



ΕΠΙΣΤΗΜΟΛΟΓΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
 ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΔΑΚΤΙΚΗ
 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΟΣ

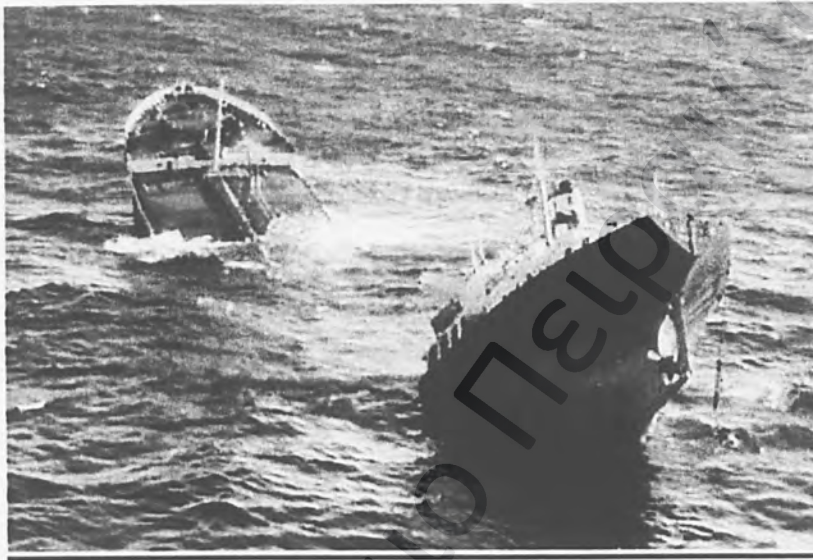
Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Το κλίμα της Βαλτικής, Πολωνίας
 και Γερμανίας

ΕΠΙΣΤΗΜΟΛΟΓΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΔΑΚΤΙΚΗ

ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ
ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ



00155661

ΦΩΤΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ
3^{ος} ΚΥΚΛΟΣ
ΑΜ: ΜΝ/03015
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΖΑΡΖΗΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ. ΕΙΣ.	55661
COMP.	37370
ΤΑΞΗ	341.762 ΚΑΡ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Ορισμοί
 - 1.1. Το φαινόμενο της ρύπανσης του περιβάλλοντος
 - 1.2. Η σπουδαιότητα των μεταφορών πετρελαίου
 - 1.3. Ατυχήματα δεξαμενοπλοίων

2. Διεθνείς Νομοθεσίες
 - 2.1. Νομοθεσία IMO

 - 2.2. Η αμερικάνικη νομοθεσία OPA 1990
 - 2.2.1 Κρίσεις – Συμπεράσματα για τον OPA 90
 - 2.3. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων ISM
 - 2.3.1. Κρίσεις Συμπερασματα για τον ΙΣΜ

3. Κοινοτική στρατηγική και θαλάσσια ρύπανση
 - 3.1. Πολιτική και νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
 - 3.2. Η πολιτική της Ε.Ε. μετά τα ατυχήματα των ERIKA και PRESTIGE-
 - 3.2.1. Δραστικές αλλαγές στην ευρωπαϊκή νομοθεσία
 - 3.2.2 Συμπεράσματα – Κρίσεις

4. Η ευθύνη στην Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος
 - 4.1. Η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» (άρ. 174 παρ. 2 ΣΕΚ)
 - 4.2. Αστική ευθύνη για πρόκληση περιβαλλοντικής ζημίας
 - 4.3. Η Οδηγία 2004/35/ΕΚ σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη για την πρόληψη και αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας και το νέο σύστημα που εγκαθιδρύει
 - 4.3.1. Κριτική προσέγγιση των νέων ρυθμίσεων
 - 4.4. Απόφαση-πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ του Συμβουλίου της 12ής Ιουλίου 2005 για την ενίσχυση του ποινικού πλαισίου καταστολής της ρύπανσης από πλοία Ε.Ε.
 - 4.4.1 Κρίσεις - Συμπεράσματα
 - 4.5. Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του συμβουλίου σχετικά με την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών / Βρυξέλλες, 23.11.2005
 - 4.6. Νομολογία του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Δ.Ε.Κ.)
 - 4.7. Ποινικές υποθέσεις - κυρώσεις εντός της Ε.Ε.

