

Șerban-Alexandru STĂNESCU

Lector universitar dr., Facultatea de Drept
a Universității din București
Avocat, Baroul București

**REGIMUL JURIDIC AL RĂSPUNDERII CIVILE
PENTRU DAUNE CAUZATE PRIN POLUARE
ÎN CONTEXT INTERNAȚIONAL:
REPERE PENTRU CONFIGURAREA
UNEI RĂSPUNDERI OBIECTIVE
A POLUATORULUI**

Universul Juridic

București

-2013-

Editat de S.C. Universul Juridic S.R.L.

Copyright © 2013, S.C. Universul Juridic S.R.L.

Toate drepturile asupra prezentei ediții aparțin

S.C. Universul Juridic S.R.L.

Nicio parte din acest volum nu poate fi copiată fără acordul scris al
S.C. Universul Juridic S.R.L.

**NICIUN EXEMPLAR DIN PREZENTUL TIRAJ NU VA FI
COMERCIALIZAT DECÂT ÎNSOTIT DE SEMNĂTURA
AUTORULUI ȘI ȘTAMPILA EDITORULUI, APLICATE
PE INTERIORUL ULTIMEI COPERTE.**

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
STĂNESCU, ȘERBAN-ALEXANDRU

**Regimul juridic al răspunderii civile pentru daune cauzate
prin poluare în context internațional : reperi pentru
configurarea unei răspunderi obiective a poluatorului / Șerban-
Alexandru Stănescu. - București : Universul Juridic, 2013**

Bibliogr.

ISBN 978-606-673-068-6

504.064(100)(094)

REDACȚIE: tel./fax: **021.314.93.13**
tel.: **0732.320.666**
e-mail: **redactie@universuljuridic.ro**

DEPARTAMENTUL telefon: **021.314.93.15; 0733.673.555**
DISTRIBUȚIE: tel./fax: **021.314.93.16**
e-mail: **distributie@universuljuridic.ro**

www.universuljuridic.ro

**COMENZI ON-LINE,
CU REDUCERI DE PÂNĂ LA 15%**

Argument¹

La 30 ianuarie 2000, producerea accidentală a unor fisuri ale barajului ce înconjură lacul de deșeuri de la una dintre subunitățile aparținând S.C. Aurul S.A., Baia Mare, a determinat scurgerea a 100.000 de metri cubi de lichid și deșeuri conținând între 50 și 100 de tone de cianură, precum și metale grele. Au fost contaminate râurile Săsar, Lăpuș, Someș, Tisa, Dunărea și Marea Neagră. Scurgerea a cauzat întreruperi ale furnizării de apă potabilă în 24 de orașe și costuri pentru uzinele de purificare și pentru alte industrii din cauza întreruperii proceselor de producție. S-au estimat cantități de pește mort de 1.240 tone, precum și distrugerii ale ecosistemelor adiacente râurilor contaminate. Potrivit unui raport al Programului Națiunilor Unite pentru Mediu (UNEP) din luna martie 2000, s-a estimat ca fiind necesară o perioadă de 5 ani pentru repopularea cu pește a apelor și o perioadă cuprinsă între 10 și 20 de ani pentru refacerea totală a florei și a faunei, în condițiile în care bazinul Tisei era considerat ca fiind unul dintre cele mai curate din Europa și adăpostind un număr mare de specii protejate la nivelul Uniunii Europene (cel puțin 20 de specii protejate de pește)².

Un deceniu mai târziu, la 4 octombrie 2010, un accident industrial produs la fabrica de alumini de la Ajka (localitate situată în vestul Ungariei la cca. 400 km distanță de Arad), a determinat deversarea a peste 600.000 de metri cubi de deșeuri lichide toxice, cu

¹ „Această lucrare a fost finanțată din contractul POSDRU/89/1.5/S/61968, proiect strategic ID 61968 (2009), cofinanțat din Fondul Social European, prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013.” („This work was supported by the strategic grant POSDRU/89/1.5/S/61968, Project ID61968 (2009), co-financed by the European Social Fund within the Sectorial Operational Program Human Resources Development 2007-2013.”).

