

# TITLU PRELIMINAR

*„Iure gentium quisbusvis ad quosvis  
liberam esse navigationem (...)  
Licere cuivis genti quamvis alteram adire,  
cumque ea negotiari”<sup>1</sup>*  
Hugo Grotius

Accesul neîngrădit la mările și oceanele lumii (*mare liberum*), postulat de Hugo Grotius cu 400 de ani în urmă, și-a găsit deplina recunoaștere normativă în dreptul internațional al timpurilor moderne. Convențiile de la Geneva (1958) și mai apoi Convenția de la Montego Bay (1982) consacră nu doar libertatea navigației și a comerțului maritim, ci și o serie de alte drepturi conexe, precum libertatea pescuitului și a exploatării resurselor naturale ale mărilor și oceanelor și ale platoului continental, libertatea de survol, libertatea de a amplasa cabluri și conducte submarine, libertatea de a construi insule artificiale și alte instalații autorizate de dreptul internațional, libertatea cercetării științifice, toate acestea configurând conceptul modern de libertate a mării.

Dezvoltarea navigației și a comerțului maritim, precum și exploatarea acerbă a resurselor biotice și abiotice ale mărilor și oceanelor au antrenat în mod inerent o creștere a poluării acestora. Considerată prin volumul său „imună” la poluare, apa mărilor și a oceanelor a constituit, pentru o perioadă îndelungată, destinația finală a reziduurilor de tot felul produse de civilizația industrială. Poluarea masivă a produs vătămări grave, în unele cazuri ireversibile, ale resurselor vii și ale ecosistemului marin și din zona costieră.

---

<sup>1</sup> „By the Law of Nations navigation is free to all persons whatsoever (...) Every nation is free to travel to every other nation and to trade with it” [Potrivit dreptului internațional, navigația este liberă pentru oricine (...) Orice națiune este liberă să navigheze către orice altă națiune și să practice comerțul cu aceasta] – *H. Grotius, Mare Liberum sive de Iure quod Batavis Competit ad Indicana Commercia* [The Freedom of the Seas or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade], 1608, translated with a revision of the Latin text of 1633 by R. van Deman Magoffin, Oxford University Press, New York, 1916, p. 7.

Conștientizarea consecințelor poluării asupra mediului marin, precum și asupra vieții și sănătății oamenilor, în general, s-a produs relativ târziu, pe măsura creșterii preocupării pentru realizarea unor studii de impact complexe. Efectuate preponderent la nivel regional, asemenea studii, concretizate în rapoarte precum *Bilan de santé 2000* elaborat de Comisia OSPAR pentru protecția mediului marin al Atlanticului de Nord-Est<sup>1</sup>, au constituit puternice semnale de alarmă cu privire la imperativul reducerii poluării mărilor și oceanelor. Astfel de preocupări, concretizate în instrumente juridice internaționale adoptate începând din anii '70 ai secolului trecut, au vizat inițial interzicerea poluării intenționate (prin descărcare) a mediului marin, pentru a se focaliza ulterior asupra poluării operaționale (rezultat inerent al operării navelor și instalațiilor de exploatare a resurselor mediului marin) și accidentale.

### *§1. Delimitarea temei și justificarea importanței acesteia*

În prezent, chiar în condițiile scăderii drastice a imersiunii voluntare de substanțe nocive, pericolul poluării accidentale rămâne unul ridicat ca urmare a volumului impresionant al transporturilor maritime de mărfuri. În aceste condiții, unul dintre „inamicii de temut” ai mediului marin îl reprezintă hidrocarburile. Astfel, potrivit unor statistici întocmite de *International Tanker Owners Pollution Federation*, în perioada 1970-2007 au avut loc peste 9.300 de incidente maritime antrenând deversarea în mediul marin a peste 5.600.000 de tone de hidrocarburi<sup>2</sup>. Amploarea unora dintre aceste incidente a atras „celebritatea” navelor implicate, impulsionând totodată configurarea mecanismelor internaționale de protecție a mediului marin împotriva unei asemenea forme de poluare. În acest sens, naufragiile unor petroliere, precum *Torrey Canyon* (18 martie 1967), *Amoco Cadiz* (16 martie 1978), *Exxon Valdez* (24 martie 1989), *Erika* (11 decembrie 1999) și *Prestige* (13 noiembrie 2002), constituie repere fundamentale pentru un proces evolutiv ale

---

<sup>1</sup> A se vedea: *Bilan de santé 2000*. Commission OSPAR pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, Londres, 2000 – <http://www.ospar.org> [Commission OSPAR pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord (Londra, Marea Britanie)].

<sup>2</sup> A se vedea, în acest sens, <http://www.itopf.org> [International Tanker Owners Pollution Federation (Londra, Marea Britanie)].

căruia acumulări cantitative și calitative se întind pe o perioadă de peste 40 de ani.

Rezultatul acestui proces de cristalizare îl constituie sistemul actual de protecție a mediului marin împotriva poluării cu hidrocarburi, sistem deosebit de dinamic și a căruia componentă internațională este foarte pregnantă. Sistemul evocat presupune o rețea constituită din câteva zeci de reglementări elaborate la nivel internațional (universal și regional), la nivelul Uniunii Europene și la nivel național menite să creeze instrumente juridice adecvate pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi a mediului marin, pentru eliminarea sau, după caz, limitarea efectelor acesteia, precum și pentru angajarea răspunderii poluatorului și repararea prejudiciilor cauzate prin poluare atât persoanelor, cât și mediului însuși.

