



Брюксел, 14.9.2015 г.
COM(2015) 422 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно отговорността, обезщетенията и финансовото обезпечение за свързани с нефт и газ дейности в крайбрежни води съгласно член 39 от Директива 2013/30/ЕС

{SWD(2015) 167 final}

ВЪВЕДЕНИЕ

В настоящия доклад е представен преглед на начините, по които отговорността за щети от аварии в крайбрежни води, свързани с проучване, изследване и производство на нефт и газ се разглежда в ЕС. На практика в него се анализира начинът, по който Европа се справя с редица социални дилеми, възникващи във връзка с добива на нефт и газ в крайбрежни води: първо, кой и за какви видове щети и загуби носи отговорност и пред кого; второ, как да се гарантира, че отговорните страни разполагат с достатъчен финансов капацитет за осигуряване на справедливо обезщетение за щетите и загубите, за които носят отговорност; и трето, как следва да се разпределят обезщетенията, така че да достигат своевременно до законните ищци и да се намалат до минимум рисковете от каскадното въздействие върху икономиката като цяло.

От 1988 г. насам не е имало сериозна авария в крайбрежните води на ЕС, а 73 % от производството на нефт и газ в ЕС е с произход от държави членки с излаз на Северно море, чиито режими за безопасност в крайбрежни води вече са признати като едни от най-добре работещите в света. Въпреки това, след аварията на платформата Deepwater Horizon в Мексиканския залив през април 2010 г., ЕС въведе обща регулаторна рамка за свързаните с нефт и газ дейности в крайбрежни води с цел допълнително повишаване и хармонизиране на стандартите за безопасност и защита на околната среда за всички дейности в крайбрежни води на ЕС. В Директива 2013/30/ЕС¹ (наричана по-нататък Директивата за безопасността в крайбрежни води или ДБКВ) се определят елементите на такава всеобхватна и приложима за целия ЕС рамка за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последиците от тях. Ратифицирането на „Протокола за крайбрежните води“ към Конвенцията от Барселона от Съвета² също бе част от реакцията на ЕС във връзка с аварията на платформата Deepwater Horizon .

ДБКВ създава хармонизиран регулаторен режим за целия ЕС, с който се установява регулаторна рамка за определяне на цели, основана на концепцията за „обосновка на безопасността“ (Доклад за големи опасности) и приведена в изпълнение от регулаторите на морските нефтени и газови дейности, чиято компетентност и независимост ДБКВ цели да гарантира; тя също така насърчава ефективното сътрудничество между тези регулатори. В допълнение ДБКВ въвежда изисквания за прозрачност в целия ЕС, включително споделяне на информация за аварии и предаварийни ситуации, както и относно други показатели за нивото на безопасност на промишлеността и регулаторите в сектора.

Що се отнася до отговорността за аварии в крайбрежни води и последиците от тях, в ДБКВ тя недвусмислено се носи от притежателите на лиценз за дейности в крайбрежни води, т.е. отделните притежатели или съпритежатели на разрешения за извършване на дейности за

¹ Директива 2013/30/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 12 юни 2013 г. относно безопасността на свързаните с нефт и газ дейности в крайбрежни води и за изменение на Директива 2004/35/ЕО, ОВ L 178, 28.6.2013 г., стр. 66.

² Решение на Съвета от 17 декември 2012 г. за присъединяване на Европейския съюз към Протокола за опазване на Средиземно море от замърсяване в резултат на проучване и експлоатация на континенталния шелф и на морското дъно и неговите недра (2013/5/ЕС). Вж. също Milieu (2012) Safety of offshore exploration and exploitation activities in the Mediterranean: creating synergies between the forthcoming EU Regulation and the Protocol to the Barcelona Convention [Милю (2012 г.), Безопасност на дейностите за проучване и добив в крайбрежни води: създаване на полезни взаимодействия между предстоящия регламент на ЕС и Протокола към Конвенцията от Барселона]

проучване, изследване и/или производство на нефт/газ, издадени в съответствие с Директива 94/22/ЕО³. Чрез нея също така се подвеждат под обективна отговорност притежателите на лицензи за каквито и да е екологични щети, възникнали в резултат от техните дейности. При все това ДБКВ няма за цел да хармонизира правилата относно отговорността в ЕС за други видове щети и загуби, които могат да възникнат в резултат от дейности в крайбрежни води, което отразява неубедителните резултати от съответните анализи в оценката на въздействието⁴ по време на подготвителните етапи на ДБКВ.

С настоящия доклад се цели да бъдат изпълнени задълженията на Комисията съгласно член 39 от ДБКВ, с който от Комисията се изисква да представя доклади относно следното:

- оценка на ефективността на режимите на отговорност в Съюза по отношение на щетите, причинени от свързани с нефт и газ дейности в крайбрежни води, включително оценка на целесъобразността на разширяването на разпоредбите относно отговорността;
- проверка на целесъобразността на включването на определено поведение, водещо до голяма авария, в приложното поле на Директива 2008/99/ЕО⁵ (Директивата относно престъпленията срещу околната среда);
- описание на наличието на инструменти за финансово обезпечение на дейностите в крайбрежни води; и
- описание на обработката на искове за обезщетение за аварии в крайбрежни води.

Тези теми са много тясно свързани и разглеждането им в един доклад улеснява последователния им анализ. Придружаващият Работен документ на службите на Комисията (SWD (2015) 167 final⁶, наричан по-нататък за краткост „РДСК за отговорността“) предоставя допълнителна информация за разглежданите проблеми, както и за анализите, проведени от Комисията и от наети външни експерти и заинтересовани страни при подготовката на настоящия доклад.

Настоящият доклад и придружаващият го РДСК за отговорността са насочени към държавите — членки на Европейското икономическо пространство (ЕИП), в които се провеждат свързани с нефт и газ дейности. Тези „фокусни държави“ включват (в азбучен ред): България, Германия, Гърция, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Нидерландия, Норвегия, Обединеното кралство, Полша, Португалия, Румъния, Франция и Хърватия. Дейностите извън ЕИП не са обект на приоритетно внимание.

³ Директива 94/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 1994 г. относно условията за предоставяне и ползване на разрешения за проучване, изследване и производство на въглеводороди, ОВ L 164, 30.6. 1994 г., стр. 3.

⁴ Оценка на въздействието, придружаваща „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на дейностите по търсене, проучване и добив на нефт и газ в морски райони“, SEC(2011) 1293 окончателен.

