą ponieść dotkliwie straty, takich jak rybołówstwo i turystyka nadmorska oraz inne sektory „niebieskiej” gospodarki; w związku z powyższym zachęca do tego, by nadużycia i wypadki, do których doszło na skutek działalności przedsiębiorstw, były oceniane pod względem ilościowym i jakościowym oraz by rejestrowano przy tym wszelkie skutki wtórne dla społeczności; zwraca także uwagę – w odniesieniu do odpowiedzialności za szkody wyrządzone środowisku – na rozbieżności i niedociągnięcia w transpozycji i stosowaniu dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko, przedstawione również przez Komisję Europejską w drugim sprawozdaniu z wdrożenia; apeluje do Komisji o zapewnienie, aby skutecznie wdrożono dyrektywę w sprawie odpowiedzialności za środowisko oraz aby w całej UE obowiązywała w odpowiednim zakresie odpowiedzialność za szkody wyrządzone środowisku w wyniku awarii na obszarach morskich;
  4. ubolewa w tym kontekście, że dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich nie reguluje odpowiedzialności cywilnej za szkody względem osób fizycznych lub prawnych wynikające ze spowodowanego pośrednio lub bezpośrednio uszczerbku na zdrowiu, uszkodzenia mienia czy straty ekonomicznej;
  5. ubolewa także, że kwestia odpowiedzialności cywilnej jest traktowana w bardzo różny sposób w poszczególnych państwach członkowskich; podkreśla, że w wielu państwach członkowskich, w których prowadzi się działalność związaną ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich, nie istnieje odpowiedzialność z tytułu większości roszczeń stron trzecich dotyczących odszkodowania za tradycyjną szkodę spowodowaną awarią, w ogromnej większości państw członkowskich brakuje systemu wypłat odszkodowań, zaś w wielu państwach członkowskich brakuje pewności, że

operatorzy lub osoby odpowiedzialne posiadają odpowiednie aktywa finansowe, aby zaspokoić roszczenia; podkreśla ponadto, że często nie jest pewne, jak systemy prawne państw członkowskich poradziłyby sobie z różnorodnymi roszczeniami cywilnoprawnymi wynikającymi z incydentów w ramach działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich; uważa w związku z powyższym, że potrzebne są ramy europejskie, które powinny być oparte na ustawodawstwie najbardziej rozwiniętych państw członkowskich i powinny obejmować nie tylko uszczerbek na zdrowiu i uszkodzenie mienia, ale również stratę czysto ekonomiczną, oraz powinny zapewniać skuteczne mechanizmy odszkodowań dla ofiar i dla sektorów, które mogą ponosić dotkliwe straty (takich jak rybołówstwo i turystyka przybrzeżna); apeluje w tym względzie do Komisji o sprawdzenie, czy horyzontalne europejskie ramy zbiorowego dochodzenia roszczeń mogłyby stać się rozwiązaniem, oraz o zwrócenie na tę kwestię szczególnej uwagi podczas prac nad sprawozdaniem z wdrożenia dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich;

6. podkreśla z tej perspektywy, że egzekwowanie roszczeń odszkodowawczych i naprawczych dotyczących tradycyjnych szkód jest w dalszym stopniu utrudniane przez zasady postępowania cywilnego dotyczące ograniczeń czasowych, koszty finansowe, brak dostępności roszczeń spornych dotyczących interesu publicznego oraz zbiorowych roszczeń deliktowych, a także przepisy w sprawie dowodów, które różnią się znacznie w poszczególnych państwach członkowskich;
7. podkreśla, że w ramach systemów odszkodowawczych musi być możliwe skuteczne i sprawne rozpatrywanie roszczeń transgranicznych w rozsądnym terminie, bez dyskryminowania skarżących pochodzących z różnych państw EOG; zaleca, by systemy te dotyczyły zarówno szkód pierwotnych, jak i wtórnych we wszystkich dotkniętych nimi regionach, zważywszy że niektóre wypadki mają wpływ na większe obszary, a ich skutki są odczuwalne przez długi czas; podkreśla, że państwa sąsiadujące, które nie są członkami EOG, muszą przestrzegać prawo międzynarodowe;
8. jest zdania, że należy ustanowić surowe zasady odpowiedzialności za awarie występujące podczas działalności na obszarach morskich, aby ułatwić dostęp do wymiaru sprawiedliwości ofiarom (zarówno osobom prawnym, jak i fizycznym), które ucierpiały w wyniku awarii na obszarach morskich, ponieważ może to stanowić zachętę dla operatorów prowadzących działalność na obszarach morskich do właściwego zarządzania ryzykiem w trakcie realizowanych działań; uważa, że należy unikać limitów odpowiedzialności finansowej;
9. zachęca państwa członkowskie i Komisję do rozważenia szczególnej sytuacji pracowników i osób zatrudnionych w przemyśle związanym ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich, szczególnie w małych i średnich przedsiębiorstwach (MŚP); wskazuje, że incydenty w ramach działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich mogą mieć szczególnie poważne następstwa dla sektora rybołówstwa i turystyki, a także dla innych sektorów, które polegają na dobrym stanie wspólnego środowiska morskiego w celu prowadzenia działalności, jako że sektory te, które obejmują wiele MŚP, mogą odnosić znaczne straty ekonomiczne w przypadku poważnej awarii na obszarach morskich;
10. podkreśla w związku z tym, że ogromne znaczenie ma aktualizacja istniejących



