Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B ►M1 DIRECTIVA 2005/35/CE PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 7 septembrie 2005

privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni, inclusiv sancțiuni penale, pentru infracțiunile de poluare ◄

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 255, 30.9.2005, p. 11)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Directiva 2009/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 octombrie 2009	L 280	52	27.10.2009

▼B

►M1 DIRECTIVA 2005/35/CE PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 7 septembrie 2005

privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni, inclusiv sancțiuni penale, pentru infracțiunile de poluare ◄

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ([1]),

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratat ([2]),

întrucât:

(1) Politica comunitară în materie de siguranță maritimă vizează un nivel ridicat de siguranță și de protecție a mediului și se bazează pe principiul că toate părțile implicate în transportul mărfurilor pe cale maritimă sunt responsabile ca navele utilizate în apele comunitare să fie în conformitate cu normele și standardele în vigoare.

(2) În toate statele membre, standardele concrete pentru deversările de substanțe poluante provenite de la nave sunt bazate pe Convenția Marpol 73/78. Cu toate acestea, normele respective sunt ignorate zilnic de un număr foarte mare de nave care navighează în apele comunitare, fără a fi luată vreo măsură pentru a corecta această stare de fapt.

(3) Convenția Marpol 73/78 este pusă în aplicare diferit de la un stat membru la altul astfel încât este necesară o armonizare la nivel comunitar; în special, practicile statelor membre referitoare la impunerea de sancțiuni pentru deversările de substanțe poluante provenite de la nave variază în mod semnificativ.

(4) Măsurile cu efect de descurajare fac parte integrantă din politica de siguranță maritimă a Comunității, deoarece asigură legătura între responsabilitatea fiecărei părți implicate în transportul mărfurilor poluante pe cale maritimă și supunerea părților la sancțiuni. Pentru a obține o protecție eficientă a mediului sunt necesare sancțiuni eficiente, cu efect de descurajare și proporționale.

(5) În acest scop este important ca, prin intermediul instrumentelor legale corespunzătoare, să se apropie dispozițiile legale existente, în special în ceea ce privește definirea exactă a încălcării în cauză, excepțiile, normele minime în materie de sancțiuni, răspundere și competență.

(6) Prezenta directivă este completată printr-o reglementare detaliată a infracțiunilor și a sancțiunilor, precum și prin alte dispoziții stabilite prin Decizia-cadru nr. 2005/667/JAI a Consiliului din 12 iulie 2005 de consolidare a cadrului penal pentru aplicarea legii împotriva poluării cauzate de nave ([3]).

([1]) JO C 220, 16.9.2003, p. 72.

([2]) Avizul Parlamentului European din 13 ianuarie 2004 (JO C 92 E, 16.4.2004, p. 77), Poziția comună a Consiliului din 7 octombrie 2004 (JO C 25 E, 1.2.2005, p. 29), Poziția Parlamentului European din 23 februarie 2005 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 12 iulie 2005.

([3]) JO L 255, 30.9.2005, p. 164.

▼B

(7) Nici regimul internațional privind răspunderea civilă și indemnizația în caz de poluare cu hidrocarburi, nici cel referitor la poluarea cu alte substanțe periculoase sau nocive nu asigură suficiente efecte de descurajare pentru a descuraja părțile implicate în transportul încărcăturilor periculoase pe cale maritimă să recurgă la practici sub nivelul standardelor. Efectele de descurajare necesare pot fi asigurate numai prin introducerea de sancțiuni care să fie aplicate oricărei persoane care cauzează sau contribuie la poluarea marină. Sancțiunile ar trebui să fie aplicabile nu numai proprietarului sau comandantului navei, ci și proprietarului încărcăturii, societății de clasificare sau oricărei alte persoane implicate.

(8) Este necesar ca deversările de substanțe poluante provenite de la nave să fie considerate încălcări în cazul în care au fost săvârșite cu intenție, prin imprudență sau prin neglijență gravă. Aceste încălcări sunt considerate infracțiuni în conformitate cu Decizia-cadru nr. 2005/667/JAI care completează directiva și în circumstanțele prevăzute de prezenta decizie.

(9) Sancțiunile aplicabile pentru deversările de substanțe poluante care provin de la nave nu au legătură cu răspunderea civilă a părților interesate și, prin urmare, nu se supun nici unei norme referitoare la limitarea sau determinarea răspunderii civile, nici nu limitează despăgubirea eficientă a victimelor incidentelor de poluare.

(10) Este necesar ca statele membre să consolideze, în mod eficient, cooperarea dintre ele pentru ca deversările de substanțe poluante provenite de la nave să fie detectate la timp și contravenienții să fie identificați. În acest scop, Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă, instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 ([1]) are un rol important în cooperarea cu statele membre pentru dezvoltarea unor soluții tehnice și pentru furnizarea asistenței tehnice pentru punerea în aplicare a prezentei directive și pentru a contribui la îndeplinirea oricărei misiuni atribuite Comisiei în scopul punerii în aplicare eficiente a prezentei directive.

(11) Pentru o mai bună prevenire și combatere a poluării din mediul marin ar trebui să se creeze sinergii între autoritățile însărcinate cu aplicarea legii, cum ar fi serviciile naționale de pază de coastă. În acest context, Comisia ar trebui să efectueze un studiu de fezabilitate evidențiind costurile și beneficiile punerii în aplicare a unui corp de pază de coastă europeană responsabilă cu prevenirea poluării și reacția la poluare. Acest studiu ar trebui urmat, după caz, de o propunere privind crearea unui corp de pază de coastă european.