Această ultimă categorie de instrumente s-a dovedit, de altfel, și cea mai dinamică, perfecționările succesive urmărind realizarea unei cât mai depline reparări a prejudiciilor cauzate prin poluarea cu hidrocarburi. Pentru a nu face referire decât la evoluțiile din ultimii ani, merită menționate:

- intrarea în vigoare la 1 noiembrie 2003 a Rezoluțiilor Comitetului Juridic al Organizației Maritime Internaționale din 18 octombrie 2000 privind creșterea plafoanelor de indemnizare a victimelor poluării cu hidrocarburi instituite prin Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru daunele produse prin poluarea cu hidrocarburi (CLC 1992) și prin Convenția internațională pentru constituirea unui Fond internațional de indemnizare pentru pagubele produse prin poluarea cu hidrocarburi (IOPC Fund Convention 1992);

- intrarea în vigoare la 3 martie 2005 a Protocolului de la Londra (mai 2003) la Convenția internațională pentru constituirea unui Fond Internațional de indemnizare pentru pagubele produse prin poluarea cu hidrocarburi. Protocolul prevede instituirea unui fond suplimentar de indemnizare a victimelor poluării cu hidrocarburi;

- intrarea în vigoare, la 21 noiembrie 2008, a Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru prejudicii datorate poluării cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei, adoptată la Londra la 23 martie 2001 (Bunkers Convention 2001).

Importanța primelor două instrumente internaționale menționate consacrate angajării răspunderii și reparării prejudiciilor cauzate prin poluarea cu hidrocarburi (CLC 1992 și IOPC Fund Convention 1992) poate fi evidențiată prin prezentarea câtorva date statistice:

➤ Convenția CLC 1992 numără, în prezent, 125 state membre, printre care și România (pentru 3 dintre ele, convenția urmând a intra în vigoare în cursul anului 2010), iar IOPC Fund numără, în prezent, 104 state membre (pentru 2 dintre acestea, convenția urmând a intra în vigoare în cursul anului 2010). Semnificația celor două convenții este însă și mai bine evidențiată prin raportarea la un alt indicator – procentajul din tonajul maritim comercial mondial reprezentat de statele părți la aceste instrumente juridice. Astfel, la nivelul anului 2003 statele părți la Convenția CLC 1992 reprezentau 91,29% din tonajul maritim comercial mondial, iar statele părți la IOPC Fund Convention 87,18%<sup>1</sup>;

➤ în perioada 1978-2003, IOPC Fund 1992 și predecesorul acestuia, IOPC Fund 1971, au plătit 660 milioane \$ reprezentând indemnizații pentru prejudiciile suferite de victimele poluării cu hidrocarburi ca urmare a 125 de incidente maritime implicând nave petroliere<sup>2</sup>.

## *§2. Stadiul cercetării științifice în materia studiată*

Problematica regimului juridic al protecției mediului marin împotriva poluării cu hidrocarburi nu formează obiectul unei cercetări monografice în literatura de specialitate, fiind tratată, de regulă, atât în doctrina străină, cât și în cea românească, în cadrul unor lucrări mai ample ce nu permit o dezvoltarea îndestulătoare a subiectului. Cercetarea sistematică a acestor lucrări, face posibilă gruparea lor în două categorii, în funcție de modul în care abordează regimul juridic menționat:

a) prima abordare, specifică tratatelor și cursurilor universitare de dreptul mediului, alocă, în general, un capitol regimului juridic al protecției mediului marin în ansamblul său, inclusiv împotriva poluării cu hidrocarburi. În cadrul respectivului capitol sunt analizate instrumentele juridice adoptate la nivel național și internațional consacrate prevenirii poluării mediului marin, cele consacrate eliminării / limitării efectelor poluării și, de regulă, într-o mai mică măsură instrumentele prin care se instituie mecanisme de angajare a răspunderii și de reparare a prejudiciilor cauzate prin poluarea cu hidrocarburi. Acest ultim set de instru-

---

<sup>1</sup> A se vedea, în acest sens, The IOPC Funds' 25 years of compensating victims of oil pollution incidents, The international oil pollution compensation funds, London, (2003) – <http://www.iopcfund.org> [International Oil Pollution Compensation Funds (Londra, Marea Britanie)].

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 17.

mente este reluat, de cele mai multe ori, într-o parte distinctă a lucrării, consacrată răspunderii juridice în dreptul mediului. O trăsătură comună a literaturii juridice aparținând acestei categorii o constituie abordarea sintetică a regimului juridic al protecției mediului marin împotriva poluării cu hidrocarburi (alături de alte forme particulare ale protecției mediului împotriva poluării), abordare justificată de întinderea și complexitatea demersului științific specific respectivelor lucrări<sup>1</sup>.

b) cea de-a doua abordare, specifică lucrărilor monografice, privește mecanismele de angajare a răspunderii pentru daune cauzate prin poluarea mediului (de regulă, în context transfrontier). Lucrările din această categorie plasează, ca și cele dintâi, problematica poluării cu hidrocarburi într-un context mai larg, dar, spre deosebire de acestea, își limitează (prin specificul lor) sfera de cercetare la un singur aspect – investigarea instrumentelor juridice (naționale, internaționale și, după caz, ale Uniunii Europene) privitoare la angajarea răspunderii și repararea prejudiciilor cauzate prin poluarea mediului. Ca atare, nu vor fi avute în vedere instrumentele juridice consacrate prevenirii poluării și nici acelea referitoare la cooperarea în vederea eliminării / limitării efectelor acesteia<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Dintre lucrările relevante din această categorie, pot fi menționate, cu titlu exemplificativ: *D. Marinescu*, *Tratat de dreptul mediului*, Ed. Universul Juridic, București, 2007; *A. Kiss, J.P. Beurrier*, *Droit international de l'environnement*, Editions Pedone, Paris, 2000; *M. Duțu*, *Dreptul mediului: tratat*, vol. 1-2, Ed. Economică, București, 1998-2003; *M. Duțu*, *Dreptul internațional al mediului*, Ed. Economică, București, 2004; *E. Lupan*, (coordonator), *Dreptul mediului. Tratat elementar*, vol. 1-2, Ed. Lumina Lex, București, 1997; *R. Romi*, *Droit international et européen de l'environnement*, Montchrestien, Paris, 2005; *J.M. Lavieille*, *Droit international de l'environnement*, Editions Marketing, col. Ellipses, Paris, 1998.

