

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

στη

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ
ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ- ΖΗΤΗΜΑΤΑ
ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ**

Γιομελάκη Σοφία

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

Σεπτέμβριος 2014

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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, μη 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 όλο το κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Τσελεπίδης Αναστάσιος (Επιβλέπων)
- Σακελλαριάδου Φανή
- Τσελέντης Βασίλειος – Στυλιανός

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εκπονήθηκε στην Αθήνα στα πλαίσια του 8^{ου} Κύκλου Σπουδών του Κανονισμού του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Υπεύθυνος για την εργασία εκ μέρους του Πανεπιστημίου Πειραιώς ήταν ο καθηγητής κύριος Αναστάσιος Τσελεπίδης. Το θέμα της παρούσας εργασίας είναι το νομικό πλαίσιο της θαλάσσιας ρύπανσης στη ναυτιλία και τα ζητήματα ευθύνης και αποζημίωσης που ανακύπτουν. Το πρωτότυπο της εργασίας έχει γραφεί στην ελληνική γλώσσα.

Πίνακας Περιεχομένων

1. Εισαγωγή.....	9
2. Διεθνής νομοθεσία περί προστασίας από τη θαλάσσια ρύπανση.....	10
2.1. Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας	10
2.2. Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη ρύπανσης από πλοία	12
2.2.1. Παράρτημα I- Κανονισμοί για την πρόληψη ρύπανσης από πετρέλαιο.	13
2.2.2. Παράρτημα II- Κανονισμοί για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύδην.....	14
2.2.3. Παράρτημα III- Πρόληψη ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή.....	14
2.2.4. Παράρτημα IV- Πρόληψη ρύπανσης από τα λύματα πλοίων	14
2.2.5. Παράρτημα V- Πρόληψη ρύπανσης από τα απορρίματα πλοίων.....	15
2.2.6. Παράρτημα VI- Πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία.	15
2.3. Διεθνής Σύμβαση σχετικά με την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περιπτώσεις ατυχημάτων ρύπανσης από πετρέλαιο.....	16
2.3.1. Το Πρωτόκολλο Intervention 1973.....	17
2.4. Σύμβαση για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από απόβλητα και άλλες ουσίες	18
2.4.1. Το Πρωτόκολλο του Λονδίνου.	19
2.5. Διεθνής Σύμβαση για την ετοιμότητα, αντιμετώπιση και συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο	20
2.5.1. Το Πρωτόκολλο OPRC – HNS.	22
2.6. Διεθνής Σύμβαση για τον έλεγχο επιβλαβών συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων.....	23
2.7. Διεθνής Σύμβαση για τον έλεγχο και διαχείριση του υγρού έρματος και των ιζημάτων πλοίων.....	24
2.8. Hong Kong Διεθνής Σύμβαση για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων	26
2.8. Σύμβαση της Βασιλείας για τον έλεγχο των διασυνοριακών μεταφορών επικίνδυνων καταλοίπων και την απόρριψή τους	28
2.9. Σύμβαση για την προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης έναντι ρύπανσης.....	30
2.10. Σχολιασμός.....	32
3. Διεθνής Νομοθεσία για την αστική ευθύνη και παροχή αποζημιώσεων σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης	33
3.1 Γενικά – Ιστορική αναδρομή.....	33

3.2 Διεθνής Σύμβαση για την αστική ευθύνη ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο	37
3.2.1. Πεδίο εφαρμογής.	37
3.2.2 Αντικειμενική ευθύνη.	38
3.2.3 Περιορισμός Αστικής Ευθύνης.....	39
3.2.4 Υποχρεωτική Ασφάλιση.	40
3.2.5 Αρμοδιότητα δικαστηρίων.	40
3.2.6. Σύγκριση με CLC 1969.....	40
3.3 Διεθνής σύμβαση για τη σύσταση ενός Διεθνούς Κεφαλαίου για αποζημιώσεις από ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο.....	41
3.3.1. Πεδίο εφαρμογής.	42
3.3.2 Όρια αποζημίωσης.....	43
3.3.3 Χρηματοδότηση του Fund 1992.....	44
3.3.4. Αρμοδιότητα δικαστηρίων.	45
3.3.5. Το Supplementary Fund.	46
3.3.6. Πεδίο Εφαρμογής του Supplementary Fund.	46
3.3.7. Χρηματοδότηση Supplementary Fund.....	47
3.3.8. Καλυπτόμενες ζημιές ρύπανσης.....	47
3.9. Συμφωνία για την αποζημίωση πετρελαϊκής ρύπανσης από μικρά δεξαμενόπλοια και Συμφωνία για την αποζημίωση πετρελαϊκής ρύπανσης από δεξαμενόπλοια.	53
3.10. Oil Pollution Act (OPA 1990).....	54
3.10.2. Προληπτικά μέτρα.	55
3.10.3. Αντικειμενική ευθύνη εις ολόκληρον.	55
3.10.4. Καλυπτόμενες ζημιές.	56
3.10.5. Περιορισμός αστικής ευθύνης.....	57
3.10.6. Διοικητικά πρόστιμα και ποινές.	58
3.10.7. Το Κεφάλαιο Αστικής Ευθύνης για διαρροή πετρελαίου	58
3.11. Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις.....	59
3.12. Διεθνής Σύμβαση για την αστική ευθύνη ζημιών από ρύπανση καύσιμου πετρελαίου	63
3.13. Διεθνής Σύμβαση για την ευθύνη και αποζημίωση για ζημιές σε σχέση με τη μεταφορά δια θαλάσσης επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών	64

3.14. Σύμβαση σχετικά με την αστική ευθύνη στο πεδίο της θαλάσσιας μεταφοράς πυρηνικών υλικών.....	67
3.15. Διεθνής Σύμβαση του Ναϊρόμπι για την απομάκρυνση των ναυαγίων	68
3.16. Σχολιασμός.....	69
4. Κοινοτική νομοθεσία για την θαλάσσια ρύπανση.....	72
4.1. Γενικά- Ιστορική Αναδρομή	72
4.1.1. Τα πρώτα μέτρα.....	72
4.1.2. Αντιδράσεις μετά το ναυάγιο του Erika.....	73
4.1.3. Αντιδράσεις μετά το ναυάγιο του Prestige.....	74
4.1.4. Το τρίτο πακέτο θαλάσσιας ασφάλειας.....	75
4.2. Το πακέτο Erika I ειδικότερα	76
4.3. Το πακέτο Erika II ειδικότερα.....	79
4.4. Το πακέτο Erika III ειδικότερα.....	81
4.5. Η Οδηγία 2005/35/EK ειδικότερα	85
4.5.1. Η ανάγκη θέσπισης.....	85
4.5.2. Το περιεχόμενο.....	86
4.6. Σχολιασμός.....	88
5. Εθνική νομοθεσία για την θαλάσσια ρύπανση.....	89
5.1. Γενικά	89
5.2. Ο νόμος 1650/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος.....	90
5.2.1. Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής.....	90
5.2.2. Αστική ευθύνη και άλλες κυρώσεις.....	91
5.3. Το ΠΔ 55/1998 για την προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	93
5.3.1. Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής	93
5.3.2. Αστική ευθύνη και άλλες κυρώσεις.....	94
5.4. Άλλες εθνικές διατάξεις εφαρμοστέες σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης.....	95
5.4.1. Προστασία με βάση τις διατάξεις για την προστασία της προσωπικότητας και των κοινών τοις πάσι.....	95
5.4.2. Προστασία με βάση τις διατάξεις περί αδικοπραξίας.....	96
5.5. Σχολιασμός.....	97
6. Συμπεράσματα – Προτάσεις	99
7. Βιβλιογραφία.....	101

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η αποτελεσματική πρόληψη από τη θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αποδοτικότητα του σχετικού καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης. Η παρούσα εργασία εξετάζει το υφιστάμενο σχετικό καθεστώς και τον τρόπο εφαρμογής του, τόσο από πλευράς διεθνούς δικαίου όσο και από πλευράς κοινοτικού και ελληνικού δικαίου, με σκοπό την αξιολόγησή του και την εξεύρεση πιθανών λύσεων και προτάσεων που θα συντελούσαν στην βελτιστοποίησή του.

Λέξεις κλειδιά: θαλάσσια ρύπανση, ναυτιλιακή ρύπανση, ευθύνη και αποζημίωση σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης

ABSTRACT

The effectiveness of the measures aiming to the protection from vessel source marine pollution is greatly dependent on the efficiency of the relevant liability and compensation legal regime. The present paper examines the current legal regime and how it is implemented, from an international perspective but also from a European and Greek law perspective, in order to evaluate current provisions and also find solutions and propose measures that could contribute to the optimization thereof.

Key words: marine pollution, vessel source pollution, liability and compensation in marine pollution

1. Εισαγωγή

Η θάλασσα καλύπτει περίπου τα $\frac{3}{4}$ της επιφάνειας της γης, ενώ περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διενεργείται μέσω θαλάσσης. Η ναυτιλία δεν αποτελεί τη βασική αιτία της θαλάσσιας ρύπανσης, μια και οι επίγειες δραστηριότητες και η ατμοσφαιρική ρύπανση προκαλούν το μεγαλύτερο μέρος της ρύπανσης στη θάλασσα. Παρά ταύτα η συνεχής εντατικοποίηση και εξέλιξη της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε συνδυασμό με το μέγεθος της ρύπανσης που μπορεί να προκληθεί από ένα και μόνο ναυτικό ατύχημα, καθιστούν αναγκαία τη σχετική πρόληψη και τη ρύθμιση του συγκεκριμένου κλάδου επιτακτική.

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει σαν κύριο αντικείμενο την ανάδειξη των νομικών πτυχών που εμπεριέχει η διεθνής, κοινοτική και εθνική νομοθεσία για τις ευθύνες της ναυτιλιακής κοινότητας (πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, πληρώματα) αναφορικά με την πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης καθώς και τις αστικές αποζημιώσεις που προβλέπονται από τη νομοθεσία για τα υποκείμενα της θαλάσσιας ρύπανσης.

Προς το σκοπό αυτό γίνεται σύντομη ανάπτυξη των διατάξεων της ισχύουσας διεθνούς, κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας που διέπουν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και εκτενέστερα αναλύονται τα ισχύοντα για τις αστικές αποζημιώσεις καθώς και τις ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις που προβλέπονται για τους υπαιτίους της θαλάσσιας ρύπανσης.

2. Διεθνής νομοθεσία περί προστασίας από τη θαλάσσια ρύπανση

2.1. Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea- UNCLOS)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 10^η Δεκεμβρίου 1982, οπότε και η Σύμβαση υπεγράφη από 119 αντιπροσωπείες κρατών. Η Σύμβαση ετέθη σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994, και σήμερα οδεύει προς παγκόσμια συμμετοχή, με 138 συμβαλλόμενα κράτη και 157 συμβαλλόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το 1973 ο ΟΗΕ συγκάλεσε την τρίτη διάσκεψή του για το Δίκαιο της Θάλασσας, σε μία προσπάθεια αντιμετώπισης των εντάσεων που είχαν προκύψει μεταξύ των κρατών αναφορικά με συγκρουόμενες απαιτήσεις επί των ωκεανών και τους πόρους τους, καθώς και της θαλάσσιας ρύπανσης που είχε αρχίσει να απασχολεί τη ναυτιλιακή κοινότητα, ως άμεση απόρροια της αλλαγής της πρόσβασης και χρήσης των θαλασσών ήδη από τη δεκαετία του 1960. Ήταν πλέον σαφές ότι το δόγμα “ελευθερία θαλάσσης” που επικρατούσε στους ωκεανούς δεν μπορούσε πλέον να ισχύσει.

Οι εργασίες της διασκέψεως διήρκεσαν για διάστημα εννέα ετών. Η συνθήκη που τελικά προέκυψε, συχνά αναφερόμενη ως “σύνταγμα για τους ωκεανούς”, ήταν η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS).

Η UNCLOS αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα νομικά εργαλεία του 20^{ου} αιώνα και επέφερε σημαντικές καινοτομίες στο διεθνές δίκαιο. Βασικότερη συμβολή της ήταν ο καθορισμός των ορίων των θαλασσιών ζωνών (χωρικά ύδατα, παρακείμενη ζώνη, αποκλειστική οικονομική ζώνη, υφαλοκρηπίδα) και ο καθορισμός των δικαιωμάτων ναυσιπλοΐας.

Έτσι καθιερώθηκε η έννοια της αβλαβούς διέλευσης, του δικαιώματος κάθε πλοίου για ναυσιπλοΐα μέσα από τη χωρική θάλασσα κάποιου κράτους, υπό την

προϋπόθεση τήρησης των όρων της αβλαβούς διέλευσης. Στο πλαίσιο αυτό διατυπώθηκε ρητά το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να υιοθετεί νόμους και κανονισμούς σε σχέση, μεταξύ άλλων, με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, την προστασία των ναυτιλιακών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, τη διατήρηση του ζώντος θαλάσσιου πλούτου, την προστασία του περιβάλλοντος του παράκτιου κράτους και την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του. Το παράκτιο κράτος δύναται να λαμβάνει στη χωρική θάλασσα τα μέτρα που είναι αναγκαία προκειμένου να εμποδίσει διέλευση η οποία δεν είναι αβλαβής.

Ειδική μνεία θα πρέπει να γίνει και στα θέματα δικαιοδοσίας και αρμοδιότητας τα οποία για πρώτη φορά εξετάστηκαν ειδικά και ρυθμίστηκαν, σε ένα βαθμό, από το διεθνές δίκαιο. Στο πλαίσιο αυτό η UNCLOS προβλέπει την υποχρέωση του κράτους της σημαίας του πλοίου να ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχό του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα πάνω στο πλοίο καθώς και να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα που εξασφαλίζουν την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδιαίτερα στους τομείς κατασκευής, εξοπλισμού και πλοϊμότητας των πλοίων και στους τομείς που άπτονται της επάνδρωσης και των συνθηκών εργασίας των πλοίων.

Τα παράκτια κράτη δεν έχουν καμία ποινική δικαιοδοσία πάνω σε πλοία ξένης σημαίας που διέρχονται από τα χωρικά τους ύδατα παρά μόνο εάν οι συνέπειες μίας άδικης πράξης επεκτείνονται στο παράκτιο κράτος, αν η άδικη πράξη είναι τέτοιας φύσεως που να διαταράσσει την ειρήνη της χώρας ή την τάξη στην χωρική θάλασσα ή αν έχει ζητηθεί η συνδρομή του από τον πλοίαρχο, διπλωματικό πράκτορα, ή τον προξενικό λειτουργό του κράτους της σημαίας.

Αντιθέτως έχουν δικαιοδοσία, σύμφωνα με την νομοθεσία τους και προς τον σκοπό άσκησης αστικής διαδικασίας, να λάβουν εκτελεστικά μέτρα ή να συλλάβουν ξένο πλοίο το οποίο σταθμεύει στη χωρική τους θάλασσα ή διέρχεται απ' αυτήν, προερχόμενο από τα εσωτερικά ύδατα. Όμως, το παράκτιο κράτος δεν θα πρέπει να ανακόψει ή εκτρέψει τον πλου ξένου πλοίου στη χωρική θάλασσα για να ασκήσει αστική δικαιοδοσία επί προσώπων που βρίσκονται στο πλοίο, παρά μόνο εάν πρόκειται για υποχρεώσεις ή χρέη που αναλήφθηκαν ή δημιουργήθηκαν από το ίδιο το πλοίο κατά τη διάρκεια ή για τους σκοπούς του πλου στα ύδατα του παράκτιου κράτους.

2.2. Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη ρύπανσης από πλοία- (International Convention for the protection of pollution from ships- MARPOL)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 2 Νοεμβρίου 1973. Δεν τέθηκε σε ισχύ και απορροφήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78). Το αρχικό κείμενο συνιστούσαν τα Παραρτήματα I και II (Annexes I-II) τα οποία τέθηκαν σε ισχύ την 2^α Οκτωβρίου 1983. Τα συμβαλλόμενα κράτη ανέρχονται σήμερα σε 152 και αντιπροσωπεύουν το 99,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage). Εν συνεχεία η MARPOL συμπληρώθηκε με τα ακόλουθα Παραρτήματα:

Το Παράρτημα III το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιουλίου 1992, στο οποίο συμβάλλονται 138 κράτη μέλη, τα οποία αντιπροσωπεύουν ποσοστό 97,59% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το Παράρτημα IV, το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 27^η Σεπτεμβρίου 2003, με 131 συμβαλλόμενα κράτη και αντιπροσώπευση του 89,65% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το Παράρτημα V, με ημερομηνία θέσης σε ισχύ την 31^η Δεκεμβρίου 1988, 144 συμβαλλόμενα κράτη και αντιπροσώπευση της παγκόσμιας χωρητικότητας σε ποσοστό 98,47 %. Τέλος το Παράρτημα VI το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 19^η Μαΐου 2005 και στο οποίο συμβάλλονται 75 κράτη αντιπροσωπεύοντας το 94,77% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Η MARPOL είναι η κύρια διεθνής σύμβαση η οποία καλύπτει τα θέματα πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία λόγω ατυχημάτων (πρόσκρουση, προσάραξη, σύγκρουση κλπ) ή εξαιτίας των λειτουργικών αναγκών του πλοίου (φόρτωση- εκφόρτωση πετρελαιοειδών, παραλαβή καυσίμων, διαχείριση απορριμμάτων, λυμάτων, κατάλοιπα φορτίου κλπ). Σκοπός της Σύμβασης είναι να περιορίσει και τελικά να απαλείψει κάθε μορφή ρύπανσης των πλοίων, τόσο τη λειτουργική όσο και την ατυχηματική, θεσμοθετώντας ειδικά τεχνικά πρότυπα.

Η Σύμβαση MARPOL είναι ο συνδυασμός των δύο συνθηκών που υιοθετήθηκαν από τον IMO τα έτη 1973 και 1978, ενώ πληθώρα τροποποιήσεων και συμπληρώσεων έχουν συντελεστεί από την υιοθέτησή της μέχρι σήμερα.

Πιο συγκεκριμένα, η Σύμβαση υιοθετήθηκε στις 2 Νοεμβρίου 1973 από τον IMO και αφορούσε αποκλειστικά στη ρύπανση από πετρελαιοειδή, χημικά, επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή, λύματα και απορρίμματα. Η Διεθνής Συνδιάσκεψη (Conference) για την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων και την πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης το Φεβρουάριο του έτους 1978, η οποία συγκλήθηκε λόγω των αυξημένων περιστατικών ρύπανσης και ατυχημάτων που είχαν επισυμβεί κατά την περίοδο 1976-1977 υιοθέτησε το Πρωτόκολλο του 1978. Καθώς η Σύμβαση MARPOL 1973 δεν είχε ακόμη τεθεί σε ισχύ το πρωτόκολλο MARPOL 1978 απορρόφησε την πρώτη σύμβαση. Ο συνδυασμός των εν λόγω διατάξεων απετέλεσε τη νέα Σύμβαση MARPOL, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78), η οποία τέθηκε σε ισχύ την 2^α Οκτωβρίου 1983 (Annexes I και II). Το έτος 1997 ένα νέο πρωτόκολλο υιοθετήθηκε από τον IMO σαν νέο παράρτημα στη MARPOL (Annex VI). Σήμερα η Σύμβαση συνίσταται πλέον σε έξι παραρτήματα (Annexes), σύντομη περιγραφή των οποίων ακολουθεί κατωτέρω.

2.2.1.Παράρτημα I- Κανονισμοί για την πρόληψη ρύπανσης από πετρέλαιο (Annex I - Regulations for the prevention by oil). Περιλαμβάνει μέτρα για την πρόληψη από πετρέλαιο που μεταφέρεται από τα πλοία ως φορτίο ή ως καύσιμο το οποίο μπορεί να διαφύγει από το πλοίο λόγω ατυχήματος ή κατά τη διάρκεια των λειτουργιών του πλοίου. Το έτος 1992, κατόπιν σχετικής πρότασης των ΗΠΑ και συνεπεία της πίεσης που ασκήθηκε στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα με την υιοθέτηση της OPA '90 από τις ΗΠΑ¹, το Παράρτημα I τροποποιήθηκε για να θεσπίσει την υποχρέωση στα νέα δεξαμενόπλοια να κατασκευάζονται με διπλά τοιχώματα (double hulls) και καθιέρωσε χρονοδιάγραμμα για τη συμμόρφωση των υπαρχόντων πλοίων, δίνοντάς τους τη δυνατότητα είτε να προχωρήσουν σε μετασκευή για τη δημιουργία διπλών τοιχωμάτων ή να αποσυρθούν, αναλόγως της ηλικίας τους.

¹ Περιγραφή και ανάλυση της OPA '90 γίνεται κατωτέρω στην ενότητα 3.10.

2.2.2. Παράρτημα II- Κανονισμοί για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύδην (Annex II- Regulations for the control of pollution by noxious liquid substance in bulk). Θέτει κριτήρια και μέτρα για τον έλεγχο της ρύπανσης από τη μεταφορά και την απόρριψη υγρών επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται χύδην. Αναφέρονται περίπου 250 ουσίες για τις οποίες ισχύουν οι περιορισμοί και τα μέτρα ελέγχου πρόληψης της ρύπανσης, οι οποίες εμπεριέχονται σε λίστα που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του Παραρτήματος. Η απόρριψη των εν λόγω ουσιών από το πλοίο επιτρέπεται μόνο σε εγκαταστάσεις υποδοχής καταλοίπων (reception facilities). Σε κάθε περίπτωση όμως δεν επιτρέπεται απόρριψη υπολειμμάτων φορτίου που περιέχουν κάποια από τις ορισθείσες επιβλαβείς ουσίες εντός απόστασης 12 μιλίων από την πλησιέστερη ακτή. Πολύ αυστηρότερα κριτήρια απόρριψης ισχύουν για ορισμένες ειδικές περιοχές όπως είναι η Βαλτική και η Μαύρη Θάλασσα.

2.2.3. Παράρτημα III- Πρόληψη ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή (Annex III- Prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged form). Το Παράρτημα III περιέχει γενικές απαιτήσεις και κανόνες που αφορούν στη συσκευασία, τη σήμανση, τις ετικέτες, τα συνοδευτικά έγγραφα, τη στοιβασία, την ποσότητα, τις εξαιρέσεις και τις ειδοποιήσεις προς τις αρμόδιες αρχές και εν γένει τις διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται για την πρόληψη της ρύπανσης κατά τη μεταφορά δια θαλάσσης των συσκευασμένων επιβλαβών ουσιών. Οι επιβλαβείς αυτές ουσίες που μπορεί να προκαλέσουν ρύπανση και για τη μεταφορά των οποίων είναι αναγκαία η λήψη προστατευτικών μέτρων αναφέρονται στο Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων (International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code).

2.2.4. Παράρτημα IV- Πρόληψη ρύπανσης από τα λύματα πλοίων (Annex IV- Prevention of pollution by sewage from ships). Στο Παράρτημα IV τίθενται οι απαιτήσεις διαχείρισης των λυμάτων που μπορεί να προκύψουν από τη λειτουργία του πλοίου (απόβλητα από αποχωρητήρια, αποχετεύσεις από ιατρικούς ή άλλους χώρους, αποχετεύσεις από χώρους που ζουν ζώα κ.α.). Έτσι απαιτείται η ύπαρξη εγκαταστάσεως

επεξεργασίας λυμάτων ή συγκέντρωσής τους σε ειδικές δεξαμενές. Τα επεξεργασμένα λύματα μπορούν να απορριφθούν στη θάλασσα σε απόσταση από την ακτή τεσσάρων ή δώδεκα μιλίων, ανάλογα με το βαθμό επεξεργασίας τους ενώ τα μη επεξεργασμένα πρέπει να παραδίδονται σε εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων.

2.2.5. Παράρτημα V- Πρόληψη ρύπανσης από τα απορρίμματα πλοίων (Annex V- Prevention of pollution by garbage from ships). Το Παράρτημα V καθορίζει τις απαιτήσεις για την απόρριψη στη θάλασσα διαφόρων ειδών απορριμμάτων που υπάρχουν στο πλοίο (υπολείμματα τροφών, οικιακά και λειτουργικά υπολείμματα, γυαλιά, μέταλλα, φιάλες, πιατικά, προϊόντα χαρτιού κλπ). Ανάλογα με το είδος του απορρίμματος καθορίζεται και η απόσταση απόρριψης από την πλησιέστερη ακτή (25, 12, ή 3 ναυτικά μίλια). Οι απαιτήσεις απόρριψης είναι αυστηρότερες σε καθοριζόμενες ειδικές περιοχές αλλά το πλέον σημαντικό για το εν λόγω Παράρτημα είναι η ολική απαγόρευση απόρριψης στη θάλασσα όλων των μορφών πλαστικών ειδών ή απορριμμάτων.

2.2.6. Παράρτημα VI- Πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία (Annex VI- Prevention of air pollution from ships- MARPOL Protocol 1997). Το εν λόγω Παράρτημα καθορίζει και θέτει όρια στις εκπομπές των αερίων οξειδίων του θείου (SO_y) και οξειδίων του αζώτου (NO_y) που παράγονται από τις κύριες μηχανές πρόωσης του πλοίου αλλά και των βοηθητικών μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται για τις διάφορες εργασίες του πλοίου. Τα όρια αυτά είναι αυστηρότερα εντός των “περιοχών ελέγχου εκπομπών”. Μέχρι σήμερα ως τέτοιες έχουν καθοριστεί η Βόρεια Θάλασσα και η Βαλτική Θάλασσα, σύμφωνα με το Παράρτημα VI. Επίσης απαγορεύεται η χρήση ουσιών που θεωρείται ότι καταστρέφουν το στρώμα του όζοντος στη γήινη ατμόσφαιρα (Halon, υδρογονάνθρακες). Στο Παράρτημα VI εμπεριέχεται και ο τεχνικός κώδικας NO_x με τον οποίο καθορίζονται οι απαιτήσεις και τίθενται τα όρια εκπομπής οξειδίων του αζώτου από τις ναυτικές μηχανές diesel που εγκαθίστανται στα πλοία.

2.3. Διεθνής Σύμβαση σχετικά με την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περιπτώσεις ατυχημάτων ρύπανσης από πετρέλαιο (International Convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties-INTERVENTION).

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 29^η Νοεμβρίου 1969 και τέθηκε σε ισχύ την 6^η Μαΐου 1975. Τα συμβαλλόμενα κράτη ανέρχονται σήμερα σε 88 και αντιπροσωπεύουν το 74,38% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage). Η Σύμβαση τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο Intervention 1973 το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 30^η Μαρτίου 1983 και το οποίο έχει σήμερα επικυρωθεί από 56 κράτη, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 51,48% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Η Σύμβαση βεβαιώνει το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να λάβει τα απαραίτητα μέτρα στην ανοικτή θάλασσα, ήτοι πέραν των χωρικών υδάτων ενός κράτους, ώστε να προλάβει, ελαττώσει ή και να εξαλείψει τον κίνδυνο από ρύπανση που μπορεί να επέλθει στην ακτογραμμή του ή να πλήξει ίδια περιβαλλοντικά, οικιστικά, οικονομικά και άλλα συμφέροντα από το πετρέλαιο ή άλλες ουσίες που μπορεί να διαφύγουν στην θάλασσα σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος.

Η καταστροφή που προέκυψε από το ατύχημα του Torrey Canyon το έτος 1967 ήγειρε ερωτηματικά αναφορικά με τα δικαιώματα των κρατών σε περιπτώσεις ατυχημάτων στην ανοικτή θάλασσα, στο πλαίσιο του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου. Πιο συγκεκριμένα ερωτηματικά ηγέρθησαν ως προς το εύρος των μέτρων που μπορεί να λάβει ένα παράκτιο κράτος για να προστατεύσει την επικράτειά του από ρύπανση, σε σχέση με το γεγονός ότι τα μέτρα αυτά πιθανόν να έχουν επίπτωση στα συμφέροντα αλλοδαπών πλοιοκτητών, φορτωτών και του κράτους, τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο που σχετίζεται με τη ρύπανση. Η γενική αίσθηση ήταν ότι υπήρχε ανάγκη για νέο νομικό πλαίσιο το οποίο θα αναγνώριζε μεν την ανάγκη ενός κράτους για επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα, στις περιπτώσεις μεγάλου κινδύνου θα περιόριζε εν τούτοις το

δικαίωμα αυτό προκειμένου να προστατευθούν άλλα νομικά κατοχυρωμένα δικαιώματα τρίτων.

Το 1969 συνεκλήθη στις Βρυξέλλες Διεθνής Συνδιάσκεψη για να καθορίσει το νέο αυτό νομικό πλαίσιο. Η Συνδιάσκεψη αυτή κατέληξε στην εν λόγω Σύμβαση, σύμφωνα με την οποία το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να λαμβάνει στην ανοικτή θάλασσα όλα εκείνα τα μέτρα που κρίνει απαραίτητα για να προλάβει, ελαττώσει, ή απαλείψει τον κίνδυνο στην ακτογραμμή του και στο οικοσύστημα από πετρελαϊκή ρύπανση που μπορεί να επισυμβεί από ένα ναυτικό ατύχημα. Το παράκτιο κράτος όμως περιορίζεται να λάβει μόνο εκείνα τα μέτρα που είναι απαραίτητα μετά από συνεννόηση με όλα τα μέρη που έχουν σχετικά συμφέροντα και ιδιαίτερα με το κράτος ή τα κράτη τη σημαία των οποίων φέρουν το πλοίο ή τα πλοία που έχουν εμπλακεί στο ατύχημα, τους πλοιοκτήτες, φορτωτές και ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες που πιθανόν να έχουν διοριστεί για το σκοπό αυτό. Το παράκτιο κράτος που λαμβάνει μέτρα και ενεργεί πέραν των διαλαμβανομένων στη Σύμβαση υποχρεούται σε αποζημίωση για κάθε ζημία που έχει προκληθεί στα εμπλεκόμενα μέρη από τη λήψη τέτοιων μέτρων. Στη Σύμβαση καθορίζονται επίσης διατάξεις για την επίλυση διαφορών που μπορεί να ανακύψουν μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών σε σχέση με την εφαρμογή της Σύμβασης. Η συγκεκριμένη Σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία διεθνών πλόων που απασχολούνται για εμπορικούς σκοπούς και δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά και άλλα κρατικά πλοία που δεν επιτελούν εμπορική λειτουργία.

2.3.1. Το Πρωτόκολλο Intervention 1973. Η Intervention εφαρμόζεται για ατυχήματα που προκαλούν ρύπανση από πετρέλαιο. Από την άλλη αυξανόταν συνεχώς η μεταφορά και άλλων ουσιών, κυρίως χημικών, από πλοία, με αποτέλεσμα ο κίνδυνος θαλάσσιας ρύπανσης από τις ουσίες αυτές να είναι αρκετά μεγάλος. Έτσι ανέκυψε η ανάγκη τροποποίησης της Σύμβασης, προκειμένου να καλύπτονται και άλλες ουσίες.

Οι αναγκαίες τροποποιήσεις προετοιμάστηκαν από τον IMO και υιοθετήθηκαν από τη Διεθνή Σύσκεψη για τη ρύπανση της θάλασσας που πραγματοποιήθηκε το 1973 στο Λονδίνο. Οι εν λόγω τροποποιήσεις επέκτειναν το καθεστώς της Intervention 1969 περιλαμβάνοντας και άλλες ουσίες, εκτός του πετρελαίου. Οι ουσίες αυτές εμπεριέχονται σε λίστα και αποτελούν παράρτημα του Πρωτοκόλλου. Με τις τροποποιήσεις του 1991,

1996 και 2002 η συγκεκριμένη λίστα αναμορφώθηκε και εμπλουτίστηκε προκειμένου να βοηθήσει στη σωστή εφαρμογή και επικαιροποίηση των διατάξεων του Πρωτοκόλλου 1973.

2.4. Σύμβαση για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από απόβλητα και άλλες ουσίες (Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter – London Convention/LC)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 13^η Νοεμβρίου 1972 και τέθηκε σε ισχύ την 30^η Αυγούστου 1975. Τα συμβαλλόμενα κράτη ανέρχονται σήμερα σε 87 και αντιπροσωπεύουν το 67,17% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage). Τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του Λονδίνου² το οποίο υιοθετήθηκε την 7^η Νοεμβρίου 1996 και τέθηκε σε ισχύ την 24^η Μαρτίου 2006. Τα συμβαλλόμενα κράτη του Πρωτοκόλλου του Λονδίνου ανέρχονται σήμερα σε 45 και αντιπροσωπεύουν το 36,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage).

Η εν λόγω Σύμβαση έχει παγκόσμιο χαρακτήρα και συνεισφέρει στο διεθνή έλεγχο και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Σύμφωνα με τις διατάξεις της απαγορεύεται η απόρριψη ορισμένων επικίνδυνων υλικών, απαιτείται η έκδοση ειδικής άδειας για την απόρριψη ορισμένων καθορισμένων υλικών και η έκδοση γενικής άδειας για άλλα απόβλητα ή ουσίες.