(12) Atunci când există o dovadă clară și obiectivă a unei deversări care a cauzat sau care riscă să cauzeze daune importante, este necesar ca statele membre să supună problema autorităților competente în vederea intentării unei acțiuni în conformitate cu articolul 220 din Convenția Organizației Națiunilor Unite din 1982 privind dreptul mării.

(13) Aplicarea Directivei 200/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de colectare recepție portuare pentru a deșeurile deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură ([2]) constituie, împreună cu prezenta directivă, un instrument-cheie din seria de măsuri destinate prevenirii poluării cauzate de nave.

([1]) JO L 208, 5.8.2002, p. 1, regulament astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 724/2004 (JO L 129, 29.4.2004, p. 1).

([2]) JO L 332, 28.12.2000, p. 81, directivă astfel cum a fost modificată prin Directiva 2002/84/CE (JO L 324, 29.11.2002, p. 53).

▼B

(14) Este necesar să se adopte măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive, în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999, de stabilire a procedurilor de exercitare a competențelor de executare conferite Comisiei ([1]).

(15) Dat fiind că obiectivele prezentei directive și anume introducerea în dreptul comunitar a standardelor internaționale aplicabile poluării cauzate de nave și stabilirea unor sancțiuni – penale și administrative – în caz de încălcări ale acestor standarde, în scopul asigurării unui nivel ridicat de siguranță și de protecție a mediului în transportul maritim, nu pot fi îndeplinite în mod satisfăcător de statele membre și prin urmare, pot fi mai bine realizate la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, prevăzut la articolul 5 din Tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru a atinge aceste obiective.

(16) Prezenta directivă respectă în totalitate Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene; oricărei persoane bănuite de săvârșirea unei încălcări trebuie să i se garanteze un proces echitabil și imparțial, iar sancțiunile trebuie să fie proporționale cu gravitatea încălcării,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectul

▼M1

(1) Prezenta directivă urmărește includerea în dreptul comunitar a standardelor internaționale privind poluarea cauzată de nave, precum și asigurarea faptului că persoanele responsabile pentru deversări de substanțe poluante sunt supuse unor sancțiuni corespunzătoare, inclusiv de natură penală, în scopul îmbunătățirii siguranței maritime și al îmbunătățirii protecției mediului marin împotriva poluării cauzate de nave.

▼B

(2) Prezenta directivă nu împiedică statele membre să adopte măsuri mai stricte împotriva poluării cauzate de nave, în conformitate cu dreptul internațional.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive:

1. „Marpol 73/78” înseamnă Convenția Internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave și protocolul acesteia din 1978, în versiunea sa actualizată;

2. „substanțe poluante” înseamnă substanțele prevăzute la anexele I (hidrocarburi) și II (substanțe lichide nocive în vrac) la Marpol 73/78;

3. „deversare” înseamnă orice evacuare provenită de la o navă, oricare ar fi cauza acesteia, prevăzută la articolul 2 din Marpol 73/78;

4. „navă” înseamnă o ambarcațiune maritimă, indiferent de pavilionul acesteia, de orice tip, exploatată în mediul marin, inclusiv ambar-

([1]) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

▼B

cațiuni cu aripi imerse, ambarcațiuni pe pernă de aer, submarine și ambarcațiuni plutitoare;

▼M1

5. „Persoană juridică” înseamnă orice entitate juridică având acest statut în temeiul legislației naționale în vigoare, cu excepția statelor sau a organismelor publice care acționează în exercițiul autorității statului, precum și a organizațiilor internaționale publice.

▼B

Articolul 3

Domeniul de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică, în conformitate cu dreptul internațional, deversărilor de substanțele poluante în:

(a) apele interne, inclusiv porturile, ale unui stat membru, în măsura în care regimul Marpol se aplică;

(b) apele teritoriale ale unui stat membru;

(c) strâmtorile utilizate pentru navigația internațională supuse regimului de transport de tranzit, în conformitate cu partea a III-a secțiunea 2 din Convenția Organizației Națiunilor Unite din 1982 privind dreptul mării, în măsura în care statul membru exercită o jurisdicție asupra acestor strâmtori;

(d) zona economică exclusivă sau o zonă echivalentă dintr-un stat membru, stabilită în conformitate cu dreptul internațional și

(e) marea liberă.

(2) Prezenta directivă se aplică în cazul deversărilor de substanțe poluante provenite de la orice fel de nave, indiferent de pavilionul lor, cu excepția navelor de război și a navelor de război auxiliare, precum și a altor nave aparținând unui stat sau exploatate de stat și utilizate în momentul respectiv exclusiv unui serviciu public, necomercial.

▼M1

Articolul 4

Încălcări

(1) Statele membre se asigură că deversările de substanțe poluante de către nave, inclusiv faptele minore de astfel de deversări, într-una dintre zonele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) sunt considerate încălcări, în cazul în care au fost săvârșite cu intenție, din imprudență sau din neglijență gravă.

(2) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că toate persoanele fizice sau juridice care au săvârșit o încălcare în înțelesul alineatului (1) răspund pentru aceste încălcări.

Articolul 5

Excepții

(1) O deversare de substanțe poluante într-una dintre zonele menționate la articolul 3 alineatul (1) nu se consideră încălcare în cazul în care îndeplinește condițiile menționate în anexa I Regulile 15, 34, 4.1 sau 4.3 sau în anexa II Regulile 13, 3.1.1 sau 3.1.3 la Convenția Marpol 73/78.

(2) O deversare de substanțe poluante în zonele menționate la articolul 3 alineatul (1) literele (c), (d) și (e) nu se consideră încălcare săvârșită de proprietar, de comandant sau de echipajul navei în cazul în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute în anexa I Regula 4.2 sau în anexa II Regula 3.1.2 la Convenția Marpol 73/78.

