

Poluarea în dreptul internațional

The environment's pollution reflected by international law

Lect.univ.dr. Mihai Floroiu

Abstract

The importance of the environment issue is paramount for the evolution of the planet. As environmental consciousness increases, after too many faulty interventions of the human being upon the environment, with disastrous implications, one area in particular seems to have suffered most of the bad consequences – the oceans of the Planet are submitted to a huge amount of pollution, either by dumping wastes and petroleum by-products, or by exploring without and care shown to the renewable resources, all this leading to a potential and irreversible destruction of maritime environment. There is a need for action at international level, in order to continue what was started quite some time ago.

Cuvinte cheie : *poluare, drept internațional, mări regionale, Directiva Europeană 2007/71/EC*

Key word: *pollution, international law, regional seas , Council Directive 2007/71/EC*

Preocupările legate de prezervarea mediului câștigă proporții din ce în ce mai importante. Acestea se fundamentează pe date obiective și pe pagube produse mediului ambient, ale căror multiple cauze sunt direct legate de intensificarea activităților umane asupra diverselor spații, dezvoltării industriale, expansiunii demografice. Aceste fenomene se prezintă, deja, într-un mod global. Percepția problemelor legate de mediu este de asemenea în plină creștere și poate lua multe forme : preocupare pentru binele individual, considerațiuni estetice, sanitare, politice, ideologice și chiar religioase, ecologia devenind, din anumite puncte de vedere, o nouă religie a Terrei.

Suprafața terestră reprezintă doar o mică parte din suprafața globului, mările și oceanele acoperind cea mai mare parte a acestuia. Dimensiunea atât de mare a spațiului acvatic i-a permis omului să o considere acest spațiu drept unul infinit, care putea fi folosit ca depozit pentru toate tipurile de deșeuri, fiind, în același timp, un rezervor de resurse naturale practic inepuizabile. Totuși, poluarea masivă cu produse petroliere și noile amenințări la adresa calității apei mării, oferite de către industria petrolieră, prin exploatarea resurselor petroliere submarine, și prin deversarea sistematică a unor deșeuri industriale sau chiar radioactive, interesante din punct de vedere economic, arunca o perspectivă sumbră asupra posibilităților de conservare a mediului și vieții marine așa cum o cunoaștem. Riscurile legate de poluare sunt atât de mari, încât este absolut nevoie de control și prevenire a acestei situații.

Ne vom referi în cele ce urmează la poluarea mării libere, a cărei definiție este dată de art. 86 al Convenției Mării de la Montego Bay¹ : “toate părțile mării neincluse în zona economică exclusivă, în marea teritorială sau în apele interioare ale unui Stat, ori în apele arihpelagice ale unui Stat-arhipelag”. Cu toate acestea, având în vedere faptul că distincția între marea teritorială și marea liberă este doar una conceptuală, juridică, fără o materializare fizică evidentă, se cuvine a fi extins acest concept de poluare a mării libere la poluarea generică a mării, dat fiind faptul că, în anumite situații, poluarea în marea liberă poate afecta și apele teritoriale, așa cum și situația inversă este valabilă. Ceea ce diferă, din punct de vedere juridic, sunt posibilitățile de acțiune ale unui Stat riveran, în funcție de locul unde s-a produs poluarea, fiind evident faptul că acesta poate lua măsuri mai drastice doar dacă poluarea a avut loc în apele sale teritoriale sau a fost provocată în marea liberă de o navă sub pavilionul său.

Astfel, în cele ce urmează, vom analiza poluarea cu produse petrolifere (I), precum și aceea, mai recentă, legată de poluarea prin deversarea în mare a unor deșeuri (II), precum și la adoptarea, pe plan european, a unei directive europene privind instalațiile portuare pentru deșeuri și a reziduurilor rezultate din încărcătura navelor (III).