Ως απόρριψη (dumping) η LC ορίζει την απόρριψη στη θάλασσα αποβλήτων ή άλλων ουσιών από πλοία, αεροσκάφη, πλωτές εξέδρες ή άλλες ανθρώπινες κατασκευές καθώς επίσης και την απόρριψη αυτών των ιδίων των κατασκευών. Στα παραρτήματα της LC αναφέρονται οι ουσίες οι οποίες απαγορεύεται να απορριφθούν στη θάλασσα καθώς και άλλες για τις οποίες απαιτείται ειδική άδεια απόρριψης.

² Πρωτόκολλο στη Σύμβαση για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από απόβλητα και άλλες ουσίες (Protocol to the Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter – London Protocol, 1996).

Με τροποποιήσεις οι οποίες υιοθετήθηκαν το 1993- ετέθησαν σε ισχύ το 1994- απαγορεύτηκε η απόρριψη στη θάλασσα ραδιενεργών ουσιών. Επιπρόσθετα με τις τροποποιήσεις αυτές καθορίστηκε χρονοδιάγραμμα απαγόρευσης για την απόρριψη βιομηχανικών αποβλήτων και απαγορεύτηκε η αποτέφρωση στη θάλασσα βιομηχανικών αποβλήτων.

2.4.1. Το Πρωτόκολλο του Λονδίνου. Το Πρωτόκολλο του Λονδίνου, το οποίο τελικά αντικατέστησε εν πολλοίς την LC του 1972 παρουσιάζει μεγάλη αλλαγή στη θεώρηση για τον τρόπο που πρέπει να χρησιμοποιείται η θάλασσα ως υποδοχέας αποβλήτων. Το άρθρο 3 εισάγει τον όρο “προληπτική θεώρηση”. Συγκεκριμένα προβλέπει ότι κατάλληλα προληπτικά μέτρα θα λαμβάνονται όταν υπάρχει λόγος να εικάζεται ότι απόβλητα ή άλλες ουσίες απορριπτόμενες εντός του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι πιθανόν να είναι βλαπτικά ακόμη και εάν δεν υπάρχει καθολική απόδειξη μίας αιτιατής σχέσης μεταξύ των απορριπτόμενων στη θάλασσα ουσιών και των επιπτώσεων που μπορεί να προκύψουν.

Το ίδιο άρθρο εισάγει επίσης την αρχή ότι “ο ρυπαίνων θα πρέπει καταρχήν να φέρει το κόστος της ρύπανσης” και επισημαίνει επίσης ότι τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να ενεργούν με τέτοιο τρόπο ώστε η εφαρμογή του Πρωτοκόλλου να μην έχει απλώς σαν αποτέλεσμα τη μεταφορά της ρύπανσης από το ένα σημείο του θαλασσιού περιβάλλοντος σε άλλο.

Το Πρωτόκολλο του 1996 εισάγει επίσης νέα αρχή αναφέροντας σε παράρτημα τα απόβλητα τα οποία επιτρέπεται να απορρίπτονται στη θάλασσα, απαγορεύοντας την απόρριψη όλων των άλλων ουσιών που δεν περιλαμβάνονται στη λίστα του παραρτήματος. Η μόνη σχετική εξαίρεση που δίδεται από τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου για την απόρριψη ουσιών που δεν περιλαμβάνονται στις “επιτρεπόμενες” του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου είναι σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας που οφείλονται στον καιρό ή άλλες που αποτελούν σοβαρό κίνδυνο για την απώλεια ανθρώπινης ζωής ή του πλοίου.

Επιπρόσθετα το Πρωτόκολλο απαγορεύει την αποτέφρωση ουσιών στη θάλασσα. Με το Πρωτόκολλο απαγορεύεται επίσης – άρθρο 6- στα συμβαλλόμενα κράτη να επιτρέπουν την εξαγωγή των αποβλήτων ή άλλων ουσιών σε άλλο κράτος για απόρριψη

ή αποτέφρωση στη θάλασσα. Το Πρωτόκολλο εμπεριέχει τρία παραρτήματα: στο πρώτο αναφέρονται οι ουσίες που επιτρέπονται να απορρίπτονται στη θάλασσα ενώ τα υπόλοιπα δύο καλύπτουν θέματα εκτίμησης της βλαβερότητας των ουσιών από της απόψεως της ρύπανσης καθώς και θέματα διαιτησίας σε περιπτώσεις διαφωνίας μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών.

2.5.Διεθνής Σύμβαση για την ετοιμότητα, αντιμετώπιση και συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο (International Convention on oil pollution preparedness, response and cooperation- OPRC)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 30^η Νοεμβρίου 1990 και τέθηκε σε ισχύ την 13^η Μαΐου 1995. Τα συμβαλλόμενα κράτη ανέρχονται σήμερα σε 107 και αντιπροσωπεύουν το 71,46% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage). Συμπληρώθηκε από το 2000 από το Πρωτόκολλο OPRC- HNS³ το οποίο υιοθετήθηκε την 14^η Μαρτίου 2000 και τέθηκε σε ισχύ την 14^η Ιουνίου 2007. Τα συμβαλλόμενα κράτη του Πρωτοκόλλου OPRC- HNS ανέρχονται σήμερα σε 33 και αντιπροσωπεύουν το 47,97% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage).

Σύμφωνα με τις διατάξεις της OPRC τα συμβαλλόμενα κράτη υποχρεούνται να προβούν στη λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο σε εθνικό επίπεδο και σε συνεργασία με άλλα κράτη. Σε εθνικό επίπεδο το συμβαλλόμενο κράτος πρέπει να καθιερώσει ένα σύστημα για την άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση της ρύπανσης το οποίο περιλαμβάνει τον καθορισμό

³ Πρωτόκολλο για την ετοιμότητα αντιμετώπισης και συνεργασία σε περιστατικά ρύπανσης από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, 2000 (Protocol on Preparedness, Response and cooperation to pollution incidents by hazardous and noxious substances- OPRC- HNS Protocol, 2000)

αρμόδιας εθνικής αρχής ή αρχών που θα είναι υπεύθυνες για τη διαχείριση των περιστατικών ρύπανσης, εθνικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την ετοιμότητα και αντιμετώπιση, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που καταρτίστηκαν από τον ΙΜΟ καθώς και να καθορίζει ένα ελάχιστο επίπεδο εξοπλισμού καταπολέμησης πετρελαιοκηλίδων ανάλογο του σχετικού κινδύνου και των προγραμμάτων χρησιμοποίησής του. Οφείλει επίσης να διαθέτει κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό καθώς και λεπτομερή σχέδια και δυνατότητες επικοινωνίας για την αντιμετώπιση ενός περιστατικού ρύπανσης από πετρέλαιο.

Ο εθνικός αυτός σχεδιασμός μπορεί να γίνεται σε συνεργασία με τις βιομηχανίες πετρελαίου και ναυτιλίας, τις αρχές των λιμένων και άλλους σχετικούς φορείς. Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει επίσης, ανάλογα με τις δυνατότητές τους, να συνεργάζονται και να παρέχουν συμβουλευτικές υπηρεσίες, τεχνική υποστήριξη και εξοπλισμό προκειμένου να αντιμετωπιστεί ένα περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο στην περίπτωση που αυτό επιβάλλεται λόγω της σοβαρότητας του περιστατικού, κατόπιν αιτήσεως οποιουδήποτε μέρους που επηρεάζεται από αυτό ή ενδέχεται να επηρεαστεί. Η πληρωμή των δαπανών για μία τέτοια παροχή βοήθειας βασίζεται στις διατάξεις που περιέχονται στο παράρτημα της OPRC.

Τα μέρη της OPRC συμφωνούν επίσης για ευρύτερη συνεργασία όσον αφορά στην έρευνα και ανάπτυξη τρόπων και μέσων καταπολέμησης της ρύπανσης, την εκπαίδευση, την τεχνική συνεργασία και την προώθηση διμερών και πολυμερών συνεργασιών για την ετοιμότητα και αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Τα πλοία των μερών επιβάλλεται να φέρουν επί του πλοίου σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης της ρύπανσης από πετρέλαιο, σύμφωνα με τις οδηγίες του ΙΜΟ. Ανάλογα σχέδια έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να φέρουν οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις, οι λιμένες και οι εγκαταστάσεις διακίνησης πετρελαίου, τα οποία θα πρέπει να είναι συντονισμένα με το εθνικό σύστημα αντιμετώπισης ρύπανσης.

Οι πλοίαρχοι, οι υπεύθυνοι θαλασσιών εγκαταστάσεων, οι πιλότοι αεροσκαφών καθώς και άλλα πρόσωπα ή υπεύθυνοι αρμοδίων υπηρεσιών που έχουν οριστεί από συμβαλλόμενο μέρος οφείλουν να αναφέρουν, χωρίς καθυστέρηση, κάθε συμβάν που αφορά απόρριψη ή πιθανότητα απόρριψης πετρελαίου στη θάλασσα στην αρμόδια αρχή του παράκτιου κράτους.

2.5.1. Το Πρωτόκολλο OPRC – HNS. Το εν λόγω Πρωτόκολλο ακολουθεί τις ίδιες αρχές με τη Διεθνή Σύμβαση OPRC, σε αντικείμενο όμως περιστατικών ρύπανσης που προέρχεται από άλλες επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται με τα πλοία. Υιοθετήθηκε από κράτη που ήταν ήδη μέλη της OPRC, σε Διεθνή Συνδιάσκεψη που έλαβε χώρα στα κεντρικά γραφεία του IMO στο Λονδίνο, το Μάρτιο του 2000.

Το Πρωτόκολλο έχει σκοπό να θέσει τους κανόνες για διεθνή συνεργασία μεταξύ των κρατών στην καταπολέμηση μεγάλων περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης από άλλες επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, πλην του πετρελαίου. Τα μέρη του Πρωτοκόλλου υποχρεούνται να συστήσουν μέτρα και διαδικασίες για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης σε εθνικό επίπεδο και σε συνεργασία με άλλα κράτη. Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κρατών που έχουν υιοθετήσει το Πρωτόκολλο υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση ρύπανσης από ουσίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Πρωτοκόλλου. Οι διαδικασίες και οι κανόνες που θα θεσπιστούν προς το σκοπό αυτό θα πρέπει να είναι όμοιες με εκείνες που επιβάλλονται για περιπτώσεις αντιμετώπισης ρύπανσης από πετρέλαιο.

Για την εφαρμογή του Πρωτοκόλλου ως επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες ορίζονται οι ουσίες οι οποίες όταν εισέλθουν στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι πιθανόν να δημιουργήσουν κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, να βλάψουν ζωικούς θαλάσσιους οργανισμούς, να βλάψουν τις πλουτοπαραγωγικές πηγές ή να επιδράσουν σε άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας. Ο ορισμός αυτός είναι διαφορετικός του αντίστοιχου ορισμού που περιλαμβάνει η Διεθνή Σύμβαση για την ευθύνη και αποζημίωση για ζημιές σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών του 1996 (International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea- HNS 1996), η οποία δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ.

2.6. Διεθνής Σύμβαση για τον έλεγχο επιβλαβών συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων (International Convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships -AFS 2001)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 5^η Οκτωβρίου 2001 και τέθηκε σε ισχύ την 17^η Σεπτεμβρίου 2008. Τα συμβαλλόμενα κράτη ανέρχονται σήμερα σε 68 και αντιπροσωπεύουν το 83,28% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage).

Η AFS απαγορεύει τη χρήση οργανοκασσιτερικών ενώσεων που δρουν ως βιοκτόνα στα συστήματα υφαλοχρωματισμού των πλοίων και συστήνει μηχανισμούς για την προστασία από πιθανή χρήση άλλων επιβλαβών ουσιών στα συστήματα ελαιοχρωματισμών. Σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης, τα μέρη αυτής απαιτείται να απαγορεύσουν ή να περιορίσουν τη χρήση επιβλαβών συστημάτων υφαλοχρωματισμού στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους αλλά και στα πλοία τα οποία εισέρχονται στα λιμάνια, ναυπηγεία ή σε υπεράκτιους τερματικούς σταθμούς που ανήκουν σε αυτά. Τα πλοία άνω των 400 κόρων ολικής χωρητικότητας τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες (εξαιρούνται μόνιμες ή πλωτές εξέδρες) απαιτείται να υπόκεινται σε αρχικό έλεγχο πριν τεθούν σε υπηρεσία ή πριν την έκδοση του πρώτου πιστοποιητικού υφαλοχρωματισμού καθώς και όταν το σύστημα υφαλοχρωματισμού αλλάξει ή αντικατασταθεί. Επίσης η εκάστοτε αρμόδια αρχή θα απαιτεί από τα πλοία μήκους 24 μέτρων και άνω αλλά χωρητικότητας μικρότερης των 400 κόρων που εκτελούν διεθνείς πλόες (εξαιρούνται μόνιμες ή πλωτές εξέδρες) να φέρουν σχετική δήλωση υπογεγραμμένη από τον πλοιοκτήτη ή από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο αυτού, η οποία θα πρέπει να συνοδεύεται από κατάλληλη τεκμηρίωση αναφορικά με το είδος του χρώματος που έχει χρησιμοποιηθεί στο πλοίο.

Στο Παράρτημα της AFS παρατίθενται τα συστήματα υφαλοχρωματισμού που απαγορεύεται να χρησιμοποιούνται ή που θα πρέπει να ελέγχονται. Σημειώνεται ότι στη Σύμβαση προβλέπεται δικαίωμα αποζημίωσης του πλοίου σε περίπτωση αναίτιας

απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης για τη διενέργεια υποβρύχιας επιθεώρησης για πιθανή παράβαση των διατάξεων της Σύμβασης (άρθρο 12). Η AFS προβλέπει επίσης τη σύσταση μίας “τεχνικής ομάδας” που αποτελείται από εξειδικευμένα πρόσωπα που ορίζονται από τα κράτη που έχουν υιοθετήσει τη Σύμβαση καθώς και από άλλους κυβερνητικούς και μη κυβερνητικούς φορείς, με σκοπό την πρόταση άλλων ουσιών, πλην όσων ήδη προβλέπονται στην AFS, οι οποίες είναι επικίνδυνες και οι οποίες δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται στα συστήματα υφαλοχρωματισμού των πλοίων.

2.7. Διεθνής Σύμβαση για τον έλεγχο και διαχείριση του υγρού έρματος και των ιζημάτων πλοίων (International Convention for the control and management of ship's ballast water and sediments- BWM 2004)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 13^η Φεβρουαρίου 2004 και θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες μετά την επικύρωσή της από 30 κράτη που αντιπροσωπεύουν το 35% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τα συμβαλλόμενα κράτη ανέρχονται σήμερα σε 40 και αντιπροσωπεύουν το 30,25% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage).

Σκοπός της BWM είναι να προλάβει τις πιθανές καταστροφικές συνέπειες και επιδράσεις από τη διάδοση των επιβλαβών θαλάσσιων οργανισμών που μεταφέρονται στο υγρό έρμα των πλοίων από τη μία περιοχή στην άλλη. Η BWM απαιτεί όπως όλα τα πλοία εφαρμόζουν ένα πλάνο διαχείρισης του υγρού έρματος και των ιζημάτων αυτού.

Η διαχείριση του υγρού έρματος μπορεί να γίνει είτε με την αντικατάσταση του έρματος που έχει παραληφθεί από μία περιοχή στην ανοικτή θάλασσα υπό ορισμένους κανόνες είτε εναλλακτικά με άλλες μεθόδους (λ.χ. χημικά φάρμακα, φωτοχημικές μεθόδους κ.α.) υπό την προϋπόθεση ότι οι μέθοδοι αυτοί παρέχουν ισοδύναμο τουλάχιστον αποτέλεσμα με την αντικατάσταση του υγρού έρματος στην ανοικτή θάλασσα και δεν επιφέρουν κινδύνους στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, στην ανθρώπινη υγεία, στην περιουσία και στις πλουτοπαραγωγικές πηγές και

εγκρίνονται καταρχήν από την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO. Στις περιπτώσεις που το πλοίο χρησιμοποιεί ως μέθοδο διαχείρισης την αντικατάσταση του έρματος, αυτή πρέπει να λαμβάνει χώρα σε απόσταση 200 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε περιοχές όπου το βάθος της θάλασσας είναι τουλάχιστον 200 μέτρα, τηρώντας τις σχετικές ειδικές οδηγίες του IMO. Σε περιπτώσεις όπου δεν είναι δυνατόν να τηρηθούν τα παραπάνω, η αλλαγή του έρματος θα πρέπει να συντελείται όσο το δυνατόν μακρύτερα από την πλησιέστερη ακτή και σε απόσταση τουλάχιστον 50 ναυτικών μιλίων και σε βάθος τουλάχιστον 200 μέτρων. Σε όσες περιπτώσεις δεν είναι δυνατόν να τηρηθούν οι παραπάνω προϋποθέσεις λόγω της πορείας του πλοίου, οι περιοχές στις οποίες θα διενεργείται η αλλαγή θα πρέπει να είναι προσδιορισμένες.

Η BWM προβλέπει μεταβατικές διατάξεις και χρονοδιάγραμμα για τη συμμόρφωση των πλοίων, αναλόγως του έτους κατασκευής τους και της χωρητικότητάς τους. Επιπλέον, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης (Παράρτημα- Κεφάλαιο Β) τα πλοία απαιτείται να φέρουν και να εφαρμόζουν ένα σχέδιο διαχείρισης υγρού έρματος (ballast water management plan) το οποίο θα πρέπει να εγκρίνεται από την εκάστοτε αρμόδια αρχή. Το σχέδιο διαχείρισης υγρού έρματος είναι συγκεκριμένο για κάθε πλοίο και εμπεριέχει λεπτομερώς τις ενέργειες που πρέπει να εκτελούνται για την εφαρμογή των απαιτήσεων διαχείρισης υγρού έρματος. Τα πλοία πρέπει επίσης να είναι εφοδιασμένα με βιβλίο καταγραφής υγρού έρματος (Ballast water Record Book) και να καταγράφονται σε αυτό όλες οι πληροφορίες (ώρα, θέση κτλ) αντικατάστασης έρματος, οι πληροφορίες διαχείρισής του με άλλη μέθοδο, οι παραδόσεις ιζημάτων σε υποδοχείς καταλοίπων ιζημάτων καθώς και οι απορρίψεις έρματος σε περιπτώσεις ατυχημάτων ή εξαιρετικών περιπτώσεων.

Τα κράτη μέρη υποχρεούνται να διαθέτουν στα λιμάνια και στους τερματικούς σταθμούς και εγκαταστάσεις όπου γίνεται καθαρισμός ή επισκευή των δεξαμενών έρματος κατάλληλες εγκαταστάσεις για την υποδοχή των ιζημάτων (καταλοίπων) που παραμένουν στις δεξαμενές έρματος. Οι διατάξεις της BWM καλύπτουν επίσης τις νέες τεχνολογίες για τη διαχείριση του υγρού έρματος. Επιτρέπει σε πλοία τη διαχείριση του υγρού έρματος με νέες τεχνολογίες, σύμφωνα με πρόγραμμα που θα εγκριθεί από τη εκάστοτε αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας την οποία φέρει, ώστε σε διάστημα

συγκεκριμένων μηνών να διενεργηθεί έλεγχος και εκτίμηση της απόδοσης των τεχνολογιών αυτών, σύμφωνα με τα κριτήρια και τις απαιτήσεις της BWM.

2.8. Hong Kong Διεθνής Σύμβαση για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 15^η Μαΐου 2009 και θα τεθεί σε ισχύ 24 μήνες μετά την επικύρωσή της από 15 κράτη που αντιπροσωπεύουν το 40% της παγκόσμιας χωρητικότητας, των οποίων ο συνολικός μέγιστος όγκος της ετήσιας ανακύκλωσης πλοίων δεν είναι μικρότερος από το 3% της συνολικής χωρητικότητας αυτών. Τα συμβαλλόμενα κράτη ανέρχονται σήμερα σε 3 και αντιπροσωπεύουν το 1,98% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage).

Σκοπός της Hong Kong Convention είναι να τεθούν οι κανόνες και οι σωστοί περιορισμοί ώστε όταν ένα πλοίο, μετά το πέρας της λειτουργίας του, πρόκειται να ανακυκλωθεί (διαλυθεί) να μην αποτελέσει κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια ή για το περιβάλλον.

Η Hong Kong Convention σκοπεύει να αντιμετωπίσει όλα τα θέματα τα οποία αναφέρονται κατά τη διαδικασία ανακύκλωσης καθότι τα πλοία τα οποία πωλούνται προς διάλυση μπορεί να περιέχουν επικίνδυνες ουσίες για το περιβάλλον (όπως βαρέα μέταλλα, υδρογονάνθρακες, ουσίες επιβλαβείς για το όζον της ατμόσφαιρας κ.α.). Σκοπεύει επίσης να αντιμετωπίσει τα προβλήματα ασφαλείας και τις συνθήκες εργασίας καθώς και τα περιβαλλοντικά προβλήματα που φαίνεται να προκύπτουν σε πολλές περιοχές του πλανήτη όπου διενεργείται διάλυση πλοίων (Πακιστάν, Ινδία, Κίνα, Μπαγκλαντές, Τουρκία κ.α.). Οι διατάξεις της Hong Kong Convention εφαρμόζονται στα νέα πλοία διεθνών πλοίων άνω των 500 κόρων, των οποίων τα συμβόλαια ναυπήγησης ή η θέση τρόπιδας ή η παράδοση θα γίνει 30 μήνες μετά τη θέση σε ισχύ της Hong Kong Convention ενώ για τα υπάρχοντα πλοία θα εφαρμοστεί στην έκταση που

κρίνεται αναγκαίο και λογικό. Η Hong Kong Convention δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά ή κρατικά πλοία που δεν έχουν εμπορική λειτουργία.

Οι διατάξεις της Hong Kong Convention καλύπτουν τη σχεδίαση, κατασκευή, λειτουργία και την προετοιμασία του πλοίου ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση του πλοίου χωρίς να βλάπτεται η ασφαλής και λειτουργική ικανότητά του. Στο πλαίσιο αυτό απαγορεύεται η εγκατάσταση ή η χρήση στο πλοίο των επιβλαβών ουσιών που καταγράφονται στο Παράρτημα της Hong Kong Convention και οι οποίες θεωρείται ότι θα αποτελέσουν κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον, όταν το πλοίο μπει σε διαδικασία διάλυσης- ανακύκλωσης. Για το σκοπό αυτό κάθε πλοίο θα πρέπει να εφοδιάζεται με Κατάλογο Επικίνδυνων Υλικών (Inventory of Hazardous Material), στον οποίο θα αναγράφονται τα επικίνδυνα υλικά και ουσίες που δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ή να μεταφέρονται από το πλοίο.

Οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης των πλοίων (διαλυτήρια) θα πρέπει να σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και λειτουργούν με ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο, σύμφωνα με τις διατάξεις της Hong Kong Convention. Προβλέπεται ότι οι εγκαταστάσεις αυτές θα πρέπει να αναγνωριστούν και να εξουσιοδοτηθούν από την εκάστοτε αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ευρίσκονται και να εφοδιαστούν με σχετικό πιστοποιητικό που να πιστοποιεί τη συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις της Hong Kong Convention, προκειμένου να μπορούν να προβαίνουν σε εργασίες διάλυσης-ανακύκλωσης πλοίων.

Οι εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις θα πρέπει να διαθέτουν σχέδιο το οποίο θα εγκρίνεται από την εκάστοτε αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκονται οι εγκαταστάσεις και θα προβλέπει διαδικασίες για την πολιτική ασφαλείας και προστασίας των εργαζομένων, θα προσδιορίζει τις αρμοδιότητες και τις περιοχές ευθύνης του προσωπικού και άλλες διαδικασίες που απαιτούνται για την ορθή εφαρμογή των διατάξεων της Hong Kong Convention (Ship Recycling Facility Plan). Οι εγκαταστάσεις αυτές θα πρέπει επίσης να είναι εφοδιασμένες με σχέδιο ετοιμότητας και αντιμετώπισης επικίνδυνων καταστάσεων καθώς και με τον απαραίτητο εξοπλισμό, προκειμένου να αντιμετωπιστούν έκτακτες καταστάσεις που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια διάλυσης ενός πλοίου. Από την Hong Kong Convention επίσης προβλέπεται η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να ενημερώνει την αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας

την οποία φέρει το πλοίο του, παρέχοντας τις απαραίτητες πληροφορίες και στοιχεία του πλοίου, η δε εγκατάσταση ανακύκλωσης – διάλυσης υποχρεούται να ενημερώνει την αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο για την ολοκλήρωση της διάλυσης καθώς και για τυχόν περιστατικά ή ατυχήματα που τυχόν έλαβαν χώρα κατά τη διάλυση του πλοίου και τα οποία μπορεί να δημιουργούν κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία ή το περιβάλλον.

2.8. Σύμβαση της Βασιλείας για τον έλεγχο των διασυνοριακών μεταφορών επικίνδυνων καταλοίπων και την απόρριψή τους (The Basel Convention on the Control of Trans boundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, 1989)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 22^α Μαρτίου 1989 και τέθηκε τελικά σε ισχύ στις 5 Μαΐου 1992. Τα συμβαλλόμενα μέρη ανέρχονται σήμερα σε 181.

Η Σύμβαση υιοθετήθηκε από διπλωματική σύσκεψη που έλαβε χώρα υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών στη Βασιλεία της Ελβετίας σαν επακόλουθο της παγκόσμιας ανησυχίας και αγανάκτησης που εκφράστηκε μετά την αποκάλυψη ότι στην Αφρική και σε άλλα αναπτυσσόμενα κράτη διενεργείτο απόρριψη τοξικών ουσιών οι οποίες εξάγοντο από πλούσιες βιομηχανικές χώρες της Δύσης.

Ο πρωταρχικός σκοπός της Basel Convention είναι η προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος από τις ανεπιθύμητες παρενέργειες των επικίνδυνων καταλοίπων. Προς το σκοπό αυτό καταγράφεται ένας μεγάλος αριθμός καταλοίπων που χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνα, βάσει της προέλευσής τους, της σύνθεσής τους και των επιμέρους χαρακτηριστικών τους.

Οι διατάξεις της Basel Convention κινούνται στις ακόλουθες αρχές: τη μείωση των παραγομένων επικίνδυνων καταλοίπων και την προώθηση της ορθής περιβαλλοντολογικά διαχείρισης αυτών στους χώρους απόρριψης. Τον περιορισμό των διασυνοριακών μεταφορών των επικίνδυνων καταλοίπων εκτός των περιπτώσεων που

αυτές διενεργούνται σύμφωνα με τις αρχές της ορθής περιβαλλοντικά διαχείρισης και σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στη Basel Convention. Την καθιέρωση ενός κανονιστικού πλαισίου το οποίο εφαρμόζεται στις περιπτώσεις όπου επιτρέπονται διασυνοριακές μεταφορές.

Η πρώτη αρχή επιτυγχάνεται από έναν αριθμό γενικών διατάξεων που απαιτούν από τα κράτη μέρη της Basel Convention να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για την ορθή περιβαλλοντικά διαχείριση των επικίνδυνων καταλοίπων (άρθρο 4).

Η δεύτερη αρχή επιτυγχάνεται με την απαγόρευση εξαγωγής επικίνδυνων καταλοίπων στην Ανταρκτική, σε κράτη που δεν είναι μέρη της Basel Convention ή σε κράτη μέρη που έχουν απαγορεύσει την εισαγωγή τέτοιων ουσιών στην επικράτειά τους (άρθρο 4). Τα μέρη όμως μπορούν να συνάπτουν διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες με άλλα κράτη, μέρη ή μη της Σύμβασης, υπό την προϋπόθεση ότι οι όροι της εκάστοτε συμφωνίας δεν είναι ευνοϊκότεροι από αυτούς που καθορίζονται στην Basel Convention. Το κανονιστικό πλαίσιο βασίζεται στην αρχή της έγκαιρης ενημέρωσης και απαιτεί όπως πριν την εξαγωγή των επικίνδυνων καταλοίπων ενημερώνεται το κράτος υποδοχής και ο μεταφορέας, παρέχοντας λεπτομερείς πληροφορίες για το μεταφερόμενο φορτίο των καταλοίπων. Η μεταφορά εκτελείται μόνο εφόσον το κράτος ή τα κράτη υποδοχής έχουν δώσει εγγράφως τη συγκατάθεσή τους (άρθρα 6 και 7). Η Basel Convention εμπεριέχει επίσης διατάξεις για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μερών, την τεχνική βοήθεια, την εκπαίδευση του εμπλεκόμενου στη διαχείριση των επικίνδυνων καταλοίπων προσωπικού και στην ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μερών της Σύμβασης.

Όσον αφορά στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος η Σύμβαση δεν επιτρέπει την απόρριψη επικίνδυνων καταλοίπων στη θάλασσα και την αποτέφρωση ουσιών στη θάλασσα. Για τις ουσίες και τα κατάλοιπα που μπορούν να προέλθουν από τη λειτουργία των πλοίων καθώς και για τη μεταφορά και διαχείριση ραδιενεργών ουσιών, παραπέμπει στις ειδικότερες διεθνείς συμβάσεις που ισχύουν για τα θέματα αυτά.

Ειδική μνεία θα πρέπει να γίνει στο καθεστώς ευθύνης που προβλέπει η εν λόγω Σύμβαση, το οποίο διαφέρει των σχετικών διατάξεων άλλων διεθνών συνθηκών. Για ζημιές λοιπόν που οφείλονται στη διασυνοριακή μετακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων και την απόθεσή τους, προβλέπει αντικειμενική ευθύνη έως ένα ορισμένο ελάχιστο όριο, το

οποίο θα πρέπει να καλύπτεται από την ασφάλιση του υπευθύνου. Με την επιφύλαξη της αντικειμενικής ευθύνης, κάθε πρόσωπο ευθύνεται χωρίς οικονομικό όριο για ζημίες που προκλήθηκαν από τη μη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις εφαρμογής της Σύμβασης ή στην πρόκληση των οποίων συνέβαλε ή για ζημίες που οφείλονται σε υπαίτια και συνειδητή αμελή πράξη ή παράλειψή του.

2.9. Σύμβαση για την προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης έναντι ρύπανσης (Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution- Barcelona Convention, 1976)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 16^η Φεβρουαρίου 1976 και τέθηκε τελικά σε ισχύ στις 17 Φεβρουαρίου 1978. Τα συμβαλλόμενα κράτη ανέρχονται σήμερα σε 22.

Το 1975 δεκαέξι Μεσογειακά κράτη και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα υιοθέτησαν το Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης (Mediterranean Action Plan- MAP), το πρώτο, σε παγκόσμια κλίμακα, περιφερειακό πρόγραμμα για τη θάλασσα, κάτω από την ομπρέλα του Περιβαλλοντικού Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών (United Nations Environment Programme). Στο πλαίσιο αυτό υιοθετήθηκε η Barcelona Convention η οποία τροποποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό από τα συμβαλλόμενα μέρη στις 10 Ιουνίου 1995 και μετονομάστηκε σε Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και των Παράκτιων Ακτών της Μεσογείου (Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean). Οι τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ στις 9 Ιουλίου 2004.

Τα συμβαλλόμενα κράτη επιδεικνύουν μεγάλη δραστηριότητα σε θέματα πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης στη θαλάσσια λεκάνη της Μεσογείου, έχοντας αναπτύξει στενή συνεργασία με τρίτους οργανισμούς των Ηνωμένων Εθνών καθώς και με μη κυβερνητικές οργανώσεις και φορείς που ασχολούνται με την προστασία του περιβάλλοντος. Κύριοι στόχοι της Barcelona Convention είναι:

- ❖ η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των παράκτιων ζωνών μέσω της πρόληψης και ελαχιστοποίησης της ρύπανσης από τις θαλάσσιες δραστηριότητες καθώς και από τις δραστηριότητες της ξηράς
- ❖ η ενδυνάμωση της συνεργασίας και αλληλεγγύης μεταξύ των Μεσογειακών χωρών σε θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.
- ❖ η ορθή διαχείριση και η βιώσιμη ανάπτυξη των φυσικών θαλάσσιων και παράκτιων πόρων.
- ❖ η προστασία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς μέσω της πρόληψης και της καταπολέμησης της θαλάσσιας και παράκτιας ρύπανσης.
- ❖ η βελτίωση της ποιότητας ζωής των λαών που κατοικούν στις παράκτιες χώρες της Μεσογειακής λεκάνης.