² Pentru detalii, a se vedea: *Report of the International Task Force for Assessing the Baia Mare Accident*, December 2000, <http://www.reliefweb.int/library/documents/eubaiamare.pdf>; *Comunicat de presă* din 6 martie 2008 referitor la Raportul Ministrului Mediului și Dezvoltării Durabile privind utilizarea cianurilor în minerit, <http://www.mmediu.ro>.

un Ph de 12-13, rezultate din procesul Bayer de rafinare a bauxitei în aluminiă. Un val de noroi roșu (culoarea datorându-se conținutului bogat în oxid feric) a inundat satul Kolontár și orașul Devceser. Lichidul toxic a ajuns în Dunăre pe data de 7 octombrie 2010¹.

Exemplele descrise de mai sus, ilustrează de o manieră pragmatică necesitatea prezentului demers științific, evidențiind: caracterul accidental, ca regulă, al poluării, impactul transfrontier al acesteia și, nu în ultimul rând, tipologia prejudiciilor cauzate prin poluare, cu privire specială asupra celor cauzate mediului însuși.

O abordare juridică a celor două cazuri este susceptibilă să ridice numeroase întrebări, constituind tot atâtea provocări pentru cel chemat să le răspundă.

Cu siguranță, cea dintâi întrebare este *dacă instanțele române sunt competente* să soluționeze astfel de litigii privind repararea daunelor cauzate prin poluare, ținând cont de caracterul transfrontier al acesteia. Într-o reformulare adaptată situațiilor de fapt descrise anterior, întrebarea ar viza competența instanțelor române de a soluționa cereri formulate de reclamanți cu domiciliul în Ungaria/Serbia privind repararea daunelor suferite pe teritoriul acestor state, ca urmare a accidentului produs la Baia Mare, respectiv cereri formulate de reclamanți cu domiciliul în România privind repararea daunelor suferite pe teritoriul României ca urmare a accidentului produs la Ajka?

În ipoteza unui răspuns afirmativ la întrebarea anterioară, două noi probleme trebuie rezolvate: *identificarea legii aplicabile procedurii de judecată și identificarea legii aplicabile fondului raportului juridic litigios*. În ambele cazuri, un prim pas îl constituie identificarea eventualelor norme materiale uniforme, edictate prin convenții internaționale cu scopul unificării regimului procedurii de judecată și respectiv al răspunderii în această materie. În absența unor asemenea norme materiale, se impune determinarea sistemului de drept aplicabil potrivit regulilor de drept internațional privat.

În ceea ce privește determinarea legii aplicabile fondului raportului juridic, în funcție de normele materiale aplicabile (conținute, după

¹ Pentru detalii, a se vedea: *Hungary sludge flood called 'ecological disaster', The environment in the news, 6 october 2010*, <http://www.unep.org>; *Informare de presă din 5 octombrie 2010*, <http://www.mmediu.ro>.

caz, într-un instrument juridic internațional sau în sistemul național de drept aplicabil în speță) trebuie să fie soluționate numeroase probleme de drept substanțial:

❖ *determinarea condițiilor răspunderii* și în special: definirea sferei conceptului de daună reparabilă (respectiv dacă pot fi reparate doar daunele aduse persoanei și patrimoniului acesteia sau și acelea cauzate mediului însuși) și stabilirea fundamentului juridic al răspunderii (culpa poluatorului sau simpla calitate de exploatant al unei activități periculoase – răspundere obiectivă);

❖ *determinarea subiectelor raportului juridic* născut din producerea de daune prin poluare, respectiv a subiectului pasiv al răspunderii (mai ales în cazul atribuirii răspunderii de o manieră obiectivă, în absența culpei), precum și a celui activ (cu precădere în situația în care prejudiciul nu a fost cauzat unei persoane ori patrimoniului acesteia, ci mediului însuși);

❖ *determinarea efectului răspunderii* – obligația de reparare a prejudiciului (în special în ceea ce privește caracterul plafonat (limitat) sau neplafonat al acesteia, respectiv modalitatea reparației (în natură sau prin echivalent));

❖ *determinarea cauzelor exoneratoare de răspundere*.

