

Considerații privind reglementările internaționale cu privire la fluxul transfrontier de deșeuri periculoase

Drd.Iulia Fetîța

One of the most difficult problems in environmental law is the movement of wastes, in particular dangerous wastes, across borders. "Transboundary movement" means any movement of hazardous wastes or other wastes from an area under the national jurisdiction of one State to or through an area under the national jurisdiction of another State or to or through an area not under the national jurisdiction of any State, provided at least two States being should be involved in the movement.¹ For many states is difficult to locate new sites for waste's disposal and it is not easy to construct new treatment facilities. The best solution for them and most of time the less expensive on is to send the wastes to a foreign country, but this involves issues of technical, economical, legal and social extent that are related their elimination. So, the export of toxic wastes, advantageous for the state exporting it, may have very serious consequences for the health of the population and for the environment of the country of destination.

Key words: dangerous residues, international regulations, borders

Cuvinte cheie: deșeuri periculoase, regulamente internaționale, frontiere

1. Aspecte introductive. Dezvoltarea industrială tot mai mare a adus , pe lângă beneficiile sale , și multiple probleme de ordin tehnic,economic,juridic și social legate de existența deșeurilor și necesitatea eliminării sau reducerii lor, poluarea prin producerea deșeurilor fiind imposibil de evitat având în vedere faptul că orice activitate generează resturi neutilizabile,iar cantitatea acestora se amplifică permanent din cauza sporirii nevoilor societății.²

Însă această dezvoltare industrială nu a dus în paralel la o dezvoltare a tehnicilor de gestionare a deșeurilor rezultate.În plus, adoptarea treptată a unui cadru normativ ambiental strict cu privire la gestionarea deșeurilor a determinat apariția unei piețe de deșeuri de proporții, în jurul căreia coexistă, într-un fel mai mult sau mai puțin deghizată, o serie de interese economice.

Dacă în trecut gestionarea deșeurilor nu reprezenta o preocupare pentru producători, costurile de gestionare fiind considerabil scăzute, în prezent, conform legislației de mediu producătorii de deșeuri, precum și agenții economici specializați în valorificarea sau/și eliminarea deșeurilor sunt obligați să asigure gospodărirea acestora într-un mod rațional din punct de vedere ecologic. Această situație a generat apariția unor companii de gestionare a deșeurilor și a unei piețe în care acestea încetează a mai fi produse inutilizabile și devin obiect al tranzacțiilor comerciale.³

¹ Art.2, pct.3 din *Convenția de la Basel*

² M. Duțu, *Dreptul mediului*,Editura C.H.Beck,București, 2007,p.430

³ Jose Juste Ruiz, *Derecho internacional del medio ambiente*,McGraw-Hil,Madrid,1999,p.308

Dificultatea statelor de a găsi noi locuri de depozitare a deșeurilor determină adoptarea de către acestea a unei soluții simple, care de cele mai multe ori implică și cele mai mici costuri, și anume trimiterea deșeurilor într-o altă țară spre eliminare sau depozitare. În anumite cazuri, din rațiuni economice și tehnice, tratarea diferitelor categorii de deșeuri într-o țară străină este oportună. Astfel, numeroase companii producătoare de deșeuri periculoase din statele dezvoltate au observat cum costurile economice cu care au trebuit să facă față în teritoriile lor naționale comportă o creștere exponențială într-o perioadă relativ scurtă de timp. Pe de altă parte, înăsprirea legislației de mediu, lipsa de facilităților adecvate și creșterea presiunii sociale, a determinat destinația finală a deșeurilor : exportul. Creșterea spectaculoasă a costurilor economice și sociale a determinat apariția a numeroși brokeri de deșeuri periculoase care gestionează exportul acestora în țări în dezvoltare unde costurile economice erau semnificativ inferioare, iar costurile sociale nu aveau impact direct asupra afacerilor lor.⁴