▼M1

Articolul 5a

Infracțiuni

(1) Statele membre se asigură că încălcările în înțelesul articolelor 4 și 5 sunt considerate infracțiuni.

(2) Alineatul (1) nu se aplică faptelor minore, în care acțiunea săvârșită nu provoacă o deteriorare a calității apei.

(3) Faptele minore repetate care în mod separat nu au un astfel de efect, dar care reunite conduc la deteriorarea calității apei sunt calificate drept infracțiuni în cazul în care sunt săvârșite cu intenție, din imprudență sau din neglijență gravă.

Articolul 5b

Instigarea și complicitatea

Statele membre se asigură că orice act de instigare sau de complicitate la o infracțiune săvârșită cu intenție, menționată la articolul 5a alineatele (1) și (3), este pasibil de aplicarea unor sancțiuni penale.

▼B

Articolul 6

Măsuri de aplicare în ceea ce privește navele aflate în portul unui stat membru

(1) În cazul în care neregulile sau informațiile dau naștere la suspiciunea că o navă care se află într-un port în mod voluntar sau la un terminal în larg al unui stat membru a fost implicată sau este implicată într-o deversare de substanțe poluante într-una din zonele prevăzute la articolul 3 alineatul (1), statul membru în cauză se asigură că se efectuează o inspecție adecvată în conformitate cu legislația sa internă, luând în considerare orientările aplicabile adoptate de către Organizația Maritimă Internațională (OMI).

(2) În cazul în care inspecția menționată la alineatul (1) dezvăluie fapte care pot implica existența unei încălcări în sensul articolului 4, sunt informate autoritățile competente din statul membru respectiv și din statul de pavilion al navei.

Articolul 7

Măsuri de aplicare de către statele riverane cu privire la navele aflate în tranzit

(1) În cazul în care presupusa deversare de substanțe poluante are loc în zonele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) literele (b), (c), (d) sau (e), iar nava care este bănuită că a efectuat această deversare nu face escală într-un port din statul membru care deține informații referitoare la presupusa deversare, se aplică următoarele dispoziții:

(a) În cazul în care următoarea escală a navei are loc într-un alt stat membru, statele membre în cauză cooperează strâns la inspecția prevăzută la articolul 6 alineatul (1) și în luarea unei decizii privind măsurile adecvate pentru deversarea în cauză;

(b) În cazul în care următoarea escală a navei are loc într-un port dintr-un stat care nu este membru al Comunității, statul membru ia măsurile necesare pentru ca următorul port de escală al navei să fie informat despre presupusa deversare și solicită ca statul următoarei escale să ia măsurile adecvate în ceea ce privește deversarea în cauză.

(2) Atunci când există o probă clară și obiectivă că o navă care navighează în zonele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) literele (b) sau (d) a săvârșit, în zona prevăzută la articolul 3 alineatul (1) litera (d), o încălcare care a condus la deversări ce au cauzat sau riscă să cauzeze

▼B

daune importante litoralului sau intereselor conexe ale statului membru în cauză sau tuturor resurselor din zonele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) literele (b) sau (d), statul în cauză, sub rezerva părții a XII-a secțiunea 7 din Convenția Organizației Națiunilor Unite din 1982 privind dreptul mării și în cazul în care elementele doveditoare justifică acest fapt, statul prezintă problema autorităților competente în vederea intentării unei acțiuni, care implică printre altele imobilizarea navei în conformitate cu legislația internă.

(3) În oricare caz se informează autoritățile statului de pavilion al navei.

▼M1

Articolul 8

Sancțiuni

Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a garanta că încălcările în înțelesul articolelor 4 și 5 sunt pasibile de aplicarea unor sancțiuni eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

Articolul 8a

Sancțiuni împotriva persoanelor fizice

Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că încălcările menționate la articolul 5a alineatele (1) și (3) și la articolul 5b sunt pasibile de aplicarea unor sancțiuni penale eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

Articolul 8b

Răspunderea persoanelor juridice

(1) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru ca persoanele juridice să poată răspunde pentru infracțiunile menționate la articolul 5a alineatele (1) și (3) și la articolul 5b, săvârșite în beneficiul lor de orice persoană fizică, acționând fie individual, fie ca membru al unui organ al persoanei juridice, care deține o poziție de conducere în cadrul acesteia, pe baza:

(a) unui mandat de reprezentare a persoanei juridice; sau

(b) unei competențe de a lua decizii în numele persoanei juridice; sau

(c) unei competențe de a exercita un control în cadrul persoanei juridice.

(2) Fiecare stat membru se asigură, de asemenea, că o persoană juridică poate fi considerată răspunzătoare în cazul în care lipsa supravegherii sau a controlului din partea unei persoane fizice menționate la alineatul (1) a făcut posibilă săvârșirea unei infracțiuni menționate la articolul 5a alineatele (1) și (3) și la articolul 5b, în beneficiul persoanei juridice respective, de către o persoană fizică aflată sub autoritatea acesteia.

(3) Răspunderea unei persoane juridice în temeiul alineatelor (1) și (2) nu exclude procedurile penale împotriva persoanelor fizice care sunt autori, instigatori sau complici la săvârșirea infracțiunilor menționate la articolul 5a alineatele (1) și (3) și la articolul 5b.

Articolul 8c

Sancțiuni împotriva persoanelor juridice

Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că o persoană juridică considerată răspunzătoare în temeiul articolului 8b este pasibilă de aplicarea unor sancțiuni eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

▼B

Articolul 9

Conformitatea cu dreptul internațional

Statele membre aplică dispozițiile prezentei directive fără nici o discriminare de drept sau de fapt față de navele străine și în conformitate cu dreptul internațional aplicabil, în special partea a XII-a secțiunea 7 din Convenția Organizației Națiunilor Unite din 1982 privind dreptul mării și notifică de îndată, statului de pavilion al navei și oricărui alt stat în cauză, măsurile adoptate în temeiul prezentei directive.