În fine, în cazul unui potențial conflict de legi în timp și spațiu, determinat de *solicitarea recunoașterii și încuviințării executării în România a unei hotărâri pronunțate în străinătate* în materia reparării daunelor cauzate prin poluarea transfrontieră, se ridică problema condițiilor pe care o asemenea hotărâre trebuie să le întrunească pentru a dobândi autoritate de lucru judecat și forță executorie pe teritoriul țării noastre.

Unele dintre problemele evocate au fost deja abordate în literatura de specialitate, fie cu titlu general (indiferent de sursa de poluare și de agentul poluant), fie cu titlu special (pentru anumite surse de poluare și agenți determinați). Având în vedere, acolo unde este cazul, dezvoltările înregistrate la nivel doctrinar, prezentul demers științific propune un model de analiză clasic pentru un fenomen juridic esențialmente refractar la tradiții. Astfel, prin utilizarea machetei răspunderii civile pentru prejudiciile cauzate de lucruri (*genus proximus*), lucrarea de față își propune să evidențieze, din perspectiva binomului clasic – modern și într-o abordare holistică, răspunderea civilă pentru daunele cauzate prin poluare în context internațional.

CAPITOLUL I

Privire generală asupra regimului juridic al răspunderii civile pentru daune cauzate prin poluare în context internațional

Secțiunea I *Premisele cercetării*

§1. Normativizarea răspunderii civile pentru daune cauzate prin poluare în context internațional

Abordarea acestei forme de răspundere *în context internațional* presupune, ca situație premisă, existența unui element de extraneitate¹ la nivelul raportului juridic născut din producerea daunei. Consecința împrejurării menționate se evidențiază pe planul izvoarelor (surselor) regulilor de drept aplicabile. Astfel, raportul juridic este extras din sfera de incidență imediată și directă a dreptului național, fiind supus în primul rând normelor juridice adoptate la nivel suprastatal. Numai în subsidiar, în măsura în care la nivel internațional sau al Uniunii Europene nu au fost adoptate reglementări în materie sau acestea sunt lacunare, raportul juridic urmează a fi cărmuit de sistemul național de drept determinat potrivit regulilor de drept internațional privat al instanței sesizate.

Izvoarele normelor juridice aplicabile răspunderii civile pentru daune cauzate prin poluare în context internațional sunt susceptibile de numeroase clasificări. Reținem în continuare numai acele criterii de clasificare relevante din perspectiva prezentului demers științific.

¹ Pentru noțiunea de element de extraneitate și formele în care acesta se poate manifesta, a se vedea: D. Al. Sitaru, *Drept internațional privat – Tratat* –, Ed. Lumina Lex, București, 2000, p. 15 și urm., I.P. Filipescu, A.I. Filipescu, *Tratat de drept internațional privat*, R.A. Monitorul Oficial, București, 2004, p. 19 și urm., T. Prescure, C.N. Savu, *Drept internațional privat*, Ed. Lumina Lex, București, 2005, p. 23 și urm., O. Ungureanu, C. Jugastru, A. Circa, *Manual de drept internațional privat*, Ed. Hamangiu, București, 2007, p. 3 și urm.

Astfel, în funcție de nivelul la care au fost adoptate, distingem între izvoarele internaționale, izvoarele adoptate la nivelul Uniunii Europene și izvoarele naționale. În al doilea rând, din perspectiva sferei lor de incidență, deosebim izvoarele generale de cele sectoriale. În fine, în raport cu forța lor juridică, distingem între izvoarele constrângătoare și cele neconstrângătoare pentru părțile raportului juridic.