Adevărata magnitudine a mișcărilor transfrontaliere de deșeuri nu a fost încă suficient determinată, însă din datele deja cunoscute rezultă fără echivoc faptul că la nivel internațional traficul de deșeuri a atins limite considerabile. Astfel, între anii 1986 și 1988 aproximativ 3,5 de deșeuri periculoase au fost transportate din țările dezvoltate către cele aflate în curs de dezvoltare, destinațiile cele mai folosite fiind Antigua și Barbuda, Benin, Guineea-Bissau, Panama, Peru, Surinam.⁵ Trebuie menționat și faptul că numeroase țări în dezvoltare au intrat voluntar în circuitul comerțului internațional cu deșeuri periculoase.⁶ În acest context, Bahamas, Congo și Guyana au importat deșeuri în schimbul a milioane de dolari, iar Guineea Bissau a importat 50 de milioane de tone de deșeuri, primind 600 milioane de dolari, o sumă care este de două ori mai mare decât datoria sa externă și mai mult de 35 de ori valoarea anuală totală a exporturilor sale. Aceste tranzacții demonstrează vastele profituri monetare oferite țărilor mai puțin dezvoltate în schimbul serviciilor lor.⁷

Reacția comunității internaționale în fața acestor cazuri de mișcări transfrontaliere de deșeuri periculoase a fost în unanimitate de condamnare și astfel au avut loc manifestări de proteste la toate nivelurile: politic, mass-media, academic, etc. În mod curios, deși toate statele au avut reacții de protest similare, nu au putut adopta o strategie comună și omogenă de combatere a acestui fenomen. Așadar, majoritatea statelor dezvoltate, care sunt și principalii exportatori de deșeuri, au recunoscut dimensiunea economică a acestei probleme și au încercat să protejeze interesele proprii.⁸

În anii '90 și statele din estul Europei au devenit destinația exporturilor de deșeuri periculoase, iar în prezent criminalitatea împotriva mediului este în plină expansiune în ciuda măsurilor de prevenire și combatere luate. Devenind din ce în

⁴ *Ibidem*, p.310

⁵ *Ibidem*, p.312

⁶ *Ibidem*, p.310

⁷ M. Critharis, „Third Worlds Nations are Down in the Dumps: the Exportation of Hazardous Waste”, *Brooklyn Journal of International Law*, nr.16, 1990, p.312

⁸ Jose Juste Ruiz, *op. cit.*, p.310

ce mai profitabilă, cifra de afaceri anuală obținută din activitățile de depozitare de deșeuri, trafic ilegal de substanțe toxice și contrabandă de resurse naturale protejate este estimată la nivel global între 18 și 24 miliarde de euro.⁹ Astfel, numai în Italia traficul ilegal de deșeuri reprezintă o a doua activitate a organizațiilor criminale, după traficul de droguri, o piață care reprezintă, ca valoare financiară, peste 100 milioane de euro anual (după estimările oficialităților) sau chiar de aproape 3 miliarde de euro (conform aprecierilor organizațiilor neguvernamentale).¹⁰

2. Reglementări internaționale privind mișcările transfrontiere de deșeuri periculoase. Primele norme legale în acest domeniu s-au regăsit în unele acte internaționale mai vechi care, deși aveau ca obiect principal de reglementare aspecte privind securitatea efectuării transporturilor, cuprindeau și măsuri referitoare la mișcarea transfrontieră a mărfurilor considerate sau recunoscute ca periculoase. Asemenea prevederi au fost cuprinse, de exemplu, în Regulamentul internațional privind transportul mărfurilor periculoase pe căile ferate din 1924, într-o anexă la Convenția de la Chicago referitoare la aviația civilă internațională din 1944, în Convenția pentru prevenirea poluării de către nave din 1973, etc.¹¹

Convenția de la Basel. La sfârșitul anilor '80, o serie de cazuri de deșeuri toxice trimise din țările industrializate către țările în curs de dezvoltare au scandalizat comunitatea internațională. Cele opt mii de butoaie cu deșeuri chimice aruncate pe plaja Koko din Nigeria și navele precum Karin B ce navigau din port în port încercând să scape de încărcătura de deșeuri periculoase au apărut pe prima pagină a ziarelor. Se impunea aplicarea unui cadru juridic consolidat.