<sup>2</sup> Dintre lucrările relevante din această categorie, pot fi menționate, cu titlu exemplificativ: *E.H.P. Brans*, *Liability for damage to public natural resources. Standing, damage and damage assessment*, Kluwer Law International, The Hague / London / New York, 2001; *L. Bergkamp*, *Liability and environment. Private and public law aspects of civil liability for environmental harm in an international context*, Kluwer Law International, The Hague / London / New York, 2001; *J. Ballenegger*, *La pollution en droit international. La responsabilité pour les dommages causés par la pollution transfrontière*, Imprimerie Vaudoise, Lausanne, 1975.

### *§3. Obiectivele unei cercetări monografice a regimului juridic al protecției mediului marin împotriva poluării cu hidrocarburi*

Amploarea fenomenului socio-economic, complexitatea și dinamismul reglementărilor ce îl guvernează, precum și absența unei cercetări monografice a acestora în literatura juridică românească reprezintă argumente solide în favoarea unui demers științific având ca obiective:

√ identificarea instrumentelor juridice consacrate protecției mediului marin împotriva poluării cu hidrocarburi la nivel internațional (global și regional), al Uniunii Europene și național;

√ analiza acestor instrumente juridice și stabilirea raporturilor existente între diferitele categorii de instrumente, în funcție de nivelul la care sunt adoptate și de finalitatea lor (prevenirea poluării cu hidrocarburi a mediului marin, eliminarea / limitarea efectelor acestei poluări, stabilirea unor mecanisme de angajare a răspunderii și de reparare a prejudiciilor cauzate prin poluarea cu hidrocarburi a mediului marin);

√ cercetarea mecanismului răspunderii civile pentru daunele cauzate prin poluarea cu hidrocarburi a mediului marin, prin raportare la instituția clasică a răspunderii civile pentru lucruri.

### *§4. Considerații metodologice*

Cercetarea oricărui regim juridic presupune ca situație premisă delimitarea fenomenului socio-economic pe care acesta îl guvernează. În cazul de față, relația socială avută în vedere este aceea prin care se produce o poluare a mediului marin. Ca atare, studiul va demara, în mod firesc, printr-o analiză a cauzelor și efectelor poluării mediului marin, acordându-se importanța cuvenită hidrocarburilor în calitate de agent poluant (**Titlul I**).

După delimitarea fenomenului socio-economic vizat, studiul se va focaliza asupra instrumentelor juridice consacrate protecției mediului marin împotriva poluării cu hidrocarburi. Cercetarea va fi efectuată dintr-o triplă perspectivă, fiind avute în vedere instrumentele juridice incidente în materie, adoptate la nivel internațional, al Uniunii Europene și național.

Caracterul, de regulă, transfrontier al poluării cu hidrocarburi a mediului marin a determinat crearea, la nivel internațional, a unei rețele complexe de instrumente juridice de protecție. Volumul și importanța

acestora justifică o abordare prioritară a reglementărilor adoptate pe plan internațional. În consecință, **Titlul II** va fi consacrat nivelului internațional de protecție a mediului marin împotriva poluării cu hidrocarburi, atât prin intermediul instrumentelor juridice cu vocație universală, cât și al celor adoptate la nivel regional. Cele dintâi vor fi grupate în funcție de finalitatea lor, respectiv instrumente consacrate prevenirii poluării cu hidrocarburi a mediului marin, instrumente privind intervenția în vederea eliminării / limitării efectelor poluării cu hidrocarburi a mediului marin și instrumente instituind mecanisme de angajare a răspunderii și de reparare a prejudiciilor cauzate prin poluarea cu hidrocarburi a mediului marin. În ceea ce privește reglementările adoptate la nivel regional, în raport cu numărul ridicat al acestora și cu relativa lor similaritate, cercetarea va avea în vedere o prezentare generală a mecanismului regional de protecție a mediului marin împotriva poluării, urmată de câteva studii de caz aplicate bazinelor maritime europene (Marea Neagră, Marea Mediterană, Atlanticul de Nord-Est, Marea Baltică și Marea Caspică). În finalul acestui titlu vor fi avute în vedere, de asemenea, reglementările naționale menite să concretizeze, să detalieze sau, după caz, să completeze măsurile stabilite la nivel internațional (global sau regional).

În mod firesc, **Titlul III** se va focaliza asupra mecanismelor de protecție a mediului marin împotriva poluării cu hidrocarburi adoptate la nivelul Uniunii Europene. În acest sens, după o cercetare a procesului de cristalizare a politicii Uniunii Europene în domeniul protecției mediului înconjurător, va fi analizat regimul juridic al protecției mediului marin împotriva poluării cu hidrocarburi, astfel cum se reflectă acesta atât în instrumentele internaționale ce angajează Uniunea Europeană sau statele membre, cât, mai ales, în instrumentele juridice adoptate la nivelul Uniunii. În ceea ce privește legislația Uniunii, vor fi avute în vedere, acolo unde este cazul, și reglementările interne prin care aceasta este transpusă în dreptul intern român.