systemów odpowiedzialności w państwach członkowskich w celu zapewnienia, by w przypadku wystąpienia incydentu na wodach tych państw nie wpłynął on negatywnie na przyszłość działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich, prowadzonej przez dane państwo ani w całej UE, jeśli incydent miałby miejsce w obszarze, którego przychody są uzależnione w dużym stopniu od turystyki; wzywa w związku z tym Komisję do ponownego przeanalizowania potrzeby wprowadzenia wspólnych norm UE dotyczących systemów roszczeń naprawczych i odszkodowawczych;

11. podkreśla konieczność uwzględnienia osób pokrzywdzonych w wyniku szkód ubocznych związanych z pracami poszukiwawczymi, badaniami oraz działalnością instalacji morskich, a także podmiotów potencjalnie uprawnionych do otrzymania odszkodowania;
12. zwraca uwagę, że Komisja zamierza podjąć się systematycznego gromadzenia danych za pośrednictwem unijnej grupy organów ds. wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż podmorskich (EUOAG), aby przeprowadzić bardziej kompleksową analizę skuteczności i zakresu krajowych przepisów dotyczących odpowiedzialności;
13. podkreśla potrzebę przeprowadzania przez Komisję systematycznych ocen zgodności zarówno krajowych systemów prawnych, jak i przedsiębiorstw z odpowiednimi przepisami dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich dotyczącymi odpowiedzialności i odszkodowań, w tym również badania sprawozdań finansowych przedsiębiorstw prowadzących działalność na obszarach morskich w razie stwierdzenia naruszenia zgodności, w celu zapobiegania poważnym incydentom i ograniczenia ich skutków dla ludzi i środowiska; zaleca stworzenie wspólnego mechanizmu na szczeblu europejskim w zakresie rejestrowania incydentów i nadużyć;
14. podkreśla, że należy zachować równowagę między szybkim wypłacaniem odpowiedniego odszkodowania ofiarom a zapobieganiem wypłacaniu odszkodowania z tytułu nieuzasadnionych roszczeń (określanemu jako problem ustanowienia precedensu) poprzez zwiększenie pewności w odniesieniu do poziomów odpowiedzialności finansowej wielu przedsiębiorstw prowadzących działalność na obszarach morskich oraz unikanie długotrwałych i kosztownych postępowań sądowych;
15. ubolewa, że żadne państwo członkowskie nie ustanowiło jednoznacznie szerokiego zakresu instrumentów zabezpieczenia finansowego w odniesieniu do odszkodowania za roszczenia dotyczące tradycyjnych szkód spowodowanych przez incydenty w ramach działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich; podkreśla w tym kontekście, że nadmierne poleganie na ubezpieczeniach mogłoby potencjalnie skutkować zamknięciem rynku dla instrumentów zabezpieczenia finansowego, co mogłoby doprowadzić do braku konkurencji i zwiększenia kosztów;
16. ubolewa z powodu niewystarczającego wykorzystywania finansowych instrumentów zabezpieczających w UE w celu pokrycia szkód powstałych wskutek najbardziej kosztownych awarii na obszarach morskich; zwraca uwagę, że jednym z powodów może być fakt, iż zakres odpowiedzialności za szkody może sprawiać, że w niektórych państwach członkowskich takie instrumenty mogą nie być konieczne;
17. wzywa państwa członkowskie do przedstawienia szczegółowych danych dotyczących

wykorzystania instrumentów finansowych oraz do odpowiedniego pokrycia szkód awarii związanych z prowadzeniem działalności na obszarach morskich, w tym awarii generujących największe koszty;

