

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ, ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ,
ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΓΙΑ
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ**

Όνοματεπώνυμο: ΚΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Π. ΑΘΑΝΑΣΙΑ

Διπλωματική εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος ειδίκευσης

στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Οκτώβριος 2013

Δήλωση αυθεντικότητας/ Ζητήματα Copyright

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός ή κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής:

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

-Σαμιώτης Γεώργιος , Επίκουρος Καθηγητής (Επιβλέπων)

-Παζαρζής Μιχάλης, Καθηγητής

-Βλάχος Γεώργιος, Καθηγητής

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα».

Πρόλογος (Ευχαριστίες)

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποτελεί προϊόν μελέτης και ενασχόλησης με το ζήτημα των ποινικών ευθυνών, των κυρώσεων και της νομολογίας σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο αναφορικά στη θαλάσσια μόλυνση από πλοία.

Πρώτα απ' όλα, θέλω να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της διπλωματικής εργασίας μου, Επίκουρο Καθηγητή κ. Γεώργιο Σαμιώτη, για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή του κατά τη διάρκεια της δουλειάς μου. Επίσης, είμαι ευγνώμων στα υπόλοιπα μέλη της εξεταστικής επιτροπής της διπλωματικής εργασίας μου, Καθηγητές κκ. Μιχάλη Παζαρζή και Γεώργιο Βλάχο για την προσεκτική ανάγνωση της εργασίας μου και για τις πολύτιμες υποδείξεις τους. Πάνω απ' όλα όμως, είμαι ευγνώμων στους γονείς μου, Παναγιώτη Κανακόπουλο και Φανή Γερονικολοπούλου για την αγάπη και στήριξή τους όλα αυτά τα χρόνια και τους αφιερώνω την εργασία αυτή.

Κανακοπούλου Π. Αθανασία

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως βασικό θέμα εξέτασης τις ποινικές ευθύνες, τις συνακόλουθες κυρώσεις και την εν γένει νομολογία που συνετέλεσε στη διαμόρφωση του εγχώριου, κοινοτικού και διεθνούς δικαίου για τη θαλάσσια ρύπανση από πλοία. Για τους σκοπούς της παρούσας, θα επιχειρηθεί μια γενική επισκόπηση του πλαισίου που διέπει τη ρύπανση της θάλασσας σε εσωτερικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο με βάση την αντίστοιχη υιοθετούμενη νομοθεσία. Ειδικότερα, η εργασία είναι χωρισμένη σε τέσσερα κεφάλαια τα οποία διαπραγματεύονται διεξοδικά το θέμα της διπλωματικής. Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στις υποθέσεις Erika και Prestige, οι οποίες κινητοποίησαν τη νομοθετική παραγωγή προκειμένου για την πρόληψη και την καταστολή της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Ως εκ τούτου, οι ποινικές ευθύνες και οι κυρώσεις που προβλέπονται είναι καίριας σημασίας και συμβάλλουν στην κατανόηση του απώτερου σκοπού της νομοπαραγωγικής διαδικασίας που συνδέεται τελικά με την ανάγκη προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Abstract

The present master thesis focuses mainly on the examination of the criminal liability, the potential sanctions and the case law which contributed on the formulation of the internal, European and international law regarding the pollution of the sea by ships. For the purposes of the present, a general overview of the legal frame that governs the pollution of the sea by ships will take place on an internal, European and international level, based on the corresponding adopted legislation. Particularly, the thesis is divided in four chapters which thoroughly analyze the subject matter. Emphasis is given on the cases of Erika and Prestige, which mobilized the legislation production towards the direction of prevention and confrontation of the sea pollution by ships. Subsequently, criminal liability issues as well as sanctions will conduce to the understanding of the ultimate aim of the legislative procedure which is finally linked to the need of protecting the sea environment.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Πίνακας Περιεχομένων

Δήλωση αυθεντικότητας/ Ζητήματα Copyright	2
Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής.....	3
Πρόλογος/ Ευχαριστίες.....	4
Περίληψη/ Abstract	5
Εισαγωγή	9
Κεφάλαιο 1	
Θαλάσσια ρύπανση	
1.1	Πλ
οίο και θαλάσσιο περιβάλλον: Έννοια και περιεχόμενο	11
1.2	Η
ρύπανση της θάλασσας από πλοία.....	13
1.3	Μο
ρφές Θαλάσσιας Ρύπανσης	
1.3.1.....	Ατ
υχηματική ρύπανση	17
1.3.2.....	Λει
τουργική ρύπανση.....	23
Κεφάλαιο 2	
Ποινικό νομικό πλαίσιο για τη θαλάσσια ρύπανση από πλοία	
2.1 Εγχώρια έννομη τάξη.....	24
2.2 Ενωσιακό δίκαιο και Συμβούλιο της Ευρώπης	
2.2.1 Ενωσιακό δίκαιο	34
2.2.2 Συμβούλιο της Ευρώπης	35
2.3 Διεθνές Δίκαιο	49
Κεφάλαιο 3	
Επιμέρους ζητήματα	
3.1 Πρόληψη και καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία	53
3.2 Η αστική και πειθαρχική ευθύνη	56
3.3 Η δικαιοδοσία του κράτους στην περίπτωση ρύπανσης σε ανοιχτή θάλασσα	58

Κεφάλαιο 4

Νομολογιακό προηγούμενο και δικαιοδοτικά όργανα

4.1 Διεθνής νομολογία	65
4.2 Ευρωπαϊκή νομολογία	66
4.3 Ελληνική νομολογία	68
Συμπεράσματα	71
Βιβλιογραφία	74
Παράρτημα I	79
Παράρτημα II	85

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΝ

Εισαγωγή

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής αποτελεί η μελέτη των ποινικών ευθυνών και των κυρώσεων που προβλέπονται στο εσωτερικό, ευρωπαϊκό και διεθνές δίκαιο σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Εκκινώντας, πολυάριθμα είναι τα νομοθετήματα που προβλέπουν ποινικές κυρώσεις για εγκλήματα ρύπανσης της θάλασσας. Εν γένει, οι ποινικές κυρώσεις για εγκλήματα ρύπανσης της θάλασσας εντοπίζονται στο Ν. 743/1977, στο Π.Δ. 55/1998, στην Οδηγία 2009/12 για τη θαλάσσια ρύπανση, στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, στη Διεθνή Σύμβαση του 1990 *«για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο»*, στη Σύμβαση του Montego Bay, στη Σύμβαση Marpol, στο Ν. 1650/1986, στο Ν. 2252/94, στη Διεθνή Σύμβαση περί «προλήψεως ρυπάνσεως της θάλασσας εξ απορρίψεων καταλοίπων και άλλων υλών» και στο Ν. 4037/2012.

Περαιτέρω, ανακύπτει μια προβληματική καθότι κανένα κράτος δεν νομιμοποιείται να περιλάβει στην κυριαρχία του την ανοιχτή θάλασσα, ή να ασκήσει αποκλειστικά κυριαρχικά δικαιώματα επ' αυτής. Συνακόλουθα, χρήζει εξέτασης η άσκηση δικαιοδοσίας κυριαρχίας ή κυριαρχικών δικαιωμάτων στην ανοιχτή θάλασσα εκ μέρους των κρατών, πάντοτε εντός του διεθνούς πλαισίου νομιμότητας σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία.

Κατά τα ανωτέρω, η εφαρμογή των ελληνικών ποινικών διατάξεων στην ανοικτή θάλασσα ως δικαιοδοσία του Κράτους Σημαίας του πλοίου συνυφάνεται άμεσα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Επιπλέον, σε περίπτωση που στοιχειοθετείται ποινικό αδίκημα προβλέπονται πειθαρχικές κυρώσεις και καταλογισμός ευθυνών, καθώς επίσης η διενέργεια διοικητικού ελέγχου. Από τα παραπάνω, καθίσταται αναγκαία η σύμπλευση του ελληνικού ποινικού πλαισίου με τους ευρωπαϊκούς Κανονισμούς και τις Οδηγίες, καθώς και με τις Διεθνείς Συμβάσεις.

Χρήζει μνείας, άλλωστε, η εξέταση του νομολογιακού προηγουμένου σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, όπως αυτό αποκρυσταλλώθηκε μέσα από τις κρίσεις των αρμόδιων δικαιοδοτικών οργάνων. Ενόψει των ως άνω εισαγωγικών παρατηρήσεων, η δομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας διαμορφώνεται ως κάτωθι και δη:

Το Κεφάλαιο 1 πραγματεύεται τη θαλάσσια ρύπανση. Για το σκοπό του προσδιορισμού της, κρίνεται αναγκαία η οριοθέτηση της έννοιας του πλοίου και του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Εν συνεχεία, θα διερευνηθεί η ρύπανση της θάλασσας δυνάμει ναυτικού ατυχήματος.

Το Κεφάλαιο 2 άπτεται του ποινικού πλαισίου σε εθνικό, ενωσιακό και διεθνές επίπεδο, όπως αυτό καταγράφεται μέσα από τα αντίστοιχα νομοθετήματα. Μάλιστα, θα γίνει αναφορά στις σημαντικότερες διατάξεις τους, με ιδιαίτερη έμφαση στο ρυθμιστικό βεληνεκές τους για την απονομή ποινικών ευθυνών.

Στο Κεφάλαιο 3 επιχειρείται η παράθεση επιμέρους ζητημάτων που σχετίζονται επί παραδείγματι με την πρόληψη και καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης και τις αστικές και διοικητικές ευθύνες που γεννώνται. Ειδική μνεία, εξάλλου, θα γίνει όσον αφορά στις προβλέψεις για τη δικαιοδοσία του κράτους, στην περίπτωση κατά την οποία η θαλάσσια ρύπανση από πλοία λάβει χώρα στην ανοιχτή θάλασσα.

Στο Κεφάλαιο 4 παρατίθενται νομολογιακά παραδείγματα θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία και καταγράφεται η κρίση των αντίστοιχων δικαιοδοτικών οργάνων προκειμένου να εξακριβωθεί η συμβολή της νομολογίας στη θέσπιση νομοθετημάτων για τη θαλάσσια ρύπανση από πλοία.

Στις Τελικές Παρατηρήσεις προσεγγίζονται εν συντομία τα καιριότερα σημεία της παρούσας διπλωματικής εργασίας προκειμένου για τη διεξαγωγή κρίσεων και συμπερασμάτων για τη θαλάσσια ρύπανση από πλοία στην εγχώρια, ευρωπαϊκή και διεθνή έννομη τάξη.

Κεφάλαιο 1

Θαλάσσια ρύπανση

1.1..... Π

λοίο και θαλάσσιο περιβάλλον: Έννοια και περιεχόμενο

Στην Ελλάδα, η κρατούσα άποψη στη θεωρία είναι ότι το περιβάλλον προστατεύεται ως αυτοτελές έννομο αγαθό (κοινωνικό αγαθό με πολλαπλές εκφάνσεις), πέραν από τη σύνδεσή του με τα παραδοσιακά έννομα αγαθά (ανθρώπινη ζωή, υγεία), αποτελούμενο από τα ειδικά στοιχεία που το συνθέτουν (έδαφος, ατμόσφαιρα, νερό κ.λπ.), τα οποία και συνιστούν το προσβαλλόμενο υλικό αντικείμενο. Η άποψη αυτή αντλεί επιχείρημα από τη διάταξη του άρθρου 28 παρ. 1 του ν. 1650/86, δηλαδή από το γεγονός ότι η ρύπανση ή υποβάθμιση του περιβάλλοντος τιμωρείται με τη διάταξη αυτή, χωρίς να χρειάζεται η συνδρομή οποιουδήποτε άλλου στοιχείου.

Με τη διάταξη αυτή η άποψη ότι το περιβαλλοντικό έγκλημα έλκει την απαξία του από τις συνέπειες που επιφέρει πάνω στην ανθρώπινη ζωή και υγεία, αποδυναμώνεται, διότι δεν μπορεί να δικαιολογήσει την περίπτωση της παρ. 1 του άρθρου 28 του ν. 1650/86, όπου δεν διακρίνεται καθ' έλξη απαξία, αλλά αρκεί και μόνο το γεγονός της ρύπανσης ή υποβάθμισης του περιβάλλοντος και μόνον, προκειμένου να χαρακτηριστεί μία συμπεριφορά ως αξιόποινη. Η αναγνώριση του περιβάλλοντος ως αυτοτελούς εννόμου αγαθού έχει συνέπειες και στο πεδίο της πολιτικής αγωγής. Αν λάβουμε υπόψη την κρατούσα άποψη, τότε πρέπει να αποκλεισθεί η παράσταση πολιτικής αγωγής στην ποινική δίκη για αδικήματα κατά του περιβάλλοντος, εφόσον το προσβαλλόμενο έννομο αγαθό, από την προσβολή του οποίου, έμμεσα μόνο, θίγεται ένας αόριστος αριθμός ανθρώπων, ενώ δεν θίγονται

άμεσα, και έτσι δεν δημιουργείται άμεση αξίωση αποζημίωσης όσων συμμετέχουν στη χρήση του περιβάλλοντος¹.

Σ' αυτό το συμπέρασμα συνηγορεί και η διάταξη της παρ. 7 του άρθρου 28 ν. 1650/86, κατά την οποία επιτρέπεται να παρίσταται ως πολιτικώς ενάγων το Δημόσιο, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης στην περιφέρεια των οποίων τελέστηκε το περιβαλλοντικό αδίκημα και το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, ανεξάρτητα αν έχουν υποστεί περιουσιακή ζημιά, με αίτημα την αποκατάσταση των πραγμάτων, στο μέτρο που είναι δυνατή, χωρίς, μάλιστα, να απαιτείται έγγραφη προδικασία. Παράλληλα με το άρθρο 29 θεσπίζεται αστική ευθύνη για αποζημίωση του ρυπαίνοντος το περιβάλλοντος.

Και στο ν. 743/1977 αναφέρονται διατάξεις που έχουν στόχο την αποκατάσταση του περιβάλλοντος και παράλληλα προβλέπεται η επιβολή διοικητικών κυρώσεων σ' αυτούς που δεν συμμορφώνονται. Επίσης, οι δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν το Δημόσιο και οι Ο.Τ.Α. για την αποτροπή ή την αντιμετώπιση της ρύπανσης καταλογίζονται με αιτιολογημένη απόφαση της Αρχής, που εκδίδεται σε βάρος του υπεύθυνου που προκάλεσε τη ρύπανση και των ανωτέρω συνυπευθύνων. Για την εξασφάλιση, δε, της καταβολής των δαπανών αντιμετώπισης της ρύπανσης μπορεί να απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου. Τέλος, επιβάλλονται διοικητικές κυρώσεις (άρθρο 13), δηλαδή πρόστιμο μέχρι 3.000.000 δρχ. (8.804,11€) για κάθε ημέρα υπέρβασης της προθεσμίας που έχει ταχθεί για την αποκατάσταση².

Στο άρθρο 12 του π.δ. 55/1998 (παρ. 1) αναφέρεται ότι για την αποκατάσταση ζημιών που έχουν προκληθεί από ρύπανση, καθώς και για τις δαπάνες που έχουν γίνει για την αποτροπή ή την εξουδετέρωση αυτής, υπεύθυνος είναι αυτός που προκάλεσε υπαίτια τη ρύπανση και μαζί μ' αυτόν ευθύνονται εις ολόκληρο και οι παρακάτω: (α) Για πλοία και δεξαμενόπλοια, ο πλοίαρχος, ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο διαχειριστής του πλοίου στην Ελλάδα και για πλοία και δεξαμενόπλοια που ανήκουν σε Ανώνυμες Εταιρείες και ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου καθώς και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής. (β) Για εγκατάσταση, ο ιδιοκτήτης, αυτός που την εκμεταλλεύεται, αν δε αυτή ανήκει σε εταιρία ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και ο

¹ Καράκωστας Ι. (2006), *ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ*, β' έκδ., Σάκκουλας, Αθήνα

² Πασσάς Α.- Τσέκος Θ. (επιμ.) (2009), *ΕΘΝΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ*, Παπαζήσης, Αθήνα.

Διευθύνων Σύμβουλος αυτής, καθώς και όποιος γενικά εκπροσωπεί τη μονάδα που ρυπαίνει.

1.2 Η ρύπανση της θάλασσας από πλοία

Η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος με πετρέλαιο είναι η πιο γνωστή και η περισσότερο εκτεταμένη ρύπανση. Ειδικότερα μάλιστα στην Ελλάδα, η οποία είναι νησιωτική χώρα, το πρόβλημα της ρυπάνσεως της θάλασσας είναι ιδιαίτερα οξύ και δικαιολογεί τη λήψη αυστηρών μέτρων για την πρόληψη αλλά και για την καταστολή του³.

Ο ορισμός που δίνεται για τη ρύπανση του περιβάλλοντος γενικά εντοπίζεται σε διάφορα νομοθετήματα για την προστασία περιβάλλοντος θαλασσίου ή μη. Στο άρθρο 1 της παρ.2 της Π.Ν.Π. της 16/18.6.1982 ορίζεται ότι: «Ρύπανση καλείται η άμεση ή η έμμεση εκπομπή στο περιβάλλον ουσιών ή κάθε μορφής ενέργειας σε ποσότητα, συγκέντρωση ή διάρκεια που είναι δυνατόν να προκαλέσουν βλάβη στην ανθρώπινη υγεία, υλικές ζημιές, ή να έχουν δυσμενή επίδραση στους ζωντανούς οργανισμούς ή τα οικοσυστήματα και γενικά να καταστήσουν το περιβάλλον ακατάλληλο για τις επιθυμητές χρήσεις».

Με βάση τους ορισμούς του άρθρου 2 παρ.2-4 του ν.1650/1986, ρύπανση είναι «η παρουσία στο περιβάλλον ρύπων, δηλαδή κάθε είδους ουσιών, θορύβου, ακτινοβολίας ή άλλων μορφών ενέργειας, σε ποσότητα, συγκέντρωση και διάρκεια, που μπορούν να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, στους ζωντανούς οργανισμούς και, γενικά, να καταστήσουν το περιβάλλον ακατάλληλο για τις επιθυμητές χρήσεις του». Μόλυνση είναι «η μορφή ρύπανσης που χαρακτηρίζεται

³ Δημητράτος Ν. (2004), *ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΠΟΙΝΙΚΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ*, ΠοινΧρ 2004, σ. 1064.

από την παρουσία παθογόνων μικροοργανισμών». Τέλος, υποβάθμιση είναι «η πρόκληση από ανθρώπινες δραστηριότητες ρύπανσης ή άλλης μεταβολής στο περιβάλλον, η οποία είναι πιθανόν να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, στους ζωντανούς οργανισμούς, στα οικοσυστήματα ή υλικές ζημιές και γενικά να καταστήσουν το περιβάλλον ανεπιθύμητο για τις επιθυμητές χρήσεις του».

Στο άρθρο 1 περ. ι δ' του νόμου 743/1977 περιέχεται ο εξής ορισμός: «Η παρουσία εις την θάλασσαν πάσης ουσίας, η οποία αλλοιώνει την φυσικής κατάστασιν του θαλασσίου ύδατος ή καθιστά τούτο επιβλαβές διά την υγείαν του ανθρώπου ή την πανίδα και χλωρίδα των βυθών και εν γένει ακατάλληλον διά τας προβλεπομένας κατά περίπτωσιν χρήσεις αυτού».

Στο άρθρο Ι του ν. 314/1976 «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Βρυξέλλαις Διεθνούς Συμβάσεως «περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου, 1969, και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» ορίζεται: «Ζημία εκ ρυπάνσεως» σημαίνει απώλειαν ή ζημίαν προξενηθείσαν εκτός του μεταφέροντος το πετρέλαιον πλοίου διά μολύνσεως, προερχομένης εκ διαφυγής ή εκροής πετρελαίου εκ του πλοίου οπουδήποτε και αύται επέλθωσι και συμπεριλαμβάνει τας δαπάνας προληπτικών μέτρων, έτι δε και την εκ προληπτικών μέτρων ζημίαν ή απώλειαν».

Το άρθρο 2 περ. α' της δια του ν.855/1978 κυρωθείσης διεθνούς συμβάσεως της Βαρκελώνης (1976) ορίζει τη ρύπανση ως εξής: «Ρύπανσις εννοείται η εισαγωγή από τον άνθρωπο, αμέσως ή εμμέσως ουσιών ή ενεργείας εις το θαλάσσιον περιβάλλον αι οποίαι έχουν βλαβεράς επιπτώσεις, όπως ζημίας δια τους ζώντας οργανισμούς, κινδύνους δια την ανθρωπίνην υγείαν, παρεμπόδισαν των θαλασσίων δραστηριοτήτων συμπεριλαμβανομένης και της αλιείας, χειροτέρευσιν της ποιότητος των προς χρησιμοποίησιν θαλασσίων υδάτων και υποβάθμισης των χώρων ψυχαγωγίας».

Στο άρθρο Πρώτον του ν.1147/1981 δυνάμει του οποίου κυρώθηκε η από 1972 διεθνής σύμβαση «περί προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών και άλλων τινών διατάξεων» αναφέρεται ότι: «Λαβόντα υπ' όψιν ότι η θαλασσία ρύπανσις προκαλείται διά πολλών τρόπων, ως είναι η απόρριψις και διοχέτευσις διαφόρων ουσιών μέσω της ατμόσφαιρας, των εκβολών ποταμών, των εκβολών υδάτων και των αποχετευτικών αγωγών και ότι επιβάλλεται όπως τα Κράτη χρησιμοποίησιν τα καλλίτερα δυνατά μέσα διά την πρόληψιν τιαύτης ρυπάνσεως και αναπτύξουν την χρησιμοποίησιν καταλλήλων υλικών και

διαδικασιών διά των οποίων θα μειωθούν εις το ελάχιστον τα προς απόρριψιν επιβλαβή κατάλοιπα».

Στο άρθρο 2 της Διεθνούς Συμβάσεως «περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία» του 1973 και του Πρωτοκόλλου του 1978, όπως κυρώθηκαν από το ν.1269/1982 ορίζεται ότι:

«Επιβλαβείς ουσίες σημαίνει κάθε ουσία η οποία όταν ρίπτεται στην θάλασσα προκαλεί κινδύνους στην ανθρώπινη υγεία, προσβάλλει τις ζώσες πηγές διατροφής και την θαλάσσια ζωή, βλάπτει την ισορροπία ή παρεμβάλλεται σε άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας και περιλαμβάνει κάθε ουσία που μπορεί να ελέγχεται από την παρούσα Σύμβαση. Απόρριψη σχετιζόμενη με επιβλαβείς ουσίες ή απόβλητα που περιέχουν τέτοιες ουσίες σημαίνει διαφυγή που προεκλήθη από οποιαδήποτε αιτία από πλοίο στην έννοια της οποίας περιλαμβάνεται η διασκόρπιση, η διαρροή, η απάντληση, η έκχυση ή η εκκένωση».

Ως ο επικρατέστερος ορισμός της θαλασσίας ρυπάνσεως παρατίθεται ο εξής:

«Ρύπανσις είναι η εις το θαλάσσιον ύδωρ απόρριψις πάσης ξένης ουσίας, αλλοιούσης την φυσικήν κατάστασιν τούτου ή καθιστώσης τούτο επιβλαβές εις την υγείαν του ανθρώπου, εις την πανίδα και χλωρίδα των βυθών και ακατάλληλον διά τας προβλεπομένας χρήσεις αυτού»⁴.

Οι ορισμοί που δόθηκαν κατά καιρούς από πολλά νομοθετήματα για την έννοια της περιβαλλοντικής ζημίας έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό. Η ρύπανση του περιβάλλοντος καθιστά αυτό ακατάλληλο για τις προβλεπόμενες χρήσεις του. Συνέπεια της ρύπανσης, μόλυνσης και υποβάθμισης του περιβάλλοντος είναι ότι όσοι οργανισμοί ζουν σε αυτό και από αυτό, συμπεριλαμβανομένου και του ανθρωπίνου είδους, δεν μπορούν ακώλυτα και ανενόχλητα να εξακολουθήσουν να το απολαμβάνουν με όλους τους δυνατούς τρόπους.

Μάλιστα, αναφορικά στον επαπειλούμενο κίνδυνο για τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος επισημαίνεται ότι: «Το πρόβλημα της θαλασσίας ρυπάνσεως διά πετρελαίου είναι μέγα και διεθνές. Τα ναυτιλιακά κράτη όλου του κόσμου έχουν από ετών δραστηριοποιηθεί σοβαρώς προς την κατεύθυνσιν αυτήν, επιδιώκοντας πρωτίστως την πρόληψιν και την καταστολήν ταύτης, άνευ μέχρι τούδε εφαρμογής

⁴ Άρθρο 3 παρ. 1 περ. α' του Ν. 743/1977, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 παρ. 4 του Ν. 2252/1992 (Α'192)

λυσιτελών μέτρων. Προ του κινδύνου τούτου, τα κυριώτερα ναυτιλιακά κράτη του κόσμου εδεδεσμεύθησαν διά διεθνούς συμβάσεως προστασίας της θαλάσσης εξ απορρίψεως πετρελαίου».

Σχετικά με τη διαφύλαξη και προστασία των περιβαλλοντικών αγαθών και δη του θαλασσίου περιβάλλοντος, υπογραμμίζεται ότι παρά την τεράστια νομοπαραγωγική διαδικασία σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, όχι μόνο δεν προλαμβάνονται οι ζημιές αλλά αντίθετα τα τελευταία χρόνια έχουν σημειωθεί τέτοιας έκτασης ζημιές που πραγματικά είναι αδικαιολόγητες για έναν κόσμο προηγμένο που έχει αντιληφθεί την αξία των περιβαλλοντικών αγαθών. Παρά τις πολυπληθείς διατάξεις που στόχο έχουν να δράσουν σε προληπτικό επίπεδο, παρά τους χιλιάδες ελέγχους που ασκούνται πριν από την έκδοση μιας οποιασδήποτε άδειας (π.χ σε πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο, σε μονάδες επεξεργασίας λυμάτων βιομηχανικών εγκαταστάσεων κλπ.), παρά τα μέτρα που οφείλουν να εφαρμόζουν όσοι αναλαμβάνουν τον κίνδυνο τέτοιων δραστηριοτήτων δεν έχουμε καταφέρει να αποσοβήσουμε ή έστω να μειώσουμε τον κίνδυνο της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος⁵.

Αντιθέτως, οι ζημιές που προκαλούνται από όλες αυτές τις δραστηριότητες είναι τόσο εκτεταμένες που να γίνεται λόγος για καταστροφή ολόκληρων οικοσυστημάτων. Οι όροι με τους οποίους είναι δυνατή η πρόσβαση στα κοινά και εν γένει στους συλλογικούς πόρους διαμορφώνονται τόσο από ένα πλέγμα κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν τη δυνατότητα χρήσης και ευθύνης σε περίπτωση πρόκλησης βλάβης όσο και από ένα σύστημα παροχής προστασίας των ίδιων των χρηστών και των περιβαλλοντικών αγαθών σε περιπτώσεις προσβολής τους. Αυτό το νομικό καθεστώς στα πλαίσια του ελληνικού δικαίου ρυθμίζει κατά πρώτο λόγο τις πηγές κινδύνων όπως είναι και η ρύπανση των υδάτων με τις γενικές διατάξεις για τις αδικοπραξίες (914 ΑΚ) αλλά και λοιπούς ποινικούς νόμους με βάση το σύστημα της υποκειμενικής ευθύνης. Διαφέρει όμως από νομοθετήματα άλλων κρατών που έχουν υιοθετήσει την ευθύνη από διακινδύνευση με αποτέλεσμα να δημιουργείται μια

⁵ Τσάλλας Γ.- Κλάδη Μ. (επιμ.) (2003), *ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΩΚΕΑΝΩΝ*, Σιδέρης, Αθήνα.

αντινομία στο σύστημα ευθύνης αφού καθιερώνεται ελαφρότερη ευθύνη για πηγές μεγαλύτερου κινδύνου⁶.

1.3 Μορφές Θαλάσσιας ρύπανσης

1.3.1 Ατυχηματική ρύπανση

Κρίνεται αναγκαία στο παρόν σημείο η μελέτη της έννοιας του ναυτικού ατυχήματος προκειμένου να διερευνηθούν οι περιπτώσεις τέλεσης αδικοπραξιών σε πλοίο που προκαλεί θαλάσσια ρύπανση. Ειδικότερα, υφίστανται δύο ορισμοί για τα ναυτικά ατυχήματα και δη ο πραγματικός και ο νομοθετικός, οι οποίοι θα εξεταστούν ακολούθως.

Ετυμολογικά, το ναυτικό ατύχημα παραπέμπει σε κάθε δυσάρεστο περιστατικό το οποίο λαμβάνει χώρα από ατύχια και το οποίο συμβαίνει σε πρόσωπο ή μέσον που αναπτύσσει δραστηριότητα στη θάλασσα. Σύμφωνα με τον πραγματικό ορισμό, ως ναυτικό ατύχημα (ή θαλάσσιο ατύχημα) χαρακτηρίζεται γενικώς οποιοδήποτε συμβάν έχει ως συνέπεια την απώλεια ή τη βλάβη πλοίου ή φορτίου του. Ο εν λόγω ορισμός καλύπτει μεγαλύτερο εύρος ατυχημάτων σε σχέση με το νομοθετικό ορισμό καθώς περιλαμβάνει κάθε δυσμενές συμβάν που λαμβάνει χώρα στη θάλασσα⁷.

Με άλλα λόγια, οποιοδήποτε συμβάν επιφέρει δυσμενείς συνέπειες όσον αφορά τη ναυτιλιακή εταιρία, το πλοίο αυτό καθ' εαυτό, τον άνθρωπο και το περιβάλλον υπάγεται στο πεδίο του πραγματικού ορισμού του ναυτικού ατυχήματος. Επομένως, στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται συμβάντα όπως:

⁶ Παπαδημητρίου Ε. (2006), *ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΚΡΙΣΗ*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.

⁷ Σπανός Ν. (1996), *ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ*, Λιμενικά χρονικά, τ. 29/96.