Το Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης συμπληρώνεται από επτά Πρωτόκολλα, τα οποία στοχεύουν να ρυθμίσουν ειδικούς τομείς της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος:

- ❖ Πρωτόκολλο για την πρόληψη από ρύπανση της Μεσογείου από απορρίψεις πλοίων και αεροσκαφών (Dumping Protocol; 12 Φεβρουαρίου 1978)
- ❖ Πρωτόκολλο που αφορά στη συνεργασία για την πρόληψη ρύπανσης από πλοία και σε περιπτώσεις ανάγκης, καταπολέμησης της ρύπανσης στη Μεσόγειο (Prevention and Emergency Protocol; 17 Μαρτίου 2004)
- ❖ Πρωτόκολλο για την προστασία από ρύπανση της Μεσογείου από επίγειες εγκαταστάσεις και δραστηριότητες (LBS Protocol; 17 Ιουνίου 1983)
- ❖ Πρωτόκολλο σχετικά με τις ειδικά προστατευόμενες περιοχές και τη βιοποικιλότητα της Μεσογείου (SPA and Biodiversity Protocol; 12 Δεκεμβρίου 1999)
- ❖ Πρωτόκολλο για την προστασία της Μεσογείου έναντι της ρύπανσης ως αποτέλεσμα της εξερεύνησης και εκμετάλλευσης του ηπειρωτικού φλοιού, του πυθμένα της θάλασσας και του υπεδάφους τους (Off shore Protocol; 24 Μαρτίου 2011)
- ❖ Πρωτόκολλο για την πρόληψη της ρύπανσης της Μεσογείου από διασυνοριακές μεταφορές επικίνδυνων αποβλήτων και την καταστροφή τους (Hazardous Wastes Protocol; 19 Ιανουαρίου 2008)

- ❖ Πρωτόκολλο για την ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης της Μεσογείου (ICZM Protocol; 24 Μαρτίου 2011).

Σημειώνεται τέλος ότι αντίστοιχες περιφερειακές συμβάσεις έχουν συναφθεί και για άλλες θαλάσσιες περιοχές, συγκεκριμένα: Η Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στον Νοτιοανατολικό Ατλαντικό του 1992 (Convention for the Protection of the Marine Environment in the North-East Atlantic- the OSPAR Convention), η Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη Βαλτική Θάλασσα του 1992 (Convention on the Protection of the Marine Environment in the Baltic Sea Area– Helsinki Convention; HELCOM) και η Σύμβαση για την προστασία της Μαύρης Θάλασσας του 1992 (Convention for the Protection of the Black Sea– the Bucharest Convention). Στις δύο πρώτες η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ήδη μέλος⁴, ενώ εκκρεμεί η προσχώρησή της και στην τρίτη.

2.10. Σχολιασμός

Το νομικό πλαίσιο της προστασίας από την θαλάσσια ρύπανση είναι πλούσιο και πολυποίκιλο. Είναι επίσης σημαντικό ότι η ναυτιλιακή κοινότητα έχει πλέον αντιληφθεί τη σημασία της πρόληψης για την αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης, τόσο σε ατυχηματικό όσο και σε λειτουργικό επίπεδο. Αυτό που είναι προβληματικό ωστόσο είναι ότι πολλά από αυτά τα μέτρα πρόληψης δεν προέκυψαν εκουσίως, αλλά σε αρκετές

⁴ Απόφαση 98/249/EK του Συμβουλίου της 7ης Οκτωβρίου 1997 σχετικά με τη σύναψη εξ ονόματος της Κοινότητας της σύμβασης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού ατλαντικού (σύμβαση του Παρισιού) [Επίσημη εφημερίδα L 104 της 3.4.1998], Απόφαση 94/157/EK του Συμβουλίου της 21ης Φεβρουαρίου 1994 σχετικά με τη σύναψη εξ ονόματος της Κοινότητας της σύμβασης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της περιοχής της Βαλτικής θάλασσας (αναθεωρημένη σύμβαση του Ελσίνκι, 1992) [Επίσημη εφημερίδα L 73 της 16.3.1994], Απόφαση 77/585/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 1977 περί συνάψεως συμβάσεως για την προστασία της Μεσογείου θαλάσσης από τη ρύπανση, καθώς και του πρωτοκόλλου σχετικά με την πρόληψη της ρυπάνσεως της Μεσογείου θαλάσσης από τις βυθίσεις αποβλήτων που πραγματοποιούν τα πλοία και τα αεροσκάφη [Επίσημη εφημερίδα L 240 της 19.9.1977].

περιπτώσεις θεσπίστηκαν υπό την πίεση και τις αντιδράσεις που προκλήθηκαν από μεγάλα ναυτικά ατυχήματα με ιδιαίτερος δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Θα πρέπει όμως επίσης να σημειωθεί ότι η θέσπιση προληπτικών μέτρων δεν αρκεί, αλλά απαιτείται συνάμα η διασφάλιση της συμμόρφωσης με τα μέτρα αυτά. Επί του παρόντος οι ελεγκτικές αρμοδιότητες ανήκουν κατά κύριο λόγο στο κράτος της σημαίας και στο κράτος του λιμένα. Λαμβάνοντας όμως υπόψη τα οικονομικά συμφέροντα που εξυπηρετούνται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και τον υψηλό ανταγωνισμό που επικρατεί στο συγκεκριμένο κλάδο, καθώς και τη δυσκολία ελέγχου της δραστηριότητας των πλοίων στην ανοικτή θάλασσα, ίσως να πρέπει να εξεταστεί η πιθανότητα ανάληψης ελεγκτικών αρμοδιοτήτων από ανεξάρτητη αρχή που θα διαθέτει τα απαραίτητα μέσα, θα διατηρεί τα επίπεδα αντικειμενικότητας και αμεροληψίας που απαιτούνται και παράλληλα θα φροντίζει για την πιστή τήρηση των διατάξεων των διεθνών κανονισμών. Θα πρέπει όμως να διασφαλιστεί ότι η δραστηριότητα του συγκεκριμένου φορέα θα ασκείται κατά τρόπο που δεν θα επηρεάζει την κυριαρχική εξουσία των εμπλεκόμενων κρατών. Ίσως ο πλέον αρμόδιος οργανισμός για την ανάληψη τέτοιου είδους καθηκόντων να είναι ο βασικός πρωταγωνιστής ρύθμισης της ναυτιλιακής δραστηριότητας, ο IMO.

3. Διεθνής Νομοθεσία για την αστική ευθύνη και παροχή αποζημιώσεων σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης

3.1 Γενικά – Ιστορική αναδρομή

Μετά το ναυτικό ατύχημα του δεξαμενόπλοιου Torrey Canyon το 1969 έξω από τις νότιες ακτές της Αγγλίας, ανεφάνη η ανάγκη της δημιουργίας νομοθετικού πλαισίου που θα προέβλεπε παροχή αποζημιώσεων στα θύματα από περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης. Μέχρι τότε η μόνη διεθνής συνθήκη που ήταν σε ισχύ και αφορούσε στο καθορισμό αποζημιώσεων ήταν η Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims- LLMC) του 1957, η οποία όμως αφορούσε σε πληθώρα ευθυνών που θα μπορούσαν να προκύψουν από τη

λειτουργία ενός πλοίου, καλύπτοντας έτσι τόσο την ευθύνη από θαλάσσια ρύπανση όσο και την ευθύνη από άλλους είδους περιουσιακές ζημιές. Το μόνο κείμενο που αφορούσε σε αποζημίωση από πετρελαϊκή θαλάσσια ρύπανση εκείνη την εποχή ήταν κείμενο ιδιωτικής πρωτοβουλίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η σύμβαση TOVALOP (Tanker Owners' Voluntary Agreement on Liability for Oil Pollution), συμβατικό κείμενο ιδιοκτητών δεξαμενοπλοίων, το οποίο στη συνέχεια συμπληρώθηκε από τη σύμβαση CRISTAL (Contract Regarding an Interim Settlement of Tanker Liability for Oil Pollution)⁵.

Το διεθνές αυτό νομοθετικό πλαίσιο υιοθετήθηκε τελικά υπό την αιγίδα του IMO και αποτελείτο αρχικά από τη Διεθνή σύμβαση για αστική ευθύνη ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο του 1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1969 Civil Liability Convention) και τη Διεθνή σύμβαση για τη δημιουργία ενός Διεθνούς Κεφαλαίου για αποζημιώσεις ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο του 1971 (International Convention on the establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1971 Fund Convention)). Οι συνθήκες αυτές τέθηκαν διεθνώς σε ισχύ το 1975 και 1978 αντίστοιχα. Από τη λειτουργία των Διεθνών αυτών συμβάσεων διεφάνη γρήγορα, υπό το φως και των δύο μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων στις ακτές της Βρετανίας και της Γαλλίας του Amoco Cadiz το 1978 και του Tanio το 1980, ότι είχαν σοβαρές ελλείψεις στην εφαρμογή τους και ιδιαίτερα στο ύψος των αποζημιώσεων. Αποφασίστηκε λοιπόν ότι αυτές οι δύο Συμβάσεις έπρεπε να τροποποιηθούν, ώστε να παρέχουν επαρκή αποζημίωση στα θύματα από ρύπανση από πετρέλαιο και να ενθαρρυνθούν περισσότερα κράτη να συμμετέχουν στο διεθνές αυτό πλαίσιο αστικών αποζημιώσεων. Για το σκοπό αυτό συστήθηκε διπλωματική διάσκεψη το 1984 στο Λονδίνο, υπό την αιγίδα του IMO και υιοθετήθηκαν δύο πρωτόκολλα τα οποία τροποποιούσαν της συμβάσεις, αυξάνοντας τα προβλεπόμενα ποσά αποζημιώσεων και διευρύνοντας το σκοπό εφαρμογής τους.

⁵ Η Σύμβαση TOVALOP τέθηκε σε ισχύ τον Οκτώβριο του έτους 1969 και η Σύμβαση CRISTAL τον Απρίλιο του έτους 1971, ενώ αμφότερες λύθηκαν το Φεβρουάριο του έτους 1997, μετά τη θέση σε ισχύ της CLC 1992. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι οι ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων που συμβάλλονταν στις εν λόγω συμβάσεις κατά το χρόνο λύσης τους αντιπροσώπευαν πάνω από 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων.

Τα πρωτόκολλα αυτά δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ καθότι προϋπόθεση για την εφαρμογή τους ήταν να κυρωθούν από της Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ). Όμως στις ΗΠΑ πολλές από τις επιμέρους Πολιτείες είχαν το δικό τους νομικό πλαίσιο αστικής ευθύνης από ρύπανση από πετρέλαιο και το γεγονός αυτό δημιουργούσε πολιτικές δυσκολίες στις ΗΠΑ για την κύρωση και αποδοχή των πρωτοκόλλων.

Οι δυσκολίες αυτές έγιναν ακόμη μεγαλύτερες όταν κατά το ατύχημα του Exxon Valdez στην Αλάσκα το 1989 οι απαιτήσεις αποζημιώσεων ήταν πολύ μεγαλύτερες από τα ποσά που προβλεπόταν στα Πρωτόκολλα του 1984. Αυτό οδήγησε τις ΗΠΑ να δημιουργήσουν το δικό τους πλαίσιο αποζημιώσεων, υιοθετώντας και θέτοντας σε εφαρμογή την Oil Pollution Act 1990 (OPA 90).

Το ατύχημα του Exxon Valdez ενδυνάμωσε διεθνώς την ανάγκη για την αύξηση των προβλεπομένων ποσών για αποζημίωση των θυμάτων από ρύπανση και δημιούργησε την ανάγκη για τροποποίηση των Πρωτοκόλλων του 1984 ώστε να αμβλυνθούν και να γίνουν ευνοϊκότερες οι προϋποθέσεις για τη θέση τους διεθνώς σε ισχύ το ταχύτερο δυνατόν.

Προς το σκοπό αυτό συνεκλήθη Διεθνής Διπλωματική διάσκεψη στο Λονδίνο το 1992, η οποία υπό την αιγίδα του IMO υιοθέτησε δυο πρωτόκολλα για την τροποποίηση των συμβάσεων του 1969 και 1971. Τα πρωτόκολλα του 1992 είναι κατ' ουσίαν όμοια με του 1984 αλλά με ευνοϊκότερες κατά πολύ ρυθμίσεις για τη θέση τους διεθνώς σε ισχύ. Οι τροποποιηθείσες συμβάσεις οι οποίες είναι γνωστές ως CLC 1992 και Fund 1992 τέθηκαν διεθνώς σε ισχύ στις 30 Μαΐου 1996, δηλαδή σε τέσσερα χρόνια από την υιοθέτησή τους, χρόνος σχετικά μικρός για το καθεστώς των διεθνών συμβάσεων.

Η κύρωση των νέων συμβάσεων του 1992 από μεγάλο αριθμό κρατών και η καταγγελία των συμβάσεων του 1969 και 1971 είχε ως αποτέλεσμα το παλιό καθεστώς να εξασθενήσει και να απολέσει το ενδιαφέρον. Από τις 16 Μαΐου 1998 τα κράτη μέλη της CLC 1992 έπαψαν να είναι μέλη της CLC 1969, μέσω ενός μηχανισμού υποχρεωτικής καταγγελίας του παλαιού καθεστώτος που καθιέρωσε η CLC 1992. Όμως υπάρχουν ακόμη 35 κράτη τα οποία δεν έχουν επικυρώσει τη CLC 1992, με αποτέλεσμα να είναι ακόμη μέλη της CLC 1969. Τα κράτη αυτά αντιπροσωπεύουν το 2,7% του παγκόσμιου στόλου. Από την άλλη, η 1971 Fund έπαυσε να είναι σε ισχύ από τις 24 Μαΐου του 2002, οπότε και τα μέλη της μειώθηκαν σε λιγότερα από 25. Το Fund 1971

συνεχίζει τη λειτουργία του μέχρι τη διευθέτηση όλων των απαιτήσεων που έχουν προέλθει από ατυχήματα που έχουν επισυμβεί μέχρι την ημερομηνία που έπαυσε να τελεί σε ισχύ. Σήμερα εκκρεμούν προς αποζημίωση από το Fund 1971 δύο περιστατικά.

Η πληρότητα και η επάρκεια των συμβάσεων του 1992 ήρθε ξανά στο επίκεντρο της δημοσιότητας και της κριτικής στα ατυχήματα του Nakhodka (1997), του Erika (1999) και του Prestige (2002) που συνέβησαν σε Ιαπωνία, Γαλλία και Ισπανία αντίστοιχα.

Το μέγεθος των απαιτήσεων για αποζημιώσεις που ηγέρθησαν από αυτά τα ατυχήματα οδήγησε στη σύγκληση μιας νέας Διπλωματικής Σύσκεψης το Μάιο του 2003 στο Λονδίνο η οποία υιοθέτησε ένα νέο πρωτόκολλο με το οποίο συστήθηκε ένα Συμπληρωματικό Κεφάλαιο (Supplementary Fund). Το Συμπληρωματικό Κεφάλαιο δεν αντικαθιστά το υπάρχον Fund 1992 αλλά παρέχει επιπλέον αποζημίωση στα θύματα της ρύπανσης από πετρέλαιο για τις χώρες που το έχουν κυρώσει. Οι χώρες μέλη του Fund 1992 έχουν την επιλογή να γίνουν επίσης μέλη του Συμπληρωματικού Κεφαλαίου ή να παραμείνουν απλώς μέλη του Fund 1992.

Πλέον των προαναφερομένων συμβάσεων που παρέχουν αποζημιώσεις στα θύματα από ρύπανση που προκαλείται από δεξαμενόπλοια, το διεθνές νομικό πλαίσιο συμπληρώνεται από αποζημιώσεις που παρέχονται σε περιπτώσεις ρύπανσης από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996 (και το πρωτόκολλο του 2010), το πετρέλαιο το οποίο χρησιμοποιείται ως καύσιμο μέσο στα πλοία, International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, καθώς και από τα πυρηνικά υλικά Convention relating to Civil Liability in the field of Maritime Carriage of Nuclear Material, NUCLEAR.

Το νομικό πλαίσιο συμπληρώνεται με το καθεστώς αποζημιώσεων που προβλέπεται στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής με την Oil Pollution Act, 1990 (OPA 90) καθώς και από δύο συμφωνίες εθελοντικής βάσεως μεταξύ πλοιοκτητών δεξαμενόπλοιων και της πετρελαϊκής βιομηχανίας (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement, STOPIA 2006) και την Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA 2006).

3.2 Διεθνής Σύμβαση για την αστική ευθύνη ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, CLC)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 29^η Νοεμβρίου 1969 και τέθηκε τελικά σε ισχύ στις 19 Ιουνίου 1975 (CLC 1969). Αντικαταστάθηκε πλήρως από το Πρωτόκολλο που υιοθετήθηκε την 27^η Νοεμβρίου 1992, το οποίο ετέθη σε ισχύ την 30^η Μαΐου 1996 (CLC 1992). Ένας μεγάλος αριθμός κρατών έχει καταγγείλει την CLC 1969, για το λόγο αυτό το παρόν κεφάλαιο εστιάζει κυρίως στο νέο καθεστώς της CLC 1992. Τα συμβαλλόμενα κράτη της CLC 1992 ανέρχονται σε 133 και αντιπροσωπεύουν το 96,7 % του παγκόσμιου στόλου.

3.2.1. Πεδίο εφαρμογής. Η CLC 1992 διέπει την αστική ευθύνη των πλοιοκτητών για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο. Η σύμβαση βασίζεται στην αρχή της αντικειμενικής ευθύνης των πλοιοκτητών και θέτει ένα υποχρεωτικό σύστημα ασφάλισης για αποζημίωση των θυμάτων της ρύπανσης. Ο πλοιοκτήτης, υπό προϋποθέσεις, δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του μέχρι ένα ορισμένο ποσό, το οποίο σχετίζεται με την χωρητικότητα του πλοίου του.

Πιο συγκεκριμένα, η CLC 1992 εφαρμόζεται για ζημιές οι οποίες προέρχονται από τη διάχυση persistent oil από δεξαμενόπλοια, δηλ. πλοία τα οποία έχουν κατασκευαστεί ή μετασκευαστεί για να μεταφέρουν χύμα πετρέλαιο ως φορτίο. Η CLC 1992 καλύπτει ζημιές που προέρχονται από την διάχυση πετρελαίου που μεταφέρεται ως φορτίο ή ως καύσιμο (bunker) σε έμπορτα πλοία και υπό προϋποθέσεις και σε άφορτα δεξαμενόπλοια.

Ως «persistent oil» νοούνται τα είδη εκείνα των πετρελαίων τα οποία δύσκολα εξαερώνονται και διασπώνται στη θάλασσα και απαιτούν εργασίες καθαρισμού και χημική επεξεργασία για τη διάσπασή τους (το αργό πετρέλαιο, το μαζούτ, το βαρύ ντίζελ και λιπαντέλαιο). Ζημιές που προκαλούνται από non persistent oil όπως γκαζολίνη,

ελαφριά diesel oil και κηροζίνη δεν αποζημιώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση. Οι κατηγορίες αυτές των πετρελαιοειδών τείνουν να εξαερώνονται γρήγορα όταν διαχέονται στη θάλασσα και κανονικά δεν απαιτούν εργασίες καθαρισμού.

Η CLC1992 καλύπτει της ζημιές οι οποίες επέρχονται στην επικράτεια, στα χωρικά ύδατα και στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (Α.Ο.Ζ) ή σε ισοδύναμη περιοχή μιας χώρας η οποία είναι μέλος της Σύμβασης. Η σημαία που φέρει το δεξαμενόπλοιο ή η εθνικότητα του πλοιοκτήτη δεν παίζουν ρόλο για τους σκοπούς εφαρμογής της.

Ως “ζημία ρύπανσης” (Pollution Damage) ορίζεται από τη σύμβαση η απώλεια ή η ζημία που προέρχεται από τη μόλυνση που μπορεί να επέλθει από τη διάχυση του πετρελαίου στη θάλασσα. Στην περίπτωση της περιβαλλοντικής ζημίας (εκτός της απώλειας κέρδους από τη βλάβη του περιβάλλοντος) η αποζημίωση περιορίζεται μόνο στις δαπάνες που πραγματικά γίνονται ή πρόκειται να γίνουν για τη λήψη λογικών (reasonable) μέτρων για την επανασύσταση του βλαβέντος περιβάλλοντος. Στην έννοια της ζημίας από ρύπανση εμπεριέχονται και τα προληπτικά μέτρα (preventive measures) τα οποία ορίζονται ως «κάθε λογικό μέτρο» το οποίο λαμβάνεται από κάθε πρόσωπο όταν έχει συμβεί ένα ατύχημα για να προλάβει ή να ελαχιστοποιήσει τη ζημία της ρύπανσης. Δαπάνες οι οποίες γίνονται για προληπτικά μέτρα, αποζημιώνονται σύμφωνα με τη σύμβαση και στις περιπτώσεις που δεν γίνεται διάχυση πετρελαίου στη θάλασσα υπό την προϋπόθεση ότι έχει προληφθεί μεγάλος και άμεσος κίνδυνος που μπορούσε να προκαλέσει ζημιές από τη ρύπανση εάν είχε επισυμβεί.

3.2.2 Αντικειμενική ευθύνη. Ο πλοιοκτήτης του δεξαμενόπλοιου φέρει αντικειμενική ευθύνη αναφορικά με τις αποζημιώσεις για τις ζημιές από ρύπανση που έχουν προκληθεί από διαρροή ή διάχυση του πετρελαίου από τα πλοία του, ακόμη και εάν η ρύπανση δεν οφείλεται σε δικό του σφάλμα. Ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται από την ευθύνη σύμφωνα με τη σύμβαση μόνο εάν αποδείξει ότι:

- ❖ Η ζημία ήταν αποτέλεσμα πολεμικής σύρραξης ή μεγάλης φυσικής καταστροφής,
- ❖ Η ζημία προκλήθηκε από σαμποτάζ εκ μέρους τρίτου ή

- ❖ Η ζημία προκλήθηκε από αμέλεια των κρατικών αρχών που είχαν την υποχρέωση σηματοδότησης (φανών) ή τήρησης άλλων βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας.

Σημειώνεται ότι μέχρι τη σύναψη της CLC 1969, δεν υπήρχε πρόβλεψη για αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη για αποζημίωση από πετρελαϊκή ρύπανση και το καθεστώς που επικρατούσε, το οποίο απαρτιζόταν από τις εκάστοτε ισχύουσες εθνικές διατάξεις, βασιζόταν στην υποκειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη.

Επιπλέον οι απαιτήσεις για ζημίες ρύπανσης υπό την CLC 1992 μπορούν να εγερθούν μόνο εναντίον του επισήμως καταγεγραμμένου πλοιοκτήτη του δεξαμενόπλοιου που προξένησε τη ρύπανση. Αυτό δεν αποκλείει το δικαίωμα των θυμάτων να εγείρουν απαιτήσεις εκτός της σύμβασης από άλλα πρόσωπα εκτός του πλοιοκτήτη. Όμως η Σύμβαση απαγορεύει να εγερθούν απαιτήσεις εναντίον εκπροσώπων ή προσωπικού της πλοιοκτήτριας εταιρείας, μελών του πληρώματος, του πιλότου, των ναυλωτών (συμπεριλαμβανομένων των bareboat charterers), των διαχειριστών ή των λειτουργούντων το πλοίο ή εναντίον προσώπων που παρείχαν εργασίες διάσωσης ή έλαβαν προληπτικά μέτρα για την αποσόβηση ή τον περιορισμό των συνεπειών του ατυχήματος. Ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να προβεί σε ενέργειες αποζημίωσης εναντίον τρίτων σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο της χώρας ή των χωρών που επισυνέβη το ατύχημα.

3.2.3 Περιορισμός Αστικής Ευθύνης. Ο πλοιοκτήτης κανονικά δικαιούται να περιορίσει αστική του ευθύνη για αποζημιώσεις μέχρι ενός ποσού το οποίο υπολογίζεται με βάση την ολική χωρητικότητα του πλοίου του. Τα ποσά αυτά έχουν αυξηθεί περίπου κατά 50,37% από την 1^η Νοεμβρίου 2003. Τα αυξημένα όρια ισχύουν για ατυχήματα τα οποία έχουν επισυμβεί μετά την ημερομηνία αυτή και ανέρχονται:

- ❖ Για πλοία κάτω των 5000 κόρων ολικής χωρητικότητας σε 4,51 εκατομμύρια SDR (US\$ 7,1 εκατ.)
- ❖ Για πλοία ολικής χωρητικότητας μεταξύ των 5000 και 140.000 κόρων σε 4,51 εκατομμύρια SDR πλέον 631 SDR για κάθε επιπλέον κόρο πέραν των 5.000 και

- ❖ Για πλοία ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 140.000 κόνων σε 89,77 εκατομμύρια SDR

Η CLC 1992 προβλέπει εξαίρεση από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης αντίστοιχη με την LLMC, έτσι εάν αποδειχθεί ότι οι ζημιές της ρύπανσης έχουν προέλθει από προσωπική ενέργεια ή αμέλεια του πλοιοκτήτη διαπραττόμενη με πρόθεση να προξενήσει ζημία, ή με αμέλεια και γνώση ότι τέτοια ζημία μπορούσε να επισυμβεί, ο πλοιοκτήτης χάνει το δικαίωμα να περιορίσει την αστική του ευθύνη.

3.2.4 Υποχρεωτική Ασφάλιση. Ο πλοιοκτήτης δεξαμενόπλοιου που μεταφέρει περισσότερους από 2000 μετρικούς τόνους persistent oil ως φορτίο υποχρεούται να διατηρεί ασφάλεια που καλύπτει την αστική του ευθύνη σύμφωνα με την CLC 1992. Τα ως άνω δεξαμενόπλοια πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σχετικό πιστοποιητικό το οποίο να αποδεικνύει την ασφαλιστική κάλυψη. Όταν ένα πλοίο εισέρχεται ή εξέρχεται από λιμάνι ή τερματικό σταθμό κράτους μέλους την CLC 1992, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τέτοιο πιστοποιητικό ανεξάρτητα αν το κράτος της σημαίας που φέρει το πλοίο είναι μέλος της σύμβασης. Οι απαιτήσεις για ζημιές ρύπανσης, σύμφωνα με την σύμβαση, μπορούν να εγείρονται απευθείας έναντι του ασφαλιστή ή άλλου προσώπου ο οποίος καλύπτει οικονομικά και ασφαλιστικά την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη για ζημιές ρύπανσης. Οι ασφαλιστές στις περισσότερες των περιπτώσεων είναι P&I Clubs.

3.2.5 Αρμοδιότητα δικαστηρίων. Ενέργειες για την αποζημίωση σύμφωνα με τη Σύμβαση εναντίον του πλοιοκτήτη ή του ασφαλιστή του μπορούν να εγερθούν μόνο στις δικαστικές αρχές της χώρας μέλους της Σύμβασης, στην επικράτεια, χωρικά ύδατα, στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη ή ισοδύναμη περιοχή που έχει επισυμβεί το ατύχημα.

3.2.6. Σύγκριση με CLC 1969. Η CLC 1969 σε αντίθεση με την 1992 περιορίζεται σε ζημιές ρύπανσης που λαμβάνουν χώρα στη επικράτεια και στα χωρικά ύδατα του κράτους μέλους (και όχι στην ΑΟΖ ή ισοδύναμες περιοχές).

Επιπλέον αυτή εφαρμόζεται μόνο για ζημιές ή μέτρα που λαμβάνονται μόνο μετά το ατύχημα κατά το οποίο έχει διαφύγει ή διαχυθεί πετρέλαιο. Η CLC 1969 λοιπόν δεν

εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για να αποσοβήσουν ή να ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο από ρύπανση που μπορεί να επισυμβεί. Επίσης η CLC 1969 εφαρμόζεται μόνο σε έμφορτα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χύμα πετρέλαιο. Ρυπάνσεις που προέρχονται από άφορτα δεξαμενόπλοια των ταξιδιών του σε κατάσταση ερματισμού, που μπορούν να προκληθούν από το πετρέλαιο που μεταφέρεται ως καύσιμο (bunker) δεν καλύπτονται από την CLC 1969.

Τέλος, η CLC 1969 δεν έκανε διάκριση μεταξύ μικρών και μεγάλων δεξαμενόπλοιων (άνω ή κάτω των 5.000 κόρων) ενώ χρησιμοποιούσε ως μονάδα υπολογισμού των ορίων αποζημίωσης το γαλλικό φράγκο, το οποίο εν συνεχεία μετετράπη σε SDR για την αποφυγή των αλλαγών της ισοτιμίας.

3.3 Διεθνής σύμβαση για τη σύσταση ενός Διεθνούς Κεφαλαίου για αποζημιώσεις από ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο (International Convention on the Establishment of an International Fund for compensation for Oil Pollution Damage (FUND))

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 18^η Δεκεμβρίου 1971 και τέθηκε τελικά σε ισχύ στις 16 Οκτωβρίου 1978 (Fund 1971). Αντικαταστάθηκε πλήρως από το Πρωτόκολλο που υιοθετήθηκε την 27^η Νοεμβρίου 1992, το οποίο ετέθη σε ισχύ την 30^η Μαΐου 1996 (Fund 1992). Τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο που υιοθετήθηκε την 27^η Σεπτεμβρίου 2000 και τέθηκε σε ισχύ την 27^η Ιουνίου 2001. Με το εν λόγω Πρωτόκολλο ρυθμίστηκε το θέμα της λύσης της Fund 1971, προβλέποντας ότι η τελευταία θα σταματήσει να είναι σε ισχύ όταν ο αριθμός των συμβαλλομένων κρατών μειωθεί σε κάτω των 25. Αυτό συνέβη την 24^η Μαΐου 2002. Τέλος η 1992 Fund συμπληρώθηκε από το Πρωτόκολλο του 2003 που υιοθετήθηκε την 16^η Μαΐου 2003 και τέθηκε σε ισχύ την 3^η Μαρτίου 2005 (International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund). Τα συμβαλλόμενα κράτη της Fund 1992 ανέρχονται σε 114 αντιπροσωπεύοντας το 94,16 % του παγκόσμιου στόλου, ενώ το Supplementary Fund έχει σήμερα 31 συμβαλλόμενα κράτη, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 18,26% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Λόγω της λύσης της Fund 1971, στο παρόν κεφάλαιο αναλύεται το νέο καθεστώς του Fund 1992 και του Supplementary Fund.

3.3.1. Πεδίο εφαρμογής. Ο κύριος σκοπός της Fund 1992 είναι η σύσταση ενός διεθνούς κεφαλαίου το οποίο θα παρέχει αποζημιώσεις από ζημιές ρύπανσης που η προστασία των θυμάτων από τις ζημιές δεν επαρκεί σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη CLC 1992. Σύμφωνα με τη Fund 1992 τα θύματα των ζημιών από ρύπανση μπορούν να αποζημιώνονται πέραν του ορίου της αστικής ευθύνης που βαραίνει τον πλοιοκτήτη βάσει της CLC 1992. Όπου όμως δεν υπάρχει ευθύνη του πλοιοκτήτη ή ο πλοιοκτήτης δεν είναι σε θέση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις αποζημίωσης, το κεφάλαιο που συνίσταται δυνάμει της Fund 1992 υποχρεούται σε πλήρη αποζημίωση των θυμάτων. Για να γίνει μια χώρα μέρος της Fund 1992 πρέπει υποχρεωτικά να είναι μέρος και της CLC 1992.

Πιο συγκεκριμένα το Fund 1992 καταβάλλει αποζημίωση σε κάθε πρόσωπο, που έπαθε ζημιές από πετρελαϊκή ρύπανση, είτε γιατί δεν προκύπτει καμία ευθύνη για ζημιές κατά τη CLC 1992, είτε επειδή η ζημιά υπερβαίνει την ευθύνη του πλοιοκτήτη, όπως προβλέπεται στη CLC 1992, είτε γιατί ο υπεύθυνος για τις ζημιές πλοιοκτήτης, σύμφωνα με τη CLC 1992 δεν είναι οικονομικά σε θέση να εκπληρώσει πλήρως τις υποχρεώσεις του, καθώς επίσης και κάθε οικονομική ασφάλεια, που προβλέπεται από τη CLC 1992 δεν καλύπτει ή είναι ανεπαρκής να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις για αποζημίωση των ζημιών. Ο πλοιοκτήτης θεωρείται, ότι δεν μπορεί να εκπληρώσει τις οικονομικές του υποχρεώσεις και η οικονομική ασφάλεια χαρακτηρίζεται ανεπαρκής, αν το πρόσωπο που ζημιώθηκε δεν πέτυχε να ικανοποιηθεί πλήρως με το ποσό αποζημίωσης που προβλέπεται από τη CLC 1992 μετά τη λήψη κάθε λογικού μέτρου σύμφωνα με τη δικαστική προστασία που διατέθηκε προς αυτόν.