I. Poluarea mării cu produse petrolifere

A. Conceptul de poluare prin deversare

Poluarea cu produse petroliere a mărilor și oceanelor a fost recunoscută ca o problemă în prima jumătate a secolului XX, diferite State introducând reglementări specifice vizând controlul deversărilor de produse petroliere în apele lor teritoriale. Prin poluare maritimă cu produse petroliere, se înțelege eliberarea de produse poluante, cel mai adesea voluntară, rezultată în mod tipic ca urmare a operațiunilor de spălare a rezervoarelor de petrol și la eliberarea în mare a uleiurilor uzate. Poluarea astfel realizată, are dezavantaje serioase. Adesea, sub influența vânturilor și a curenților oceanici, plăcile plutitoare de hidrocarburi, se pot deplasa sute de mile marine, provocând daune mult mai departe de punctul de deversare, apa mării rămânând poluată pentru un timp îndelungat după deversare, dat fiind faptul că dizolvarea produselor petroliere este extrem de lentă.

În acest context, în 1954 Marea Britanie a organizat o conferință privind poluarea cu hidrocarburi, în urma căreia s-a adoptat Convenția Internațională pentru Prevenirea Poluării Mării cu Produse Petroliere Petrol (OILPOL)². Ulterior, odată cu crearea Organizației Maritime Internaționale - OMI, în anul 1958, sub egida Națiunilor Unite, toate dispozitivele și instrumentele de ratificare ale Convenției OILPOL 1954 au fost transferate de Statul britanic noii organizații internaționale. Conștientizând importanța prevenirii poluării marine, mai ales după accidentul petrolierului Torrey Canyon³, care a deversat 120.000 tone de petrol pe coasta de vest a Angliei în 1967, în cadrul OMI a fost adoptată, la 2 noiembrie

¹ http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm

² http://www.imo.org/environment/mainframe.asp?topic_id=231

³ <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/case-histories/tlist.html#TORREY>

1973, Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL)⁴, cu obiect de reglementare mai vast, aplicându-se atât poluării cu produse petroliere, cât și cu alte produse chimice, în mod voit sau accidental. După semnarea acestei Convenții, ca urmare a unor accidente ale unor tancuri petroliere în perioada 1976 – 1977, în anul 1978 a fost adoptat un Protocol referitor la Convenția MARPOL, în cadrul unei conferințe privind măsuri de siguranță a navelor-cisternă și prevenirea poluării. Astfel, Convenția MARPOL este o combinație între cele două tratate din 1973 și 1978 intrată în vigoare la 2 octombrie 1983, actualmente cunoscută sub denumirea de Convenția MARPOL 73/78, fiind actualizată prin amendamente succesive, de-a lungul anilor. La ora actuală, 95% din Statele lumii sunt parte la această convenție⁵.

În această Convenție, sunt definite navele și normele privind deversarea, elemente care stau la baza poluării maritime cu produse petroliere, modalitățile de control și sancțiune din partea Statelor părți, precum și zonele susceptibile a fi protejate, după cum urmează :

1. Prin navă se înțelege orice ambarcațiune utilizată în mediul marin. Sunt excluse din domeniul de aplicare a Convenției navele de război, precum și navele de asistență și de alt tip deținute de către un Stat sau folosite de către acesta pentru scopuri necomerciale. Totodată, prezenta Convenție se aplică doar navelor cu o capacitate mai mare de 400 de tone, cu excepția petrolierelor, cărora li se aplică în integralitate, indiferent de capacitate.

Referitor la deversare, regulile sunt foarte stricte, fiind interzisă deversarea la o distanță mai mică de 50 de mile maritime de coasta, viteza de deversare fiind limitată la 60 de litri de reziduuri pe milă. În plus, petrolierelor li se aplică, în afară de aceste reguli, o serie de obligații și limitări specifice, după cum urmează :

- interzicerea totală a deversării în zone protejate;
- utilizarea unui sistem de decantare a tancurilor și a unui dispozitiv de control al scurgerilor în mare (cutie neagră);
- limita maximă de deversare este de 1/15000 din volumul încărcăturii navei.

În ceea ce privește navele de mai puțin de 400 de tone, acestea au următoarele obligații :

- interzicerea totală a deversării în zone protejate;
- deversările se pot face doar în mișcare, cu respectarea unor cerințe specifice privind conținutul de hidrocarburi;
- locul deversării trebuie să fie mai departe de 12 mile de la coastă ;
- echipamentul utilizat trebuie să fie conform din punct de vedere tehnic.

Normele privind deversarea de produse petroliere în mare au și câteva excepții, putând avea loc deversări în orice loc, cu condiția ca acestea să fie justificate de siguranța navei sau de protecția și salvarea de viați pe mare, precum și intenția de a preveni sau remedia un caz specific de poluare.