⁵ Директива 2008/99/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно защитата на околната среда чрез наказателно право, ОВ L 328, 6.12.2008 г., стр. 28.

⁶ Работен документ на службите на Комисията: Гражданска отговорност, компенсации и финансово обезпечаване на аварията в крайбрежни води в Европейското икономическо пространство, SWD(2015) 167 final.

ЕКОЛОГИЧНА, ГРАЖДАНСКА И НАКАЗАТЕЛНА ОТГОВОРНОСТ И ТЯХНАТА ВЗАИМОЗАВИСИМОСТ

Важно е да се прави разграничение между различните видове отговорност. На първо място, съществува гражданска отговорност за щети, нанесени на физически или юридически лица. Видовете щети и загуби в тази широка категория включват телесни повреди, имуществени щети и икономически загуби. В достиженията на правото на ЕС тези щети са известни като щети на трето лице или „традиционни щети“. В конкретния случай на икономическите загуби в някои правни системи се прави допълнително разграничение между *последващи* икономически загуби, които представляват икономически загуби в резултат от телесни повреди и имуществени щети, и *чисто* икономически загуби, които представляват икономически загуби при отсъствието на телесни повреди или имуществени щети.

Второ, съществува екологична отговорност по смисъла на Директивата за екологичната отговорност⁷ (ДЕО), която се отнася до отговорността за екологични щети върху защитени видове и естествени местообитания, щети върху води, и щети върху почви. В този случай екологичната отговорност се основава на обществен подход, при който засегнатата страна не е конкретно физическо или юридическо лице, а обществото като цяло поради публичния и универсален характер на въздействията на каквито и да е щети върху общите природни ресурси. Ролята на ищеца се изпълнява от публичните органи, чиято функция е да гарантират, че замърсителите ще отстранят нанесените от тях екологични щети. Следователно екологичната защита е поверена на публичните органи, за да се гарантира, че е идентифициран отговорният оператор, установена е причинно-следствената връзка, планът за отстраняване на щетите е изготвен и приет, предприети са необходимите превантивни действия или действия за отстраняване, и т.н.⁸

Трето, наказателната отговорност се отнася до отговорност, произтичаща от извършването на престъпно деяние, квалифицирано като такова от закона. Има съществена разлика между гражданската и екологичната отговорност от една страна и наказателната отговорност от друга. Докато в първия случай разпоредбите относно отговорността водят по принцип⁹ до санкции, които са изключително финансови и имат за цел да компенсират и отстранят нанесени щети, криминалната отговорност има за цел да накаже неправомерно поведение и санкциите може да включват лишаване от свобода, както и глоби и други наказания, които не включват лишаване от свобода.

ЦЕЛЕСЪОБРАЗНОСТ НА НАКАЗАТЕЛНАТА ОТГОВОРНОСТ ЗА АВАРИИ В КРАЙБРЕЖНИ ВОДИ И ВЪЗНИКНАЛИТЕ ОТ ТОВА ЩЕТИ

През 2005 г. Съдът на Европейския съюз потвърди¹⁰, че Европейската общност разполага с компетентност да приема наказателноправни мерки във връзка със защитата на околната среда, ако това е необходимо за гарантиране на ефективното прилагане на нейната политика в

⁷ Директива 2004/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно екологичната отговорност по отношение на предотвратяването и отстраняването на екологичните щети, ОВ L 143, 30.4.2004 г., стр. 56

⁸ Налице е припокриване между гражданската и екологичната отговорност, вж. въведението на РДСК за отговорността.

⁹ С изключение на така наречените „наказателни обезщетения“ в системите на обичайното право.

¹⁰ Дело С-176/03, *Комисията с/у Съвета*, решение от 13 септември 2005 г.

областта на околната среда. Въз основа на тази съдебна практика през 2008 г. в Директивата относно престъпленията срещу околната среда (ДПОС) — първата европейска директива, в която се съдържат разпоредби относно наказателната отговорност — беше включен списък с нарушения спрямо околната среда, които държавите членки трябва да считат за престъпления, в случай че са извършени умишлено или поради груба небрежност. По този начин ЕС въведе хармонизирани наказателни санкции за нарушения на законодателството на ЕС в областта на околната среда в допълнение към вече съществуващите ориентирани към обезщетения граждански санкции.

Съгласно ДПОС държавите членки трябва да прилагат наказателни санкции спрямо определени деяния, които причиняват или може да причинят смърт или сериозни увреждания, или значителни вреди на качеството на въздуха, качеството на почвата или качеството на водата, или на животните или растенията. При все това обхватът на ДПОС е ограничен: директивата криминализира единствено нарушаването на определени части от европейското законодателство, които са посочени в приложенията към директивата. Криминализираните деяния включват например незаконно заустване на опасни вещества в повърхностни води, когато това причини или може да причини смърт или увреждания на хора или значителни вреди на околната среда; незаконното транспортиране на отпадъци от Европейския съюз, ако е налице значително количество отпадъци и има ясно намерение за реализиране на печалба от това; както и незаконния износ на озоноразрушаващи вещества в развиващи се държави, но не се включват дейностите, обхванати от ДБКВ.

Както е отразено в член 39, параграф 3 от ДБКВ, това налага обмисляне на включването на определено поведение, водещо до големи аварии в крайбрежни води, в приложното поле на наказателното право в рамките на законодателството на ЕС. Макар наказателната отговорност за нарушаване на безопасността в крайбрежни води да няма пряко въздействие върху отстраняването на причинените щети, тя добавя отделен възпиращ елемент отвъд гражданската и екологичната отговорност, което би могло да подобри защитата на околната среда и спазването на законодателството в областта на безопасността в крайбрежни води.

Нарушаването на безопасността в крайбрежни води вече е включено в наказателните кодекси на някои фокусни държави. Например законите както в Обединеното кралство, така и в Дания, съдържат разпоредби, криминализиращи някои случаи на неспазване¹¹. Въпреки това нито определението за престъпление, нито минималните видове и размер на санкциите са хармонизирани в ЕС. Налице са строги правни предпоставки, които трябва да бъдат изпълнени, преди да се обсъди дали нарушаването на безопасността в крайбрежни води да бъде криминализирано в рамките на законодателството на ЕС. Член 83, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз установява правното основание за създаването на минимални правила за определянето на престъпленията и на санкции в конкретна област от политиката на ЕС. Това изрично предвижда възможността законодателите от ЕС да приемат: „минимални правила относно определянето на престъпленията и на санкции в съответната област“, в случай че това „е належащо, за да се осигури ефективното прилагане на политика на Съюза в област, в която са приети мерки за хармонизиране“.