Articolul 10

Măsuri de însoțire

(1) În sensul prezentei directive, statele membre și Comisia cooperează, după caz, în strânsă cooperare cu Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă, luând în considerare programul de acțiune pentru combaterea poluării marine accidentale sau deliberate, care s-a stabilit prin Decizia nr. 2850/2000/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]) și, după caz, punerea în aplicare a Directivei 2000/59/CE pentru:

(a) elaborarea sistemelor de informații necesare pentru punerea în aplicare efectivă a prezentei directive;

(b) stabilirea practicilor și orientărilor comune bazate pe cele existente la nivel internațional, în special pentru:

— monitorizarea și identificarea rapidă a navelor care efectuează deversări de substanțe poluante încălcând prezenta directivă și în special, după caz, instalarea unui echipament de control la bordul navei;

— elaborarea unor metode fiabile de urmărire care permit stabilirea legăturii între substanțele poluante detectate în mare și o anumită navă și

— aplicarea efectivă a prezentei directive.

(2) În cadrul misiunilor care îi sunt încredințate prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002, Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă:

(a) cooperează cu statele membre elaborând soluții tehnice și furnizând asistență tehnică în raport cu punerea în aplicare a prezentei directive, prin acțiuni cum ar fi urmărirea deversărilor prin monitorizare și supraveghere prin satelit;

(b) asistă Comisia în punerea în aplicare a prezentei directive, inclusiv, după caz, prin intermediul unor vizite în statele membre în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002.

Articolul 11

Studiul de fezabilitate

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, până la sfârșitul lui 2006, un studiu de fezabilitate în care apar costurile și beneficiile punerii în aplicare a unui corp de pază de coastă european responsabil cu prevenirea poluării și cu răspunsul la aceasta.

([1]) Decizia nr. 2850/2000/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2000 de stabilire a unui cadru comunitar de cooperare în domeniul poluării accidentale sau deliberate a mediului marin (JO L 332, 28.12.2000, p. 1.), decizie astfel cum a fost modificată ultima dată prin Decizia nr. 787/2004/CE (JO L 138, 30.4.2004, p. 12).

▼B

Articolul 12

Rapoarte

Din trei în trei ani, fiecare stat membru transmite Comisiei un raport pentru a o informa cu privire la aplicarea prezentei directive de către autoritățile competente. Pe baza acestor rapoarte, Comisia prezintă un raport comunitar Parlamentului European și Consiliului. În acest raport, Comisia analizează în special dacă este necesară extinderea sau revizuirea domeniului de aplicare a prezentei directive. Aceasta descrie de asemenea evoluția jurisprudenței relevante din statele membre și examinează posibilitatea de a pune în aplicare o bază de date publică cuprinzând această jurisprudență.

Articolul 13

Comitetul

(1) Comisia este sprijinită de Comitetul pentru mări sigure și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 ([1]).

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul articol, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8 din decizia menționată.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE este stabilită la o lună.

Articolul 14

Procedura de informare

Comisia informează, în mod regulat, comitetul instituit prin articolul 4 din Decizia nr. 2850/2000/CE cu privire la orice măsură propusă sau altă activitate relevantă privind combaterea poluării marine.

Articolul 15

Procedura de modificare

În conformitate cu articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 și ca urmare a procedurii prevăzute la articolul 13 din prezenta directivă, COSS poate exclude modificările Convenției Marpol 73/78 din sfera de aplicare a prezentei directive.

Articolul 16

Punerea în aplicare

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 1 aprilie 2007 și informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

([1]) JO L 324, 29.11.2002, p. 1, regulament astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 415/2004 al Comisiei (JO L 68, 6.3.2004, p. 10).

▼B

Articolul 17

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 18

Destinatari

Prezenta Directivă se adresează statelor membre.

▼B

ANEXĂ

Rezumat, cu titlu de referință, al normelor Convenției Marpol 73/78 privind deversările de hidrocarburi și de substanțe lichide nocive prevăzute la articolul 2 alineatul (2)

Partea I: Hidrocarburi (anexa I la Convenția Marpol 73/78)

În sensul anexei I la Convenția Marpol 73/78, „hidrocarburile" desemnează petrolul sub toate formele sale și anume în special țițeiul, păcura, nămolul, reziduurile de hidrocarburi și produsele rafinate (altele decât produsele petrochimice care fac obiectul dispozițiilor anexei II la Convenția Marpol 73/78), iar „amestecurile de hidrocarburi" desemnează orice amestec cu conținut de hidrocarburi.

Extrase din dispozițiile aplicabile ale anexei I la Convenția Marpol 73/78:

Norma 9: Reglementarea deversărilor de hidrocarburi

1. Sub rezerva dispozițiilor normelor 10 și 11 din prezenta anexă și a alineatului (2) la prezenta normă, se interzice oricărei nave la care se aplică prezenta anexă, să deverseze în mare hidrocarburi sau amestecuri de apă cu hidrocarburi, cu excepția cazurilor în care sunt îndeplinite următoarele condiții:

   (a) în ceea ce privește petrolierele, cu excepția cazurilor prevăzute la litera (b) din prezentul alineat:

      (i) petrolierul nu este într-o zonă specială;

      (ii) petrolierul este la o distanță peste 50 de mile marine de uscatul cel mai apropiat;

      (iii) petrolierul este în deplasare pe rută;

      (iv) rata instantanee de deversare a hidrocarburilor nu depășește 30 de litri pe milă marină;