Ως ζημιές ρύπανσης, σύμφωνα με την Fund 1992, νοούνται οι λογικές δαπάνες ή οι λογικές θυσίες που έγιναν εκούσια από τον πλοιοκτήτη, για την πρόληψη ή μείωση των ζημιών ρύπανσης. Το Fund 1992 δεν καλύπτει ζημιές στις παρακάτω περιπτώσεις:

- ❖ Εάν αποδειχθεί ότι οι ζημιές ρύπανσης ήταν αποτέλεσμα πολεμικής ενέργειας, εχθροπραξιών, εμφύλιου πολέμου ή ανταρσίας ή προκλήθηκαν από πετρέλαιο το οποίο διέφυγε ή απορρίφθηκε από πολεμικά πλοία ή άλλα

πλοία που ανήκουν ή εργάζονται για λογαριασμό του κράτους και χρησιμοποιούνται για κυβερνητικούς και μη εμπορικούς σκοπούς κατά τη στιγμή του συμβάντος

- ❖ Εάν αυτός που έχει την απαίτηση, δεν μπορεί να αποδείξει, ότι η ζημία έγινε από περιστατικό στο οποίο εμπλέκονται ένα ή περισσότερα πλοία
- ❖ Εάν το κεφάλαιο αποδείξει, ότι οι ζημιές ρύπανσης είναι αποτέλεσμα συνολικά ή μερικά πράξης ή παράλειψης που έγινε από πρόθεση ή αμέλεια του προσώπου που έπαθε τη ζημία, το κεφάλαιο μπορεί να απαλλαγεί ολικά ή μερικά της υποχρέωσης του να καταβάλλει αποζημίωση στο πρόσωπο αυτό. Σημειώνεται ότι η απαλλαγή αυτή δεν θα αφορά τα προληπτικά μέτρα.
- ❖ Εάν πρόκειται για συμβάν, για το οποίο ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαλλαγεί σύμφωνα με τις διατάξεις της CLC 1992.

3.3.2 Όρια αποζημίωσης. Το μέγιστο ποσό που μπορεί να διατεθεί από το Fund 1992 για ένα ατύχημα ρύπανσης που έχει επισυμβεί πριν την 1η Νοεμβρίου 2003 είναι 135 εκατ. SDR, συμπεριλαμβανομένων των ποσών που έχουν πληρωθεί από τον πλοιοκτήτη ή την ασφάλειά του σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την 1992 CLC. Για τα ατυχήματα που έχουν επισυμβεί μετά την 1η Νοεμβρίου 2003 το προβλεπόμενο ποσό αποζημιώσεων από το Fund 1992 έχει αυξηθεί κατά 50, 37 % στα 203 εκατ. SDR, ομοίως, συμπεριλαμβανομένων των ποσών που έχουν πληρωθεί από τον πλοιοκτήτη ή την ασφάλειά του σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την 1992 CLC. Το μέγιστο όριο της αποζημίωσης μπορεί να ανέλθει σε 300, 74 εκατ. SDR, για την περίπτωση συμβάντος που θα λάβει χώρα σε χρόνο που τρία κράτη μέλη της Fund 1992 παρέλαβαν στην επικράτειά τους κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος ποσότητα πετρελαίου ίση ή πάνω από 600 εκατομ. τόνους. Όπως προκύπτει από τα παραπάνω η Fund 1992 δεν κάνει διάκριση με βάση τη χωρητικότητα των πλοίων.

Εάν το συνολικό ποσό των απαιτήσεων από ζημιές ρύπανσης υπερβαίνει το συνολικό ποσό που προβλέπεται από τις δύο συμβάσεις (CCL 1992 και Fund 1992) και το κράτος μέλος δεν είναι μέλος του Supplementary Fund, τότε η αποζημίωση που λαμβάνει ο κάθε ζημιωθείς μειώνεται αναλογικά. Όταν διαφαίνεται ότι το διατιθέμενο συνολικό ποσό των αποζημιώσεων δεν επαρκεί, το Fund 1992 μπορεί να περιορίσει την

αποζημίωση των βεβαιωμένων απαιτήσεων προκειμένου να διασφαλιστεί ότι όλοι οι ενάγοντες θα έχουν ίση μεταχείριση.

3.3.3 Χρηματοδότηση του Fund 1992. Το Fund 1992 έχει συσταθεί δυνάμει των συμβάσεων CLC 1992 και Fund 1992, αλλά από της συστάσεώς του αποτελεί ξεχωριστή νομική οντότητα και έχει αυτόνομη διοικητική λειτουργία και δομή. Το Fund 1992 δεν αποτελεί οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών αλλά διακρατικό οργανισμό ο οποίος ακολουθεί διαδικασίες παρόμοιες των Ηνωμένων Εθνών. Για το λόγο αυτό μόνο τα κράτη μέλη της Fund 1992 μπορούν να είναι μέλη του κεφαλαίου Fund 1992.

Το Fund 1992 χρηματοδοτείται από εισφορές που υποχρεούνται να αποδίδει κάθε εταιρεία, φυσική ή νομική οντότητα, η οποία παραλαμβάνει εντός ενός ημερολογιακού έτους περισσότερους από 150.000 μετρικούς τόνους αργού πετρελαίου ή πετρελαίου καύσης (contributing oil) σε μια χώρα η οποία είναι μέρος της Fund 1992. Νομική ή φυσική οντότητα εννοείται κάθε ιδιώτης ή εταιρεία δημόσιας ή ιδιωτικής φύσης.

Εισφορές επίσης υποχρεούνται να καταβάλλει και κάθε ξεχωριστή οντότητα η οποία παραλαμβάνει εντός ενός ημερολογιακού έτους λιγότερους των 150.000 μετρικών τόνων αργού πετρελαίου ή πετρελαίου καύσης (contributing oil) αλλά αποτελεί μέρος συνεργαζόμενων ή συνδεδεμένων εταιρειών (associated companies). Η έννοια των συνεργαζόμενων ή συνδεδεμένων εταιρειών προσδιορίζεται από την εθνική νομοθεσία του κράτους μέλους της σύμβασης.

Τα κράτη μέλη της σύμβασης υποχρεούνται να κοινοποιούν κάθε χρόνο στο Fund 1992 το όνομα και τη διεύθυνση κάθε οντότητας του κράτους η οποία υποχρεούται να συνεισφέρει στο Fund, καθώς και την ποσότητα του contributing oil που έχει παραληφθεί από κάθε οντότητα. Το πετρέλαιο το οποίο προσμετράται και υπόκειται σε εισφορά είναι εκείνο το οποίο:

- ❖ Έχει παραληφθεί σε λιμάνια ή τερματικές εγκαταστάσεις του κράτους μέλους κατευθείαν μετά τη μεταφορά του δια θαλάσσης έχοντας εισαχθεί από άλλες χώρες, ή έχοντας μεταφερθεί εντός του ίδιου τερματικού δια θαλάσσης (πχ από τερματικούς σταθμούς στη θάλασσα, από πλωτές δεξαμενές, από πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου κλπ) ή

- ❖ Έχει παραληφθεί με άλλους τρόπους (πχ μέσω σωληνώσεων, οδικώς ή με τραίνο) από ένα μη μέλος κράτος της Σύμβασης το οποίο έχει παραληφθεί από το κράτος αυτό μέσω θαλάσσης. Στη περίπτωση αυτή το πετρέλαιο υποχρεούται σε εισφορά κατά την πρώτη παραλαβή από κράτος μέλος.

Σημειώνεται ότι μεταφορά δια θαλάσσης δεν περιλαμβάνει μεταφορά του πετρελαίου εντός του ίδιου λιμένα.

Οι ετήσιες εισφορές επιβάλλονται από το Fund 1992 εις τρόπον ώστε να ικανοποιούνται τα διοικητικά έξοδά του κατά το επερχόμενο έτος. Οι υπόχρεοι σε εισφορά πληρώνουν ένα συγκεκριμένο ποσό ανά τόνο ανάλογα με την ποσότητα αργού πετρελαίου ή πετρελαίου καύσης (contributing oil) που έχουν παραλάβει.

Το ποσό αυτό της εισφοράς κατ' έτος αποφασίζεται από τη συνέλευση των αντιπροσώπων των κρατών μελών του Fund 1992. Ο διευθυντής του Fund 1992 εκδίδει ένα ένταλμα πληρωμής για κάθε υπόχρεο σε εισφορά σύμφωνα με την απόφαση που έχει ληφθεί από τη συνέλευση. Η συνέλευση αποφασίζει για το ολικό ποσό που θα εισφερθεί το επόμενο έτος αλλά και για ένα μικρότερο ποσό που θα πληρωθεί την 1η Μαρτίου του επόμενου έτους. Το εναπομείναν ποσό ή μέρος αυτού πληρώνεται αργότερα εντός του έτους ανάλογα με τις ανάγκες που θα προκύψουν για παροχή αποζημιώσεων. Οι εισφορές πληρώνονται από τους υπόχρεους κατευθείαν στο Fund 1992. Ένα κράτος μέλος δεν έχει υποχρέωση για τις πληρωμές εισφορών από τους υπόχρεους εντός της επικράτειάς του, εκτός εάν έχει αναλάβει εθελοντικά μια τέτοια υποχρέωση.

Ο υπολογισμός των εισφορών προς το Fund 1992 διαφέρει από έτος σε έτος και κυμαίνεται ανάλογα με τις υποχρεώσεις του Fund προς παροχή αποζημιώσεων. Σημειώνεται ότι αυτή τη στιγμή εκκρεμούν προς αποζημίωση από το Fund 1992 έντεκα περιστατικά.

3.3.4. Αρμοδιότητα δικαστηρίων. Ενέργειες για αποζημίωση από το Fund 1992 μπορούν να εγερθούν μόνο έναντι των δικαστικών αρχών κράτους μέλους της Fund 1992 στην επικράτεια, τα χωρικά ύδατα, την ΑΟΖ ή ισοδύναμη περιοχή του οποίου έχει επισυμβεί το ατύχημα. Η μέχρι σήμερα όμως εμπειρία έχει δείξει ότι η μεγάλη πλειονότητα των απαιτήσεων διευθετείται εξωδικαστικά.

3.3.5. Το Supplementary Fund. Η υιοθέτηση του Supplementary Fund ήταν το αποτέλεσμα μακρών διεργασιών και συζητήσεων που ξεκίνησαν στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης μετά το ατύχημα του Erika το έτος 1999, οπότε και τα ποσά των αποζημιώσεων που διατίθεντο βάσει των συμβάσεων που ήταν σε ισχύ ήταν πολύ χαμηλότερα από το συνολικό ύψος των απαιτήσεων που προέκυψαν. Οι διεργασίες αφορούσαν στη διάγνωση της αποτελεσματικότητας του τότε υφιστάμενου καθεστώτος αποζημίωσης θέτοντας συγκεκριμένα κριτήρια. Το καθεστώς αποζημίωσης των CLC 1992 και Fund 1992 κρίθηκε αναποτελεσματικό αφού διαπιστώθηκε ότι η διαδικασία αποζημίωσης ήταν ιδιαίτερος χρονοβόρα και τα ποσά των αποζημιώσεων, βάσει των ορίων περιορισμού της ευθύνης, ανεπαρκή, η δε εξαίρεση από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης πρακτικά ανεφάρμοστη, αφού ήταν ιδιαίτερος δυσχερής η απόδειξη συγκεκριμένης υπαιτιότητας του πλοιοκτήτη για τις ζημιές της ρύπανσης.

Οι παραπάνω διεργασίες οδήγησαν στις τροποποιήσεις του 2000, με τις οποίες αυξήθηκαν τα όρια περιορισμού της ευθύνης. Τα όρια όμως κρίθηκαν και πάλι ανεπαρκή μετά το ατύχημα του Prestige το έτος 2002, οπότε και διαπιστώθηκε και πάλι η ανάγκη για ένα τρίτο επίπεδο αποζημιώσεων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε μελετήσει αυτό το ενδεχόμενο ήδη από το έτος 2000, στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων Erika I και II, οπότε είχε προταθεί η σύσταση ενός ευρωπαϊκού κεφαλαίου που θα ενεργοποιούνταν σε περίπτωση που τα καθεστώτα της CLC 1992 και Fund 1992 ήταν ανεπαρκή (The Fund for Compensation for Oil Pollution in European waters- COPE Fund). Τελικά κρίθηκε προτιμότερο αυτό το τρίτο επίπεδο αποζημίωσης να προβλεφθεί σε διεθνές επίπεδο, με αποτέλεσμα το ζήτημα να τεθεί στον IMO και να προχωρήσει η υιοθέτηση του Supplementary Fund.

3.3.6. Πεδίο Εφαρμογής του Supplementary Fund. Το Supplementary Fund παρέχει επιπρόσθετες αποζημιώσεις πέραν και πάνω από τις αποζημιώσεις που προβλέπονται από το Fund 1992 για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο σε κράτη μέλη του Supplementary Fund και προφανώς για συμβάντα που έλαβαν χώρα μετά τη θέση του σε ισχύ. Ως αποτέλεσμα το συνολικό ποσό το οποίο διατίθεται για αποζημιώσεις για κάθε ατύχημα που προξενεί ζημία ρύπανσης σε χώρες που γίνονται μέλη του Supplementary

Fund ανέρχεται σε 750 εκατ. SDR συμπεριλαμβανομένων των ποσών που διατίθενται σύμφωνα με την CLC 1992 και Fund 1992, τα οποία ανέρχονται σε 203 εκατ. SDR.

Η συμμετοχή ενός κράτους στο Supplementary Fund είναι προαιρετική και μόνο κράτη μέλη του Fund 1992 μπορούν να γίνουν και μέλη του Supplementary Fund. Μέχρι σήμερα μόνο ένα ατύχημα έχει λάβει χώρα σε κράτος μέλος του Supplementary Fund⁶, οι αποζημιώσεις του οποίου όμως δεν αναμένεται να υπερβούν τα όρια του Fund 1992.

3.3.7. Χρηματοδότηση Supplementary Fund. Οι ετήσιες εισφορές στο Supplementary Fund γίνονται από κάθε φυσική ή νομική οντότητα η οποία έχει παραλάβει συνολική ποσότητα αργού πετρελαίου ή πετρελαίου καύσης (contributing oil) μεγαλύτερη των 150.000 μετρικών τόνων εντός του έτους μετά τη μεταφορά του δια θαλάσσης σε κράτος μέλος του Supplementary Fund.

Όμως το σύστημα εισφοράς του Supplementary Fund διαφέρει από εκείνο του Fund 1992 στο γεγονός ότι η ποσότητα αργού πετρελαίου ή πετρελαίου καύσης που παραλαμβάνεται από κάθε κράτος μέλος του Supplementary Fund ετησίως θα πρέπει να είναι ίση ή μεγαλύτερη του ενός εκατ. μετρικών τόνων συνολικά για το κράτος μέλος, διαφορετικά το κράτος μέλος θα πρέπει να καλύψει το ίδιο αυτή τη διαφορά των εισφορών με σχετική καταβολή στο Supplementary Fund.

Το Συμπληρωματικό Κεφάλαιο έχει την δική του συνέλευση όπου αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κρατών μελών και έχει κοινή Γραμματεία και διεύθυνση με το Fund 1992.

3.3.8. Καλυπτόμενες ζημιές ρύπανσης. Οι κυριότεροι τύποι ζημιών ρύπανσης που καλύπτονται από τη CLC 1992 και το Fund 1992 και υπόκεινται σε αποζημίωση έχουν ως ακολούθως⁷:

- ❖ Απαιτήσεις για έξοδα καθαρισμού και προληπτικών μέτρων αντιμετώπισης της ρύπανσης.

⁶ Πρόκειται για το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου ελληνικής σημαίας Alpha I, το οποίο βυθίστηκε στις 5 Μαρτίου 2012 στον κόλπο της Σαλαμίνας, μετά από πρόσκρουση με ναυάγιο πλοίου.

⁷ Claims Manual; IOPC funds

Οι εργασίες καθαρισμού στη θάλασσα και στις ακτές θεωρούνται ως προληπτικά μέτρα καθότι τα μέτρα αυτά έχουν ως σκοπό να προλάβουν ή να ελαχιστοποιήσουν τις ζημιές της ρύπανσης. Αποζημιώσεις πληρώνονται για τα έξοδα που αναλαμβάνονται για την καταπολέμηση του πετρελαίου στη θάλασσα, για την προστασία των πηγών που είναι ευαίσθητες στο πετρέλαιο (όπως παράκτιοι βιότοποι, μαρίνες, παράκτιες εγκαταστάσεις τουρισμού, διασκέδασης κλπ) για τον καθαρισμό ακτών και των παράκτιων εγκαταστάσεων, για τη συλλογή και απόρριψη των απορριμμάτων που έχουν δημιουργηθεί από τη ρύπανση.

Απώλεια ή ζημιές οι οποίες μπορούν να δημιουργηθούν στην προσπάθεια αντιμετώπισης της ρύπανσης επίσης υπόκεινται σε αποζημίωση. Για παράδειγμα εάν οι εργασίες καθαρισμού προξενήσουν ζημιές σε δρόμους, αποβάθρες, σταθμούς επιβίβασης επιβατών κλπ, τα έξοδα αποκατάστασης υπόκεινται σε αποζημίωση. Τα έξοδα καθαρισμού και προστασίας των ζώων και πτηνών που έχουν μολυνθεί ή βλαφθεί από τη ρύπανση υπόκεινται σε αποζημίωση. Απαιτήσεις για έξοδα που αναλαμβάνονται για την απομάκρυνση υπολειμμάτων πετρελαίου από βυθισμένο πλοίο εφόσον κριθεί ότι το μέτρο αυτό ήταν αναγκαίο και λογικό, λαμβάνοντας υπόψη ορισμένες προϋποθέσεις όπως πχ τις πιθανότητες διαφυγής πετρελαίου από το πλοίο, την ποσότητα, ποιότητα και χαρακτηριστικά του πετρελαίου, την σταθερότητα του πλοίου στο βυθό κλπ.

Οι υπηρεσίες διάσωσης του πλοίου (salvage operations) υπόκεινται κατ' αρχήν σε αποζημίωση εφόσον αποδειχθεί ότι ο πρωταρχικός σκοπός των υπηρεσιών αυτών ήταν η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Εάν οι υπηρεσίες αυτές έχουν αναληφθεί με σκοπό τη σωτηρία του πλοίου αλλά και την πρόληψη της ρύπανσης, οι αποζημιώσεις δίνονται αναλογικά μεταξύ των δύο.

❖ Απαιτήσεις για ζημιές περιουσίας

Έξοδα για τον καθαρισμό, την επισκευή και την αντικατάσταση περιουσιακών στοιχείων τα οποία έχουν βλαφθεί από το πετρέλαιο υπόκεινται σε αποζημίωση όπως πχ. οι γάστρες των πλοίων, μηχανήματα και εξοπλισμός εγκαταστάσεων, αλιευτικός

εξοπλισμός κλπ. Εάν το περιουσιακό στοιχείο δεν καθαρίζεται ή επισκευάζεται, τότε αντικαθίσταται.

Η ζημία περιουσιακού στοιχείου σε ορισμένες περιπτώσεις οδηγεί σε οικονομική ζημία έως ότου καθαριστεί, επισκευαστεί ή αντικατασταθεί καθότι ο ιδιοκτήτης δεν μπορεί να εξασκήσει κανονικά τις εργασίες της επιχείρησής του, πχ μια παράκτια επιχείρηση ναυταθλητισμού ο εξοπλισμός της οποίας έχει βλαφθεί από τη ρύπανση. Στις περιπτώσεις αυτές προβλέπεται αποζημίωση σαν συνέπεια της ζημίας που υπέστη όπως θα αναφερθεί και παρακάτω για την αποζημίωση λόγω οικονομικής απώλειας.

Απαιτήσεις επίσης γίνονται αποδεκτές για έξοδα επισκευής δρόμων, προβλητών, αναχωμάτων κλπ το οποία υπέστησαν ζημιές από βαρέα οχήματα, μπουλντόζες κλπ κατά τις εργασίες καθαρισμού από τη ρύπανση. Εκτιμώντας αυτές τις απαιτήσεις για αποζημίωση λαμβάνεται υπόψη η κατάσταση του περιουσιακού στοιχείου πριν την έναρξη των εργασιών αντιρρύπανσης.

- ❖ Απαιτήσεις για οικονομικές απώλειες στα αλιευτικά πεδία, τα ιχθυοτροφεία και σε μονάδες επεξεργασίας ψαριών

Οι ιδιοκτήτες που ασχολούνται με την αλιεία, την εκτροφή ή την επεξεργασία ψαριών ή άλλων θαλασσινών ειδών (στρείδια, μύδια κλπ) δικαιούνται αποζημίωση για την απώλεια κερδών λόγω της ρύπανσης (παρεπόμενη ζημία) πχ. ψαράδες των οποίων οι μηχανισμοί αλιείας έχουν βλαφθεί από τη ρύπανση δικαιούνται αποζημίωσης για την απώλεια του εισοδήματός του κατά την περίοδο που έμειναν ανενεργοί έως ότου αντικατασταθεί ή καθαριστεί ο εξοπλισμός τους.

Όμως απώλειες μπορούν να υποστούν και άτομα των οποίων ο εξοπλισμός δεν έχει βλαφθεί από τη ρύπανση πχ ψαράδες των οποίων ο εξοπλισμός δεν έχει βλαφθεί από τη ρύπανση αλλά αποφεύγουν να αλιεύσουν ώστε να προστατεύσουν τον εξοπλισμό τους από ζημιές που μπορεί να παρουσιαστούν λόγω της ρύπανσης της θάλασσας. Σε ορισμένες περιπτώσεις τα αλιευτικά πεδία ή οι εγκαταστάσεις εκτροφής ψαριών, στρειδιών κλπ μολύνονται σε τέτοια έκταση ώστε να απαγορεύεται η αλίευση από τις κυβερνητικές αρχές για λόγους δημόσιας υγείας. Στις περιπτώσεις αυτές οι ιδιοκτήτες υφίστανται οικονομικές απώλειες από τη διακοπή των εργασιών της επιχείρησής ή

ασχολίας των προσώπων και δικαιούνται της ανάλογης αποζημίωσης για την φθορά της περιουσίας τους που έχει επισυμβεί από τη ρύπανση (καθαρή οικονομική απώλεια). Για την αποζημίωση όμως της καθαρής οικονομικής απώλειας των βλαφθέντων εγκαταστάσεων θα πρέπει να αποδειχθεί καθαρά η συνάφεια της ζημίας με την επισυμβείσα ρύπανση.

Η εμπειρία έχει δείξει ότι η θνησιμότητα των άγριων αλιευμάτων μετά από μια διαρροή πετρελαίου είναι σπάνια. Όμως εφόσον υπάρχουν ενδείξεις από τους αλιείς της περιοχής ότι υπάρχει τέτοια θνησιμότητα, η αποζημίωση θα εξαρτηθεί από την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ του συμβάντος και της συγκεκριμένης ζημίας. Το αυτό ισχύει με τη θνησιμότητα στα καλλιεργημένα αλιευτικά αποθέματα (ιχθυοτροφεία).

❖ Απαιτήσεις για οικονομικές απώλειες στον τουριστικό τομέα

Οι επιχειρήσεις του τουριστικού τομέα ή εκείνων των επιχειρήσεων που ένα μεγάλο μέρος του εισοδήματός του προέρχεται από τον τουρισμό και οι οποίες βρίσκονται κοντά ή επηρεάζονται από τη ρύπανση πιθανόν να έχουν απώλειες εσόδων και κερδών λόγω της πτώσης του αριθμού των τουριστών κατά την περίοδο της ρύπανσης. Για την αποζημίωση των επιχειρήσεων αυτών θα πρέπει να αποδειχθεί ότι υπάρχει συνάφεια μεταξύ της ρύπανσης και της ζημίας ή απώλειας των εσόδων. Όταν εξετάζεται η συνάφεια αυτή λαμβάνονται υπόψη διάφοροι παράγοντες μεταξύ των οποίων: η γεωγραφική θέση της επιχειρηματικής δραστηριότητας του ενάγοντος σε σχέση με την περιοχή της ρύπανσης (πχ. πόσο κοντά ένα ξενοδοχείο, εστιατόριο, μπαρ ή camping βρίσκεται σε σχέση με την επιβαρυμένη από τη ρύπανση περιοχή), ο βαθμός που επηρεάζεται η επιχειρηματική δραστηριότητα του ενάγοντος από την πληγείσα ακτογραμμή (πχ. το ξενοδοχείο ή το εστιατόριο το οποίο βρίσκεται κοντά στην πληγείσα περιοχή λειτουργεί αποκλειστικά ή κύρια από επισκέπτες τουρίστες ή από την τοπική κοινωνία, εάν ο ζημιωθείς είχε εναλλακτικές πηγές επιχειρηματικότητας και αύξηση των εσόδων λόγω του ατυχήματος της ρύπανσης (πχ. εάν η ελάττωση των εσόδων στον τουρισμό είχε ισοσκελιστεί ή υπερκεραστεί από το προσωπικό το οποίο απασχολήθηκε για την αντιμετώπιση της ρύπανσης).

Διάκριση γίνεται μεταξύ των ζημιωθέντων που επηρεάζονται άμεσα από την πτώση του τουρισμού (ξενοδόχοι, εστιατορες, ιδιοκτήτες μπαρ, ιδιοκτήτες μέσω θάλασσας αναψυχής) και εκείνων οι οποίοι εφοδιάζουν τον τουριστικό τομέα με αγαθά ή παρέχουν υπηρεσίες (κατασκευαστές αναμνηστικών καρτών, καθαριστήρια ρούχων κλπ). Η δεύτερη κατηγορία κατ' αρχήν δεν δικαιούται αποζημίωσης εκτός εάν μπορεί να αποδειχθεί αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του ατυχήματος της ρύπανσης και της απώλειας εσόδων του.

❖ Απαιτήσεις για έξοδα στη λήψη μέτρων της οικονομικής απώλειας

Γίνονται αποδεκτές απαιτήσεις για τα έξοδα τα οποία γίνονται προκειμένου να προληφθεί ή να ελαττωθεί η οικονομική απώλεια από τις επιπτώσεις της ρύπανσης. Τέτοια έξοδα μπορούν να γίνουν παίρνοντας μέτρα για τις αρνητικές επιπτώσεις στο αλιευτικό τομέα. Ως τέτοια μέτρα εκλαμβάνονται αυτά που έχουν ως σκοπό και αποτέλεσμα να εκλείψουν ή να περιορίσουν τη ζημία όπως πχ μέτρα για να επανακερδηθεί η εμπιστοσύνη προς τα αλιευτικά προϊόντα, διαφημίσεις για την επανάκτηση των τουριστών που είχαν ελαττωθεί λόγω του περιστατικού της ρύπανσης κλπ.

❖ Περιβαλλοντικές ζημίες και μελέτες μετά τη ρύπανση

Σύμφωνα με την CLC 1992, οι αποζημιώσεις για την υποβάθμιση του περιβάλλοντος από τη ρύπανση περιορίζονται στις απώλειες εισοδήματος και κερδών που προέρχονται από την υποβάθμιση αυτή αλλά και στα έξοδα που γίνονται για τη λήψη μέτρων επανάκτησης του περιβάλλοντος στην αρχική του μορφή.

Στις περισσότερες περιπτώσεις μια μεγάλη ρύπανση δε θα προξενήσει οριστική ζημία στο θαλάσσιο περιβάλλον που σταδιακά θα επανέλθει. Η ταχύτητα ανάκτησης όμως μπορεί να επισπευσθεί με τη λήψη κατάλληλων μέτρων. Τα έξοδα λήψης τέτοιων μέτρων είναι αποδεκτά για αποζημίωση κάτω από ορισμένου όρους πχ εφόσον από τη ρύπανση εξαφανιστεί μια βιολογική κοινότητα μπορούν να ληφθούν μέτρα για την επαναφορά της και να ενισχυθεί η παρουσία της στην πληγείσα περιοχή.

Σε ορισμένες περιπτώσεις είναι απαραίτητη η διενέργεια μελετών προκειμένου να διερευνηθεί η φύση και η έκταση των ζημιών που έχουν επέλθει από τη ρύπανση καθώς και τα αναγκαία μέτρα που πρέπει να ληφθούν προκειμένου να περιοριστούν οι επιπτώσεις της ρύπανσης και να επανακτηθούν τα χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος.

Το Fund στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να συνεισφέρει στα έξοδα των μελετών αυτών υπό την προϋπόθεση ότι εμπίπτουν στον ορισμό της ζημίας από ρύπανση σύμφωνα με τις Συνθήκες καθώς και να συνεισφέρει στα μέτρα που λαμβάνονται για την επανάκτηση του βλαβέντος περιβάλλοντος. Προκειμένου να δοθούν αποζημιώσεις, οι μελέτες πρέπει να είναι αξιόπιστες και να προσφέρουν χρήσιμη και αξιοποιήσιμη πληροφόρηση. Για το σκοπό αυτό οι μελέτες πρέπει να διεξάγονται με επαγγελματισμό, επιστημονική επάρκεια, αντικειμενικότητα και ισορροπία μεταξύ του εφικτού και του αδύνατου. Επίσης πρέπει να διευκρινιστεί ότι η συμμετοχή του Fund στις περιβαλλοντικές μελέτες δεν συνεπάγεται και την υποχρεωτική συμμετοχή του στα μέτρα επανάκτησης του περιβάλλοντος που μπορεί να προτείνονται.

❖ Χρήση εμπειρογνομόνων

Οι ζημιωθέντες οι οποίοι επιθυμούν, μπορούν να χρησιμοποιήσουν εμπειρογνώμονες ή συμβούλους προκειμένου να τους βοηθήσουν στην παρουσίαση των απαιτήσεων και διεκδίκηση των αποζημιώσεων. Τα έξοδα για την χρήση εμπειρογνομόνων ενδέχεται να καλυφθούν εφόσον η εργασία και η παρουσίαση των απαιτήσεων εμπίπτει στο σκοπό των Συμβάσεων. Για την παροχή αποζημίωσης που καλύπτει τα έξοδα του εμπειρογνώμονα λαμβάνεται υπόψη η αναγκαιότητα χρήσης αυτού, η χρησιμότητα και η ποιότητα εργασίας που παράγεται απ' αυτόν, ο απαιτούμενος χρόνος για την εργασία που έχει παρουσιαστεί και το ύψος της αμοιβής που συνήθως προσφέρεται στη χώρα που διεξάγεται η εργασία.

3.9. Συμφωνία για την αποζημίωση πετρελαϊκής ρύπανσης από μικρά δεξαμενόπλοια (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement-Stopia 2006) και Συμφωνία για την αποζημίωση πετρελαϊκής ρύπανσης από δεξαμενόπλοια (Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement- Topia 2006).

Για την πληρότητα της παράθεσης των διατάξεων που ρυθμίζουν την αποζημίωση σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης από διαρροή πετρελαίου από δεξαμενόπλοια αναφέρονται δύο διεθνείς συμφωνίες οι οποίες έχουν θεσπιστεί από το International Group of P&I Clubs⁸. Η συμμετοχή των πλοιοκτητών στις συγκεκριμένες συμφωνίες είναι προαιρετική. Οι συμφωνίες αυτές συνήφθησαν προκειμένου να μετριαστεί το βάρος των αποζημιώσεων από τους αποδέκτες πετρελαίου (oil receivers) οι οποίοι είχαν επιβαρυνθεί με τη σύσταση του Supplementary Fund και η ανάγκη σύναψής τους καταδεικνύει την ανάγκη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας ακόμη και στο διεθνές νομικό πλαίσιο.

Οι δύο συμφωνίες έχουν τεθεί σε ισχύ από τις 20 Φεβρουαρίου 2006. Το Fund 1992 και το Supplementary Fund εξακολουθούν να είναι υπεύθυνα και να παρέχουν αποζημιώσεις για τα πλοία που υπάγονται στις διατάξεις τους. Το Fund 1992 και το Supplementary Fund, αφού προχωρήσουν σε αποζημίωση εν συνεχεία αποζημιώνονται από τους πλοιοκτήτες δυνάμει των Συμφωνιών STOPIA 2006 και TOPIA 2006.

Πιο συγκεκριμένα, σκοπός της STOPIA 2006 είναι να εξισορροπήσει το οικονομικό αποτέλεσμα των διατάξεων περί περιορισμού ευθύνης της CLC 1992. Η CLC 1992 προβλέπει περιορισμό ευθύνης στο ποσό των 4, 51 εκατομμυρίων SDR για πλοία κάτω των 5.000 κόνων ολικής χωρητικότητας. Δεδομένου ότι το Fund 92 καταβάλει αποζημιώσεις όταν οι απαιτήσεις υπερβαίνουν τα όρια της CLC 1992, περιστατικά διαρροών μικρών δεξαμενόπλοιων ενδέχεται να αυξήσουν τις αποζημιώσεις που θα πρέπει να καταβληθούν, καταβάλλοντας έτσι αποζημιώσεις σε μεγαλύτερο αριθμό περιστατικών από ό,τι ενδεχομένως θα κατέβαλε εάν τα όρια ευθύνης της CLC 1992 ήταν υψηλότερα. Για το λόγο αυτό η STOPIA 2006 προβλέπει υποχρέωση του πλοιοκτήτη να αποζημιώσει το Fund 1992 για οποιαδήποτε αποζημίωση τυχόν καταβάλει το τελευταίο σε περίπτωση συμβάντος πετρελαϊκής ρύπανσης που η

⁸ P&I Club που ασφαλίζει περίπου το 90% του παγκόσμιου στόλου.