Regrupând cele trei criterii de clasificare și fără a avea pretenția unei enumerări exhaustive (ci a uneia care să evidențieze izvoarele relevante ale materiei cercetate), rețeaua de instrumente juridice incidente în materia răspunderii civile pentru daune cauzate prin poluare în context internațional se prezintă astfel:

1. Reglementări adoptate la nivel internațional

1.1. Reglementări cu caracter constrângător

1.1.1. Reglementări cu caracter sectorial

❖ Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru daunele produse prin poluarea cu hidrocarburi¹;

❖ Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru prejudicii datorate poluării cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei²;

❖ Convenția privind răspunderea civilă pentru daune nucleare³;

¹ Convenția a fost adoptată la Bruxelles la 29 noiembrie 1969 (fiind cunoscută sub denumirea abreviată „CLC 1969”) și modificată ulterior printr-un Protocol adoptat la Londra, la 27 noiembrie 1992 (Convenția astfel modificată fiind cunoscută sub denumirea abreviată „CLC”). România a aderat la Protocolul din 1992 prin O.G. nr. 15/2000 (publicată în M. Of. nr. 35 din 29 ianuarie 2000), aprobată prin Legea nr. 158/2000 (publicată în M. Of. nr. 486 din 5 octombrie 2000). România este parte la Convenția CLC, nu și la Convenția CLC 1969. Convenția va fi citată în continuare sub forma „Convenția CLC”.

² Convenția a fost adoptată la Londra la 23 martie 2001, România aderând la aceasta prin Legea nr. 108/2009 (publicată în M. Of. nr. 284 din 30 aprilie 2009). Convenția va fi citată în continuare „Convenția de la Londra”. Pentru un studiu general al convenției, a se vedea P. Griggs, *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, 2001, www.bmla.org.uk [British Maritime Law Association].

³ Convenția a fost adoptată la Viena la 21 mai 1963 (România aderând la aceasta prin Legea nr. 106/1992 publicată în M. Of. nr. 258 din 15 octombrie 1992)

❖ Convenția cu privire la răspunderea internațională pentru daunele cauzate de obiecte lansate în spațiul extraatmosferic¹;

❖ Convenția privind răspunderea și despăgubirile pentru pagubele legate de transportul pe mare al substanțelor periculoase și nocive (HNS)²;

❖ Protocolul cu privire la răspunderea și la indemnizarea în caz de daune rezultând din deplasarea transfrontieră și din eliminarea deșeurilor periculoase³;

❖ Protocolul cu privire la răspunderea civilă și la indemnizarea în caz de daune cauzate de efectele transfrontiere ale accidentelor industriale asupra apelor transfrontiere, prin raportare la Convenția din 1992 privind protecția și utilizarea cursurilor de apă transfrontiere și a lacurilor internaționale și la Convenția din 1992 privind efectele transfrontiere ale accidentelor industriale⁴.

și amendată prin Protocolul adoptat la Viena, la 12 septembrie 1997 (ratificat de România prin Legea nr. 203/1998 publicată în M. Of. nr. 438 din 18 noiembrie 1998). Convenția va fi citată în continuare sub forma „Convenția de la Viena”.

¹ Convenția a fost adoptată la Londra, Moscova și Washington, la 29 martie 1972 și ratificată de România prin Decretul nr. 468/1979 (publicat în B. Of. nr. 4 din 5 ianuarie 1980).

² Convenția a fost adoptată la Londra, la 3 mai 1996, fiind elaborată după modelul Convenției CLC. Întrucât nu a întrunit numărul de ratificări necesare intrării sale în vigoare, a fost amendată prin Protocolul adoptat în luna aprilie 2010, cu scopul de a remedia aspectele care determinaseră o anumită rețineră a statelor de a deveni părți la Convenția HNS.