      (v) cantitatea totală de hidrocarburi deversată în mare nu depășește, pentru petrolierele existente, 1/15 000 din cantitatea totală a încărcăturii speciale din care provin reziduurile și, pentru petrolierele noi, 1/30 000 din cantitatea totală a încărcăturii speciale din care provin reziduurile și

      (vi) petrolierul utilizează un dispozitiv de monitorizare continuă și de control al deversărilor de hidrocarburi și un ansamblu de cisterne de decantare, astfel cum sunt prevăzute la norma 15 din prezenta anexă;

   (b) în ceea ce privește navele, cu tonaj brut egal sau mai mare de 400 de tone, altele decât petrolierele și în ceea ce privește petrolierele pentru santina compartimentului mașini, excluzând santina din sala de pompe de încărcătură, cu condiția ca efluenții acestora să nu se amestece cu reziduuri ale încărcăturii de hidrocarburi:

      (i) nava nu este într-o zonă specială;

      (ii) nava este în deplasare pe rută;

      (iii) conținutul de hidrocarburi al efluentului nediluat nu depășește 15 părți pe milion și

      (iv) nava utilizează echipamentul prevăzut la norma 16 din prezenta anexă (dispozitiv de monitorizare continuă, control și echipament de filtrare).

2. În ceea ce privește navele cu un tonaj brut mai mic sau egal cu 400 de tone, altele decât petrolierele, care navighează în afara zonelor speciale, autoritatea (din statul de pavilion) se asigură că acestea sunt echipate pe cât posibil și în mod rezonabil cu instalații care să permită conservarea reziduurilor de hidrocarburi la bord și evacuarea lor în instalații de colectare sau în mare, în conformitate cu dispozițiile alineatului (1) litera (b) din prezenta normă.

3. […].

4. Dispozițiile alineatului (1) din prezenta normă nu se aplică la evacuarea balastului curat sau separat sau amestecurilor netratate de apă și hidrocarburi al căror conținut de hidrocarburi, fără diluare, nu depășește 15 părți pe

▼B

milion, cu condiția ca aceste amestecuri să nu provină de la santina din sala de pompe de încărcătură și să nu conțină reziduuri de la încărcătura de hidrocarburi.

5. Deversarea în mare nu trebuie să conțină nici produse chimice sau alte substanțe în cantități sau concentrații periculoase pentru mediul marin, nici produse chimice sau alte substanțe utilizate pentru a se sustrage de la condițiile de deversare prevăzute în prezenta normă.

6. Reziduurile de hidrocarburi care nu pot fi deversate în mare în condițiile menționate la alineatele (1), (2) și (4) din prezenta normă se păstrează la bord sau se evacuează în instalații de colectare.

7. […].

Norma 10: Metode de prevenire a poluării cu hidrocarburi de către navele exploatate în zonele speciale

1. În sensul prezentei anexe, zonele speciale sunt zona Mării Mediterane, zona Mării Baltice, zona Mării Negre, zona Mării Roșii, „zona golfurilor”, zona Golfului Aden, zona Antarcticii și apele Europei de nord-vest (care sunt definite după cum urmează).

2. Sub rezerva dispozițiilor normei 11 din prezenta anexă:

   (a) Se interzice oricărui petrolier, precum și oricărei nave cu un tonaj brut egal sau mai mare de 400 tone, alta decât petrolierul, să deverseze în mare hidrocarburi sau amestecuri de hidrocarburi atunci când se află într-o zonă specială. […];

   (b) […] Se interzice oricărei nave cu un tonaj brut mai mic de 400 tone, precum și unui petrolier, să deverseze în mare hidrocarburi sau amestecuri de hidrocarburi atunci când se află într-o zonă specială, cu excepția cazului în care conținutul de hidrocarburi al efluentului nu depășește, fără diluare, 15 părți pe milion.

3. (a) Dispozițiile literei (a) din alineatul (2) la prezenta normă nu se aplică evacuării de balast curat sau separat.

   (b) Dispozițiile alineatului (2) la prezenta normă nu se aplică la evacuarea apei de santină tratată provenită din compartimentul mașini, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:

      (i) apa de santină nu provine de la santinele din sala de pompe de încărcătură;

      (ii) apa de santină nu este amestecată cu reziduuri ale încărcăturii de hidrocarburi;

      (iii) nava este în deplasare pe rută;

      (iv) conținutul de hidrocarburi al efluentului nediluat nu depășește 15 părți pe milion;

      (v) nava utilizează un echipament de filtrare a hidrocarburilor în conformitate cu dispozițiile alineatului (5) norma 16 din prezenta anexă și

      (vi) sistemul de filtrare este echipat cu un dispozitiv de oprire care garantează că deversarea este întreruptă în mod automat atunci când conținutul de hidrocarburi al efluentului depășește 15 părți pe milion.

4. (a) Evacuarea în mare nu trebuie să conțină nici produse chimice sau alte substanțe în cantități sau concentrații care sunt periculoase pentru mediul marin, nici produse chimice sau alte substanțe utilizate pentru a se sustrage de la condițiile de deversare prevăzute în prezenta normă.

   (b) Reziduurile de hidrocarburi care nu pot fi deversate în mare în condițiile menționate la alineatele (2) și (3) din prezenta normă se păstrează la bord sau se evacuează în instalații de colectare.

5. Nici o dispoziție din prezenta normă nu interzice unei nave a cărei rută traversează numai parțial o zonă specială să efectueze deversări în afara zonei speciale în conformitate cu dispozițiile normei 9 din prezenta anexă.

6. […].

7. […].

8. […].