Следователно приемането на европейски наказателноправни мерки е обвързано с оценката дали те са „належащи“ за постигането на ефективно прилагане на политиката. Като такава,

¹¹ Вж. РДСК за отговорността, ПРИЛОЖЕНИЕ II.

решението за включване на нарушаването на ДБКВ в приложното поле на наказателното право може да се вземе само след обстойна проверка за необходимост и пропорционалност по отношение на това дали наказателноправните мерки биха били от съществено значение за постигане на посочената цел. Това не може да бъде извършено преди ДБКВ в сегашния си вид да бъде транспонирана в националното право на фокусните държави и да се натрупа определен опит относно нейната ефективност¹². Държавите членки все още не са взели решение относно санкциите за нарушения на националните закони, транспониращи ДБКВ; срокът за транспонирането на ДБКВ бе 19 юли 2015 г. и всяко такова решение може да бъде взето в този контекст или в процеса на прилагане на законодателството след транспонирането. Поради това към настоящия момент е твърде рано да се оценява дали санкциите, които предстои да бъдат въведени от фокусните държави в контекста на транспонирането на ДБКВ и последващото прилагане, ще осигурят достатъчно възпиращо действие последователно в целия ЕС, както и дали европейските наказателни санкции биха били от съществено значение за осигуряване на цялостна ефективна безопасност на дейностите в крайбрежни води¹³.

Ако в бъдеще се определи, че ДБКВ в настоящата си форма не може да гарантира в достатъчна степен безопасността на дейностите в крайбрежни води съгласно предвиденото и че свързването на нейните цели с наказателната отговорност за нарушаване на безопасността в крайбрежни води е от съществено значение, тази отговорност ще бъде въведена като нова разпоредба в ДБКВ чрез изменение на тази директива. Тя може също така да бъде въведена чрез отделен нов правен акт. При все това най-съгласуваният начин би бил хармонизиране на наказателните санкции чрез ДПОС. Така би се избегнало създаването на различен стандарт за наказателните санкции в сравнение със стандарта, установен от ДПОС за редица нарушения спрямо околната среда. Поради това член 39, параграф 3 от ДБКВ предвижда криминализирането на престъпления съгласно ДБКВ чрез изменение на ДПОС. На практика това би означавало изменение на приложение А на ДПОС с цел да се включи ДБКВ в изложения списък със законодателни актове, нарушаването на които представлява противозаконно деяние.

Заклучения и предложения

С член 39 от ДБКВ на Комисията се възлага задачата да проучи целесъобразността на включването на определено поведение, водещо до голяма авария, в приложното поле на ДПОС. При все това към настоящия момент е твърде рано да се оцени по правилен начин дали европейските наказателноправни мерки биха били от съществено значение за постигане на ефективни равнища на безопасност в крайбрежни води в Съюза. За да се направи заключение дали определено поведение, водещо до голяма авария, следва да бъде включено в приложното поле на ДПОС, ЕС трябва да натрупа определен опит относно ефективността на ДБКВ.

Комисията ще изготви първи доклад за прилагането на ДБКВ до 19 юли 2019 г. Ще бъде важно Комисията да разгледа отново въпроса по това време, а държавите членки да определят дали е целесъобразно включването на поведение, водещо до големи аварии, в приложното поле на ДПОС. Междувременно Комисията може да организира обмен на опит между държавите

¹² Съобщение на Комисията: „Към политика на ЕС в областта на наказателното право: Гарантиране на ефективно прилагане на политиките на ЕС чрез наказателното право“, 20 септември 2011 г., COM (2011) 573, налично на http://ec.europa.eu/justice/criminal/files/act_en.pdf.

¹³ Най-късно до 19 юли 2019 г. Комисията ще докладва относно опита от прилагането на тази директива в съответствие с член 40 от нея.

членки във връзка с наказателни санкции и управление на риска в предприятия от широк спектър от икономически дейности.

В съответствие с горното заключение в останалата част от настоящия доклад се разглежда единствено гражданската и екологичната отговорност за аварии в крайбрежни води.

ЕФЕКТИВНОСТ НА РЕЖИМА НА ОТГОВОРНОСТ

За ефективността на режимите на отговорност може да се съди по това колко ясно определят: а) кой носи отговорност; б) за какви видове щети и загуби; и в) пред кого.

а) Кой носи отговорност?

В тази връзка ДБКВ въвежда две важни точки на хармонизиране.

Първо, в нея отговорността винаги се носи от притежателите на лиценз (т.е. отделните притежатели или съпритежатели на разрешения за извършване на дейности за проучване, изследване и/или производство на нефт/газ, издадени в съответствие с Директива 94/22/ЕО). Важно е, че ДБКВ установява този принцип, тъй като той осигурява пълна правна яснота и следва да гарантира, че притежателите на лицензи поемат главната отговорност за контрола на рисковете, които поражда чрез своите дейности.

Второ, що се отнася до екологичните щети от аварии в крайбрежни води, въведените от ДБКВ разпоредби включват дейности в крайбрежни води съгласно ДЕО¹⁴. Това означава, че вече винаги се прилага обективна отговорност за екологични щети — т.е. всеки притежател на лиценз е отговорен за такива щети, без да е необходимо да се доказва небрежност от негова страна, стига да е установена причинно-следствена връзка.

Макар ДБКВ да е хармонизирала тези два аспекта на отговорността за аварии в крайбрежни води, тя не съдържа разпоредби за хармонизиране по отношение на гражданските щети. В този случай аварията в крайбрежни води попадат най-вече в обхвата на деликтното право на фокусните държави и са налице значителни разлики в начина, по който в националното законодателство се третират притежатели на лицензи, които са причинили граждански щети поради небрежност, спрямо притежатели на лицензи, чиито действия не нарушават стандарта за дължима грижа.

Докато установяването на причинно-следствена връзка между дейността и щетата е необходимо винаги, правилото относно небрежността се прилага често, което означава, че съдилищата трябва първо да постановят, че отговорната страна е нарушила стандарт за грижа, за да може да възникне гражданска отговорност и да бъдат компенсирани съответните щети. Прилагането на правилото относно небрежността или на обективната отговорност се различава в различните държави в зависимост от видовете щети и загуби¹⁵.