I. Σε σχέση με το πλοίο

- Το ναυάγιο, το οποίο συνίσταται στην ολοκληρωτική απώλεια πλοίου, οφειλόμενη σε βύθιση ή συντριβή από οιαδήποτε αιτία.
- Η βύθιση, η οποία δύναται να είναι μερική ή ολική.
- Η ανατροπή, η οποία αποτελεί το βήμα πριν τη βύθιση.
- Η σύγκρουση, η οποία παραπέμπει στη βίαιη επαφή με άλλο μέσο ναυσιπλοΐας (υδροπάνο, πλωτό ναυπήγημα κλπ).
- Η πρόσκρουση ταυτίζεται με την βίαιη επαφή του πλοίου με σταθερά ή επιπλέοντα αντικείμενα στη θάλασσα.
- Η προσάραξη (ακούσια ή εκούσια) σημαίνει την ακινητοποίηση του πλοίου (κατά κόρον στο βυθό της θάλασσας).
- Η αβαρία, η οποία λαμβάνει χώρα σε έκτακτες περιπτώσεις, κατά τις οποίες κρίνεται άκρως απαραίτητη η εκβολή ενός μέρους του μεταφερόμενου φορτίου στη θάλασσα⁸.
- Η πυρκαγιά, δηλαδή η εκδήλωση φωτιάς σε κάποιο από τα μέρη του πλοίου.
- Η έκρηξη, η οποία μπορεί και να οφείλεται σε εξωγενείς παράγοντες και απαντάται τις πλείστες των περιπτώσεων σε δεξαμενόπλοια και υγραεριοφόρα.
- Οι επιμέρους εσωτερικές ζημιές, όπως για παράδειγμα η μετατόπιση φορτίου, οι πιθανές ζημιές φορτοεκφορτωτικών μέσων, οι διαρροές κ.ά.

Τέλος, αναφορικά στα συμβάντα που σχετίζονται με το πλοίο και δύναται να χαρακτηριστούν ναυτικά ατυχήματα εντοπίζουμε και: μηχανικές βλάβες, εισροή υδάτων, αποκοπή (δηλαδή τεμαχισμός του πλοίου σε δυο μέρη), επικίνδυνη κλίση⁹

⁸ Παλαιότερα, η αβαρία παρέπεμπε στην αποκοπή των ιστίων του πλοίου σε περίπτωση που αυτά προκαλούσαν επικίνδυνη κλίση στο πλοίο. Άλλωστε, ο όρος της αβαρίας είναι συνυφασμένος με την οποιαδήποτε εκούσια θυσία μικρότερου συμφέροντος προκειμένου να διασωθεί ένα σαφώς μεγαλύτερο συμφέρον.

⁹ Η επικίνδυνη κλίση αποτελεί προστάδιο της ανατροπής/ βύθισης του πλοίου όταν η κλίση του εμφανίζεται πέραν των ανεκτών ορίων.

και κατάσταση ακυβερνησίας (όταν το πλοίο αδυνατεί να ταξιδέψει με ίδια μέσα). Σε σχέση με το πλήρωμα ή με το ίδιο το πλοίο ναυτικά ατυχήματα συνιστούν και η άτυχη απώλεια (σε περίπτωση που το πλήρωμα και το πλοίο εξαφανίζονται ολοσχερώς) και η εξαφάνιση (όταν παρατηρείται έλλειψη ειδήσεων για την τύχη του πληρώματος και το πλοίο).

II. Σε σχέση με το φορτίο

Όπως προελέχθη, οι αλλοιώσεις από οποιαδήποτε αιτία (πρόσκρουση, σύγκρουση κλπ) εμπίπτουν στην κατηγορία των συμβάντων που αφορούν στο φορτίο του πλοίου. Ομοίως και για τις έκτακτες περιστάσεις κατά τις οποίες απαιτείται εκβολή του φορτίου στη θάλασσα (αβαρία) ή όταν εκδηλώνεται πυρκαγιά σε τμήμα του πλοίου.

III. Σε σχέση με το πλήρωμα ή τους επιβάτες του πλοίου

Η άτυχη απώλεια και η εξαφάνιση του πλοίου ως έννοιες συνδέονται στενά με τα ναυτικά ατυχήματα που αφορούν στο πλήρωμα του πλοίου. Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται όλες οι περιπτώσεις οι οποίες έχουν ως επίπτωση την απώλεια ζωής μέλους του πληρώματος ή των επιβατών ή ακόμα και ο σοβαρός τραυματισμός προσώπου.

Το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τα ναυτικά ατυχήματα στην ελληνική επικράτεια διέπεται από το Ν.Δ. 712/70 «Περί διοικητικού ελέγχου ναυτικών ατυχημάτων». Αναμφίβολα, τα ναυτικά ατυχήματα επιφέρουν αρνητικές συνέπειες στην ασφάλεια του πλοίου, στη ζωή των επιβαινόντων, στην αξία του φορτίου ή στο θαλάσσιο περιβάλλον. Εντούτοις, είναι απαραίτητη η πλήρωση των προϋποθέσεων που θέτει το Ν.Δ. 712/70 προκειμένου να ενεργοποιηθούν οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς και να προβούν στη διενέργεια διοικητικού ελέγχου¹⁰.

Ειδικά, τα συμβάντα που να μεν βάσει του πραγματικού ορισμού εμπίπτουν στην κατηγορία των ναυτικών ατυχημάτων αλλά δεν πληρούν τους όρους και τα κριτήρια

¹⁰ Tsiotis G. (2007), 'GREEK MARITIME POLICY MAKING: EXPLORING THE EFFECTS OF THE EUROPEANISATION' paper presented at the: 3rd LSE Hellenic Observatory PhD Symposium on Contemporary Greece, Structures, Context and Challenges, London, UK, June.

του νόμου, νοούνται απλώς ως «θαλάσσια περιστατικά ή συμβάντα» (marine incidents). Τέτοια παραδείγματα συναντάμε στη νομολογία, όπως επί παραδείγματι η περίπτωση εκδήλωσης πυρκαγιάς σε μηχανοστάσιο πλοίου, η οποία σβήστηκε στη συνέχεια και δεν επέφερε δυσμενέστερες συνέπειες¹¹.

Η νομοθεσία περί ασφαλούς ναυσιπλοΐας και ο αντίστοιχος νομοθετικός ορισμός του ναυτικού ατυχήματος απαντάται για πρώτη φορά στο Α.Ν. 1774/39. Προβλέπονταν λοιπόν τα εξής: *«Δια την έννοιαν του παρόντος νόμου, ναυτικό ατύχημα θεωρείται παν θαλάσσιο συμβεβηκός επιφέρων βλάβην, φθοράν ή απώλειαν εις ελληνικόν εμπορικόν πλοίον, πλοιάριον ή πλωτό ναυπήγημα ή εις το φορτίο αυτού, δυνάμενο να έχη άμεσον ή έμμεσον συνέπειαν απαίτηση του πλοιοκτήτου, εφοπλιστού ή φορτωτού ή παραλήπτου του φορτίου ή οιουδήποτε τρίτου έναντι αλλήλων είτε συμβεβηκός προκαλούν την χρησιμοποίησιν ναυαγοσωστικών υπηρεσιών»*.

Δυνάμει του ανωτέρω ορισμού, ναυτικό ατύχημα θεωρούνταν κάθε γεγονός που συνέβαινε στη θάλασσα, από οποιοδήποτε λόγο, το οποίο είχε τις ακόλουθες συνέπειες:

- ο Βλάβη, φθορά ή απώλεια ελληνικού εμπορικού πλοίου, πλοιαρίου ή πλωτού ναυπηγήματος ή του φορτίου του
- ο Δημιουργία απαιτήσεων εκ μέρους του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή, φορτωτή ή παραλήπτη του φορτίου
- ο Χρησιμοποίηση ναυαγοσωστικών υπηρεσιών.

Σημειώνεται ότι ο όρος «θαλάσσιο συμβεβηκός» είχε ως αποτέλεσμα το νομικό χαρακτηρισμό ως ναυτικών ατυχημάτων μόνο αυτών που λάμβαναν χώρα στη θάλασσα, αποκλείοντας κατ' αυτό τον τρόπο όσα ατυχήματα συνέβαιναν εντός των εσωτερικών υδάτων ή στην ξηρά. Δίχως αμφιβολία, ο σκοπός του νόμου συντασσόταν με την προσπάθεια ενίσχυσης της εμπιστοσύνης των ασφαλιστών προς τα ελληνικά πλοία. Το γεγονός αυτό καταδεικνύεται από την εστίαση στις πιθανές βλάβες, φθορές ή απώλειες των ελληνικών πλοίων, χωρίς να υπάρχει κάποια πρόβλεψη για τον χαρακτηρισμό του τραυματισμού ή της απώλειας ανθρωπίνων ζωών ως ναυτικών ατυχημάτων. Επομένως, η βούληση του νομοθέτη εκείνη την περίοδο στρεφόταν στην κατεύθυνση της αποκατάστασης της καλής ασφαλιστικής

¹¹ Α' ΑΣΝΑ 144/72.

πίστης των ελληνικών πλοίων, η οποία είχε κλονιστεί από τα αλλεπάλληλα δόλια ατυχήματα που είχαν σημειωθεί¹².

Ο ορισμός του ναυτικού ατυχήματος, όπως ισχύει σήμερα, τυποποιείται στη διάταξη του άρθρου 1 Ν.Δ. 712/70 και δη ως ναυτικό ατύχημα νοείται εκείνο το οποίο λαμβάνει χώρα στο πλοίο ή στο φορτίο και εκείνο που επιφέρει τον τραυματισμό ή την απώλεια της ζωής μέλους του πληρώματος ή επιβάτη. Επομένως, με το άρθρο 1 του Ν.Δ. 712/70 θεωρείται ναυτικό ατύχημα κάθε γεγονός¹³ το οποίο προκάλεσε:

- Την ολική απώλεια ελληνικού πλοίου (ή πλωτού ναυπηγήματος)
- Την προσωρινή/ οριστική εγκατάλειψη του πλοίου από τα μέλη του πληρώματος
- Την απώλεια/ βλάβη του φορτίου που μεταφέρεται στο πλοίο (σε ποσοστό μεγαλύτερο του ενός τετάρτου- 1/4)
- Βλάβη εξαιτίας της οποίας προκλήθηκε διαρκής ακυβερνησία του πλοίου
- Σοβαρός τραυματισμός ή απώλεια ζωής μέλους του πληρώματος ή επιβάτη.

Όπως γίνεται αντιληπτό, η παράλειψη της λέξης «θαλάσσιο» διευρύνει κατά πολύ το πεδίο του «συμβεβηκότος», υπό την έννοια ότι καλύπτεται ευρύτερο φάσμα ναυτικών ατυχημάτων. Πλέον, το κέντρο βάρους όσον αφορά τον χαρακτηρισμό ενός ατυχήματος ως ναυτικού- από νομοθετική άποψη- εστιάζει στο προκληθέν αποτέλεσμα, αφήνοντας κατά μέρους το αν αυτό επήλθε στη θάλασσα ή στην ξηρά ή σε εσωτερικά ύδατα. Επίσης, δεν παίζει ρόλο αν το ναυτικό ατύχημα προέκυψε από πράξη ή παράλειψη, από εξωγενείς ή εσωγενείς παράγοντες ή από τυχαία γεγονότα. Περαιτέρω, ο όρος «χρησιμοποίηση ναυαγοσωστικών υπηρεσιών» αντικαταστάθηκε από την προϋπόθεση «διαρκής ακυβερνησία».

¹² Μάλιστα, εκείνη την περίοδο ίσχυε και η ρήτρα «Greek flag excluded» εξαιτίας των ύποπτων κρουσμάτων πολλαπλών ναυτικών ατυχημάτων που λάμβαναν χώρα. Ως εκ τούτου, υπήρχε μια κατακόρυφη αύξηση του λειτουργικού κόστους των πλοίων λόγω των δυσμενών ασφαλιστικών όρων που οδήγούσε στη σμίκρυνση της δραστηριότητάς τους και στη μείωση της ανταγωνιστικότητάς τους.

¹³ «Πάν συμβεβηκός επενεγκόν»

Ωστε, ο νομοθετικός ορισμός του ναυτικού ατυχήματος προβλέπει τη συνδρομή και πλήρωση των ακόλουθων προϋποθέσεων, ήτοι¹⁴:

- ❖ Πρόκληση ναυτικού ατυχήματος: βύθιση, ανατροπή, προσάραξη, αβαρία, πρόσκρουση, σύγκρουση, πυρκαγιά, έκρηξη κλπ.
- ❖ Το πλοίο (ή πλωτό ναυπήγημα) να φέρει την ελληνική σημαία: δηλαδή το πλοίο πρέπει να είναι γραμμένο στο ελληνικό νηολόγιο¹⁵, ανεξαρτήτως του αν εργάζονται ή όχι σε αυτό Έλληνες.
- ❖ Το συμβάν να είχε ως συνέπεια την επέλευση δυσμενών αποτελεσμάτων.
- ❖ Στα πλαίσια άσκησης του διοικητικού ελέγχου η έννοια του πλοίου λαμβάνεται υπ' όψιν σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία (άρθρα 3 και 4 (για τα πλωτά ναυπήγημα του Κ.Δ.Ν.Δ.).

Απόρροια των παραπάνω είναι το γεγονός ότι δεν ενεργοποιείται ο μηχανισμός της διοικητικής έρευνας σε περιπτώσεις άλλες πλην των προαναφερθεισών. Βέβαια, εάν πληρούται η αντικειμενική υπόσταση ενός πειθαρχικού παραπτώματος ή αδικήματος, τότε θα ακολουθηθεί η θεσμοθετημένη αντίστοιχη διαδικασία.

Σύμφωνα με τα άρθρα 94 παρ. 7 και 221 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας¹⁶, «ως ναυτικό ατύχημα νοείται η σύγκρουση πλοίων, προσάραξη ή άλλο περιστατικό ναυσιπλοΐας, ή άλλο συμβάν πάνω στο πλοίο, ή έξω από αυτό, που έχει ως αποτέλεσμα υλική ζημιά ή επικείμενη απειλή υλικής ζημιάς σε πλοίο ή φορτίο καθώς και εκείνο το οποίο έχει ήδη προξενήσει απώλεια ζωής ή σοβαρά τραύματα σε ανθρώπους». Επιπρόσθετα, το 1997 εγκρίθηκε ο «Κώδικας για την έρευνα Ναυτικών ατυχημάτων» από τον ΙΜΟ. Στόχος του είναι η ισχυροποίηση μιας ενιαίας προσέγγισης αναφορικά στην έρευνα της ασφάλειας των ναυτικών ατυχημάτων και περιστατικών και προώθησης μιας από κοινού συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών για την αναζήτηση των αιτιών πρόκλησης των ναυτικών ατυχημάτων.

¹⁴ Βλάχος Γ. (2007), ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, έκδ. β', εκδ. Σταμούλης, Αθήνα

¹⁵ Και όχι απλά να είναι σε ελληνικά χέρια, δηλαδή ελληνόκτητο.

¹⁶ Η εν λόγω Σύμβαση υπεγράφη το 1982 στο Montego Bay και κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 2321/95.

Βάσει του «Κώδικα για την έρευνα Ναυτικών ατυχημάτων» ναυτικό ατύχημα συνιστά ένα γεγονός το οποίο οδήγησε σε ένα από τα παρακάτω:

A) σοβαρό τραυματισμό μέλους του πληρώματος ή επιβάτη που τελεί σε συνάφεια με τη λειτουργία του πλοίου

B) απώλεια μέλους του πληρώματος ή επιβάτη, ως απόρροια ή σε σχέση με τη λειτουργία του πλοίου

Γ) υλική ζημιά η οποία καθιστά το πλοίο μη αξιόπλοο

Δ) υλική ζημιά η οποία προκύπτει από ή τελεί σε σχέση συνάφειας με τη λειτουργία του πλοίου.

E) προσάραξη/ ακινητοποίηση/ εμπλοκή πλοίου σε σύγκρουση

ΣΤ) απώλεια ή εγκατάλειψη πλοίου

Z) ζημιά στο περιβάλλον η οποία προήλθε από τη ζημιά που παρουσιάστηκε στο πλοίο και που προκλήθηκε από τη λειτουργία του.

Από τις παραπάνω περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, ως πολύ σοβαρά νοούνται η απώλεια ζωής μέλους του πληρώματος ή επιβάτη, η ολική απώλεια πλοίου και η ζημιά στο περιβάλλον, υπό την έννοια της σοβαρής ρύπανσης. Οι λοιπές κατηγορίες ναυτικών ατυχημάτων αντιμετωπίζονται ως σοβαρά ατυχήματα.

Άξια μνείας είναι και η έννοια του ναυτικού περιστατικού (marine incident) ως συμβάντος ή γεγονότος που προκαλείται «από ή σε σχέση με τη λειτουργία πλοίου με το οποίο τίθεται σε κίνδυνο το πλοίο ή οποιοδήποτε πρόσωπο, ή ως αποτέλεσμα του οποίου μπορεί να προκληθεί σοβαρή ζημιά στο πλοίο ή στην κατασκευή ή στο περιβάλλον». Επίσης, υπάρχει και η περίπτωση των «αναπόφευκτων ατυχημάτων» που οφείλονται σε απρόβλεπτους παράγοντες, όπως λόγου χάριν οι άσχημες καιρικές συνθήκες, οι τρομοκρατικές ενέργειες επί πλοίων ή η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

1.3.2 Λειτουργική ρύπανση

Ως λειτουργική ρύπανση ορίζεται η οποιαδήποτε, μη ατυχηματικής μορφής ρύπανση, που προξενεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η συνήθης λειτουργία ενός εμπορικού πλοίου. Η λειτουργική ρύπανση δύναται να αναζητηθεί σε κάθε φάση του κύκλου ζωής ενός πλοίου, δηλαδή στην αρχή (κατασκευή του πλοίου), στην κανονική

οικονομική ζωή του (συντηρήσεις και επισκευές, φορτοεκφορτώσεις, μεταγγίσεις καύσιμων, ερματισμός) και στο τέλος, κατά τη διάλυση του πλοίου. Υπό αυτή την έννοια, τα περισσότερα περιστατικά οφείλονται σε μια αλληλουχία αιτιών και συγκυριών που συντελούν στο τελικό αποτέλεσμα που είναι η μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ωστε, οι αιτίες ομαδοποιούνται σε δύο μεγάλες κατηγορίες και δη σε ‘ατυχηματικές’ (Accidents), και ‘λειτουργικές’ (Operations).

Εν τέλει, η διεθνής κοινότητα ανέλαβε την επίλυση των σοβαρών αυτών προβλημάτων εξελικτικά, με διάφορες συμβάσεις, απόρροια των οποίων είναι η σύμβαση MARPOL η οποία εξετάζει όλες μορφές ‘λειτουργικής’ ρύπανσης. Αναντίρρητα, η αύξηση της θαλάσσιας μεταφοράς χημικών προϊόντων τα τελευταία χρόνια είχε ως αποτέλεσμα την παράλληλη αύξηση των ποσοστών ρύπανσης εξαιτίας των ατυχημάτων των chemical carriers αλλά και από τις απορρίψεις που προέρχονται από τις λειτουργικές τους διαδικασίες. Συνοψίζοντας, το πρόβλημα αντιμετωπίζεται διεθνώς από τις συμβάσεις του IMO, συγκεκριμένα τη SOLAS(1974) και τη σύμβαση της MARPOL για ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες¹⁷.

Κεφάλαιο 2

Ποινικό νομικό πλαίσιο για τη θαλάσσια ρύπανση από πλοία

2.1 Εγχώρια έννομη τάξη

Πέρα από τις διατάξεις του Συντάγματος (αρ. 24) και τις διατάξεις του δημοσίου και αστικού δικαίου για την προστασία του περιβάλλοντος και τις ρυθμίσεις σε περιπτώσεις εκπομπής ρύπων πληρέστερη προστασία παρέχουν ορισμένες νομοθετικές ρυθμίσεις όπως ο ν.1650/1986 ο οποίος και στο αρ. 29 καθιερώνει την αντικειμενική ευθύνη και δη από διακινδύνευση. Ενώ παράλληλα δεν αποκλείεται και η ευθύνη από άλλες διατάξεις, ευθύνη που όμως παραμένει υποκειμενική όπως η ευθύνη από αδικοπραξία (914Α Κ), όπως και ο ν.314/1976 για την ευθύνη από

¹⁷ Βλάχος Γ. (2007), ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, έκδ. β', εκδ. Σταμούλης, Αθήνα

ρύπανση με πετρέλαιο που έχει διαφύγει από πλοία καθώς και από το ν.743/1977 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος¹⁸.

Για την εφαρμογή του νόμου προϋποτίθεται α) ρύπανση ή υποβάθμιση του περιβάλλοντος, β) ζημία και γ) αιτιώδης σύνδεσμος.

Ο ν.1650/1986 α ν και καθιερώνει αντικειμενική ευθύνη θέτει και όρους για την απαλλαγή από την ευθύνη αυτή και αυτοί είναι είτε λόγοι ανωτέρας βίας είτε λόγω δόλιας συμπεριφοράς τρίτου.

Ο ν.314/1976 που κυρώνει τη σύμβαση των Βρυξελλών του 1969, μετά την τροποποίησή του με το αρ. 2 του πρωτοκόλλου του 1992 «για την τροποποίηση της διεθνούς συμβάσεως του 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» που κυρώθηκε με το π.δ 197/1995 εισάγει αντικειμενική ευθύνη εκ ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή με τη λογική ότι η μεταφορά πετρελαίου αποτελεί πηγή κινδύνου και αυτόν πρέπει να τον φέρει όποιος καρπώνεται και τα οφέλη αναγνωρίζοντας ως λόγους απαλλαγής από την ευθύνη την ανωτέρα βία και την ενέργεια τρίτου και συγκεκριμένα αν το περιστατικό που έλαβε χώρα «α) επήλθε εκ πολεμικής ενέργειας, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, επαναστάσεως ή φυσικού φαινομένου αναπότρεπτου και ακαταμάχητου είδους, β) οφείλεται εξ ολοκλήρου σε πράξη ή παράλειψη τρίτου, ο οποίος είχε την πρόθεση να προξενηθεί ζημία και γ) επήλθε εξ ολοκλήρου από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη της Κυβερνήσεως ή άλλης Αρχής που είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση των φάρων, των φανών ή άλλων βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας κατά την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών» .

Ο ν. 314/1976 προβλέπει τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη σε ένα εκ της συμβάσεως καθορισμένο χρηματικό ποσό το οποίο όμως δε δικαιούται να το περιορίσει «αν αποδειχθεί ότι η ζημία ρύπανσης προήλθε από προσωπική του πράξη ή παράλειψη, η οποία διαπράχθηκε με πρόθεση να προκληθεί τέτοια ζημία ή απερίσκεπτα και με γνώση ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανώς να προκύψει»¹⁹.

Στα πλαίσια του ελληνικού δικαίου υπάρχει ένα πλέγμα τόσο εθνικών όσο και διεθνών νομοθετημάτων για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος που κατά

¹⁸ Pallis A.A. (ED) (2007), *MARITIME TRANSPORT: THE GREEK PARADIGM*, TRANSPORT ECONOMICS SERIES 1_ 21, London: Elsevier, 221-255.

¹⁹ Άρθρο 5 παρ. 2 ν.314/1976 όπως έχει ήδη τροποποιηθεί με το αρ. 8 εδ. β' του ν.1638/1986 και αντικαταστάθηκε εκ νέου με το αρ.6 παρ. 2 του π.δ.197/1995

βάση εισάγουν την υποκειμενική ευθύνη όπως ο ν.743/1977 «περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και συναφών θεμάτων, όπως τροποποιήθηκε και αντικαταστάθηκε με το ν. 2251/1994, το ν. 1650/1986 και το ν.1147/1981.

Μεταξύ των νόμων αυτών και του ν. 314/1976 υπάρχει βεβαίως σύγκρουση ως προς την καθιέρωση της ευθύνης. Ωστόσο, το ρυθμιστικό τους πεδίο είναι διαφορετικό και όταν ακόμη υπάρχει σύγκρουση τότε ο προβληματισμός αίρεται δια της συνταγματικής αρχής του αρ. 28 παρ.1 Συντάγματος με το οποίο «Οι διεθνείς συμβάσεις από την επικύρωσή τους με νόμο και τη θέση τους σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους κάθε μίας αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου». Στο επίπεδο σύγκρουσης του ν. 743/1977 με το ν. 314/1976 ρητά ο ν. 743/1977 εκτοπίζεται καθώς στο κείμενό του αναφέρεται στο αρ. 1 ιε «επιφυλασσομένης της εφαρμογής των διατάξεων των εκάστοτε εν ισχύι συμβάσεων».

Ρήγμα υπάρχει σε διεθνείς συμβάσεις που κυρώνονται με μεταγενέστερους νόμους και εισάγουν ανεπιτυχώς την υποκειμενική ευθύνη, όπως ο ν.1174/23-4-1981 «περί προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών και άλλων τινών διατάξεων» και ο ν. 855/23-12-1978 «περί προστασίας της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως» ο οποίος κύρωσε τη Διεθνή σύμβαση της Βαρκελώνης του 1976 με το συνημμένο Παράρτημα και τα Πρωτόκολλα «περί προλήψεως ρυπάνσεως της Μεσογείου Θαλάσσης εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών» με τα συνημμένα σ' αυτά παραρτήματα.

Η κοινοτική θεωρία, όπως διατυπώνεται από την Λευκή Βίβλο, για τον τύπο της ευθύνης έχει δύο προσεγγίσεις. Η πρώτη υποστηρίζει την εφαρμογή της αντικειμενικής ευθύνης, ως αποδοτικότερης. Η επιχειρηματολογία στηρίζεται πρώτον, στη δυσκολία απόδειξης της υπαιτιότητας του δράστη στις υποθέσεις περιβαλλοντικής ευθύνης και δεύτερον, στην υποχρέωση που έχει ο οικονομικός φορέας που ασκεί μια επικίνδυνη δραστηριότητα να αναλάβει το περιβαλλοντικό κόστος της δράσης του²⁰.

Η δεύτερη προσέγγιση εξετάζει το ζήτημα της εφαρμογής της υποκειμενικής ευθύνης στις περιπτώσεις περιβαλλοντικών ζημιών που προκαλούνται από μη επικίνδυνες

²⁰ Naurin D.- Wallace H. (eds) (2008), *UNVEILING THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION: GAMES GOVERNMENTS PLAY IN BRUSSELS*, Palgrave Studies in European Union Politics.

δραστηριότητες. Παράλληλα, στην ίδια ενότητα η Λευκή Βίβλος εξετάζει και το θέμα της απαλλαγής από την ευθύνη στην περίπτωση που συντρέχουν λόγοι όπως, «ανωτέρα βία, το συντρέχον πταίσμα του ενάγοντος στην πρόκληση ζημίας ή η συναίνεσή του και η επέμβαση τρίτου μέρους». Από τα προεκτεθέντα γίνεται αντιληπτό ότι ένα μεγάλο μέρος του προβληματισμού στα νομοθετικά κείμενα καταλαμβάνει η φύση της ευθύνης που πρέπει σε κάθε περίπτωση να υιοθετηθεί. Αν και θεωρείται ατυχής η εισαγωγή της υποκειμενικής ευθύνης από ορισμένα νομοθετήματα, ωστόσο δεν έχει υπάρξει προς το παρόν ενιαία ρύθμιση από το δίκαιό μας. Κρίνεται ωστόσο ότι η αντικειμενική ευθύνη που καθιερώνεται από ορισμένα νομοθετήματα συνάδει με το είδος των ζημιών που προκαλούνται από ιδιαίτερα επικίνδυνες για το περιβάλλον ενέργειες του ανθρώπου, γιατί στην αντίθετη περίπτωση υπάρχει αντινομία²¹.

Μεγάλος, λοιπόν, είναι ο αριθμός των νόμων και των επιμέρους νομοθετημάτων που προβλέπουν ποινικές κυρώσεις για εγκλήματα ρύπανσης της θάλασσας. Το σημαντικότερο νομοθέτημα που αφορά στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι το Π.Δ. 55/1998 (ΦΕΚ Α' 58/1998), με το οποίο κωδικοποιήθηκαν σε ενιαίο κείμενο οι διατάξεις του Ν 743/1977. Στο εν λόγω νομοθέτημα ενσωματώνονται και οι σημαντικότερες διεθνείς ρυθμίσεις, ενώ ταυτόχρονα περιέχονται οι ρυθμίσεις ποινικών, πειθαρχικών και διοικητικών κυρώσεων για τους παραβάτες των διατάξεών του. Στο Κεφάλαιο αυτό, μάλιστα, θα εξεταστεί επίσης, το ποινικό πλαίσιο του ν. 4037/2012, με το οποίο ενσωματώθηκε η Οδηγία 2009/123²² για τη θαλάσσια ρύπανση.

Τονίζεται ότι οι ποινικές διατάξεις που προβλέπει, εφαρμόζονται σε κάθε περίπτωση σοβαρής ρύπανσης της θάλασσας από οποιαδήποτε αιτία ή μέσο ή είδους ρύπο. Μάλιστα, οι κυρωτικοί νόμοι των διεθνών συμβάσεων για κάθε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης, παραπέμπουν σε αυτές τις ποινικές διατάξεις και δεν προβλέπουν διαφορετικές ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση ρύπανσης, οπότε

²¹ Αναλογικά η εισαγωγή της αντικειμενικής ευθύνης πέραν του ότι καθιστά ασφαλέστερη την επίδιωξη της αποκατάστασης με οποιοδήποτε μέσο εξασφαλίζει και την προληπτική δράση.

²² Η οποία τροποποίησε την Οδηγία 2005/35/EK

εφαρμογή βρίσκει το εσωτερικό δίκαιο, ήτοι ο Ν. 743/1977 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει²³.