La cererea Adunării Generale a ONU, Consiliul de Administrare al PNUE, după adoptarea liniilor directoriale și principiilor privind gestionarea rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor periculoase, a reunit un grup de experți tehnici și juridici în vederea elaborării unei Convenții generale în domeniu. Ca urmare a acestui fapt, la 22 martie 1989 a fost semnată Convenția de la Basel privind controlul transportului peste frontiere al deșeurilor periculoase și eliminării acestora. La Conferință au participat o sută șaisprezece state, însă numai o sută cinci dintre acestea au semnat Convenția și cele șase anexe. Până în prezent, 168 de țări au semnat Convenția, iar 165 au ratificat-o. Comunitatea Europeană, în ansamblu, este parte a Convenției de la Basel, împreună cu toate statele membre.¹²

Una din reglementările principale a documentului este aceea ca fiecare stat – parte trebuie să adopte dispozițiile necesare pentru a veghea ca producția de deșeuri periculoase și alte deșeuri, în interiorul țării, să fie redusă la minimum, ținând seama de considerentele sociale, tehnice și economice. Eliminarea deșeurilor va trebui să se efectueze într-un loc pe cât mai aproape posibil de cel al producerii lor, pentru a reduce transportul lor internațional. Fiecare parte la

⁹ M. Duțu, *op. cit.*, p. 288

¹⁰ L. Stephan, *Lex choux gras de l'ecomfia, Liberation* 21 noiembrie 2006, apud M. Duțu, *op. cit.*, p. 288

¹¹ Ernest Lupan, Mircea Ștefan Minea, Amalia Marga, *Dreptul mediului. Partea specială, vol. II*, Editura Lumina Lex, București, 1997, p. 348

¹² România a ratificat Convenția de la Basel prin Legea nr. 6/1991, publicată în Monitorul Oficial nr. 18 din 26 ianuarie 1991

convenție trebuie să se asigure că persoanele implicate în administrarea deșeurilor periculoase vor lua măsurile necesare pentru a preveni creșterea poluării ce ar rezulta dintr-o astfel de gospodărire și, dacă o astfel de poluare are loc, să reducă la minimum consecințele pentru sănătatea omului și mediul înconjurător; să asigure că transportul peste frontiere al deșeurilor periculoase și altor reziduuri să fie redus la un minimum compatibil cu gestionarea eficace și după metode ecologic raționale și că acesta să fie efectuat astfel încât sănătatea omului și mediul înconjurător să fie protejate împotriva efectelor nocive ce ar putea rezulta; să nu admită exportul de deșeuri periculoase sau de alte reziduuri către state sau grupuri de state care aparțin unor organizații de integrare economică și/sau politică, care sint părți, în special țări în curs de dezvoltare, care au interzis prin legislația lor orice import, sau dacă există motive să se creadă că deșeurile în cauză nu vor fi gospodărite în mod rațional din punct de vedere ecologic, în concordanță cu criteriile ce vor fi adoptate de către părți la prima reuniune; să prevină importurile de deșeuri periculoase sau de alte reziduuri dacă există motivul să se creadă că deșeurile în cauză nu vor fi gospodărite conform unor metode ecologice raționale.¹³

Unele mișcări transfrontiere de deșeuri periculoase sunt interzise. Astfel, nu vor fi autorizate exporturile de deșeuri periculoase sau de alte reziduuri către un stat care nu este parte la convenție sau importul de astfel de deșeuri dintr-un stat care nu este parte.

Toate transporturile autorizate în principiu sunt supuse unei proceduri minuțioase cuprinzând în special: notificarea oficială cu confirmarea de primire,elaborarea de contracte între exportator și eliminator specificându-se o gestiune rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor, documente scrise care să însoțească deșeurile de la locul lor de origine la cel de eliminare; garanții în privința întreprinderilor abilitate pentru transport și eliminarea, ambalajul și etichetajul etc.