5. Η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στην Ελλάδα – Θεσμικό πλαίσιο

6. Σταθμοί υποδοχής καταλοίπων
 - 6.1. ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ / ΕΕ
 - 6.2. Οι ευκολίες υποδοχής στην Ελλάδα

- Επίλογος - Τελικές κρίσεις - Συμπεράσματα

Εισαγωγή

Η ρύπανση αποτελεί καταστρεπτική παρέμβαση που απειλεί το παγκόσμιο οικοσύστημα με την αλλοίωση των φυσικών στοιχείων. Σκοπός της παρούσης εργασίας είναι να παρουσιάσει με τον πιο τεκμηριωμένο τρόπο όχι το φαινόμενο της ρύπανσης καθεαυτό αλλά τη νομική παραγωγή γύρω από το θέμα της ρύπανσης των θαλασσών. Φυσικά μια διεξοδική προσέγγιση σε όλη τη νομική παραγωγή των τελευταίων δεκαετιών θα ήταν ανέφικτη μέσα στα περιορισμένα πλαίσια που παρέχει μια τέτοια μελέτη. Για το λόγο αυτό επελέγη να παρουσιαστούν διεξοδικά κυρίως οι νομοθεσίες που αφορούν τη ρύπανση από πετρελαιοειδή καθώς το πετρέλαιο είναι το εμπόρευμα που κυριαρχεί στις θαλάσσιες μεταφορές παγκοσμίως και δη οι νομοθεσίες των τελευταίων ετών και όχι αυτές για τις οποίες υπάρχουν άφθονες μελέτες και βιβλιογραφία. Έτσι ο γράφων επιλέγει να αναφερθεί μεταξύ άλλων στην πολύ σημαντική αμερικανική νομοθεσία του OPA'90 που επηρέασε βαθιά τις νομοπαραγωγικές διαδικασίες της δεκαετίας του 90 και συνεχίζει να τις επηρεάζει αλλά και στο Διεθνή Κώδικα ISM. Ακόμη πολύ σημαντική θέση κατέχουν οι Οδηγίες, οι Κανονισμοί και οι Αποφάσεις-Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ανέκυψαν ως αποτελέσματα σημαντικών περιβαλλοντικών καταστροφών όπως αυτές του Erika και του Prestige και αφορούν τις Δέσμες Μέτρων Erika I και Erika II, την Αστική Ευθύνη από πρόκληση περιβαλλοντικής ζημίας και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών αλλά και την ενίσχυση του Ποινικού πλαισίου καταστολής της ρύπανσης από πλοία της Ε.Ε. Περαιτέρω παρουσιάζονται στοιχεία από τη νομολογία του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αλλά και οι ήδη επιβληθείσες ποινικές κυρώσεις εντός της Ε.Ε. για ευθύνη από θαλάσσια ρύπανση.

Σημαντικό μέρος της μελέτης καλύπτεται από το νομικό πλαίσιο που υφίσταται στην Ελλάδα για την προστασία του περιβάλλοντος και καλύπτει χρονικά την περίοδο 1966 έως 2003.

Τέλος παρουσιάζεται το νομικό πλαίσιο που ισχύει για τους σταθμούς υποδοχής καταλοίπων τόσο Διεθνώς όσο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση και περαιτέρω, στον ελλαδικό χώρο.