18. uważa, że wszystkie przypadki udowodnionej odpowiedzialności, a także szczegóły nałożonych kar powinny być upubliczniane, aby zagwarantować wszystkim obywatelom przejrzystość w zakresie rzeczywistych kosztów danej szkody dla środowiska;
19. wzywa Komisję do zachęcenia państw członkowskich do opracowania instrumentów zabezpieczenia finansowego dotyczących odszkodowań tradycyjnych roszczeń wynikających z ogólnych lub uwarunkowanych transportem incydentów w ramach działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich, w tym w przypadku niewypłacalności; uważa, że mogłoby to ograniczyć przenoszenie odpowiedzialności operatorów za przypadkowe zanieczyszczenie na skarb państwa, który musiałby ponieść koszty odszkodowań, jeśli przepisy nie zostałyby zmienione; uważa że w związku z powyższym należy rozważyć ustanowienie funduszu unijnego tworzonego z opłat wnoszonych przez sektor morskiej działalności wydobywczej;
20. uważa, że należy przeanalizować, w jakim stopniu wprowadzenie odpowiedzialności karnej na szczeblu UE mogłoby stanowić dodatkowy środek odstrasżający wykraczający poza kary cywilne, co z kolei mogłoby skutkować lepszą ochroną środowiska i zapewnieniem zgodności ze środkami bezpieczeństwa; wyraża w związku z powyższym zadowolenie z wprowadzenia przez UE dyrektywy w sprawie ochrony środowiska poprzez prawo karne, która wprowadziła zharmonizowane sankcje karne za niektóre naruszenia przepisów UE związanych z ochroną środowiska; wyraża jednak ubolewanie, że zakres dyrektywy w sprawie ochrony środowiska poprzez prawo karne nie obejmuje całej działalności objętej dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa działalności na obszarach morskich; ponadto wyraża ubolewanie, że definicje przestępstw oraz minimalnych sankcji związanych z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w działalności na obszarach morskich nie są zharmonizowane w UE; wzywa Komisję do włączenia w zakres dyrektywy w sprawie ochrony środowiska poprzez prawo karne poważnych awarii w sektorze wydobywania ropy naftowej przygotowania i do terminowego przedłożenia Parlamentowi pierwszego sprawozdania na temat wdrożenia dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich, nie później niż do dnia 19 lipca 2019 r.;
21. wzywa Komisję do opracowania analiz niezbędnych do oceny, w jakim stopniu poszczególne państwa członkowskie i ich regiony przybrzeżne są narażone na ryzyko gospodarcze, przy uwzględnieniu podejścia gospodarczego w sektorach poszczególnych regionów, stopnia koncentracji działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich w poszczególnych regionach, warunków działalności, czynników klimatycznych, takich jak prądy morskie i wiatry, oraz stosowanych norm środowiskowych; zaleca zatem, by wprowadzić mechanizmy ochronne i strefy bezpieczeństwa na wypadek zamknięcia działalności, oraz z zadowoleniem przyjmuje stworzenie przez branżę czterech systemów tamujących wyciek ropy (ang. capping stacks), które mogą ograniczyć wyciek ropy w razie awarii na obszarach morskich;

22. domaga się przeprowadzenia dostosowanej do potrzeb oceny wpływu na środowisko Arktyki wszystkich działań prowadzonych w tym regionie, gdzie ekosystemy są szczególnie wrażliwe i ściśle powiązane ze światową biosferą;
23. wzywa Komisję i państwa członkowskie do rozważenia możliwości wprowadzenia dalszych środków, które zabezpieczyłyby skutecznie działalność związaną ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich przed wystąpieniem poważnej awarii;
24. wzywa w związku z powyższym Komisję i państwa członkowskie do dalszego analizowania możliwości opracowania rozwiązania międzynarodowego, mając na uwadze, że wiele przedsiębiorstw zajmującej się wydobywaniem ropy naftowej i gazu ziemnego działających w UE jest aktywnych na całym świecie oraz że globalne rozwiązanie zapewniłoby równe warunki działania na całym świecie dzięki wzmocnieniu kontroli przedsiębiorstw wydobywczych działających poza granicami UE; wzywa państwa członkowskie do szybkiego ratyfikowania porozumienia paryskiego w sprawie zmiany klimatu z grudnia 2015 r.;
25. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz rządowi i parlamentom państw członkowskich.

## UZASADNIENIE

### Kontekst

Działalność związana ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich jest prowadzona w większej odległości od lądu i często na o wiele głębszych wodach niż miało to miejsce w przeszłości. Niektóre działania mają miejsce w takich wymagających środowiskach jak Arktyka oraz na obszarach, które zależą w dużej mierze od turystyki, na przykład na Morzu Śródziemnym i Morzu Egejskim. Ponad 90 % ropy naftowej i 60 % gazu wydobywanego w Europie (UE oraz Norwegia/Islandia) pochodzi z działalności prowadzonej na obszarach morskich. Działalność na obszarach morskich (działalność poszukiwawcza i wydobywcza) jest już obecnie prowadzona lub planowana na morzach terytorialnych 18 państw członkowskich.

Po wybuchu i wycieku ropy naftowej z platformy Deepwater Horizon w dniu 20 kwietnia 2010 r. przyjęto dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich w celu ustanowienia minimalnych wymogów w zakresie zapobiegania poważnym awariom w ramach działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich w UE oraz w celu ograniczenia skutków takich awarii. Państwa członkowskie do 19 lipca 2015 r. musiały zaktualizować swoje krajowe ramy legislacyjne dotyczące działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich, aby dostosować je do dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich. Jako że termin ten dawno minął, podstawowe elementy wszechstronnych ram unijnych dotyczących zapobiegania poważnym awariom i ograniczania ich skutków powinny być już wdrożone.

Art. 7 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich w związku z art. 38 przewiduje, iż koncesjodawcy ponoszą bezwzględną odpowiedzialność za zapobieganie szkodom wyrządzonym środowisku spowodowanym ich działalnością oraz za usuwanie tych szkód. Właściwe organy publiczne w państwach członkowskich, którym powierzono reprezentowanie interesów w zakresie ochrony środowiska, zapewniają identyfikację odpowiedzialnego operatora, określenie związku przyczynowego, opracowanie i zatwierdzenie planów środków zaradczych, przeprowadzenie koniecznych działań zapobiegawczych lub zaradczych itd. Art. 4 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich ustanawia wstępne warunki udzielania koncesji mające zapewniać, że koncesjodawcy nie staną się nigdy niezdolni pod względem technicznym lub finansowym do radzenia sobie ze skutkami własnej działalności na obszarach morskich. Wymaga to także od państw członkowskich ustanowienia procedur zapewniających szybkie i właściwe rozpatrywanie roszczeń o odszkodowanie, również w odniesieniu do incydentów transgranicznych, oraz ułatwiania stosowania zrównoważonych instrumentów finansowych.