Partile vor lua masuri corespunzătoare pentru ca transportul peste frontiera sa fie autorizat, numai daca:

- a) statul exportator nu are capacitatea tehnică și instalațiile necesare pentru eliminarea deșeurilor respective într-o manieră eficientă și rațională din punct de vedere ecologic; sau
- b) deșeurile respective sunt solicitate ca materii prime pentru reciclare sau recuperare în industrie în statele importatoare; sau
- c) transportul respectiv se conformează altor criterii convenite de către părți, cu condiția ca aceste criterii să nu contravină obiectivelor convenției.¹⁴

Obligația care incumbă, în virtutea prezentei convenții, asupra statelor în care sunt produse deșeuri periculoase, ca acestea sa fie gopodărite rațional din punct de vedere ecologic, nu poate fi transferată în niciun caz statelor importatoare sau de tranzit.(Art.4,pct.10)

Când un transport de deșeuri periculoase sau alte reziduuri, asupra cărora statele au cazut de acord, nu se poate realiza în condițiile din contract, statul

¹³ Art 4,pct 2 al *Convenției de la Basel*

¹⁴ Art 4 ,pct 9

exportator va asigura întoarcerea reziduurilor respective în statul exportator de către exportator, dacă nu se pot găsi soluții alternative pentru evacuarea lor într-un mod care să respecte protecția mediului înconjurător în 90 de zile de la data când statul importator a informat statul exportator și secretariatul sau o altă perioadă asupra căreia statele au cazut de acord. Statul exportator și orice parte de tranzit nu se vor opune, nu vor împiedica sau preveni întoarcerea acestor deșeuri în statul exportator.(art.4,pct.8)

Fiecare stat de tranzit care este parte va confirma prompt primirea notificării persoanei care a făcut-o. Ulterior, el poate să-și facă cunoscută poziția în scris, în 60 de zile, consimțind la transport cu sau fără rezerve, refuzând permisiunea pentru transport sau cerând informații suplimentare. Statul exportator nu va permite ca transportul peste frontieră să înceapă până când nu s-a primit consimțământul scris al statului de tranzit. În orice caz, dacă vreodată o parte decide să nu ceară un acord scris, în condiții generale sau specifice, pentru transportul peste frontiere în tranzit al deșeurilor periculoase sau își modifică reglementările în această privință va informa imediat celelalte părți asupra deciziei lui, conform art. 13. În acest ultim caz , dacă statul exportator nu primește nici un răspuns în 60 de zile de la trimiterea notificării către statul de tranzit, acesta poate autoriza efectuarea exportului prin statul de tranzit.(Art.6,pct.4)

Traficul ilicit există atunci când s-a efectuat :fără notificarea expresă a tuturor statelor interesate, conform prevederilor prezentei convenții;fără consimțământul unui anume stat interesat, în conformitate cu prevederile prezentei convenții; cu consimțământul statelor obținut prin falsificare, declarație falsă sau fraudă; fără a se conforma materialicește cu documentele; prin eliminarea deliberată (de exemplu, deversare) a deșeurilor periculoase sau a altor reziduuri, care contravine acestei convenții și principiilor generale ale dreptului internațional.

În cazul în care transportul peste frontiere de deșeuri periculoase sau alte reziduuri este considerat drept trafic ilicit ca urmare a comportamentului exportatorului sau producătorului, statul exportator va trebui să asigure ca deșeurile periculoase în cauză să fie reimportate de către exportator sau producător sau, dacă este necesar, de către el însuși, în propriul teritoriu, sau dacă aceasta nu este posibil,deșeurile să fie eliminate ecologic într-un termen de 30 de zile din momentul în care statul exportator a fost informat cu privire la traficul ilicit sau într-un alt termen ce va fi convenit de către statele interesate. În acest scop, părțile interesate nu se vor opune reimportului acestor deșeuri în statul de export, nici nu-l vor preveni și nici nu-l vor împiedica.

În cazurile în care responsabilitatea pentru traficul ilicit nu poate fi atribuită nici exportatorului (producătorului) sau importatorului (eliminatorului), părțile interesate sau alte părți, după caz, vor asigura, în cooperare, eliminarea deșeurilor în cauză în cel mai scurt timp, cu respectarea metodelor ecologice raționale fie în statul exportator, fie în statul importator sau în altă parte.(Art.9)

Accentul este pus pe posibilitatea pentru un stat de a interzice accesul pe teritoriul său al deșeurilor periculoase de origine străină și a favoriza eliminarea lor în țara unde s-au produs.