¹⁴ Член 7 от ДБКВ изменя ДЕО с цел притежателите на лицензи да носят имуществена отговорност за предотвратяването и отстраняването на екологични щети, както са определени във втората директива.

¹⁵ Пълно описание на тези разлики може да бъде намерено в таблица 2 и Приложение III към РДСК за отговорността .

б) За какво се носи отговорност?

Отговорността за *екологични* щети от аварии в крайбрежни води се налага в целия ЕС въз основа на ДЕО. Този законодателен акт също така определя обхвата на щетите, които трябва да се отстранят и компенсират. Съобразно с това притежателите на лиценз ще бъдат подведени под отговорност за щети върху защитени видове и естествени местообитания, както е определено в директивата за птиците¹⁶ и директивата за местообитанията¹⁷, както и щети върху водите, както са определени в Рамковата директива за водите¹⁸ и Рамковата директива за морска стратегия¹⁹, навсякъде в ЕС. Притежателите на лиценз ще трябва да компенсират публичните органи за всяка извършена дейност за възстановяване на околната среда в нейното начално състояние или да извършат тази дейност сами.

Докато правото на ЕС хармонизира отговорността за екологични щети, а правото във фокусните държави винаги предвижда обезщетения за телесни повреди и имуществени щети от аварии в крайбрежни райони, отговорността за различните видове икономически загуби се различава значително. Например правото във фокусните държави се различава по отношение на изискваната степен на пряка връзка между даден иск за икономически загуби и авария, за да може искът да се обезщети („разпоредби относно прекия характер“). Правото на фокусните държави като Кипър и Обединеното кралство изключва директни иски за икономически загуби при липсата на телесни повреди или имуществени щети („правило за изключване“).

Съществуват разлики и в начина, по който в законодателството във фокусните държави се разглеждат конкретно промишлени сектори, които разчитат на доброто състояние на общата морска среда за осъществяване на дейности, като например риболовната промишленост. Опитът показва, че тези сектори, които често включват редица малки и средни предприятия, биха могли да претърпят значителни икономически загуби в случай на голяма авария в крайбрежни води²⁰.

В това отношение Норвегия е въвела може би най-всеобхватното законодателство за третиране на гражданската отговорност за замърсявания в крайбрежни води. В него не само се налага обективна отговорност за телесни повреди, имуществени щети и икономически загуби, включително чисто икономически загуби²¹, но и специално се посочва, че „финансовите загуби, претърпени от норвежките рибари в резултат на нефтени дейности,“ подлежат на компенсация²².

в) Пред кого се носи отговорност? Кой може да предяви иск за компенсация?

¹⁶ Директива 2009/147/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. относно опазването на дивите птици, ОВ L 20, 26.1.2010 г., стр. 7.

¹⁷ Директива 92/43/ЕИО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 1992 г. за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна, ОВ L 206, 22.7.1992 г., стр. 7.

¹⁸ Директива 2000/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2000 г. за установяване на рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите, ОВ L 327, 22.12.2000 г., стр. 1.

¹⁹ Директива 2008/56/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. за създаване на рамка за действие на Общността в областта на политиката за морска среда, ОВ L 164, 25.6.2008 г., стр. 19.

²⁰ Исковете за икономически загуби съставляват до 96 % от исковете по механизма за обезщетения в Мексиканския залив (Gulf Coast Claims Facility) след аварията на платформата Deepwater Horizon в САЩ през 2010 г.

²¹ Макар и с ограничения, произтичащи от необходимостта да се установи, че претърпените икономически загуби имат достатъчно пряка връзка.

²² Вж приложение III от РДСК за отговорността.

Правото на обезщетение за претърпени щети може да се основава на правни разпоредби (общото правило в сектора за добив на нефт и газ в крайбрежни води) или на договорни разпоредби и по принцип се предоставя след предявяване на иск от засегнатата страна. В определени случаи обезщетението може да бъде и „автоматично“ (необходими са минимални действия на засегнатата страна), например в рамките на колективни искове от вида „възможност за неучастие“²³ или когато това е посочено в правни или договорни разпоредби.

В качеството си на защитници на общия интерес публичните органи предявяват искове срещу отговорните страни за екологични щети. В случая на гражданските щети и загуби всяко физическо или юридическо лице, което е претърпяло щета или загуба от дейности в крайбрежни води, има право да предяви иск, тъй като равнопоставеността пред закона е основен принцип във фокусните държави.

При все това са налице основателни въпроси дали и до каква степен нарушителите са отговорни пред ищците в други държави, засегнати от техните дейности. Тук трябва да се разрешат три взаимно свързани проблема:

1. Юрисдикция: В кой съд/съдилища следва да се разглежда делото?
2. Избор на право: Кое право следва да се приложи от този съд?
3. Чуждестранни съдебни решения: Съдебното решение ще бъде ли признато или изпълнено в друга държава?

Тези въпроси са разгледани в два съществуващи европейски регламента. Във връзка с въпроса за юрисдикцията Регламент „Брюксел I“²⁴ предоставя на жертвите на аварии в крайбрежни води правото да заведат дело срещу ответници със седалище в Съюза в държавата, в която е седалището на ответника, в държавата, в която е настъпила аварията, или в държавата, в която е претърпяна щетата. Тези правила се прилагат също така в Норвегия и Исландия въз основа на Конвенцията от Лугано²⁵ от 2007 г.

Това означава например, че (физическо или юридическо) лице в Нидерландия, което е претърпяло щети от авария в британски крайбрежни води, причинена от италианско дружество, може да избере да търси обезщетение в съдилищата на Нидерландия, Обединеното кралство или Италия в зависимост от това къде счита, че ще получи най-подходящо третиране и резултат.

Що се отнася до втория и третия въпрос относно избора на право и чуждестранните съдебни решения, съгласно Регламент „Рим II“²⁶ правото, уреждащо извъндоговорната отговорност, произтичаща от аварии в крайбрежни води, е правото на държавата, в която възниква щетата, независимо от това къде е настъпила аварията. Ако щетите, за които е предявен иск, представляват увреждане на околната среда или претърпени имуществени или неимуществени вреди в резултат на такова увреждане, жертвите могат също така да изберат да се позоват на

²³ Когато един или повече назовани ищци предявят иск от името на предложена група от лица или стопански субекти, които са претърпели обща вреда или вреди, и лицата трябва да подадат искане за изключването им от групата, в случай, че не желаят да бъдат включени автоматично.