⁴ http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258#2

⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/MARPOL_73/78

2. Control și sancțiuni

Convenția MARPOL prevede că Statele părți trebuie să se angajeze să aplice efectiv acest acord și în special să sancționeze orice încălcare a acestor dispozitive de navele care intră sub jurisdicția oricărui Stat oriunde-ar găsi acestea. Ceea ce trebuie menționat este că sancțiunile trebuie să fie similare, indiferent dacă deversarea a avut loc în afara apelor teritoriale, sau în marea teritorială, elementul fundamental fiind necesitatea unor măsuri sancționatorii suficiente de dure pentru a descuraja comiterea unor astfel de acte.

Sistemul impus de convenție este următorul: regula este că normele Convenției trebuie să fie aplicate în marea liberă de către Statul de pavilion, în apele teritoriale de către Statul riveran sau de către Statul de pavilion, dacă cel riveran omite sau este în imposibilitate să ia măsuri. Celelalte State pot oferi informații sau dovezi referitoare la o deversare ilegală și, pe baza principiului reciprocității, acestea trebuie să fie informate asupra măsurilor luate împotriva autorului deversării.

Verificarea aplicării convenției este realizată imperfect efectuează, în măsura în care aceasta poate fi realizată doar în porturi, cu excepția vizitelor efectuate la bord, în largul mării. Atunci când o navă intră într-un port al unui Stat parte, aceasta poate fi inspectată, pentru a se verifica dacă a deversat substanțe nocive în mare, încălcând astfel Convenția. Controlul se face mai ușor prin obligativitatea prezenței pe anumite tipuri de ambarcațiuni a unor echipamente și sisteme de înregistrare funcționale - în special cutiile negre -, precum și ținerea la zi a registrelor de mărfuri transportate și păstrarea certificatelor internaționale privind poluarea, date după inspecție de către Statele de pavilion.

Inspecția este posibilă nu doar pentru a verifica existența la bord a unui certificat valabil, ci și pentru a verifica dacă caracteristicile navei și a echipamentelor, nu diferă, în mod esențial, de cele menționate în certificat. Statul riveran în portul căruia are loc escafa unde se face controlul, trebuie însă să aibă motive precise pentru care acționează în acest mod. Acesta poate lua măsuri pentru a întezice plecarea navei din port, în cazul în care, urmare a inspecției efectuate a rezultat că temerile cu privire la o posibilă poluare a mediului marin au fost fondate.

Se cuvine a fi remarcat și faptul că un Stat contractant poate refuza accesul unei nave în porturile sau terminalele sale, dacă aceasta nu este conformă cu Convenția. De asemenea, odată ce controlul efectuat în port duce la constatarea încălcării Convenției de către nava verificată, prin provocarea unui act de poluare a mării libere, trebuie întocmit și transmis un raport Statului de pavilion, care poate solicita informații suplimentare și, căruia, îi aparține dreptul exclusiv de a impune sancțiuni.

3. Spațiile marine protejate

Convenția nu se aplică doar mării libere în accepțiunea sa *stricto* sensu. Reglementările privind deversările, prezentate anterior, sunt de aplicare generală, având în vedere că acestea reprezintă măsuri minime de protecție aplicabile zonelor marine care nu sunt supuse suveranității niciunui Stat. Convenția a stabilit o serie

de "zone speciale", unde nu poate avea loc nici o deversare : Marea Mediterană, Marea Baltică, Marea Neagră, Marea Roșie și zona golfulurilor arabe. În aceste zone, Statele riverane, părți la Convenție, trebuie să prevadă instalațiile necesare primirii și transformării deșeurilor produse de navele care tranzitează spațiile marine protejate.