Prin art.11 se instituie o derogare de la principiu întrucât părțile pot încheia acorduri regionale ori multilaterale cu orice țară. Dacă termenii acestor acorduri sunt raționali din punct de vedere ecologic, câmpul de aplicare este determinat prin liste de categorii, de caracteristici, de pericole și de operații de eliminare.

Principiul, care guvernează toate modalitățile de transport de deșuri periculoase către o altă țară este, că toate statele pe teritoriul cărora penetrează deșuri periculoase trebuie să primească, în timp util, o informare completă asupra operației prevăzute, în scopul de a-i permite să ia măsurile care pot fi necesare și, în special, spre a putea evalua efectele acțiunii ce se intenționează să se desfășoare.

Statele părți trebuie, totodată, să ia măsurile necesare pentru ca legile în domeniu să fie compatibile cu cele ale altor state, acționând, la nevoie, în vederea armonizării regulilor în cauză.

În 1995 a fost adoptată o interdicție absolută asupra exporturilor de deșuri periculoase din țările OCDE către cele care nu sunt membre ale OCDE, prin modificarea Convenției de la Basel. Interdicția a fost introdusă datorită preocupărilor politice, exprimate atât de țările dezvoltate, cât și de cele în curs de dezvoltare, față de cantitățile din ce în ce mai mari de deșuri periculoase exportate din țările dezvoltate către țările în curs de dezvoltare și față de gestionarea respectivelor deșuri într-o manieră necontrolată și riscantă.

În 1997, această „interdicție de la Basel” a fost inclusă în legislația UE și a devenit obligatorie pentru toate statele membre (articolele 14 și 16 din regulamentul privind transportul deșeurilor² în vigoare). Uniunea Europeană este cel mai important actor mondial care a aplicat interdicția în legislația internă.¹⁵ Spre exemplu, SUA nu a ratificat Convenția de la Basel nici măcar în forma sa nemodificată. Dintre țările mari care sunt parte a Convenției, China, Indonezia, Egipt și Nigeria au acceptat modificarea referitoare la interdicție, spre deosebire de Australia, Brazilia, Canada, India, Japonia, Coreea și Rusia. UE și statele membre promovează, alături de partenerii lor internaționali, ratificarea „interdicției de la Basel”, care constituie un element esențial pentru ameliorarea cadrului juridic al transportului internațional de deșuri.¹⁶

¹⁵În domeniul transferurilor internaționale de deșuri, Comunitatea Europeană a semnat Convenția de la Basel, Convenția de la Lome și a aprobat decizia Consiliului OCDE din 30 martie 1992 privind controlul mișcărilor transfrontaliere de deșuri destinate operațiilor de valorificare. Directiva din 6 decembrie 1984, completată și modificată în 1985 și 1986, a stipulat obligațiile de urmărire a deșeurilor și de notificare a transporturilor aferente. Directiva 91/156 și Regulamentul nr.259 din 1 februarie 1993 privind supraveghierea și controlul transferurilor de deșuri la intrarea și la ieșirea din Comunitatea Europeană au completat arsenalul legislativ în domeniu. A se vedea M. Duțu, Principii și instituții fundamentale de drept comunitar al mediului, Editura Economică, București, 2005, p.293-295; Regulamentul nr. 259/1993/CEE care de la data de 15 iulie 2007 a fost înlocuit de Regulamentul nr. 1013/2006/CE, se face numai în scopul valorificării, fiind interzis cu desăvârșire importul de deșuri pentru eliminare. De asemenea, potrivit Convenției de la Cotonou, semnată la 23 iunie 2000, cooperarea ACP-EU vizează problemele legate de transportul și eliminarea deșeurilor periculoase. Pe lângă aceste texte cu caracter general au fost adoptate numeroase reglementări în privința modului de eliminare sau valorificare a deșeurilor și mai ales „reglementări verticale” aplicabile unor categorii speciale de deșuri.

¹⁶*eur-lex.europa.eu*

Documente cu caracter regional. Convenția de la Lome din 1989 a fost adoptată de Comunitatea Europeană și de statele ACP (șaiszeci și nouă de țări din Africa, zona Caraibelor și Pacific) și conține o serie de aspecte relative la depozitarea, păstrarea, transportul și distrugerea deșeurilor în zona Comunității economice africane.