Προς αυτή την κατεύθυνση, ο Ν. 743/1977 στο άρθρο 2 ορίζει την έκταση εφαρμογής της ελληνικής ποινικής δικαιοδοσίας επί εγκλημάτων ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ρύπανσης:

- των λιμανιών, των ακτών της χώρας και των ελληνικών χωρικών υδάτων από εγκαταστάσεις ή πλοία και δεξαμενόπλοια με ελληνική ή ξένη σημαία αλλά και από κάθε άλλη πηγή ρύπανσης και
- της ανοικτής θάλασσας από πλοία και δεξαμενόπλοια με ελληνική ή ξένη σημαία με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων των Συμβάσεων που ισχύουν κάθε φορά. Πρόκειται για θέσπιση μίας εξαίρεσης απ την αρχή της σημαίας, καθώς η Ελλάδα αποκτά δικαιοδοσία να τιμωρεί εγκλήματα ρύπανσης τα οποία συνέβησαν στη ανοικτή θάλασσα ακόμη και από πλοίο που φέρει ξένη σημαία.

Ακόμη, σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ. 1 Ν. 743/1977 εξειδικεύονται τα εγκλήματα κατά του περιβάλλοντος ως εξής²⁴:

Αρχικώς προβλέπεται το βασικό έγκλημα με τη μορφή πλημμελήματος, τελούμενου με δόλο που συνίσταται στην πρόκληση με πρόθεση σοβαρής ρύπανσης του περιβάλλοντος. Οι προκαλούντες αυτήν τιμωρούνται με ποινή φυλάκισης τριών μηνών (άρθρο 13 εδ. ι της παραγρ. α). Εξάλλου, δεν συνιστούν ποινικά αδικήματα, ρυπάνσεις που δε θεωρούνται «σοβαρές» κατά το είδος την έκταση και τις λοιπές περιστάσεις τους²⁵.

Το ζήτημα πότε η ρύπανση είναι σοβαρή κρίνεται πραγματικά, σύμφωνα με τους κανόνες της επιστήμης, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες δημιουργίας της, τη βλάβη που προκλήθηκε ή τη διακινδύνευση για το θαλάσσιο περιβάλλον, τη δυνατότητα

²³ Ο εν λόγω νόμος εφαρμόζεται και μετά τη θέση σε ισχύ του Ν 1650/1986 όπως ορίζεται στο άρθρο 32 παραγρ. 1.

²⁴ Μυλωνόπουλος Χ. (1996), *Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΟΙΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ*, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε΄ Πανελληνίου Συνεδρίου

²⁵ Είναι ενδεχομένως μόνο διοικητικές παραβάσεις για τις οποίες επιβάλλονται τα εκάστοτε πρόστιμα.

μείωσης ή εξάλειψής της κλπ. Η ρύπανση είναι οπωσδήποτε σοβαρή, όταν από αυτή μπορεί να προκύψει κίνδυνος ζημιάς ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα ή όταν διοχετεύθηκαν αποχετευτικά λύματα στη θάλασσα χωρίς προηγούμενο βιολογικό καθαρισμό ή αποβλήθηκαν στη θάλασσα χρωστικές και χημικές ουσίες οι οποίες είναι δηλητηριώδεις.

Επίσης, στο άρθρο 13 εδ. ι της παραγρ. α, προβλέπεται και η διακεκριμένη μορφή του βασικού εγκλήματος, σύμφωνα με την οποία «*εάν εκ της πράξεως δύναται να προκύψει κίνδυνος ζημιάς ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα, οι προκαλούντες αυτήν τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον 1 έτους*». Πρόκειται για έγκλημα δυνητικής διακινδύνευσης διότι απαιτείται συγκεκριμένη δυνατότητα βλάβης. Αντίθετα δεν αρκεί μία αφηρημένη δυνατότητα βλάβης ούτε και απαιτείται να έχει επέλθει ο κίνδυνος. Άλλωστε, τις περισσότερες φορές τα βλαπτικά της αποτελέσματα εμφανίζονται μετά από πολλά χρόνια.

Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 13 περ. 1, παρ. Α, εδ. ι, είναι ποινικά κολάσιμη και η εξ αμελείας πρόκληση σοβαρής ρύπανσης και ο υπαίτιος τιμωρείται με φυλάκιση. Αλλά προβλέπεται δυνητική άφεση της ποινής, εφόσον ο υπαίτιος με τη βούλησή του εξουδετερώσει τη ρύπανση και αποτρέψει κάθε δυνάμενη να επέλθει βλάβη ή ζημιά, ή εάν με ταχεία αναγγελία στις αρχές συντελέσει στην εξουδετέρωση της ρύπανσης καταβάλλοντας συγχρόνως και τις συναφείς δαπάνες²⁶.

Συνοψίζοντας, σε περίπτωση που οι συνέπειες της ρύπανσης που έχει πραγματοποιηθεί στην ανοικτή θάλασσα, επεκτείνονται σε περιοχές της ελληνικής ποινικής δικαιοδοσίας τόπος τέλεσης του αδικήματος της ρύπανσης σύμφωνα με το άρθρο 16 του ΠΚ είναι και η Ελλάδα αφού εκεί επήλθε το αξιόποιο αποτέλεσμα της αξιόποινης ενέργειας ή παράλειψης η οποία πραγματοποιήθηκε στην ανοικτή θάλασσα. Ωστε, σε περιπτώσεις ρύπανσης της ανοικτής θάλασσας από πλοία δικαιοδοσία έχει το κράτος της σημαίας του πλοίου²⁷.

Άξια μνείας είναι, εν προκειμένω, η εισαγωγή του νέου Ν. 4037/2012, στον οποίο προβλέπονται οι ποινικές κυρώσεις (άρθρο 6) ως ακολούθως:

²⁶ Τσιρίδης Π.(1988), *Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ*, Πειραιϊκή Νομολογία, τ. 20, 1988.

²⁷ Τσιρίδης Π. (2007), *Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΕ ΕΠΙ ΑΔΙΚΗΜΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ*, σε: *Τιμητικό Τόμο για τον Ι. Μανωλεδάκη*, τ. ΙΙ.

«1. Η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών από πλοίο σε οποιαδήποτε από τις περιοχές του άρθρου 3, από την οποία προκαλείται υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος τιμωρείται:

α) με κάθειρξη μέχρι δέκα ετών και χρηματική ποινή από τρεις χιλιάδες (3.000) έως τριακόσιες χιλιάδες (300.000) ευρώ αν, εξαιτίας της σοβαρότητας της υποβάθμισης, δημιουργείται κίνδυνος θανάτου ή βαριάς σωματικής βλάβης ή ευρεία οικολογική διατάραξη ή καταστροφή,

β) με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους και χρηματική ποινή από χίλια πεντακόσια (1.500) έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ στις υπόλοιπες περιπτώσεις.

2. Όποιος από αμέλεια έγινε υπαίτιος:

α) της πράξης της περίπτωσης α` της παραγράφου 1, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών και χρηματική ποινή από χίλια (1.000) έως δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ,

β) της πράξης της περίπτωσης β` της παραγράφου 1, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή από διακόσια (200) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.

3. Επαναλαμβανόμενες μικρής σημασίας απορρίψεις, οι οποίες, όχι μεμονωμένα αλλά σε συνδυασμό μεταξύ τους και εν όψει της τοπικής και χρονικής ενότητας, επιφέρουν υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, τιμωρούνται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον έξι μηνών και χρηματική ποινή από χίλια (1.000) έως δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ.

4. Όποιος από αμέλεια έγινε υπαίτιος της πράξης της παραγράφου 3 τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή από διακόσια (200) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.

5. Όποιος με οποιονδήποτε τρόπο συμβάλλει, χωρίς να μπορεί να χαρακτηριστεί ως συμμετοχος, στην τέλεση των εγκλημάτων των παραγράφων 1 και 3, τιμωρείται με τις αντίστοιχες ποινές, μειωμένες κατά το άρθρο 83 του Ποινικού Κώδικα.

6. Αν ο δράστης των παραβάσεων των προηγούμενων παραγράφων περιορίσει ο ίδιος ουσιωδώς ή συντελέσει, με έγκαιρη αναγγελία προς την αρχή, στην ουσιώδη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της ρύπανσης ή της υποβάθμισης της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, που προκάλεσε η ενέργεια ή η παράλειψη του, το δικαστήριο μπορεί

να του επιβάλει ποινή μειωμένη, σύμφωνα με το άρθρο 83 του Ποινικού Κώδικα ή να τον απαλλάξει από κάθε ποινή.

7. Οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 4 δεν εφαρμόζονται σε περίπτωση ελαφρώς ασυνείδητης αμέλειας».

Περαιτέρω, προβλέπεται η επέκταση εφαρμογής του νέου Νόμου και στα νομικά πρόσωπα, κατ' άρθρο 7 :

«1. Η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών από πλοίο σε οποιαδήποτε από τις περιοχές του άρθρου 3, από την οποία προκαλείται υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος τιμωρείται:

α) με κάθειρξη μέχρι δέκα ετών και χρηματική ποινή από τρεις χιλιάδες (3.000) έως τριακόσιες χιλιάδες (300.000) ευρώ αν, εξαιτίας της σοβαρότητας της υποβάθμισης, δημιουργείται κίνδυνος θανάτου ή βαριάς σωματικής βλάβης ή ευρεία οικολογική διατάραξη ή καταστροφή,

β) με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους και χρηματική ποινή από χίλια πεντακόσια (1.500) έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ στις υπόλοιπες περιπτώσεις.

2. Όποιος από αμέλεια έγινε υπαίτιος:

α) της πράξης της περίπτωσης α' της παραγράφου 1, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών και χρηματική ποινή από χίλια (1.000) έως δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ,

β) της πράξης της περίπτωσης β' της παραγράφου 1, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή από διακόσια (200) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.

3. Επαναλαμβανόμενες μικρής σημασίας απορρίψεις, οι οποίες, όχι μεμονωμένα αλλά σε συνδυασμό μεταξύ τους και εν όψει της τοπικής και χρονικής ενότητας, επιφέρουν υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, τιμωρούνται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον έξι μηνών και χρηματική ποινή από χίλια (1.000) έως δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ.

4. Όποιος από αμέλεια έγινε υπαίτιος της πράξης της παραγράφου 3 τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή από διακόσια (200) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.

5. Όποιος με οποιονδήποτε τρόπο συμβάλλει, χωρίς να μπορεί να χαρακτηριστεί ως συμμετοχος, στην τέλεση των εγκλημάτων των παραγράφων 1 και 3, τιμωρείται με τις αντίστοιχες ποινές, μειωμένες κατά το άρθρο 83 του Ποινικού Κώδικα.

6. Αν ο δράστης των παραβάσεων των προηγούμενων παραγράφων περιορίσει ο ίδιος ουσιαστικά ή συντελέσει, με έγκαιρη αναγγελία προς την αρχή, στην ουσιαστική μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της ρύπανσης ή της υποβάθμισης της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, που προκάλεσε η ενέργεια ή η παράλειψη του, το δικαστήριο μπορεί να του επιβάλει ποινή μειωμένη, σύμφωνα με το άρθρο 83 του Ποινικού Κώδικα ή να τον απαλλάξει από κάθε ποινή.

7. Οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 4 δεν εφαρμόζονται σε περίπτωση ελαφρώς ασυνείδητης αμέλειας».

Σε περίπτωση που οι συνέπειες της ρύπανσης που έχει πραγματοποιηθεί στην ανοικτή θάλασσα, επεκτείνονται σε περιοχές της ελληνικής ποινικής δικαιοδοσίας, ο τόπος τέλεσης του αδικήματος της ρύπανσης σύμφωνα με το άρθρο 16 του ΠΚ είναι και η Ελλάδα αφού εκεί επήλθε το αξιόποιο αποτέλεσμα της αξιόποινης ενέργειας ή παράλειψης η οποία πραγματοποιήθηκε στην ανοικτή θάλασσα²⁸.

Σε περίπτωση που στοιχειοθετείται ποινικό αδίκημα και πληρούται η αντίστοιχη αντικειμενική υπόστασή του, τότε εφαρμόζονται και οι διατάξεις της ποινικής δικονομίας. Έτσι, η διερεύνηση του ατυχήματος επικεντρώνεται στη διαπίστωση ή όχι πράξεων δόλου ή αμέλειας και σε παραλείψεις οι οποίες συνετέλεσαν στην επέλευση του ατυχήματος ή δεν το απέτρεψαν.

Κατά συνέπεια, το ναυτικό ατύχημα το οποίο οδήγησε σε σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο μέλους του πληρώματος ή επιβάτη ή επέφερε βλάβη στο πλοίο εγείρει αξίωση αποζημίωσης υπέρ του παθόντος. Στην τελευταία περίπτωση, γίνεται λόγος για αστική διαφορά η οποία κρίνεται ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων. Ωστε, πεδίο εφαρμογής βρίσκει το άρθρο 84 του ΚΙΝΔ που καθιερώνει την αστική ευθύνη προς αποζημίωση του πλοιοκτήτη, από τις αδικοπραξίες που τέλεσε ο πλοίαρχος, το

²⁸ Πασσάς Α.- Τσέκος Θ. (επιμ.) (2009), *ΕΘΝΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ*, Παπαζήσης, Αθήνα.

πλήρωμα ή ο πλοηγός κατά την εκτέλεση των ανατεθειμένων προς αυτούς καθηκόντων²⁹.

Άλλωστε, προβλέπεται και πειθαρχική ευθύνη μέσω της οποίας επιβάλλονται πειθαρχικές κυρώσεις σε μέλη του πληρώματος ενός πλοίου. Εν προκειμένω, πρέπει να ολοκληρωθεί σε πρώτη φάση ο διοικητικός έλεγχος του ναυτικού ατυχήματος. Επομένως, σε ένα δεύτερο στάδιο και εφόσον καταλογιστεί υπαιτιότητα μελών ή όχι του πληρώματος που φέρουν την ιδιότητα του απογραμμένου ναυτικού, δύναται να τεθεί σε εφαρμογή και ο μηχανισμός των πειθαρχικών κυρώσεων στο πρόσωπό τους.

Ο σκοπός της τήρησης της διοικητικής διαδικασίας αναφορικά στη διερεύνηση του ναυτικού ατυχήματος έγκειται στην εξακρίβωση των παραλείψεων που συντελέστηκαν στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, στις αδυναμίες που οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα και στην επάρκεια ή ανεπάρκεια των μηχανισμών έρευνας και διάσωσης. Επομένως, εκτός από τον καταλογισμό ευθυνών, βασική θεωρείται και η διακρίβωση της σωστής λειτουργίας των τομέων προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Η βάση της επιβολής αστικών, ποινικών και διοικητικών κυρώσεων εντοπίζεται στο γεγονός ότι η πρόκληση και επέλευση ενός ναυτικού ατυχήματος επιφέρει πλειάδα αποτελεσμάτων σε όλους τους τομείς οργάνωσης ενός κράτους. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται και από τον IMO ο οποίος επισημαίνει την αναγκαιότητα διερεύνησης των ατυχημάτων στη θάλασσα και συνακόλουθα τη συνεργασία μεταξύ των κρατών, ειδικά όσον αφορά τα σοβαρά ατυχήματα³⁰. Τέλος, η Ελλάδα προσχώρησε στο διεθνές όργανο «Marine Accident Investigators International Forum» (MAIFF) προκειμένου να διεθνοποιήσει το σύστημα του ελέγχου των ατυχημάτων που λαμβάνουν χώρα σε πλοία με την ελληνική σημαία³¹.

Παραδείγματα εφαρμογής της παραπάνω διαδικασίας απόδοσης ευθυνών σε διοικητικό και ποινικό επίπεδο αποτελούν τα ναυάγια των πλοίων Express Samina, Costa Concordia και Sea Diamond. Πιο συγκεκριμένα, το ναυάγιο του

²⁹ Συμεωνίδου- Καστανίδου Ε. (2009), *ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ: ΟΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΕΚ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ*, ΠοινΔικ 2009.

³⁰ Kassi H., Menon A., Peters B., Wright V. (EDS), (2002), “*THE NATIONAL COORDINATION OF EU POLICY: THE EUROPEAN LEVEL*”, Oxford University Press.

³¹ Σπανός Ν. (1996), *ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ*, Λιμενικά χρονικά, τ. 29/96.

κρουαζιερόπλοιου “Sea Diamond”, έλαβε χώρα το 2007 και προκλήθηκε από την πρόσκρουσή του σε βράχια κατά την είσοδό του στο λιμάνι της Σαντορίνης. Απολογισμός ήταν θαλάσσια μόλυνση και δύο νεκροί γαλλικής καταγωγής. Κίνηση ποινικής διαδικασίας προβλέφθηκε και για το ναυάγιο του Costa Concordia που έλαβε χώρα στις 13 Ιανουαρίου 2012 κοντά στο νησί Ίζολα ντελ Τζίλιο, έξω από τις ακτές της Τοσκάνης, με απολογισμό 32 νεκρούς και θαλάσσια μόλυνση, καθώς επίσης για το ναυάγιο Express Samina στις 26 Σεπτεμβρίου του 2000 έξω από το λιμάνι της Παροικιάς της Πάρου, με απολογισμό 82 νεκρούς.

Εν τέλει, σε σχέση με τη θαλάσσια πολιτική, τα μεγαλύτερα προβλήματα εναρμόνισης και υλοποίησης των Κοινοτικών αποφάσεων παρατηρούνται στον τομέα του περιβάλλοντος. Η οδηγία – πλαίσιο 2008/56 για τη θαλάσσια στρατηγική ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με αρκετή καθυστέρηση (Ιούνιο του 2011 αντί τον Ιούλιο του 2010). Ακόμα, η Ελλάδα καθυστέρησε να ενσωματώσει στο εθνικό της δίκαιο την οδηγία 2005/35, η οποία θεσπίζει κανόνες και προβλέπει ποινικές κυρώσεις για την ρύπανση από τα πλοία. Η προθεσμία ενσωμάτωσης έληξε τον Απρίλιο του 2007, με αποτέλεσμα να κινηθούν από την Επιτροπή διαδικασίες παραπομπής της χώρας μας. Παρόλα αυτά η ελληνική διοίκηση, δείχνοντας ευαισθησία απέναντι στα ναυτιλιακά θέματα, που συνδέεται και με την προώθηση του ναυτικού επαγγέλματος, αρνιόταν μέχρι και πολύ πρόσφατα να συμμορφωθεί με τις υποδείξεις της Επιτροπής. Τελικά, η οδηγία 2005/35 ενσωματώθηκε στο εθνικό μας δίκαιο τον Ιανουάριο του 2011. Μία από τις αιτίες για την πλημμελή εφαρμογή από τη χώρα μας της Κοινοτικής νομοθεσίας για τη θαλάσσια πολιτική, είναι ο κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων της ελληνικής διοίκησης. Η Ε.Ε. προωθεί μια ενοποιημένη θαλάσσια διακυβέρνηση, όμως η ελληνική πλευρά, ενώ κατά καιρούς δείχνει τάση προσαρμογής, πολύ συχνά παλινωδεί ή προχωρά σε δύσκολα βιώσιμους διοικητικά συνδυασμούς, χωρίς προηγούμενη διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς³².

³² Koutalakis C. (2004), ‘ENVIRONMENTAL COMPLIANCE IN ITALY AND GREECE: THE ROLE OF NON-STATE ACTORS’, *Environmental Politics*, 13:4,754-774.

2.2 Ενωσιακό Δίκαιο και Συμβούλιο της Ευρώπης

2.2.1 Ενωσιακό Δίκαιο

Η ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Ακολουθώντας τη Στρατηγική της Λισαβόνας (2000) και κεφαλαιοποιώντας τα συμπεράσματα της συνόδου κορυφής του Γκέντεμποργκ (2001) (προσθήκη της προστασίας του περιβάλλοντος στους στόχους της Λισαβόνας), η Ε.Ε. προχώρησε το 2006 στην έκδοση της Πράσινης Βίβλου για μια Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική, ενός κειμένου βάσης, όπου γίνεται λόγος για την αναγκαιότητα διατομεακής προσέγγισης των θαλασσιών υποθέσεων. Σκοπός αυτού του ολιστικού πλαισίου πολιτικής, όπως αποτυπώνεται τόσο στην Πράσινη Βίβλο, όσο και στο διάδοχο αυτής κείμενο, τη Γαλάζια Βίβλο, είναι η επίτευξη της «ευρωπαϊκής ασφάλειας» σε επίπεδο περιβαλλοντικό³³.

Η ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική αξιοποιεί σύγχρονα αναπτυξιακά εργαλεία και ως εκ τούτου, οι ρίζες της εδράζονται σε μεταγενέστερες φάσεις της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Είναι χαρακτηριστικό ότι κατά τα πρώτα στάδια του ευρωπαϊκού εγχειρήματος δεν υπήρχε μέριμνα για δύο από τους βασικούς πυλώνες της θαλάσσιας πολιτικής, το περιβάλλον και τη ναυτιλία. Το περιβάλλον δεν συμπεριλήφθη καν στις πολιτικές για την Κοινή Αγορά της Συνθήκης της Ρώμης, ώστε, ξεκινώντας από τη δεκαετία του '70, και κυρίως με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, τη Συνθήκη του Μάαστριχτ και τις μετέπειτα συνθήκες, το περιβάλλον άρχισε να συμπεριλαμβάνεται σιγά –σιγά στο ευρωπαϊκό διακύβευμα³⁴.

Για την επίτευξη των σκοπών της, η Πράσινη Βίβλος και τα συνακόλουθα κείμενα πολιτικής της Ε.Ε. προτείνουν μια σειρά από μέσα, με χαρακτηριστικότερα αυτά α) του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, β) της ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων ζωνών, γ) της ανάπτυξης κοινών μέσων διακυβέρνησης, δ) της ενίσχυσης της θαλάσσιας έρευνας, ε) της συνεργασίας των χωρών μελών για την διαφύλαξη των ευρωπαϊκών συνόρων, στ') της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης και ζ) της ανάπτυξης «ομίλων» θαλάσσιας οικονομίας. Η ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική, επίσης, αντιμετωπίζει τις ευρωπαϊκές θάλασσες ως ένα Κοινό Θαλάσσιο Χώρο.

³³ OECD 2008, *TOURISM IN OECD COUNTRIES: TRENDS AND POLICIES*, OECD, Paris.

³⁴ Βλάχος Γ. (2007), *ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ*, έκδ. β', εκδ. Σταμούλης, Αθήνα

2.2.2 Συμβούλιο της Ευρώπης

Το 1998, στο Στρασβούργο, τέθηκε προς υπογραφή από το Συμβούλιο της Ευρώπης η Σύμβαση για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου, η οποία αποτελεί την πρώτη διεθνή σύμβαση που καθιερώνει το αξιόποιο των πράξεων που βλάπτουν ή ενδέχεται να βλάψουν το περιβάλλον και σημείο αναφοράς για την ανάπτυξη του ποινικού δικαίου του περιβάλλοντος.

Ειδικότερα, στο προοίμιο αναδεικνύεται ο σκοπός της σύμβασης, δηλαδή «η ανάγκη να ακολουθηθεί μια κοινή ποινική πολιτική με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος», με τη θέσπιση των καταλληλότερων μέτρων που θα προκρίνει το κάθε μέλος κράτος. Εξάλλου, παρά το γεγονός ότι αναγνωρίζει πως η παρέμβαση του ποινικού δικαίου πρέπει να λειτουργεί ως *ultima ratio*, δηλαδή ως τελευταίο νομικό όπλο, αφού η πρόληψη της βλάβης του περιβάλλοντος μπορεί και πρέπει να επιτυγχάνεται κυρίως μέσω άλλων μέτρων, εντούτοις δέχεται ότι το ποινικό δίκαιο έχει σημαντικό ρόλο στην προστασία του περιβάλλοντος κυρίως για δύο λόγους. Αφενός μέσω του ποινικού δικαίου εξισορροπείται ο κίνδυνος του κράτους που δημιουργείται από μεγάλης ή μικρής κλίμακας ρυπάνσεις, οι οποίες μπορούν να αντιμετωπίζονται αποτελεσματικότερα, αφετέρου συμβάλλει στο να αποτραπεί η περαιτέρω καταστροφή του περιβάλλοντος και αποτρέπεται η επιβάρυνση του αστικού και διοικητικού δικαίου με επιπρόσθετες ποινικές διατάξεις. Η τυποποίηση αδικημάτων κατά του περιβάλλοντος σε ποινικό επίπεδο δημιουργεί ένα πρόσθετο κίνητρο στους ρυπαίνοντες να απέχουν από την επιβλαβή για το περιβάλλον συμπεριφορά, μέσω της καθιέρωσης ποινικής ευθύνης και της επιβολής, σε πολλές περιπτώσεις, αυστηρότερων μέτρων ή κυρώσεων.

Κατά τα ανωτέρω υπήρξε μία πρώτη προσπάθεια τυποποίησης του σκληρού πυρήνα των ποινικών αδικημάτων κατά του περιβάλλοντος σε εθνικό επίπεδο. Με τα άρθρα 2 και 3 καλύφθηκαν τα σοβαρότερα περιβαλλοντικά αδικήματα, οι σοβαρότερες περιβαλλοντικές παραβιάσεις, που τελούνται εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, συμπεριλαμβάνοντας και την ποινικοποίηση του κινδύνου που μπορεί να δημιουργηθεί από τις συμπεριφορές κατά του περιβάλλοντος.

Αναλυτικότερα, το άρθρο 2 περιλαμβάνει ειδικές περιβαλλοντικές παραβάσεις, οι οποίες τελούνται εκ προθέσεως, με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος εν γένει, δηλαδή του αέρα, του εδάφους και των υδάτων, αλλά και της ανθρώπινης ζωής,

των μνημείων, των ζώων και φυτών από περιβαλλοντικούς κινδύνους. Με το άρθρο 3 ποινικοποιείται η εξ αμελείας τέλεση των ανωτέρω αδικημάτων και προβλέπεται η δυνατότητα, το συμβαλλόμενο κράτος να τιμωρεί ποινικά την τέλεση των ανωτέρω αδικημάτων, όταν διαπράττονται μόνον από βαρεία αμέλεια και όχι ελαφρά κατά το αγγλοσαξωνικό πρότυπο.

Η ποινική αντιμετώπιση του κινδύνου που μπορεί να προκληθεί από τις ανωτέρω συμπεριφορές είναι, επίσης, αναγκαία, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση της σύμβασης, καθότι ο κίνδυνος καταστροφής του περιβάλλοντος είναι αναπόφευκτος στις βιομηχανικές κοινωνίες. Κατά συνέπεια, είναι απαραίτητο οι οικονομικές δραστηριότητες να αναπτύσσονται σε ένα πλαίσιο ασφάλειας για το περιβάλλον. Η επιλογή της ποινικοποίησης των κινδύνων κατά του περιβάλλοντος δεν ενισχύθηκε μόνον από τη προληπτική λειτουργία του ποινικού δικαίου, αλλά και από τις Αρχές που ετέθησαν με τη Διακήρυξη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (Ρίο-1992) και ειδικότερα με την υπ' αριθ. 15 Αρχή της Διακήρυξης, που αναφέρει ότι *«για την προστασία του περιβάλλοντος, τα προληπτικά μέτρα πρέπει να τύχουν ευρείας εφαρμογής από τα κράτη, σύμφωνα με τις δυνατότητές τους. Όπου υπάρχουν απειλές σοβαρής ή μη αναστρέψιμης ζημίας, έλλειψη πλήρους επιστημονικής βεβαιότητας δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται ως λόγος για την αναβολή λήψεως αποτελεσματικών μέτρων για την πρόληψη της υποβάθμισης του περιβάλλοντος»*.

Περαιτέρω, το 1999, έλαβε χώρα το ειδικό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στο Tampere, στο οποίο συζητήθηκε η αναγκαιότητα να καταβληθούν προσπάθειες, προκειμένου να διατυπωθούν κοινοί ορισμοί, κατηγορίες και κυρώσεις για ιδιαίτερα σημαντικά αδικήματα, συμπεριλαμβανομένου του περιβαλλοντικού. Είχε ήδη γίνει αντιληπτό ότι οι παραβάσεις κατά του περιβάλλοντος κατατάσσονται στους τομείς με σημαντικές διασυνοριακές συνέπειες, όπως το έγκλημα υψηλής τεχνολογίας, η διαφθορά, η απάτη, το ξέπλυμα χρήματος, το οργανωμένο έγκλημα κ.λπ. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Συμβουλίου του Τάμπερε, η προσέγγιση της αξιόποινης συμπεριφοράς έπρεπε να είναι εξ ίσου αποτελεσματική σε ολόκληρη την Ένωση, όσον αφορά τα περιβαλλοντικά εγκλήματα ώστε να αποτελέσουν αντικείμενο κάποιων ελάχιστων κοινών κανόνων αναφορικά με τα συστατικά στοιχεία των αξιόποινων πράξεων προκειμένου να διώκονται με την ίδια αυστηρότητα οπουδήποτε κι αν διαπράττονται. Μάλιστα, στο Συμπέρασμα Νο 48, ρητώς αναφέρεται ότι η περιβαλλοντική εγκληματικότητα είναι μεταξύ των τομέων στους οποίους θα πρέπει

να επικεντρωθούν οι προσπάθειες, ώστε να συμφωνηθούν κοινοί ορισμοί, κατηγορίες και κυρώσεις στα εθνικά ποινικά δίκαια.

Το 2003, το Συμβούλιο εξέδωσε την απόφαση-πλαίσιο 2003/80/ΔΕΥ, αντί της προτεινόμενης από την Επιτροπή Οδηγίας σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου. Στις 26/6/2001, η Επιτροπή, παράλληλα με την πρωτοβουλία της Δανίας, κατέθεσε Πρόταση Οδηγίας, στην αιτιολογική έκθεση της οποίας επισημαίνεται ότι αφενός το ποινικό δίκαιο δεν υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφετέρου η πρόταση όριζε μόνο κάποιες ελάχιστες προδιαγραφές, αφήνοντας έτσι τα κράτη μέλη ελεύθερα να θεσπίζουν και περαιτέρω ποινικές κυρώσεις, αναδεικνύοντας τα πλεονεκτήματα της επιλογής έκδοσης οδηγίας, βάσει της διαδικασίας της συναπόφασης) σε αντίθεση με την απόφαση – πλαίσιο.