B. Poluarea provocată de explorarea/exploatarea resurselor petrolifere submarine și de lansarea de deșeurii în mare

1. Conceptul de poluare prin exploatarea resurselor petrolifere

Riscul este destul de recent, exploatarea resurselor petrolifere din subsolul mării devenind posibilă, din punct de vedere tehnic și financiar, începând cu a doua jumătate a anilor 1960. Producția submarină de petrol reprezintă o mare parte a producției mondiale, constituind, pe cale de consecință, cauza multor probleme juridice legate de poluarea mediului marin, având în vedere faptul că în toate etapele de exploatare, pericolul de degradare a mediului este ridicat, începând cu prospectarea geofizică, ce poate avea efecte dezastruoase asupra speciilor marine, atât prin folosirea de explozibili, în scopul de a facilita accesul la resursa de petrol, cât și prin forarea puțurilor de extracție și continuând cu acțiunile propriu-zise de foraj, dat fiind faptul că pot avea loc explozii și scăpări în apa mării a unor importante cantități de petrol, care poate ajunge până în zonele de coastă, provocând prejudicii imense atât în marea liberă cât și Statelor riverane.

Cu toate acestea, în timp ce în cazul poluării marine prin deversare de către navele care se deplasează, sursa poluării poate fi greu de găsit pentru a fi sancționată, o asemenea problemă nu se pune în cazul de față. Instalațiile petroliere sunt fixe și rămân relativ stabile chiar din faza de prospectare, ceea ce permite o încadrare juridică mai ușoară a problemelor cauzate de poluarea mării prin explorarea resurselor petrolifere submarine.

2. Poluarea prin deversarea în mare a altor deșeurii, de pe uscat sau de pe nave

Timp de mulți ani, mediul marin a fost considerat de unele State ca depozitul ideal pentru o diferită gamă de deșeurii, din moment ce nu existau alte spații terestre sau subterane de depozitare a deșeurilor în exces. În ciuda eforturilor depuse, problemele cauzate de eliminarea deșeurilor au rămas parțial nerezolvate, o soluție simplă a Statelor producătoare de deșeurii fiind rapid găsită prin aruncarea deșeurilor în mare. În acest cadru, a fost necesară reglementarea internațională a aruncării sau incinerării de deșeurii în mare.

Astfel, pe uscat, poluarea cauzată de aruncarea de pe coastă a deșeurilor sau reziduurilor provenite de la industriile din vecinătate, poate provoca consecințe catastrofale pentru mediul marin, a cărui productivitate poate fi redusă până la neant, cu consecințe nefaste asupra activităților de pescuit sau de dezvoltare a turismului maritim.

Deversarea de deșeurii este definită ca acel proces deliberat de evacuare în mare de deșeurii sau altor materii, de pe nave, aeronave, platforme sau alte structuri

situate în larg, cu excepția celor rezultate din exploatarea normală a acestora. Pentru a preveni asemenea acțiuni, la 13 noiembrie 1972 a fost semnată la Londra o Convenție⁶ al cărei scop era prevenirea polării marine prin deversarea de deșeuri sau alte materii și care ar putea pune în pericol sănătatea omului, cât și provoca unor daune majore resurselor biologice, resurselor marine vii, ori ar putea aduce atingere în orice fel folosirii legitime a mării libere.

În baza acestei convenții, părțile trebuie să ia toate măsurile posibile în scopul prevenirii poluării marine. Diferitele deșeuri care fac obiectul reglementărilor sunt enumerate într-o "listă neagră" (interzise a fi deversate în mare) și alta "gri" (deversare supusă aprobării prealabile).

Modul de aplicare a dispozițiilor Convenției este lăsat la latitudinea Statelor părți, în sensul în care acestea au sarcina de a interzice deversările și de a acorda autorizațiile speciale de deversare pentru substanțele conținute în "lista gri", precum și din perspectiva faptului că aceste State au și obligația de a verifica modul în care se aplică aceasta, în sensul în care fiecare dintre acestea trebuie să se asigure că măsurile impuse vor fi aplicate ca atare de navele aflate sub propria lor jurisdicție (nave sub pavilion propriu în apele teritoriale ale Statelor terțe, în marea teritorială și în marea liberă, precum și nave sub pavilion străin în propriile ape teritoriale, ori nave a căror încărcătură este destinată deversării).

Alte convenții care se bazează pe un sistem de "lista neagră" și "lista gri" a materiilor ce pot fi deversate sunt o serie de acorduri regionale, precum cele de la Oslo⁷, Helsinki și Barcelona. Astfel, Acordul de la Oslo din 15 februarie 1972, semnat anterior Convenției de la Londra, este o convenție regională între Statele nordice în domeniul prevenirii poluării marine prin deversarea de deșeuri în zona de nord-est a Oceanului Atlantic și într-o parte a Mării Arctice.