### Odpowiedzialność cywilna i karna

Dyrektywa nie reguluje jednak odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone względem osób fizycznych lub prawnych wynikające ze spowodowanego pośrednio lub bezpośrednio uszczerbku na zdrowiu, uszkodzenia mienia czy straty ekonomicznej; – wynikowej lub czystej. Nie ustanawia także odpowiedzialności karnej za awarie na obszarach morskich, ewentualnych kar i innych kar nieizolacyjnych. Chociaż naruszenie zasad bezpieczeństwa na

obszarach morskich podlega przepisom kodeksu postępowania karnego wielu państw<sup>1</sup>, definicja przestępstw ani minimalny rodzaj i stopień sankcji nie są zharmonizowane w UE. Wprowadzenie odpowiedzialności karnej na poziomie UE mogłoby stanowić dodatkowy środek odstraszący wykraczający poza kary cywilne, co mogłoby skutkować lepszą ochroną środowiska i zapewnieniem zgodności ze środkami bezpieczeństwa. Byłoby to zgodne z przepisami UE w stopniu, w jakim przepisy prawa karnego byłyby przyjmowane w celu zapewnienia skutecznego wdrażania polityki środowiskowej UE<sup>2</sup>. Ponadto zgodnie z art. 83 ust. 2 TFUE na poziomie UE mogą być ustanawiane normy minimalne odnoszące się do określania przestępstw oraz kar, jeśli okaże się to niezbędne w celu zapewnienia skutecznego wprowadzania w życie polityki Unii. To z kolei sugeruje, że w celu uznania naruszenia dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich za przestępstwo należy przeprowadzić test konieczności i proporcjonalności.

Odpowiedzialność cywilną można podzielić na trzy kategorie: uszczerbek na zdrowiu, uszkodzenie mienia i stratę ekonomiczną. Zgodnie z przygotowaniem przez BIO by Deloitte sprawdzaniem końcowym Komisji Europejskiej w sprawie odpowiedzialności cywilnej, zabezpieczeń finansowych i roszczeń o odszkodowanie w odniesieniu do działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich w Europejskim Obszarze Gospodarczym wszystkie państwa docelowe przewidują roszczenia dotyczące uszczerbku na zdrowiu i uszkodzenia mienia spowodowanego awariami na obszarach morskich. W EOG odpowiedzialność ta jest prawie zawsze nieograniczona finansowo<sup>3</sup>. Państwa traktują jednak odpowiedzialność cywilną za takie awarie w bardzo różny sposób. Odpowiedzialność cywilna za awarie na obszarach morskich w większości kluczowych państw jest ograniczona przez wymagany prawem dowód na zaniedbanie, wymogi dotyczące bezpośredniego charakteru poniesionej straty ekonomicznej lub całkowity zakaz wypłaty odszkodowania za stratę ekonomiczną w przypadku braku uszczerbku na zdrowiu lub uszkodzenia mienia („zasady wyłączone”).

Rybołówstwo komercyjne i osoby zaangażowane w akwakulturę/marikulturę mogą ponieść stratę o charakterze czysto ekonomicznym na skutek wycieku ropy naftowej lub chemikaliów w związku z działalnością związaną ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich lub nieodpowiedniego zastosowania środków dyspergujących, jeśli nie mogą one prowadzić działalności handlowej ze względu na zakaz połowów oraz sprzedaży skorupiaków, mięczaków i innych bezkręgowców wodnych lub z powodu ograniczenia bądź utraty rynków. Przedsiębiorstwa w przemyśle turystycznym mogłyby także ponieść stratę o charakterze czysto ekonomicznym ze względu na utracone zyski wynikające z ograniczenia liczby lub braku klientów z powodu wycieków ropy naftowej lub chemikaliów zalewających plaże. Do narażonych przedsiębiorstw turystycznych mogą należeć hotele, restauracje i statki wycieczkowe, a także kawiarnie i sklepy z pamiątkami. Wreszcie w podobny sposób mogą być narażone także inne branże przybrzeżne, na przykład elektrownie i instalacje odsalania wykorzystujące duże ilości wody morskiej, które mogą ulec awarii w przypadku pobrania do instalacji wód zaolejonych.

Jedynym państwem EOG, które wdrożyło ustawodawstwo nakładające szczególną

---

<sup>1</sup> Na przykład Dania, Zjednoczone Królestwo i Norwegia.

<sup>2</sup> Sprawa C-176/03, Komisja przeciwko Radzie, wyrok z dnia 13 września 2005 r.