Ωστόσο, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο το Συμβούλιο Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων εξέδωσαν ευνοϊκή γνώμη για την πρωτοβουλία της Δανίας με αντικείμενο την έκδοση απόφασης-πλαisiού και συμφώνησαν να δημιουργηθεί ένα τέτοιου είδους κεκτημένο στον τομέα των περιβαλλοντικών αδικημάτων, μέσω της προσπάθειας που είχε αναλάβει η Δανία για την έκδοση απόφασης- πλαisiού. Με αυτήν ορίστηκε μια σειρά από αδικήματα σε βάρος του περιβάλλοντος για τα οποία τα κράτη μέλη εκλήθησαν να προβλέψουν ποινικές κυρώσεις. Οι διατάξεις της απόφασης ερείδονταν στις διατάξεις της Σύμβασης του Συμβουλίου της Ευρώπης για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου. Βασικός στόχος της απόφασης-πλαίσιο του Συμβουλίου (2003/80/ΔΕΥ) ήταν να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότερη εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας με τον καθορισμό μιας κοινής ελάχιστης δέσμης αδικημάτων, βασιζόμενη στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ).

Η Επιτροπή άσκησε προσφυγή κατά της εν λόγω απόφασης- πλαisiού ενώπιον του ΔΕΚ, υποστηρίζοντας ότι η εν λόγω απόφαση εκδόθηκε σε εσφαλμένη νομική βάση. Το ΔΕΚ ακύρωσε την ως άνω απόφαση-πλαίσιο με την απόφασή του, της 13ης Σεπτεμβρίου 2005 (υπόθεση C-176/03). Κατόπιν αυτής της εξέλιξης, η Επιτροπή απέσυρε την πρόταση που είχε υποβάλει το 2001 και υπέβαλε νέα, το 2007, με την οποία αντικαταστάθηκε συγχρόνως η πρόταση Οδηγίας του 2001 και η Απόφαση-Πλαίσιο 2003/80/ΔΕΥ και εν τέλει εκδόθηκε η Οδηγία 2008/99/ΕΚ.

Τον Αύγουστο του 2006, έλαβε χώρα μία πολύ σοβαρή περιβαλλοντική ρύπανση με την εκφόρτωση από το βυτιοφόρο «Probo Koala» 500 περίπου τόνων τοξικών αποβλήτων στο Αμπιτζάν της Ακτής του Ελεφαντοστού, την οποία έλαβε υπόψη της η Επιτροπή, προκειμένου να ενισχύσει την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου, θέτοντας τέρμα στα «ασφαλή καταφύγια» του περιβαλλοντικού εγκλήματος, ιδίως με τη μορφή της παράνομης μεταφοράς αποβλήτων. Στόχος της νέας Πρότασης της Επιτροπής ήταν να διασφαλιστεί ένα ελάχιστο επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου σε ολόκληρη την ΕΕ³⁵.

Με την εν λόγω πρόταση οδηγίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποχρέωνε τα κράτη μέλη να κρίνουν ως ποινικά αδικήματα ορισμένες σοβαρές ζημιές που προκαλούνται στο περιβάλλον και να διασφαλίζουν την αποτελεσματική επιβολή κυρώσεων κατά των αδικημάτων αυτών. Επιπλέον, καθορίζονταν ελάχιστες αναγκαίες κυρώσεις για τα περιβαλλοντικά αδικήματα στο πλαίσιο των κρατών μελών, όπως η παράνομη εκπομπή επικίνδυνων ουσιών στον αέρα, στο έδαφος ή στα ύδατα, η παράνομη μεταφορά αποβλήτων, η παράνομη εμπορία ειδών που απειλούνται με εξαφάνιση, η παράνομη εμπορία ή χρήση ουσιών που καταστρέφουν τη στιβάδα του όζοντος και η παράνομη λειτουργία εργοστασίου στο οποίο αναπτύσσεται επικίνδυνη δραστηριότητα ή στο οποίο αποθηκεύονται επικίνδυνες ουσίες (άρθρο 3 της Πρότασης Οδηγίας).

Επιπλέον, υπογραμμίστηκε η αναγκαιότητα να εφαρμόζονται ποινικές κυρώσεις, όπως η φυλάκιση, στις σοβαρές περιπτώσεις περιβαλλοντικής ρύπανσης, δεδομένου ότι είναι περισσότερο αποτρεπτικές σε σχέση με τις διοικητικές κυρώσεις, αφού όχι μόνο έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον, αλλά και εμποδίζουν την αποτελεσματική εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα του περιβάλλοντος. Παραπέρα, στις περιπτώσεις ιδιαίτερα σοβαρών αδικημάτων που διαπράττονται σε βάρος του περιβάλλοντος, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται τα αδικήματα που έχουν προκαλέσει το θάνατο ή σοβαρές σωματικές βλάβες προσώπων ή ουσιώδεις ζημιές στον αέρα, στο έδαφος, στα ύδατα, στα ζώα ή στα φυτά ή που έχουν διαπραχθεί στο πλαίσιο εγκληματικής οργάνωσης, τα κράτη μέλη όφειλαν να διασφαλίσουν την επιβολή μέγιστης ποινής φυλάκισης πέντε ετών

³⁵ Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2006, *Πράσινη Βίβλος. Προς μια Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό Όραμα για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες*, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, COM (2006) 275 τελικό.

τουλάχιστον και χρηματικών ποινών τουλάχιστον 750.000 ευρώ για τις εταιρίες, στο πλαίσιο της ευθύνης των νομικών προσώπων, που αναγνωρίζεται σε ορισμένες χώρες, όπου επιβάλλονται εκτός από διοικητικά πρόστιμα και ποινικές κυρώσεις. Επιπλέον, η πρόταση οδηγίας προέβλεπε πρόσθετες ή εναλλακτικές κυρώσεις, όπως την υποχρέωση καθαρισμού του περιβάλλοντος/αποκατάστασης των ζημιών που προκλήθηκαν ή τη δυνατότητα απαγόρευσης της λειτουργίας των επιχειρήσεων³⁶.

Στις 13 Νοεμβρίου 2002, το PRESTIGE, πετρελαιοφόρο μονού κύτους, ηλικίας 26 ετών, με σημαία των Νήσων Μπαχάμας, με φορτίο 77 000 τόννων βαρέος μαζούτ, έπαθε σοβαρές ζημιές ενώ έπλεε στα ανοικτά των ακτών της Γαλικίας. Η επιχείρηση ρυμούλκησης του, η οποία δυσκολεύτηκε έτι περαιτέρω από τις ιδιαίτερα άσχημες μετεω-ωκεανικές συνθήκες, δεν απέτρεψε τη βύθιση του PRESTIGE, στις 19 Νοεμβρίου, σε απόσταση 130 μιλίων περίπου από τις ισπανικές ακτές, με το μεγαλύτερο μέρος του φορτίου του. Τα σοβαρά γεγονότα θαλάσσιας ρύπανσης από τα ναυάγια του «Prestige», το Νοέμβριο 2002 και του «Erika» το Δεκέμβριο 1999, πυροδότησαν νομοθετικές εξελίξεις στην Ευρώπη, σχετικά με την αντιμετώπιση της ρύπανσης από τα πλοία.

Κατέστη, λοιπόν, έντονα εμφανής εντός της ΕΕ η επείγουσα ανάγκη να ληφθούν ειδικά μέτρα για την καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία. Στη σύνοδο Κορυφής στην Κοπεγχάγη, στις 13 Δεκεμβρίου 2002, οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων όλων των κρατών μελών της ΕΕ εξέφρασαν τις σοβαρές τους ανησυχίες σχετικά με το ατύχημα του Prestige και αναφέρθηκαν συγκεκριμένα στην ανάγκη λήψης περαιτέρω ειδικών μέτρων που θα αφορούν την ευθύνη και τις επακόλουθες κυρώσεις. Ειδικότερα, με το από 19/12/2002 Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σημειώνεται ότι το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθετεί τα συμπεράσματα του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών της 6ης Δεκεμβρίου 200 και του Συμβουλίου Υπουργών Περιβάλλοντος της 9ης Δεκεμβρίου 2002, όσον αφορά τη μεταγενέστερη έγκριση, το ταχύτερο δυνατό, περαιτέρω μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης, αφού τα προταθέντα μέχρι τότε μέτρα δεν επαρκούσαν, προκειμένου να αποφευχθεί η επανάληψη παρόμοιων καταστροφών.

³⁶ Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2007, *Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών: Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση*, COM (2007) 575 τελικό.

Άλλωστε, το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για την περιβαλλοντική ευθύνη (Οδηγία 2003/80/ΔΕΥ για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου) έπρεπε να επεκταθεί, ούτως ώστε να εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ρύπανσης, όπως π.χ. η ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο, όπου οι ισχύουσες διεθνείς συνθήκες και συμβάσεις που διέπουν την περιβαλλοντική ευθύνη και τις αποζημιώσεις παρείχαν ανεπαρκή προστασία.

Συνακόλουθα, άνοιξε ο δρόμος για την ενίσχυση του ποινικού πλαισίου καταστολής της ρύπανσης ειδικά από πλοία, παράλληλα με την ήδη υποβληθείσα Πρόταση της Επιτροπής για την προστασία εν γένει του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου, αφού κατέστη σαφές ότι μέχρι τότε ήταν πολύ μικρό το ποσοστό των εντοπιζόμενων πλοίων τα οποία προέβαιναν σε παράνομες απορρίψεις και ακόμα μικρότερος ο αριθμός των υπευθύνων στους οποίους ασκείτο ποινική δίωξη. Στις 23 Οκτωβρίου 2007, όμως, το ΔΕΚ ακύρωσε την Απόφαση - Πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ, δηλώνοντας ότι η ποινική αρμοδιότητα της Κοινότητας μπορεί να ασκείται μόνον μέσω Οδηγιών, να προσδιορίζει μόνο τις συμπεριφορές που πρέπει να αναχθούν σε ποινικά αδικήματα, χωρίς να καθορίζει το είδος και το ύψος των απειλούμενων ποινικών κυρώσεων, διότι αυτά προσδιορίζονται από τα κυριαρχικά από τα κράτη μέλη³⁷.

Μετά την ακύρωση της απόφασης πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ από το ΔΕΚ, στις 23 Οκτωβρίου 2007, κατέστη επιβεβλημένη η τροποποίηση του αρχικού κειμένου της πρότασης της Επιτροπής σχετικά με την οδηγία που αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου, αφού με την ως άνω απόφαση το ΔΕΚ διατύπωσε σαφώς ότι ο προσδιορισμός του είδους και ύψους των ποινικών κυρώσεων, τις οποίες τα κράτη μέλη απαιτείται να καθορίσουν, δεν είναι Κοινοτική αρμοδιότητα. Έτσι πολλές από τις προτεινόμενες αρχικές διατάξεις της Πρότασης, που είχαν σχέση με τον προσδιορισμό του είδους και του ύψους της ποινικής κύρωσης κατά φυσικού ή νομικού προσώπου απαλείφθηκαν από το τελικό κείμενο της Οδηγίας 2008/99/ΕΚ.

Ο ορισμός των αδικημάτων ως επί το πλείστον ανταποκρίνεται στους ορισμούς που περιλαμβάνονται στην απόφαση πλαίσιο 2003/80/ΔΕΥ, με μοναδικές

³⁷ Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2007, *Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών: Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση*, COM (2007) 575 τελικό.

διαφοροποιήσεις που συνίστανται στο ότι τα αδικήματα αναφέρονται σε «υλικά» και όχι σε «ουσίες», δεδομένου ότι πρόκειται για γενικότερο όρο, ενώ έχει προστεθεί αδίκημα το οποίο αφορά την παράνομη και ουσιαστική υποβάθμιση προστατευόμενου οικολογικού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, περιλήφθηκε ειδικό αδίκημα που αφορά την παράνομη μεταφορά αποβλήτων, λαμβάνοντας υπόψη τη νέα κοινοτική νομοθεσία, όπως διαμορφώθηκε με τον υπ' αριθ. 1013/2006 Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Συγκεκριμένα, τυποποιούνται ως αδικήματα, εκ προθέσεως ή εκ βαριάς αμέλειας (άρθρο 3 Οδηγίας): α) η απόρριψη, εκπομπή ή εισαγωγή ποσότητας υλικών ή ιοντίζουσας ακτινοβολίας στον αέρα, το έδαφος ή το νερό, β) η συλλογή, μεταφορά, ανάκτηση ή διάθεση αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της επιχειρησιακής εποπτείας των πράξεων αυτών και της επακόλουθης συντήρησης των εγκαταστάσεων διάθεσης, και συμπεριλαμβανομένων δράσεων που εκτελούνται από εμπόρους ή μεσίτες (διαχείριση των αποβλήτων) που προκαλούν ή ενδέχεται να προκαλέσουν τον θάνατο ή σοβαρές σωματικές βλάβες, σε πρόσωπα, ή ουσιαστικές βλάβες, στην ποιότητα του αέρα, στην ποιότητα του εδάφους ή στην ποιότητα του νερού, ή στα ζώα ή τα φυτά, γ) η αποστολή αποβλήτων, οσάκις η δραστηριότητα αυτή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παράγραφος 35 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 για τις μεταφορές αποβλήτων και διενεργείται σε μη αμελητέα ποσότητα, ανεξάρτητα από το εάν εκτελείται ως ενιαία μεταφορά ή ως πολλαπλές μεταφορές που φαίνονται αλληλένδετες, δ) η λειτουργία μονάδας, η οποία εκτελεί επικίνδυνες δραστηριότητες ή στην οποία αποθηκεύονται ή χρησιμοποιούνται επικίνδυνες ουσίες ή παρασκευάσματα, ε) η παραγωγή, η επεξεργασία, ο χειρισμός, η χρήση, η κατοχή, η αποθήκευση, η μεταφορά, η εισαγωγή, η εξαγωγή ή η διάθεση πυρηνικών υλικών ή άλλων επικινδύνων ραδιενεργών ουσιών που προκαλούν ή ενδέχεται να προκαλέσουν θάνατο ή σοβαρή σωματική βλάβη σε πρόσωπα ή ουσιαστική βλάβη στην ποιότητα του αέρα, την ποιότητα του εδάφους ή την ποιότητα του νερού, ή στα ζώα ή τα φυτά, στ) η θανάτωση, ο αφανισμός, η κατοχή ή η σύλληψη προστατευόμενων ειδών της άγριας χλωρίδας ή πανίδας, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που η συμπεριφορά αφορά αμελητέα ποσότητα αυτών των ειδών και έχει αμελητέο αντίκτυπο στο καθεστώς διατήρησης των ειδών, ζ) η εμπορία με προστατευόμενα είδη άγριας πανίδας ή χλωρίδας ή μερών ή παραγώγων αυτών, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που η συμπεριφορά αφορά αμελητέα ποσότητα των ειδών αυτών και έχει αμελητέο

αντίκτυπο στο καθεστώς διατήρησης των ειδών, η) κάθε συμπεριφορά που προκαλεί την ουσιαστική υποβάθμιση οικολογικού ενδιαφέροντος εντός προστατευόμενης περιοχής, θ) η παραγωγή, εισαγωγή, εξαγωγή, διάθεση στην αγορά ή η χρήση ουσιών που καταστρέφουν τη στιβάδα του όζοντος.

Ως επιβαρυντικές περιστάσεις, για τις οποίες προβλέπεται αυστηρότερο πλαίσιο ποινής, είναι το ιδιαίτερα σοβαρό αποτέλεσμα κάποιου εκ των αναφερομένων αδικημάτων (εκ του αποτελέσματος), όπως ο θάνατος ή η σοβαρή σωματική βλάβη προσώπου ή η ουσιαστική βλάβη του περιβάλλοντος ή ακόμη η διάπραξη του αδικήματος στο πλαίσιο εγκληματικής οργάνωσης, όπως η τελευταία επιβαρυντική περίπτωση ρητά αναφέρεται και στο κείμενο της ακυρωθείσας Απόφασης-Πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ, για την ενίσχυση του ποινικού πλαισίου καταστολής της ρύπανσης από πλοία. Καθορίζονται, λοιπόν, τέσσερα είδη επιβαρυντικών περιστάσεων που αποτελούν σε κάθε περίπτωση «τις σοβαρότερες των περιπτώσεων» υπό την έννοια της Οδηγίας, ήτοι η διάπραξη αδικημάτων στο πλαίσιο εγκληματικής οργάνωσης ή οι υποθετικές περιπτώσεις, όπου τα αδικήματα προξένησαν βαριές σωματικές βλάβες σε πρόσωπα ή προκάλεσαν το θάνατό τους, ή προξένησαν σοβαρή ζημία στην ποιότητα του αέρα, του εδάφους, των υδάτων, σε είδη πανίδας ή χλωρίδας ή σε μέρη αυτών.

Επιπρόσθετα, η Οδηγία 2008/99/ΕΚ³⁸, όπως και οι προηγούμενες Αποφάσεις - Πλαίσιο (2005/667/ΔΕΥ και 2003/80/ΔΕΥ), προβλέπει ποινική ευθύνη των νομικών προσώπων στις περιπτώσεις τέλεσης αδικημάτων κατά του φυσικού περιβάλλοντος, όπως αυτά τυποποιούνται στο άρθρο 3 της Οδηγίας. Ειδικότερα, κατά το άρθρο 6 της Οδηγίας, εφόσον υπάρξει ωφέλεια από την τέλεση των αδικημάτων του άρθρου 3, προβλέπεται η δυνητική ευθύνη από οιοδήποτε πρόσωπο, το οποίο κατέχει ιθύνουσα θέση εντός του νομικού προσώπου και ενεργεί ατομικά ή ως μέλος οργάνου του, έχοντας α) εξουσία αντιπροσώπευσής του, β) εξουσία λήψης αποφάσεων εξ ονόματός του ή γ) εξουσία άσκησης ελέγχου εντός του νομικού προσώπου. Επίσης, τα νομικά πρόσωπα είναι δυνατό να θεωρηθούν υπεύθυνα και στην περίπτωση που η έλλειψη εποπτείας ή ελέγχου, από το υπεύθυνο πρόσωπο, κατέστησε δυνατή τη διάπραξη

³⁸ Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2008, *Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Επιτροπή των Περιφερειών και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, Πράσινη Βίβλος για την εδαφική συνοχή: Μετατροπή της εδαφικής ποικιλομορφίας σε προτέρημα*, COM(2008) 616 τελικό.

αδικήματος του άρθρου 3, χωρίς να αποκλείεται παράλληλα η ποινική δίωξη κατά συγκεκριμένων φυσικών προσώπων ως δραστών.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 7 της Οδηγίας ορίζεται ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα, ώστε να εξασφαλίσουν ότι τα νομικά πρόσωπα, τα οποία θεωρούνται υπεύθυνα βάσει του ανωτέρω άρθρου τιμωρούνται με αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις. Δεν διευκρινίζεται, δηλαδή, κατά πόσο η ευθύνη των νομικών προσώπων πρέπει να είναι ποινική. Κατά συνέπεια τα κράτη μέλη που δεν αναγνωρίζουν την ποινική ευθύνη των νομικών προσώπων στο εθνικό τους δίκαιο, όπως η Ελλάδα, δεν είναι υποχρεωμένα να αλλάξουν το εθνικό τους σύστημα, ώστε να εναρμονιστούν με τις επιταγές της Οδηγίας.

Η διατύπωση του άρθρου 7 της Οδηγίας είναι συνέπεια της απόφασης του ΔΕΚ της 23/10/2007 (C-440/05), σύμφωνα με την οποία κρίθηκε ότι ο καθορισμός του είδους και του ύψους των επιβαλλόμενων ποινικών κυρώσεων, και για τα νομικά πρόσωπα όπως για τα φυσικά, δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητα της Κοινότητας, ενώ η αρχική Πρόταση της Επιτροπής συμπεριελάμβανε ποινικές και διοικητικές κυρώσεις για τα νομικά πρόσωπα, τα οποία θα ήταν υπεύθυνα για τέλεση αδικήματος κατά του περιβάλλοντος, διαβαθμίζοντας το ύψος των προστίμων, ανάλογα με τον βαθμό υπαιτιότητας.

Δέον όπως επισημανθεί ότι η αρχική Πρόταση της Επιτροπής συμπεριελάμβανε ποινικές και διοικητικές κυρώσεις για τα νομικά πρόσωπα, τα οποία θα ήταν υπεύθυνα για τέλεση αδικήματος κατά του περιβάλλοντος, διαβαθμίζοντας το ύψος των προστίμων, ανάλογα με τον βαθμό υπαιτιότητας. Συγκεκριμένα, αν το αδίκημα διαπράχθηκε λόγω βαρειάς αμέλειας και είχε ως αποτέλεσμα ουσιαστικές βλάβες στον αέρα, το νερό ή το έδαφος ή σε ζώα ή φυτά, προβλεπόταν πρόστιμο κατά μέγιστο ύψος τουλάχιστον μεταξύ 300.000 και 500.000 ευρώ πλην της περίπτωσης (α), δηλαδή της απόρριψης, εκπομπής ή εισαγωγής ποσότητας υλικών ή ιοντίζουσας ακτινοβολίας στον αέρα, το έδαφος ή το νερό, για την οποία το πρόστιμο κυμαινόταν κατά μέγιστο όριο τουλάχιστον μεταξύ 500.000 και 750.000 ευρώ. Το ίδιο μέγιστο όριο προβλεπόταν και για τις άλλες τυποποιούμενες μορφές αδικημάτων αν διαπράττονταν λόγω βαρειάς αμέλειας και είχαν ως αποτέλεσμα το θάνατο ή σοβαρές σωματικές βλάβες προσώπου ή αν διαπράττονταν εκ προθέσεως και είχε ως αποτέλεσμα ουσιαστικές βλάβες στον αέρα, το νερό ή το έδαφος ή σε ζώα ή φυτά ή

διαπράττονταν στο πλαίσιο εγκληματικής οργάνωσης. Οι κυρώσεις αυτές μπορούσαν να συνοδεύονται από άλλες κυρώσεις ή μέτρα και ιδίως: α) την υποχρέωση αποκατάστασης του περιβάλλοντος, β) τον αποκλεισμό από κάθε δικαίωμα σε δημόσια πλεονεκτήματα ή ενισχύσεις, γ) την προσωρινή ή οριστική απαγόρευση άσκησης βιομηχανικής ή εμπορικής δραστηριότητας, δ) τη θέση υπό δικαστική εποπτεία, ε) το δικαστικό μέτρο διάλυσης, στ) την υποχρέωση λήψης ειδικών μέτρων για την εξάλειψη των συνεπειών των πράξεων που θεμελίωσαν την ποινική ευθύνη και ζ) τη δημοσίευση της δικαστικής απόφασης σχετικά με την καταδίκη, τυχόν κυρώσεων ή ληφθέντων μέτρων.

Τονίζεται δε ότι στην Οδηγία 2008/99/EK, όπως και στην Οδηγία 2005/35/EK για τη ρύπανση από πλοία, δεν υπάρχει διάταξη, ορίζουσα ζητήματα δικαιοδοσίας, σε αντίθεση με την οδηγία-πλαίσιο 2003/80/ΔΕΥ και την απόφαση πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ³⁹. Η οδηγία-πλαίσιο 2003/80/ΔΕΥ στο άρθρο 8 ορίζει ότι η δικαιοδοσία των κρατών μελών για την πάταξη περιβαλλοντικών αδικημάτων εκτείνεται, στις κάτωθι περιπτώσεις. Αν τα αδικήματα διαπράττονται: α) εν όλω ή εν μέρει στο έδαφός του, ακόμη και εάν οι συνέπειες του αδικήματος εκδηλώνονται εξ ολοκλήρου σε άλλο τόπο, β) επί σκάφους ή αεροσκάφους εγγεγραμμένου στο νηολόγιό του ή υπό τη σημαία του, γ) για λογαριασμό νομικών προσώπων που εδρεύουν στο έδαφός του, δ) από υπήκοό του, εφόσον το αδίκημα θεωρείται αξιόποινο στον τόπο τέλεσης ή εφόσον ο τόπος τέλεσης δεν υπάγεται σε καμία εδαφική δικαιοδοσία.

Οι ως άνω περιπτώσεις εμπεριέχονται στην αναλυτικότερη και λεπτομερέστερη διάταξη του άρθρου 7 της Απόφασης-Πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ, η οποία καθορίζει τη δικαιοδοσία των κρατών μελών επί αδικημάτων θαλάσσιας ρύπανσης, με την προϋπόθεση, όμως, να το επιτρέπει το διεθνές δίκαιο. Συγκεκριμένα, η Απόφαση-Πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ καλύπτει τις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία στη θάλασσα, που λαμβάνουν χώρα: α) εν μέρει ή εν όλω στο έδαφός του, β) στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του ή σε ισοδύναμη ζώνη καθορισθείσα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, γ) επί πλοίου που φέρει τη σημαία του, δ) από υπήκοό του, εάν το αδίκημα είναι ποινικώς κολάσιμο στον τόπο της τέλεσής του ή εάν ο τόπος της τέλεσης δεν εμπίπτει σε καμία εδαφική δικαιοδοσία, ε) προς όφελος νομικού

³⁹ Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2008, *Ευρωπαϊκή Στρατηγική για Θαλάσσια και Ναυτιλιακή Έρευνα*, COM (2008) 534.

προσώπου με καταστατική έδρα στο έδαφός του, στ) εκτός του εδάφους του, αλλά προκάλεσαν ή ενδέχεται να προκαλέσουν ρύπανση στο έδαφός του ή στην οικονομική ζώνη του, εφόσον το πλοίο ευρίσκεται εκουσίως σε λιμένα ή σε υπεράκτιο τερματικό σταθμό του κράτους μέλους και ζ) στην ανοικτή θάλασσα, εφόσον το πλοίο βρίσκεται εκουσίως σε λιμένα ή σε υπεράκτιο τερματικό σταθμό του κράτους μέλους.

Ακόμη, στη Σύμβαση για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου, του 1998, και συγκεκριμένα στο άρθρο 11 προβλέπεται δικαίωμα σε ομάδα, ίδρυμα ή ένωση, οι οποίες, σύμφωνα με το καταστατικό τους, έχουν ως στόχο την προστασία του περιβάλλοντος, να συμμετάσχουν στην ποινική διαδικασία που αφορά αδίκημα κατά του περιβάλλοντος⁴⁰. Στα κείμενα της Κοινοτικής νομοθεσίας, στις προτάσεις των οδηγιών αλλά και στις ίδιες της Οδηγίες, προβλέπεται ως δυνατότητα, τα κράτη μέλη να θεσπίζουν και άλλους τύπους κυρώσεων και πρόσθετα μέτρα, μεταξύ των οποίων είναι η υποχρέωση αποκατάστασης της προκληθείσας ζημίας, η απαγόρευση κρατικής επιχορήγησης, η μόνιμη ή προσωρινή απαγόρευση άσκησης μιας δραστηριότητας, η δικαστική εκκαθάριση, η δημοσίευση δικαστικής απόφασης κ.λπ., σχετικά με τα αδικήματα κατά του περιβάλλοντος.

Οι κανόνες αποζημίωσης, αντιστάθμισης και αποκατάστασης του περιβάλλοντος κρίνονται ιδιαίτερα αποτελεσματικοί, ως πρόσθετα μέτρα, διότι τέτοιου είδους μέτρα έχουν μεγάλη σημασία για την εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», ούτως ώστε οι δραστηριότητες που ενέχουν κινδύνους για το περιβάλλον να καλύπτονται από επαρκή ασφάλιση. Διαφορετικά θα υπάρχει ο επιπρόσθετος κίνδυνος αποφυγής της ευθύνης βάσει της αρχής αυτής, με αποτέλεσμα η αποκατάσταση της βλάβης να βαρύνει άλλους, πέραν από τους υπεύθυνους.

Με βάση το άρθρο 3 της Οδηγίας 2009/123 για τη θαλάσσια ρύπανση, οι διατάξεις της εφαρμόζονται, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, σε όλες τις πράξεις που τελούνται στα εσωτερικά ύδατα, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, κατά το βαθμό που εφαρμόζεται το καθεστώς Marpol, στα χωρικά ύδατα, στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και υπόκεινται στο καθεστώς του πλου διέλευσης όπως ορίζεται στη Σύμβαση του Montego Bay, στην αποκλειστική

⁴⁰ Τσιρίδης Π. (2007), Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΕ ΕΠΙ ΑΔΙΚΗΜΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ, σε: *Τιμητικό Τόμο για τον Ι. Μανωλεδάκη*, τ. ΙΙ.

οικονομική ζώνη και τέλος γενικά στην ανοικτή θάλασσα⁴¹. Στην Οδηγία διευκρινίζεται ότι οι διατάξεις της εφαρμόζονται στους χώρους αυτούς για απορρίψεις που γίνονται από οποιοδήποτε πλοίο ανεξαρτήτως σημαίας, με εξαίρεση τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού ή άλλα πλοία κρατικής ιδιοκτησίας ή εκμετάλλευσης αποκλειστικά για κρατικούς σκοπούς⁴².

Με τον τρόπο αυτό εν μέρει περιορίζεται το πεδίο εφαρμογής έναντι αυτού που προβλέπει η *Marpol*⁴³, οι διατάξεις της οποίας εφαρμόζονται σε όλα τα ελληνικά πλοία, οπουδήποτε και αν βρίσκονται, εν μέρει όμως ταυτόχρονα διευρύνεται, καθώς οι διατάξεις της *Marpol* εφαρμόζονται σε ξένα πλοία μόνο όταν αυτά καταπλέουν σε ελληνικό λιμένα. Η διεύρυνση αυτή του πεδίου εφαρμογής, που ήδη προσανατολίζει στην αναγνώριση των πράξεων ρύπανσης ως «γνήσιων διεθνών εγκλημάτων», δηλαδή εγκλημάτων που προσβάλλουν οικουμενικές αξίες της ανθρωπότητας μεταφέρεται πλέον και στον ελληνικό νόμο⁴⁴.

Με βάση, λοιπόν, το διεθνές δίκαιο, επιτρέπονται:

- ι) υπό προϋποθέσεις οι ελεγχόμενες απορρίψεις ή διαφορετικά οι ονομαζόμενες λειτουργικές απορρίψεις,
- ιι) απορρίψεις που γίνονται σε κατάσταση ανάγκης για να αποτραπεί μεγαλύτερη κατά το είδος και τη σπουδαιότητα προσβολή και
- ιιι) οι απορρίψεις λόγω ατυχήματος, εφόσον ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης δεν προκάλεσαν το ατύχημα με δόλο ή από ενσυνείδητη αμέλεια, δηλαδή, κατά τη

⁴¹ Συμεωνίδου- Καστανίδου Ε. (2009), *ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ: ΟΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΕΚ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ*, ΠοινΔικ 2009.