Convenția de la Helsinki din 22 martie 1974⁸, privind protecția mediului marin din Marea Baltică, interzice, în principiu, orice imersiune de deșeuri, cu excepția unor situații prevăzute în mod expres, în baza unui permis special. Dispozițiile acestei convenții se aplică navelor și aeronavelor supuse jurisdicției tuturor Statelor părți, care transportă sau îmbarcă în zona lor de jurisdicție materii de acest gen.

Acordul de la Barcelona, semnat la 16 februarie 1976⁹, constituie un caz à parte, în sensul în care reglementează deversarea de poluanți în Marea Mediterană, și folosește, deja menționatele liste "negre" și "gri" a materiilor ce pot fi deversate, cu amendamentul că listele materiilor ce nu pot fi deversate în mare sunt mai extinse decât cele stabilite prin Convenția de Londra din 1975, Secretariatul Convenției rămânând responsabil cu programul de mediu al Organizației Națiunilor Unite¹⁰, căreia trebuie să îi transmită coordonatele licențelor eliberate.

⁶ http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D21278/LC-LPbrochure.pdf

⁷ <http://www.offshore-environment.com/ospar.html>

⁸ http://www.helcom.fi/Convention/en_GB/convention/

⁹ http://www.unep.ch/regionalseas/regions/med/t_barcel.htm

¹⁰ <http://www.unep.org/regionalseas/>

3. Convenția de la Montego Bay

A treia Conferință a Națiunilor Unite privind dreptul mării a început în 1973, dar textul său a fost adoptat definitiv doar în 1982, cu ocazia finalizării "Convenției de la Montego Bay (Jamaica), considerată ca fiind o adevărată "constituție a oceanelor", fiind unul dintre cele mai importante tratate din domeniu din lume, prin faptul că realizează o codificare a dreptului internațional al mării.

Astfel, referitor la aspectele legate de poluarea maritimă, art. 194 al. 1, prevede că Statele trebuie să ia măsuri pentru prevenirea, reducerea și controlul poluării mediului marin de orice cauză, indiferent de originea acesteia. Al. 3 lit. C din același articol, se referă la poluarea care rezultă din instalațiile folosite în explorarea și exploatarea resurselor naturale, a solului și subsolului marin, ori a instalațiilor petroliere. Mai mult, art. 197 obligă Statele să coopereze la nivel regional sau global, direct sau prin intermediul organizațiilor internaționale competente, la dezvoltarea standardelor și practicilor internaționale care să fie conforme cu dispozițiile convenției, în scopul de a proteja și conserva resursele de mării libere.

Se poate spune că internaționalizarea acestei probleme a dobândit o asemenea importanță din cauza posibilităților oferite de tehnologia modernă în domeniul exploatării fundului mării, în special a platoului continental, considerat a fi una dintre cele mai bogate resurse naturale marine. Prin platou continental se înțelege continuarea naturală a solului terestru, sub apele marine, de-a lungul coastelor continentale și care se întinde în larg, în pante naturale, până la punctul de început al abisului submarin. Acest platou se poate întinde pe o distanță mare de la coasta, de cele mai multe ori dincolo de intervalul de 12 mile marine ale mării teritoriale, Statul riveran dispunând, până la un maxim de 200 de mile marine în larg de la linia de bază a mării teritoriale, de o serie de drepturi suverane în exploatarea acestuia. Cu toate acestea, drepturile statului riveran asupra platoului continental nu trebuie să aducă prejudicii regimului și stării apelor de deasupra, acest Stat putând acționa doar în funcție de nevoile sale de explorare și exploatare a resurselor petrolifere din platoul continental, ceea ce confirmă caracterul funcțional al drepturilor care îi sunt atribuite. Se poate spune, astfel, că nu există o reală suveranitate teritorială asupra platoului continental, Statul care explorează resursele petrolifere din platou fiind obligat la respectarea tuturor normelor internaționale care au ca scop prevenirea poluării marine cu produse petrolifere.