<sup>3</sup> Niemcy mogą nakładać limit odpowiedzialności w przypadku podstawy roszczenia deliktowego, do którego ma zastosowanie odpowiedzialność bezwzględna.

odpowiedzialność za zanieczyszczenia wynikające z incydentów w ramach działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich, jest Norwegia, która uczyniła to w odniesieniu do rybołówstwa. Dania nakłada odpowiedzialność bezwzględną za uszczerbek na zdrowiu, uszkodzenie mienia i stratę ekonomiczną spowodowane poszukiwaniem i produkcją węglowodorów. Wydaje się, że oprócz ogólnego prawa deliktów Grecja i Cypr nakładają odpowiedzialność za stratę o charakterze czysto ekonomicznym na koncesjodawców/leasingodawców odpowiednio na podstawie przykładowej umowy o podziale produkcji i projektu przykładowej umowy leasingu. Jednak ze względu na włączenie obowiązku wypłacania odszkodowań na rzecz osób pokrzywdzonych w wyniku działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich do porozumień umownych tylko państwo ma prawo wymagać od koncesjodawców/leasingodawców wywiązania się z ich obowiązków wynikających z umowy. Skarżący musieliby zatem przekonać państwo do podjęcia działań w ich imieniu.

Chociaż rozporządzenia Bruksela I i Rzym II przyczyniły się do ochrony interesów skarżących w odniesieniu do awarii mających miejsce w jurysdykcjach przewidujących mniej rygorystyczne przepisy w sprawie odpowiedzialności cywilnej niż ich własne jurysdykcje, należy w dalszym stopniu przeanalizować zakres, w jakim sytuacja ta jest wystarczająca z punktu widzenia dostępu do wymiaru sprawiedliwości oraz konkurencyjnych równych warunków działania dla przedsiębiorstw. W przypadku wystąpienia wycieku ropy naftowej, gazu ziemnego lub innych niebezpiecznych substancji w wyniku awarii związanej z wydobywaniem ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich różnice między systemami odpowiedzialności sprzyjają „turystyce sądowej”.

Sprawozdawca w związku z tym uważa, że ogromne znaczenie ma aktualizacja istniejących systemów odpowiedzialności w państwach członkowskich w celu zadbania o to, by w przypadku wystąpienia incydentu na wodach tych państw nie wpłynął on negatywnie na przyszłość działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich ani w całej UE, jeśli incydent miałby miejsce na obszarze, którego przychody są uzależnione w dużym stopniu od turystyki. W kontekście recesji gospodarczej oraz powiązania z promowaniem działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich jako sposobu zwalczania deficytów państw, brak skutecznego systemu odpowiedzialności i zabezpieczeń finansowych w celu zaspokajania roszczeń stanowi bardzo duże ryzyko dla tych państw.

### **Zabezpieczenia finansowe**

Zgodnie z motywem 63 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich Komisja Europejska powinna przekazać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie „odpowiednich środków zapewniających odpowiednio sprawny system odpowiedzialności za szkody w wyniku działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich, określających wymogi w zakresie zdolności finansowych, w tym w zakresie dostępności odpowiednich instrumentów zabezpieczenia finansowego, lub zapewniających inne ustalenia. Może to obejmować analizę wykonalności wprowadzenia systemu wzajemnych rekompensat”.

Obecnie większość państw przewiduje tylko jeden mechanizm rekompensat, a mianowicie ubezpieczenia. Pozostaje to w zasadniczej sprzeczności z mechanizmami, które mogą zostać

wybrane przez koncesjodawcę w ramach działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich w celu wywiązania się z obowiązków wynikających z koncesji lub porozumienia umownego, a które najczęściej obejmują gwarancje bankowe, gwarancje należytego wykonania, ubezpieczenie oraz, w stosownym wypadku, gwarancje spółki dominującej. Wreszcie nie jest jasne, czy polisy ubezpieczeniowe akceptowane przez właściwe organy państw pokrywają stratę o charakterze czysto ekonomicznym – nie byłoby raczej zbyt zasadne ustanawianie przez koncesjodawcę w ramach działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich zabezpieczenia finansowego w odniesieniu do odpowiedzialności, która nie ma zastosowania w jurysdykcji, w której prowadzi on działania.

Sprawozdawca uważa zatem, że należy promować wyważone rozwiązanie w odniesieniu do wymogów dotyczących obowiązkowego zabezpieczenia finansowego, tak aby przedsiębiorstwa naftowe nie zostały wypchnięte z branży ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich. Należy tego dokonać w sposób, który nie spowoduje zmniejszenia skuteczności zasady „zanieczyszczający płaci” przez ustanowienie zbyt niskich minimalnych kwot zabezpieczeń, a także przez ograniczenie obowiązkowego zabezpieczenia wyłącznie do produktów ubezpieczeniowych.

## **Wniosek**

Skuteczność państwowych systemów odpowiedzialności w odniesieniu do tradycyjnych szkód wynikających z zanieczyszczeń spowodowanych przez działalność związaną ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich, systemy rozpatrywania roszczeń o odszkodowanie za poniesione szkody, dostępność instrumentów zabezpieczenia finansowego oraz wymogi dotyczące zabezpieczeń finansowych są ze sobą ściśle powiązane. Prawdopodobnie zdecydowana większość roszczeń dotyczących tradycyjnych szkód wynikających z zanieczyszczeń spowodowanych incydentami w ramach działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich odnosi się wyłącznie do straty o charakterze czysto ekonomicznym. Jeśli system odpowiedzialności w państwie członkowskim nie przewiduje tego rodzaju straty lub przyjął podejście konserwatywne do roszczeń dotyczących strat o charakterze czysto ekonomicznym, nie ma znaczenia, czy wdrożono skuteczny system rozpatrywania roszczeń o odszkodowanie lub czy roszczenia takie są objęte instrumentami zabezpieczenia finansowego.