αποζημίωση που προβλέπεται από τη CLC 1992 είναι μικρότερη των 20 εκατομμυρίων SDR. Το ποσό αυτό είναι αντίστοιχο του ορίου ευθύνης που προβλέπει η CLC 1992 για πλοία ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 29.548 κόρων ολικής χωρητικότητας. Με τον τρόπο αυτό δυνάμει της STOPIA 2006 ανακατανέμεται το κόστος των διαρροών πετρελαίου που αφορούν σε πλοία τέτοιου μεγέθους, ήτοι μέχρι 29.548 κόρους ολικής χωρητικότητας, για αποζημιώσεις μέχρι του ποσού των 20 εκατομμυρίων SDR. Το Fund 1992 δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της εν λόγω συμφωνίας, αλλά η συμφωνία προβλέπει δικαίωμα του Fund 1992 το οποίο μπορεί να εκτελεστεί κατά του πλοιοκτήτη που εμπλέκεται στο συμβάν.

Από την άλλη η TOPIA 2006 εφαρμόζεται σε όλα τα δεξαμενόπλοια που ανήκουν σε κάποιο από τα P&I Clubs που συμμετέχουν στο International Group of P&I Clubs. Σύμφωνα με την TOPIA 2006 ο πλοιοκτήτης που εμπλέκεται στο συμβάν της πετρελαϊκής ρύπανσης θα αποζημιώσει το Supplementary Fund για το 50% που θα κληθεί να καταβάλει το τελευταίο για πετρελαϊκή ρύπανση σε κράτη μέλη του Supplementary Fund.⁹

3.10. Oil Pollution Act (OPA 1990)

3.10.1. Γενικά. Το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου Exxon Valdez στην Αλάσκα το έτος 1989 προκάλεσε τη μεγαλύτερη έως τότε θαλάσσια ρύπανση στην ιστορία των ΗΠΑ. Οι συνέπειες του ατυχήματος και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον και τη φύση θεωρήθηκαν καταστροφικές, γεγονός που προκάλεσε μεγάλη ένταση στην κοινή γνώμη των ΗΠΑ. Για το λόγο αυτό το Κογκρέσο και η Γερουσία των ΗΠΑ ψήφισαν σχεδόν ομόφωνα την OPA 1990, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 18^η Αυγούστου 1990. Η πίεση της κοινής γνώμης ήταν τόσο μεγάλη που ανάγκασε την Κυβέρνηση των ΗΠΑ με την OPA '90 να λάβει μέτρα πάνω και πέραν των Διεθνών Συμβάσεων, τόσο στον τομέα των προληπτικών μέτρων που προέβλεπε η Σύμβαση MARPOL, ως ίσχυε κατά το χρόνο εκείνο, όσο και στον τομέα της αστικής ευθύνης και των αποζημιώσεων που προβλέπονταν στις CLC 1969 και 1971 Fund 1971.

⁹ STOPIA AND TOPIA, Note by the Director; <http://www.igpandi.org>

Η OPA '90 αποτελεί ένα περιεκτικό και ολοκληρωμένο νομοθέτημα που αφορά στην πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, στην αντιμετώπισή της, στις κυρώσεις και τις προβλεπόμενες αποζημιώσεις. Είναι ιδιαίτερος σημαντικό ότι στο πεδίο εφαρμογής της OPA '90 δεν εντάσσονται μόνο τα πλοία αλλά οποιαδήποτε εγκατάσταση από την οποία θα μπορούσε να προκύψει διαρροή πετρελαίου σε πλωτή οδό, ακτογραμμή ή την ΑΟΖ των ΗΠΑ.

3.10.2. Προληπτικά μέτρα. Ένα μεγάλο μέρος των διατάξεων της OPA '90 αναφέρεται και καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν τα πλοία που προσεγγίζουν σε λιμάνια των ΗΠΑ, με σκοπό την πρόληψη ή την καταπολέμηση πιθανής ρύπανσης. Οι διατάξεις αυτές περιλαμβάνουν απαιτήσεις για ελάχιστη σύνθεση του πληρώματος, για πιστοποιητικό ικανότητας που πρέπει να φέρουν τα μέλη του πληρώματος, για συστήματα πλοήγησης και κυκλοφορίας των πλοίων, για λήψη παχυμετρήσεων ελασμάτων ανάλογα με την ηλικία των πλοίων, για συστήματα μέτρησης της πίεσης και της στάθμης του φορτίου εντός των δεξαμενών, για συστήματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και φυλάκων στη γέφυρα καθώς και για την ύπαρξη διπλών τοιχωμάτων στα δεξαμενόπλοια. Αυτή η τελευταία απαίτηση δημιούργησε μεγάλη αντίδραση από τη ναυτιλιακή κοινότητα καταρχήν γιατί συνεπαγόταν σημαντικό πρόσθετο κόστος για την κατασκευή ή μετασκευή των πλοίων, στο βαθμό που η μετασκευή θα μπορούσε να θεωρηθεί βιώσιμη λύση και κατά δεύτερον γιατί επρόκειτο για μία μονομερή απόφαση των ΗΠΑ, η οποία όμως επηρέαζε επί της ουσίας το σύνολο της ναυτιλιακής κοινότητας αφού δεν αφορά μόνο στα δεξαμενόπλοια που φέρουν σημαία των ΗΠΑ, αλλά σε όλα τα δεξαμενόπλοια που διέρχονται από τα χωρικά τους ύδατα. Αυτή η ρύθμιση οδήγησε αναγκαστικά σε αντίστοιχες τροποποιήσεις της MARPOL και της κοινοτικής νομοθεσίας, προκειμένου να υπάρχει ομοιομορφία στον παγκόσμιο στόλο. Συνεπεία της OPA '90 και των μεταγενέστερων σχετικών διατάξεων της διεθνούς και κοινοτικής νομοθεσίας από το έτος 2015 δεν θα υπάρχουν πλέον δεξαμενόπλοια άνω των 5.000 κόνων ολικής χωρητικότητας με μονά τοιχώματα.

3.10.3. Αντικειμενική ευθύνη εις ολόκληρον. Το εν λόγω νομοθέτημα διατηρεί ξεχωριστό κεφάλαιο για τις αποζημιώσεις. Οι διατάξεις περί αποζημιώσεως της OPA '90 στηρίζονται κατά βάση στην αρχή “ο ρυπαίνων πληρώνει” και επεκτείνουν την ευθύνη

σε όλα τα υπεύθυνα μέρη, αυξάνουν τα όρια αποζημίωσης και διευρύνουν τα είδη των ζημιών που υπόκεινται σε αποζημίωση. Πιο συγκεκριμένα:

Ο πλοιοκτήτης, διαχειριστής ή ναυλωτής (σε ναύλωση γυμνού πλοίου) του πλοίου ή της εγκατάστασης από όπου διαρρέει πετρέλαιο ή από όπου υπάρχει σοβαρός κίνδυνος διαρροής πετρελαίου εντός των υδάτων των ΗΠΑ (συμπεριλαμβανομένης της ΑΟΖ), ορίζονται ως υπεύθυνα πρόσωπα (responsible parties) για την αποζημίωση των ζημιών της ρύπανσης και των εξόδων απομάκρυνσης του πετρελαίου.

Επιπλέον σε περίπτωση που η διαρροή οφείλεται αποκλειστικά στην πράξη ή παράλειψη ενός τρίτου προσώπου, τότε το πρόσωπο αυτό θα πρέπει να αντιμετωπίζεται επίσης ως πρόσωπο υπεύθυνο για τις προκληθείσες ζημιές. Σημειώνεται ότι δεν εμπíπτουν στην παραπάνω διάταξη τα πρόσωπα τα οποία συνδέονται με οποιαδήποτε συμβατική σχέση με κάποια από τα βασικά υπεύθυνα πρόσωπα που προβλέπονται παραπάνω.

Η ΟΡΑ '90 καθιερώνει αντικειμενική ευθύνη των υπεύθυνων προσώπων καθώς και των τρίτων προσώπων που αντιμετωπίζονται ως υπεύθυνα, ήτοι δεν απαιτείται η απόδειξη κάποιου βαθμού υπαιτιότητας. Τα υπεύθυνα πρόσωπα απαλλάσσονται των ευθυνών τους μόνο σε περίπτωση που η διαρροή οφείλεται αποκλειστικά σε: α. γεγονός ανωτέρας βίας, β. πράξη πολέμου, γ. ενέργεια ή παράλειψη τρίτου προσώπου, δ. συνδυασμό των παραπάνω (α) έως (γ) περιπτώσεων. Για να είναι δυνατή η απαλλαγή ενός υπεύθυνου προσώπου δυνάμει της περίπτωσης υπό (γ) ανωτέρω το υπεύθυνο πρόσωπο θα πρέπει να αποδείξει ότι επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια και έλαβε όλα τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη από τυχόν πράξεις ή παραλείψεις τρίτων που μπορούσαν να έχουν προβλεφθεί, καθώς και να αναφέρει το συμβάν, να παράσχει οποιαδήποτε βοήθεια τυχόν απαιτείται για την αντιμετώπιση του συμβάντος και να τελεί σε συμμόρφωση με οποιαδήποτε σχετική εφαρμοστέα νομοθεσία. Επιπλέον το υπεύθυνο πρόσωπο μπορεί να εξαλείψει ή να περιορίσει την ευθύνη του σε περιπτώσεις συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντα.

3.10.4. Καλυπτόμενες ζημιές. Στο πλαίσιο της ΟΡΑ '90 καλύπτεται το σύνολο των ζημιών και των εξόδων απομάκρυνσης που μπορεί να προκύψουν από μία διαρροή πετρελαίου. Τα έξοδα απομάκρυνσης περιλαμβάνουν τα έξοδα της Κυβέρνησης ΗΠΑ αλλά και ιδιωτών, τόσο για την απομάκρυνση του πετρελαίου από την θάλασσα και τις

ακτές όσο και για τη λήψη των μέτρων που είναι αναγκαία για να εξαλειφθούν ή να περιοριστούν οι ζημιές και οι κίνδυνοι για την δημόσια υγεία και ευημερία, περιλαμβανομένων, αλλά όχι περιοριστικά, της δημόσιας και της ιδιωτικής περιουσίας, της φυσικής άγριας πανίδας και χλωρίδας, των ψαριών, των οστρακοειδών, των ακτών και των παραλιών. Οι ζημιές που καλύπτονται βάσει της ΟΡΑ '90 συνιστούν ένα ευρύτατο φάσμα: ζημιές σε κινητή ή ακίνητη περιουσία, απώλεια ή μείωση κερδών, απώλεια ή περιορισμός χρήσης φυσικών πόρων, απώλεια κυβερνητικών εσόδων από φόρους, δασμούς, μισθώματα κλπ, έξοδα από την αύξηση του κόστους των δημοσίων υπηρεσιών λόγω των προκληθεισών ζημιών, ζημιές του φυσικών πόρων και έξοδα για την εκτίμηση των ζημιών αυτών.

3.10.5. Περιορισμός αστικής ευθύνης. Κάθε φυσική ή νομική οντότητα που έχει υποστεί ζημιές από την προκληθείσα ρύπανση μπορεί να εγείρει τις απαιτήσεις της έναντι του υπευθύνου για τη ρύπανση (πλοιοκτήτης, διαχειριστής ή ναυλωτής του πλοίου (ναύλωση γυμνού πλοίου) ή της εγκατάστασης) ή απευθείας κατά του ασφαλιστή του. Το υπεύθυνο πρόσωπο μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του μέχρι τα παρακάτω ποσά:

Για δεξαμενόπλοια ολικής χωρητικότητας κάτω των 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας στο ποσό των 6 mil USD ή των 3.000 USD ανά κόρο (όποιο ποσό είναι μεγαλύτερο) σε περίπτωση που πρόκειται για πλοίο χωρίς διπλά τοιχώματα και στο ποσό των 4 mil USD ή των 1.900 USD ανά κόρο (όποιο ποσό είναι μεγαλύτερο) σε περίπτωση που πρόκειται για πλοίο με διπλά τοιχώματα. Αντιστοίχως για δεξαμενόπλοια ολικής χωρητικότητας άνω των 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας στο ποσό των 22 mil USD σε περίπτωση που πρόκειται για πλοίο χωρίς διπλά τοιχώματα και στο ποσό των 16 mil USD σε περίπτωση που πρόκειται για πλοίο με διπλά τοιχώματα. Για οποιοδήποτε άλλο πλοίο το όριο τίθεται σε 950 USD ανά κόρο ή σε 75.000 USD, με εφαρμογή του μεγαλύτερου ποσού. Για υπεράκτιες εγκαταστάσεις, εξαιρουμένων των υποθαλάσσιων σταθμών, το ανώτατο όριο ανέρχεται σε 75 mil USD ανά συμβάν διαρροής, πλέον όλων των εξόδων απομάκρυνσης, ενώ για οποιαδήποτε χερσαία εγκατάσταση ή υποθαλάσσιο σταθμό σε 350 mil USD.

Η Σύμβαση προβλέπει ρητά το δικαίωμα των επιμέρους Πολιτειών να αυξήσουν τα παραπάνω όρια στις περιοχές δικαιοδοσίας τους ακόμη και να καταργήσουν τα όρια αυτά, θεσπίζοντας έτσι καθεστώς απεριόριστης ευθύνης.

Το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, βάσει των ανωτέρω, μπορεί εύκολα να απολεσθεί σε περίπτωση που αποδειχθεί ότι το ατύχημα οφειλόταν σε βαρεία αμέλεια ή δόλο του υπεύθυνου προσώπου ή σε περίπτωση παραβίασης Ομοσπονδιακών κανονισμών σε θέματα ασφάλειας, κατασκευής ή λειτουργίας του πλοίου. Το δικαίωμα μπορεί ακόμη να απολεσθεί σε περίπτωση που το υπεύθυνο πρόσωπο αποκρύψει ή αρνηθεί τη διαρροή, ή σε περίπτωση που δεν συνεργαστεί και δεν βοηθήσει στην αντιμετώπιση του συμβάντος.

Επιπλέον, η OPA '90 προβλέπει υποχρέωση των υπεράκτιων εγκαταστάσεων να φέρουν αποδεικτικά οικονομικής φερεγγυότητας για ποσό 150 mil USD ενώ τα πλοία και οι υποθαλάσσιοι σταθμοί θα πρέπει να φέρουν σχετικά αποδεικτικά μέχρι του ανώτατου ποσού της ευθύνης τους. Σε αντίθετη περίπτωση επιβάλλονται κυρώσεις οι οποίες περιλαμβάνουν περιορισμό των πλοίων, άρνηση άδειας διέλευσης μέχρι και κατάσχεση.

3.10.6. Διοικητικά πρόστιμα και ποινές. Πέραν των διατάξεων ρύθμισης της αστικής αποζημίωσης, η OPA '90 περιλαμβάνει και διατάξεις που προβλέπουν διοικητικές και ποινικές κυρώσεις για τις περιπτώσεις παραβίασής της. Το πρόστιμο για μη ειδοποίηση των αρμοδίων αρχών σε περίπτωση διαρροής ορίζεται στο ποσό των 250.000 USD κατ' ανώτατο όριο για φυσικά πρόσωπα και στο ποσό των 500.000 USD για νομικά πρόσωπα. Η ανώτατη ποινή φυλάκισης ορίζεται σε 5 έτη. Οι ποινές για παραβιάσεις ανέρχονται κατ' ανώτατο σε 250.000 USD και 15 χρόνια φυλάκιση. Επιπλέον προβλέπεται ποινή ύψους 25.000 USD για κάθε ημέρα παραβίασης ή καθυστέρησης συμμόρφωσης με τις οδηγίες των αρχών.

3.10.7. Το Κεφάλαιο Αστικής Ευθύνης για διαρροή πετρελαίου (Oil Spill Liability Trust Fund- OSLTF). Το Κεφάλαιο OSLTF είχε αρχικά συσταθεί το έτος 1986 στο πλαίσιο νομοθεσίας εισοδήματος των ΗΠΑ, αλλά δεν είχε τεθεί σε ισχύ λόγω ανυπαρξίας σχετικής νομοθεσίας που θα ενεργοποιούσε την εφαρμογή του. Αυτό έγινε με την OPA '90, με σκοπό να καλύπτει κόστη απομάκρυνσης πετρελαίου που έχουν γίνει

από δημόσιες αρχές, τα κόστη για την αξιολόγηση και αποκατάσταση των ζημιών της διαρροής, μη αποζημιωθέντα έξοδα απομάκρυνσης του πετρελαίου και μη αποζημιωθείσες ζημιές και άλλα έξοδα που σχετίζονται με τη διαρροή.

Για την επιδίωξη της απαίτησής του κάθε ζημιωθείς θα πρέπει να στραφεί αρχικά κατά του υπεύθυνου προσώπου ή του ασφαλιστή- εγγυητή του. Σε περίπτωση που η απαίτηση του ζημιωθέντα δεν ικανοποιηθεί εντός 90 ημερών από την υποβολή της, ο ζημιωθείς μπορεί να προσφύγει στα δικαστήρια ή να ζητήσει να αποζημιωθεί από το Κεφάλαιο OSLTF. Σε περίπτωση που το Κεφάλαιο ικανοποιήσει κάποια απαίτηση, έχει το δικαίωμα να στραφεί αναγωγικά κατά του υπεύθυνου για την διαρροή προσώπου για την ανάκτηση των ποσών που κατέβαλε.

Το Κεφάλαιο OSLTF διακρίνεται σε δύο βασικά μέρη: το Κεφάλαιο Ανάγκης και το Βασικό Κεφάλαιο. Το Κεφάλαιο Ανάγκης χρησιμοποιείται για την άμεση ανταπόκριση σε περιπτώσεις διαρροής και συνίσταται σε 50 mil USD τα οποία διατίθενται με απόφαση του Προέδρου των ΗΠΑ, χωρίς να απαιτείται πρόσθετη άδεια ή διαδικασία. Το Βασικό Κεφάλαιο χρησιμοποιείται για την ικανοποίηση των απαιτήσεων ζημιωθέντων και για τη λειτουργία του ίδιου. Το Βασικό Κεφάλαιο χρηματοδοτείται από ειδικό φόρο που επιβάλλεται στους παραγωγούς ή εισαγωγείς πετρελαίου (σήμερα ανέρχεται σε 8 cent USD ανά βαρέλι και αναμένεται να ισχύει μέχρι το έτος 2017), τόκους κεφαλαίου, μεταφορά κεφαλαίου από άλλα κεφάλαια που έχουν συσταθεί για την προστασία του περιβάλλοντος, την είσπραξη από τα υπόχρεα μέρη των αποζημιώσεων που έχουν καταβληθεί προς τους ζημιωθέντες καθώς και από την είσπραξη των διαφόρων διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται σε περιπτώσεις παραβίασης της OPA '90.

3.11. Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims- LLMC)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 19^η Νοεμβρίου 1976 και τέθηκε σε ισχύ την 1^η Δεκεμβρίου 1986. Τα συμβαλλόμενα κράτη ανέρχονται σήμερα σε 54 και αντιπροσωπεύουν το 54,55% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage).

Η Σύμβαση ήρθε να αντικαταστήσει το προϊσχύσαν καθεστώς της Διεθνούς Σύμβασης για τον Περιορισμό της Ευθύνης των Πλοιοκτητών του 1957 (International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships), αυξάνοντας κατά πολύ τα προβλεπόμενα όρια.

Η Σύμβαση προβλέπει δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις με τη σύσταση κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης κατά τα άρθρα 11 επ. αυτής (ή και χωρίς τη σύσταση του κεφαλαίου αυτού, κατ' άρθ. 10 της Σύμβασης). Ως δικαιούχοι αναφέρονται ο πλοιοκτήτης και ο θαλάσσιος αρωγός, ως «πλοιοκτήτης» δε νοείται ο ιδιοκτήτης, ο ναυλωτής, ο εφοπλιστής και ο διαχειριστής θαλασσοπλοούντος πλοίου ενώ ως δικαιούχος αναφέρεται και ο ασφαλιστής αστικής ευθύνης.

Στη Σύμβαση ορίζονται περιοριστικός οι απαιτήσεις που τυγχάνουν αντικείμενο περιορισμού ευθύνης, ανεξάρτητα από τη βάση ευθύνης. Μεταξύ δε των υπό περιορισμό απαιτήσεων αναφέρονται: (α) οι απαιτήσεις που προέρχονται από απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες από απώλεια ή ζημιά σε πράγματα (περιλαμβάνοντας ζημιές σε λιμενικά έργα, δεξαμενές, διαύλους και βοηθήματα της ναυσιπλοΐας), που συνέβησαν πάνω στο πλοίο ή σε άμεση σχέση με την εκμετάλλευση του πλοίου ή με επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής και από κάθε άλλη απώλεια που προήλθε σαν συνέπειά τους, (β) απαιτήσεις για κάθε βλάβη που προέρχεται από απώλεια από καθυστέρηση στη θαλάσσια μεταφορά φορτίου, επιβατών ή των αποσκευών τους, (γ) απαιτήσεις που προέρχονται από άλλες απώλειες οι οποίες προέρχονται από προσβολή εξωσυμβατικών δικαιωμάτων σε άμεση σχέση με την εκμετάλλευση του πλοίου ή τις επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής, (δ) απαιτήσεις σχετικές με τη μετακίνηση, καταστροφή ή εξουδετέρωση των επιβλαβών συνεπειών στο φορτίο του πλοίου, (ε) απαιτήσεις προσώπου άλλου, εκτός από εκείνο που είναι υπεύθυνο, σχετικά μέτρα που πάρθηκαν για να αποτρέψουν ή να μειώσουν τη ζημιά, για την οποία το υπεύθυνο πρόσωπο θα μπορούσε να περιορίσει την ευθύνη του, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, καθώς και την περαιτέρω ζημιά που προκλήθηκε από τέτοια μέτρα και (στ) οι απαιτήσεις σχετικές με την ανέλκυση, μετακίνηση, καταστροφή ή εξουδετέρωση επιβλαβών συνεπειών πλοίου που έχει βυθισθεί,

ναυαγήσει, προσαράξει ή εγκαταλειφθεί, περιλαμβάνοντας και οτιδήποτε βρίσκεται ή βρισκόταν πάνω σε αυτό το πλοίο. Στην τελευταία κατηγορία θα πρέπει να θεωρηθεί ότι υπάγονται όλες οι απαιτήσεις που σχετίζονται με την ανέλκυση του ναυαγίου είτε θετικώς είτε αρνητικώς, δηλ. με την ανέλκυση ή τη μη ανέλκυση αυτού, όπως είναι η απαίτηση του οικείου λιμενικού οργανισμού, που προκύπτει από την αδυναμία του να χρησιμοποιήσει επωφελώς τον χώρο του ναυαγίου, όταν αυτό συμβαίνει εντός του λιμένος και ο πλοιοκτήτης παραλείπει να εκπληρώσει την νομική του υποχρέωση για ανέλκυση και απομάκρυνση του βυθισμένου σκάφους, αλλά και απαιτήσεις προς αποκατάσταση περιουσιακών ζημιών τρίτων και τα δικαιώματα τρίτων για την ανέλκυση, μετακίνηση κ.λπ. των ναυαγίων.

Προσδιορίζονται επίσης οι απαιτήσεις, οι οποίες εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης: (α) Απαιτήσεις για επιθαλάσσια αρωγή, (β) Απαιτήσεις για ζημιές που προέρχονται από ρύπανση πετρελαίου, με την έννοια της Διεθνούς Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη για ζημιά από ρύπανση πετρελαίου, (γ) Απαιτήσεις σύμφωνα με οποιαδήποτε διεθνή σύμβαση ή εθνική νομοθεσία που προβλέπει ή απαγορεύει τον περιορισμό της ευθύνης για ζημιές από πυρηνική ενέργεια. (δ) Απαιτήσεις κατά του πλοιοκτήτη πυρηνοκίνητου πλοίου για ζημιές από πυρηνική ενέργεια, (ε) Απαιτήσεις υπαλλήλων του πλοιοκτήτη ή εκείνου που παρέχει υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής που τα καθήκοντά τους συνδέονται με το πλοίο ή την επιχείρηση επιθαλάσσιας αρωγής, εάν σύμφωνα με τη νομοθεσία που διέπει τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μεταξύ του πλοιοκτήτη ή εκείνου που παρέχει υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής και των παραπάνω υπαλλήλων ο πλοιοκτήτης ή εκείνος που παρέχει υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής δεν δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του σχετικά με αυτές τις απαιτήσεις, ή εάν βάσει της νομοθεσίας αυτής, τους επιτρέπεται ο περιορισμός της ευθύνης τους αλλά σε ποσό μεγαλύτερο από αυτό που προβλέπει η Σύμβαση.

Τα όρια περιορισμού της ευθύνης που προβλέπει η Σύμβαση έχουν πλέον διαμορφωθεί ως ακολούθως, μετά την τροποποίηση της Σύμβασης LLMC με το Πρωτόκολλο του 1996 και τις τροποποιήσεις αυτού¹⁰:

- ❖ Το όριο για απαιτήσεις απώλειας ζωής ή σωματικής βλάβης για πλοία κάτω των 2000 κόρων ολικής χωρητικότητας ανέρχεται σε 3,02 εκατομμύρια SDR.

Για μεγαλύτερα πλοία τα ακόλουθα πρόσθετα ποσά καθορίζονται για τον υπολογισμό των ανώτατων ορίων:

Για κάθε κόρο από 2001 έως 30.000 κόρους καθορίζεται το ποσό των 1.208 SDR

Για κάθε κόρο από 30001 έως 70.000 κόρους καθορίζεται το ποσό των 906 SDR

Για κάθε κόρο πάνω από 70001 κόρους καθορίζεται το ποσό των 604 SDR

- ❖ Το όριο για απαιτήσεις ζημιών σε περιουσία για πλοία κάτω των 2000 κόρων ολικής χωρητικότητας ανέρχεται σε 1,51 εκατομμύριο SDR.

Για μεγαλύτερα πλοία τα ακόλουθα πρόσθετα ποσά καθορίζονται για τον υπολογισμό των ανώτατων ορίων:

Για κάθε κόρο από 2001 έως 30.000 κόρους καθορίζεται το ποσό των 604 SDR

Για κάθε κόρο από 30001 έως 70.000 κόρους καθορίζεται το ποσό των 453 SDR

Για κάθε κόρο πάνω από 70.000 κόρους καθορίζεται το ποσό των 302 SDR

Η Σύμβαση παρέχει ένα αρκετά ευρύ δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, βάσει των ανωτέρω, εκτός εάν αποδειχτεί ότι η απώλεια ή η ζημία προέκυψε από πράξη ή παράλειψη του ιδίου του πλοιοκτήτη, τελεσθείσα από βαρεία αμέλεια ή δόλο, οπότε και ο περιορισμός της ευθύνης με βάση την LLMC δεν είναι δυνατός.

¹⁰ Οι τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου αναμένεται να τεθούν σε ισχύ το έτος 2015 με το καθεστώς της σιωπηρής αποδοχής (tacit acceptance) που έχει πλέον καθιερώσει ο IMO για την επιτάχυνση της διαδικασίας αποδοχής και επικύρωσης των τροποποιήσεων των διεθνών συμβάσεων.

3.12. Διεθνής Σύμβαση για την αστική ευθύνη ζημιών από ρύπανση καύσιμου πετρελαίου (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage – Bunker Convention, 2001)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 23^η Μαρτίου 2001 και τέθηκε σε ισχύ την 21^η Νοεμβρίου 2008. Τα συμβαλλόμενα κράτη ανέρχονται σήμερα σε 77 και αντιπροσωπεύουν το 90,52% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage).

Η Σύμβαση Bunker υιοθετήθηκε με σκοπό την επαρκή, γρήγορη και αποτελεσματική αποζημίωση στα πρόσωπα που έχουν πληγεί από διαρροή πετρελαίου που μεταφέρεται από τα πλοία ως καύσιμο, εκτός των δεξαμενόπλοιων. Η Συνθήκη Bunker ήρθε να καλύψει το κενό που υπήρχε στο διεθνές σύστημα αποζημιώσεων από ρυπάνσεις που προκαλούνται από πλοία. Τα ζητήματα ευθυνών σε ρυπάνσεις που προξενούνται από δεξαμενόπλοια αντιμετωπίζονται ήδη όπως έχει αναφερθεί ανωτέρω από ειδικές Διεθνείς Συμβάσεις (CLC και Fund). Η Σύμβαση Bunker καλύπτει ζημιές που προξενούνται στην επικράτεια, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών υδάτων και στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) των κρατών μερών της Σύμβασης.

Ως περιβαλλοντικές ζημιές, σύμφωνα με τη Σύμβαση Bunker, νοούνται:

- ❖ Απώλειες ή ζημιές οι οποίες προκαλούνται έξω από το πλοίο από τη διαφυγή ή απόρριψη του καυσίμου πετρελαίου όποτε αυτό συμβεί, υπό την προϋπόθεση ότι οι αποζημιώσεις για την αποκατάσταση του περιβάλλοντος, εκτός των απωλειών εσόδων, θα περιορίζονται στα εύλογα μέτρα που πραγματικά ελήφθησαν ή πρόκειται να ληφθούν για την αποκατάσταση του βλαβέντος περιβάλλοντος.
- ❖ Τα έξοδα για προληπτικά μέτρα και κάθε περαιτέρω απώλεια ή ζημία που θα προκύψει από τα μέτρα αυτά.

Η Σύμβαση Bunker στηρίχθηκε στη φιλοσοφία και τις βασικές αρχές της Σύμβασης CLC. Έτσι βασική απαίτηση της Σύμβασης Bunker συνιστά η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να διατηρεί ασφαλιστική κάλυψη για τυχόν ρύπανση που μπορεί να προκληθεί από τα καύσιμα του πλοίου. Άλλη βασική διάταξη της Σύμβασης Bunker προβλέπει τη δυνατότητα των εναγόντων να προσφύγουν απευθείας κατά της ασφαλιστικής εταιρείας του πλοιοκτήτη.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση, πλοία άνω των 1.000 κόρων ολικής χωρητικότητας θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό το οποίο θα πιστοποιεί ότι το πλοίο διαθέτει ασφάλεια ή άλλη εγγύηση από τράπεζα ή άλλο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, που καλύπτει την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη για ζημίες από ρύπανση προκληθείσα από τα καύσιμα. Η ασφάλεια ή η εγγύηση που αναφέρεται ανωτέρω θα πρέπει να ισούται με το όριο της αστικής ευθύνης που καθορίζεται από την Εθνική ή Διεθνή νομοθεσία αλλά δεν θα υπερβαίνει το ποσό που καθορίζεται από τη Σύμβαση LLMC, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει με τα Πρωτόκολλα του 1996 και του 2012.

3.13. Διεθνής Σύμβαση για την ευθύνη και αποζημίωση για ζημίες σε σχέση με τη μεταφορά δια θαλάσσης επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών (International Convention on Liability and Compensation for damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea- HNS, 1996)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 3^η Μαΐου 1996 αλλά ουδέποτε τέθηκε σε ισχύ. Τα συμβαλλόμενα κράτη ανέρχονται σήμερα σε 14 και αντιπροσωπεύουν το 13,61% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage). Η Σύμβαση τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 2010, το οποίο θεωρείται ότι την αντικαθιστά πλήρως. Το Πρωτόκολλο υιοθετήθηκε την 30^η Απριλίου 2010 και θα τεθεί σε ισχύ 18 μήνες μετά την αποδοχή ή κύρωσή του από 12 κράτη υπό την προϋπόθεση ότι 4 τουλάχιστον κράτη θα έχουν, έκαστο, όχι λιγότερη από 2 εκατομμύρια τόνους ολικής χωρητικότητας και ότι τα πρόσωπα που σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου θα πρέπει να συνεισφέρουν στο HNS Fund θα έχουν παραλάβει κατά

το προηγούμενο ημερολογιακό έτος τουλάχιστον 40 εκατομμύρια τόνους φορτίου. Το Πρωτόκολλο σήμερα δεν έχει ακόμη επικυρωθεί από κανένα κράτος.

Σκοπός της Σύμβασης είναι να παρέχει αποζημίωση στα θύματα από ατυχήματα κατά τη μεταφορά, δια θαλάσσης, επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών. Όπως προκύπτει από τον παραπάνω πίνακα, η Σύμβαση HNS δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ. Ένα από τα εμπόδια για την κύρωσή της από τα κράτη μέλη ήταν η απαίτηση όπως τα κράτη αναφέρουν στο Γενικό Γραμματέα του IMO τις ποσότητες των επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, σε συσκευασμένη μορφή, που έχουν εισαχθεί στο κράτος δια θαλάσσης. Λόγω του μεγάλου αριθμού των ουσιών που αναφέρονται στη Σύμβαση HNS και της πολυπλοκότητας του συστήματος η απαίτηση αυτή λειτούργησε ανασταλτικά στην κύρωση αυτής.

Για την επίλυση των πρακτικών προβλημάτων που παρουσιάστηκαν για την κύρωση της Σύμβασης HNS, το 2010 συνεκλήθη Διεθνής Συνδιάσκεψη όπου υιοθετήθηκε το Πρωτόκολλο της Σύμβασης HNS 2010, το οποίο θεωρείται ότι αντικαθιστά επί της ουσίας πλήρως την HNS Σύμβαση. Το εν λόγω Πρωτόκολλο επίλυσε πολλά πρακτικά προβλήματα προκειμένου να διευκολύνει για τα κράτη τη διαδικασία κύρωσής, παρά ταύτα δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ.