⁴² Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2009, *Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή Περιφερειών: Αναπτύσσοντας τη διεθνή διάσταση της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, COM (2009) 536 τελικό.

⁴³ Ν 1269/1982, με τον οποίο κυρώθηκε από την Ελλάδα η Σύμβαση *Marpol*.

⁴⁴ Αναγνωστόπουλος Η. (1996), *Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ*, Ελληνικής Εταιρείας Ποινικού Δικαίου, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε΄ Πανελληνίου Συνεδρίου.

διατύπωση της Σύμβασης, «από απερισκεψία με επίγνωση της πιθανότητας να προκληθεί βλάβη»⁴⁵.

Ήδη η Οδηγία αποκλείει από τους λόγους άρσης του αδικού κάθε απόρριψη που γίνεται στα εσωτερικά ή στα χωρικά ύδατα και οφείλεται σε βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού του, ακόμα κι αν η βλάβη οφείλεται σε ασυνείδητη αμέλεια, διευρύνοντας με τον τρόπο αυτό σημαντικά την ποινική ευθύνη. Αντίθετα, όταν η ρύπανση γίνεται στα στενά, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή στην ανοικτή θάλασσα, δε θεωρείται αξιόποινη για τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο ή το πλήρωμα που ενεργεί υπό την ευθύνη του πλοίαρχου.

Τελικά, η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών που οφείλεται σε βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού πρέπει να παραμένει άδικη σε κάθε περίπτωση όταν πραγματοποιείται στα εσωτερικά ή στα χωρικά ύδατα, ακόμα κι όταν οφείλεται σε ασυνείδητη αμέλεια, ενώ η ίδια πράξη, όταν πραγματοποιείται στα στενά, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη και στην ανοικτή θάλασσα θα πρέπει να μένει ατιμώρητη στις περιπτώσεις που η βλάβη οφείλεται σε ασυνείδητη αμέλεια. Μολονότι στην Οδηγία η ποινική ευθύνη αποκλείεται ρητά μόνο για τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα που ενεργεί υπό τις εντολές του πλοίαρχου, το ίδιο θα πρέπει να ισχύσει, με βάση την αρχή της αναλογικότητας, και για όλους τους άλλους πιθανούς δράστες⁴⁶.

Εξάλλου, με βάση το άρθρο 4 της Οδηγίας τα κράτη μέλη υποχρεούνται να αναγάγουν σε ποινικά αδικήματα πράξεις ρύπανσης που τελούνται με δόλο, ενσυνείδητη αμέλεια και βαριά ασυνείδητη αμέλεια. Άρα δεν υποχρεούνται να αναγάγουν σε εγκλήματα πράξεις που οφείλονται σε ελαφρά ασυνείδητη αμέλεια. Ο ν. 743, όπως κωδικοποιήθηκε στο π. δ. 55/1998, δεν περιέχει διατάξεις για κυρώσεις σε βάρος νομικών προσώπων. Αντίθετα διοικητικές κυρώσεις για τα νομικά πρόσωπα περιέχει ο ν. 1650/1986, η επιβολή τους όμως προβλέπεται στο πλαίσιο μιας

⁴⁵ Καλλία- Αντωνίου Α. (2007), *Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ*, Περιβάλλον και Δίκαιο, σ. 32 επ.

⁴⁶ Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο 2011, *Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Νοεμβρίου 2011 σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση προγράμματος στήριξης της περαιτέρω ανάπτυξης μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής (COM(2010)0494 – C7-0292/2010 – 2010/0257(COD) P7_TA-PROV(2011)0508*.

αυτοτελούς διοικητικής διαδικασίας και όχι ως αναγκαία συνέπεια της ποινικής καταδίκης για μία περιβαλλοντική ρύπανση⁴⁷.

Ωστόσο, ενόψει της Οδηγίας, αν και για την Ελλάδα, όπου δεν αναγνωρίζεται ποινική ευθύνη των νομικών προσώπων, θεωρείται αρκετή η επιβολή διοικητικών κυρώσεων. Συνεπώς, κυρώσεις στα νομικά πρόσωπα πρέπει να επιβάλλονται σε δύο περιπτώσεις: α) είτε όταν το έγκλημα έχει τελεστεί προς όφελός τους από πρόσωπα που κατέχουν διευθύνουσα θέση σε αυτά, β) είτε όταν έχει τελεστεί για λογαριασμό τους από φυσικό πρόσωπο που εργάζεται σε αυτά, εφόσον όμως η τέλεση έχει γίνει εφικτή εξαιτίας της έλλειψης εποπτείας ή ελέγχου από την πλευρά προσώπων που κατέχουν διευθύνουσα θέση⁴⁸.

2.3 Διεθνές Δίκαιο

Στις 26 Νοεμβρίου 1969 υπεγράφη στις Βρυξέλλες η Διεθνής Σύμβαση «περί αστικής ευθύνης για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο» (International Convention on civil liability for oil pollution damage), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1975. Παράλληλα, το 1971 υπεγράφη η Διεθνής Σύμβαση για την ίδρυση ενός διεθνούς ταμείου για την αποζημίωση από πετρελαϊκή ρύπανση.

Σκοπός των δύο παραπάνω Διεθνών Συμβάσεων ήταν η θέσπιση ομοιόμορφου διεθνούς δικαίου, το οποίο στηρίζεται σε μηχανισμούς οι οποίοι αλληλοσυμπληρώνονται. Έτσι, θεσπίζεται ένα διττό σύστημα ευθύνης το οποίο αφενός συνίσταται στην περιορισμένη αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη, αφετέρου προβλέπει την παροχή συμπληρωματικής αποζημίωσης στους πληγέντες από την πετρελαϊκή ρύπανση που δεν αποζημιώθηκαν από τον πλοιοκτήτη.

⁴⁷ Καράκωστας Ι. (2006), *ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ*, β' έκδ., Σάκκουλας, Αθήνα

⁴⁸ Δημητράτος Ν. (2004) *ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΠΟΙΝΙΚΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ*, ΠοινΧρ 2004, σ. 1064.

Η Σύμβαση του 1969 κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ν. 314/76 και καθόρισε το *ratione personae*, το *ratione materiae* και το *ratione loci*. Πιο συγκεκριμένα, το άρθρο 1 της Σύμβασης ορίζει ότι αυτή εφαρμόζεται σε περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο προερχόμενο από πλοίο. Αντίθετα, κίνδυνοι και ζημιές που δεν συνδέονται με τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου ή μείγματος του, δεν καλύπτονται από τον προστατευτικό σκοπό της Συνθήκης καθώς δεν πληρούται το στοιχείο της - σύμφωνα με τη Σύμβαση - παράνομης ζημίας.

Η ευθύνη του πλοιοκτήτη⁴⁹ διέπεται από τη Σύμβαση Βρυξελλών ή CLC (Civil Liability Convention) και είναι αντικειμενική, υπό την έννοια ότι δεν εξαρτάται από πταίσμα ή αμέλεια δική του ή των προστηθέντων του («αυστηρή» ευθύνη, *strict liability*). Από την πλευρά του ο ζημιωθείς πρέπει να επικαλεσθεί και να αποδείξει τη ζημία που υπέστη και το μέγεθός της, την αιτιώδη συνάφεια που υφίσταται μεταξύ αυτής και του ζημιογόνου περιστατικού και ότι το τελευταίο τελεί σε άμεση συνάρτηση με το πλοίο.

Ακολουθώντας, με την τροποποίηση που επήλθε από το Πρωτόκολλο του 1992, η ευθύνη του πλοιοκτήτη καθίσταται αποκλειστική, ενώ προστίθενται στον κατάλογο των εξαιρουμένων προσώπων από κάθε ευθύνη οι εξής κατηγορίες προσώπων: 1) ο πλοηγός ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο το οποίο αν και δεν είναι μέλος του πληρώματος, παρέχει υπηρεσίες στο πλοίο, 2) οποιοσδήποτε ναυλωτής του διαχειριστή και του εφοπλιστή, 3) οποιοδήποτε πρόσωπο ενεργεί επιχείρηση διάσωσης με την συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή με βάση τις οδηγίες αρμόδιας δημόσιας αρχής, 4) οποιοδήποτε πρόσωπο λαμβάνει προληπτικά μέτρα και 5) οι προστηθέντες και εντολοδόχοι των προσώπων των τριών τελευταίων κατηγοριών.

Εντούτοις, οι προαναφερθείσες κατηγορίες προσώπων μπορεί να ευθύνονται αν κριθεί ότι ενήργησαν υπαιτίως και για το λόγο αυτό επήλθε ζημία. Όσον αφορά τον πλοιοκτήτη, η ευθύνη του εγκαθιδρύεται εν πάσει περιπτώσει, ανεξαρτήτως υπαιτιότητας, αρκεί να επήλθε ζημία από τη θαλάσσια ρύπανση η οποία συνδέεται με πράξεις του πλοιοκτήτη.

Βέβαια, είναι εφικτή η απαλλαγή του πλοιοκτήτη από την ευθύνη του σε περίπτωση που αποδείξει ότι η επέλευση του κινδύνου οφείλεται σε γεγονότα ανωτέρας βίας,

⁴⁹ Κατά το άρθρο I παρ. 3, ως πλοιοκτήτης λογίζεται το πρόσωπο που εμφανίζεται στο νηολόγιο ως κύριος του πλοίου και ελλείψει νηολόγησης, το πρόσωπο στο οποίο ανήκει το πλοίο ανεξαρτήτως αν το εκμεταλλεύεται ο ίδιος ή όχι.

όπως πολεμικές ενέργειες, εχθροπραξίες ή αναπόφευκτα φυσικά φαινόμενα⁵⁰. Επίσης, ο πλοιοκτήτης μπορεί να επικαλεστεί πράξη/ παράλειψη τρίτου με σκοπό πρόκλησης της ζημίας, αμέλεια της υπεύθυνης, για τη συντήρηση των βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας, Αρχής κλπ. Ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί αν οι ζημίες της θαλάσσιας ρύπανσης *«οφείλονταν σε προσωπική του ενέργεια ή παράλειψη, η οποία διενεργήθηκε με σκοπό την πρόκληση ζημίας ή από αμέλεια και εις γνώση του γεγονότος ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί»*.

Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο του 1992 περιλαμβάνονται τέσσερις κατηγορίες ζημιών και δη: α) θετική ζημία, β) διαφυγόν κέρδος, γ) δαπάνες αποκατάστασης του περιβάλλοντος και δ) δαπάνες για μέτρα πρόληψης της ρύπανσης ή της επέκτασής της. Ο πλοιοκτήτης δύναται να μετριάσει την ευθύνη του εφόσον σχηματίσει ένα «Ταμείο» (το οποίο θα αντιπροσωπεύει το όριο μέχρι το οποίο θα ευθύνεται), οπότε και ο ζημιωθείς δεν θα δικαιούται να αποζημιωθεί από άλλα περιουσιακά στοιχεία του πλοιοκτήτη. Επομένως, ο πλοιοκτήτης ευθύνεται αποκλειστικά και μόνο στα πλαίσια της ειδικής αυτής ευθύνης και δεν είναι δυνατόν να του αποδοθεί ευθύνη από αδικοπραξία απορρέουσα από το κοινό δίκαιο σε περίπτωση που χωρίς δόλο ή απερίσκεπτα προξένησε ρύπανση.

Εν κατακλείδι, με το άρθρο III παρ. 1 της Σύμβασης⁵¹ καθιερώνεται η αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη. Η ratio της ρύθμισης αυτής έγκειται στη βεβαιότητα επέλευσης των κινδύνων, ανεξαρτήτως συνδρομής πταίσματος, βάσει στατιστικών. Όστε, καθιερώνεται η αντικειμενική ευθύνη από διακινδύνευση, καταργώντας το καθεστώς της υποκειμενικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, το οποίο ίσχυε παλαιότερα. Φυσικά, ισχύουν οι επιμέρους όροι και προϋποθέσεις, καθώς επίσης ορισμένες εξαιρέσεις, όπως αναλύθηκαν παραπάνω. Επομένως, προβλέπεται η δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη με βάση τον προστατευτικό σκοπό της Συνθήκης και στα πλαίσια των γενικών αρχών του μέτρου του ευλόγου και της προσφορότητας.

Ακολουθεί η Διεθνής Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημίες που προκαλούνται από τη Ρύπανση των Καυσίμων Δεξαμενής (Σύμβαση Καυσίμων Δεξαμενής) το 2001, η οποία καλύπτει όλα τα είδη των πλοίων και συμπληρώνει τις υφιστάμενες συμβάσεις

⁵⁰ Άρθρο 3 παρ. 2 της Σύμβασης

⁵¹ Βλ. Παράρτημα II

αστικής ευθύνης για τη ζημία από ρύπανση που προκαλούν τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνες και τοξικές ουσίες. Επιπλέον, η έννοια του πλοιοκτήτη είναι πιο ευρεία συγκριτικά με την αντίστοιχη της Σύμβασης Αστικής Ευθύνης του 1992 καθώς συμπεριλαμβάνει τον εγγεγραμμένο στο νηολόγιο ως κύριο του πλοίου, τον ναυλωτή και τον εφοπλιστή.

Επισημαίνεται δε ότι ο πλοιοκτήτης δύναται να αποφύγει την ευθύνη προς αποζημίωση εάν αποδείξει ότι η ζημία επήλθε εξαιτίας: α) πολέμου, β) φυσικών φαινομένων ή γ) ως αποτέλεσμα σαμποτάζ ή δ) λόγω εσφαλμένων ναυτιλιακών ενεργειών από την αρμόδια αρχή.

Αναντίρρητα, οι επιπτώσεις είναι πολύ επιβαρυντικές σε περίπτωση πρόκλησης ναυτικού ατυχήματος εξαιτίας του οποίου επέρχεται θαλάσσια ρύπανση. Κι αυτό γιατί οι συνέπειες είναι δυσμενείς τόσο για το θαλάσσιο πλούτο (χλωρίδα/πανίδα), όσο και για την οικονομική ζωή ενός κράτους σε επίπεδο τουρισμού και αλιείας. Για το λόγο αυτό υφίστανται κατασταλτικοί μηχανισμοί που βασίζονται σε Διεθνείς Συνθήκες. Έτσι, η Διεθνής Συνθήκη CLC (1992) καθιερώνει την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη ως απόρροια των ζημιών από τη μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η Διεθνής Συνθήκη MARPOL 73/78 εστιάζει στις προσπάθειες πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας και η Διεθνής Συνθήκη της Βαρκελώνης το 1976 επικεντρώνεται στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου. Ακόμη, η Διεθνής Συνθήκη του Λονδίνου το 1972 αφορά στην πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από την ρίψη καταλοίπων, ενώ πεδίο εφαρμογής βρίσκουν και κανονισμοί του εγχώριου δικαίου, οδηγίες και κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πολλές διμερείς συμφωνίες.

Όσον αφορά την καταστολή και αντιμετώπιση των καταστάσεων ρύπανσης της θάλασσας που οφείλονται σε ναυτικά ατυχήματα, η Διεθνής Συνθήκη OPRC του 1990 καθορίζει το πλαίσιο των διαδικασιών και των μέτρων που πρέπει να λάβει το εκάστοτε κράτος- μέλος. Έτσι, τα κράτη - μέλη υποχρεούνται να μεριμνούν για την οργάνωσή τους σε επίπεδο εξοπλισμού και μέσων ούτως ώστε να βρίσκονται σε καθεστώς ετοιμότητας και να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά περιπτώσεις εκτενών και σοβαρών θαλασσιών ρυπάνσεων.

Αρχικά, η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας⁵² αναγνωρίζει δικαίωμα επέμβασης στην ανοικτή θάλασσα μόνο υπέρ του κράτους της σημαίας του πλοίου. Εντούτοις, με το άρθρο 221 εισάγεται παρέκκλιση η οποία ορίζει ότι τα κράτη μπορούν να λαμβάνουν και να εφαρμόζουν μέτρα σύμφωνα με το εθμικό και συμβατικό διεθνές δίκαιο, πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη τους, ανάλογα με την πραγματική ή απειλούμενη ζημιά. Στόχος είναι η προστασία των ακτών ή συναφών συμφερόντων, η προστασία της αλιείας, από την ρύπανση ή την απειλή της ρύπανσης, εξαιτίας κάποιου ναυτικού ατυχήματος ή από ενέργειες που έχουν σχέση με το ατύχημα το οποίο ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση σοβαρών ζημιών.

Βαρύνουσας σημασίας είναι και η Διεθνής Σύμβαση του 1990 «για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο»⁵³. Η τελευταία, αναφέρει ως υποκείμενα των υποχρεώσεων που ρυθμίζει, τους πλοιάρχους ή άλλα πρόσωπα που διοικούν πλοία που φέρουν τη σημαία του κάθε κράτους καθώς και τα πρόσωπα που διοικούν θαλάσσιες εγκαταστάσεις της περιοχής δικαιοδοσίας του κάθε κράτους. Επισημαίνεται ότι στο άρθρο 3 του Ν 2252/94, προβλέπεται ότι οι διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης του 1990 εφαρμόζονται στα ελληνικά πλοία, σε όσα καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες και όρμους ή βρίσκονται σε θαλάσσιο χώρο ελληνικής δικαιοδοσίας, μην περιλαμβάνοντας ξένα πλοία που πλέουν στην ανοικτή θάλασσα.

Επίσης, η Διεθνής Σύμβαση περί «προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης εξ απορρίψεων καταλοίπων και άλλων υλών»⁵⁴ προβλέπει στο άρθρο VII παρ. 1 και 2 ότι κάθε συμβαλλόμενο μέρος, πρέπει να λάβει εντός της περιοχής του τα κατάλληλα μέτρα για την τιμωρία κάθε ενέργειας που αντιβαίνει στις διατάξεις αυτής, και η δικαιοδοσία κάθε κράτους επεκτείνεται στα πλοία που φέρουν τη σημαία του και σε ξένα πλοία που φορτώνουν εντός του εδάφους ή των χωρικών του υδάτων. Συνεπώς, ως πλοία που υπάγονται στην ελληνική δικαιοδοσία, άρα στο ποινικό κυρωτικό πλαίσιο, λογίζονται τα ελληνικά, καθώς επίσης εκείνα που φορτώνουν εντός του ελληνικού εδάφους και εντός των ελληνικών υδάτων και όχι όσα βρίσκονται στην ανοικτή θάλασσα.

⁵² Κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν 2321/1995

⁵³ Κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν 2252/1994

⁵⁴ Κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν 1147/1981

Κεφάλαιο 3

Επιμέρους ζητήματα

3.1 Πρόληψη και καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία

Η Ελλάδα, ως κατ' εξοχήν θαλάσσια και ναυτική δύναμη, έχει εκπονήσει «εθνικό σχέδιο εκτάκτου ανάγκης», σύμφωνα με το οποίο το Λιμενικό Σώμα έχει οριστεί αρμόδιο για την εκπαίδευση του έμψυχου δυναμικού, ενώ παράλληλα λειτουργούν και περιφερειακοί σταθμοί καταπολέμησης της ρύπανσης της θάλασσας. Το γενικότερο συντονισμό των παραπάνω προσπαθειών διεξάγει η «Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος» (ΔΠΘΠ), η οποία υπάγεται στο ΥΕΝ και τα στελέχη της προέρχονται από λιμενικούς και πολιτικούς υπαλλήλους.

Εν τοιαύτη περιπτώσει, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς του ΥΕΝ σε συνεργασία με ιδιωτικούς φορείς, οργανισμούς λιμένων κλπ αναλαμβάνουν δράση προκειμένου να αντιμετωπίσουν επιτυχώς συμβάντα θαλάσσιας ρύπανσης. Άλλωστε, η έγκαιρη αντιμετώπιση τέτοιων δυσμενών περιστάσεων δύναται να περιορίσει σημαντικά τις επιπτώσεις ενός ναυτικού ατυχήματος στο περιβάλλον της θάλασσας.

Ο μηχανισμός του ποινικού δικαίου δρα πάντοτε κατασταλτικά, αφού λαμβάνει χώρα μετά το ναυτικό ατύχημα με στόχο τη διερεύνηση των ποινικών ευθυνών που υπάρχουν αναφορικά στην πρόκληση ή την αποτροπή του. Τα προστατευόμενα αγαθά δυνάμει του ναυτικού ποινικού δικαίου είναι το πλοίο, το φορτίο, η ανθρώπινη ζωή, η σωματική ακεραιότητα και το θαλάσσιο περιβάλλον⁵⁵.

Επομένως, απαραίτητες προϋποθέσεις για τον καταλογισμό ποινικών ευθυνών είναι οι ακόλουθες:

⁵⁵ ΕΛΙΑΜΕΠ 2010, *Κριτική Αποτίμηση των Προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μια Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, ΕΛΙΑΜΕΠ, Αθήνα.

- το ατύχημα πρέπει να προκληθήκε από πράξη ή παράλειψη ενός/περισσότερων ατόμων που θα τελεί σε άμεση συνάφεια με αυτό.
- να συντρέχει δόλος ή αμέλεια του υπευθύνου, σύμφωνα με το άρθρο 26 ΠΚ
- το ναυτικό ατύχημα να στοιχειοθετεί την αντικειμενική υπόσταση του ποινικού αδικήματος.

Η πρόκληση ναυαγίου που οδηγεί σε απώλεια ανθρωπίνων ζώων, η έκρηξη, η σύγκρουση κλπ. ευρίσκονται στο εγχώριο ποινικό δίκαιο⁵⁶, σε ειδικούς ποινικούς νόμους, στο ΚΔΝΔ⁵⁷ και σε Διεθνείς Συμβάσεις.

Το υπάρχον νομικό πλαίσιο για την ασφάλεια των πλοίων θεωρείται πλούσιο νομολογιακά. Παρ' όλα αυτά, κρίνεται αναγκαία η εφαρμογή των υφιστάμενων νόμων προκειμένου να περιοριστούν και να αντιμετωπιστούν οι πολλές δυσμενείς συνέπειες. Προς το σκοπό αυτό, απαιτείται η ενεργοποίηση προληπτικών και κατασταλτικών μηχανισμών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο προκειμένου να μειωθούν και να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά οι περιπτώσεις των ναυτικών ατυχημάτων.

Αναμφίβολα, μεταξύ των παραγόντων που δρουν καταλυτικά στην επέλευση των ναυτικών ατυχημάτων ξεχωρίζει ο ανθρώπινος. Ωστε, ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην αναβάθμιση της εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης που λαμβάνουν οι ναυτικοί ως μέλη του πληρώματος ενός πλοίου. Στα πλαίσια της συστηματικής προσπάθειας για καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης και της επικινδυνότητας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα προκρίνεται η συνεχής επαγρύπνηση των αρμόδιων φορέων και η πιστή εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας που βρίσκονται σε ισχύ. Επιπλέον, τα μέλη του πληρώματος καλούνται να επιδείξουν σύνεση και αυξημένη προσοχή κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, ενώ οι διενεργούμενοι έλεγχοι πρέπει να κατασταθούν ακόμη πιο αξιόπιστοι και τελέσφοροι.

Τέλος, πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια ούτως ώστε τα σωστικά μέσα που διαθέτουν τα πλοία, όπως και ο εξοπλισμός τους, να συντηρούνται επαρκώς. Η πρόληψη είναι καλύτερη της θεραπείας και οι πιθανές εμπλοκές που δεν οφείλονται

⁵⁶ Άρθρο 277 ΠΚ (πρόκληση ναυαγίου), 299 (ανθρωποκτονία με πρόθεση), 302 (ανθρωποκτονία εξ αμελείας) κοκ

⁵⁷ Στο Β' Κεφάλαιο του πέμπτου μέρους «Ποινικές και πειθαρχικές διατάξεις» με τίτλο «ειδικά ναυτικά εγκλήματα», εντοπίζονται οι αντίστοιχες διατάξεις του ΚΔΝΔ

σε εξωγενείς και απρόβλεπτους παράγοντες πρέπει να προλαμβάνονται και αντιμετωπίζονται εγκαίρως.

Προβλέπεται ότι η τεχνολογική επανάσταση θα συνεχισθεί με αμείωτο ρυθμό και το γεγονός αυτό αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις του μέλλοντος. Η εξέλιξη των συστημάτων επικοινωνίας, εντοπισμού στίγματος και πορείας αναμένεται να βελτιώσουν τόσο τις συνθήκες εργασίας στο πλοίο όσο και την ασφαλή ναυσιπλοΐα του, καθώς επίσης την δυνατότητα άμεσης παροχής συνδρομής σε περίπτωση ατυχήματος⁵⁸.

Περαιτέρω, η τεχνολογία θα συντελέσει σε ακόμα μεγαλύτερο βαθμό στον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού των πλοίων. Τα περιθώρια του ανθρώπινου λάθους θα στενέψουν ενώ θα υπάρξει περαιτέρω αναβάθμιση του ανθρώπινου παράγοντα και ανάδειξη της ναυτικής εκπαίδευσης σε ακρογωνιαίο λίθο της δραστηριοποίησης στο θαλάσσιο στίβο.

Τελικά, οι προκλήσεις, τις οποίες αντιμετωπίζει η Ελληνική Ναυτιλία, τόσο μέσα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και στο παγκόσμιο περιβάλλον των θαλασσίων μεταφορών, στο οποίο δραστηριοποιείται είναι μεγάλες, γεγονός που θα πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη κατά τον σχεδιασμό αλλά και την υλοποίηση κάθε μορφής ναυτιλιακής δραστηριότητας⁵⁹.

3.2 Η αστική και πειθαρχική ευθύνη

α) Η αστική ευθύνη

⁵⁸ Παπαδημητρίου Ε. (2006), *ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΚΡΙΣΗ*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.

⁵⁹ ΕΛΙΑΜΕΠ 2010, *Κριτική Αποτίμηση των Προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μια Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, ΕΛΙΑΜΕΠ, Αθήνα.

Φλέγον είναι το ζήτημα της αποκατάστασης των ζημιών που προέρχονται από θαλάσσια ρύπανση εξαιτίας ναυτικού ατυχήματος. Οι υποθέσεις Erika και Prestige αποτελούν δυο από τις πλέον χαρακτηριστικές περιπτώσεις πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης εξαιτίας ναυτικού ατυχήματος. Διαπιστώνεται, ωστόσο, ότι η εφαρμογή του κοινού δικαίου των αδικοπραξιών δεν μπορεί να δώσει μια ικανοποιητική λύση. Κι αυτό γιατί η αδικοπρακτική ευθύνη απαιτεί τη συνδρομή και πλήρωση ορισμένων στοιχείων (προσβολή δικαιώματος, ύπαρξη παρανομίας, υπαιτιότητα και πρόσφορη αιτιώδης συνάφεια). Όσον αφορά την περίπτωση επέλευσης περιβαλλοντικής ζημίας κάποια από τα παραπάνω στοιχεία μπορεί να μη συντρέχουν, καθιστώντας πολλές φορές αδύνατη την απόδοση αστικής ευθύνης⁶⁰.

Εκτός από τις διατάξεις του ΑΚ, πεδίο εφαρμογής διεκδικεί και η διάταξη του άρθρου 29 περί αστικής ευθύνης του ν. 1650/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος. Σύμφωνα, λοιπόν, με το άρθρο αυτό «*Οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο προκαλεί ρύπανση ή άλλη υποβάθμιση του περιβάλλοντος ευθύνεται σε αποζημίωση, εκτός αν αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε ανώτερη βία ή προήλθε από υπαίτια ενέργεια τρίτου που ενήργησε δολίως*». Ωστε, με την εν λόγω διάταξη καθιερώνεται γνήσια αντικειμενική ευθύνη στην περίπτωση πρόκλησης οικολογικής ζημιάς⁶¹.

Το ζήτημα της ανεπάρκειας της αποζημίωσης από αδικοπραξία τέθηκε μετά το ατύχημα του Torrey Canyon το 1967, όταν η οικολογική καταστροφή που συντελέστηκε ανέδειξε την αναγκαιότητα άμεσης νομοθετικής παρέμβασης.

β) Η πειθαρχική ευθύνη

Ο νομοθετικός ορισμός του ναυτικού ατυχήματος αποτυπώνεται στο εσωτερικό δίκαιο της Ελλάδας και συμβάλλει στον προσδιορισμό των ναυτικών ατυχημάτων τα οποία ενδιαφέρουν την εθνική νομοθεσία. Κατόπιν, ο νομοθετικός ορισμός επιτελεί μια πρόσθετη λειτουργία, καθώς ενεργοποιεί το στάδιο του διοικητικού ελέγχου. Ο

⁶⁰ Μυλωνόπουλος Χ. (1996), *Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΟΙΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ*, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΟΙΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ, ΠΟΙΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, Πρακτικά Ε΄ Πανελληνίου Συνεδρίου

⁶¹ Τσάλας Γ.- Κλάδη Μ. (επιμ.) (2006), *ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ*, Σιδέρης, Αθήνα.

τελευταίος είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την εφαρμογή της προβλεπόμενης διοικητικής διαδικασίας ενώπιον του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ).

Απώτερος σκοπός της διερεύνησης και του ελέγχου που διενεργείται από τις αρμόδιες αρχές είναι η αντιμετώπιση και ο περιορισμός των ναυτικών ατυχημάτων. Όστε, μέσω της έρευνας συλλέγονται οι πληροφορίες εκείνες που δύνανται να καταδείξουν τα πραγματικά αίτια και τις ειδικές συνθήκες οι οποίες συνετέλεσαν στο ατύχημα. Τελικά, ο θεσμός του διοικητικού ελέγχου επιδιώκει τον καταλογισμό ευθυνών στους υπαιτίους του ναυτικού ατυχήματος και στη διαμόρφωση ενός ενημερωμένου πίνακα στατιστικών στοιχείων για τη βελτίωση της κείμενης νομοθεσίας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο⁶².