W kontekście systemów odpowiedzialności istniejących w państwach członkowskich wydaje się, że kluczowe znaczenie ma kwestia, czy większość roszczeń cywilnoprawnych dotyczących awarii wynikających z rozległych szkód spowodowanych zanieczyszczeniem będzie zaspokajana w ramach wdrożonych w tych państwach systemów o charakterze ustawodawczym lub nieustawodawczym oraz systemów doraźnych lub sądowych. Z wyjątkiem Francji, Niderlandów i Danii w wielu państwach członkowskich istnieje małe prawdopodobieństwo, by skarżący uzyskali odszkodowania, a w szczególności przedsiębiorstwa ponoszące szkody pośrednie, takie jak promy, zakłady przetwórstwa ryb itp. Takie roszczenia były zgłaszane w UE, głównie w przypadku wycieków ropy naftowej ze statków oraz w ramach systemu międzynarodowego, ustanowionego na mocy konwencji o odpowiedzialności cywilnej i konwencji o funduszu, obejmującego utracone dochody, w przypadku gdy strata ma charakter bezpośredni. Takie konwencje nie istnieją jednak w odniesieniu do odszkodowania za szkody spowodowane działalnością związaną ze złożami

ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich, a wspomniane wyżej konwencje najprawdopodobniej nie obejmowałyby takich awarii, gdyż instalacje ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich nie zostałyby najprawdopodobniej uznane za „statki” do celów tych konwencji.

Sprawozdawca uważa zatem, że Komisja musi ściśle współpracować z państwami członkowskimi oraz zapewnić, by systemy odszkodowań i zabezpieczeń finansowych w odniesieniu do działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich w UE zostały dostosowane do aktualnych wymogów, a w ujęciu bardziej szczegółowym (i) zapewniały odszkodowania w odpowiedzi na roszczenia składane przez osoby trzecie dotyczące tradycyjnych szkód wywołanych przez awarie w ramach działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich; (ii) ustanawiały skuteczny system odszkodowań na potrzeby zarządzania odpowiednimi płatnościami; oraz (iii) zapewniały, by operatorzy lub inne odpowiedzialne podmioty posiadali wystarczające aktywa finansowe w celu zaspokojenia roszczeń o odszkodowanie.



12.7.2016

## **OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI**

dla Komisji Prawnej

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))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Nikos Androulakis

### **WSKAZÓWKI**

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności zwraca się do Komisji Prawnej, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. przypomina o szkodach dla środowiska spowodowanych wypadkiem na platformie Deepwater Horizon; zwraca także uwagę, że w 2013 r. projekt Castor spowodował około 500 trzęsień ziemi u wybrzeży Tarragony i Castello oraz że dotknęły one bezpośrednio tysiące obywateli europejskich;
2. przypomina tragiczną śmierć 167 pracowników sektora naftowego, którzy zginęli w katastrofie na platformie Piper Alpha u wybrzeży Aberdeen w Szkocji w dniu 6 lipca 1988 r.;
3. zauważa, że od 1988 r. w UE nie wystąpiła większa awaria na obszarach morskich oraz że 73 % produkowanej w UE ropy naftowej i gazu ziemnego pochodzi z państw członkowskich leżących nad Morzem Północnym, których systemy w zakresie bezpieczeństwa na obszarach morskich już teraz uznaje się za funkcjonujące najlepiej na świecie; podkreśla, że EU posiada linię brzegową o długości około 68 000 kilometrów, a liczba instalacji morskich najprawdopodobniej znacznie wzrośnie w przyszłości, zwłaszcza na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym, przez co niezmiernie pilne staje się pełne wdrożenie i egzekwowanie dyrektywy 2013/30/UE oraz zapewnienie wprowadzenia odpowiednich ram prawnych regulujących całą działalność morską, zanim dojdzie do poważnej awarii; zwraca uwagę, że zgodnie z art. 191 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, polityka Unii w dziedzinie środowiska naturalnego musi opierać się na zasadzie ostrożności i na zasadzie działania zapobiegawczego;
4. ubolewa, że w dyrektywie 2013/30/UE oraz w dyrektywie 2004/35/UE za „poważne” uznaje się tylko wypadki śmiertelne lub powodujące ciężkie obrażenia ciała, a nie ma w nich wyraźnego odniesienia do poważnej sytuacji jako konsekwencji dla środowiska

naturalnego; podkreśla, że wypadek może mieć ogromne skutki środowiskowe, nawet przy braku zgonów lub poważnych obrażeń, z powodu jego skali lub oddziaływania np. na obszary chronione, gatunki chronione czy siedliska przyrodnicze szczególnie wrażliwe;