▼B

Norma 11. Excepții

Normele 9 și 10 din prezenta anexă nu se aplică:

(a) deversării în mare de hidrocarburi sau amestecuri de hidrocarburi efectuate de către o navă pentru a asigura propria sa siguranță sau ce a unei alte nave sau salvarea unor vieți omenești pe mare sau

(b) deversării în mare de hidrocarburi sau amestecuri de hidrocarburi care provin de la o avarie suferită de navă sau de echipamentul acesteia:

(i) cu condiția ca toate precauțiile rezonabile să fi fost luate după avarie sau după descoperirea deversării, pentru a împiedica sau reduce această deversare și

(ii) cu excepția cazului în care proprietarul sau comandantul a acționat fie cu intenția de a provoca o daună, fie din neglijență sau având cunoștință de faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea sau

(c) deversării în mare a unor substanțe cu conținut de hidrocarburi, aprobate de autoritatea (din statul de pavilion), atunci când aceste substanțe se utilizează pentru a combate un caz special de poluare, în scopul reducerii daunelor cauzate de poluare. Orice deversare de acest fel face obiectul aprobării guvernului, oricare ar fi acesta, în jurisdicția căruia se intenționează să se efectueze deversarea.

Partea a II-a: Substanțe lichide nocive (anexa II la Convenția Marpol 73/78)

Extrase din dispozițiile aplicabile ale anexei II la Convenția Marpol 73/78:

Norma 3: Clasificarea pe categorii și lista substanțelor lichide nocive

1. În sensul normelor din prezenta anexă, substanțele lichide nocive sunt împărțite în patru categorii, după cum urmează:

(a) Categoria A: substanțe lichide nocive care, în cazul în care ar fi deversate în mare în momentul operațiunilor de spălare a cisternelor sau al operațiunilor de descărcare a balastului, ar prezenta un risc grav pentru resursele marine sau pentru sănătatea umană sau ar cauza daune grave locurilor de agrement altor utilizări legitime ale mării și, prin urmare, ar justifica punerea în aplicare a unor măsuri riguroase de combatere a poluării;

(b) Categoria B: substanțe lichide nocive care, în cazul în care ar fi deversate în mare în momentul operațiunilor de spălare a cisternelor sau al operațiunilor de descărcare a balastului ar prezenta un risc pentru resursele marine sau pentru sănătatea umană sau ar cauza daune locurilor de agrement sau altor utilizări legitime ale mării și, prin urmare, ar justifica punerea în aplicare a unor măsuri speciale de combatere a poluării;

(c) Categoria C: substanțe lichide nocive care, în cazul în care ar fi deversate în mare în momentul operațiunilor de spălare a cisternelor sau al operațiunilor de descărcare a balastului ar prezenta un risc minor pentru resursele marine sau pentru sănătatea umană sau ar cauza daune minore locurilor de agrement sau altor utilizări legitime ale mării și, prin urmare, ar necesita condiții speciale de exploatare;

(d) Categoria D: substanțe lichide nocive care, în cazul în care ar fi deversate în mare în momentul operațiunilor de spălare a cisternelor sau al operațiunilor de descărcare a balastului ar prezenta un risc identificabil pentru resursele marine sau pentru sănătatea umană sau ar cauza daune ușoare locurilor de agrement sau altor utilizări legitime ale mării și, prin urmare, ar necesita anumite precauții în ceea ce privește condițiile de exploatare.

2. […].

3. […].

4. […].

[Alte directive pentru a clasifica substanțele în categorii, inclusiv o listă a substanțelor clasificate sunt prevăzute la norma 3 alineatele (2) - (4) și la norma 4 precum și la apendicele anexei II la Convenția Marpol 73/78]

Norma 5: Deversarea substanțelor lichide nocive

▼B

Substanțele din categoriile A, B și C în afara zonelor speciale și substanțele din categoria D în toate zonele

Sub rezerva dispozițiilor […] din norma 6 a prezentei anexe:

1. Se interzice deversarea în mare a substanțelor din categoria A, definite la norma 3 alineatul (1) litera (a) din prezenta anexă, a substanțelor clasificate în mod provizoriu în această categorie, precum și a apei de balast, a apei de la spălarea cisternelor sau altor reziduuri sau amestecuri conținând asemenea substanțe. În cazul în care sunt curățate cisternele care conțin asemenea substanțe sau amestecuri, reziduurile rezultate din spălare sunt evacuate într-o instalație de colectare până când concentrația substanței în efluent este egală sau mai mică cu 0,1 % din greutate și până când cisterna se golește, cu excepția fosforului galben sau alb pentru care concentrația reziduală trebuie să fie de 0,01 % din greutate. Orice fel de apă introdusă ulterior în cisternă poate fi deversată în mare atunci când sunt îndeplinite toate condițiile de mai jos:

   (a) nava se deplasează pe rută cu o viteză de cel puțin 7 noduri în cazul navelor cu autopropulsare sau cel puțin 4 noduri în cazul celorlalte nave;

   (b) deversarea se face sub linia de plutire, luând în considerare localizarea punctelor de aspirație a apei de mare și

   (c) deversarea se face la o distanță de cel puțin 12 mile marine de uscatul cel mai apropiat și la o adâncime a apei de cel puțin 25 metri.