Κατά τα παραπάνω, ο ειδικός έλεγχος που διενεργείται, εκτός από τον ποινικό και τον αστικό, είναι ο διοικητικός. Ο τελευταίος έχει θεσπιστεί με το ΝΔ 712/70 «περί διοικητικού ελέγχου ναυτικού ατυχήματος» και ασκείται από το Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ), το οποίο συγκροτείται από νομικούς, δικαστικούς και ειδήμονες στα ναυτιλιακά. Στο ΑΣΝΑ έχει ανατεθεί η λήψη αποφάσεων για τα αίτια, τις συνθήκες και το βαθμό ευθύνης των φερόμενων ως υπευθύνων.

Έτσι, διατάσσεται προανάκριση μετά το ναυτικό ατύχημα και ο φάκελος της δικογραφίας διαβιβάζεται στο ΑΣΝΑ για την άσκηση της ανάκρισης. Οι εκθέσεις που συντάσσονται από το ΑΣΝΑ είναι γνωμοδοτικές και ως εκ τούτου δεν δεσμεύουν τα ποινικά δικαστήρια, χωρίς όμως να αποκλείεται κάτι τέτοιο στην περίπτωση των Πειθαρχικών Συμβουλίων. Κατά το στάδιο της διενεργούμενης προανάκρισης συγκεντρώνονται τα στοιχεία και οι πληροφορίες δυνάμει των οποίων θα αποφασιστεί η παραπομπή ή όχι των κατηγορουμένων στη Δικαιοσύνη.

Η λειτουργία του ΑΣΝΑ έχει ως σκοπό την εξακρίβωση των αιτίων του ατυχήματος για τη βελτίωση της ασφάλειας της ζωής στη θάλασσα. Τέλος, σημειώνεται ότι τα πλοία υπό αλλοδαπή σημαία δεν εμπίπτουν στο πεδίο αρμοδιότητας του ΑΣΝΑ, ούτε και τα πολεμικά πλοία. Όπως προαναφέρθηκε, προβλέπονται και πειθαρχικές κυρώσεις των απογεγραμμένων ναυτικών σε περίπτωση που υποπίπτουν σε

⁶² Τσάλας Γ.- Κλάδη Μ. (επιμ.) (2003), *ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΩΚΕΑΝΩΝ*, Σιδέρης, Αθήνα.

πειθαρχικά παραπτώματα. Οι πιο συνηθισμένες μορφές ποινικών κυρώσεων είναι η επίπληξη, το πρόστιμο, η προσωρινή στέρηση ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος και η οριστική στέρηση της άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος⁶³.

3.3 Η δικαιοδοσία του κράτους στην περίπτωση ρύπανσης σε ανοιχτή θάλασσα

Πέραν των θαλασσιών ζωνών εθνικής κυριαρχίας και εθνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων, αποκλειστικής για ορισμένες λειτουργίες δικαιοδοσίας των Κρατών, το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει και την «Ανοιχτή Θάλασσα». Ανοιχτή Θάλασσα είναι οι θαλάσσιες εκτάσεις που κανένα Κράτος δεν νομιμοποιείται να περιλάβει στην κυριαρχία του, ή να ασκήσει αποκλειστικά κυριαρχικά δικαιώματα. Η Ανοιχτή Θάλασσα δεν έχει τον χαρακτήρα θαλάσσιας ζώνης, αφού το διεθνές δίκαιο χαρακτηρίζει θαλάσσιες ζώνες, όσες απονέμονται νομίμως στα Κράτη για να ασκούν δικαιοδοσία κυριαρχίας, ή κυριαρχικών δικαιωμάτων.

Η Ανοιχτή Θάλασσα αποτελεί κοινό αγαθό για όλα ανεξαιρέτως τα Κράτη (*res communis*) και σε αυτήν όλα τα Κράτη απολαμβάνουν του δικαιώματος της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας (*freedom of navigation*), καθώς και άλλων εθιμικά και συμβατικά κατοχυρωμένων δικαιωμάτων και ελευθεριών. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι, η θαλάσσια ζώνη εθνικής κυριαρχίας, καθώς και εκείνες όπου τα Κράτη ασκούν εθνικά κυριαρχικά δικαιώματα, ήτοι η αστυνομική δικαιοδοσία, η ΑΟΖ και η υφαλοκρηπίδα, έχουν αποκτήσει εθιμικό χαρακτήρα στον χώρο του διεθνούς δικαίου.

Σημειώνεται ότι η εφαρμογή των ελληνικών ποινικών διατάξεων στην ανοιχτή θάλασσα ως δικαιοδοσία του Κράτους Σημαίας του πλοίου τελεί σε καθεστώς άμεσης συνάρτησης με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Ειδικότερα, στο άρθρο 91 προβλέπεται ότι *«κάθε κράτος πλοίων στην επικράτειά του καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της εθνικότητας του σε πλοία, για τη νηολόγηση*

⁶³ Αναγνωστόπουλος Η. (1996), *Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ*, Ελληνικής Εταιρείας Ποινικού Δικαίου, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε΄ Πανελληνίου Συνεδρίου.

και για το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του κράτους, τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν».

Παράλληλα, στο άρθρο 92 αναφέρεται ότι «τα πλοία πλέουν με τη σημαία ενός μόνο κράτους και εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συνθήκες ή σε αυτή τη Σύμβαση, υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα». Ακολούθως προς το άρθρο 94, ορίζεται ότι «κάθε κράτος πρέπει να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα σε σχέση με τα πλοία που φέρουν την σημαία του για να εξασφαλίζει την ασφάλεια στη θάλασσα αναφορικά με την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την πλοϊμότητα, το πλήρωμα, τις συνθήκες εργασίας και την εκπαίδευση του πληρώματος».

Η απόκτηση ελληνικής σημαίας πλοίου συνδέεται με τους όρους κτήσης του άρθρου 5 του ΚΔΝΔ, ενώ σύμφωνα με το άρθρο 10 ΚΔΝΔ μόνο τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό Νηολόγιο, φέρουν και την ελληνική σημαία. Ωστόσο, σύμφωνα με το ΔΕΚ⁶⁴, ένα κράτος – μέλος δεν μπορεί να εξαρτά την εγγραφή του κυρίου του πλοίου.

Σύμφωνα με το δίκαιο της σημαίας του πλοίου, το έδαφος της ελληνικής επικράτειας, προσδιορίζει τη χωρική έκταση εφαρμογής των ποινικών κανόνων της εθνικής έννομης τάξης, στο πλαίσιο άσκησης της κυριαρχικής εξουσίας στο έδαφός του⁶⁵. Κατά συνέπεια, τα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία, θεωρούνται πλασματικά έδαφος της ελληνικής επικράτειας οπουδήποτε και αν βρίσκονται, εκτός αν σύμφωνα με διατάξεις του διεθνούς δικαίου εισάγονται εξαιρέσεις και υπόκεινται επομένως σε κάποιο αλλοδαπό δίκαιο.

Η σημαία ενός πλοίου με άλλα λόγια, αποτελεί αναγκαία επέκταση της αρχής της εδαφικότητας, με αποτέλεσμα η εξουσία του κράτους να εκτείνεται στο πλοίο ανεξαρτήτως αν αυτό βρίσκεται σε αλλοδαπή επικράτεια ή στην ανοικτή θάλασσα⁶⁶.

⁶⁴ ΔΕΚ, 25 Ιουλίου 1991, υπ. C 221/89, *FACTORTAME*

⁶⁵ Αρχή της εδαφικότητας

⁶⁶ Το άρθρο 92 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, προβλέπει ότι το κράτος της σημαίας ασκεί καταρχήν πλήρη και αποκλειστική δικαιοδοσία πάνω στο πλοίο και στα πράγματα που βρίσκονται επί αυτού.

Σχετικές διατάξεις του Ποινικού Κώδικα και της Ποινικής Δικονομίας

Τα άρθρα που αναφέρονται σε ποινικά αδικήματα πλοίου και σε ζητήματα δικαιοδοσίας ανευρίσκονται αρχικώς στον Ποινικό Κώδικα και τον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας. Ειδικότερα, κατευθυντήρια γραμμή αποτελεί το άρθρο 5 ΠΚ (Εγκλήματα που τελέστηκαν στην ημεδαπή), το οποίο αναφέρεται στην αρχή της εδαφικότητας. Σύμφωνα με αυτό:

- 1. Οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σε όλες τις πράξεις που τελέστηκαν στο έδαφος της επικρατείας, ακόμη και από αλλοδαπούς.*
- 2. Πλοία ή αεροσκάφη ελληνικά θεωρούνται έδαφος της επικρατείας οπουδήποτε και αν βρίσκονται, εκτός αν σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο υπόκεινται σε αλλοδαπό νόμο.*

Σύμφωνα με το άρθρο 8, τα εγκλήματα που τελούνται στην αλλοδαπή τιμωρούνται πάντοτε κατά τους ελληνικούς νόμους, καλύπτοντας και τη θαλάσσια ρύπανση από πλοία. Άλλωστε, στο άρθρο 16 ΠΚ ορίζεται ο τόπος τέλεσης της πράξης, ως ο τόπος που ο υπαίτιος διέπραξε ολικά ή μερικά την αξιόποινη ενέργεια ή παράλειψη καθώς και ο τόπος που επήλθε το αξιόποινο αποτέλεσμα.

Περαιτέρω, πεδίο εφαρμογής βρίσκουν τα άρθρα 277 και 278 ΠΚ, στα οποία προβλέπεται η ποινική κύρωση σε περίπτωση πρόκλησης ναυαγίου, καθώς και το άρθρο 291 ΠΚ που κάνει λόγο για διατάραξη της ασφάλειας σιδηροδρόμων, πλοίων και αεροσκαφών. Ομοίως, στον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας οι διατάξεις που αφορούν στην ποινική δικαιοδοσία σε περιπτώσεις αδικημάτων σε πλοία είναι οι ακόλουθες:

ΑΡΘΡΟ 123: *Εγκλήματα που διαπράχθηκαν στο εξωτερικό: 2. Για τα προβλεπόμενα στον ποινικό κώδικα ή σε ειδικούς ποινικούς νόμους εγκλήματα κατά την ασφάλειας της αεροπλοΐας και τα συναφή προς αυτά πλημμελήματα και κακουργήματα, που διαπράχθηκαν στο εξωτερικό και τιμωρούνται στην Ελλάδα, αρμόδια είναι τα δικαστήρια και οι εισαγγελικές αρχές της πρωτεύουσας.*

ΑΡΘΡΟ 124: Εγκλήματα που διαπράχθηκαν σε πλοίο ή αεροσκάφος

1. Για εγκλήματα που διαπράχθηκαν σε ελληνικό πλοίο στο εξωτερικό ή σε ανοιχτή θάλασσα, η αρμοδιότητα ορίζεται από τον τόπο του λιμανιού όπου το πλοίο νηολογήθηκε ή του λιμανιού όπου το πλοίο προσέγγισε για πρώτη φορά μετά την πράξη.

3. ... αρμόδιο είναι επίσης το δικαστήριο της κατοικίας ή της προσωρινής διαμονής του κατηγορουμένου.

Τέλος, όσον αφορά στην καθ' ύλην αρμοδιότητα, αυτή ορίζεται στο άρθρο 111 (δικαστήρια εφετών) παρ. 5: *Τα κακουργήματα της πειρατείας, τα κακουργήματα κατά της ασφάλειας της σιδηροδρομικής ή υδάτινης συγκοινωνίας ή της αεροπλοΐας που προβλέπονται στον Ποινικό Κώδικα ή σε ειδικούς ποινικούς νόμους.*

Σύμφωνα με το Ν. 4055/2012 «Για τη δίκαιη δίκη και την εύλογη διάρκεια αυτής» (ΦΕΚ Α' 51/12.03.2012), ο οποίος τέθηκε σε ισχύ από τις 2 Απριλίου 2012, «Για την ανάκριση των αξιόποινων πράξεων που προβλέπει το ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» ή έχουν σχέση με το θαλάσσιο εμπόριο ή τη χρησιμοποίηση ή λειτουργία πλοίου ή την παροχή εργασίας σε αυτό ή τη ναυσιπλοΐα, ο πρόεδρος του συμβουλίου που διευθύνει το δικαστήριο ορίζει κατά προτίμηση ανακριτικό τμήμα στο οποίο υπηρετεί δικαστής.

Τέλος, ακολούθως προς το άρθρο 111 του εν λόγω Νόμου, προβλέπεται ότι για τα εγκλήματα που διαπράχθηκαν σε ελληνικό πλοίο στο εξωτερικό ή σε ανοιχτή θάλασσα, καθώς επίσης και σε πλοίο με ξένη σημαία, τιμωρούνται όμως στην Ελλάδα, αποκλειστικά αρμόδιες για τη δίωξη, ανάκριση και εκδίκασή τους ορίζονται οι εισαγγελικές και δικαστικές αρχές του Πειραιά.

Δίχως αμφιβολία, ο επιδιωκόμενος στόχος των άρθρων 123 και 124 ΚΠΔ είναι να αποτραπεί ο κατακερματισμός της κατά τόπον αρμοδιότητας για τις διαφορές που σχετίζονται με τα εγκλήματα που διαπράχθηκαν σε ελληνικό πλοίο στο εξωτερικό ή σε ανοιχτή θάλασσα. Ώστε, σύμφωνα με την αρχή της εξωεδαφικότητας, η οποία συναρτάται με την εφαρμογή της εφαρμογής της εγχώριας νομοθεσίας εκτός εδάφους, τα άρθρα 123 και 124 ΚΠΔ απορρέουν από την βούληση, αλλά και την ικανότητα του κάθε κράτους να εκπληρώσει τις διεθνείς του υποχρεώσεις. Πιο συγκεκριμένα, τα εν λόγω άρθρα, ως έκφραση της τοπικής αρμοδιότητας σε εγκλήματα πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα σχετίζονται με την εδαφική κυριαρχία, με το σύνολο δηλαδή των αρμοδιοτήτων που το κράτος ασκεί στο έδαφός του.

Άλλωστε, η εδαφική κυριαρχία λογίζεται ως ενιαία, απόλυτη, πλήρης και αποκλειστική εξουσία του κράτους να ελέγχει, χάρη στην εσωτερική έννομη τάξη, τα πρόσωπα και τα πράγματα που βρίσκονται στην εδαφική του περιοχή. Παράλληλα, με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η νομική εξασφάλιση της ανεξαρτησίας των κρατών σε σχέση προς το έδαφός τους⁶⁷. Υπό την παραπάνω έννοια και στο πλαίσιο του άρθρου 124 ΚΠΔ, το εκάστοτε πλοίο έχει και ιθαγένεια, η οποία αποκτάται με την εγγραφή στο Νηολόγιο, του ονόματος του πλοίου και του λιμένος νηολογήσεως και με την υποβολή των αντίστοιχων ναυτιλιακών εγγράφων⁶⁸. Με τον ίδιο τρόπο, το λιμάνι όπου το πλοίο προσέγγισε για πρώτη φορά μετά την πράξη εμπίπτει στο ρυθμιστικό πεδίο της πρόβλεψης του άρθρου 124 ΚΠΔ.

Στην περίπτωση, λοιπόν, της ανοιχτής θάλασσας, η οποία εκτείνεται πέρα της αιγιαλίτιδας ζώνης και των εσωτερικών υδάτων, η νομική φύση του πλοίου ορίζεται ως πράγμα κοινής χρήσεως. Τελικά, κατά την έννοια της διάταξης του άρθρου 124 ΚΠΔ, για το πλοίο που πλέει σε ανοιχτή θάλασσα, αποκλειστική αρμοδιότητα έχει το κράτος της σημαίας, ενώ συντρέχουσα αρμοδιότητα υφίσταται για το κράτος, του οποίου ο υπαίτιος είναι υπήκοος⁶⁹.

Η εφαρμογή των ελληνικών ποινικών νόμων στην ανοιχτή θάλασσα

Στην περίπτωση που ένα ατύχημα τελείται σε πλοίο με ελληνική σημαία στην ανοιχτή θάλασσα και στην αιγιαλίτιδα ζώνη άλλου παράκτιου κράτους, θεμελιώνεται και πάλι η ημεδαπή δικαιοδοσία, με βάση την αρχή της σημαίας και την αρχή της εδαφικότητας⁷⁰. Επιπλέον, αν το ναυτικό ατύχημα τελείται σε ελληνικό πλοίο σε ξένο λιμένα ή γενικά σε ξένα χωρικά ύδατα με βάση την ανωτέρω αρχή της εδαφικής

⁶⁷ Ρούκουνας Ε. (1997), *ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ*, τ. Α', Β' έκδοση, Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή

⁶⁸ Βρέλλης Σ. (2008), *ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ*, 3^η έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα

⁶⁹ Κιάντου- Παμπούκη Α. (1993), *ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ*, 3η έκδοση, Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη

⁷⁰ Παράκτια Κράτη είναι εκείνα που έχουν μέτωπο σε θάλασσα ή ωκεανό και απαρτίζονται από Ηπειρωτικό έδαφος και νησιά μεμονωμένα ή σε συμπλέγματα. Όλα τα Κράτη της Μεσογείου και της Μ. Θάλασσας είναι Παράκτια, πλην Μάλτας και Κύπρου, τα οποία είναι Νησιωτικά Κράτη.

κυριαρχίας των κρατών, τόπος τέλεσης αυτού θεωρείται η αλλοδαπή.⁷¹ Έτσι και ατύχημα που τελείται σε πλοίο με ξένη σημαία, το οποίο βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα, θεωρείται ότι τελέστηκε σε ελληνικό έδαφος και έχουν εφαρμογή οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι.

Άλλωστε, όπως ήδη επισημάνθηκε παραπάνω, εφαρμογή στην τελευταία περίπτωση βρίσκει το άρθρο 124 ΚΠΔ καθόσον για εγκλήματα που διαπράχθηκαν σε ελληνικό πλοίο στο εξωτερικό ή σε ανοιχτή θάλασσα, η αρμοδιότητα ορίζεται από τον τόπο του λιμανιού όπου το πλοίο νηολογήθηκε ή του λιμανιού όπου το πλοίο προσέγγισε για πρώτη φορά μετά την πράξη. Όστε, καίτοι το πλοίο φέρει ξένη σημαία, εφόσον βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα, λογίζεται ότι το ατύχημα τελέστηκε σε ελληνικό έδαφος κατά την πρόβλεψη του άρθρου 124 παρ. 1 ΚΠΔ.

Παραπέρα, το παράκτιο κράτος μπορεί να μην ασκήσει την δικαιοδοσία του, εάν σύμφωνα με διμερή ή άλλη πολυμερή σύμβαση, έχει εκχωρήσει στο κράτος της σημαίας του πλοίου την δικαιοδοσία του⁷². Εν προκειμένω, παράδειγμα αποτελεί το ναυάγιο του ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ στις 17 Σεπτεμβρίου 1993, το οποίο έφερε ελληνική σημαία και κατέπλεε σε λιμάνι της Τουρκίας. Εντούτοις, αμέσως μετά την έξοδό του από τον τουρκικό λιμένα και ακριβώς επειδή αντιμετώπιζε προβλήματα εξέπεμψε σήμα κινδύνου στο παράκτιο λιμάνι της Λήμνου. Τελικώς, της υπόθεσης του ναυαγίου επιλήφθηκαν τα ελληνικά δικαστήρια καθότι ζητήθηκε προγενέστερα η συνδρομή των ελληνικών αρχών του λιμένα της Λήμνου.

Σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων με διαφορετική σημαία στην ανοιχτή θάλασσα, το άρθρο 1 της Σύμβασης των Βρυξελλών, της 10η Μαΐου 1952, «περί συγκρούσεως πλοίων ή άλλων συμφωνιών εν τη ναυσιπλοΐα»⁷³, αναγνωρίζει ποινική και διοικητική δικαιοδοσία στις αρχές του κράτους της σημαίας, αυτού του οποίου ο πλοίαρχος ή άλλο μέλος του πληρώματος είναι ο υπαίτιος της σύγκρουσης σύμφωνα με τον

⁷¹ Αυτό ισχύει διότι με την είσοδο του πλοίου στο έδαφος αλλοδαπής επικράτειας παύει να ισχύει το δικαίωμα της σημαίας.

⁷² Η Ελλάδα έχει υπογράψει μια σειρά από διμερείς συμβάσεις με την Γαλλία, την Τουρκία, την Ιταλία, τις Η.Π.Α. κ.α., σύμφωνα με τις οποίες οι αρχές της Ελλάδας δεν επεμβαίνουν στο πλοίο του αντισυμβαλλόμενου ξένου κράτους και αντιστρόφως, εκτός αν ζητηθεί βέβαια η συνδρομή των τοπικών αρχών ή αν συντρέχει λόγος δημοσίας τάξεως και έχει διαταραχθεί η ησυχία και ευταξία στην ξηρά και τον λιμένα της Ελλάδας.

⁷³ Κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν.Δ.4409/64

ισχύοντα Διεθνή Κανονισμό προς Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα⁷⁴, ή του κράτους του οποίου ο υπαίτιος της σύγκρουσης είναι υπήκοός της.

Κατά τα ανωτέρω, στο άρθρο 97 παρ. 1 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας προβλέπεται ότι «σε περίπτωση σύγκρουσης ή άλλου θαλάσσιου επεισοδίου αναφορικά με πλοίο στα διεθνή ύδατα που επισείει την ποινική και πειθαρχική ευθύνη του πλοίαρχου ή τυχόν άλλου μέλους του πληρώματος, καμία δίωξη δεν μπορεί να ασκηθεί εναντίον του παρά μόνον ενώπιον των δικαστηρίων ή διοικητικών αρχών είτε του κράτους της σημαίας, είτε του κράτους του οποίου το άτομο αυτό έχει υπηκοότητα».

Οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι αξιώνουν εφαρμογή, λοιπόν, αν το πλοίο είναι εν τοις πράγμασι ελληνόκτητο, ή αν η διαχείρισή και η εκμετάλλευσή του, γίνεται στην Ελλάδα, αν ο Πλοίαρχός του είναι Έλληνας πολίτης και υπήκοος κλπ. Γίνεται αντιληπτό ότι εναπόκειται στην διακριτική ευχέρεια του δικαστηρίου η κρίση για την εφαρμογή της εσωτερικής δικαιοδοσίας, εφόσον ακριβώς μπορεί να αποδειχθεί ότι το πλοίο, το οποίο υπέστη ατύχημα, συνδέεται στενότερα με την Ελλάδα παρά με το κράτος αυτό του οποίου φέρει την σημαία⁷⁵.

Κεφάλαιο 4

Νομολογιακό προηγούμενο και δικαιοδοτικά όργανα

4.1 Διεθνής Νομολογία

Στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, καταλυτικό ρόλο διαδραμάτισε το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου “Amoco Cadiz” στις ακτές της Βρετανίας το 1978, το οποίο είχε ως συνέπεια την τέταρτη μεγαλύτερη πετρελαιοκηλίδα από ναυάγιο δεξαμενόπλοιου. Περισσότεροι από 220.000 τόνοι από βαρύ πετρέλαιο απελευθερώθηκαν στη θάλασσα και ρύπαναν περίπου 180 μίλια της ακτής της Βρετανίας. Ο καθαρισμός απαίτησε τη χρήση σημαντικών οικονομικών πόρων και είχε ως αποτέλεσμα έναν μεγάλο αριθμό από δίκες εξαιτίας της επίδρασης που είχε το ατύχημα στο περιβάλλον

⁷⁴ Κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν.Δ. 93/74

⁷⁵ Τσιφίδης Π.(1988), *Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ*, Πειραιϊκή Νομολογία, τ. 20, 1988.

και την οικονομία της περιοχής. Η γαλλική κυβέρνηση, με αφορμή αυτό το συμβάν, θέσπισε νομοθεσία που απαγορεύει την είσοδο για όλα τα πετρελαιοφόρα σε απόσταση επτά μιλίων από τη γαλλική ακτή εκτός αν έχουν άδεια να προσεγγίσουν σε γαλλικό λιμένα.

Νωρίτερα, το 1967, μεγάλη θαλάσσια οικολογική καταστροφή προκάλεσε η βύθιση του δεξαμενόπλοιου Torrey Canyon, το οποίο ανέδειξε την ανάγκη δημιουργίας ενός διεθνούς συστήματος ικανού να αντιμετωπίσει τις καταστροφικές συνέπειες της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο. Η τελευταία, έγινε εντονότερα αντιληπτή, λοιπόν, το 1967, όταν το Torrey Canyon βυθίστηκε πριν μπει στον Αγγλικό πορθμό και το σύνολο του φορτίου διέρρευσε στη θάλασσα (120.000 τόνοι πετρέλαιο). Ήταν η μεγαλύτερη καταστροφή από πετρέλαιο που είχε συμβεί μέχρι τότε. Η αδυναμία της Γαλλίας και της Αγγλίας να καλύψουν τη ζημία που προκλήθηκε, ενεργοποίησε τη διεθνή κοινότητα

Άλλωστε, η μεγαλύτερη οικολογική καταστροφή στην Ευρώπη από πετρελαιοκηλίδα, και μια από τις μεγαλύτερες στον κόσμο, προκλήθηκε από το πετρελαιοφόρο The Haven, της εταιρείας Troodos Shipping, του γνωστού επιχειρηματία Στέλιου Χ. Ιωάννου. Περαιτέρω, το ατύχημα του Exxon Valdez συνέβη στις 23 Μαρτίου του 1989. Περίπου 39.000 τόνοι ακατέργαστου πετρελαίου απελευθερώθηκαν μέσα στο Prince William Sound, προτού απλωθούν στον Κόλπο της Αλάσκα, όπου περίπου 1.300 μίλια ακτών ρυπάνθηκαν. Ως απάντηση στην καταστροφή που δημιουργήθηκε τότε, ο αμερικανικός νόμος ρύπανσης πετρελαίου πέρασε το 1990 και επέβαλε τους αυστηρούς κανόνες ευθύνης στους ιδιοκτήτες πετρελαιοφόρων και απαιτήσεις για πλοία διπλού τοιχώματος. Μάλιστα, ο νόμος αυτός προβλέπει αποζημίωση για τις ζημιές στο οικοσύστημα από τις διαρροές πετρελαίου βάσει του κόστους της αποκατάστασης, αντικατάστασης, ή της απόκτησης του αντιτίμου των κατεστραμμένων φυσικών πόρων.

4.2 Ευρωπαϊκή Νομολογία

Ωστόσο, η άμεση δραστηριοποίηση ξεκίνησε όταν το δεξαμενόπλοιο Prestige βυθίστηκε, το 2002, κοντά στις ακτές της Ισπανικής Γαλικίας. Υπολογίζεται ότι διέρρευσαν περίπου 160.000 τόνοι πετρέλαιο. Η καταστροφή ήταν τεράστια ώστε η ανεπάρκεια της αντιμετώπισης εκδηλώθηκε κατόπιν δύο σοβαρών ατυχημάτων, αυτό του “Erika” και αυτό του “Prestige”

Ειδικότερα, η αντίδραση της Κοινότητας, που αντιλήφθηκε το πόσο ευάλωτες ήταν οι ακτές της, υπήρξε άμεση. Στις 21 Μαρτίου 2000 η Επιτροπή υιοθέτησε ένα πρώτο πακέτο μέτρων (γνωστό ως Erika I), το οποίο συμπληρώθηκε από ένα δεύτερο (γνωστό ως Erika II), το Δεκέμβριο του ίδιου έτους. Στο πλαίσιο του πακέτου Erika I, τροποποιήθηκε η ήδη υπάρχουσα κοινοτική νομοθεσία με αυστηρότερες ρυθμίσεις. Πιο συγκεκριμένα, το καθεστώς ελέγχου από το κράτος του λιμένα, που ρυθμιζονταν από την Οδηγία 95/21/EK, ενισχύθηκε από την Οδηγία 2001/106/EK. Εντατικοποιήθηκαν οι έλεγχοι πλοίων και οι «μαύρες λίστες» με τα πλοία, στα οποία απαγορεύθηκε η είσοδος στα λιμάνια της Ένωσης.

Επίσης, με την Οδηγία 2001/105/EK κατέστησαν αυστηρότερες οι ρυθμίσεις της Οδηγίας 94/57/EK, η οποία αφορά στους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων. Σκοπός της τροποποίησης ήταν η εναρμονισμένη ενσωμάτωση των νεώτερων κανόνων και η εξασφάλιση αμερόληπτων και αυστηρότερων ελέγχων. Παραπέρα, στο τελευταίο μέτρο, που περιέχεται στο πακέτο Erika I, ήταν ο Κανονισμός 417/2002, με τον οποίο τίθεται ένα χρονοδιάγραμμα για την απόσυρση των μονοπύθμενων (“single-hull”) δεξαμενόπλοιων, η οποία έπρεπε, πλέον, να γίνει πράξη άμεσα.

Επιπλέον, στα συμπληρωματικά μέτρα, που υιοθετήθηκαν στο πλαίσιο του πακέτου Erika II, ήταν ο Κανονισμός 1406/2002 και η Οδηγία 2002/59/EK. Με τον Κανονισμό δημιουργήθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ο οποίος έχει ως στόχο, κατά το αρ. 1, «τη διασφάλιση υψηλού, ομοιόμορφου και αποτελεσματικού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία στην Κοινότητα». Της υιοθέτησης του Κανονισμού αυτού είχαν προηγηθεί διαβουλεύσεις που οδήγησαν σε τροποποίηση του κανονισμού 13G του παραρτήματος I της MARPOL 73/78, οι οποίες έθεταν ως όριο απόσυρσης το έτος 2015.

Τέλος, η Οδηγία 2002/59, η οποία κατήργησε την προγενέστερη Οδηγία 93/75, δημιούργησε ένα κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο πακέτο Erika II η Επιτροπή πρότεινε τη δημιουργία ενός κεφαλαίου για την αποζημίωση των θυμάτων σε περίπτωση ρύπανσης από πετρέλαιο (γνωστό ως COPE Fund), καθώς θεωρούσε ανεπαρκή τα όρια που είχε το IOPC Fund. Μάλιστα, η έλλειψη διπλού κύτους δεν ήταν αιτία του ατυχήματος του “Erika”. Οι λόγοι οι οποίοι, εντούτοις, οδήγησαν στην επίσπευση της διαδικασίας απόσυρσης

των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων ήταν το γεγονός ότι τέτοια πλοία εμπλέκονταν συχνότερα σε ατυχήματα.