Για τον ορισμό των επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών η Σύμβαση κάνει αναφορά σε επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, ως αυτές έχουν καθοριστεί από άλλες Διεθνείς Συνθήκες (MARPOL, IBC Code, IGC Code, IMCBC Code και IMDG Code). Οι περισσότερες από αυτές τις ουσίες είναι χημικές, διαφόρων χαρακτηριστικών και επικινδυνότητας σε χύδην ή σε συσκευασμένη μορφή. Οι χύδην ουσίες μπορεί να είναι στερεές ή υγρές, συμπεριλαμβανομένων και των υγροποιημένων αερίων, όπως το υγροποιημένο φυσικό αέριο (liquified natural gas) ή το υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο. Η HNS Σύμβαση προβλέπει ρητά ότι δεν υπάγονται στις διατάξεις της οι ραδιενεργές ουσίες ή οι ουσίες που υπάγονται στις Συμβάσεις CLC και Fund, προκειμένου να αποφευχθεί η επικάλυψη.

Η Σύμβαση εισάγει αυστηρά κριτήρια ευθύνης για τον πλοιοκτήτη και ένα σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης και ασφαλιστικών πιστοποιητικών. Βασίζεται στη φιλοσοφία και στο σύστημα των δύο επιπέδων αποζημίωσης που έχει συσταθεί και ισχύει σύμφωνα με τις Συμβάσεις CLC και Fund. Η Σύμβαση HNS όμως επεκτείνεται περισσότερο καθώς καλύπτει όχι μόνο ζημιές από τη ρύπανση αλλά και κινδύνους πυρκαγιάς και έκρηξης. Σύμφωνα με τη Σύμβαση, ως ζημία νοείται η βλάβη σε ανθρώπινη ζωή ή η σωματική βλάβη, η ζημία σε περιουσία εκτός του πλοίου, ζημία από μόλυνση του περιβάλλοντος, καθώς και το κόστος των προληπτικών μέτρων καθώς και η περαιτέρω ζημία που μπορεί να προκληθεί.

Στο πρώτο επίπεδο οι αποζημιώσεις για ζημιές από ατυχήματα που επισυμβαίνουν κατά τη μεταφορά των επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών θα καλύπτονται από τον πλοιοκτήτη, μέχρι το ανώτατο όριο των 100 εκατομμυρίων SDR. Το όριο αυτό αυξάνεται σε 115 εκατομμύρια SDR σε περίπτωση ζημιών από συσκευασμένες ουσίες ή από συνδυασμό συσκευασμένων και χύδην ουσιών. Ένα δεύτερο επίπεδο αποζημιώσεων θα ενεργοποιείται από το HNS Fund το οποίο μπορεί να ανέλθει μέχρι το ανώτατο όριο των 250 εκατομμυρίων SDR, όριο το οποίο περιλαμβάνει και το ως άνω ανώτατο όριο του πρώτου επιπέδου αποζημίωσης. Το δεύτερο επίπεδο αποζημίωσης θα ενεργοποιείται σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν φέρει καμία ευθύνη για τις ζημιές που προέκυψαν, ή δεν διαθέτει την οικονομική δυνατότητα να ανταποκριθεί στις αποζημιώσεις, ή διότι έχει ήδη καλύψει τις αποζημιώσεις μέχρι το ως άνω αναφερόμενο ανώτατο όριο. Το HNS Fund θα συσταθεί μόλις η Σύμβαση HNS τεθεί σε ισχύ. Τα κράτη που θα κυρώσουν τη Σύμβαση HNS θα συμμετέχουν και στο HNS Fund, το οποίο θα χρηματοδοτείται από εισφορές των προσώπων που παραλαμβάνουν μία ελάχιστη ποσότητα φορτίου επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους.

Σημειώνεται τέλος ότι το Πρωτόκολλο HNS δεν έχει ακόμη κυρωθεί επισήμως από κανένα κράτος.

3.14. Σύμβαση σχετικά με την αστική ευθύνη στο πεδίο της θαλάσσιας μεταφοράς πυρηνικών υλικών (Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material- NUCLEAR 1971)

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 17^η Δεκεμβρίου 1971 και τέθηκε σε ισχύ την 15^η Ιουλίου 1975. Τα συμβαλλόμενα κράτη ανέρχονται σήμερα σε 17 και αντιπροσωπεύουν το 20,38% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage).

Η Σύμβαση NUCLEAR έχει ως σκοπό να θέσει κανόνες για την αστική ευθύνη σε σχέση με ζημιές που μπορεί να προκύψουν κατά τη μεταφορά δια θαλάσσης πυρηνικών ουσιών. Σκοπός της εν λόγω Σύμβασης είναι να επιλύσει προβλήματα και αντιθέσεις που ανακύπτουν από την ταυτόχρονη εφαρμογή άλλων συμβάσεων οι οποίες καθορίζουν την ευθύνη που προκύπτει από πυρηνικό ατύχημα στους διαχειριστές των πυρηνικών εγκαταστάσεων προς τις οποίες ή από τις οποίες μεταφέρεται το πυρηνικό υλικό καθώς και από άλλες συμβάσεις που ρυθμίζουν την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη σε περίπτωση πρόκλησης ζημιών κατά τη θαλάσσια μεταφορά.

Η Σύμβαση NUCLEAR προβλέπει ότι ένα πρόσωπο που εμπλέκεται σε ζημιές που προέρχονται από πυρηνικό ατύχημα μπορεί να απαλλάσσεται της ευθύνης του μόνο σε περίπτωση που ο διαχειριστής της πυρηνικής εγκατάστασης είναι επίσης υπεύθυνος για το ατύχημα και τις ζημιές που προκλήθηκαν από αυτό, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη Συνθήκη των Παρισίων της 29^{ης} Ιουλίου 1960 για την ευθύνη τρίτου μέρους στο πεδίο της πυρηνικής ενέργειας ή είναι υπεύθυνος σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση της Βιέννης της 21^{ης} Μαΐου 1963 για την αστική ευθύνη από πυρηνικές ζημιές ή είναι υπεύθυνος σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία του κράτους όπου λαμβάνει χώρα το ατύχημα, η οποία παρέχει παρόμοια προστασία στα πρόσωπα που έχουν υποστεί ζημία από το ατύχημα.

3.15. Διεθνής Σύμβαση του Ναϊρόμπι για την απομάκρυνση των ναυαγίων (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks- NAIROBI WRC 2007

Συνοπτικά: Υιοθετήθηκε την 18^η Μαΐου 2007 και θα τεθεί σε ισχύ την 14^η Απριλίου 2015. Τα συμβαλλόμενα κράτη ανέρχονται σήμερα σε 11 και αντιπροσωπεύουν το 5,38% της παγκόσμιας χωρητικότητας (tonnage).

Ο αριθμός των εγκαταλελειμμένων ναυαγίων υπολογίζεται περίπου σε 1.300 παγκοσμίως με αυξανόμενο ρυθμό λόγω της αύξησης του παγκόσμιου στόλου. Τα προβλήματα που δημιουργούν τα ναυάγια στα παράκτια κράτη και στη ναυτιλία γενικότερα είναι προφανή και έγκεινται κυρίως στους κινδύνους που μπορεί να προκαλέσουν στη ναυσιπλοΐα ανάλογα με τη θέση και το βάθος που βρίσκονται και στις ζημιές που μπορεί να προκληθούν από την παραμονή τους στο θαλάσσιο περιβάλλον (από υλικά κατασκευής και εξοπλισμού καθώς και του φορτίου που μετέφεραν).

Η Σύμβαση κλήθηκε να καλύψει το κενό που υπήρχε στο διεθνές νομικό πλαίσιο θέτοντας ειδικούς κανόνες αναφορικά με την απομάκρυνση ναυαγίων από περιοχές που βρίσκονται πέραν των ορίων δικαιοδοσίας των κρατών. Η Σύμβαση περιέχει επίσης διατάξεις, η εφαρμογή των οποίων εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών, για τις περιπτώσεις ναυαγίων σε περιοχές εντός των περιοχών δικαιοδοσίας τους, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών υδάτων. Οικονομικά υπεύθυνος για το κόστος απομάκρυνσης του ναυαγίου, βάσει της Σύμβασης, είναι ο πλοιοκτήτης και προβλέπεται η υποχρέωση ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εγγύησης για την κάλυψη του συγκεκριμένου κόστους. Κάθε κράτος με έννομο συμφέρον δικαιούται να προσφύγει άμεσα και απευθείας κατά του ασφαλιστή ή εγγυητή του πλοίου. Επιπλέον, η Σύμβαση προβλέπει:

- ❖ Την υποχρέωση του πλησιέστερου στο ναυάγιο παράκτιου κράτους για την προειδοποίηση των ναυτιλλομένων και των άλλων παράκτιων κρατών αναφορικά με το ναυάγιο και τις ενέργειες στις οποίες έχει προβεί για τον εντοπισμό του.
- ❖ Κριτήρια για τον προσδιορισμό των κινδύνων που δημιουργούνται από το ναυάγιο (βάθος θάλασσας πάνω από το ναυάγιο, γειτνίαση με πορεία πλοίων, συχνότητα θαλάσσιας κυκλοφορίας, ευπάθεια λιμενικών εγκαταστάσεων κ.α.).
- ❖ Περιβαλλοντικά κριτήρια για τις πιθανές ζημιές στο περιβάλλον από τη διαφυγή φορτίου ή πετρελαίου.
- ❖ Μέτρα για τη διευκόλυνση απομάκρυνσης των ναυαγίων, περιλαμβανομένων των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων για τη μετακίνηση επικίνδυνων ναυαγίων, τόσο αναφορικά με τον πλοιοκτήτη όσο και αναφορικά με το κράτος, σε περίπτωση που το τελευταίο υποχρεούται να παρέμβει.
- ❖ Αστική ευθύνη πλοιοκτήτη για τα έξοδα εντοπισμού, σήμανσης και απομάκρυνσης του ναυαγίου.
- ❖ Διατάξεις επίλυσης διαφορών για οποιοδήποτε θέμα άπτεται του πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης.

3.16. Σχολιασμός

Όπως προκύπτει από το σύνολο της νομοθεσίας που αναλύεται στο παρόν κεφάλαιο, τα νομοθετήματα αναφορικά με την ευθύνη και την αποζημίωση στα θέματα της θαλάσσιας ρύπανσης στη ναυτιλία είναι πολυάριθμα, εκτενή και πολυποίκιλα. Το ερώτημα που τίθεται εν προκειμένω είναι κατά ποσό είναι και επαρκή. Το ερώτημα είναι εύλογο δεδομένου ότι κάθε φορά που οι ισχύουσες διατάξεις “δοκιμάστηκαν” σε σημαντικά ατυχήματα, τα αποτελέσματά τους δεν ήταν ικανοποιητικά, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται αντιδράσεις, να αναθεωρούνται και να τροποποιούνται, μέχρι την επόμενη μη επιτυχή “δοκιμασία” τους.

Το διεθνές καθεστώς ορθώς κατοχυρώνει την αντικειμενική ευθύνη των προσώπων που είναι υπεύθυνα για τη ρύπανση, δεδομένου ότι η απόδειξη υπαιτιότητας σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων είναι ιδιαίτερος δυσχερής και η απαίτησή της θα

ήταν άδικη για τους ζημιωθέντες. Από την άλλη προβλέπει τη δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης των υπεύθυνων προσώπων κατά τρόπο που καθιστά την ανατροπή του σχετικού δικαιώματος περιορισμού σχεδόν αδύνατη, αφού για να είναι δυνατός ο μη περιορισμός θα πρέπει να αποδειχθεί ενέργεια του υπευθύνου τελεσθείσα με βαρεία αμέλεια ή δόλο. Η δυσχέρεια της απόδειξης της υπαιτιότητας στις περιπτώσεις αυτές, σε συνδυασμό με τους πολυετείς δικαστικούς αγώνες που θα απαιτούσε μία τελεσίδικη κρίση επί των ανωτέρω, καθιστούν τη συγκεκριμένη οδό αποτρεπτική για τους ζημιωθέντες, οι οποίοι συνήθως προτιμούν την πιο γρήγορη οδό της συμβιβαστικής επίλυσης, υπό το καθεστώς του περιορισμού της ευθύνης, με αποτέλεσμα να είναι σχεδόν αδύνατη η πλήρης αποζημίωσή τους.

Το άλλο θέμα που προκύπτει είναι ο ορισμός του υπεύθυνου προσώπου. Οι διεθνείς συνθήκες επικεντρώνονται στο πρόσωπο του εγγεγραμμένου- αναγνωρισμένου πλοιοκτήτη, μη λαμβάνοντας υπόψη τις ευθύνες άλλων εμπλεκόμενων όπως του διαχειριστή, ή του ναυλωτή, ή άλλων τρίτων μερών που μπορεί να ευθύνονται για την πρόκληση της ρύπανσης. Το ερώτημα που τίθεται εδώ αφορά κυρίως τη βάση στην οποία στηρίχθηκε το καθεστώς των διεθνών συνθηκών το οποίο φαίνεται να μην εστιάζει στην ευθύνη των πραγματικών ρυπαινόντων και να παρέχει μία de facto ασυλία και απαλλαγή σε άλλους φορείς, οι οποίοι παίζουν σημαντικό ρόλο στη διενέργεια της ναυτιλιακής δραστηριότητας και συνακόλουθα στη ρύπανση που μπορεί να προκύψει από αυτήν. Τα πρόσωπα αυτά προστατεύονται έναντι κάθε αξίωσης αποζημίωσης εκτός εάν η ζημία ήταν αποτέλεσμα προσωπικής τους ενέργειας ή παράλειψης, η οποία διενεργήθηκε με δόλο ή βαρεία αμέλεια. Η εν λόγω προστασία όλων αυτών των βασικών φορέων συνεπάγεται ότι τα πρόσωπα αυτά δύνανται να δρουν με σχεδόν απόλυτη προστασία έναντι αξιώσεων αποζημίωσης σε περίπτωση συμβάντος που προκαλεί ρύπανση και κατά συνέπεια δεν έχουν κανένα απολύτως κίνητρο για συμμόρφωση με τις ισχύουσες διατάξεις. Επιπλέον με τον τρόπο αυτό δεν αναπτύσσεται το συναίσθημα ευθύνης που θα έπρεπε να διέπει το σύνολο των εμπλεκόμενων στη ναυτιλία φορέων.

Ακολουθεί το θέμα των αποζημιώσεων, τα όρια των οποίων αναδιαμορφώνονται συνεχώς και τα οποία κάθε φορά φαίνεται να μην επαρκούν, ιδίως για να καλύψουν το τμήμα της οικολογικής αποκατάστασης¹¹.

Στενά συνδεδεμένο με τα ποσά των αποζημιώσεων είναι το είδος των ζημιών που καλύπτονται από τις διεθνείς συνθήκες, ως έχουν διαμορφωθεί σήμερα. Οι ζημιές που καλύπτονται από τη CLC, το Fund και την LLMC προβλέπονται σχετικά περιοριστικά, με αποτέλεσμα πολλά είδη ζημιών να μην εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους. Οι καλυπτόμενες ζημιές είναι κατά κύριο λόγο περιουσιακές και οικονομικές. Όσον αφορά στις περιβαλλοντικές ζημιές, το υφιστάμενο καθεστώς καλύπτει τη λήψη προληπτικών μέτρων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται οι δαπάνες εξυγίανσης και εύλογα μέτρα αποκατάστασης που έχουν ληφθεί ή πρόκειται να ληφθούν. Η ζημία όμως που υφίσταται το περιβάλλον καθαυτή δεν αποτελεί αντικείμενο αποζημίωσης, πράγμα που σημαίνει ότι το καθεστώς εξακολουθεί να υπολείπεται των πραγματικών αναγκών.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η εφαρμογή της αρχής “ο ρυπαίνων πληρώνει” που διέπει το διεθνές δίκαιο περιβάλλοντος, ίσως να πρέπει να γίνει αυστηρότερη στην περίπτωση της θαλάσσιας ρύπανσης. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί με περιορισμό του δικαιώματος του πλοιοκτήτη για περιορισμό της ευθύνης του και με εξισορρόπηση της ευθύνης των εμπλεκομένων σε μία θαλάσσια μεταφορά και την έκθεσή τους στην ευθύνη που τους αναλογεί. Τα όρια της αποζημίωσης θα πρέπει να αναθεωρούνται σε τακτό χρόνο, αναλόγως των εξελίξεων στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς, χωρίς να πρέπει να ανατραπούν πρώτα από κάποιο ατύχημα, ενώ το είδος των καλυπτόμενων ζημιών θα πρέπει να ανταποκρίνεται στο σύνολο των ζημιών που προκύπτουν από περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης.

¹¹ Ειδικά αναφορικά με την πετρελαϊκή ρύπανση από δεξαμενόπλοια τα νέα όρια του Supplementary Fund δεν έχουν ακόμη δοκιμαστεί σε κάποιο μεγάλο ατύχημα, οπότε το μέλλον θα δείξει κατά πόσο τα όρια αυτά είναι επαρκή. Σημαντικό στοιχείο στην αξιολόγηση αυτών όμως συνιστά το γεγονός ότι τα όρια αυτά εξακολουθούν να είναι χαμηλότερα των αντίστοιχων ορίων της OPA '90. Ανησυχητικό επίσης είναι το γεγονός ότι το Supplementary Fund σήμερα έχει κυρωθεί από κράτη που αντιπροσωπεύουν μόλις το 18,26% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

4. Κοινοτική νομοθεσία για την θαλάσσια ρύπανση

4.1. Γενικά- Ιστορική Αναδρομή

4.1.1. Τα πρώτα μέτρα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ασχολήθηκε ειδικότερα με το θέμα της θαλάσσιας ρύπανσης μετά το ατύχημα του Amoci Valdiz το 1978, οπότε και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο προχώρησε στην πρόταση μίας σειράς μέτρων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τον έλεγχο και περιορισμό της θαλάσσιας ρύπανσης, θεωρώντας ότι τα μέτρα που είχαν ληφθεί μέχρι τότε στο πλαίσιο των διεθνών συνθηκών ήταν ανεπαρκή. Κατά το χρόνο όμως εκείνο η πρόταση για λήψη μέτρων δεν προχώρησε αφού μετά το ατύχημα η ενεργοποίηση ατόνησε, τα κράτη μέλη φάνηκαν απρόθυμα να προχωρήσουν στη λήψη δεσμευτικών μέτρων, η δε προϋπόθεση ομοφωνίας που προβλεπόταν για τη λήψη των μέτρων δεν ευνοούσε, με αποτέλεσμα την υιοθέτηση περιορισμένων και μη ειδικών μέτρων.

Τα πρώτα ειδικά στοχευόμενα μέτρα ελήφθησαν τελικά στη δεκαετία του 1990¹², οπότε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο κατάφερε να υιοθετήσει μία σειρά μέτρων που στόχευαν στην οργάνωση των κρατών μελών για αυστηρότερη εφαρμογή των διεθνών συνθηκών καθώς και στην κατοχύρωση ειδικών μέτρων στις περιπτώσεις όπου οι διεθνείς συνθήκες και τα μέτρα του IMO είτε δεν υπήρχαν είτε ήταν ανεπαρκή. Τα μέτρα που υιοθετήθηκαν την εποχή εκείνη, ή είχαν δρομολογηθεί προς υιοθέτηση, αποσκοπούσαν ουσιαστικά στην εναρμόνιση της κοινοτικής νομοθεσίας με τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου, με στόχο την ομοιόμορφη εφαρμογή των διεθνών κανονισμών.

¹² Οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995 για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα) [Επίσημη Εφημερίδα L 157, 07.07.1995], Οδηγία 94/57/EC του Συμβουλίου της 22 Νοεμβρίου 1992 σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (ΕΕ L 319, 12.12.1994), η οποία καταργήθηκε με την Οδηγία 2009/15/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) και για την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία [Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 324 της 29/11/2002 σ. 0001 – 0005], Οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου - Δήλωση της Επιτροπής [Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 332 της 28/12/2000 σ. 0081 – 0090].

Χαρακτηριστικά παραδείγματα της συγκεκριμένης τάσης ήταν η Οδηγία 96/98/EK του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1996 σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων, που αφορά στη συμμόρφωση των κοινοτικών πλοίων με τις Διεθνείς Συνθήκες (MARPOL, SOLAS κ.α.) και τη διασφάλιση της ελεύθερης ενδοκοινοτικής διακίνησης του εν λόγω εξοπλισμού, η Οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, σε συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις της MARPOL 73/78, καθώς και ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), με σκοπό την επικαιροποίηση και τη διευκόλυνση της τροποποίησης της κοινοτικής ναυτιλιακής νομοθεσίας βάσει των εξελίξεων που σημειώνονται στα διεθνή νομοθετήματα.

4.1.2. Αντιδράσεις μετά το ναυάγιο του Erika. Το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika στα ανοιχτά των γαλλικών ακτών όμως τον Δεκέμβριο 1999 αποτέλεσε την αφετηρία νέων εξελίξεων στην καθιέρωση της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα, αφού για μία ακόμη φορά το τότε υφιστάμενο νομικό πλαίσιο αποδείχθηκε αναποτελεσματικό, η δε πρακτική εφαρμογή του προβληματική.

Έτσι, τρεις μήνες μετά το εν λόγω ατύχημα, την 21η Μαρτίου του 2000, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε “Ανακοίνωση σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου”¹³, η οποία περιελάμβανε προτάσεις συγκεκριμένων δράσεων για την αποφυγή της επανάληψης παρόμοιων ατυχημάτων (δέσμη Erika I). Εν όψει του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Biarritz της 27ης Σεπτεμβρίου 2000 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προέβη σε απολογισμό των μέτρων που εφαρμόζονταν ήδη και των μέτρων που έπρεπε να ληφθούν σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας¹⁴.

Τα μέτρα της Erika I διακρίνονταν στα αναγκαία μέτρα που θα έπρεπε να ληφθούν άμεσα και αφορούσαν στις σοβαρότερες ελλείψεις της κοινοτικής νομοθεσίας και στα πιο πολύπλοκα μέτρα που θα έπρεπε να ληφθούν σε δεύτερο στάδιο.

¹³ Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου της 21^{ης} Μαρτίου 2000 [COM(2000) 142]

¹⁴ Βλέπε και ανωτέρω ενότητα 3.3.5.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Biarritz ζήτησε την ταχεία έγκριση της δέσμης Erika I και κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει, το συντομότερο δυνατόν, πρόταση για δεύτερη δέσμη μέτρων, για τη συμπλήρωση των τριών νομοθετικών προτάσεων που υποβλήθηκαν την 21η Μαρτίου 2000.

Η δέσμη Erika II¹⁵ παρουσιάστηκε τελικά στις 6 Δεκεμβρίου 2000 και αποβλέπει στη βελτίωση, κατά αειφόρο τρόπο, της προστασίας των ευρωπαϊκών υδάτων έναντι των κινδύνων ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανση.

4.1.3. Αντιδράσεις μετά το ναυάγιο του Prestige. Στις 13 Νοεμβρίου 2002, το ατύχημα του πετρελαιοφόρου Prestige στα ανοικτά των ακτών της Γαλικίας έφερε πάλι το θέμα της πετρελαϊκής ρύπανσης της θάλασσας στο προσκήνιο. Τα μέτρα των πακέτων Erika I και Erika II που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα τίθονταν σε εφαρμογή τον Ιανουάριο 2003, για το λόγο αυτό, επ'αφορμή του ατυχήματος του Prestige η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αντέδρασε άμεσα εκδίδοντας σχετική ανακοίνωση¹⁶ προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο με την οποία, μεταξύ άλλων, ζητούσε την επίσπευση των μέτρων που είχαν αποφασιστεί με τα πακέτα Erika I και Erika II και την επιτάχυνση των προβλεπόμενων χρονοδιαγραμμάτων, ενώ πρότεινε επίσης την αναθεώρηση ορισμένων πτυχών του διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης για την πετρελαϊκής προελεύσεως ρύπανση.

Επί του τελευταίου θέματος η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι υπάρχει ανάγκη εξισορρόπησης της ευθύνης των εμπλεκόμενων στην δια θαλάσσης μεταφορά πετρελαίου και της έκθεσής τους σε ευθύνη, καθώς επίσης και για αυστηρότερη εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει». Δεδομένου ότι η ανάληψη δράσης σε διεθνές επίπεδο είναι ο μόνος τρόπος επίτευξης των ως άνω τροποποιήσεων, θεωρήθηκε ότι η δράση και η στήριξη των κρατών μελών είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη του σκοπού αυτού. Εν προκειμένω, τα κράτη μέλη θα όφειλαν, ειδικότερα, να υποστηρίξουν προτάσεις που θα αποβλέπουν στον περιορισμό του δικαιώματος του πλοιοκτήτη για περιορισμό της χρηματοοικονομικής ευθύνης του, εάν το ατύχημα

¹⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με το δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika [COM (2000) 802]

¹⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την ενίσχυση της θαλάσσιας αλιείας κατόπιν του ναυαγίου του πετρελαιοφόρου «Prestige» [COM/2002/0681]

συνέβη εξαιτίας του, καθώς και προτάσεις για την άρση της de facto ασυλίας άλλων, βασικών εμπλεκόμενων μερών, ειδικότερα δε του ναυλωτή, του φορέα εκμετάλλευσης ή του διαχειριστή του πλοίου από αξιώσεις αποζημίωσης (εξαιρουμένων των αξιώσεων προσφυγής από τον αναγνωρισμένο πλοιοκτήτη). Επιπλέον, η Επιτροπή διατύπωσε την άποψη ότι το τότε υφιστάμενο διεθνές καθεστώς δεν εξασφάλιζε επαρκείς αποζημιώσεις για τις περιβαλλοντικές ζημιές (οικολογική αποκατάσταση), όπως προέκυπτε από τις αποζημιώσεις για τα ατυχήματα των Erika και Prestige.

Ως συμπλήρωμα των προαναφερθέντων μέτρων στον τομέα της ευθύνης και αποζημίωσης, η Επιτροπή πρότεινε την ανάγκη επιβολής ποινικών κυρώσεων στα άτομα τα οποία, εξ σοβαρής αμελείας, προκαλούν θαλάσσια ρύπανση, σκόπιμη ή τυχαία. Ως άμεσο μέτρο, η Επιτροπή θεώρησε, ότι έπρεπε να εκδοθεί, τάχιστα, κοινοτική νομοθεσία για τη θέσπιση ποινικών κυρώσεων για τα πρόσωπα (συμπεριλαμβανομένων των νομικών προσώπων) που προκάλεσαν ρύπανση εκ σοβαρής αμελείας. Ανάλογο μέτρο περιλαμβανόταν ήδη στις προτάσεις Erika II¹⁷, δεν προχώρησε όμως στο Συμβούλιο. Το μέτρο αυτό είναι ποινικής φύσεως και, ως εκ τούτου, δεν σχετίζεται με την αποζημίωση για φθορές. Αντιθέτως, αποβλέπει στο να εξασφαλιστεί μία κοινοτικής εμβέλειας εφαρμογή αποτρεπτικών κυρώσεων για όσους εμπλέκονται στην δια θαλάσσης μεταφορά πετρελαίου.

Βασική απόρροια της ενεργοποίησης και της πίεσης που εξάσκησε η Ευρωπαϊκή Ένωση μετά το ατύχημα του Prestige ήταν η υιοθέτηση του Supplementary Fund το 2003 με τον καθορισμό των ορίων αποζημίωσης στο ποσό των 750 SDR¹⁸, καθώς και η υιοθέτηση της Οδηγίας 2005/35/EK 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.

4.1.4. Το τρίτο πακέτο θαλάσσιας ασφάλειας. Με την ως άνω ενεργοποίηση και την υιοθέτηση των πακέτων Erika I και Erika II η Ευρωπαϊκή Ένωση επέδειξε τη διάθεσή της για μη αποδοχή πλοίων που υπολείπονται των διεθνών προδιαγραφών. Ήδη όμως από το έτος 2005 ήταν σαφές ότι το καθεστώς εξακολουθούσε να παρουσιάζει

¹⁷ Άρθρο 10 της πρότασης για το Ταμείο COPE

¹⁸ Σημειώνεται ότι στην πρότασή της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε ζητήσει την αύξηση των ορίων του Supplementary Fund σε ποσό όχι μικρότερου του 1 δισεκατομμυρίου Ευρώ, προκειμένου να ανταποκρίνεται στα ποσά αποζημίωσης τα οποία η Επιτροπή υπολόγιζε ότι θα κάλυπτε το Ταμείο COPE

ελλείψεις. Έτσι κατά το Νοέμβριο του 2005 άρχισαν οι διεργασίες για την προετοιμασία του τρίτου πακέτου θαλάσσιας ασφάλειας, το οποίο υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 11 Μαρτίου 2009 (Erika III). Στόχος του τρίτου πακέτου είναι η αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλιακής δραστηριότητας, πριμοδοτώντας τους εμπλεκόμενους που σέβονται τις απαιτήσεις ασφαλείας, κυρίως μέσω της αύξησης της πίεσης προς τα πρόσωπα που εξακολουθούν να λειτουργούν πλοία που δεν πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις ασφαλείας.

Από τότε η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει προβεί σε πληθώρα νέων Οδηγιών, ψηφισμάτων, ανακοινώσεων και τροποποιήσεων που αφορούν τόσο στη θαλάσσια ρύπανση από τα πλοία όσο και στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος εν γένει. Στο πλαίσιο αυτό υιοθετήθηκε και η Οδηγία 2008/56/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17^{ης} Ιουνίου 2008 για τον καθορισμό κοινοτικού πλαισίου δράσης στον τομέα της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική), σε εκτέλεση της θεματικής στρατηγικής για την προστασία και τη διατήρηση του θαλασσιού περιβάλλοντος, σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1600/2002/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002, για τη θέσπιση του Έκτου Κοινοτικού Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον. Η Οδηγία- Πλαίσιο σκοπεύει στον προσδιορισμό κοινών στόχων επί τη βάση των οποίων τα κράτη μέλη οφείλουν να χαράξουν τις δικές τους στρατηγικές καθώς και περιφερειακές στρατηγικές, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και με τρίτες χώρες ώστε να επιτευχθεί μια ικανοποιητική οικολογική κατάσταση στα θαλάσσια ύδατα της δικαιοδοσίας τους¹⁹.

4.2. Το πακέτο Erika I ειδικότερα

Σκοπός του πακέτου Erika I ήταν να επέλθει αλλαγή στη νοοτροπία της μεταφοράς πετρελαίου δια θαλάσσης. Η Επιτροπή θεώρησε ότι απαιτούνται ισχυρά

¹⁹ Αντίστοιχες δεσμεύσεις προβλέπονται στην Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής: Προς μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες [COM(2006) 275] και την Γαλάζια Βίβλο: Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, [COM (2007) 575]

κίνητρα για να πεισθούν όλοι οι εμπλεκόμενοι- πλοιοκτήτες, ναυλωτές, νηογνώμονες και οργανισμοί επιθεωρήσεων- προκειμένου να εντείνουν τα κριτήρια ποιότητας στη λειτουργία τους. Παράλληλα θεωρήθηκε ότι θα πρέπει να υπάρχουν αυστηρότερα μέτρα για όσους επιδιώκουν το γρήγορο οικονομικό όφελος σε βάρος της ποιότητας και της ασφάλειας. Σύμφωνα με την Επιτροπή, το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου Erika κατέδειξε τον κίνδυνο που συνεπάγονται τα παλαιά πλοία καθώς και την ανάγκη ενδυνάμωσης του κοινοτικού πλαισίου, το οποίο κατά το χρόνο εκείνο δεν εφαρμοζόταν σωστά, ειδικά αναφορικά με τις επιθεωρήσεις στους λιμένες των κρατών μελών, πέραν των προτύπων του IMO. Επρόκειτο δηλαδή για την ίδια τάση που επέδειξαν και οι ΗΠΑ, μετά το ατύχημα του Exxon Valdez.

Πιο συγκεκριμένα, τα άμεσα μέτρα που πρότεινε η Erika I αφορούσαν:

- ❖ Στην ενίσχυση της τότε ισχύουσας Ευρωπαϊκής Οδηγίας²⁰ για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, με αύξηση του αριθμού των επιθεωρήσεων και καταγραφή σε μαύρη λίστα με απαγόρευση πρόσβασης σε λιμένες της ΕΕ των πλοίων που έχουν επανειλημμένως χαρακτηριστεί ως ευρισκόμενα σε κακή κατάσταση. Για το σκοπό αυτό υιοθετήθηκε η Οδηγία 2001/106/ΕΚ. Στόχος της οδηγίας είναι να καταστεί υποχρεωτικό μάλλον παρά διακριτικό το καθεστώς επιθεώρησης ορισμένων πλοίων που είναι ενδεχομένως επικίνδυνα, να ενισχυθούν τα μέτρα τα σχετικά με πλοία τα οποία εμφανώς υπολείπονται όσον αφορά την τήρηση των κανόνων και να διασφαλιστεί η καλύτερη εφαρμογή της Οδηγίας 95/21/ΕΚ.
- ❖ Στην ενίσχυση της τότε ισχύουσας Ευρωπαϊκής Οδηγίας²¹ για τις δραστηριότητες των οργανισμών επιθεώρησης, οι οποίοι ελέγχουν την ασφάλεια της δομής των

²⁰ Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995 για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα).