2. Se interzice deversarea în mare a substanțelor din categoria B, definite la norma 3 alineatul (1) litera (b) din prezenta anexă, a substanțelor clasificate provizoriu în această categorie precum și a apei de balast, a apei de spălare a cisternelor sau altor reziduuri sau amestecuri având în conținut asemenea substanțe, cu excepția cazurilor în care sunt îndeplinite toate condițiile de mai jos:

   (a) nava se deplasează pe rută cu o viteză de cel puțin 7 noduri în cazul navelor cu autopropulsare sau cel puțin 4 noduri în cazul celorlalte nave;

   (b) metoda și dispozitivele utilizate pentru a efectua deversarea sunt aprobate de autoritatea (din statul de pavilion). Acestea sunt bazate pe standardele elaborate de (OMI) și garantează că rata și concentrația de evacuare a efluentului sunt de așa natură încât concentrația substanței nu poate depăși o parte dintr-un milion din siajul navei, la pupa acestuia;

   (c) cantitatea maximă a încărcăturii deversate din fiecare cisternă și din sistemul său de conducte nu trebuie să depășească cantitatea maximă corespunzătoare metodei aprobate, prevăzută la litera (b) din prezentul alineat, cantitate care nu va depăși în nici un caz cea mai mare dintre cele două cantități următoare: 1 m^3 sau 1/3 000 din capacitatea în m^3 a cisternei;

   (d) deversarea se efectuează sub linia de plutire, luând în considerare localizarea punctelor de aspirație a apei de mare și

   (e) deversarea se efectuează la o distanță de cel puțin 12 mile marine de uscatul cel mai apropiat și la o adâncime a apei de cel puțin 25 metri.

3. Se interzice deversarea în mare a substanțelor din categoria C, definite la norma 3 alineatul (1) litera (c) din prezenta anexă, a substanțelor clasificate provizoriu în această categorie, precum și a apei de balast, a apei de spălare a cisternelor sau altor reziduuri sau amestecuri conținând asemenea substanțe, cu excepția cazurilor în care sunt îndeplinite toate condițiile de mai jos:

   (a) nava se deplasează pe rută cu o viteză de cel puțin 7 noduri în cazul navelor cu autopropulsare sau cel puțin 4 noduri în cazul celorlalte nave;

   (b) metoda și dispozitivele utilizate pentru a efectua deversarea sunt aprobate de autoritatea (din statul de pavilion). Acestea sunt bazate pe standarde elaborate de (OMI) și garantează că rata și concentrația de evacuare a efluentului sunt de așa natură încât concentrația substanței nu poate depăși zece părți dintr-un milion din siajul navei, la pupa acestuia;

   (c) cantitatea maximă a încărcăturii deversate din fiecare cisternă și din sistemul său de conducte nu depășește cantitatea maximă corespunzătoare metodei aprobate, prevăzută la litera (b) din prezentul alineat, cantitate care nu va depăși în nici un caz cea mai mare dintre cele două cantități următoare: 3 m^3 sau 1/1 000 din capacitatea în m^3 a cisternei;

▼B

(d) deversarea se efectuează sub linia de plutire, luând în considerare localizarea punctelor de aspirație a apei de mare și

(e) deversarea se efectuează la o distanță de cel puțin 12 mile marine de uscatul cel mai apropiat și la o adâncime a apei de cel puțin 25 metri.

4. Se interzice deversarea în mare a substanțelor din categoria D, definite la norma 3 alineatul (1) litera (d) din prezenta anexă, a substanțelor clasificate provizoriu în această categorie, precum și a apei de balast, a apei de la spălarea cisternelor sau altor reziduuri sau amestecuri conținând asemenea substanțe, cu excepția cazurilor în care sunt îndeplinite toate condițiile de mai jos:

(a) nava se deplasează pe rută cu o viteză de cel puțin 7 noduri în cazul navelor cu autopropulsare sau cel puțin 4 noduri în cazul celorlalte nave;

(b) concentrația amestecului nu depășește o parte de substanță la 10 părți de apă și

(c) deversarea se efectuează la o distanță de cel puțin 12 mile marine de uscatul cel mai apropiat.

5. Poate fi utilizată o metodă de ventilare aprobată de autoritatea (din statul de pavilion) pentru a elimina reziduurile de încărcătură dintr-o cisternă. Această metodă trebuie bazată pe standarde elaborate de (OMI). Apa care a fost introdusă ulterior în cisternă se consideră curată și nu face obiectul dispozițiilor alineatelor (1), (2), (3) sau (4) din prezenta normă.

6. Se interzice deversarea în mare a substanțelor care nu aparțin unei categorii sau care nu au fost clasificate provizoriu sau evaluate în conformitate cu norma 4 alineatul (1) din prezenta anexă, precum și a apei de balast, a apei de spălare a cisternelor sau a altor reziduuri sau amestecuri conținând astfel de substanțe.

Substanțe din categoriile A, B și C în zone speciale (astfel cum sunt definite la anexa II la Convenția Marpol 73/78 norma 1, inclusiv Marea Baltică)

Sub rezerva dispozițiilor […] din norma 6 din prezenta anexă,

7. Se interzice deversarea în mare a substanțelor din categoria A, definite la norma 3 alineatul (1) litera (a) din prezenta anexă, a substanțelor clasificate provizoriu în această categorie, precum și a apei de balast, a apei de la spălarea cisternelor sau altor reziduuri sau amestecuri conținând asemenea substanțe. Atunci când sunt spălate cisternele care conțin aceste substanțe sau amestecuri, reziduurile rezultate din spălare sunt evacuate într-o instalație de colectare pusă în funcțiune de statele riverane din zona specială în conformitate cu dispozițiile normei 7 din prezenta anexă, până când concentrația substanței în efluent este egală sau mai mică cu 0,05 % din greutate și până când cisterna se golește, cu excepția fosforului galben sau alb pentru care concentrația reziduală trebuie să fie de 0,005 % din greutate. Apa introdusă ulterior în cisternă poate fi deversată în mare atunci când sunt îndeplinite toate condițiile de mai jos:

(a) nava se deplasează pe rută cu o viteză de cel puțin 7 noduri în cazul navelor cu autopropulsare sau cel puțin 4 noduri în cazul celorlalte nave;

(b) deversarea se efectuează sub linia de plutire, luând în considerare localizarea punctelor de aspirație a apei de mare și

(c) deversarea se efectuează la o distanță de cel puțin 12 mile marine de uscatul cel mai apropiat și la o adâncime a apei de cel puțin 25 metri.