5. przypomina, że różne analizy, w tym analiza przeprowadzona przez Biuro Analiz Parlamentu Europejskiego i analiza Wspólnego Centrum Badawczego, określają liczbę wypadków w sektorze ropy naftowej i gazu w Unii Europejskiej na kilka tysięcy, a dokładniej na 9700 w latach 1990–2007; zauważa, że skumulowane skutki takich wypadków, nawet niewielkiej skali, są znaczące i długotrwałe dla środowiska morskiego, i należy je uwzględnić w dyrektywie;
6. pozytywnie ocenia przyjęcie dyrektywy 2013/30/UE w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich, która stanowi uzupełnienie dyrektywy 2004/35/WE w sprawie odpowiedzialności za środowisko oraz dyrektywy 2011/92/UE w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko, a także ratyfikację przez Radę protokołu morskiego do konwencji barcelońskiej jako pierwszy krok w kierunku ochrony środowiska oraz zdrowia i bezpieczeństwa pracowników; przypomina, że termin transpozycji dyrektywy upłynął w dniu 19 lipca 2015 r.; zauważa, że większość państw członkowskich nie wdrożyła jeszcze istotnych przepisów dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich; apeluje do Komisji o zadbanie o rygorystyczne monitorowanie wdrażania tej dyrektywy z myślą o dokonaniu oceny stosowności wprowadzania dalszych zharmonizowanych przepisów dotyczących odpowiedzialności, odszkodowań i bezpieczeństwa finansowego w celu jak najszybszego osiągnięcia poprawy w zakresie zgodności z dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich, aby skutecznie zapobiegać wszelkim przyszłym awariom;
7. przypomina o potrzebie przeprowadzania i publikowania regularnej analizy ryzyka i oceny oddziaływania na środowisko w przypadku każdej morskiej działalności wydobywczej zgodnie z innymi przepisami UE i dziedzinami polityki takimi jak różnorodność biologiczna, zmiana klimatu, zrównoważone użytkowanie gruntów, ochrona środowiska morskiego, narażenie i odporność na zdarzenia i katastrofy naturalne, a także o potrzebie zapewniania odpowiednich szkoleń pracownikom, zanim wydana zostanie zgoda na taką działalność; domaga się, by Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego wspierała Komisję i państwa członkowskie w opracowywaniu planów działania w sytuacjach nadzwyczajnych; z zadowoleniem przyjmuje stworzenie przez branżę czterech systemów tamujących wyciek ropy (capping stacks), które w razie wypadku mogą ograniczyć wyciek ropy;
8. domaga się przeprowadzenia dostosowanej do potrzeb oceny wpływu na środowisko Arktyki wszystkich działań prowadzonych w tym regionie, gdzie ekosystemy są szczególnie wrażliwe i powiązane ze światową biosferą;
9. podkreśla konieczność zapewnienia szybkich i skutecznych działań zaradczych, w tym odpowiedniej rekompensaty dla wszystkich ofiar zanieczyszczeń oraz wszelkich szkód w środowisku powstałych w wyniku awarii na obszarach morskich, zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”;
10. podkreśla konieczność prowadzenia przez państwa członkowskie stałego wyspecjalizowanego monitorowania działalności wydobywczej na morzu, aby zagwarantować, że przeprowadzane są skuteczne kontrole mające na celu zapobieganie

poważnym wypadkom i ograniczenie ich wpływu na ludzi i środowisko;

11. zauważa, że chociaż dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich zawiera pewne szczególne przepisy dotyczące kwestii związanych z odpowiedzialnością i rekompensatą, to nie wprowadza kompleksowych ram unijnych w zakresie odpowiedzialności; podkreśla potrzebę zapewnienia równego dostępu do wymiaru sprawiedliwości oraz rekompensaty za szkody powstałe w wyniku wszelkich wypadków mających transgraniczne konsekwencje przy uwzględnieniu faktu, że zgodnie z art. 41 ust. 3 i 5 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich niektóre państwa członkowskie są objęte częściowymi odstępstwami;
12. ubolewa nad tym, że przepisy dotyczące odpowiedzialności karnej związanej z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w działalności na obszarach morskich nie są ujednolicone w UE; wzywa Komisję do przedłożenia wniosku w sprawie dodania przestępstw uwzględnionych w dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa na obszarach morskich do zakresu dyrektywy 2008/99/WE, gdyż zapewniłoby to dodatkową ochronę;
13. zwraca uwagę, że Komisja zamierza podjąć się systematycznego gromadzenia danych za pośrednictwem unijnej grupy organów ds. wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż podmorskich, aby przeprowadzić bardziej kompleksową analizę skuteczności i zakresu krajowych przepisów dotyczących odpowiedzialności;
14. ubolewa nad faktem, że zakres odpowiedzialności za szkody i straty gospodarcze, który będzie kluczowym instrumentem skutecznego zapewniania bezpieczeństwa na obszarach morskich w Unii, różni się w poszczególnych państwach członkowskich; zwraca się do Komisji o przeprowadzenie oceny konieczności zharmonizowania odpowiedzialności na szczeblu unijnym, mając na względzie transgraniczny charakter tych operacji;
15. jest zdania, że należy ustanowić surowe zasady odpowiedzialności za wypadki podczas działalności na obszarach morskich, aby ułatwić dostęp do wymiaru sprawiedliwości ofiarom (zarówno osobom prawnym, jak i fizycznym), które ucierpiały w wyniku wypadków na obszarach morskich, ponieważ może to stanowić zachętę dla operatorów prowadzących działalność na obszarach morskich do właściwego zarządzania ryzykiem w trakcie realizowanych działań; uważa, że należy unikać limitów odpowiedzialności finansowej;
16. uważa, że wszystkie przypadki udowodnionej odpowiedzialności, a także szczegóły nałożonych kar powinny być upubliczniane, aby zagwarantować wszystkim obywatelom przejrzystość prawdziwych kosztów danej szkody dla środowiska;
17. wzywa państwa członkowskie do zapewniania szczegółowych danych dotyczących wykorzystania instrumentów finansowych oraz odpowiedniego pokrycia szkód wypadków powstałych na skutek prowadzenia działalności na obszarach morskich, w tym wypadków generujących największe koszty;
18. ubolewa z powodu niewystarczającego wykorzystywania finansowych instrumentów zabezpieczających w UE w celu pokrycia szkód powstałych wskutek najbardziej kosztownych wypadków na obszarach morskich; zwraca uwagę, że jednym z powodów może być fakt, iż zakres odpowiedzialności za szkody może sprawiać, że w niektórych państwach członkowskich takie instrumenty mogą nie być konieczne;