²⁴ Регламент (ЕО) № 44/2001 на Съвета от 22 декември 2000 г. относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела. ОВ L 12, 16.1.2001 г., стр. 1.

²⁵ Конвенция относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела, 2007 г. Вж раздел 2.10 от РДСК за отговорността.

²⁶ Регламент (ЕО) № 864/2007 на Европейския парламент и на Съвета относно приложимото право към извъндоговорни задължения. ОВ L 199, 31.7.2007 г., стр. 40. Регламентът не е приложим за Дания.

правото на държавата, в която е настъпила аварията. Следва да се отбележи, че приложимото право може да бъде правото на държавата членка или на трета държава извън ЕС²⁷.

Това означава например, че норвежки ищец, претендиращ за щети от нефтен разлив, настъпил в резултат от авария в крайбрежни води в Нидерландия, може да избере да търси обезщетение съгласно правото или на Норвегия, или на Нидерландия, в зависимост от това кое ще е най-благоприятно за него.

Оценка на ефективността на режимите на отговорност и целесъобразността на разширяване на разпоредбите относно отговорността.

Както бе очертано по-горе и описано подробно в РДСК за отговорността, отговорността за телесни повреди и имуществени щети вече може да бъде наложена във фокусните държави, а екологичната отговорност е хармонизирана чрез законодателството на ЕС. При все това фокусните държави подхождат към гражданската отговорност за аварии в крайбрежни води по различен начин и може да я ограничават до различна степен. Например докато законите на Кипър и Обединеното кралство обичайно налагат по-големи ограничения относно отговорността чрез изискването за доказателство за небрежност или за пряка връзка на претърпените икономически загуби, законите на други фокусни държави, като например Дания, Франция, Исландия, Нидерландия и Норвегия, са по-благоприятни за ищите²⁸.

При все това е важно да се отбележи, че въпреки различията между фокусните държави е трудно да се определи ясно дали някоя от тях е по-малко ефективна при разглеждането на евентуални искове, произтичащи от аварии в крайбрежни води.

Ситуацията, поне в някои национални режими, също може да се промени: редица държави членки са посочили в контакти с Комисията (включително на срещи на Групата на компетентните органи на ЕС по въпросите на добива на нефт и газ в морски райони — EUOAG²⁹), че могат да извършат нова оценка на съществуващите национални режими на отговорност за аварии в крайбрежни води и да поемат задължението да въведат процедури за обезщетение съгласно член 4, параграф 3 от ДБКВ. При все че директивата не изисква изрично промени в третирането на гражданската отговорност, отговорността и обезщетението са тясно свързани и промените в едното може да наложат промени и в другото. Следователно задължението съгласно член 4, параграф 3 от ДБКВ може да доведе до разширяване на разпоредбите относно отговорността в някои фокусни държави.

Разширяването на разпоредбите относно отговорността на равнище ЕС би могло да доведе до прилагане на обективната отговорност спрямо повече категории граждански щети и загуби във фокусните държави и/или въвеждане на повече видове икономически загуби, за които се предвижда обезщетение — по-специално видовете икономически загуби, които е вероятно да претърпят риболовният сектор и местните крайбрежни икономики (като например в крайморски туристически дестинации). Когато е налице известна степен на неопределеност в съответните правни текстове, която прави някои искове за икономически загуби несигурни, законодателството може да се изясни със специфично посочване на видовете щети, които е вероятно да възникнат от аварии в крайбрежни води, и/или на страните, които е вероятно да

²⁷ Вж раздел 2.10 от РДСК за отговорността.

²⁸ Повече информация може да се намери в раздел 2.2 и раздели 2.5—2.7 от РДСК за отговорността.

²⁹ Решение на Комисията от 19 януари 2012 г. за създаване на Група на компетентните органи на ЕС по въпросите на добива на нефт и газ в морски райони (ОВ С 18, 21.1.2012 г., стр. 8)

бъдат засегнати. Накрая, въпреки че съществуващите закони изглеждат всеобхватни по отношение на достъпа до трансгранично правосъдие, разширяването на разпоредбите относно отговорността би могло да доведе до повишаване на достъпността на правната защита за ищци във връзка с щети в крайбрежни води чрез въвеждането на възможността за колективни иски от вида „възможност за неучастие“ за аварии в крайбрежни води.

Може да се твърди, че подвеждането на дружествата под отговорност за *всички* щети и загуби, причинени от аварии в крайбрежни води, улеснява достъпа на жертвите до правосъдие. Така дружествата са стимулирани да предприемат подходящи предпазни мерки и да разработват по-безопасни методи на работа. В допълнение това спомага да се гарантира, че дейностите в крайбрежни води се осъществяват само ако ползите от тях са по-големи от рисковете.

При все това ограничаването на отговорността е практически необходимо. По-специално съдебните спорове по иски за нефтени разливи могат да са комплексни и е необходимо да се установи равновесие между необходимостта от подходящо обезщетение за жертвите и предотвратяване на изплащането на „неправомерни“ иски. Има вероятност икономическите загуби да бъдат последователно свързани една с друга в икономиката и поради това ясно определените параметри на отговорността са от съществено значение за предотвратяване на прекомерна отговорност — известна също така като въпроса за „отприщване на бента“³⁰ — с оглед на желаното изключване на по-непреки спекулативни иски. Правните традиции определят начина, по който в правосъдните системи на държавите членки се прави разграничение между правомерните иски и обикновените рискове, пред които се изправят участниците в икономиката.

Заклучения и препоръки

Макар да има национални различия в начина, по който режимите на отговорност уреждат достъпа до правосъдие за жертвите на аварии в крайбрежни води, към настоящия момент не може да се докаже ясно, че някой от настоящите подходи към гражданската отговорност във фокусните държави е по-малко ефективен в укрепването на целта на ДБКВ за гарантиране на безопасността на свързаните с нефт и газ дейности в рамките на ЕС.