²¹ Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22 Νοεμβρίου 1992 σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών, η οποία καταργήθηκε με την Οδηγία 2009/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών.

πλοίων για λογαριασμό του κράτους της σημαίας, με αυστηροποίηση των κριτηρίων ποιότητας που εφαρμόζονται για αυτούς. Προκειμένου να εγκριθεί η άσκηση των δραστηριοτήτων τους στην ΕΕ, οι εν λόγω οργανισμοί οφείλουν να τηρούν μονίμως τα κριτήρια αυτά, ενώ η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν θα αποτελεί το αντικείμενο αυστηρής παρακολούθησης. Σε περίπτωση που δεν πληρούν τα κριτήρια, θα εκτίθενται σε προσωρινή ή μόνιμη απόσυρση της κοινοτικής έγκρισης που τους επιτρέπει την προσφορά των υπηρεσιών τους στα κράτη μέλη της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό υιοθετήθηκε η Οδηγία 2001/105/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών.

- ❖ Στη θέσπιση χρονοδιαγράμματος, αντίστοιχου της ΟΡΑ '90 για τη σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους από την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Στο πλαίσιο αυτό υιοθετήθηκε ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002²² του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Φεβρουαρίου 2002, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου, με σκοπό την επιτάχυνση της διαδικασία προσαρμογής των κρατών μελών στις σχετικές διατάξεις της MARPOL 73/78. Ο Κανονισμός, ως αναδιατυπώθηκε από τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 530/2012, εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 5.000 τόνων και άνω που είτε φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, είτε καταπλέουν σε λιμένα ή σταθμό ανοικτής θάλασσας ή αποπλέουν από αυτούς ή αγκυροβολούν σε περιοχή που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν. Η απώτατη ημερομηνία που τίθεται από τον Κανονισμό για κυκλοφορία

²² Καταργήθηκε και αναδιατυπώθηκε από τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 530/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2012 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους

πλοίων που υπάγονται στις διατάξεις του είναι η επέτειος της ημερομηνίας παράδοσης του πλοίου που συμπληρώνεται μέσα στο έτος 2015.

Τα μελλοντικά μέτρα που πρότεινε το πακέτο Erika I αναλύονται παρακάτω, στο πακέτο Erika II.

4.3. Το πακέτο Erika II ειδικότερα

Το πακέτο Erika II, επικεντρώθηκε στην υλοποίηση των μέτρων που είχαν ήδη προταθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο του πακέτου Erika I και τα οποία είχαν ως εξής:

- ❖ τη δημιουργία Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), ο οποίος θα έχει ως αποστολή την αρωγή της Επιτροπής με επιστημονικές και τεχνικές γνώμες επί θεμάτων θαλάσσιας ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, προκειμένου να τη βοηθήσει στη διαρκή αυτή διαδικασία της επικαιροποίησης και ανάπτυξης της νομοθεσίας. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία του κοινοτικού συστήματος θαλάσσιας ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, εκπρόσωποι του Οργανισμού θα πραγματοποιούν ελέγχους στα κράτη μέλη. Μεταξύ των καθηκόντων του Οργανισμού, θα συγκαταλέγεται και η ενίσχυση του καθεστώτος του ελέγχου από το κράτος του λιμένα, ο έλεγχος των αναγνωρισμένων νηογνομόνων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η δημιουργία βάσεως δεδομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα, η διαμόρφωση κοινής μεθόδου διερεύνησης των θαλάσσιων ατυχημάτων και η δημιουργία ευρωπαϊκού συστήματος πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία. Σε εκτέλεση των ανωτέρω ψηφίστηκε ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα²³.

²³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 208 της 05/08/2002 σ. 0001 – 0009)

- ❖ Ευρωπαϊκή Οδηγία²⁴ που θα δημιουργήσει σύστημα κοινοποίησης με στόχο τη βελτίωση της επιτήρησης της κυκλοφορίας στα ευρωπαϊκά ύδατα. Τα κράτη μέλη θα αποκτήσουν αυξημένες αρμοδιότητες παρέμβασης σε περίπτωση απειλής ατυχήματος ή ρύπανσης. Τα πλοία που κατευθύνονται σε λιμένες της Ένωσης θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με συστήματα αυτόματης αναγνώρισης για την αυτόματη επικοινωνία με τις επάκτιες αρχές, καθώς και καταγραφείς των δεδομένων ταξιδιού (μαύρα κουτιά), ούτως ώστε να διευκολυνθούν οι έρευνες σε περίπτωση ατυχήματος. Η Οδηγία θα βελτιώσει τις διαδικασίες ανταλλαγής δεδομένων για τα επικίνδυνα φορτία, μέσω διευρωπαϊκού δικτύου τηλεματικής και θα επιτρέψει στις αρχές να εμποδίζουν τον απόπλου των πλοίων όταν οι μετεωρολογικές συνθήκες είναι ιδιαίτερα δυσμενείς. Επίσης, επιβάλλει σε κάθε θαλάσσιο κράτος μέλος υποχρέωση διευθέτησης καταφυγίου για τα κινδυνεύοντα πλοία.

- ❖ τη βελτίωση του τότε ισχύοντος διεθνούς καθεστώτος αποζημίωσης των ζημιωθέντων από θαλάσσια ρύπανση. Η Επιτροπή πρότεινε την ανύψωση των οροφών αποζημίωσης στα ευρωπαϊκά ύδατα (μέχρι 1 δισεκατομμύριο ευρώ, ενώ η τρέχουσα οροφή είναι 200 εκατομμύρια ευρώ) και τη θέσπιση κατάλληλων κυρώσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης που ευθύνονται για εξ αμελείας ρύπανση. Στο πλαίσιο αυτό προτάθηκε η δημιουργία ενός συμπληρωματικού ευρωπαϊκού ταμείου “τρίτου επιπέδου”, του Ταμείου COPE (Ταμείο αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα), με στόχο την αποζημίωση των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα. Ως αναφέρεται ανωτέρω, το έτος 2003 υιοθετήθηκε το Supplementary Fund, το

²⁴ Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου (Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 208 της 05/08/2002 σ. 0010 – 0027)

οποίο θεωρήθηκε ότι κάλυπτε διεθνώς την ανάγκη για ένα τρίτο επίπεδο αποζημιώσεων²⁵.

4.4. Το πακέτο Erika III ειδικότερα

Το τρίτο πακέτο συνίσταται σε δύο Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς και τρεις Ευρωπαϊκές Οδηγίες με χρονικό ορίζοντα εφαρμογής μέχρι τον Ιανουάριο 2012. Πιο συγκεκριμένα:

- ❖ Οδηγία 2009/21/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009 , για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας: Σκοπός της Οδηγίας είναι να εξασφαλίσει ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα και συνέπεια τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας και ότι οι σημαίες τους δεν θα τεθούν σε καθεστώς μαύρης ή γκρι λίστας καθώς και να ενισχυθεί η ασφάλεια και να αποτραπεί η ρύπανση από πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους. Για το σκοπό αυτό τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους συμμορφώνονται με όλες τις διεθνείς απαιτήσεις και ότι διενεργούν τους ελέγχους που απαιτούνται δυνάμει των διεθνών συνθηκών του IMO. Επιπλέον τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν να καταρτίσουν, εφαρμόσουν και διατηρήσουν σύστημα διαχείρισης ποιότητας για τα επιχειρησιακά μέρη των σχετικών με το κράτος σημαίας δραστηριοτήτων των διοικητικών τους αρχών. Το εν λόγω σύστημα διαχείρισης ποιότητας θα πρέπει να πιστοποιείται σύμφωνα με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ποιότητας.

- ❖ Οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα²⁶:

²⁵ Σημειώνεται ότι στο πλαίσιο του Erika II η Επιτροπή είχε ζητήσει επίσης να καταστεί απεριόριστη η ευθύνη του πλοιοκτήτη εφόσον αποδειχθεί ότι η ζημία που προκλήθηκε από την ρύπανση οφειλόταν σε δική του σοβαρή αμέλεια και να αρθεί από τις σχετικές συμβάσεις η απαγόρευση αξιώσεων αποζημίωσης για βλάβες λόγω ρύπανσης κατά του ναυλωτή, του διαχειριστή και του φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου.

Σκοπός της Οδηγίας είναι να συμβάλει στον δραστικό περιορισμό της μη ανταποκρινόμενης στα σχετικά πρότυπα ναυτιλίας, στα ύδατα τα οποία υπάρχουν στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, με: (α) πληρέστερη συμμόρφωση προς το διεθνές και το σχετικό κοινοτικό δίκαιο (β) θέσπιση κοινών κριτηρίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και την εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεώρησης και κράτησης πλοίων με βάση την εμπειρία που έχει αποκτηθεί, (γ) εφαρμογή εντός της Κοινότητας ενός συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα βασιζόμενου σε επιθεωρήσεις που εκτελούνται εντός της Κοινότητας, με στόχο την επιθεώρηση όλων των πλοίων με συχνότητα που εξαρτάται από την κατηγορία κινδύνου στην οποία ανήκουν, ώστε τα πλοία που παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο να υποβάλλονται σε ενδεδειγμένη επιθεώρηση διεξαγόμενη σε συχνότερα χρονικά διαστήματα. Στο ίδιο πλαίσιο η Οδηγία προβλέπει επέκταση της απαγόρευσης πρόσβασης σε όλα τα πλοία που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις των διεθνών συνθηκών.

- ❖ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων σε συνδυασμό με την Οδηγία 2009/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών²⁷: Σκοπός των δύο νομοθετημάτων είναι να κωδικοποιήσουν τις διατάξεις που αφορούν στους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και να αυστηροποιήσουν τις διαδικασίες επιθεώρησης των οργανισμών προκειμένου να είναι πιο αποτελεσματικοί οι έλεγχοι και η διαδικασία επιβολής σχετικών κυρώσεων, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρει κάθε πλοίο. Στηρίζεται στις

²⁶ Καταργεί την Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου. Η Οδηγία έχει τροποποιηθεί από την Οδηγία 2013/38/ΕΚ.

²⁷ Επαναδιατύπωση- κωδικοποίηση Οδηγίας 94/57/ΕΚ

αρχές αυτοδέσμευσης, της συνεργασίας και της διαφάνειας και προβλέπει κυρώσεις για τους οργανισμούς που δεν τηρούν τις διεθνείς προϋποθέσεις.

- ❖ Οδηγία 2009/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/EK για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης: Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 59/2002, ως έχει πλέον τροποποιηθεί από την Ευρωπαϊκή Οδηγία 17/2009, τα παράκτια κράτη μέλη πρέπει να είναι σε θέση να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που συλλέγουν στο πλαίσιο των αποστολών παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας που εκτελούν στις περιοχές αρμοδιότητάς τους. Για το σκοπό αυτό δημιουργήθηκε το κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών «SafeSeaNet», που περιλαμβάνει αφενός δίκτυο ανταλλαγής δεδομένων και αφετέρου τυποποίηση των κύριων διαθέσιμων πληροφοριών για τα πλοία και τα φορτία τους (προειδοποιήσεις και υποβολή αναφορών). Παρέχει έτσι τη δυνατότητα να εντοπίζονται στην πηγή και να ανακοινώνονται σε κάθε αρχή ακριβείς και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που βρίσκονται στα ευρωπαϊκά ύδατα, τις κινήσεις και τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία τους, καθώς και σχετικά με θαλάσσια συμβάντα.

Με τη νέα Οδηγία διασφαλίζεται η τήρηση του συστήματος «SafeSeaNet» από όλα τα παράκτια μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον προβλέπεται υποχρέωση όλων των πλοίων άνω των 15 μέτρων να τηρούν τον εξοπλισμό που εξασφαλίζει την αυτόματη αναγνώριση των πλοίων (AIS-Automatic Identification System), ο οποίος ήδη προβλέπεται από τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα της 1ης Νοεμβρίου 1974 (SOLAS). Τέλος, σύμφωνα με την Οδηγία η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Κέντρου Δεδομένων LRIT (σύστημα μεγάλου βεληνεκούς για την αναγνώριση και τον εντοπισμό πλοίων, σύμφωνα με τη σύμβαση SOLAS) για την επεξεργασία των πληροφοριών του συστήματος ευρείας εμβέλειας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων.

- ❖ Οδηγία 2009/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009 , για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: Οι χώρες που επηρεάζονται από κάποιο ναυτικό ατύχημα ήδη υποχρεούνται σε διενέργεια ερευνών, βάσει των σχετικών συνθηκών του IMO. Η εν λόγω Οδηγία ενσωματώνει τους σχετικούς κανόνες στο κοινοτικό δίκαιο, προβλέποντας ότι ένα κράτος μέλος θα πρέπει να διενεργήσει έρευνα θεμάτων ασφαλείας σε περίπτωση που: (α) το πλοίο που εμπλέκεται φέρει τη σημαία του, ανεξαρτήτως από τον τόπο όπου συνέβη το ατύχημα, (β) το ατύχημα συνέβη στην αιγιαλίτιδα ζώνη του ή στα εσωτερικά του ύδατα, όπως αυτά ορίζονται στην UNCLOS, ανεξαρτήτως από τη σημαία του πλοίου ή των πλοίων που εμπλέκονται στο ατύχημα και (γ) το ατύχημα ενδιαφέρει το κράτος μέλος, ανεξαρτήτως του τόπου του ατυχήματος και της σημαίας του πλοίου ή των πλοίων που εμπλέκονται

Διερευνήσεις σύμφωνα με την Οδηγία δεν συνδέονται με τον καθορισμό της υπαιτιότητας ή με την απόδοση ευθυνών και είναι ανεξάρτητες από σχετικές δικαστικές ή άλλες παράλληλες έρευνες. Πάντως, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο οργανισμός ή ο φορέας που διενεργεί την έρευνα (οργανισμός διερευνήσεων) δεν αποφεύγει να υποβάλει πλήρη αναφορά όσον αφορά τα αίτια του ναυτικού ατυχήματος ή του συμβάντος, δεδομένου ότι από τα πορίσματα αυτά θα μπορούσε να προκύψει σφάλμα ή υπαιτιότητα.

- ❖ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009 , σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος: Ο Κανονισμός θεσπίζει το κοινοτικό καθεστώς σχετικά με την ευθύνη και την ασφάλιση για τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, όπως ορίζουν οι συναφείς διατάξεις της σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και των σχετικών επιφυλάξεων που είχε εκφράσει ο IMO αναφορικά με τη Σύμβαση των Αθηνών.

- ❖ Οδηγία 2009/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις: Η Οδηγία εφαρμόζεται στα πλοία εμπορικής υπηρεσίας ολικής χωρητικότητας 300 κόρων ή ανώτερης. Προβλέπει υποχρεωτική ασφάλιση των πλοίων που φέρουν τη σημαία κρατών μελών, ή πλοίων άλλης σημαίας, όταν αυτά εισέρχονται σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία του κράτους μέλους, ενώ προβλέπεται και δικαίωμα των κρατών μελών για απαίτηση υποχρεωτικής ασφάλισης ακόμη και σε δραστηριοποίηση του πλοίου εντός των χωρικών του υδάτων. Το ύψος της υποχρεωτικής ασφάλισης θα πρέπει να καλύπτει τα όρια ευθυνών που προβλέπει η LLMC²⁸, ως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Η ύπαρξη της ως άνω ασφάλισης θα πρέπει να αποδεικνύεται από ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά, που έχουν εκδοθεί από τον πάροχο της και φυλάσσονται επί του πλοίου. Τα κράτη μέλη μπορούν να προχωρήσουν στη θέσπιση εθνικών κυρώσεων, σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων της Οδηγίας, οι οποίες θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

4.5. Η Οδηγία 2005/35/EK ειδικότερα

4.5.1. Η ανάγκη θέσπισης. Πρόταση για την υιοθέτηση της συγκεκριμένης Οδηγίας είχε υποβληθεί από την Επιτροπή ήδη από το 2003²⁹, σε αντίδραση των ναυαγίων των δεξαμενόπλοιων Erika και Prestige και άλλων ατυχημάτων, τα οποία κατέδειξαν εκ νέου την ανάγκη λήψης αυστηρότερων μέτρων για την αντιμετώπιση τη ρύπανσης από τα πλοία. Σύμφωνα λοιπόν με την Επιτροπή υπήρχε ανάγκη θέσπισης κανόνων σε κοινοτική κλίμακα για την ρύπανση από τα πλοία καθώς και ανάγκη θέσπισης κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, έναντι των υπαιτίων της θαλάσσιας ρύπανσης.

²⁸ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims- LLMC 1976.

²⁹ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης [COM/2003/0092]

Η κοινοτική θέσπιση των κανόνων για τη ρύπανση από τα πλοία θεωρήθηκε ότι επιβαλλόταν από τις εσκεμμένες απορρίψεις από πλοία αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου στη θάλασσα, οι οποίες είχαν καταστεί μία απαράδεκτα συνήθη πρακτική, αφού μόνο ένα μικρό ποσοστό των υπαιτίων τέτοιου είδους παραβάσεων διώκονταν δικαστικά. Οι λόγοι του φαινομένου αυτού εξηγούνταν από την έλλειψη κατάλληλων εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων στους λιμένες, από το γεγονός ότι η επιβολή των κανόνων της σύμβασης Marpol 73/78 δεν είχε λάβει συνεκτική μορφή σε παγκόσμια κλίμακα, ούτε ακόμα και εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από το γεγονός ότι οι απορρίψεις δεν εντοπίζονταν πάντοτε εγκαίρως αλλά ακόμα και εάν εντοπίζονταν και καταλογίζονταν σε κάποιο συγκεκριμένο πλοίο, η εν λόγω παράβαση σπανίως έφθανε μέχρι τα δικαστήρια. Ακόμα όμως και στην περίπτωση αυτή, δεν επαρκούσαν συχνά τα αποδεικτικά στοιχεία ώστε να καταδικαστούν τα πρόσωπα που είχαν διαπράξει το αδίκημα, ενώ ακόμη και εάν υπήρχε καταδίκη του υπαιτίου, οι ποινές πολλών κρατών θεωρούνταν σχετικά ελαφρές για αυτόν τον τύπο του αδικήματος, επιβάλλονταν δε μόνο στον πλοίαρχο του πλοίου και όχι στην πλοιοκτήτρια εταιρεία, τις οδηγίες της οποίας έχει πιθανώς ακολουθήσει ο πλοίαρχος. Όλα τα παραπάνω είχαν ως αποτέλεσμα την πλημμελή εφαρμογή των διεθνών συνθηκών και τη συνέχιση της εν λόγω απαράδεκτης πρακτικής.

4.5.2. Το περιεχόμενο. Αναφορικά με τη θέσπιση κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για τους υπαιτίους της θαλάσσιας ρύπανσης η Επιτροπή στηρίχθηκε στη θέση ότι μόνον εφόσον οι παράνομες απορρίψεις θεωρηθούν ποινικό αδίκημα είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς αποτρεπτικά αποτελέσματα. Σύμφωνα με την Επιτροπή μια τέτοια ενέργεια καταδεικνύει κοινωνική αποδοκιμασία διαφορετικής ποιοτικά φύσεως σε σύγκριση με τους μηχανισμούς αποζημίωσης βάσει του αστικού δικαίου ή τα διοικητικά μέτρα. Κατά συνέπεια στέλνει ένα ισχυρό μήνυμα, με μεγαλύτερο αποτρεπτικό αποτέλεσμα, στους δυνητικούς παραβάτες. Ομοίως, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα διεθνή καθεστώτα ευθύνης και αποζημίωσης για τη θαλάσσια ρύπανση όπως υφίσταντο κατά το χρόνο εκείνο (CLC 1992 και Fund 1992) περιελάμβαναν- και περιλαμβάνουν μέχρι σήμερα- πολύ λίγα αποτρεπτικά στοιχεία που να αποθαρρύνουν εκείνους οι οποίοι εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων ή ρυπογόνων από το να ενεργούν με αμέλεια και έχουν

συνεπώς περιορισμένη αξία όσον αφορά την καταρχήν αποφυγή πρόκλησης ατυχημάτων.

Συνεπεία των ανωτέρω τέθηκε σε ισχύ η Οδηγία 2005/35/EK, η οποία εφαρμόζεται σε απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία εμπορικού σκοπού, ανεξαρτήτως σημαίας, στα εσωτερικά και χωρικά ύδατα κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και υπόκεινται στο καθεστώς του πλου διέλευσης, εφόσον τα στενά αυτά τελούν υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή σε αντίστοιχη ζώνη κράτους μέλους και στην ανοικτή θάλασσα. Βάσει της Οδηγίας τα κράτη μέλη οφείλουν να διασφαλίζουν ότι οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία, σε οιαδήποτε από τις ανωτέρω περιοχές, θεωρούνται παραβάσεις, εφόσον διαπράττονται εκ προθέσεως, από αμέλεια ή βαρεία αμέλεια και οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο έχει προβεί σε τέτοια παράβαση υπέχει σχετική ευθύνη και συγκεκριμένα ποινική ευθύνη. Εξάιρεση συνιστούν οι περιπτώσεις ήσσονος σημασίας, όταν η διαπραχθείσα πράξη δεν συνεπάγεται υποβάθμιση της ποιότητας του ύδατος, εκτός εάν πρόκειται για επαναλαμβανόμενες ήσσονος σημασίας παραβάσεις οι οποίες συνδυαστικά καταλήγουν σε υποβάθμιση της ποιότητας του ύδατος, οπότε και σε αυτή την περίπτωση οι ενέργειες αυτές θα συνιστούν ποινικό αδίκημα. Η Οδηγία προβλέπει ακόμη την τιμώριση ως ποινικού αδικήματος κάθε πράξης που συνιστά ηθική αυτουργία ή συνεργία σε αδίκημα διαπραχθέν εκ προθέσεως, σύμφωνα με τα παραπάνω.

Η εν λόγω Οδηγία και η κατοχύρωση της ποινικής ευθύνης των υπαιτίων της θαλάσσιας ρύπανσης συνιστά καινούρια μορφή αντιμετώπισης της ευθύνης που θα πρέπει να βαρύνει τα πρόσωπα που προχωρούν σε ενέργειες ρύπανσης, έναν τομέα ο οποίος αντιμετωπιζόταν μόνο από τις εθνικές έννομες τάξεις κάθε κράτους. Προφανώς η υλοποίηση και τα ακριβή μέτρα που θα υιοθετήσουν τα κράτη μέλη για την ενσωμάτωση της Οδηγίας ανήκουν στη διακριτική τους ευχέρεια, η Οδηγία όμως ορίζει ότι οι ποινικές κυρώσεις που θα θεσπίσουν τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Η συγκεκριμένη οδηγία αποτυπώνει το σκοπό της Ευρωπαϊκής Ένωσης όχι μόνο να θέσει σε πλήρη λειτουργία τον προγραμματισμό της

για την πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος και την αειφόρο ανάπτυξη αλλά και να αποδείξει τη διάθεσή της για την καταπολέμηση των ενεργειών της ρύπανσης.

4.6. Σχολιασμός

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω η θαλάσσια ρύπανση στη ναυτιλία αποτελεί μεγάλο μέρος της ατζέντας ενεργειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προστασία του περιβάλλοντος. Ο ρόλος όμως που έχει αναλάβει στα θέματα αυτά η Ευρωπαϊκή Ένωση φαίνεται να είναι περισσότερο προληπτικός και σε ένα βαθμό επικουρικός του πλαισίου που διαμορφώνεται από τις διεθνείς συμβάσεις. Η πλειονότητα των κοινοτικών μέτρων που έχουν τεθεί σε ισχύ αποσκοπούν στην καλύτερη ενσωμάτωση και την ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων των διεθνών κανονισμών από τα κράτη μέλη, καθώς και στον έλεγχο της συμμόρφωσης όλων των εμπλεκόμενων με τις διατάξεις αυτές, χωρίς όμως να προχωρούν σε επέκταση ή βελτιστοποίηση αυτών.

Αυτό μπορεί να δικαιολογηθεί τόσο από το γεγονός ότι η ενασχόληση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με το θέμα της θαλάσσιας ρύπανσης ευλόγως ξεκίνησε σε χρόνο μεταγενέστερο από αυτόν της διεθνούς κοινότητας, όσο και από τον εξ ορισμού διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας, ο οποίος δεν ευνοεί τον περιφερειακό ή μονομερή σχεδιασμό.

Προς αποφυγή παρεξηγήσεων, η προσπάθεια για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανονισμούς και για τον καθορισμό ελεγκτικών και προληπτικών μηχανισμών σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί, απλά θα πρέπει να εξελιχθεί. Με βάση τα τρέχοντα στοιχεία³⁰ 14 από τις 35 μεγαλύτερες ναυτιλιακές οικονομίες του κόσμου βρίσκονται στην Ευρώπη, γεγονός που όχι μόνο καταδεικνύει τη σημασία του κλάδου για τα κράτη μέλη αλλά παρέχει στην ίδια την Ευρωπαϊκή Ένωση πολύτιμα εφόδια και σημαντικές δυνατότητες άσκησης μεγαλύτερης επιρροής και πίεσης προς τη διεθνή κοινότητα για τη βελτιστοποίηση των υφιστάμενων μέτρων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση άλλωστε έχει ήδη δείξει τέτοια δείγματα με την πίεση για τη δημιουργία του τρίτου επιπέδου αποζημίωσης στις περιπτώσεις της πετρελαϊκής

³⁰ United Nations Conference on Trade and Development- Review of maritime transport 2013

ρύπανσης, με αποτέλεσμα τη δημιουργία του Supplementary Fund, το οποίο αποδεικνύει τόσο το επιτεύξιμο των ανωτέρω όσο και το θετικό χαρακτήρα των αποτελεσμάτων που μπορούν να επιφέρουν αυτά.

5. Εθνική νομοθεσία για την θαλάσσια ρύπανση

5.1. Γενικά

Η κύρια βάση της εθνικής νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος, θαλάσσιου και μη, αποτυπώνεται στο άρθρο 4 του Συντάγματος, σύμφωνα με το οποίο *”Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του κράτους και δικαίωμα του καθενός”*. Δυνάμει της συγκεκριμένης διάταξης καθορίζονται τα δικαιώματα του ατόμου σε σχέση με το περιβάλλον και υποχρεώνεται το κράτος στη λήψη όλων των μέτρων που είναι αναγκαία για την προστασία του.

Το περιβάλλον στο ιδιωτικό δίκαιο ορίζεται ως το σύνολο των αγαθών που συνθέτουν τον ζωτικό χώρο του ανθρώπου και περιλαμβάνει όλα τα φυσικά και τεχνητά αγαθά, χάρη στα οποία δημιουργείται και αναπτύσσεται η προσωπικότητα του ατόμου και τα οποία είναι απαραίτητα για την επιβίωση, την υγιεινή διαβίωση και την εξασφάλιση ποιότητας ζωής. Περιλαμβάνει κατ’ αρχήν τα κοινά σε όλους και τα κοινόχρηστα πράγματα, στα οποία, εν όψει της ενδεικτικής απαρίθμησης του Αστικού Κώδικα³¹ η οποία εμπλουτίζεται με κριτήριο την κοινή ωφέλεια που απορρέει από τη διάθεση ενός πράγματος στην κοινή χρήση, περιλαμβάνονται τα σημαντικότερα περιβαλλοντικά αγαθά.

Στο πλαίσιο αυτό το θαλάσσιο περιβάλλον στο εθνικό δίκαιο εντάσσεται στα εκτός συναλλαγής πράγματα και συγκεκριμένα στην κατηγορία κοινά τοις πάσι³², ήτοι στα πράγματα που δεν ανήκουν στην κυριότητα κανενός και τα οποία θα πρέπει όλοι να μπορούν να απολαύσουν. Τα κοινά σε όλους ανήκουν στην κυριαρχική εξουσία, αλλά όχι στη κυριότητα, του κράτους για λόγους δημοσίου συμφέροντος. Επάνω στα κοινά σε όλους κάθε άνθρωπος έχει δικαίωμα χρήσεως που απορρέει από το δικαίωμα της προσωπικότητας και αυτό είναι που μας δίνει τη δυνατότητα να θεωρούμαστε όλοι

³¹ Άρθρο 967 Αστικού Κώδικα

³² Άρθρο 966 Αστικού Κώδικα

φορείς δικαιωμάτων επάνω στα περιβαλλοντικά αγαθά, υπό την έννοια της απόλαυσης αυτών συννόμως και ακώλυτα.

Η εθνική νομοθεσία σε θέματα θαλάσσιας ρύπανσης αφορά κυρίως σε νομοθετήματα τα οποία ενσωματώνουν ή κυρώνουν κοινοτική νομοθεσία ή διεθνείς συμβάσεις αντιστοίχως.

Το βασικό ελληνικό νομοθέτημα που άπτεται θεμάτων προστασίας του περιβάλλοντος εν γένει είναι ο νόμος 1650/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος. Σκοπός του είναι η θέσπιση θεμελιωδών κανόνων και η καθιέρωση κριτηρίων και μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος, έτσι ώστε ο άνθρωπος, ως άτομο και ως μέλος του κοινωνικού συνόλου, να ζει σε ένα υψηλής ποιότητας περιβάλλον, μέσα στο οποίο να προστατεύεται η υγεία του και να ευνοείται η ανάπτυξη της προσωπικότητάς του.

Από την άλλη, το βασικό ελληνικό νομοθέτημα για θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ειδικά, το οποίο αφορά σε πλοία αλλά και εγκαταστάσεις ξηράς οι οποίες είναι πιθανόν να προκαλέσουν ρύπανση στη θάλασσα, είναι το ΠΔ 55/1998 για την προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος, με το οποίο και κωδικοποιήθηκαν οι διατάξεις του προϊσχύσαντος σχετικού νόμου 743/1977.

Σημειώνεται ότι σε περιπτώσεις ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος και παροχής σχετικής αποζημίωσης ευρύτατης εφαρμογής τυγχάνουν και οι γενικές διατάξεις του Αστικού Κώδικα που αφορούν στην προσβολή προσωπικότητας (άρθρο 57 ΑΚ) και την αδικοπραξία (άρθρο 914 ΑΚ).

Αναλυτικότερη περιγραφή των ως άνω νομοθετικών ρυθμίσεων και του τρόπου εφαρμογής τους γίνεται στις παρακάτω ενότητες.

5.2. Ο νόμος 1650/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος

5.2.1. Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής. Μεταξύ των βασικών στόχων του συγκεκριμένου νομοθετήματος η αποτροπή της ρύπανσης και γενικότερα της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και η λήψη όλων των αναγκαίων, για το σκοπό αυτόν, προληπτικών μέτρων, καθώς και η διασφάλιση της ανθρώπινης υγείας και από τις διάφορες μορφές υποβάθμισης του περιβάλλοντος και ειδικότερα από τη

ρύπανση. Στο πλαίσιο αυτό ο νόμος προβλέπει μία σειρά διαδικασιών και αδειοδοτήσεων που σκοπεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος από έργα και δραστηριότητες, καθορίζοντας τις αρχές που επιφορτίζονται με το έργο του ελέγχου της εφαρμογής τους καθώς και μία σειρά μέτρων για την προστασία και παρακολούθηση της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος.

Ως περιβάλλον, σύμφωνα με το νόμο, νοείται το σύνολο των φυσικών και ανθρωπογενών παραγόντων και στοιχείων που βρίσκονται σε αλληλεπίδραση και επηρεάζουν την οικολογική ισορροπία, την ποιότητα της ζωής, την υγεία των κατοίκων, την ιστορική και πολιτιστική παράδοση και τις αισθητικές αξίες. Εν συνεχεία ο νόμος κάνει διάκριση μεταξύ των εννοιών της ρύπανσης και της υποβάθμισης του περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα ως ρύπανση νοείται η παρουσία στο περιβάλλον ρύπων, δηλαδή κάθε είδους ουσιών, θορύβου, ακτινοβολίας ή άλλων μορφών ενέργειας, σε ποσότητα, συγκέντρωση ή διάρκεια που μπορούν να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, στους ζωντανούς οργανισμούς και στα οικοσυστήματα ή υλικές ζημιές και γενικά να καταστήσουν το περιβάλλον ακατάλληλο για τις επιθυμητές χρήσεις του. Η μόλυνση καθορίζεται ως είδος ρύπανσης που χαρακτηρίζεται από την παρουσία παθογόνων μικροοργανισμών στο περιβάλλον ή δεικτών που υποδηλώνουν την πιθανότητα παρουσίας τέτοιων μικροοργανισμών. Από την άλλη ως υποβάθμιση νοείται η πρόκληση από ανθρώπινες δραστηριότητες ρύπανσης ή οποιασδήποτε άλλης μεταβολής στο περιβάλλον, η οποία είναι πιθανό να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οικολογική ισορροπία, στην ποιότητα ζωής και στην υγεία των κατοίκων, στην ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά και στις αισθητικές αξίες.