În fine, **Titlul IV** este consacrat analizei răspunderii juridice pentru daunele cauzate prin poluarea cu hidrocarburi. După o trecere în revistă a formelor acestei răspunderi și a principalelor reglementări interne și internaționale incidente, acest titlu va aborda, pe larg, regimul juridic al răspunderii civile pentru daunele cauzate prin poluarea cu hidrocarburi, potrivit reglementărilor internaționale aplicabile. Tratarea distinctă a acestei probleme, iar nu în cadrul Titlului II (unde sunt numai

evocate instrumentele internaționale incidente) este justificată de importanța instituției și, în același timp, de întinderea analizei. Vor fi, astfel, avute în vedere trei regimuri juridice:

a) regimul de drept comun al răspunderii civile pentru daunele cauzate prin poluarea cu hidrocarburi a mediului marin;

b) regimul special de reparare a daunelor prin intermediul *Fondurilor internaționale de indemnizare pentru daunele cauzate prin poluarea cu hidrocarburi*;

c) regimul special de reparare a daunelor cauzate de scurgeri de combustibil petrolier provenite de la alte nave decât petrolierele.



# TITLUL I

## PARTICULARITĂȚILE POLUĂRII MEDIULUI MARIN

### Capitolul I

#### Privire generală asupra poluării mediului marin

##### *§1. Aspecte introductive*

Cea de-a doua jumătate a secolului XX a adus o schimbare radicală de perspectivă asupra cooperării internaționale în vederea protejării mediului marin împotriva poluării. Dacă în trecut asemenea preocupări aveau un caracter izolat, vizând în special ocrotirea unor specii de mamifere marine amenințate cu dispariția, în prezent asistăm la o largă conștientizare a consecințelor dramatice pe care navigația și exploatarea necontrolată a mărilor și oceanelor le pot avea asupra mediului marin și, nu în ultimul rând, asupra vieții omului.

Cercetările științifice minuțioase, efectuate în special la nivel regional (cum ar fi cele realizate de către Comisia pentru protecția Mării Negre împotriva poluării, de către Comisia OSPAR pentru protecția mediului marin al Atlanticului de Nord-Est sau de către Centrul Regional Mediteranean pentru Intervenția de Urgență împotriva Poluării Marine Accidentale), au scos la iveală deteriorarea gravă a potențialului de regenerare al mediului marin ca urmare a impactului brutal al activităților umane.

Constituind un punct de plecare pentru întregul demers al cercetării de față, prezentul titlu evidențiază principalele forme ale agresiunii la care mediul marin este supus în mod constant, subliniind implicațiile pe termen lung ale exploatării sale necontrolate<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Pentru un studiu al fundamentelor protecției mediului, în general, care investighează rațiuni de ordin economic, religios, estetic, cultural, moral etc., a se vedea A. Gillespie, *International environmental law, policy and ethics*, Oxford University Press, New York, 2002.

## §2. Clasificarea formelor de poluare a mediului marin

O analiză sistematică a formelor de poluare a mediului marin, impune o clasificare riguroasă a acestora. În acest sens, vor fi avute în vedere numai acele criterii de natură a pune în evidență principalele particularități ale poluării mediului marin (sursele poluării, efectele acesteia, modul de producere a poluării).

În funcție de **sursa poluării**<sup>1</sup>, poluarea mediului marin se poate clasifica astfel:

- a. poluarea de origine terestră (provenită de la așezările umane de coastă și de la activitățile industriale și agricole);
- b. poluarea cauzată de exploatarea resurselor vii ale mărilor și oceanelor;
- c. poluarea cauzată de exploatarea resurselor abiotice ale mărilor și oceanelor și ale platoului continental;
- d. poluarea cauzată de exploatarea navelor maritime și de transportul maritim al unor substanțe periculoase;
- e. poluarea cauzată prin deversarea și imersiunea deșeurilor și a substanțelor periculoase.

În funcție de **efectele poluării**, poluarea mediului marin se poate clasifica astfel:

- a. poluare fizică (mecanică, termică);
- b. poluare chimică;
- c. poluare radioactivă;
- d. poluare biologică / bacteriologică.

În sfârșit, în funcție de **modul de producere**, poluarea mediului marin poate fi clasificată după cum urmează:

- a. poluare voluntară (intenționată);
- b. poluare accidentală.

---

<sup>1</sup> Pentru o analiză a surselor de poluare mediului marin, a se vedea: A. Kiss, D. Shelton, Manual of european environmental law, Grotius Publications Limited, Cambridge, 1993, p. 283 și urm.; K. Hakapaa, Marine pollution in international law: material obligations and jurisdiction: with special reference to the third United Nation Conference on the Law of the Sea, Suomalainen Tiedeakatemia, Helsinki, 1981, p. 43 și urm.; R.M. M'Gonigle, M.W. Zacher, Pollution, politics, and international law: tankers at sea, University of California Press, Berkeley, 1979, p. 14 și urm.; E. Langavant, Droit de la mer. Le cadre institutionnel. Le milieu marin, Editions Cujas, Paris, 1979, p. 121 și urm.

### §3. Considerații metodologice

Prezentul titlu este consacrat unei analize detaliate a formelor de poluare a mediului marin. Cercetarea urmărește prima clasificare enunțată, regroupând, așadar, principalele forme de poluare în funcție de criteriul sursei. Pentru fiecare sursă vor fi avute în vedere, de o manieră punctuală, cauzele poluării, precum și efectele poluării asupra mărilor și oceanelor, asupra florei și faunei acvatice și de coastă precum și asupra vieții oamenilor.