³ Deschis spre semnare la Berna, la 6 martie 2000, Protocolul nu a intrat încă în vigoare. Protocolul însoțește Convenția privind controlul transportului peste frontiere al deșeurilor periculoase și al eliminării acestora, adoptată la Basel, la 20-22 martie 1989 (la care România a aderat prin Legea nr. 6/1991, publicată în M. Of. nr. 18 din 26 ianuarie 1991). Pentru o analiză a Convenției de la Basel, a se vedea M.C. Petre, *Regimul juridic național și internațional al deșeurilor*, Ed. Universul Juridic, București, 2011, p. 491 și urm. Pentru textul protocolului, a se vedea <http://www.basel.int/meetings/cop/cop5/cop5-29f.pdf> [site-ul Convenției de la Basel]. Protocolul va fi citat în continuare sub forma „Protocolul Convenției de la Basel”.

⁴ Protocolul a fost adoptat la Kiev, la 21 mai 2003, nefiind ratificat de România. În schimb, țara noastră este parte la cele două convenții internaționale vizate de protocolul de la Kiev, respectiv: Convenția privind protecția și utilizarea cursurilor de apă transfrontiere și a lacurilor internaționale, adoptată la Helsinki, la 17 martie 1992 (la care România a aderat prin Legea nr. 30/1995, publicată în M. Of. nr. 81 din 3 mai 1995) și Convenția privind efectele transfrontiere ale accidentelor industriale, adoptată la Helsinki la 17 martie 1992 (la care România a aderat prin Legea nr.

1.1.2. Reglementări cu caracter general

❖ Convenția referitoare la răspunderea civilă pentru daune rezultând din activități periculoase pentru mediu¹.

1.2. Reglementări fără caracter constrângător

1.2.1. Reglementări cu caracter general

❖ Proiectul de articole cu privire la repartizarea pierderilor în caz de daune cauzate de activități periculoase².

2. Reglementări adoptate la nivelul Uniunii Europene

2.1. Reglementări cu caracter constrângător

2.1.1. Reglementări cu caracter general

❖ Directiva 2004/35/CE privind răspunderea pentru mediul înconjurător în legătură cu prevenirea și repararea daunelor aduse mediului³.

92/2003, publicată în M. Of. nr. 220 din 2 aprilie 2003). Pentru textul protocolului, a se vedea http://www.unece.org/env/civil-liability/documents/protocol_f.pdf [site-ul Comisiei Economice a Națiunilor Unite pentru Europa]. Protocolul va fi citat în continuare sub forma „Protocolul de la Kiev”.

¹ Adoptată la Lugano, la 21 iunie 1993, convenția nu este în vigoare, nefiind ratificată de niciun stat (pentru textul convenției, a se vedea <http://www.coe.int> [site-ul Consiliului Europei]. Convenția va fi citată în continuare sub forma „Convenția de la Lugano”. Pentru o analiză a sistemului general al răspunderii instituit prin Convenția de la Lugano, a se vedea, M. Hinteregger, *Environmental Liability and Ecological Damage in European Law*, Cambridge University Press, New York, 2008, p. 3 și urm.

² Elaborat de Comisia de Drept Internațional (CDI) în anul 2006 în exercitarea atribuțiilor acesteia referitoare la codificarea dreptului internațional consacrate de art. 18 și urm. din statutul său. Potrivit acestui statut, proiectele elaborate de CDI sunt transmise Adunării Generale a Organizației Națiunilor Unite și pot constitui punctul de plecare pentru elaborarea unor convenții internaționale. Pentru textul proiectului (incluzând și comentariul Comisiei de Drept Internațional) și pentru Statutul CDI, a se vedea <http://www.un.org/law/ilc/> [site-ul Comisiei de Drept Internațional]. Proiectul va fi citat în continuare sub forma „Proiectul CDI cu privire la repartizarea pierderilor”.

³ Publicată în JO L 143, 30.4.2004, cu modificările ulterioare. Deși nu instituie în mod direct un regim juridic uniform al răspunderii civile pentru daunele cauzate