5.2.2. Αστική ευθύνη και άλλες κυρώσεις. Ο νόμος προβλέπει ότι οποιοσδήποτε, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, προκαλεί ρύπανση ή άλλη υποβάθμιση του περιβάλλοντος ευθύνεται σε αποζημίωση, εκτός αν αποδείξει ότι η ζημιά οφείλεται σε ανώτερη βία ή ότι προήλθε από υπαίτια ενέργεια τρίτου που ενήργησε δολίως. Με αυτόν τον τρόπο καθιερώνεται καθεστώς αντικειμενικής ευθύνης για την πρόκληση της ρύπανσης (ευθύνη από διακινδύνευση), χωρίς να απαιτείται η απόδειξη υπαιτιότητας, ενώ ο ρυπαίνων φέρει το βάρος απόδειξης των τυχόν λόγων απαλλαγής

από την ευθύνη του. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εν λόγω διάταξη τυγχάνει περιορισμένης νομολογιακής εφαρμογής, καταρχήν λόγω της αόριστης διατύπωσής της, η οποία καθιστά την εξειδίκευση των προϋποθέσεων εφαρμογής της ιδιαίτερος δυσχερή, αφού δεν διακρίνει τις πηγές κινδύνου, ανάλογα με τη δυνατότητα προσβολής των περιβαλλοντικών αγαθών. Επιπλέον η προσφυγή των ιδιωτών στα δικαστήρια κατόπιν περιβαλλοντικών ζημιών γίνεται κυρίως επί τη βάση των γενικών διατάξεων περί προσβολής προσωπικότητας, με αποτέλεσμα η εν λόγω διάταξη να μην έχει τύχει της απαραίτητης επιστημονικής επεξεργασίας που θα διασαφήνιζε το πεδίο προστασίας της³³.

Παράλληλα ο νόμος προβλέπει μία σειρά ποινικών και διοικητικών κυρώσεων. Αναφορικά με τις ποινικές κυρώσεις το ύψος της χρηματικής ποινής και των στερητικών της ελευθερίας ποινών κλιμακώνονται αναλόγως του αποτελέσματος της ρύπανσης και του βαθμού υπαιτιότητας. Πιο συγκεκριμένα το ποσό της χρηματικής ποινής ξεκινά από 3.000 Ευρώ και μπορεί να ανέλθει μέχρι και σε 500.000 Ευρώ. Αντιστοίχως οι προβλεπόμενες στερητικές της ελευθερίας ποινές ξεκινούν από φυλάκιση ενός έτους και προβλέπεται έως και κάθειρξη για όποιον προκάλεσε ρύπανση ή υποβάθμισε το περιβάλλον με πράξη ή παράλειψη που είχε ως επακόλουθο σοβαρή ή ευρεία ρύπανση ή υποβάθμιση ή σοβαρή ή ευρεία οικολογική και περιβαλλοντική διατάραξη ή καταστροφή, με βάση το είδος ή την ποσότητα των ρύπων ή την έκταση ή τη σημασία της υποβάθμισης ή το θάνατο εμβρύου ή ανθρώπου ή την εμφάνιση βαριάς σωματικής ή διανοητικής πάθησης σε νεογνό ή σε άνθρωπο.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ο εν λόγω νόμος προβλέπει ιδιαίτερη νομική υποχρέωση των φυσικών προσώπων που κατέχουν ιθύνουσα θέση σε οποιοδήποτε νομικό πρόσωπο (πρόεδροι διοικητικών συμβουλίων, εντεταλμένοι ή διευθύνοντες σύμβουλοι ανώνυμων εταιριών κ.α.) να εποπτεύουν και να ελέγχουν την τήρηση, από τα φυσικά πρόσωπα που τελούν υπό τις εντολές τους, των διατάξεων αυτού. Εκ του λόγου αυτού τα ως άνω πρόσωπα τιμωρούνται ως αυτουργοί για κάθε ενέργεια που εμπίπτει στις διατάξεις του νόμου ή που παραβιάζει τις διατάξεις αυτού, η οποία τελέσθηκε κατά ή εξ αφορμής της δραστηριότητας ή επιχείρησης του νομικού προσώπου, εφόσον αυτή

³³ Καράκωστας, 2000

δεν αποτράπηκε λόγω της παράλειψης του ιθύνοντος προσώπου, από πρόθεση ή από αμέλεια, να ασκήσει την ανωτέρω αναφερόμενη εποπτεία ή έλεγχο, ανεξάρτητα από την τυχόν ποινική ή αστική ή διοικητική ευθύνη άλλου φυσικού προσώπου ή του ίδιου νομικού προσώπου.

5.3. Το ΠΔ 55/1998 για την προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος

5.3.1. Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής. Το εν λόγω νομοθέτημα εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ρύπανσης (α) των λιμανιών, των ακτών της χώρας και των Ελληνικών χωρικών υδάτων από κάθε πηγή ρύπανσης, συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων ή πλοίων και δεξαμενόπλοιων με Ελληνική ή ξένη σημαία και (β) της ανοικτής θάλασσας από πλοία και δεξαμενόπλοια, με Ελληνική ή ξένη σημαία. Σημειώνεται ότι η εφαρμογή του Προεδρικού Διατάγματος τελεί υπό την επιφύλαξη των εκάστοτε εφαρμοστέων διεθνών συμβάσεων.

Ως ρύπανση, σύμφωνα με το νομοθέτημα, νοείται η παρουσία στη θάλασσα κάθε ουσίας, η οποία αλλοιώνει τη φυσική κατάσταση του θαλασσινού νερού ή το καθιστά επιβλαβές, στην υγεία του ανθρώπου ή στην πανίδα και χλωρίδα των βυθών και γενικά ακατάλληλο για τις προβλεπόμενες κατά περίπτωση χρήσεις του.

Όπως διαπιστώνεται, ο ορισμός του Προεδρικού Διατάγματος είναι ευρύτερος του νόμου 1650/1986, αφού ο τελευταίος απαιτεί την παρουσία ρύπων που μπορεί να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις, ενώ το Προεδρικό Διάταγμα αρκείται στην παρουσία κάθε ουσίας που αλλοιώνει τη φυσική κατάσταση του θαλασσινού νερού. Κοινός τόπος των δύο ορισμών, όπως και των περισσότερων ορισμών που δίδονται από τη διεθνή και εθνική θεωρία και νομολογία, είναι η ακαταλληλότητα του περιβάλλοντος για τις προβλεπόμενες χρήσεις του, ως αποτέλεσμα της ρυπάνσεως. Από την άλλη τα δύο νομοθετήματα ταυτίζονται σε σχέση με τους ορισμούς των εννοιών της μόλυνσεως και της υποβάθμισης.

Σύμφωνα με το νομοθέτημα απαγορεύεται η απόρριψη στις ακτές, στα λιμάνια και στα ελληνικά χωρικά ύδατα πετρελαίου, επιβλαβών ουσιών και πάσης φύσεως αποβλήτων, λυμάτων και απορριμμάτων από τα οποία μπορεί να προκληθεί

ρύπανση της θάλασσας και των ακτών. Ομοίως απαγορεύεται η απόρριψη πετρελαιοειδών και λοιπών ρυπαντικών ουσιών στην ανοικτή θάλασσα, από τα οποία είναι δυνατό να προκύψει ρύπανση, σύμφωνα με όσα ορίζονται από τις διεθνείς συμβάσεις.

Επιπλέον το Προεδρικό Διάταγμα διατυπώνει την υποχρέωση των πλοίων και δεξαμενόπλοιων, ανεξάρτητα από σημαία, που καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια, όρμους και αγκυροβόλια να συμμορφώνονται με τις διεθνείς συμβάσεις αναφορικά με τον προβλεπόμενο εξοπλισμό και τα πιστοποιητικά καθώς και αναφορικά με τις διαδικασίες παράδοσης και απόρριψης λυμάτων και απορριμμάτων, ενώ καθορίζονται επίσης οι υποχρεώσεις των πλοιαρχών των πλοίων σε περιπτώσεις ατυχήματος από το οποίο μπορεί να επέλθει ρύπανση της θάλασσας.

5.3.2. Αστική ευθύνη και άλλες κυρώσεις. 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 με αυτόν ευθύνονται εις ολόκληρον και 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.

Το Προεδρικό Διάταγμα προβλέπει λοιπόν, κατά παρέκκλιση τόσο του νόμου 1650/1986 όσο και των περί ευθύνης διατάξεων των διεθνών συμβάσεων, καθεστώς υποκειμενικής ευθύνης στις περιπτώσεις πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης. Έτσι για τον καθορισμό της ευθύνης δεν αρκεί η πρόκληση της ρύπανσης αλλά η ρύπανση αυτή πρέπει να προκλήθηκε και υπαίτια.

Το αυτό ισχύει και για τις ποινικές κυρώσεις που προβλέπει το συγκεκριμένο νομοθέτημα, για την επιβολή τους οι σχετικές διατάξεις αναφέρονται ρητά σε βαθμό υπαιτιότητας, πρόθεση ή αμέλεια. Αυτό που θα πρέπει επίσης να σημειωθεί είναι ότι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αρκετά ελαφρότερες αυτών που ορίζονται από το νόμο 1650/1986. Έτσι για πρόκληση σοβαρής ρύπανσης από πρόθεση το Προεδρικό Διάταγμα προβλέπει ποινή φυλάκισης τουλάχιστον 3 μηνών και τουλάχιστον ενός έτους εάν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος ζημίας ή βλάβης σε

πρόσωπα ή πράγματα. Σε περιπτώσεις πρόκλησης σοβαρής ρύπανσης από αμέλεια προβλέπεται φυλάκιση με δυνατότητα μάλιστα απαλλαγής σε περίπτωση που ο υπαίτιος έχει εξουδετερώσει ή αποτρέψει τους κινδύνους και τις ζημιές που προκλήθηκαν από αυτή, καταβάλλοντας συνάμα τις σχετικές δαπάνες.

Τέλος, ως αρμόδια δικαστήρια για την εκδίκαση των συγκεκριμένων απαιτήσεων ορίζονται τα δικαστήρια του τόπου όπου έγινε η ρύπανση ή ενός από τα λιμάνια όπου κατέπλευσε το πλοίο και σε περίπτωση ρύπανσης της ανοικτής θάλασσας και μη κατάπλου του πλοίου σε ελληνικό λιμάνι, τα δικαστήρια του Πειραιά.

5.4. Άλλες εθνικές διατάξεις εφαρμοστέες σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης

5.4.1. Προστασία με βάση τις διατάξεις για την προστασία της προσωπικότητας και των κοινών τοις πάσι: Η παροχή προστασίας με βάση τις διατάξεις για την προστασία της προσωπικότητας³⁴ στηρίζεται στο χαρακτηρισμό του περιβάλλοντος ως κοινού για όλους, ως ενός αγαθού που όλοι δικαιούνται να απολαμβάνουν. Προϋποθέσεις παροχής προστασίας επί της βάσεως αυτής είναι η ύπαρξη προσβολής και η προσβολή να είναι παράνομη. Προσβολή του δικαιώματος χρήσεως του κοινού τοις πάσι ζωτικού χώρου επέρχεται, όταν διαταράσσεται από τρίτους (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) στοιχείο του ζωτικού χώρου κατά τέτοιο τρόπον, ώστε να αλλοιώνεται ή να καταργείται η κοινή ωφέλεια που πηγάζει από τη χρήση του συγκεκριμένου πράγματος, είτε να καθίσταται αδύνατη η χρήση του στοιχείου αυτού ή άλλου συνδεδεμένου όμως με αυτό. Η προσβολή μπορεί επομένως να στρέφεται είτε κατά του κοινωφελούς χαρακτήρα του πράγματος είτε κατά της δυνατότητας ασκήσεως του δικαιώματος χρήσεως. Δεν απαιτείται η προσβολή αυτή να είναι υπαίτια, παρά μόνο για τη θεμελίωση αξιώσεως για αποζημίωση

Με αυτή τη βάση κάθε ζημιωθείς έχει αξίωση για άρση της προσβολής, παράλειψη της προσβολής στο μέλλον, αξίωση για αποζημίωση και αξίωση για ικανοποίηση ηθικής βλάβης. Ειδικότερα, η αξίωση για άρση της προσβολής του ζωτικού χώρου συνίσταται στον παραμερισμό των συνεπειών της πράξεως, που αποτελεί την

³⁴ Άρθρα 57 και 59 Αστικού Κώδικα

προσβολή και την επαναφορά της κοινοχρησίας και της κοινής ωφέλειας στην προηγούμενη κατάσταση. Επιπλέον, πέραν της παρούσας ζημίας, ιδιαίτερη σημασία για το περιβάλλον παρουσιάζει και η δυνατότητα αποκαταστάσεως μέλλουσας ζημίας³⁵, δεδομένου ότι συχνά οι συνέπειες προσβολής των περιβαλλοντικών αγαθών δεν είναι αμέσως ορατές ή δεν είναι ορατές σε όλη τους την έκταση. Τα προσβλητικά για το περιβάλλον γεγονότα είναι δυνατόν να έχουν συνέπειες επαναλαμβανόμενες ή συνέπειες που επενεργούν στο μέλλον. Για να αποκατασταθεί μελλοντική ζημία απαιτείται η πιθανολόγησή της βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, όπως τα πορίσματα της επιστήμης και της τεχνολογίας καθώς και τα διδάγματα της κοινής πείρας. Οι αξιώσεις για αποζημίωση και για ικανοποίηση ηθικής βλάβης αναλύονται παρακάτω υπό 5.4.2.

5.4.2. Προστασία με βάση τις διατάξεις περί αδικοπραξίας. Πέραν δε των ανωτέρω, η προσβολή του δικαιώματος χρήσεως κοινού σε όλους ή κοινόχρηστου πράγματος, στοιχείου ενδέχεται να θεμελιώνει αδικοπρακτική ευθύνη για αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας³⁶ και για επιδίκαση ικανοποίησης για ηθική βλάβη. Προκειμένου να εφαρμοστούν οι διατάξεις για τις αδικοπραξίες στις περιπτώσεις περιβαλλοντικής ζημίας, απαιτείται να συντρέχουν οι γενικές προϋποθέσεις της αδικοπρακτικής ευθύνης, ήτοι ανθρώπινη συμπεριφορά (πράξη ή παράλειψη, εφ' όσον υπάρχουν ειδικές διατάξεις που επιβάλλουν τη λήψη μέτρων ή συμπεριφορά που επιβάλλεται για την αποτροπή περιβαλλοντικής ζημίας), παράνομη και υπαίτια, πρόκληση έστω και απροσδιόριστης εκτάσεως ζημίας καθώς και αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ παράνομης και υπαίτιας συμπεριφοράς και ζημίας.

Ειδικότερα, ως προς τον ζωτικό χώρο, παράνομη είναι καταρχήν μία συμπεριφορά είτε διότι προσκρούει σε ειδική διάταξη, εκτός Αστικού Κώδικα, που αποσκοπεί στην προστασία του αγαθού αυτού ή ειδικότερα της ζωής, υγείας κ.λπ. από περιβαλλοντικές αλλοιώσεις, είτε διότι προσκρούει σε μια από τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα (λόγου χάρη στο άρθρο 57 ΑΚ), μέσω των οποίων είναι δυνατόν να προστατευτεί, αυτοτελώς ή σε συνάρτηση με άλλο έννομο αγαθό, ο ζωτικός χώρος του ανθρώπου. Παράνομη είναι επίσης η συμπεριφορά μέσω της οποίας παραβιάζεται

³⁵ ΑΠ 26/1970 ΝοΒ 18,690

³⁶ Σύμφωνα με το άρθρ. 914 ΑΚ ή με βάση το άρθρο 29 του νόμου 1650/1986

συναλλακτική υποχρέωση πρόνοιας και ασφάλειας που αποβλέπει στην προστασία της ζωής, της υγείας, της σωματικής ακεραιότητας ή του ζωτικού χώρου του ανθρώπου. Η παραβίαση διατάξεων που αποσκοπούν στην προστασία γενικού συμφέροντος, μολονότι συνιστά πράξη παράνομη υπό ευρεία έννοια, θεωρείται παράνομη συμπεριφορά με την έννοια της διάταξης του άρθρου 914 ΑΚ ή και των σχετικών διατάξεων του νόμου 1650/1986³⁷, μόνον εφ' όσον παράλληλα μέσω της διάταξης που παραβιάστηκε επιδιώκεται και η προστασία ιδιωτικού έννομου αγαθού ή συμφέροντος και ειδικότερα εφ' όσον το προσβληθέν έννομο αγαθό εμπίπτει στον προστατευτικό σκοπό του κανόνα που παραβιάστηκε³⁸. Όταν όμως πρόκειται για διατάξεις που αποβλέπουν στην προστασία του περιβάλλοντος, επομένως και στη δυνατότητα χρήσεως των κοινών σε όλους και των κοινοχρήστων πραγμάτων του ζωτικού χώρου ή στην προστασία της δημόσιας υγείας από προσβολές που μπορεί να επέλθουν μέσω της χρήσεως των ανωτέρω αγαθών, τα ιδιωτικά έννομα αγαθά του δικαιώματος χρήσεως καθώς και της ζωής, υγείας κ.λπ. περιλαμβάνονται στα αγαθά που είχε σκοπό να προστατεύσει η διάταξη που παραβιάστηκε³⁹. Από τις ίδιες διατάξεις⁴⁰ προκύπτει ότι σε περίπτωση αδικοπραξίας, ανεξάρτητα από την αποζημίωση για την περιουσιακή ζημία, το δικαστήριο μπορεί να επιδικάσει εύλογη κατά την κρίση του χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης.

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω για την αποζημίωση περιβαλλοντικής ζημίας με βάση τις διατάξεις περί αδικοπραξίας, όπως και για την επιδίκαση ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης, ισχύει η αρχή της υποκειμενικής ευθύνης και απαιτείται η απόδειξη βαθμού πταίσματος για την παράνομη πράξη της πρόκλησης της ρύπανσης.

5.5. Σχολιασμός

Ο ρόλος του εθνικού νομοθέτη στη διαμόρφωση διατάξεων που αφορούν στη θαλάσσια ρύπανση από τη ναυτιλία είναι ιδιαίτερα περιορισμένος. Όπως προκύπτει από την ως άνω σύντομη περιγραφή των εθνικών διατάξεων που αφορούν ειδικά στη

³⁷ Άρθρο 29

³⁸ ΕφΑθ 3114/1977 ΝοΒ 26,325, ΕφΑθ 348/1977 ΝοΒ 25,525

³⁹ ΑΠ Ολ 15/1990 ΝοΒ 38,1335, ΑΠ 163/1994 ΕλλΔνη 36,173, ΑΠ 321/1988 ΝοΒ 37,245

⁴⁰ Άρθρο 932 Αστικού Κώδικα

θαλάσσια ρύπανση από τη ναυτιλία, το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο περιορίζεται στην ενσωμάτωση των σχετικών διεθνών και κοινοτικών διατάξεων, χωρίς όμως να προχωρεί σε συμπλήρωση, εξειδίκευση ή ακόμη και εξέλιξη αυτών.

Πρόκειται λοιπόν για ένα νομοθετικό πλαίσιο αδύναμο, το οποίο χαρακτηρίζεται από ελλείψεις και αντιφάσεις, όπως ο μη ενιαίος ορισμός της ρύπανσης, η μη ενιαία θέσπιση του είδους της ευθύνης (αντικειμενικής ή υποκειμενικής) και η μη ρύθμιση και μη εξειδίκευση των ζημιών και των οικονομικών συνεπειών της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ναυτιλία. Η αδυναμία αυτή καταδεικνύεται και από το γεγονός ότι ακόμη και οι ίδιοι οι πληγέντες προτιμούν να καταφύγουν στις γενικές διατάξεις του δικαίου για την αποκατάσταση της ζημίας τους, παρά να επικαλεστούν τις ειδικότερες σχετικές διατάξεις, ακριβώς λόγω της μη επαρκούς επιστημονικής επεξεργασίας των τελευταίων, της μη επαρκούς εξειδίκευσής τους και της συνακόλουθης ανασφάλειας που δημιουργούν.

Σαφώς το γενικό νομικό πλαίσιο που αφορά στη θαλάσσια ρύπανση από τη ναυτιλία ρυθμίζεται κατά βάση και ευλόγως από το σχετικό διεθνές δίκαιο, αφού ο χαρακτήρας της ναυτιλιακής δραστηριότητας είναι εξ ορισμού παγκόσμιος. Τυχόν δε υιοθέτηση μονομερών διατάξεων, διαφορετικών των ήδη υφιστάμενων, θα προκαλούσε αντιδράσεις και θα έθετε ολόκληρο το υπάρχον σχετικό θεσμικό πλαίσιο σε κίνδυνο. Σε μία χώρα όμως που περικλείεται από θάλασσα, που στηρίζει πολύ μεγάλο μέρος της οικονομίας της στη ναυτιλία και τον τουρισμό και που διαθέτει το μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως⁴¹, η ανάγκη για διαμόρφωση ενός ορισμένου, πλήρους και ολοκληρωμένου νομοθετικού καθεστώτος που θα εξαντλεί τα ζητήματα που προκύπτουν από τη ναυτιλιακή θαλάσσια ρύπανση και θα συμπληρώνει τις υφιστάμενες διεθνείς διατάξεις, θα έλεγε κανείς ότι είναι προφανής και επιτακτική.

⁴¹ United Nations Conference on Trade and Development- Review of maritime transport 2013

6. Συμπεράσματα – Προτάσεις

Επιμέρους συμπεράσματα και προτάσεις για κάθε ειδικώς εξετασθέν θέμα έχουν ήδη διατυπωθεί στις σχετικές ενότητες της παρούσας εργασίας. Κατωτέρω τίθενται τα βασικά συμπεράσματα που προέκυψαν από τη μελέτη της διεθνούς, κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας αναφορικά με τη θαλάσσια ρύπανση από τη ναυτιλία:

Από την επισκόπηση των ιστορικών συνθηκών υπό τις οποίες διαμορφώθηκε το σύνολο της διεθνούς νομοθεσίας που αφορά στη θαλάσσια ρύπανση από τη ναυτιλία παρατηρείται ένα θλιβερό μοτίβο εκ των υστέρων ενεργοποίησης της ναυτιλιακής κοινότητας. Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα ξεκίνησε την ενασχόλησή της με το θέμα της θαλάσσιας ρύπανσης υπό την πίεση μεγάλων ατυχημάτων με ιδιαίτερος δυσμενείς για το περιβάλλον επιπτώσεις και προχώρησε στην επικαιροποίηση και συμπλήρωση του σχετικού καθεστώτος υπό την πίεση νέων ατυχημάτων που καταδείκνυαν την αναποτελεσματικότητα όσων ίσχυαν κατά το χρόνο εκείνο. Σαφώς το έργο των τελευταίων πέντε περίπου δεκαετιών δεν μπορεί να υποτιμηθεί μια και έχει οδηγήσει στη διαμόρφωση ενός ιδιαίτερος πλούσιου και εκτενούς νομικού πλαισίου, ανεξαρτήτως της αιτίας που οδήγησε στη διαμόρφωσή του. Το μοτίβο όμως αυτό αναδεικνύει την ανάγκη της προληπτικής δράσης και της συνεχούς ενασχόλησης και επικαιροποίησης των ισχυόντων κανόνων, προκειμένου να αποφευχθούν αντίστοιχα περιστατικά στο μέλλον. Με αυτό συνδέεται άμεσα και η διαδικασία υιοθέτησης και θέσεως σε ισχύ των σχετικών διεθνών κανόνων, η οποία επί του παρόντος είναι πολύπλοκη και κυρίως ιδιαίτερος χρονοβόρα, με αποτέλεσμα να μην ευνοείται η γρήγορη επικαιροποίηση του νομικού πλαισίου και μάλιστα σε ένα κλάδο με συνεχείς αλλαγές και έντονη εξέλιξη.

Σε κάθε περίπτωση όμως το πλούσιο νομικό πλαίσιο δεν αρκεί, αλλά θα πρέπει παράλληλα να διασφαλίζεται και η πιστή συμμόρφωση με αυτό. Το βάρος εδώ πέφτει στους ελεγκτικούς μηχανισμούς του κράτους της σημαίας και του κράτους του λιμένα.

Τα οικονομικά συμφέροντα των κρατών αυτών όμως είναι στενά συνδεδεμένα με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, γεγονός που μπορεί επηρεάσει τη διενέργεια των ελέγχων. Στο πλαίσιο λοιπόν αυτό θα μπορούσε να λειτουργήσει συμπληρωματικά η διενέργεια ελέγχων από ανεξάρτητους και αντικειμενικούς φορείς, οι οποίοι θα διασφαλίζουν σε μεγαλύτερο βαθμό την αξιοπιστία των ελέγχων και τη συμμόρφωση της ναυτιλιακής κοινότητας με τους διεθνείς κανόνες.

Αναφορικά με το καθεστώς της αστικής ευθύνης και των προβλεπόμενων αποζημιώσεων τα σημαντικότερα ζητήματα που αναδείχθηκαν από την εξέταση της σχετικής νομοθεσίας ήταν ο σχεδόν αδιάβλητος περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη, η ανεπάρκεια των ορίων αποζημίωσης, η σχεδόν ολοκληρωτική απαλλαγή των λοιπών προσώπων, πέραν του πλοιοκτήτη, που εμπλέκονται στη ναυτιλιακή δραστηριότητα από τυχόν άμεσες ευθύνες καθώς και η αδυναμία του ισχύοντος καθεστώτος να καλύψει το σύνολο των προκαλούμενων ζημιών ρύπανσης, περιλαμβανομένης της πλήρους αποκατάστασης του ζημιωθέντος περιβάλλοντος.

Πιο συγκεκριμένα, το διεθνές καθεστώς για την θαλάσσια ρύπανση επικεντρώνεται κυρίως στην αποζημίωση των θυμάτων, ενώ η ευθύνη των πραγματικών ρυπαινόντων φαίνεται να αποτελεί λιγότερο σημαντικό στοιχείο. Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι η προσωπική ευθύνη του ρυπαίνοντος αμβλύνεται από το σχεδόν απαραβίαστο δικαίωμα του πλοιοκτήτη να περιορίζει την προσωπική του ευθύνη και την σχεδόν πλήρη απαλλαγή των λοιπών εμπλεκόμενων (φορτωτών, ναυλωτών κλπ), οι οποίοι θα κληθούν σε αποζημίωση μόνο αναγωγικά, σε δεύτερο στάδιο και εφόσον αποδειχθεί ότι ευθύνονται για τη ρύπανση. Ειδικά για την περίπτωση της πετρελαϊκής ρύπανσης υπάρχει η δυνατότητα προσφυγής συμπληρωματικά στο Fund, το οποίο χρηματοδοτείται συλλογικά από τους παραλήπτες του πετρελαίου και παρέχει συμπληρωματική αποζημίωση στα θύματα πετρελαϊκής ρύπανσης, ανεξάρτητα όμως από τον ουσιαστικό τους ρόλο σε κάθε περίπτωση ρύπανσης. Με άλλα λόγια τα καθεστώτα ευθύνης και αποζημίωσης για τη θαλάσσια ρύπανση όπως υφίστανται σήμερα περιλαμβάνουν πολύ λίγα αποτρεπτικά στοιχεία που να αποθαρρύνουν εκείνους οι οποίοι εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά από την μη πλήρη συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα.

Το τελευταίο μεγάλο ζήτημα εντοπίζεται στη μη πλήρη αποζημίωση των θυμάτων της θαλάσσιας ρύπανσης. Αυτό οφείλεται τόσο στο σχεδόν απεριόριστο περιορισμό της ευθύνης των υπεύθυνων προσώπων, στα τιθέμενα όρια αποζημίωσης, τα οποία έχουν ήδη αποδειχθεί σε αρκετές περιπτώσεις ανεπαρκή καθώς και στον ειδικό καθορισμό των ζημιών προς αποζημίωση, την αδυναμία προσδιορισμού του είδους και του ύψους της αποζημίωσης και στην αδυναμία πλήρους αποκατάστασης σε περίπτωση περιβαλλοντικών ζημιών.

Ειδικά για την αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς ότι ο πλέον ενδεδειγμένος τρόπος για την αποζημίωση του κοινωνικού συνόλου θα ήταν η αποκατάσταση *in natura*, η οποία όμως επί του παρόντος δεν φαίνεται εφικτή. Από την άλλη η αποζημίωση κατόπιν περιουσιακής αποτίμησης της ζημίας, η οποία είναι δυνατή, δεν καλύπτεται από τις σχετικές με την αποζημίωση διεθνείς συνθήκες ενώ παράλληλα δεν φαίνεται να υπάρχει ένα αποδεκτό σύστημα εκτίμησης αυτής. Η αποτελεσματικότητα ενός καθεστώτος αποζημίωσης κρίνεται κατά βάση από το βαθμό στον οποίο καλύπτει τις προκληθείσες ζημίες και στην περίπτωση της θαλάσσιας ρύπανσης η ζημία του περιβάλλοντος αποτελεί την πρωταρχική και κύρια συνέπεια της ρυπάνσεως. Κρίνεται λοιπόν απαραίτητη η ένταξη της αποζημίωσης για την περιβαλλοντική ζημία στα διεθνή καθεστώτα αποζημίωσης καθώς και η πρόβλεψη συγκεκριμένης και αποδεκτής μεθόδου υπολογισμού του κόστους που μπορεί να έχει κάθε περιβαλλοντική ζημία, τόσο σε συνάρτηση με τη διατάραξη της οικολογικής ισορροπίας όσο και με τις πιθανές επιπτώσεις που θα μπορούσε αυτή να έχει στο μέλλον.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία

Γεωργιάδης Απόστολος - Σταθόπουλος Μιχαήλ, Αστικός Κώδιξ, τόμος V, Εκδόσεις Αφοι Π. Σάκκουλα, 1985

Δωρής Ε., «Τα δημόσια κτήματα - αιγιαλός και παραλία – ρύπανσις θαλασσίου περιβάλλοντος», Εκδόσεις Σάκκουλα, 1995

Καράκωστας Ιωάννης, «Περιβάλλον και Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα, 2000

Φίλιος, « Ενοχικό Δίκαιο - Γενικό μέρος», Β ' έκδοση, 1996

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία, άρθρα και δημοσιεύσεις

Allen, C., Limitation of Liability, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.31, No.2, 2000

Bodansky, D., Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: UNCLOS III and Beyond, Ecology Law Quarterly, 1991, Vol. 18

Brans, E., Liability for Ecological Damage under the 1992 Protocols to the Civil Liability Convention and the Fund Convention, and the Oil Pollution Act of 1990, Tijdschrift voor Milieuaansprakelijkheid, 1994

Chen-Ju Chen¹, The Liability and Compensation Mechanism under International Marine Environmental Law (LOSI Conference Papers, 2012)

Clark, R. B., Marine Pollution (4th edition, Clarendon Press, Oxford, 1997)

Gaskell, N., Compensation for Oil Pollution Damage: 1992 Protocols to the Civil Liability Convention and the Fund Convention, 8 INT'L J. MARINE & COASTAL L. 286 (1993)

Muhammad Masum Billah, The Role of Insurance in Providing Adequate Compensation and in Reducing Pollution Incidents: the Case of the International Oil Pollution Liability Regime, (Pace Environmental Law Review, Vol 29, Issue 1, Fall 2011)

Mason, M., Civil Liability for Oil Pollution Damage: Examining the Evolving Scope for Environmental Compensation in the International Regime, *Marine Policy*, Vol. 27, 2003

Nesterowicz, M. A., European Union Legal Measures in Response to the Oil Pollution of the Sea, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol.29, 2004

Progress of the EU's Integrated Maritime Policy Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions COM (2012) 491 final European Commission Directorate

Prospects for better compensation for ecological damage resulting from accidents in European marine waters, Technical Paper from the CPMR General Secretariat, February 2012

Schmitz, P.W., On the Joint Use of Liability and Safety Regulation, *International Review of Law and Economics*, 2000, Vol.20

Tan Alan Khee-Jin, *Vessel-Source Marine Pollution, The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge University Press, 2005

UNCTAD, *Review of Maritime Transports*, 2013

White M. W. D., *Australasian Marine Pollution Laws*, Second Edition, 2007

Wu, C., *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*, Kluwer Law International, 1996

Tsz Leung Yip, Wayne K. Talley, Di Jin, The effectiveness of double hulls in reducing vessel-accident oil spillage, *Marine Pollution Bulletin*, 62, 2011

Ιστοσελίδες

<http://www.iopcfunds.org>

<http://www.epa.gov>

<http://www.emsa.europa.eu>

<http://www.imo.org>

<http://www.uscg.milp>

<http://www.igpandi.org>

<http://ec.europa.eu>

[http://www.nyulawglobal.org/globalex/International Marine Environmental Law](http://www.nyulawglobal.org/globalex/International_Marine_Environmental_Law)

<http://eur-lex.europa.eu>

www.basel.int

www.un.org

<https://lawdb.intrasoftnet.com/>

Πανεπιστήμιο Πειραιώς