Convenția consacră Titlul I al celei de a doua părți (articolele 33-41) protejării mediului, și în special articolul 39, precum și Anexele VIII, IX și X mișcărilor transfrontiere de deșeuri periculoase. Astfel prin art.39 se interzice fluxul transfrontalier al deșeurilor periculoase și al celor radioactive către un stat ACP, cu excepția cazurilor în care deșeurile au fost exportate de către un stat ACP către un stat din Comunitatea Europeană în scopul tratării lor.¹⁷

Convenția de la Bamako din 1991. Accidentele produse cu deșeuri toxice, care fuseseră importate din state dezvoltate pe continentul african, la jumătatea anilor '80, au determinat statele africane și Organizația Unității Africane să ia o serie de măsuri în privința fluxului transfrontier de deșeuri toxice. Astfel, în 1988, OUA a adoptat o rezoluție care condamnă exporturile de deșeuri în țările africane înainte de finalizarea negocierilor Convenției de la Basel. Statele africane au susținut cu prilejul negocierilor Convenției de la Basel interzicerea totală a mișcărilor transfrontiere de deșeuri periculoase. Statele africane au convocat prin intermediul OUA o Conferință Pan-Africană pentru a negocia o convenție regională africană prin care să se interzică în mod absolut importurile de deșeuri în Africa.¹⁸

Convenția privind interzicerea importurilor în Africa și controlul mișcărilor transfrontiere și gestiunea deșeurilor periculoase în Africa a fost adoptată la Bamako (Mali) în 1991 și a intrat în vigoare la 21 martie 1996. Potrivit dispozițiilor din Preambul, obiectul acestei convenții este protejarea sănătății umane a populației africane și a mediului împotriva efectelor adverse ce pot rezulta în urma generării deșeurilor periculoase. Convenția interzice orice import dintr-o țară care nu este parte indiferent de scop (eliminare sau valorificare). Mișcărilor transfrontiere de deșeuri periculoase între părți trebuie reduse la minimumul posibil, rămânând interzise în anumite cazuri și trebuind să se supună întotdeauna anumitor condiții de informare și confirmare a statelor destinate și de tranzit. Astfel, statele părți vor interzice transporturile de deșeuri periculoase către alt stat parte dacă statul destinatar a interzis importul acestui tip de deșeuri sau nu are instalații adecvate de eliminare deșeurilor într-un mod rațional ecologic și nici dacă nu și-a dat consimțământul în scris pentru transportul respectiv, confirmând existența contractului între exportator și eliminator.

Convenția de la Bamako are format și limbaj similar Convenției de la Basel, dar este mult mai fermă în interzicerea tuturor importurilor deșeurilor periculoase. De exemplu, spre deosebire de Convenția de la Basel, ea nu face excepții în cazul anumitor deșeuri periculoase (cum ar fi deșeurile radioactive).

¹⁷ Jose Juste Ruiz, *op.cit.*, p.339

¹⁸ *Ibidem*

Acordul centroamerican de la Panama din 1992 a fost adoptat de către Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua și Panama și are o durată inițială de 10 ani de la intrarea sa în vigoare cu posibilitatea prelungirii cu perioade succesive de 10 ani. Obiectul în constituie controlul mișcărilor transfrontiere de deșeuri periculoase în regiunea Americii Centrale.

Acordul de la Panama împrumută multe elemente din Convenția de la Basel:

-excluderea din câmpul său de aplicare a deșeurilor nucleare și a celor ce rezultă din funcționarea normală a navelor(art.2);

-interdicția de import în zonă a deșeurilor periculoase, precum și de a scufunda asemenea deșeuri în zonele maritime aflate sub jurisdicția statelor contractante(art.3);

-fiecare parte contractantă trebuie să introducă în legislația sa internă sancțiuni penale împotriva celor care proiectează comit ori contribuie la comiterea de acțiuni considerate trafic ilegal(art.4).

De asemenea, acordul nu stabilește procedura realizării transferurilor de deșeuri permise, astfel încât ,potrivit principiului subsidiarității ,se vor aplica dispozițiile Convenției de la Basel cu privire la informarea și consimțământul statelor părți implicate.