În ceea ce privește poluarea prin deversare în mare, art. 207 și 213 ale Convenției, aceasta ar fi cauza a aproximativ 80% din poluarea marină. Din păcate, dreptul internațional, s-a preocupat prea puțin de acest subiect, deoarece poluarea de acest gen are loc în special în apele teritoriale, dar, tendința este de a se adopta norme mai stricte pentru reducerea poluării duse spre mare de către râuri și sistemele de canalizare, primii pași fiind făcuți la Conferința de la Rio de Janeiro din 1992¹¹, având în vedere că anterior acestei Conferințe, în special în perioada

¹¹ <http://www.un.org/geninfo/bp/enviro.html>

elaborării Convenției, nu a fost posibilă concilierea poziției majorității cu privire la poluarea marină de origine terestră cu cea a unor State care doreau adoptarea unor standarde mult mai stricte, cum este cazul Braziliei, care solicita recunoașterea statutului său special datorat extinselor sale zone de coastă. Astfel, Convenția prevede un principiu al unui nivel minim de control, care permite părților să adopte legile și reglementările care o doresc, fără obligația de a respecta principiile prevăzute de Convenție.

III. Lupta împotriva poluării maritime pe plan european

Odată cu accidentele maritime cu efecte majore din punct de vedere al poluării cu produse petroliere în Uniunea Europeană, cum ar fi scufundarea petrolierului Prestige în largul coastelor Spaniei, Uniunea Europeană a decis începând cu anul 2002, să lupte temeinic împotriva poluării marine provocate în mod intenționat (degazarea rezervoarelor) sau prin neglijență gravă și a adoptat o serie de acte normative extrem de importante în domeniu. Totodată, instituțiile europene au decis, abordarea instituțională a acestui proces și au creat și o agenție specializată pentru a consolida arsenalul juridic de care dispun deja în lupta împotriva poluării maritime.

1. Directiva Comisiei 2005/35/CE¹²

Cunoscută sub denumirea de «DIRECTIVA MARPOL », aceasta definește deversările ilegale, și stabilește obligația Statelor membre de a impune sancțiuni eficiente, proporționale și descurajante, și întărește represiunea penală pentru poluarea cu produse petroliere cauzată de nave. Acest text definește care deversări de hidrocarburi constituie infracțiuni, fiind stabilite două categorii de deversări ilegale, cele comise intenționat / din imprudență, respectiv cele comise prin neglijență gravă.

2. Regulamentul Comisiei 1406/2002¹³

Regulamentul vizează constituirea Agenției Europene pentru Securitate Maritimă¹⁴, cu sediul la Lisabona, care își propune să ofere asistență tehnică și științifică Statelor membre și Comisiei pentru îmbunătățirea standardelor de siguranță marină și asigurarea aplicării lor uniforme în Europa, cât și pentru a le evalua eficacitatea și a le promova în întreaga lume. Crearea Agenției este parte a pachetului Erika II, sfera sa de competență aplicându-se celor 27 de State membre, precum și Norvegiei și Islandei. Misiunea Agenției este de a asista Comisia în pregătirea și elaborarea legislației Uniunii Europene privind siguranța maritimă și prevenirea poluării mediului marin și în punerea acesteia în aplicare, derulând activități de control al funcționării generale a sistemului comunitar de control în

¹² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:15:15:32005L0035:RO:PDF>

¹³ http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&numdoc=32002R1406&model=guichett&lg=en

¹⁴ <http://www.emsa.europa.eu/>

porturi, furnizarea de asistență tehnică Comisiei, asigurarea punerii în aplicare de către Statele membre a legislației privind societățile de clasificare a navelor de pasageri și de formare a navigatorilor și eliberare a brevetelor, facilitarea cooperării între Statele membre în conformitate cu Directiva 2002/59 privind instituirea unui sistem de monitorizare și de informații asupra traficului navelor comunitare și elaborarea unei metodologii comune de investigații a incidentelor pe mare, precum și analizarea rapoartelor de anchetă redactate de Statele membre.

Această agenție este competentă, în ceea ce privește poluarea marină cu produse petroliere, conform Regulamentului 2004/724/EC să lupte împotriva poluării cu produse petrolifere, agenția putând fi solicitată în orice moment de către Statele membre care se confruntă cu cazuri de poluare. Astfel, au fost identificate patru zone prioritare pentru asistență operațională, Marea Baltică, partea de vest a Canalului, coastele Oceanului Atlantic și Marea Mediterană, în care agenția intervine cu prioritate contribuind în caz de poluare.