8. Se interzice deversarea în mare a substanțelor din categoria B, definite la norma 3 alineatul (1) litera (b) din prezenta anexă, a substanțelor clasificate provizoriu în această categorie, precum și a apei de balast, a apei de la spălarea cisternelor sau a altor reziduuri sau amestecuri conținând asemenea substanțe, cu excepția cazurilor în care sunt îndeplinite toate condițiile de mai jos:

(a) cisterna a fost prespălată în conformitate cu procedura aprobată de autoritatea (din statul de pavilion) și pe baza standardelor elaborate de (OMI), iar reziduurile de spălare ale cisternei care rezultă au fost evacuate într-o instalație de colectare;

(b) nava se deplasează pe rută cu o viteză de cel puțin 7 noduri în cazul navelor cu autopropulsare sau cel puțin 4 noduri în cazul celorlalte nave;

(c) metoda și dispozitivele utilizate pentru a efectua deversarea și spălarea sunt aprobate de autoritatea (din statul de pavilion). Acestea se bazează

▼B

pe standarde elaborate de (OMI) și garantează că rata și concentrația de evacuare a efluentului sunt de așa natură încât concentrația substanței nu poate depăși o parte dintr-un milion din siajul navei, la pupa acesteia;

(d) deversarea se efectuează sub linia de plutire, luând în considerare localizarea punctelor de aspirație a apei de mare și

(e) deversarea se efectuează la o distanță de cel puțin 12 mile marine de uscatul cel mai apropiat și la o adâncime a apei de cel puțin 25 metri.

9. Se interzice deversarea în mare a substanțelor din categoria C, definite la norma 3 alineatul (1) litera (c) din prezenta anexă, a substanțelor clasificate provizoriu în această categorie, precum și a apei de balast, a apei de la spălarea cisternelor sau a altor reziduuri sau amestecuri conținând asemenea substanțe, cu excepția cazurilor în care sunt îndeplinite toate condițiile de mai jos:

(a) nava se deplasează pe rută cu o viteză de cel puțin 7 noduri în cazul navelor cu autopropulsare sau cel puțin 4 noduri în cazul celorlalte nave;

(b) metoda și dispozitivele utilizate pentru a efectua deversarea sunt aprobate de autoritatea (din statul de pavilion). Acestea sunt bazate pe standarde elaborate de (OMI) și garantează că rata și concentrația de evacuare a efluentului sunt de așa natură încât concentrația substanței nu poate depăși o parte dintr-un milion din siajul navei, la pupa acestuia;

(c) cantitatea maximă a încărcăturii deversate din fiecare cisternă și din sistemul său de conducte nu depășește cantitatea maximă corespunzătoare metodei aprobate, prevăzută la litera (b) din prezentul alineat, cantitate care nu va depăși în nici un caz cea mai mare dintre următoarele două cantități: 1 m^3 sau 1/3 000 din capacitatea în m^3 a cisternei;

(d) deversarea se efectuează sub linia de plutire, luând în considerare localizarea punctelor de aspirație a apei de mare și

(e) deversarea se efectuează la o distanță de cel puțin 12 mile marine de la uscatul cel mai apropiat și la o adâncime a apei de cel puțin 25 metri.

10. Poate fi utilizată o metodă de ventilare aprobată de autoritatea (din statul de pavilion) pentru a elimina reziduurile de încărcătură dintr-o cisternă. Această metodă trebuie să fie bazată pe standarde elaborate de (OMI). Apa care a fost introdusă ulterior în cisternă se consideră curată și nu face obiectul dispozițiilor alineatelor (7), (8) și (9) din prezenta normă.

11. Se interzice deversarea în mare a substanțelor care nu aparțin unei categorii care nu au fost clasificate provizoriu sau care nu au fost evaluate în conformitate cu norma 4 alineatul (1) din prezenta anexă, precum și a apei de balast, a apei de la spălarea cisternelor sau a altor reziduuri sau amestecuri conținând astfel de substanțe.

12. Dispozițiile din prezenta normă nu împiedică navele să păstreze la bord reziduurile unei încărcături din categoria B sau C și să le deverseze în afara unei zone speciale, în conformitate cu dispozițiile alineatelor (2) și (3) din prezenta normă.

Norma 6: Excepții

Norma 5 din prezenta anexă nu se aplică:

(a) deversării în mare de substanțe lichide nocive sau amestecuri care conțin asemenea substanțe, necesară pentru a asigura siguranța unei nave sau pentru a salva vieți omenești pe mare sau

(b) deversării în mare de substanțe lichide nocive sau amestecuri care conțin asemenea substanțe, provenite de la o avarie suferită de navă sau de echipamentul acesteia:

(i) cu condiția ca toate precauțiile rezonabile să fi fost adoptate după avarie sau după descoperirea deversării, pentru a împiedica sau reduce această deversare și

(ii) cu excepția cazului în care proprietarul sau comandantul a acționat fie cu intenția de a provoca daune, fie din neglijență sau având cunoștință de faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea sau

▼B

(c) deversării în mare a unor substanțe lichide nocive aprobate de autoritatea (din statul de pavilion) sau a unor amestecuri conținând asemenea substanțe, atunci când aceste substanțe se utilizează pentru a combate un anumit caz de poluare, în scopul reducerii daunelor cauzate de această poluare. Orice astfel de deversare face obiectul aprobării guvernului, oricare ar fi acesta, în jurisdicția căruia se intenționează să se efectueze deversarea.