Astfel, vor fi evidențiate, în cadrul unor paragrafe distincte ale capitolului următor, următoarele surse de poluare:

§1. activitățile umane desfășurate pe uscat (așezările umane, activitățile industriale și agricole);

§2. exploatarea resurselor vii (capturarea mamiferelor marine, pescuitul și acvacultura);

§3. exploatarea resurselor abiotice ale mărilor și oceanelor și ale platoului continental (atât activități desfășurate în zona litorală, precum exploatarea resurselor de pietriș și nisip, lucrările de protecție a malurilor sau de recuperare a terenurilor din mare, cât mai ales exploatarea resurselor de petrol și gaze naturale din platoul continental);

§4. navigația și transportul maritim (cu o atenție deosebită acordată transportului maritim al hidrocarburilor);

§5. deversarea și imersiunea deșeurilor și a substanțelor periculoase.

Dintre efectele poluării mediului, cele mai grave sunt, fără îndoială, consecințele contaminării cu hidrocarburi. Este suficient să menționăm cazul petrolierului maltez *Erika*, al cărui naufragiu (11 decembrie 1999) a determinat o poluare a 450 km de coastă și moartea a mai mult de 61.000 de păsări de mare pentru a avea o imagine a dezastrelor cauzate de mările negre. Acestea li se adaugă deversările accidentale sau intenționate de substanțe periculoase și deșeuri care generează alterări ale habitatelor acvatice și fenomenul de eutrofiere (o mențiune specială necesită compoziții fosforului, azotului și siliciului care determină dezvoltarea exagerată a algelor toxice). În plus, unele categorii de produși organici periculoși (cum ar fi tributiletanul folosit pentru a proteja coca vaselor împotriva în crustării organismelor marine), în afara caracterului insolubil în apă, prezintă și proprietăți de bioacumulare în organismele acvatice vii (pești, moluște, crustacee) constituind o amenințare pentru sănătatea omului. Nu trebuie neglijată nici exploatarea fondului piscicol

al mărilor și oceanelor care nu de puține ori depășește limitele biologice sigure, dezechilibrând procesele de regenerare naturală a speciilor afectate și, pe termen lung, dispariția acestora. În sfârșit, dar nu în ultimul rând, poluarea mediului marin – și în special a celui litoral – determină o scădere accentuată a valențelor turistice ale zonelor de coastă.

Cercetarea teoretică a cauzelor și a efectelor poluării mediului marin va fi dublată prin prezentarea unor spețe selectate din jurisprudența *Tribunalului Internațional pentru Dreptul Mării (ITLOS)*<sup>1</sup> și din practica *Fondului internațional de indemnizare pentru pagubele produse prin poluarea cu hidrocarburi (IOPC Fund / FIPOL)*<sup>2</sup>. Selectarea celor două instituții nu este întâmplătoare. Astfel, ITLOS reprezintă cel mai important organism internațional de jurisdicție pentru soluționarea litigiilor dintre state (litigii de drept internațional public), născute din poluarea mediului marin. În ceea ce privește IOPC Fund, acesta este destinat

---

<sup>1</sup> Tribunalul Internațional pentru Dreptul Mării (ITLOS – International Tribunal for the Law of the Sea), cu sediul la Hamburg (Germania), este constituit în temeiul Convenției Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării, adoptată la Montego Bay (Jamaica) 10 decembrie 1982. Organizarea ITLOS este reglementată de partea a XV-a a Convenției și de Anexa VI (Statutul Tribunalului Internațional pentru Dreptul Mării). Convenția de la Montego Bay a intrat în vigoare la 16 noiembrie 1994, iar primii judecători ai tribunalului au fost aleși la 1 august 1996. ITLOS a început să funcționeze la 1 octombrie 1996, inaugurarea oficială având loc la 18 octombrie 1996. Regulamentul ITLOS a fost adoptat la 28 octombrie 1997 (în temeiul art. 16 din Statut) și a fost modificat de două ori, la 15 martie și la 21 septembrie 2001. Până în prezent pe rolul ITLOS au fost înregistrate 16 cauze. A se vedea pentru detalii și pentru o listă a cauzelor soluționate de ITLOS: *B. Aurescu*, Sistemul jurisdicțiilor internaționale, Ed. All Beck, 2005, p. 83 și urm.; *M. Kamto*, Regard sur la jurisprudence du tribunal international du droit de la mer depuis son entrée en fonctionnement, *Revue Générale de Droit International Public*, Editions A. Pedone, Paris, Tome 109, n<sup>o</sup>. 4/2005, p. 793 și urm.; *S. Rosenne*, „The Case-Law of ITLOS (1997-2001): An Overview”, în *M.H. Nordquist, J.N. Moore* (Editors), *Current marine environmental issues and the International Tribunal for the Law of the Sea*, Center for Ocean Law and Policy, Martinus Nijhoff Publishers, Kluwer Law International, The Hague / London / New York, 2001, p. 127-140. A se vedea, de asemenea, <http://www.itlos.org> [International Tribunal for the Law of the Sea (Hamburg, Germania)].