Ο γράφων επιλέγει σε κάθε ενότητα που αφορά καινούριες νομοθεσίες, να παραθέτει κρίσεις και συμπεράσματα επ' αυτών. Έτσι κρίσεις γίνονται για τον ΟΡΑ'90 αλλά και για τον Κώδικα ISM, για την πολιτική της Ε.Ε. και για τις νέες δραστικές αλλαγές στην κοινοτική νομοθεσία αλλά και στον επίλογο της μελέτης, παρατίθενται διεξοδικά κρίσεις για την αργοκίνητη νομοπαραγωγική μηχανή της Ε.Ε. και των κρατών-μελών αυτής αλλά και για τη Διεθνή Κοινότητα και γίνονται προτάσεις για να ελαχιστοποιηθεί η ρύπανση με την υπεύθυνη εφαρμογή όλων των απαιτήσεων που αφορούν την πρόληψή της- από την κανονική λειτουργία και την ασφάλεια του πλοίου, έως την ανάπτυξη περιβαλλοντικής συνείδησης.

1. Ορισμοί – Στοιχεία για τη ρύπανση και τις θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου

1.1 Το φαινόμενο της ρύπανσης του περιβάλλοντος

Ρύπανση κατά τον νόμο 1650/1986 είναι η παρουσία στο περιβάλλον ρύπων, δηλαδή κάθε είδους ουσιών, θορύβων, 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 Διακήρυξη της Στοκχόλμης για το περιβάλλον (1972) καθιερώνει για πρώτη φορά την έννοια της θαλάσσιας ρύπανσης:

Θαλάσσια ρύπανση (marine pollution) “είναι η εισαγωγή από τον άνθρωπο, άμεσα ή έμμεσα, επιβλαβών ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, περιλαμβάνοντας και τις εκβολές των ποταμών, που έχει ως αποτέλεσμα τη διαταραχή του θαλάσσιου οικοσυστήματος (διατήρηση των φυσικών πόρων), κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, ανυπέβλητα εμπόδια στις θαλάσσιες δραστηριότητες (αλιεία) καθώς και ελάττωση των ανέσεων (θαλάσσιος τουρισμός, αναψυχή)”.

Η ρύπανση του περιβάλλοντος ως έννοια αφορά τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και επομένως μπορεί να θεωρείται ως προσβολή του δικαιώματος στο περιβάλλον, δηλαδή μία καταστρεπτική παρέμβαση που απειλεί το παγκόσμιο οικοσύστημα με την αλλοίωση των φυσικών στοιχείων.

Η ρύπανση των υδάτων προκαλείται από τις διαρροές φορτίων κατά τη θαλάσσια μεταφορά τους, από την απόρριψη αποβλήτων, καταλοίπων και λυμάτων που προέρχονται από την ξηρά, από τις γεωργικές καλλιέργειες και τη χρήση φυτοφαρμάκων και από την υποθαλάσσια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Οι πιο σημαντικές κατηγορίες ρύπων που καταλήγουν στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι τα βαρέα μέταλλα, το πετρέλαιο και τα προϊόντα του, τα διάφορα φυτοφάρμακα και απορρυπαντικά, τα απορρίμματα (πλαστικά, ελαστικά και μεταλλικά αντικείμενα), τα αστικά λύματα και απόβλητα και τα ραδιενεργά υλικά.¹

Η θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τις θαλάσσιες μεταφορές κατηγοριοποιείται ως εξής: α) **λειτουργική ρύπανση** β) **ατυχηματική ρύπανση**

Η πρώτη προκαλείται, ως αποτέλεσμα της λειτουργίας του πλοίου και κατά τις διαδικασίες ναυπήγησης, τακτικής και έκτακτης συντήρησης του πλοίου, φορτοεκφόρτωσης, ερματισμού-αφερματισμού, μετάγχισης καυσίμων καθώς επίσης και κατά τις διαδικασίες διάλυσης του πλοίου. Σαν επακόλουθο της λειτουργίας του πλοίου δημιουργούνται επιπλέον κάποιες εκούσιες απορρίψεις στην θάλασσα. Ως τέτοιες ορίζονται: απόβλητα μηχανοστασίου, λύματα οικιακής μορφής, απορρίψεις κ.α.