Πριν την ολοκλήρωση της υιοθέτησης των μέτρων των πακέτων Erika I και II, σημειώθηκε το ατύχημα του μονοπύθμενου δεξαμενόπλοιου “Prestige”. Η Κοινότητα αντέδρασε, επιδιώκοντας την ταχύτερη εφαρμογή των μέτρων, που είχε ήδη λάβει. Ειδικότερα, με τον Κανονισμό 1644/2003 προβλέφθηκε ότι η λειτουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα θα γίνει νωρίτερα και ενισχύθηκαν οι αρμοδιότητές του. Επίσης, με τον Κανονισμό 1726/2003 επιταχύνθηκε η διαδικασία απόσυρσης των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων, τα οποία από τις 21 Οκτωβρίου 2003 δε μπορούσαν να καταπλέουν ή να αποπλέουν τα λιμάνια των κρατών μελών. Το τελευταίο μέτρο που υιοθετήθηκε στον απόηχο του “Prestige” ήταν η Οδηγία 2005/35/EK σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις.

Εξάλλου, η Επιτροπή έχει παρουσιάσει και ένα τρίτο πακέτο νομοθετικών μέτρων (γνωστό ως Erika III), το οποίο περιέχει προτάσεις, που αφορούν στη ρύθμιση θεμάτων του κράτους της σημαίας, τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης, τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα, το σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας πλοίων, την έρευνα των ατυχημάτων, τα δικαιώματα των επιβατών και την αστική ευθύνη.

Από τα παραπάνω υιοθετούμενα μέτρα, προκύπτει ότι η ΕΕ δραστηριοποιείται σε μεγάλη κλίμακα στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας. Γι' αυτό το λόγο, προωθεί η ίδια, ολοένα και συχνότερα, τη θέσπιση αυστηρότερων διεθνών κανόνων, προκειμένου και οι δικοί της κανόνες να είναι συμβατοί με το διεθνές δίκαιο. Ωστόσο, η πρόσφατη Οδηγία 2005/35 φαίνεται να βρίσκεται στο όριο της επιτρεπτής μονομερούς δράσης. Βέβαια η στάση των κρατών και της διεθνούς κοινότητας εν γένει άρχισε να κλίνει προς την πλευρά της προστασίας του περιβάλλοντος μετά από σειρά ρυπογόνων ατυχημάτων με αποκορύφωμα αυτό του μονοπύθμενου πετρελαιοφόρου Prestige. Το ατύχημα αυτό, όπως ήδη αναφέρθηκε, έφερε στο προσκήνιο την απειλή που προκαλεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η αυξημένη κυκλοφορία πλοίων με επικίνδυνο φορτίο.

4.3 Ελληνική Νομολογία

Από το ναυάγιο του ανεφοδιαστικού πλοίου «ΑΛΦΑ Ι» προκλήθηκε θαλάσσια ρύπανση, έκτασης περίπου 50 τετραγωνικών μέτρων μαύρων πετρελαιοειδών αλλά και περίπου 2.000 τετραγωνικών μέτρων διάσπαρτων αυτοδιαλυόμενων ιριδιζουσών κηλίδων, ενώ είχε ως αποτέλεσμα να χάσει τη ζωή του ο 48χρονος πλοίαρχος του πλοίου. Το «ΑΛΦΑ Ι» είχε αποπλεύσει το Μάρτιο του 2012 από τον Ασπρόπυργο, έμπορτο με 3.000 μετρικούς τόνους πετρελαιοειδών, προκειμένου να εφοδιάσει το πλοίο «FAVOLA», σημαίας Ιταλίας, στο αγκυροβόλιο της Ελευσίνας, όταν συγκρούστηκε με υπάρχον παλαιότερο ναυάγιο στην περιοχή. Η ρύπανση αντιμετωπίστηκε από ιδιωτικές εταιρείες, ενώ ιδιώτες δύτες πραγματοποίησαν σφράγιση των επιστομίων στο πλοίο για αποφυγή περαιτέρω επέκτασης της ρύπανσης, ενώ προέβησαν σε άμεση απάντηση του φορτίου καυσίμων.

Το Σεπτέμβριο του 2013 η Λιμενική Αρχή Μήλου ενημερώθηκε για περιστατικό ρύπανσης ανατολικά του κεντρικού προβλήτα λιμένα Αδάντα. Άμεσα, προσωπικό της οικείας Λιμενικής Αρχής μετέβη στην ανωτέρω περιοχή διαπιστώνοντας την ύπαρξη καταλοίπων πετρελαίου ιριδιζουσας μορφής στο πρυμναίο τμήμα του “DALOLI” και περισυλλέχθηκαν δείγματα ουσιών από τη θάλασσα, καθώς και δείγμα από τις σεντίνες του εν λόγω σκάφους, προκειμένου να αποσταλούν για ειδική χημική ανάλυση. Παράλληλα, ενεργοποιήθηκε τοπικό σχέδιο αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης και πραγματοποιήθηκαν συνεχείς διελεύσεις με ιδιωτική μηχανοκίνητη λέμβο στο ανωτέρω σημείο προκειμένου να καταπολεμηθεί η ρύπανση, με θετικά αποτελέσματα.

Ένα ακόμη πρόσφατο περιστατικό ρύπανσης στη θαλάσσια περιοχή του Πειραιά έλαβε χώρα τον Οκτώβριο του 2013 κατά τη διαδικασία πετρέλευσης του «HUMBERBORG» σημαίας Ολλανδίας από το δεξαμενόπλοιο «JETXIV», όταν σημειώθηκε υπερχειλίση από το εξαεριστικό της δεξαμενής καυσίμων, με αποτέλεσμα να διαρρεύσει στη θάλασσα ποσότητα πετρελαίου, περίπου 300 λίτρων, καταλαμβάνοντας έκταση μήκους 40 μέτρων, με πλάτος 5 μέτρα. Με σκοπό την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης, άμεσα ξεκίνησαν οι εργασίες απορρύπανσης με μέριμνα της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

Αναντίρρητα, το σημαντικότερο περιστατικό ρύπανσης της θάλασσας στην Ελλάδα έλαβε χώρα με τη βύθιση του SEA DIAMOND. Ειδικότερα, το κρουαζιερόπλοιο SEA DIAMOND ναυάγησε τις πρώτες πρωινές ώρες της 06-04-2007 στη θαλάσσια περιοχή όρμου Αθηνιού νήσου Θήρας μετά από πρόσκρουσή του σε ύφαλο. Σύμφωνα

με δήλωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας, το πλοίο έφερε 430t μαζούτ, 63t Diesel, 36.000 λίτρα λιπαντέλαια, 10 κυβικά μέτρα βαρέα πετρελαιοειδή κατάλοιπα, 15 κυβικά μέτρα ελαφρά πετρελαιοειδή κατάλοιπα και 10 κυβικά μέτρα κατάλοιπα λιπαντελαίων.

Η ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής Καλντέρας νήσου Θήρας που προκλήθηκε από τη βύθιση του SEA DIAMOND αντιμετωπίστηκε αποτελεσματικά μεταξύ Απριλίου και Ιουνίου 2007, με την έγκαιρη λήψη των απαραίτητων προληπτικών μέτρων, την άμεση και επιτυχή κινητοποίηση και χρήση επιχειρησιακών μέσων (εναέριων-πλωτών), έμφυχου δυναμικού και εξοπλισμού απορρύπανσης του Λιμενικού στόλου και των Ελληνικών Ακτογραμμών.

Οι εργασίες καθαρισμού της προσβληθείσας ακτογραμμής περιοχής Καλντέρας ολοκληρώθηκαν επιτυχώς την 20-7-2007 και οι παραλίες αποδόθηκαν πάλι για χρήση στο κοινό, ενώ συντάχθηκε σχετικά πρακτικό επιθεώρησης ακτών το οποίο συνυπογράφηκε αρμοδίως από εκπροσώπους της τοπικής Αυτοδιοίκησης, της Λιμενικής Αρχής Θήρας, της αναδόχου εταιρείας απορρύπανσης και εκπροσώπων της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Κατόπιν των ανωτέρω, τεκμαίρεται ότι τα μέτρα απορρύπανσης που ελήφθησαν αμέσως μετά τη βύθιση του πλοίου ήταν επαρκή, επιτυχή και, κατά γενική ομολογία, απέδωσαν τα μέγιστα.

Μέχρι την 23-12-2008, οπότε και υποβλήθηκε από τη διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου μελέτη απάντλησης πετρελαιοειδών από το ναυάγιο του εν λόγω πλοίου, από το Λιμεναρχείο Θήρας είχαν βεβαιωθεί εξακόσιες είκοσι (620) παραβάσεις και έχουν εκδοθεί αντίστοιχα εξακόσιες είκοσι (620) αποφάσεις επιβολής προστίμου για τη μη υποβολή μελέτης απάντλησης. Την 27-5-2009 ξεκίνησαν οι εργασίες απάντλησης πετρελαιοειδών από χώρους του ναυαγίου υπό την άμεση εποπτεία και φυσική παρουσία εκπροσώπων του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας και του Ε.Μ.Π. ως Τεχνικού Συμβούλου του τελευταίου και υπό την επίβλεψη του Λιμεναρχείου Θήρας και ολοκληρώθηκαν την 14-6-2009. Κατά τις εργασίες απαντλήθηκαν εννιακόσια είκοσι εννέα (929) κυβικά μέτρα περίπου μείγμα θαλασσινού νερού με πετρελαιοειδή.

Στην περιοχή του ναυαγίου διατηρείται ποντισμένο μόνιμο στατικό πλωτό φράγμα, ενώ γίνεται συνεχής έλεγχος της περιοχής από ιδιωτική εταιρεία απορρύπανσης για αντιμετώπιση τυχόν διαρροών από τους χώρους του ναυαγίου, υπό την εποπτεία της οικείας Λιμενικής Αρχής. Επισημαίνεται ότι μέχρι σήμερα περισυλλέγονται από την

ανωτέρω ιδιωτική εταιρεία απορρύπανσης, ποσότητες πετρελαιοειδών μιγμάτων που συνεχίζουν να διαφεύγουν, με καταφανώς μειωμένο ρυθμό, από τους χώρους του ναυαγίου και εγκλωβίζονται εντός του μόνιμου στατικού πλωτού φράγματος.

Από την ημέρα του ναυαγίου και μέχρι σήμερα γίνεται από το Ελληνικό Κέντρο Θαλασσιών Ερευνών (ΕΛ.ΚΕ.ΘΕ.) συνεχής και συστηματική παρακολούθηση των βραχυπρόθεσμων-μεσοπρόθεσμων συνεπειών στην προσβληθείσα θαλάσσια περιοχή που βρίσκεται το ναυάγιο. Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το «Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες» (π.δ. 11/2002, Α'06), το ΕΛ.ΚΕ.ΘΕ. είναι ο αρμόδιος φορέας για την παρακολούθηση των βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων επιπτώσεων στη θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα των προσβεβλημένων από ρύπανση περιοχών, ενώ αποφαινεται για την ποιότητα αποκατάστασης του περιβάλλοντος.

Τα τελευταία αποτελέσματα των μετρήσεων, που πραγματοποιήθηκαν από το ΕΛ.ΚΕ.ΘΕ. αφορούν την περίοδο Νοεμβρίου 2011 – Μαΐου 2012. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της σχετικής Τελικής Έκθεσης του ΕΛ.ΚΕ.ΘΕ.:

«Το γενικό συμπέρασμα που προκύπτει από τις μετρήσεις που καλύπτουν τη χρονική περίοδο των πέντε ετών από το ατύχημα είναι ότι οι επιπτώσεις από το ναυάγιο στο θαλάσσιο οικοσύστημα της περιοχής είναι σε γενικές γραμμές αμελητέες. Παρόλο που το βυθισμένο κρουαζιερόπλοιο περιέχει ρυπογόνα φορτία, τα οποία έστω και με αργούς ρυθμούς απελευθερώνονται στο θαλάσσιο περιβάλλον, τα αποτελέσματα των μετρήσεων δείχνουν ότι μέχρι στιγμής δεν έχει επηρεαστεί η ποιότητά του. Οι συγκεντρώσεις όλων των ρυπογόνων στοιχείων στο θαλασσινό νερό και στα ιζήματα παραμένουν μικρές και φυσιολογικές, ενώ και οι βιοκοινωνίες των θαλάσσιων οργανισμών παραμένουν υγιέστατες»⁷⁶.

Συμπεράσματα

⁷⁶ Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, διαθέσιμο στο:

<http://www.hcg.gr/node/4916>

Μετά τη συνταγματική κατοχύρωση της προστασίας του περιβάλλοντος το έτος 1975, με τη θέσπιση του άρθρου 24 παρ. 1 Συντ., το σημαντικότερο εσωτερικό νομοθέτημα είναι ο ν. 743/77, όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 55/1998, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ το 1986 ψηφίσθηκε ο ν. 1650/1986, ο οποίος αποτελεί κατόπιν και της τροποποίησής του με το ν. 3010/2002, το βασικό θεσμικό πλαίσιο περιβαλλοντικής προστασίας στη χώρα μας.

Με τις ήδη υπάρχουσες νομοθετικές διατάξεις η Ελλάδα έχει επαρκές οπλοστάσιο να αντιμετωπίσει τις αξιόποινες συμπεριφορές κατά του περιβάλλοντος, τόσο σε ποινικό όσο και σε διοικητικό επίπεδο. Ο εθνικός νομοθέτης έχει την ευκαιρία, ενόψει της εναρμόνισης της εγχώριας νομοθεσίας μας με την Οδηγία 2008/99/EK να υιοθετήσει μερικές βελτιωτικές κυρίως αλλαγές, στους ήδη ισχύοντες νόμους 1650/1986 και 743/1977. Οι αλλαγές αυτές πρέπει να στοχεύουν στην επίλυση συγκεκριμένων διαφορών που υφίστανται στους δυο νόμους, δεδομένου ότι πολλές διατάξεις του ν. 1650/86 αφορούν σε ζητήματα του υδάτινου οικοσυστήματος γενικότερα. Συνεπώς, η λειτουργία της ποινικής προστασίας του περιβάλλοντος μέσω των δυο νόμων θα πρέπει να είναι, εξ επόψεως ποινικού δόγματος, σαφώς ορισμένη, όσον αφορά στους ορισμούς των εννοιών και τις αντικειμενικές υποστάσεις των αξιόποινων συμπεριφορών.

Στο ήδη υπάρχον, λοιπόν, νομοθετικό πλαίσιο ανακύπτουν μία σειρά από ζητήματα ποινικού ενδιαφέροντος που χρήζουν αναφοράς σχετικά με την αποσαφήνιση της σχέσης των δυο νομοθετημάτων, διότι ο ν. 743/1997 αν και προγενέστερος είναι πιο συγκεκριμένος από τον ν. 1650/86, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα εφαρμογής των ποινικών τους διατάξεων σε ορισμένες περιπτώσεις, κυρίως με τις διατάξεις ουσιαστικού και δικονομικού δικαίου του ν. 1650/86, οι οποίες καταλαμβάνουν το ν. 743/77.

Τα ανωτέρω ζητήματα καταδεικνύουν την ανάγκη εναρμόνισης των δυο νομοθετημάτων, η οποία ανεπαρκώς αντιμετωπίστηκε με τη μεταβατική διάταξη του άρθρου 32 του ν. 1650/86, δημιουργώντας περισσότερα προβλήματα εξ επόψεως ποινικού δικαίου, σε σχέση με αυτά που έλυσε. Ωστε, η νομοθετική αποσαφήνιση της σχέσης των δυο νομοθετημάτων παρίσταται αναγκαία και η εναρμόνιση της εγχώριας νομοθεσίας μας προς την Οδηγία 2008/99/EK και Οδηγία 2009/12 για τη θαλάσσια ρύπανση, με το Ν. 4037/2012 αποτελεί μοναδική ευκαιρία βελτίωσης της εφαρμογής

και λειτουργίας των ποινικών διατάξεων των ανωτέρω νόμων για την προστασία του περιβάλλοντος από αξιόποινες συμπεριφορές.

Στις μέρες μας γίνεται ολοένα και περισσότερο λόγος, τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και σε διεθνές επίπεδο για τη δραστική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών αδικημάτων προς ενδυνάμωση της περιβαλλοντικής μέριμνας, της διεύρυνσης του περιβαλλοντικού κεκτημένου και της οικολογικής συνείδησης. Ειδικότερα, βασικός στόχος για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή παραμένει η αποτελεσματική εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου στον τομέα του περιβάλλοντος, με συνδυασμό της νομοθετικής δραστηριότητας που αποβλέπει στην πρόληψη των παραβιάσεων και αμεσότερη και δραστικότερη διαχείριση των σοβαρότερων παραβάσεων.

Σημαντικό ρόλο για την επίλυση διαφορών σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο απορρέουσες από την κοινοτική περιβαλλοντική νομοθεσία διαδραματίζει η σύμβαση του Aarhus «για την πρόσβαση σε πληροφορίες, τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη σε θέματα περιβάλλοντος». Η σύμβαση του Aarhus, στην οποία η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος, αναφέρεται εκτεταμένα στην πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα. Η εν λόγω Σύμβαση και η Οδηγία 2003/4/EK (για την πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες), που επιβάλλουν την ευαισθητοποίηση του κοινού, θεμελίωσαν μια περισσότερο οργανωμένη επικοινωνία με τους πολίτες για τα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, σε περιπτώσεις προφανούς παρανομίας ή προστασίας του περιβάλλοντος.

Τελικώς, η επαρκής ενεργοποίηση των υφιστάμενων νομοθετικών διατάξεων, των φορέων πρόληψης και προστασίας, η στήριξη των ανωτέρω θεσμών και η απάλειψη των νομοτεχνικών δυσλειτουργιών, θα οδηγήσει στην ποιοτική αναβάθμιση του ποινικού νομοθετικού πλαισίου για την αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος. Ειδικότερα, η πρόκληση σοβαρών βλαβών στο περιβάλλον πρέπει να θεωρείται διεθνές έγκλημα, με όλες τις συνέπειες ουσιαστικού και δικονομικού δικαίου που συνεπάγεται αυτός ο χαρακτηρισμός. Το περιβάλλον πρέπει εν γένει να θεωρηθεί ως έννομο αγαθό με οικουμενική εμβέλεια έτσι, ώστε να είναι δυνατή η προστασία του σε όλες τις χώρες, σύμφωνα και με το πνεύμα των διεθνών και ευρωπαϊκών νομοθετικών κειμένων. Κρίνεται δε, σκόπιμο οι προστατευτικές του περιβάλλοντος, κατά τις σπουδαιότερες τουλάχιστον πτυχές του, ποινικές διατάξεις

να περιληφθούν σε ένα ιδιαίτερο Κεφάλαιο του Ειδικού Μέρους του Ποινικού Κώδικα. Το ποινικό δίκαιο είναι δίχως αμφιβολία ένα από τα πολλά μέσα, που είναι ανάγκη να επιστρατευθούν για τη διατήρηση και την προαγωγή του περιβάλλοντος. Η διαπίστωση αυτή δεν πρέπει εν τούτοις να παρασύρει στην υπερτίμηση των πραγματικών δυνατοτήτων συμβολής του ποινικού δικαίου στην αντιμετώπιση του οξύτερου προβλήματος της θαλάσσιας ρύπανσης.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

ΕΛΙΑΜΕΠ 2010, *Κριτική Αποτίμηση των Προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μια Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, ΕΛΙΑΜΕΠ, Αθήνα.

Αναγνωστόπουλος Η. (1996), *Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ*, Ελληνικής Εταιρείας Ποινικού Δικαίου, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε΄ Πανελληνίου Συνεδρίου.

Βλάχος Γ. (2007), *ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ*, έκδ. β', εκδ. Σταμούλης, Αθήνα

Βρέλλης. (2008), *ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ*, 3^η έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα

Δημητράτος Ν. (2004), *ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΠΟΙΝΙΚΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ*, ΠοινΧρ 2004, σ. 1064.

Καλλία-Αντωνίου Α. (2007), *Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ*, Περιβάλλον και Δίκαιο, σ. 32 επ.

Καράκωστας Ι. (2006), *ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ*, β' έκδ., Σάκκουλας, Αθήνα

Κιάντου- Παμπούκη Α.(1993), *ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ*, 3η έκδοση, Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη

Μυλωνόπουλος Χ. (1996), *Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΟΙΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ*, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου

Παπαδημητρίου Ε. (2006), *ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΚΡΙΣΗ*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.

Πασσάς Α.- Τσέκος Θ. (επιμ.) (2009), *ΕΘΝΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ*, Παπαζήσης, Αθήνα.

Ρούκουνας Ε. (1997), *ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ*, τ. Α', Β' έκδοση, Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή

Σπανός Ν. (1996), *ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ*, Λιμενικά χρονικά, τ. 29/96.

Συμεωνίδου- Καστανίδου Ε. (2009), *ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ: ΟΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΕΚ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ*, ΠοινΔικ 2009.

Τσάλτας Γ.- Κλάδη Μ. (επιμ.) (2003), *ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΩΚΕΑΝΩΝ*, Σιδέρης, Αθήνα.

Τσάλτας Γ.- Κλάδη Μ. (επιμ.) (2006), *ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ*, Σιδέρης, Αθήνα.

Τσιρίδης Π.(1988), *Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ*, Πειραϊκή Νομολογία, τ. 20, 1988.

Τσιρίδης Π. (2007), *Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΕ ΕΠΙ ΑΔΙΚΗΜΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ*, σε: *Τιμητικό Τόμο για τον Ι. Μανωλεδάκη*, τ. Π.

Ξενόγλωσση

Kassi H., Menon A., Peters B., Wright V. (EDS), (2002), *“THE NATIONAL COORDINATION OF EU POLICY: THE EUROPEAN LEVEL”*, Oxford University Press.

Koutalakis C. (2004), ‘ENVIRONMENTAL COMPLIANCE IN ITALY AND GREECE: THE ROLE OF NON-STATE ACTORS’, *Environmental Politics*, 13:4,754-774.

Naurin D.- Wallace H. (eds) (2008), *UNVEILING THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION: GAMES GOVERNMENTS PLAY IN BRUSSELS*, Palgrave Studies in European Union Politics.

OECD 2008, *TOURISM IN OECD COUNTRIES: TRENDS AND POLICIES*, OECD, Paris.

Pallis A.A. (ED) (2007), *MARITIME TRANSPORT: THE GREEK PARADIGM*, TRANSPORT ECONOMICS SERIES 1_ 21, London: Elsevier, 221-255.

Tsiotis G. (2007), 'GREEK MARITIME POLICY MAKING: EXPLORING THE EFFECTS OF THE EUROPEANISATION' paper presented at the: 3rd LSE Hellenic Observatory PhD Symposium on Contemporary Greece, Structures, Context and Challenges, London, UK, June.

Πρωτογενείς Πηγές-Νομολογία (Cases)

Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2006, *Πράσινη Βίβλος. Προς μια Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό Όραμα για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες*, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, COM (2006) 275 τελικό.

Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2007, *Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και*

Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών: Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, COM (2007) 575 τελικό.

Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2008, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Επιτροπή των Περιφερειών και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, Πράσινη Βίβλος για την εδαφική συνοχή: Μετατροπή της εδαφικής ποικιλομορφίας σε προτέρημα, COM(2008) 616 τελικό.

Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2008, Ευρωπαϊκή Στρατηγική για Θαλάσσια και Ναυτιλιακή Έρευνα, COM (2008) 534.

Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2009, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή Περιφερειών: Αναπτύσσοντας τη διεθνή διάσταση της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, COM (2009) 536 τελικό.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο 2011, Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Νοεμβρίου 2011 σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση προγράμματος στήριξης της περαιτέρω ανάπτυξης μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής (COM(2010)0494 – C7-0292/2010 – 2010/0257(COD) P7_TA-PROV(2011)0508.

Ημερήσια Διάταξη Ολομέλειας της Βουλής, Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής: "Θαλάσσια στρατηγική για την προστασία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος-Εναρμόνιση με την οδηγία 2008/56/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 και άλλες διατάξεις, 7 Ιουνίου 2011.

OECD 2008, Tourism in OECD Countries: Trends and Policies, OECD, Paris.

Κατάλογος νομολογίας – Cases

Περίπτωση Amoco Cadiz

Περίπτωση Torrey Canyon

Περίπτωση The Haven

Περίπτωση Exxon Valdez

Περίπτωση Erika

Περίπτωση Prestige

Περίπτωση ΑΛΦΑ Ι

Περίπτωση DALOLI

Περίπτωση HUMBERBORG

Περίπτωση Costa Concordia

Περίπτωση Sea Diamond

Περίπτωση ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ

Παράρτημα Ι

ΟΔΗΓΙΑ 2009/123/ΕΚ

Για την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης, η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 (L280) και άλλες διατάξεις.

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2005/35/ΕΚ, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ
ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2009/123/ΕΚ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Με τις διατάξεις του παρόντος εναρμονίζεται το εθνικό δίκαιο προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης (L255), η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 (L280) και θεσπίζονται αποτρεπτικές, αποτελεσματικές και αναλογικές ποινικές και διοικητικές κυρώσεις, όταν προκαλείται ή ενδέχεται να προκληθεί ρύπανση ή υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική ποινική προστασία του.

Άρθρο 2

Ορισμοί

(Άρθρα 2, 3 παρ. 2 Οδηγίας 2005/35/ΕΚ, άρθρο 1 παρ. 3 Οδηγίας 2009/123/ΕΚ)

Για την εφαρμογή του παρόντος:

1. Ως «Marpol 73/78» νοούνται η διεθνής σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και το πρωτόκολλο του 1978 στην ενημερωμένη τους έκδοση (κυρωτικός νόμος 1269/1982, Α' 89) με τις τροποποιήσεις των Παραρτημάτων του πρωτοκόλλου [v. 3104/2003 (Α' 208), προεδρικά διατάγματα 167/1986 (Α' 163), 404/1986 (Α' 182), 417/1986 (Α' 195), 254/1989 (Α' 120), 288/1992 (Α' 147), 46/1993 (Α' 17), 361/1996 (Α' 233), 312/2003 (Α' 264), 400/1996 (Α' 268), 54/1999 (Α' 53), 128/2000 (Α' 112), 206/2000 (Α' 186), 114/2006 (Α' 112), 21/2007 (Α' 19), 124/2010 (Α' 201) και 14/2011 (Α' 29), v.α. 2431.02/05 ΕΞ-ΕΜΠ.ΝΑΥΤ. (Β' 331), v.α. 2431.06.1/03/05 ΕΞ-ΕΜΠ. ΝΑΥΤ. (Β' 644), v.α. ΕΞ-ΕΜΠ.ΝΑΥΤ.2431.02.1/02/07 (Α' 197), v.α. ΕΞ.-ΠΡΟΣΤ.ΠΟΛ. 2431.02.1/05/2010 (Β' 1477)].
2. Ως «ρυπογόνες ουσίες» νοούνται οι ουσίες που ορίζονται στα Παραρτήματα I (πετρέλαιο) και II (επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύδην) της Marpol 73/78.

3. Ως «απόρριψη» νοείται κάθε έκλυση από πλοίο, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της Marpol 73/78.

4. Ως «πλοίο» νοείται το ποντοπόρο σκάφος, ανεξαρτήτως σημαίας, οποιουδήποτε τύπου, το οποίο λειτουργεί εντός του θαλάσσιου περιβάλλοντος, περιλαμβανομένων των υδροπτερύγων, των αερόστρωμνων σκαφών, των καταδυτικών σκαφών και των πλωτών ναυπηγημάτων.

Εξαιρούνται τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού ή άλλα πλοία κρατικής ιδιοκτησίας ή κρατικής εκμετάλλευσης, τα οποία χρησιμοποιούνται, προσωρινώς, μόνο για κρατικούς και μη εμπορικούς σκοπούς.

5. Ως «νομικό πρόσωπο» νοείται κάθε οντότητα με νομική προσωπικότητα, πλην των ίδιων των κρατών ή δημόσιων φορέων κατά την άσκηση κρατικής εξουσίας ή δημόσιων διεθνών οργανισμών.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

(Άρθρο 3 Οδηγίας 2005/35/EK)

Ο παρών νόμος εφαρμόζεται, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, σε απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών:

α) στα εσωτερικά ύδατα κράτους – μέλους, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, κατά το βαθμό που εφαρμόζεται το καθεστώς Marpol·

β) στα χωρικά ύδατα κράτους – μέλους·

γ) στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και υπόκεινται στο καθεστώς του πλου διέλευσης, όπως ορίζεται από το Μέρος III τμήμα 2 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας, εφόσον τα στενά αυτά τελούν υπό τη δικαιοδοσία κράτους – μέλους·

δ) στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή σε αντίστοιχη ζώνη κράτους – μέλους, που έχει καθορισθεί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και

ε) στην ανοικτή θάλασσα.

Άρθρο 4

Εξαιρέσεις

(Άρθρο 5 Οδηγίας 2005/35/EK, άρθρο 1 παρ. 4 Οδηγίας 2009/123/EK)

1. Η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών σε οποιαδήποτε από τις περιοχές της παραγράφου 1 του άρθρου 3, δεν θεωρείται παράβαση εφόσον πληροί τους όρους των κανονισμών 15, 34, 4.1 ή 4.3 του Παραρτήματος I ή των κανονισμών 13, 3.1.1 ή 3.1.3 του Παραρτήματος II της Marpol 73/78.

2. Η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών στις περιοχές των περιπτώσεων γ', δ', και ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 δεν θεωρείται παράβαση του πλοιοκτήτη, του πλοιάρχου ή του πληρώματος, εφόσον πληροί τους όρους του κανονισμού 4.2 του Παραρτήματος I ή του κανονισμού 3.1.2 του Παραρτήματος II της Marpol 73/78.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ

ΜΕΤΡΑ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Άρθρο 5

Δικαιοδοσία

1. Τα ελληνικά δικαστήρια έχουν δικαιοδοσία για τα εγκλήματα του νόμου αυτού, που τελέστηκαν:

α) στα εσωτερικά ύδατα κράτους – μέλους, στα οποία περιλαμβάνονται και οι λιμένες, εκτός αν πρόκειται για πλοία με ξένη σημαία, οπότε περιλαμβάνονται μόνο οι ελληνικοί λιμένες, στους οποίους τα πλοία αυτά καταπλέουν,

β) στα χωρικά ύδατα κράτους – μέλους,

γ) στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και υπόκεινται στο καθεστώς του πλου διέλευσης, όπως ορίζεται από το Μέρος III τμήμα 2 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (κυρωτικός νόμος 2321/1995), εφόσον τα στενά αυτά τελούν υπό τη δικαιοδοσία κράτους – μέλους,

δ) στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή σε αντίστοιχη ζώνη κράτους – μέλους, που έχει καθοριστεί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και

ε) στην ανοικτή θάλασσα.