<sup>2</sup> Înființat prin Convenția de la Bruxelles (adoptată în 1971 și intrată în vigoare la 16 octombrie 1978) – modificată prin Protocolul de la Londra (adoptat în 1992 și intrat în vigoare la 30 mai 1996) – IOPC Fund a fost implicat, de-a lungul timpului, în 125 incidente antrenând o poluare cu hidrocarburi în 20 de state membre și a indemnizat victimele poluării cu o sumă totală de aproximativ 660 milioane \$ S.U.A. *Report on the activities of the international oil pollution compensation funds in 2004*, The international oil pollution compensation funds, London, (2004), p. 17.

reparării prejudiciilor suferite de către persoane fizice sau juridice de drept public sau privat, inclusiv de către state – în special în ceea ce privește costurile măsurilor de depoluare – ca urmare a unor accidente implicând o poluare cu hidrocarburi. Împrejurarea că majoritatea covârșitoare a cazurilor de contaminare a mediului marin constituie consecințe ale „mareelor negre”, cât și practica solid cristalizată privind acordarea de despăgubiri victimelor poluării cu hidrocarburi reprezintă argumente solide în favoarea examinării unor cazuri soluționate de IOPC Fund.

Spețele selectate sunt variate ca problematică, având rolul de a evidenția anumite particularități ale poluării mediului marin, precum și anumite principii care guvernează regimul juridic al protecției mediului marin împotriva poluării. Dintre principiile ce se desprind din cazurile analizate, pot fi menționate: obligația de cooperare în vederea protejării mediului marin (de regulă prin realizarea unui schimb constant de informații cu privire la activitățile cu potențial poluant, prin constituirea unor comisii mixte de experți care să analizeze potențialul poluant al activității litigioase etc.); principiul acțiunii preventive prin dispunerea unor măsuri conservatorii (constând în general în suspendarea activităților cu potențial poluant până la soluționarea litigiului), principiul răspunderii obiective și limitate pentru daunele produse prin poluarea mediului marin (principiu consacrat în special în materia protecției mediului marin împotriva poluării cu hidrocarburi) etc.

# Capitolul II

## Formele poluării mediului marin

### §1. Poluarea cauzată de surse aflate pe uscat

#### 1.1. Sursele de poluare

Una dintre cele mai importante surse de poluare a mărilor și oceanelor o constituie activitățile umane desfășurate pe uscat și în special în zona de coastă. Prezența umană, cu potențialul său poluant, se manifestă sub numeroase forme precum: dezvoltarea așezărilor umane (a aglomerațiilor urbane) din zona de coastă, desfășurarea activităților economice (activități industriale și turistice), dezvoltarea turismului în zona litorală.

**Așezările umane** – și în special cele situate în zona litorală – produc un impact semnificativ asupra mediului marin și a habitatelor de coastă. Un asemenea impact, evident în cazul așezărilor umane litorale, nu lipsește nici în cazul celor situate uneori la zeci sau poate chiar sute de kilometri distanță de țărmurile maritime sau oceanice.

O primă sursă de poluare specifică așezărilor umane o constituie însăși *dezvoltarea acestora în zona litorală* care determină o puternică presiune asupra mediului și a habitatelor de coastă. Restrângerea habitatelor litorale produce consecințe grave asupra populațiilor de animale și mai ales a speciilor de păsări acvatice dependente de acestea.

În al doilea rând, mediul marin și litoral suportă consecințele directe ale *deversării apelor menajere* cu un conținut ridicat de produși chimici și biologici. Această formă de poluare nu este specifică doar așezărilor de coastă, ci și celor amplasate la distanțe mari în interiorul uscatului, întrucât apele menajere, colectate de rețeaua hidrografică, au ca destinație finală mediul marin și oceanic.

În sfârșit, *deșeurile menajere* generate de așezările umane constituie factori cu impact asupra mediului marin, ca urmare fie a deversărilor directe, fie a contaminării pânzei de apă freatică și, pe cale de consecință, a apei mărilor și oceanelor, prin intermediul rețelei hidrografice.

**Activitățile industriale** desfășurate în zona de coastă sau în interiorul uscatului produc o poluare mai gravă și mai variată decât cea cauzată de așezările umane.

Astfel, platformele industriale situate în proximitatea coastei *utilizează de regulă apa maritimă și oceanică drept sursă de răcire în procesele tehnologice*<sup>1</sup>, fapt ce determină o încălzire a apelor litorale (poluare termică), însoțită uneori de contaminarea chimică, radioactivă sau biologică a acestora prin contactul accidental al apelor de răcire cu substanțele implicate în procesele de producție.

Ca și în cazul așezărilor umane, desfășurarea activităților industriale generează o cantitate însemnată de *deșeuri și ape reziduale* a căror gestionare poate determina contaminarea mediului marin. În cazul platformelor industriale situate în apropierea coastei, nu rare sunt situațiile în care aceste deșeuri și ape industriale sunt deversate voluntar (și după o filtrare minimă) în mediul marin determinând contaminarea sa cu substanțe chimice, radioactive sau toxice. Acestora li se adaugă *emisiile atmosferice de poluanți*, care prin redepunere afectează mediul marin și habitatele de coastă (*poluare secundară*).

O formă specifică de poluare a mediului litoral o constituie amplasarea în zona de coastă a instalațiilor de exploatare a energiei eoliene.

În ceea ce privește activitățile industriale desfășurate în interiorul uscatului (la distanțe mari de coastă) poluarea mediului marin și oceanic îmbracă în special forma unei poluări secundare, consecință a contaminării rețelei hidrografice interioare sau a atmosferei. Substanțele nocive sunt, astfel, transportate de râuri și fluvii sau pe calea aerului și ajung să se depună, în mare măsură, în apa mărilor și oceanelor.