Ως dumping ορίζεται η εσκεμμένη απόρριψη ουσιών και υλικών απευθείας στη θάλασσα από πλοία και αεροπλάνα εκτός εάν (α) η απόρριψη προκαλείται από τις συνήθεις λειτουργικές διαδικασίες των πλοίων και αεροπλάνων και (β) η απόρριψη ουσιών στη θάλασσα διεξάγεται για άλλους σκοπούς και δεν έρχεται σε αντίθεση με τη διεθνή νομοθεσία.²

¹ Γ.Π. Βλάχος Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, εκδ. Σταμούλη

² Σύμβαση Λονδίνου (1972) περί πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από απορρίψεις καταλοίπων και άλλων υλών/ IMO

Όσον αφορά την ατυχηματική ρύπανση, κυριότεροι τρόποι ρύπανσης είναι με την προσάραξη πλοίων, τις συγκρούσεις, τις εκρήξεις/ πυρκαγιές, βυθίσεις, πολεμικές απώλειες, την εγκατάλειψη πλοίου κτλ.³

Αυτή η μορφή θαλάσσιας ρύπανσης έχει προσελκύσει το άμεσο ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας δεδομένου ότι τα εμπορικά πλοία αποτελούν εύκολο και ορατό στόχο για άμεση κριτική. Μάλιστα η έκδοση ενός μεγάλου αριθμού διεθνών και περιφερειακών συμβάσεων αλλά και εθνικών νόμων ενισχύει τη σκέψη αυτή. Σύμφωνα με τη *GESAMP*, την Ομάδα των Εμπειρογνομώνων πάνω στις Επιστημονικές Απόψεις της Θαλάσσιας Ρύπανσης, η ναυτιλία είναι υπεύθυνη μόνο για το 12% της θαλάσσιας ρύπανσης⁴. Το μεγαλύτερο ποσοστό ρύπανσης πηγάζει από τη στεριά και φθάνει στη θάλασσα μέσω των ποταμών, της ατμόσφαιρας.

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο1

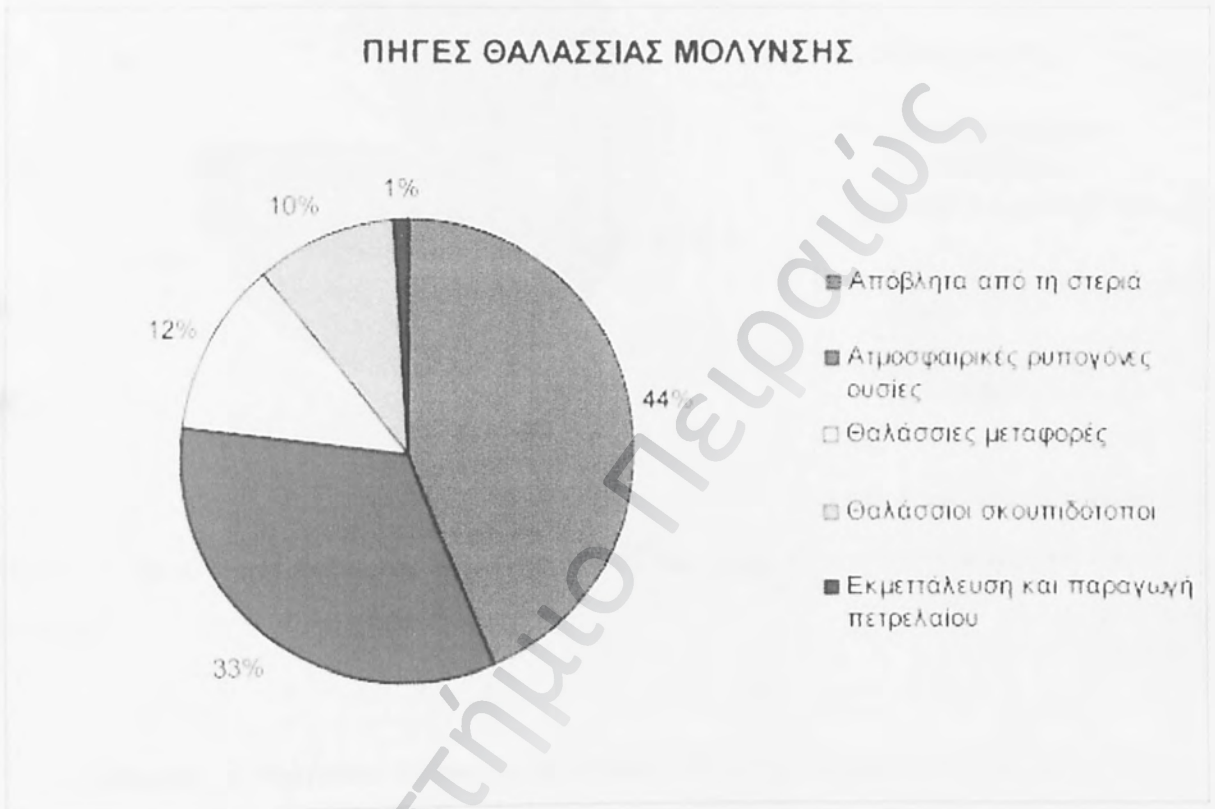
ΠΗΓΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	
Πηγή	Ποσοστιαία συμμετοχή (%)
Απορροές και απόβλητα από την ξηρά	44
Εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων	33
Ναυτιλιακές δραστηριότητες	12
Εξορύξεις υποθαλάσσιων κοιτασμάτων	1
Απορρίψεις – ποντίσεις	10
ΣΥΝΟΛΟ	100