2. Τα προβλεπόμενα από τον παρόντα νόμο εγκλήματα διώκονται αυτεπαγγέλτως, οπουδήποτε και αν τελέστηκαν.

3. Εφόσον δεν θεμελιώνεται τοπική αρμοδιότητα άλλου ελληνικού δικαστηρίου, τοπικώς αρμόδια είναι τα δικαστήρια του Πειραιά.

Άρθρο 6

Ποινικά αδικήματα

(Άρθρα 4, 5α και 8α Οδηγίας 2005/35/EK, άρθρο 1 παράγραφοι 4, 5 και 7 Οδηγίας 2009/123/EK)

1. Η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών από πλοίο σε οποιαδήποτε από τις περιοχές του άρθρου 3, από την οποία προκαλείται υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος τιμωρείται:

α) με κάθειρξη μέχρι δέκα ετών και χρηματική ποινή από τρεις χιλιάδες (3.000) έως τριακόσιες χιλιάδες (300.000) ευρώ αν, εξαιτίας της σοβαρότητας της υποβάθμισης, δημιουργείται κίνδυνος θανάτου ή βαριάς σωματικής βλάβης ή ευρεία οικολογική διατάραξη ή καταστροφή,

β) με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους και χρηματική ποινή από χίλια πεντακόσια (1.500) έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ στις υπόλοιπες περιπτώσεις.

2. Όποιος από αμέλεια έγινε υπαίτιος:

α) της πράξης της περίπτωσης α' της παραγράφου 1, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών και χρηματική ποινή από χίλια (1.000) έως δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ,

β) της πράξης της περίπτωσης β' της παραγράφου 1, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή από διακόσια (200) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.

3. Επαναλαμβανόμενες μικρής σημασίας απορρίψεις, οι οποίες, όχι μεμονωμένα αλλά σε συνδυασμό μεταξύ τους και εν όψει της τοπικής και χρονικής ενότητας, επιφέρουν υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, τιμωρούνται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον έξι μηνών και χρηματική ποινή από χίλια (1.000) έως δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ.

4. Όποιος από αμέλεια έγινε υπαίτιος της πράξης της παραγράφου 3 τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή από διακόσια (200) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.

5. Όποιος με οποιονδήποτε τρόπο συμβάλλει, χωρίς να μπορεί να χαρακτηριστεί ως συμμετοχος, στην τέλεση των εγκλημάτων των παραγράφων 1 και 3, τιμωρείται με τις αντίστοιχες ποινές, μειωμένες κατά το άρθρο 83 του Ποινικού Κώδικα.

6. Αν ο δράστης των παραβάσεων των προηγούμενων παραγράφων περιορίσει ο ίδιος ουσιαδώς ή συντελέσει, με έγκαιρη αναγγελία προς την αρχή, στην ουσιώδη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της ρύπανσης ή της υποβάθμισης της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, που προκάλεσε η ενέργεια ή η παράλειψή του, το δικαστήριο μπορεί να του επιβάλει ποινή μειωμένη, σύμφωνα με το άρθρο 83 του Ποινικού Κώδικα ή να τον απαλλάξει από κάθε ποινή.

7. Οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 4 δεν εφαρμόζονται σε περίπτωση ελαφράς ασυνείδητης αμέλειας.

Άρθρο 7

Νομικά πρόσωπα

(Άρθρο 8γ Οδηγίας 2005/35/EK, άρθρο 1 παρ. 7 Οδηγίας 2009/123/EK)

1. Όταν εξετάζεται ευθύνη νομικού προσώπου, υπεύθυνοι για την τήρηση των σχετικών με την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης διατάξεων θεωρούνται, επί προσωπικών εταιρειών, εταιρειών περιορισμένης ευθύνης και συνεταιρισμών, οι διαχειριστές και επί ανωνύμων εταιρειών, ναυτικών εταιρειών και ναυτικών εταιρειών πλοίων αναψυχής (ΝΕΠΑ), τα μέλη του διοικούντος οργάνου και τα πρόσωπα που ασκούν έλεγχο επί της εταιρείας.

2. Ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο θεωρείται ότι ασκεί έλεγχο επί της εταιρείας, εάν συντρέχει μία από τις περιπτώσεις της παρ. 5 του άρθρου 42ε του κ.ν. 2190/1920 (Α' 37).

3. Τα φυσικά πρόσωπα της παραγράφου 1 ευθύνονται εις ολόκληρον με το οικείο νομικό πρόσωπο για την καταβολή των προστίμων που επιβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 8.

Άρθρο 8

Διοικητικές κυρώσεις

(Άρθρα 8, 8β και 8γ Οδηγίας 2005/35/EK, άρθρο 1 παρ. 7 Οδηγίας 2009/123/EK)

1. Οι υπαίτιοι υποβάθμισης του θαλάσσιου ύδατος στο πλαίσιο εφαρμογής του παρόντος νόμου τιμωρούνται με απόφαση της αρμόδιας Αρχής, με διοικητικό πρόστιμο

μέχρι εξήντα χιλιάδες (60.000) ευρώ.

2. Σε περίπτωση σοβαρής υποβάθμισης του θαλάσσιου ύδατος επιβάλλεται πρόστιμο από εξήντα χιλιάδες (60.000) μέχρι ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες (1.200.000) ευρώ με απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη.
3. Μετά τη σύνταξη της σχετικής βεβαίωσης παράβασης, μπορεί να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου μέχρι να καταβληθεί το πρόστιμο ή να κατατεθεί στην αρμόδια Αρχή ισόποση εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί στην Ελλάδα.
4. Η προσφυγή κατά της απόφασης επιβολής του προστίμου ασκείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας (ν. 2717/1999, Α' 97), όπως ισχύουν κάθε φορά.
5. Αν οι υπαίτιοι είναι Έλληνες ναυτικοί, υπόκεινται και σε πειθαρχική δίωξη κατά τις διατάξεις του Μέρους ΠΕΜΠΤΟΥ, ιδίως των άρθρων 245, 248, 249, 253 επ. του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261), τιμωρούμενοι με προσωρινή στέρηση άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος.
6. Με πρόστιμο μέχρι πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) ευρώ τιμωρούνται επίσης τα νομικά πρόσωπα όταν το έγκλημα διαπράττεται προς όφελός τους:
 - α) είτε από φυσικό πρόσωπο που ενεργεί ατομικά ή ως μέλος οργάνου του νομικού προσώπου και το οποίο έχει αρμοδιότητα εκπροσώπησης του νομικού προσώπου ή εξουσία λήψης εταιρικών αποφάσεων ή εξουσία άσκησης ελέγχου εντός του νομικού προσώπου,
 - β) είτε από φυσικό πρόσωπο που τελεί υπό την εξουσία του νομικού προσώπου, εφόσον η τέλεση του εγκλήματος έγινε δυνατή εξαιτίας της έλλειψης εποπτείας ή ελέγχου από τα πρόσωπα της περίπτωσης α'.
7. Οι παραπάνω κυρώσεις επιβάλλονται αθροιστικά με τις ποινικές κυρώσεις.
8. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται μετά από πρόταση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και Προστασίας του Πολίτη μπορεί να αυξάνονται τα ανώτατα όρια των προστίμων.
9. Ως αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή του άρθρου αυτού, νοούνται οι Λιμενικές Αρχές της χώρας (Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία).
10. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται, όπως ισχύουν κάθε φορά, οι διατάξεις του ν. 743/1977(Α' 319), που κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 55/1998 (Α' 58).

ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ

ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 9

Τα ελληνικά δικαστήρια έχουν επίσης δικαιοδοσία, για τα εγκλήματα του νόμου αυτού, που τελέστηκαν στα εσωτερικά ύδατα τρίτης χώρας, στα οποία περιλαμβάνονται και οι λιμένες, εκτός αν πρόκειται για πλοία με ξένη σημαία, οπότε περιλαμβάνονται μόνο οι ελληνικοί λιμένες, στους οποίους τα πλοία αυτά καταπλέουν, καθώς και στα χωρικά ύδατα τρίτης χώρας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Σύνοψη, η οποία χρησιμοποιείται ως πλαίσιο αναφοράς, των κανόνων της Marpol 73/78 περί απορρίψεων πετρελαίου και επιβλαβών υγρών ουσιών, κατά το άρθρο 2 παράγραφος 2.

Μέρος Ι: Πετρέλαιο (Marpol 73/78, Παράρτημα Ι)

Για την εφαρμογή του Παραρτήματος Ι της Marpol 73/78, ως «πετρέλαιο» νοείται το πετρέλαιο σε κάθε μορφή, συμπεριλαμβανομένου του αργού πετρελαίου, του καυσίμου πετρελαίου, της ιλύος, των αποβλήτων πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης πετρελαίου (εκτός των πετροχημικών τα οποία υπάγονται στις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙ της σύμβασης Marpol 73/78) και ως «πετρελαιοειδές μείγμα» νοείται το μείγμα με περιεκτικότητα πετρελαίου σε οποιαδήποτε αναλογία.

Αποσπάσματα των συναφών διατάξεων του Παραρτήματος Ι της Marpol 73/78:

Κανονισμός 9: Έλεγχος της απόρριψης πετρελαίου

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανονισμών 10 και 11 του παρόντος Παραρτήματος και της παραγράφου 2 του παρόντος κανονισμού, απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή μειγμάτων πετρελαίου από τα πλοία, στα οποία εφαρμόζεται το παρόν Παράρτημα, εκτός εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) Για πετρελαιοφόρο, εκτός από την περίπτωση που προβλέπεται από το στοιχείο β' της παρούσας παραγράφου, εφόσον:

- i) το δεξαμενόπλοιο δεν βρίσκεται εντός ειδικής περιοχής,
- ii) το δεξαμενόπλοιο απέχει περισσότερο από 50 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή,
- iii) το δεξαμενόπλοιο ταξιδεύει σε πορεία,
- iv) ο στιγμιαίος ρυθμός απόρριψης πετρελαίου δεν υπερβαίνει τα 30 λίτρα ανά ναυτικό μίλι,
- v) η ολική ποσότητα πετρελαίου που απορρίφθηκε στη θάλασσα δεν υπερβαίνει για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια το 1/15000 της συνολικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου, μέρος του οποίου αποτελούσε το κατάλοιπο, και για τα νέα δεξαμενόπλοια το 1/30000 της συνολικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου, μέρος του οποίου αποτελούσε το κατάλοιπο και
- vi) το δεξαμενόπλοιο έχει εν λειτουργία σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου των απορρίψεων πετρελαίου και δεξαμενή ακαθάρτων καταλοίπων, όπως απαιτείται από τον κανονισμό 15 του παρόντος Παραρτήματος.

β) Από πλοίο μη πετρελαιοφόρο, ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και άνω, και από τους υδροσυλλέκτες του χώρου του μηχανοστασίου, εξαιρουμένων των υδροσυλλεκτών του αντλιοστασίου φορτίου για τα πετρελαιοφόρα, εκτός εάν υπάρχει ανάμειξη με υπολείμματα φορτίου πετρελαίου, εφόσον:

- i) το πλοίο δεν βρίσκεται εντός ειδικής περιοχής,
- ii) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία,
- iii) η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο και
- iv) το πλοίο διαθέτει σε λειτουργία (εξοπλισμό παρακολούθησης, ελέγχου και φίλτρου), όπως απαιτείται από τον κανονισμό 16 του παρόντος Παραρτήματος.

2. Όταν πρόκειται για πλοίο μη πετρελαιοφόρο, ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 κόρων που ευρίσκεται έξω από την ειδική περιοχή, η αρμόδια αρχή (του κράτους της σημαίας) μεριμνά ώστε να είναι εξοπλισμένο, όσον είναι πρακτικώς δυνατό και εύλογο, με εγκαταστάσεις αποθήκευσης των υπολειμμάτων πετρελαίου στο πλοίο και εκφόρτωσής τους σε εγκαταστάσεις υποδοχής ή απόρριψής τους στην θάλασσα κατά τις επιταγές της παραγράφου 1 στοιχείο β' του παρόντος κανονισμού.

3. [...].

4. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος κανονισμού δεν εφαρμόζονται στις απορρίψεις καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος, ή μη κατεργασμένων πετρελαιοειδών μειγμάτων τα οποία χωρίς αραίωση έχουν περιεκτικότητα σε πετρέλαιο μη υπερβαίνουσα τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο, δεν προέρχονται από τους υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου και δεν είναι αναμειγμένα με υπολείμματα φορτίου πετρελαίου.

5. Καμία απόρριψη στη θάλασσα δεν περιέχει χημικά ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον ή χημικά ή άλλες ουσίες που χρησιμοποιούνται για την καταστροφή των όρων απόρριψης που καθορίζονται από τον παρόντα κανονισμό.

6. Τα κατάλοιπα πετρελαίου τα οποία δεν επιτρέπεται να απορριφθούν στη θάλασσα σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 2 και 4 του παρόντος κανονισμού παραμένουν στο πλοίο ή εκφορτώνονται σε εγκαταστάσεις υποδοχής.

7. [...].

Κανονισμός 10: Μέθοδοι για την πρόληψη ρύπανσης από πλοία που ταξιδεύουν σε ειδικές περιοχές

1. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος, ειδικές περιοχές είναι η Μεσόγειος Θάλασσα, η Βαλτική Θάλασσα, ο Εύξεινος Πόντος, η Ερυθρά Θάλασσα, η περιοχή των «Κόλπων», ο Κόλπος του Aden, η περιοχή της Ανταρκτικής και τα ύδατα της βορειοδυτικής Ευρώπης.

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού 11 του παρόντος Παραρτήματος:

α) Απαγορεύεται κάθε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος από οποιοδήποτε πετρελαιοφόρο και οποιοδήποτε μη πετρελαιοφόρο πλοίο ολικής χωρητικότητας άνω των 400 κόρων, όταν βρίσκεται σε ειδική περιοχή. [...]

β) [...] Απαγορεύεται κάθε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος από πλοίο μη πετρελαιοφόρο, ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 κόρων, όταν αυτό βρίσκεται εντός ειδικής περιοχής, εκτός εάν το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο.

3. α) Οι διατάξεις της παραγράφου 2 του παρόντος κανονισμού δεν ισχύουν για τις απορρίψεις καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος,

β) οι διατάξεις της παραγράφου 2 στοιχείο α', του παρόντος κανονισμού δεν εφαρμόζονται στην απόρριψη κατεργασμένων υδάτων υδροσυλλεκτών από χώρους μηχανοστασίου, εφόσον πληρούνται όλες οι κατωτέρω προϋποθέσεις:

- i) τα ύδατα υδροσυλλεκτών δεν προέρχονται από υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου,
- ii) τα ύδατα υδροσυλλεκτών δεν έχουν αναμειχθεί με κατάλοιπα φορτίου πετρελαίου,
- iii) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία,
- iv) το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο,
- v) το πλοίο διαθέτει σε λειτουργία εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου σύμφωνα προς τον κανονισμό 16 παράγραφος 5 του παρόντος Παραρτήματος και
- vi) το σύστημα φίλτρου πετρελαίου διαθέτει διάταξη που αυτομάτως διακόπτει την απόρριψη όταν το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής υπερβεί τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο.

4. α) Καμία απόρριψη στη θάλασσα δεν περιέχει χημικά ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις επικίνδυνες για το θαλάσσιο περιβάλλον ή χημικά ή άλλες ενώσεις που χρησιμοποιούνται για την καταστρατήγηση των διατάξεων απόρριψης που καθορίζονται με τον παρόντα κανονισμό,

β) τα κατάλοιπα πετρελαίου τα οποία δεν επιτρέπεται να απορριφθούν στη θάλασσα σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 3 του παρόντος κανονισμού παραμένουν στο πλοίο ή εκφορτώνονται σε εγκαταστάσεις υποδοχής.

5. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν απαγορεύουν σε πλοίο, μέρος μόνο της διαδρομής του οποίου ευρίσκεται σε ειδική περιοχή, να προβαίνει σε απόρριψη εκτός της ειδικής περιοχής σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.

Κανονισμός 11: Εξαιρέσεις

Οι κανονισμοί 9 και 10 του παρόντος Παραρτήματος δεν εφαρμόζονται:

- α) στην απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος αναγκαίου για την ασφάλεια του πλοίου ή για την διάσωση ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα, ή
- β) στην απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος που προήλθε από βλάβη που προξενήθηκε σε πλοίο ή στον εξοπλισμό του:

i) εφόσον, μετά την επέλευση της βλάβης ή την ανακάλυψη της απόρριψης, ληφθούν όλες οι εύλογες προφυλάξεις, προκειμένου να προληφθεί ή να μειωθεί στο ελάχιστο η απόρριψη και

ii) εκτός αν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησαν είτε με πρόθεση να προξενήσουν βλάβη είτε από απερισκεψία και εν επιγνώσει της πιθανότητας να προκληθεί βλάβη, ή

γ) στην απόρριψη στη θάλασσα ουσιών που περιέχουν πετρέλαιο, οι οποίες έχουν εγκριθεί από την αρμόδια Αρχή (του κράτους της σημαίας), όταν οι ουσίες αυτές χρησιμοποιούνται για την καταπολέμηση ειδικών περιστατικών ρύπανσης με σκοπό τη μείωση στο ελάχιστο των ζημιών από τη ρύπανση. Οποιαδήποτε τέτοια απόρριψη υπόκειται στην έγκριση της κυβέρνησης, στη δικαιοδοσία της οποίας προβλέπεται να πραγματοποιηθεί η απόρριψη.

Μέρος II: Επιβλαβείς υγρές ουσίες (Marpol 73/78, Παράρτημα II)

Αποσπάσματα από τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος II της Marpol 73/78:

Κανονισμός 3: Κατηγορίες και κατάλογος επιβλαβών υγρών ουσιών

1. Για την εφαρμογή των κανονισμών του παρόντος Παραρτήματος, οι επιβλαβείς υγρές ουσίες κατατάσσονται σε τέσσερις κατηγορίες ως εξής:

α) Κατηγορία Α: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού, θα δημιουργήσουν σοβαρό κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους είτε για την ανθρώπινη υγεία ή θα προκαλέσουν σοβαρή βλάβη στις ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας και ως εκ τούτου δικαιολογούν την εφαρμογή αυστηρών μέτρων κατά της ρύπανσης.

β) Κατηγορία Β: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού, θα δημιουργήσουν κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους είτε για την ανθρώπινη υγεία ή θα προκαλέσουν βλάβη σε ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας και ως εκ τούτου δικαιολογούν την εφαρμογή ειδικών μέτρων κατά της ρύπανσης.

γ) Κατηγορία Γ: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού, θα δημιουργήσουν χαμηλό κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους είτε για την ανθρώπινη υγεία ή θα προκαλέσουν μικρή βλάβη σε ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας

και ως εκ τούτου επιβάλλουν την εφαρμογή ειδικών όρων όσον αφορά τις λειτουργίες αυτές.

δ) Κατηγορία Δ: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού, θα δημιουργήσουν εμφανή κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους είτε για την ανθρώπινη υγεία ή θα προκαλέσουν ελάχιστη βλάβη σε ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας και ως εκ τούτου επιβάλλουν σχετική προσοχή κατά την εκτέλεση των εργασιών αυτών.

(Περαιτέρω κατευθυντήριες γραμμές για την κατάταξη των ουσιών, συμπεριλαμβανομένου ενός καταλόγου ενώσεων ταξινομημένων σε κατηγορίες, υπάρχουν στον κανονισμό 3 παράγραφοι 2 έως 4 και τον κανονισμό 4 και στα προσαρτήματα του Παραρτήματος II της Marpol 73/78).

Κανονισμός 5: Απόρριψη επιβλαβών υγρών ουσιών

Ουσίες των κατηγοριών Α', Β' και Γ' εκτός των ειδικών περιοχών και ουσίες της κατηγορίας Δ' σε όλες τις περιοχές.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του [...] κανονισμού 6 του παρόντος Παραρτήματος:

1. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Α', όπως ορίζονται με τον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο α', του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες. Εάν οι δεξαμενές που περιέχουν τέτοιες ουσίες ή μείγματα πρόκειται να καθαρισθούν, τα κατάλοιπα εκφορτώνονται σε εγκατάσταση υποδοχής μέχρις ότου η συγκέντρωση της ουσίας στα αποπλύματα που εκρέουν σε μια τέτοια εγκατάσταση καταστεί ίση ή χαμηλότερη του 0,1% κατά βάρος και μέχρις ότου αδειάσει η δεξαμενή, με εξαίρεση τον κίτρινο ή λευκό φώσφορο, για τον οποίο η συγκέντρωση του καταλοίπου πρέπει να

είναι 0,01% κατά βάρος. Κάθε ποσότητα ύδατος που θα προστεθεί κατόπιν στη δεξαμενή μπορεί να απορριφθεί στη θάλασσα εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων,

β) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας και

γ) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε περιοχή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

2. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Β', όπως ορίζονται από τον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο β', του παρόντος Παραρτήματος, ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων·

β) οι διαδικασίες και διατάξεις απόρριψης έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας]. Οι εν λόγω διαδικασίες και ρυθμίσεις πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ] και να εξασφαλίζουν ότι η συγκέντρωση και ο ρυθμός απόρριψης του αποβλήτου είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα απόνερα της έλικας του πλοίου να μην υπερβαίνει το 1 μέρος ανά εκατομμύριο·

γ) η μέγιστη ποσότητα του φορτίου που απερρίφθη από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις δεν υπερβαίνει τη μέγιστη ποσότητα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες του στοιχείου β' της παρούσας παραγράφου και η οποία σε καμία περίπτωση δεν υπερβαίνει το 1m³ ή 1/3000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε m³·

δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας και

ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε περιοχή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

3. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Γ', όπως ορίζονται με τον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο γ', του παρόντος παραρτήματος ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες ή του υδάτινου έρματος ή των

αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων·

β) οι διαδικασίες και διατάξεις απόρριψης έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας]. Οι εν λόγω διαδικασίες και διατάξεις πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ] και να εξασφαλίζουν ότι η συγκέντρωση και ο ρυθμός απόρριψης του αποβλήτου είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα απόνερα της έλικος του πλοίου να μην υπερβαίνει τα 10 μέρη ανά εκατομμύριο·

γ) η μέγιστη ποσότητα του φορτίου που απορρίφθηκε από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις δεν υπερβαίνει τη μέγιστη ποσότητα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες του στοιχείου β' της παρούσας παραγράφου, και η οποία σε καμία περίπτωση δεν υπερβαίνει τα 3m³ ή 1/1000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε m³·

δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας και

ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε περιοχή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

4. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Δ', όπως ορίζονται με τον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο δ' του παρόντος παραρτήματος ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων

της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων·

β) τα μείγματα αυτά έχουν συγκέντρωση όχι μεγαλύτερη από ένα μέρος της ουσίας σε δέκα μέρη ύδατος και

γ) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή.

5. Είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται διαδικασίες εξαερισμού, εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας για την απομάκρυνση των καταλοίπων φορτίου από δεξαμενή. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ]. Κάθε ποσότητα ύδατος που στη συνέχεια εισάγεται στη δεξαμενή θεωρείται καθαρή και δεν υπάγεται στις διατάξεις των παραγράφων 1, 2, 3 ή 4 του παρόντος κανονισμού.

6. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών οι οποίες δεν έχουν υπαχθεί σε κάποια κατηγορία, δεν έχουν προσωρινά ταξινομηθεί ή εκτιμηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 του κανονισμού 4 του παρόντος Παραρτήματος, ή του υδάτινου έρματος, των αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες.

Ουσίες των κατηγοριών Α', Β' και Γ' εντός των ειδικών περιοχών, όπως ορίζονται από τον κανονισμό 1 του Παραρτήματος II της Marpol 73/78, συμπεριλαμβανομένης της Βαλτικής Θάλασσας.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων [...] του κανονισμού 6 του παρόντος Παραρτήματος,

7. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Α', όπως ορίζονται με τον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο α' του παρόντος Παραρτήματος, ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες, ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιου είδους ουσίες. Εάν οι δεξαμενές που περιέχουν τέτοιες ουσίες ή μείγματα πρόκειται να καθαρισθούν, τα προκύπτοντα κατάλοιπα εκφορτώνονται σε εγκατάσταση υποδοχής την οποία παρέχουν, σύμφωνα με τον κανονισμό 7 του παρόντος Παραρτήματος, τα κράτη που γειτνιάζουν με την ειδική περιοχή, μέχρις ότου η συγκέντρωση της ουσίας στα απόβλητα που εκχέονται στην εν λόγω εγκατάσταση καταστεί ίση ή μικρότερη του 0,05% κατά βάρος και μέχρις ότου αδειάσει η δεξαμενή, με εξαίρεση τον κίτρινο ή λευκό φώσφορο, για τον οποίο η συγκέντρωση του καταλοίπου πρέπει να είναι 0,005% κατά βάρος. Κάθε ποσότητα ύδατος που στη συνέχεια θα προστεθεί στη δεξαμενή μπορεί να απορρίπτεται στη θάλασσα εφόσον πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων·

β) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών της θαλάσσης και

γ) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε περιοχή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

8. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Β', όπως ορίζονται με τον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο β', του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες, ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής, ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η δεξαμενή έχει προπλυθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που έχει εγκρίνει η αρμόδια αρχή του [κράτους της σημαίας] και με βάση τα πρότυπα του [ΔΝΟ], τα δε κατάλοιπα καθαρισμού της δεξαμενής που προέκυψαν έχουν εκφορτωθεί σε εγκατάσταση υποδοχής·

β) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων·

γ) οι διαδικασίες και διατάξεις απόρριψης και πλύσης έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας]. Οι εν λόγω διαδικασίες και διατάξεις βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ] και εξασφαλίζουν ότι η συγκέντρωση της ουσίας και ο ρυθμός απόρριψης των αποβλήτων είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα απόνερα της έλικος του πλοίου να μην υπερβαίνει το 1 μέρος ανά εκατομμύριο·

δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας και

ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε περιοχή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

9. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Γ', όπως ορίζονται με τον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο γ', του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων

της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων·

β) οι διαδικασίες και διατάξεις απόρριψης έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας]. Οι εν λόγω διαδικασίες και ρυθμίσεις πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ] και να εξασφαλίζουν ότι η συγκέντρωση και ο ρυθμός απόρριψης του αποβλήτου είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα απόνερα της έλικας του πλοίου να μην υπερβαίνει το 1 μέρος ανά εκατομμύριο·

γ) η μέγιστη ποσότητα φορτίου που απορρίφθηκε από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις δεν υπερβαίνει τη μέγιστη ποσότητα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τη διαδικασία του στοιχείου β' της παρούσας παραγράφου, και η οποία ποσότητα σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1m³ ή το 1/3000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε m³·

δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας και

ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε περιοχή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

10. Επιτρέπεται η χρησιμοποίηση διαδικασιών εξαιρισμού οι οποίες έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας] για την απομάκρυνση των καταλοίπων φορτίου από τις δεξαμενές. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ]. Κάθε ποσότητα ύδατος που στη συνέχεια θα προστεθεί στη δεξαμενή θεωρείται καθαρή και δεν υπόκειται στις διατάξεις των παραγράφων 7, 8 ή 9 του παρόντος κανονισμού.

11. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών οι οποίες δεν έχουν υπαχθεί σε κάποια κατηγορία, δεν έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ή καθοριστεί κατά τον κανονισμό 4 παράγραφος 1 του παρόντος Παραρτήματος, ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων των δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες.

12. Καμία από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν απαγορεύει τη διατήρηση επί του πλοίου καταλοίπων φορτίου της κατηγορίας Β' ή Γ' και την απόρριψη τέτοιου είδους καταλοίπων στη θάλασσα εκτός ειδικής περιοχής, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 3 του παρόντος κανονισμού, αντιστοίχως.

Κανονισμός 6: Εξαιρέσεις

Ο κανονισμός 5 του παρόντος Παραρτήματος δεν εφαρμόζεται:

α) στην απόρριψη στη θάλασσα επιβλαβών υγρών ουσιών ή μειγμάτων που περιέχουν ουσίες αναγκαίες για την ασφάλεια του πλοίου ή τη διάσωση ζωών στη θάλασσα, ή

β) στην απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος που προήλθε από βλάβη που προκλήθηκε σε πλοίο ή στον εξοπλισμό του:

i) αρκεί, αφού συνέβη η βλάβη ή αφού ανακαλύφθηκε η απόρριψη, να ελήφθησαν όλες οι εύλογες προφυλάξεις ώστε η απόρριψη να προληφθεί ή να μειωθεί στο ελάχιστο και

ii) εκτός αν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησαν είτε με πρόθεση να προξενήσουν βλάβη είτε από αμέλεια και εν επιγνώσει της πιθανότητας να προκληθεί βλάβη ή

γ) στην απόρριψη στη θάλασσα ουσιών που περιέχουν πετρέλαιο, οι οποίες έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας], όταν οι ουσίες αυτές χρησιμοποιούνται για την καταπολέμηση ειδικών περιστατικών ρύπανσης με σκοπό τη μείωση στο ελάχιστο της ζημίας από τη ρύπανση. Οποιαδήποτε τέτοια απόρριψη υπόκειται στην έγκριση της κυβέρνησης, στη δικαιοδοσία της οποίας προβλέπεται να πραγματοποιηθεί η απόρριψη.