Desfășurarea **activitățile agricole** în proximitatea zonelor de coastă implică două forme de poluare specifice<sup>2</sup>:

În primul rând, necesitățile de consum determină o *extindere a suprafețelor cultivate în detrimentul ariilor naturale* ce constituie în același timp mediul de viață al păsărilor acvatice.

---

<sup>1</sup> Spre exemplu, pentru răcirea reactoarelor în cazul centralelor nucleare electrice.

<sup>2</sup> Pentru o analiză a gravității sporite a poluării în agricultură comparativ cu cea industrială (sub aspectul întinderii temporale și spațiale, cât și din punctul de vedere al numărului subiectelor expuse), a se vedea *D. Marinescu, Tratat de dreptul mediului*, Ed. Universul Juridic, București, 2007, p. 24 și urm.

În al doilea rând, *utilizarea masivă a îngrășămintelor chimice și a pesticidelor*, ca și a mecanizării agriculturii determină o serie de consecințe în lanț, precum: eroziunea solului și surparea malurilor; contaminarea chimică a solului și a produselor agricole care determină îmbolnăviri ale oamenilor și ale populațiilor de animale; contaminarea pânzei de apă freatică și deversarea prin intermediul acesteia a substanțelor chimice (folosite în agricultură) în apa mării și oceanelor cu consecințe asupra florei<sup>1</sup> și faunei acvatice (populații de pești, animale marine, păsări de apă).

**Activitățile turistice** din zona litorală determină o reducere a habitatelor naturale din zona de coastă, generând consecințe negative asupra populațiilor de păsări și de animale dependente de aceste arii. Aceste consecințe sunt agravate de poluarea fonică ridicată și de volumul deșeurilor produse de milioanele de turiști prezenți în zonele litorale.

### 1.2. Efectele poluării

Contaminarea mediului marin ca urmare a dezvoltării așezărilor umane de coastă, a desfășurării activităților industriale și agricole și a turismului determină efecte negative asupra florei și faunei marine și oceanice precum și asupra vieții oamenilor.

Astfel, în primul rând, așa cum am arătat deja, desfășurarea activităților intense în zona de coastă, are ca efect *reducerea ariilor naturale*, periclitând habitatele păsărilor acvatice. Totodată, aceste activități determină *fenomene de eroziune a solului și de surpare a malurilor*.

În al doilea rând, deversarea substanțelor chimice și a deșeurilor produse de aglomerările urbane și de activitățile industriale și agricole determină *îmbolnăvirea și dispariția populațiilor de pești și alte viețuitoare acvatice*, afectând pescuitul și a acvacultura.

În al treilea rând, o consecință deosebit de gravă a poluării mediului marin o reprezintă *fenomenul de eutrofiere*<sup>2</sup>. Acesta constă în îmbogățirea apelor maritime sau oceanice cu anumite substanțe chimice, generând o dezvoltare accelerată a algelor și a faunei superioare, producând o perturbare nedorită a echilibrului organismelor prezente în

<sup>1</sup> A se vedea fenomenul de eutrofiere a algelor toxice.

<sup>2</sup> „Eutrophisation” în limba franceză, „eutrophication” în limba engleză



apă și a calității acesteia, efect indezirabil al acțiunii omului<sup>1</sup>. Fenomenul de eutrofiere este generat de poluarea mediului marin cu anumiți compuși ai fosforului, azotului sau ai siliciului generați de activitățile agricole și industriale, precum și de așezările umane din zona de coastă. Ajunse în mediul marin prin deversare sau imersiune, aceste substanțe determină o scădere a concentrației oxigenului în apă și, pe cale de consecință, o schimbare în structura planctonului<sup>2</sup>, în sensul creșterii ponderii speciilor toxice<sup>3</sup>. Acumulări de toxine provenind de la aceste specii au fost observate la nivelul moluștelor și al crustaceelor<sup>4</sup>.

În sfârșit, contaminarea mediului marin și a celui de coastă cu substanțe toxice și deșeuri, dar și prin urbanizarea și industrializarea neadecvată, determină o *scădere a valențelor turistice și de agrement ale zonelor litorale*. În acest sens, în literatura de specialitate a fost reținută noțiunea de „poluare estetică”, constând în „degradarea peisajului printr-o urbanizare necivilizată sau sistematizare impropriu concepută, amplasarea de industrii în biotopuri virgine sau mai puțin modificate de om”<sup>5</sup>. O sursă de poluare estetică o pot constitui și instalațiile de captare a energiei eoliene. Amplasate în zona de coastă pentru a beneficia o anumită intensitate a curenților de aer<sup>6</sup>, aceste instalații reprezintă, în același timp, o sursă de *poluare fonică* pentru habitatele de coastă.

---

<sup>1</sup> *Bilan de santé 2000*. Commission OSPAR pour la protection de milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, Londre, 2000, p. 105. A se vedea și C. Cotiga, *Ecologie și protecția mediului*, Ed. Sitech, Craiova, 2005, p. 184.

<sup>2</sup> Organisme incapabile de a-și menține poziția și distribuția independent de mișcarea apei – conform *Bilan de santé 2000, op. cit.*, p. 106.

<sup>3</sup> Conform estimărilor, pierderile de organisme marine determinate de fenomenul de eutrofiere în Marea Neagră, în perioada 1973-1980 se ridică la 60 milioane tone, dintre care 5 milioane tone de pești. A se vedea în acest sens *State of the Environment of the Black Sea. Pressures and Trends 1996-2000*, Commission on the Protection of the Black Sea against Pollution, Istanbul, 2002, p. 44.

<sup>4</sup> *Bilan de santé 2000, op. cit.*, p. 99.