³ Γ. Βλάχος- Α. Αλεξόπουλος, «Τεχνικο-οικονομικές απόψεις της Θαλάσσιας Διακίνησης των Αγαθών και της Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος»

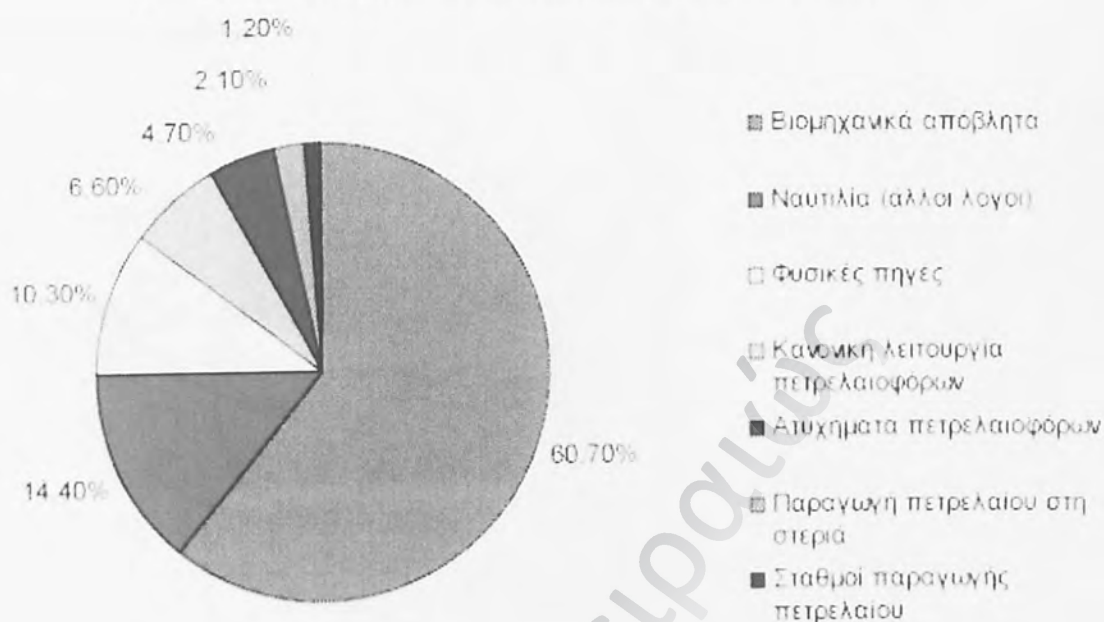
⁴ *GESAMP*, 1991; *IMO*, 1997; *Lean & Hinrichsen*, 1992; *Seager*, 1990; *UNEP*, 1992