При все това е ясно, че транспонирането на ДБКВ в националното законодателство ще насърчи държавите членки да проучат по какъв начин техните разпоредби относно отговорността ще защитят публичния интерес най-добре в съответствие с изискванията за обезщетение в член 4, параграф 3 от ДБКВ. Тъй като гарантирането на правилна обработка на исковете за обезщетение може да доведе до промени в режимите на отговорност, които дават право на обезщетение, някои държави членки може да преработят националните си режими с цел определяне на обхвата на отговорността за свързани с нефт и газ дейности.

При прегледа на своите режими на отговорност в контекста на прилагането на ДБКВ държавите членки следва също така да вземат под внимание приемането на разпоредби специално за икономически сектори, които са най-уязвими спрямо аварии в крайбрежни води, без да въвеждат широко разпространената несигурност относно равнищата на финансова отговорност, които могат да възпрепятстват разработването на нефтени и газови ресурси в крайбрежни води. Тези усилия следва да са съобразени със съществените национални различия в икономическите

³⁰ Невъзможност да се предотвратят „отдалечени“ жалби, които няма да бъдат счестени за правомерни от обществото, но има вероятност да са успешни.

ползи и рискове, произтичащи от съществуващите дейности в крайбрежни води, както и със секторите, изложение на рискове от аварии в различните държави членки. Например държави членки със значителни дейности в крайбрежни води, както и големи риболовни сектори и/или сектори на крайбрежния туризъм, следва да проучат дали укрепването на разпоредбите относно икономическите загуби специално за тези сектори, както например Норвегия вече е направила за своя риболовен сектор, би било желателно.

В допълнение регламентите „Брюксел I“ и „Рим II“ означават, че фокусните държави трябва да отчетат като фактор в своите изисквания за финансово обезпечение потенциалните щети, които притежателите на лицензи и операторите от тези държави биха могли да причинят в други юрисдикции. Тези щети може да са много по-големи от щетите, възникнали на местно ниво, поради значителния географски отпечатък на големите аварии и възможността за по-строги правила за гражданска отговорност в други юрисдикции.

Комисията е в подходяща позиция да повиши осведомеността относно тези специфични проблеми, свързани с транспонирането, чрез форуми като Групата на компетентните органи на ЕС по въпросите на добива на нефт и газ в морски райони (EUOAG), заедно с националните органи, нефтената и газовата промишленост, други сектори и гражданското общество. Тя редовно включва това обсъждане в дневния ред на заседанията на EUOAG и ще продължи да го прави чрез целеви семинари и структурирани сесии за обмен на най-добри практики.

При все това Комисията не следва да се ограничава до насърчаване на обсъждания със заинтересованите страни и следва да гарантира, че всички държави членки разглеждат горепосочените въпроси чрез проверки на съответствието, насочени към съответните разпоредби за отговорности и обезщетения в ДБКВ. Успоредно с това Комисията ще използва заседанията на EUOAG за систематично събиране на данни, което обхваща всички свързани с отговорността аспекти на наскоро приетите закони за транспониране на държавите членки.

Тези три мерки ще позволят на Комисията да включи в първия си доклад за изпълнение всеобхватен анализ на промените в индивидуалните национални режими, по-специално във връзка с ефективността на разпоредбите относно отговорността. Въз основа на това Комисията ще бъде в подходяща позиция да направи заключения относно необходимостта за последващи стъпки.

ИНСТРУМЕНТИ ЗА ФИНАНСОВО ОБЕЗПЕЧЕНИЕ И ТЯХНОТО НАЛИЧИЕ

След установяването на отговорността нормално се поставя въпросът как нарушителят ще обезпечи финансово щетите, за които е отговорен. Аварията на платформата Deepwater Horizon показва, че най-тежките аварии в крайбрежни води могат да причинят толкова сериозни щети, че само най-големите дружества биха били способни да поемат изцяло тяхната стойност. Това повдига въпроси относно съществуването на инструменти за финансово обезпечение, които ще гарантират, че има налично обезщетение, а дружествата остават платежоспособни след голяма авария.

Съществува широк спектър от продукти за финансово обезпечение, налични за застраховане срещу оперативния риск на нефтените и газовите дружества. Те варират от възможности за

самозастраховане³¹, през застраховане на трети страни³², взаимни схеми като „Сдружение за поемане на отговорност при замърсяване на морските райони“ ООД (OPOL)³³, до алтернативни механизми за прехвърляне на риска³⁴ и други.

Текстово поле: OPOL

„Сдружение за поемане на отговорност при замърсяване на морските райони“ ООД (OPOL) е взаимно споразумение в промишления сектор, което е отворено за операторите на дейности в крайбрежни води в редица от фокусните държави. Членуващите дружества се възползват от гаранция, че другите дружества в схемата ще заплатят за каквато и да е отговорност, която те са финансово неспособни да покрият сами, до определени финансови граници (125 млн. USD за разходи за отстраняване на щети и 125 млн. USD за щети, причинени от замърсяване). След авария исковете не се предявяват директно към самото OPOL, а към членуващото дружество, отговорно за щетите и загубите.

OPOL не е фонд за обезщетения, нито гаранция срещу несъстоятелност на самото дружество. Това обединяване на риска от несъстоятелност, носен от трети страни, спомага за намаляване на застрахователните разходи и дава уверение на регулаторите и обществото за финансовия капацитет на притежателите на лицензи за дейности в крайбрежни води. Критериите за членство в OPOL добавят елемент на допълнителен взаимен мониторинг в промишления сектор, който допълва регулаторния контрол върху финансовия капацитет на дружествата при предоставяне на лиценз.

Членството в OPOL изисква от операторите да приемат обективната отговорност за щети и загуби и е предварително условие за предоставяне на лиценз в Обединеното кралство. Членството в схемата също така удовлетворява условията на Ирландия за предоставяне на лиценз за дейности в крайбрежни води. При все това таванът на OPOL от 250 млн. USD за възстановяване на разходи и обезщетения за един инцидент може да не покрие всички щети и загуби при най-тежките аварии. Повече информация може да се намери в раздели 2.3 и 4.2 от РДСК за отговорността.

Докато към момента не всички тези продукти може да са широко разпространени за ползване от промишлеността в крайбрежни води, пазарът на инструменти за финансово обезпечение изглежда притежава необходимите дълбочина и иновации, за да подпомогне всички нефтени и газови дружества, осъществяващи дейност съгласно настоящите задължения за отговорност в ЕИП. В допълнение той позволява на нефтените и газовите дружества да разпределят риска си към различни участници на пазара, от застрахователи и презастрахователи до участници на финансовия пазар, като например частни капиталови сдружения и хедж фондове, както и към други нефтени и газови дружества.