<sup>5</sup> D. Marinescu, *Dreptul mediului înconjurător*, ed. a III-a. Ed. Șansa S.R.L., București, 1996, p. 14.

<sup>6</sup> Instalațiile de captare a energiei eoliene sunt rentabile numai dacă vântul are o intensitate de depășește în mod constant 5-6 metri / secundă, *Bilan de santé 2000, op. cit.*, p. 27.

### *1.3. Cauza Irlanda c. Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord (Cauza Uzinei MOX)*

Prin cererea introdusă la data de 9 noiembrie 2001, Irlanda a solicitat Tribunalului Internațional pentru Dreptul Mării dispunerea unor măsuri conservatorii până la constituirea, în conformitate cu Anexa VII a Convenției Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării (Montego Bay, 1982), a unui tribunal arbitral<sup>1</sup> care să soluționeze litigiul dintre părți. Diferen-  
dul privește transferul internațional de materiale radioactive către și provenind de la uzina MOX Sellafield, Cumbria (Marea Britanie) și protecția mediului marin din Marea Irlandei.

Diferen-  
dul izvorăște din autorizația acordată de Marea Britanie pentru punerea în funcțiune a unei noi uzine MOX. Uzina este destinată tratării deșeurilor de combustibil nuclear, conținând un amestec de dioxid de plutoniu și dioxid de uraniu în scopul obținerii unui nou combustibil cunoscut sub numele de combustibil de oxizi micști (MOX).

Guvernul irlandez a invocat creșterea poluării Mării Irlandei ca urmare a punerii în funcțiune a uzinei și a accentuat riscurile potențiale pe care le comportă transferul de material radioactiv de la și către uzină.

Prin cererea de instituire a unor măsuri conservatorii, Irlanda a solicitat ca:

a.) Marea Britanie să suspende imediat autorizația acordată uzinei MOX la 3 octombrie 2001 sau, în subsidiar, să ia măsurile necesare pentru a împiedica punerea în funcțiune a uzinei MOX;

b.) Marea Britanie să vegheze pentru a nu exista vreun transfer în apa mării de substanțe, materii sau deșeuri radioactive de orice fel provenind de la uzina MOX ori de la activitățile pregătitoare derulate la aceasta;

c.) Marea Britanie să evite efectuarea oricărui act, de orice natură, care să agraveze, să extindă sau să facă mai dificil de rezolvat diferen-  
dul dintre părți;

d.) Marea Britanie să evite efectuarea oricărui act ce ar putea aduce atingere dreptului Irlandei de a obține executarea hotărârii pronunțate

---

<sup>1</sup> Prin notificarea adresată Marii Britanii la 25 octombrie 2001, Irlanda a solicitat constituirea unui tribunal arbitral în conformitate cu Anexa VII a Convenției de la Montego Bay.

de tribunalul arbitral constituit în temeiul Anexei VII a Convenției de la Montego Bay.

Marea Britanie a ridicat în fața Tribunalului două excepții întemeiate pe dispozițiile art. 282 și 283 din Convenția de la Montego Bay.

În susținerea primei excepții s-a arătat că existența unor mecanisme obligatorii de reglementare a diferendelor instituite la nivel regional înlătură de la aplicare, potrivit art. 282<sup>1</sup>, procedura instituită de Convenție, iar în speță, părțile sunt legate de Convenția OSPAR, de Tratatul de instituire a Comunității Europene<sup>2</sup> și de Tratatul EURATOM. Excepția a fost respinsă cu motivarea că art. 282 se referă la existența unor mecanisme obligatorii de soluționarea a diferendelor referitoare la interpretarea sau aplicarea Convenției, iar în speță acordurile regionale invocate instituie mecanisme de reglementare a diferendelor privitoare la interpretarea sau aplicarea respectivelor acorduri, iar nu a Convenției.

Ce-a de-a doua excepție, întemeiată pe dispozițiile art. 283<sup>3</sup>, a fost respinsă cu motivarea că un stat parte nu este obligat să recurgă la procedura schimbului de puncte de vedere atunci când apreciază că posibilitățile ajungerii la un acord au fost epuizate.

Potrivit Convenției, Tribunalul poate „să hotărască orice măsuri conservatorii pe care le consideră corespunzătoare în raport cu circumstanțele, pentru a apăra drepturile părților în litigiu sau pentru a preveni daunele grave pe care le-ar putea suferi mediul marin până la pronunțarea deciziei finale”, în cazul în care consideră, *prima facie*, că tribunalul arbitral constituit ar avea competența să soluționeze diferendul și dacă apreciază că există o situație de urgență [art. 290 alin. (1) și (5)].

---

<sup>1</sup> Potrivit art. 282, „atunci când statele contractante, care sunt părți la un diferend referitor la interpretarea sau la aplicarea convenției, au convenit, în cadrul unui acord general, regional sau bilateral, ori în orice alt mod, ca un asemenea diferend să fie supus, la cererea uneia dintre părți, unei proceduri implicând o decizie obligatorie, această procedură se va aplica în locul celei prevăzute în prezenta parte, în afară de cazul când părțile în litigiu au convenit altfel”.

<sup>2</sup> Tratatul de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007 (publicat în JO C 306/17.10.2007), a înlocuit denumirea „Tratatul de instituire a Comunității Europene” cu aceea de „Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene”.

<sup>3</sup> Potrivit art. 283 alin. (1), „atunci când apare un diferend între statele contractante în legătură cu interpretarea sau aplicarea convenției, părțile în litigiu vor proceda imediat la un schimb de păreri privind rezolvarea diferendului prin negocieri sau prin alte mijloace pașnice”.