19. odnotowuje brak wymogów prawnych w zakresie szczególnych poziomów ochrony w wielu państwach członkowskich; jako że ustanowienie konkretnych kwot na poziomie UE byłoby bezproduktywne, zwraca uwagę na konieczność określenia unijnej metodologii obliczania kwot wymaganych przez władze krajowe, która uwzględniałaby specyfikę działań, lokalne warunki prowadzenia działalności i otoczenie instalacji, w celu zapewnienia właściwego pokrycia szkód wypadków mających transgraniczne skutki;
20. dostrzegając potrzebę zapewnienia odpowiedniej elastyczności w odniesieniu do finansowych instrumentów zabezpieczających, podkreśla konieczność bardziej ujednoliconych przepisów w zakresie weryfikacji, czy forma i kwota oferowanego zabezpieczenia finansowego byłaby adekwatna do pokrycia potencjalnej szkody oraz czy podmioty zabezpieczenia finansowego mogą sprostać zapotrzebowaniu na pokrycie szkód, zachęcając tym samym do wykorzystywania takich instrumentów w proporcjonalny sposób; apeluje do Komisji o przedstawienie wniosków, ponieważ jest to szczególnie ważne z uwagi na transgraniczny charakter tego typu wypadków;
21. zwraca uwagę, że do zabezpieczenia zagrożeń związanych z najbardziej kosztownymi i rzadkimi wypadkami podczas działalności na obszarach morskich wykorzystane mogą zostać różnego rodzaju instrumenty zabezpieczenia finansowego; wzywa państwa członkowskie do rozszerzenia zakresu mechanizmów zabezpieczenia finansowego akceptowanych przy wydawaniu zezwoleń na prowadzenie działalności na obszarach morskich przy jednoczesnym zapewnieniu adekwatnego poziomu ochrony;
22. wzywa Komisję i państwa członkowskie do rozważenia wprowadzenia prawnego mechanizmu rekompensaty za wypadki na obszarach morskich, wzorowanego na mechanizmie przewidzianym w ustawie o działalności w branży naftowej w Norwegii, co najmniej w przypadku sektorów, które mogą poważnie ucierpieć, takich jak rybołówstwo i turystyka nadmorska oraz inne sektory niebieskiej gospodarki;
23. wzywa Komisję, by w przypadku uruchomienia postępowania o uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego wystąpiła ona przed Komisją Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności w celu poinformowania o sprawie i środkach podjętych, aby naprawić działania państwa członkowskiego, którego dotyczy postępowanie.

## WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

<b>Data przyjęcia</b>	12.7.2016
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 58 -: 7 0: 0
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Lynn Boylan, Cristian-Silviu Buşoi, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Mireille D'Ornano, Miriam Dalli, Seb Dance, Jørn Dohrmann, Ian Duncan, Stefan Eck, Bas Eickhout, Eleonora Evi, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Pavel Poc, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Dubravka Šuica, Tibor Szanyi, Nils Torvalds, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Nikos Androulakis, Paul Brannen, Nicola Caputo, Martin Häusling, Merja Kyllönen, Christel Schaldemose, Keith Taylor
<b>Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego</b>	Jiří Maštálka, Maurice Ponga

**WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO  
W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

<b>Data przyjęcia</b>	13.10.2016
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 18 -: 2 0: 0
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Max Andersson, Joëlle Bergeron, Marie-Christine Boutonnet, Jean-Marie Cavada, Kostas Chrysogonos, Therese Comodini Cachia, Mady Delvaux, Rosa Estaràs Ferragut, Enrico Gasbarra, Gilles Lebreton, António Marinho e Pinto, Julia Reda, Evelyn Regner, Pavel Svoboda, József Szájer, Tadeusz Zwiefka
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Daniel Buda, Sergio Gaetano Cofferati, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Constance Le Grip, Virginie Rozière