ΠΗΓΗ: UNEP, (1990), *The State of the Marine Environment*

ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ: Βλάχος Γ- Αλεξόπουλος Α.Β. (1995), *Τεχνικο-Οικονομικές Απόψεις της Θαλάσσιας Δακίνησης των Αγαθών και της Προστασίας του Θαλασσιού Περιβάλλοντος*



ΠΗΓΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ



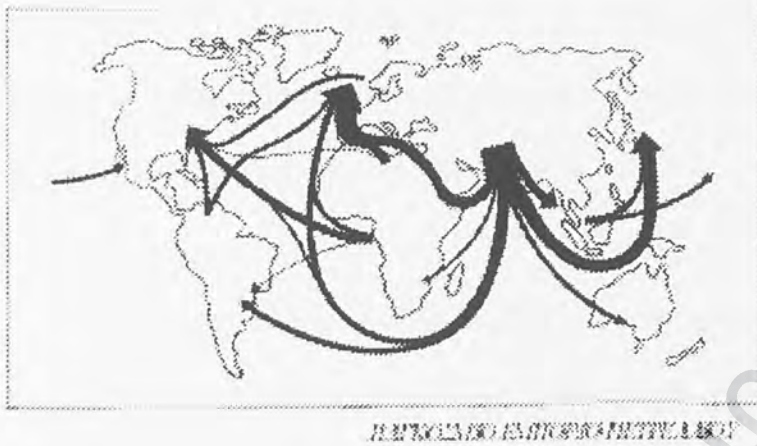
Πίνακες 2 και 3, Πηγές Θαλάσσιας Μόλυνσης, Πηγές Θαλάσσιας μόλυνσης από πετρέλαιο. Πηγή EUROPA

Παροτι η θαλάσσια ρύπανση δεν αποτελεί κάτι νέο, φαίνεται ότι μόλις τις τελευταίες δεκαετίες άρχισε να απασχολεί την κοινή γνώμη. Αυτή η ευαισθησία του κοινού έγινε αισθητή μόλις το 1967 από την εκτεταμένη κάλυψη από τα Μ.Μ.Ε. του ατυχήματος του πετρελαιοφόρου *Torrey Canyon*.

1.2 Η σπουδαιότητα των μεταφορών πετρελαίου

Το πετρέλαιο είναι το εμπόρευμα που κυριαρχεί στις θαλάσσιες μεταφορές παγκοσμίως. Το 1998 το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα του έφτασαν τους

2.000 εκατ. τόνους⁵ αποτελώντας το 40% περίπου του συνόλου των φορτίων που μεταφέρθηκαν δια θαλάσσης.



Εικόνα 1

Οι σημαντικότερες οδοί για τη θαλάσσια μεταφορά του πετρελαίου εκκινούν από τις κύριες φυσικές πηγές του, δηλαδή τη Μέση Ανατολή έως την ΝΑ Ασία, την Ιαπωνία τη Β. Κορέα, έως την Ευρώπη και τις ΗΠΑ, από την Β. Αφρική έως την Ευρώπη και από την Καραϊβική στις ΗΠΑ.

Οι εισαγωγές πετρελαίου από τις ΗΠΑ και την Ευρωπαϊκή Ένωση (στο εξής Ε.Ε.) αντιπροσωπεύουν περίπου το ήμισυ της παγκόσμιας κατανάλωσης καθώς ΗΠΑ και ΕΕ εισάγουν 25% και 27% αντίστοιχα του παγκόσμιου συνόλου. Το 90% της εισαγωγής του πετρελαίου στην ΕΕ γίνεται μέσω των θαλασσιών οδών ενώ μόλις ένα 10% γίνεται με άλλους τρόπους (με αγωγούς, δια ξηράς ή μέσω χερσαίων πλωτών οδών).