Въпреки това към момента е налице липса на готовност за използване на инструменти за финансово обезпечение за покриване на всички щети от най-редките и скъпоструващи аварии в крайбрежни води. Би могло да има редица причини за това, една от които вече бе обсъдена в настоящия доклад: понастоящем обхватът на отговорността за щети може да не налага необходимост от такива продукти в някои фокусни държави.

Друг основен фактор, допринасящ за това е, че редица от регулаторите във фокусните държави ограничават формите на покритие, които приемат, като така директно възпрепятстват предоставянето на набор от иновативни решения. Дванадесет от двадесет фокусни държави изрично определят застраховката като механизъм за финансово обезпечение за предоставяне на

³¹ РДСК за отговорността., стр. 35–36.

³² РДСК за отговорността., стр. 36-38.

³³ РДСК за отговорността., стр. 40-41.

³⁴ РДСК за отговорността., стр. 41.

лиценз и/или дейности, като девет от тях не посочват никакъв друг механизъм. Този висок дял на фокусни държави, които подкрепят застраховките, може да е дори още по-висок, тъй като примерните договорни споразумения на шест фокусни държави не бяха налични за преглед³⁵.

Това възпрепятства цялостното разбиране на степента, до която други фактори може да ограничават развитието на инструментите за финансово обезпечение за отговорности за дейности в крайбрежни води. Тези други фактори може да включват липса на нормативно изискване за подходящи равнища на покритие. Покритието може да надхвърля капацитета на отделните застрахователи или наличието на презастраховане на пазара. Като алтернатива, когато е налично покритие, застрахователите и промишлеността в крайбрежни води може да не са способни да се договорят относно равнищата на риска и следователно за цената на тези продукти, което води до тяхното непредоставяне.

С прилагането на ДБКВ тази ситуация вероятно ще се промени. В член 4, параграфи 1—3 от ДБКВ се въвеждат изисквания за финансово обезпечение, основаващи се на експозицията, които задължават държавите членки да вземат надлежно предвид „финансовите възможности на кандидата, включително всякакви финансови обезпечения, за покриване на отговорността, която може да бъде породена от въпросните свързани с нефт и газ дейности в крайбрежни води“.

В допълнение в член 4, параграф 3 от ДБКВ от държавите членки се изисква също така да „улесняват установяването на устойчиви финансови инструменти и други мерки с цел да подпомогнат кандидатите за лицензи да докажат своя финансов капацитет“. В тази насока могат да се предприемат редица стъпки, включително разширяване на формите на покритие, приемани от националните органи.

Разпоредбите на ДБКВ са допълнително отразени в „Протокола за крайбрежните води“ към Конвенцията от Барселона, която наскоро стана част от правото на ЕС³⁶. В член 27, параграф 2, буква б) от протокола е посочено, че страните гарантират, че операторите имат и поддържат застраховка или друго финансово обезпечение за щетите, причинени от обхванатите в протокола дейности.

Опитът с ДЕО показва, че конкурентен пазар на инструменти за финансово обезпечение — тръстове, застраховки, облигации, гаранции и т.н. — може да бъде развит след значителна нормативна промяна в ЕС, макар и със забавяне във времето, за да се позволи на участниците на пазара да се приспособят към новите изисквания³⁷. Поради това може да се очаква, че наличието и готовността за използване на инструменти за финансово обезпечение на рискове от аварии в крайбрежни води ще се подобрят в годините след прилагането на ДБКВ в националните законодателства.

Заклучения и препоръки

³⁵ Вж. РДСК за отговорността, раздел 3.2.

³⁶ Решение на Съвета от 17 декември 2012 г. за присъединяване на Европейския съюз към Протокола за опазване на Средиземно море от замърсяване в резултат на проучване и експлоатация на континенталния шелф и на морското дъно и неговите недра (2013/5/ЕС), ОВ L 4, 9.1.2013 г., стр. 13.

³⁷ Доклад на Комисията до Съвета, Европейския парламент, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите съгласно член 14, параграф 2 от Директива 2004/35/ЕО относно екологичната отговорност по отношение на предотвратяването и отстраняването на екологичните щети, 12.10.2010 г., COM(2010) 581 окончателен.

Въпреки че инструментите за финансово обезпечение за покриване на всички щети от най-редките и скъпо струващи аварии в крайбрежни води не са леснодостъпни чрез застрахователния пазар, той изглежда притежава необходимите дълбочина и иновации, за да подпомогне всички нефтени и газови дружества, осъществяващи дейност съгласно настоящите задължения за отговорност в ЕИП. В допълнение може да се очаква пазарът на инструменти за финансово обезпечение да се приспособи към новите изисквания, въведени с член 4 от ДБКВ, по-специално в случай че националните органи разширят формите на покритие от финансови инструменти, които приемат. Такива очаквани промени следва да настъпят след крайния срок за прилагане на ДБКВ през юли 2015 г. и прилагането на „Протокола за крайбрежните води“ към Конвенцията от Барселона. Комисията ще направи цялостното прилагане на член 4 приоритетна област на контрол в проверките на съответствието с директивата.

Решението дали да се приеме или да се изиска членство във взаимна застрахователна схема като OPOL за предоставяне на лиценз за дейности в крайбрежни води е най-добре да се остави на държавите членки, тъй като е тясно свързано с техните национални режими на отговорност, характеристиките на разглежданата схема, притежателите на лицензи в техни води и рисковете, пред които са изправени тези притежатели на лицензи. Значителните регионални разлики при дейностите в крайбрежни води в рамките на ЕИП — и следователно видовете и равнищата на рисковете, пред които са изправени операторите — може да доведат до неоправдано кръстосано субсидиране на рискове между тези региони и потенциална морална опасност в случая на решение, при което за всички се прилага еднаква формула.

ОБРАБОТКА НА ИСКОВЕ ЗА ОБЕЗЩЕТИЯ

След установяване на степента на отговорност и гарантиране на капацитета за финансово обезпечение на дължимото обезщетение за щетите или чрез собствени ресурси на дружеството, или чрез финансов инструмент, последната част от пъзела е разпределението на това обезщетение, така че то да достигне своевременно до законните ищци. Аварията на платформата Deepwater Horizon през 2010 г. показва, че големите аварии в крайбрежни води могат да засегнат много хора и да изразходят ресурсите на която и да е схема, създадена за обработка на исковете и предоставяне на обезщетение на жертвите. Тя демонстрира важното значение на проактивното въвеждане на добре обмислени механизми за обезщетения преди настъпването на големи аварии, за да се ограничи до минимум каскадното въздействие на загубите върху икономиката.

