

# Studiu de caz - Exxon Valdez

## IMO – cazul Exxon Valdez

Deversarea de petrol Exxon Valdez a fost o mare catastrofă ecologică care a făcut titluri de presă în întreaga lume în primăvara anului 1989 și a avut loc în Golful Prințului William din Alaska la 24 martie 1989. Deversarea a avut loc când Exxon Valdez, un supertanker de petrol deținut de compania Exxon Shipping, cu destinația Long Beach, California, a lovit reciful Bligh din Golful Prințului William, la aproximativ 9,7 km vest de Tatitlek, Alaska. Supertankerul a deversat 37.000 de tone de petrol crud în următoarele zile[1]. Această catastrofă a determinat Organizația Maritimă Internațională să introducă reguli cuprinzătoare de prevenire a poluării marine (MARPOL) prin diverse convenții. Regulile au fost ratificate de țările membre și, conform regulilor de Management Internațional al Navelor, navele sunt operate cu obiectivul comun de "nave mai sigure și oceane mai curate"[2]. Unele dintre modificările cheie și îmbunătățirile aduse MARPOL după incidentul cu Exxon Valdez includ:

-Cerința de Coc dublu (Double Hull): Amendamentul "coc dublu" a fost introdus în 1992, cerând ca toate navele construite după 7 iunie 1996 să aibă coc dublu[3]. Acest măsură a avut ca scop reducerea riscului de scurgeri de petrol și minimizarea impactului ecologic al accidentelor viitoare[4].

-Eliminarea Tratatului al Navelor cu o singură coc (Single-Hull): Organizația Maritimă Internațională a decis să elimine tratatul navele cu o singură coajă, considerate că prezintă un risc mai mare de scurgeri de petrol în comparație cu navele cu dublu coc. Până în 2015, toate navele cu o singură coajă trebuiau să fie modificate sau eliminate, reducând astfel numărul de nave care ar putea provoca scurgeri masive de petrol[5].

-Îmbunătățirea Designului și a Operării Navelor Cisternă: Incidentul cu Exxon Valdez a evidențiat slăbiciunile în designul și operarea navelor cisternă, conducând la adoptarea de măsuri noi pentru îmbunătățirea siguranței și prevenirea accidentelor viitoare. Aceste măsuri au inclus introducerea de standarde noi de siguranță, precum cerința ca navele să mențină o supraveghere corespunzătoare și să evite coliziunile cu alte nave sau condiții meteorologice periculoase.[6]

-Creșterea Cooperării și Partajării Informațiilor: IMO a încurajat cooperarea internațională între autoritățile maritime și companiile de transport naval pentru a împărtăși informații și cele mai bune practici în vederea îmbunătățirii standardelor de siguranță în industria maritimă[7].

Cu toate acestea, în anii următori au mai avut loc evenimente tragice pe mare, cum ar fi incidentul MV Princess sau MV Sewol, ceea ce ne demonstrează faptul că obiectivele IMO încă nu sunt atinse. Totuși, nu trebuie trecut cu vederea faptul că IMO are un impact pozitiv iar cu fiecare an trecut, este mai aproape de obiectivele sale.

---

[1] [https://en.wikipedia.org/wiki/Exxon\\_Valdez\\_oil\\_spill](https://en.wikipedia.org/wiki/Exxon_Valdez_oil_spill), accesat la data de 14.01.2024, ora 22:28.

[2] *Ibidem.*

[3] <https://wwz.cedre.fr/en/Resources/Spills/Spills/Exxon-Valdez>, accesat la data de 14.01.2024, ora 22:31.

[4] <https://response.restoration.noaa.gov/about/media/final-farewell-oil-tankers-single-hulls.html>, accesat la data de 14.01.2024, ora 22:35.

[5] *Ibidem.*

[6] <https://www.linkedin.com/pulse/history-oil-pollution-sea-evolution-marpol-harsh-srivastava>, accesat la data de 14.01.2024, ora 22:43.

[7] *Ibidem.*

---

Revision #3

Created 10 January 2024 17:09:15 by Christian Nasulea

Updated 19 January 2024 10:15:18 by Alexandru Graur