Convenția de la Waigani din 1995 prevede dispoziții referitoare la interzicerea importurilor de deșeuri periculoase și radioactive țările Pacificului de Sud și controlul mișcărilor transfrontiere și gestiunea deșeurilor periculoase .Convenția stabilește o serie de obligații generale dintre care amintim:obligația fiecărui stat în dezvoltare –parte la convenție- de a interzice importurile tuturor tipurilor de deșeuri periculoase și radioactive din state care nu sunt părți la Convenție;statele dezvoltate(Australia și Noua Zeelandă) au obligația de a interzice exportul deșeurilor periculoase și radioactive în statele în dezvoltare aparținând Forumului Pacificului de Sud sau în teritoriile cărora li se aplică Convenția, cu excepția schimburilor între Australia și Noua Zeelandă.Convenția stabilește procedura efectuării transferurilor de deșeuri care este asemănătoare celei prevăzute de Convenția de la Basel.¹⁹

Protocolul de la Izmir din 1996 privind prevenirea poluării Mării Mediterane de mișcările transfrontiere de deșeuri periculoase și eliminarea lor are același model convențional ca și Acordul de la Panama.

Deșeurile periculoase sunt enumerate în Anexa I, iar Anexa II cuprinde lista caracterelor pericolului pe care deșeurile nepericuloase trebuie să le aibă pentru a fi considerate periculoase. Atunci când deșeurile nu pot fi eliminate într-un mod rațional ecologic în țările în care sunt produse, neavând mijloacele tehnice adecvate, opțiunea autorizării mișcărilor transfrontiere poate fi luată în considerație. Regula dublului consimțământ este menținută, precum și obligația de a reimporta deșeurile dacă respectivul contract privind mișcarea deșeurilor nu poate fi executat.²⁰

¹⁹ *Ibidem*, p.343-345

²⁰ M.Duțu, *Tratat de dreptul mediului. Ediția a –III-a*, Editura CH Beck, București, 2007, p.865-866

Traficul ilicit(care este definit ca orice mișcare transfrontieră care nu respectă dispozițiile protocolului ori alte reglementări de drept internațional) trebuie reprimat inclusiv prin sancțiuni penale.(art.8) Informarea și participarea publicului sunt necesare „în cazuri excepționale când o mișcare transfrontieră de deșeuri este autorizată”.(art.12)

Acordul de la Moscova din 1996. Acordul privind controlul mișcărilor transfrontiere de deșeuri periculoase și alte deșeuri a fost adoptat la Moscova la 12 aprilie 1996 între țările Comunității Statelor Independente.²¹ Obiectivul său este de a stabili o serie de compromisuri minime între statele părți în materia mișcărilor transfrontiere de deșeuri periculoase în scopul protejării sănătății umane și a mediului.²²

Acordul definește „noțiunea de periculoase” în Anexele I și II,considerând „alte deșeuri” -reziduurile menajere.Deșeurile radioactive sunt excluse din sfera aplicării acestui Acord. Acordul de la Moscova stabilește o serie de obiective pentru atingerea cărora statele părți trebuie să coopereze: -reglementarea și controlul importurilor și exporturilor de deșeuri periculoase și alte deșeuri, precum și tranzitul acestora prin zonele supuse jurisdicției sale; -adoptarea măsurilor necesare pentru garantarea siguranței mișcărilor transfrontiere; -adoptarea măsurilor necesare decontaminării urgente în cazul unor accidente; -schimbul de informații privind dezvoltarea instalațiilor și tehnologiilor de eliminare a deșeurilor.

În plus, statele sunt obligate să desemneze autoritățile naționale care să le reprezinte în îndeplinirea obligațiilor asumate prin Acord. Acordul nu prevede procedura după care se realizează fluxul transfrontier,astfel că se poate deduce -din definiția traficului ilegal de deșeuri periculoase- că sunt cerute notificarea și consimțământul tuturor statelor implicate,adică a statului de destinației și a celor de tranzit.²³ Alături de aceste tratate cu caracter regional au mai fost adoptate și acorduri bilaterale,cum ar fi: Acordul de cooperare pentru protecția sănătății omului și a mediului în regiunea de frontieră încheiat între Mexic și SUA la Washington, la 12 noiembrie, 1986; Acordul de la Ottawa încheiat la 18 octombrie 1986 între Canada și SUA privind controlul mișcărilor transfrontiere a deșeurilor periculoase; Convenția de la Noumea încheiată la 24 noiembrie 1986 privind protejarea resurselor naturale și a mediului în regiunea Pacificului de Sud²⁴