Към момента съществуват само два механизма за обезщетение, въведени конкретно за свързани с нефт и газ аварии във фокусните държави. Първо, Норвегия е установила законодателен механизъм за обезщетения за справяне с аварии в крайбрежни води. Нейният Закон за нефтената дейност кодифицира правила за управление на колективни искове и обезщетения за рибари. В законодателството са предвидени също така трансгранични искове от Дания, Финландия и Швеция, както е установено от Скандинавската конвенция за опазване на околната среда³⁸.

Второ, OPOL, макар и основно да представлява взаимно споразумение в промишления сектор, също очертава процедури, които имат за цел уреждането на искове, без да се прибегва до съдебни производства. Важен недостатък на схемата за обезщетения на OPOL обаче е

³⁸ Вж. РДСК за отговорността, раздел 4.1.

разпоредбата, че отговорният оператор решава на първа инстанция дали исковете срещу него са приложими съгласно споразумението за OPOL³⁹.

В отсъствието на специална схема за обезщетения за свързани с нефт и газ аварии в крайбрежни води исковете ще се разглеждат съгласно националното деликтно право. В този случай се прилагат правилата на гражданския процесуален кодекс⁴⁰ и може да се очаква делата да продължат между шест месеца и няколко години (в някои случаи и десетилетия), ако не се уредят по извънсъдебен път. Белгия, Италия, Португалия и Нидерландия наскоро приеха ново законодателство за опростяване на колективни искове, но дори то би могло да бъде рационализирано допълнително с цел по-добро разглеждане на специфичните видове щети, които може да бъдат причинени от авария в крайбрежни води, както и на нуждите на секторите, които е вероятно да бъдат засегнати — по-специално риболов и туризъм⁴¹.

Макар към момента да съществуват твърде малко режими за обезщетение за аварии в крайбрежни води в ЕИП, тази ситуация би трябвало да се промени значително с прилагането на ДБКВ. Съгласно член 4, параграф 3 от ДБКВ държавите членки са задължени да въведат процедури, гарантиращи бързата обработка по подходящ начин на исковете за обезщетение, включително трансгранични искове, доколкото отговорността е предвидена в националното законодателство. Може да са налице редица начини за подобряване на настоящите разпоредби. Те включват:

- независима обработка на исковете;
- равно третиране на трансграничните искове;
- подобряване на достъпа, яснотата и опростеността на процедурите за подаване на искове;
- ясна отчетност за отговорността за управление на искове;
- предварително определени времеви задължения, които ограничават до минимум закъсненията; и
- средства за правна защита в случай на неуспех на системата.

Заклучения и препоръки

³⁹ Вж. РДСК за отговорността, раздели 2.3 и 4.2.

⁴⁰ Правилата, които съдилищата спазват при произнасянето по граждански дела.

⁴¹ За повече подробности вж РДСК за отговорността, раздел 4.3.

Макар към момента да съществуват само два механизма за обезщетение, въведени конкретно за свързани с нефт и газ аварии във фокусните държави, ДБКВ задължава държавите членки да въведат процедури, гарантиращи бързата обработка по подходящ начин на исквете. Комисията може чрез съвместна работа с държавите членки да подпомогне постигането на подходящи защитни мерки за ищците в това отношение. В случай че новите национални схеми за обезщетение не успеят да установят подходящи защитни мерки за жертвите на аварии в крайбрежни води и изцяло да отразят правата на трансграничните ищци съгласно регламентите „Брюксел I“ и „Рим II“, може да възникне необходимост Комисията да извърши повторна оценка във или след първия доклад за прилагане на ДБКВ дали и какви последващи действия биха могли да постигнат тези цели.

ОБЩИ ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Ефектите от ДБКВ, както е въведена от държавите членки, ще покажат в следващите години дали е целесъобразно включването на определено поведение, водещо до големи аварии, в приложното поле на наказателното право с цел допълнително укрепване на безопасността в крайбрежни води. Когато е целесъобразно, Комисията ще представи законодателно предложение.

Понастоящем разширяването на разпоредбите относно отговорността чрез законодателството на ЕС не изглежда целесъобразно. В определени случаи регламентите „Брюксел I“ и „Рим II“ предотвратяват поставянето на ищците от други държави членки в неравностойно положение поради разлики в националните режими. В допълнение някои държави членки може да извършат нова оценка на съществуващите национални режими на отговорност за аварии в крайбрежни води заедно с други промени, въведени от ДБКВ.

Комисията обаче ще може да направи заключения относно необходимостта от последващи стъпки към момента на първия доклад за прилагане на ДБКВ. По-специално Комисията може да:

- продължи да стимулира разглеждането на проблемите във връзка с отговорността чрез структурирани обсъждания в рамките на EUOAG;
- съсредоточи вниманието си върху свързаните с отговорността разпоредби в проверките за съответствие с ДБКВ; и
- използва заседанията на EUOAG за систематично събиране на данни, което обхваща всички свързани с отговорността аспекти на наскоро приетите закони за транспониране на държавите членки.

Понастоящем липсва готовност за използване на инструменти за финансово обезпечение за пълно покритие на най-редките и скъпо струващи аварии в крайбрежни води в ЕИП. В допълнение към момента съществуват само два механизма за обезщетение, въведени конкретно за свързани с нефт и газ аварии във фокусните държави. При все това разпоредбите в ДБКВ следва да доведат до значително подобрение и в двете области.

В случай че новите национални закони не подобрят наличието на инструментите за финансово обезпечение и не въведат процедури, гарантиращи бързата обработка по подходящ начин на

исковете, Комисията ще извърши повторна оценка дали и какви последващи действия биха могли да постигнат тези цели.

Комисията насърчава държавите членки да споделят своя опит относно инструментите за финансово обезпечение, отговорност, обезщетения и наказателни санкции на първо място в рамката на Групата на ЕС по въпросите на добива на нефт и газ в крайбрежни води. След прилагането на директивата и въз основа на опита на държавите членки в работата с новите нормативни актове Комисията може да актуализира оценката, както е предвидено в настоящия доклад.