Totodată, agenția are posibilitatea de a furniza imagini surprinse de sateliți pentru a ajuta la detectarea de deversări ilegale, accidentale sau intenționate. Acest sistem, denumit CleanSeaNet¹⁵, este operațional începând cu mijlocul anului 2007, versiunea a doua a serviciului, urmând a fi publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene din 2010. Astfel, agenția va depune eforturi pentru a dezvolta un instrument puternic, capabil de coroborarea datelor prin satelit pentru detectarea poluării apelor submarine cu cea de monitorizare a traficului maritim, proces care are ca scop îmbunătățirea procesului de identificare a navelor poluante și, prin urmare, posibilitatea de urmărire penală.

În ansamblu, anul 2010 ar trebui să permită extinderea transmiterii electronice a datelor referitoare la transportul maritim în apele Uniunii Europene, precum și stabilirea de ghișee naționale unice, interconectate în rețea prin sistemul european SafeSeaNet¹⁶.

3. Directiva Europeană 2007/71/CE¹⁷

Această directivă intenționează să abordeze la nivel european problema deșeurilor provenite de la nave, cu scopul de a preveni aruncarea lor peste bord. În acest sens directiva impune obligații atât navelor cât și porturilor și instituie obligația căpitanilor de nave care fac escală într-un port european de a depune deșeurile provenite de la navă în centrele de primire existente, înainte de a părăsi portul, putând fi interzisă ieșirea în larg a navelor care nu și-au depus deșeurile. Aceste cerințe se aplică tuturor navelor, inclusiv celor de pescuit de agrement, indiferent de pavilionul lor și care acostează sau care funcționează în port (cu excepția navelor de război și altor nave aparținând sau exploatate de către Stat în calitate de subiect de drept internațional public).

În caz de nerespectare a acestor obligații, armatorul navei și căpitanul sunt pasibili de amendă, a cărei valoare variază de la 4 000 la 40 000 de euro.

¹⁵ <http://cleanseanet.emsa.europa.eu/>

¹⁶ <http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2282/5926>

¹⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:032:0021:0021:RO:PDF>

La rândul lor, autoritățile portuare trebuie să se asigure că instalațiile de preluare adecvate sunt disponibile pentru a satisface nevoile navelor care le intra în port. Toate porturile, indiferent de natura lor (comerciale, de pescuit sau de agrement) trebuie să ofere aceste facilități. Concret, aceasta înseamnă că fiecare navă trebuie să poată depune în port toate deșeurile sale, precum :

- deșeuri solide (gunoi, carton, baterii, filtre de ulei, cutii de vopsea etc.) ;
- deșeuri lichide (uleiuri uzate, ape uzate și ape de caldă;

Colectarea acestor deșeuri trebuie să se facă cu respectarea interdicției reglementare de a amesteca deșeuri periculoase și deșeuri non-periculoase (baterii, filtre, uleiuri etc.), autoritatea portuară trebuie să stabilească un plan pentru primirea și prelucrarea deșeurilor, inclusiv toate măsurile puse în aplicare în acest sens în portul în cauză. Acest plan trebuie să fie comunicat autorităților Statului și să fie disponibil pentru toți utilizatorii portului.

Pentru a acoperi costurile de colectare și de prelucrare a deșeurilor, autoritatea portuară poate stabili o taxă pentru navele comerciale și ambarcațiunile de agrement cu o capacitate mai mare de 12 de pasageri.

În prezent, deși există o serie de mecanisme vizând combaterea și sancționarea poluării, acestea au încă lacune și se caracterizează prin tendința majoră de rezolvă după eveniment, odată ce aceste probleme au fost expuse în mod brutal. Deși aspectele legate de mediu sunt prin internaționale natura consecințelor și implicațiilor concrete, în general rezolvarea lor a rezultat în principal din soluții naționale. În loc de concluzie, putem spune că, în ciuda evoluțiilor importante și a conștientizării gravității acestei probleme, mai sunt încă multe de făcut pentru ca sistemele juridice internaționale de luptă împotriva poluării mării să poată deveni complete și articulate.