Concluzii. Experiența negativă pe care unele state membre UE au avut-o cu deșeurile aduse și aruncate ilegal pe teritoriul lor din alte state a determinat decizia

²⁰ M.Duțu,*Tratat de dreptul mediului.Ediția a -III-a*,Editura CH Beck,București,2007,p.865-866

²¹ Au semnat Convenția Armenia, Bielorusia, Georgia, Kazakhstan, Kirghistan, Moldova, Rusia, Tajikistan, Turkmenistan și Uzbekistan. Ucraina și Azerbaijan au refuzat să semneze Convenția

²² Jose Juste Ruiz,*op.cit.*,p.345

²³ *Ibidem*,p.346

²⁴ M.Duțu,*op.cit.*,p.868

acestora de a înăspri reglementările cu privire la fluxul transfrontier de deșeuri. După ce Germania a înăsprit regulile naționale cu privire la depozitarea deșeurilor menajere și altele, statele din Europa centrală s-au trezit în mijlocul unor depozități masive, ilegale de gunoi nemțesc pe teritoriul lor. Statisticile europene arată ca în fiecare an, al șaptelea camion care merge pe drumurile Uniunii Europene transportă deșeuri. Dacă s-ar pune la socoteală și transporturile ilegale acest număr ar crește mult. Așa-numitul eco-dumping, practica de a arunca deșeuri pe teritoriul statelor unde aceasta activitate costă mai puțin a devenit o problemă pentru statele centrale europene. De exemplu, în 2006, în Slovacia au fost descoperite 12 camioane care transportau ilegal deșeuri peste graniță.²⁵ În urma unei priviri mai atente asupra reglementărilor internaționale din domeniul fluxului transfrontier de deșeuri și a situațiilor cu care se confruntă statele care cad victime traficului ilicit de deșeuri, considerăm că se impune ca nu numai statele prejudiciate să dorească o cooperare în scopul înăsprii legislației, ci mai ales statele dezvoltate, care sunt mari generatoare de deșeuri. Interesele politice și economice favorizează mișcările transfrontiere de deșeuri, mărinând șansele transporturilor ilegale și, în consecință, a efectelor negative resimțite de populația statelor care primesc aceste deșeuri. Importurile de deșeuri nu ar trebui permise indiferent de scopul declarat (valorificare/eliminare) și indiferent dacă statul destinatar este parte contractantă sau nu la convențiile internaționale sau regionale. Pe de altă parte, este necesară crearea și dezvoltarea de instalații și tehnologii astfel încât deșeurile să fie valorificate/eliminate într-un mod ecologic rațional chiar pe teritoriul statului care le-a produs. Și nu în ultimul rând, se impune înăsprirea sancțiunilor și mai ales aplicarea lor în cazurile de trafic ilicit descoperite.

Bibliografie: DUȚU M., *Dreptul mediului*, Editura C.H.Beck, București, 2007; DUȚU M., *Tratat de dreptul mediului. Ediția a –III-a*, Editura CH Beck, București, 2007; LUPAN Ernest, MINEA Mircea Ștefan, MARGA Amalia, *Dreptul mediului. Partea specială, vol .II*, Editura Lumina Lex, București, 1997; RUIZ Jose Juste, *Derecho internacional del medio ambiente*, McGraw-Hil, Madrid, 1999, p.308; CRITIARIS M., „Third Worlds Nations are Down in the Dumps: the Exportation of Hazardous Waste” *Brooklyn Journal of International Law*, nr.16, 1990, p.312; EU-RO Newsletter-ul Guvernului României

Site-uri: www.mmediu.ro; www.europeana.ro; www.ec.europa.eu; www.greenpeace.ro; [EU-RO Newsletter-ul Guvernului României](#)

²⁵ EU-RO Newsletter-ul Guvernului României