⁵ Στατιστικές EUROSTAT και ΟΟΣΑ/IEA, Journal de la Marine Marchande

Η ζήτηση πετρελαίου στην ΕΕ ανέρχεται σε περίπου 640 εκατ. τόνους αλλά παράλληλα περίπου 800 εκατ. τόνοι μεταφέρονται ετησίως προς, από και μεταξύ των λιμένων της ΕΕ. Τα δε επόμενα έτη αναμένεται συνεχής αύξηση της μεταφοράς πετρελαίου με δεξαμενόπλοια καθώς αυξάνει και η ζήτηση προϊόντων πετρελαίου με την ανάπτυξη των οικονομικών αγορών.

Τα μεγάλα δεξαμενόπλοια κυριαρχούν στη μεταφορά αργού πετρελαίου. Το πετρέλαιο που μεταφέρεται στην Ευρώπη από τη Μέση Ανατολή μεταφέρεται συνήθως με πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου (Very Large Crude Carriers VLCC) χωρητικότητας άνω των 200.000 τόνων νεκρού φορτίου (tdwt.) που διαπλέουν γύρω από την Αφρική ή μέσω της Διώρυγας του Σουέζ με τη χρήση δεξαμενόπλοιων "Suezmax" χωρητικότητας μεταξύ 120-140.000 tdwt.

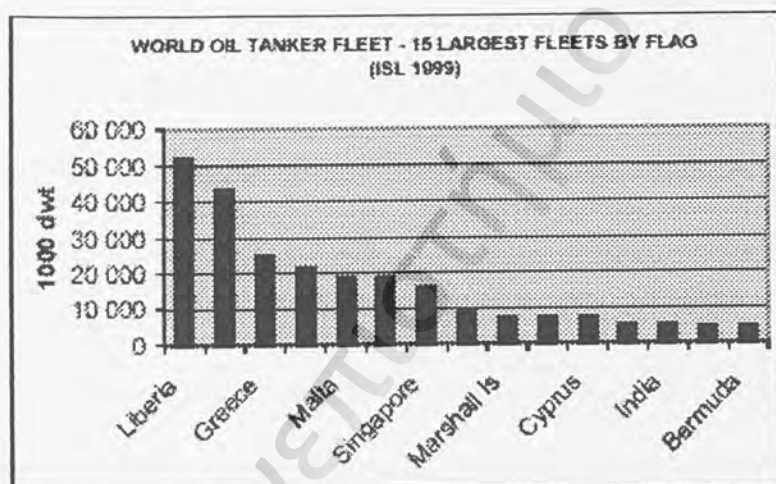
Ο αριθμός των δεξαμενοπλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου που διαπλέουν τα κοινοτικά ύδατα σε οποιαδήποτε δεδομένη στιγμή είναι δύσκολο να προσδιοριστεί γιατί ποικίλει σε μεγάλο βαθμό. Ωστόσο, εκτιμάται χονδρικά σε 1.500 έως 2.000 πλοία περίπου, τα περισσότερα από τα οποία είναι μικρότερου μεγέθους. Ο τομέας αυτός διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη διανομή των προϊόντων πετρελαίου στην ΕΕ.

Ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων μπορεί να διαιρεθεί χονδρικά σε πετρελαιοφόρα (μεταφορά αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου), δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων και δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγρού αερίου. Από πλευράς χωρητικότητας, ο στόλος πετρελαιοφόρων υπερτερεί. Ο τομέας

αυτός είναι ο μεγαλύτερος στο σύνολο των τομέων θαλασσίων μεταφορών και περιλαμβάνει τα μεγαλύτερα πλοία παγκοσμίως.

Ο παγκόσμιος στόλος πετρελαιοφόρων περιελάμβανε, την 1η Ιανουαρίου 1999, 7.030 πλοία⁶ συνολικής χωρητικότητας 289 εκατ. tdwt. Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει το 38,5% της παγκόσμιας εμπορικής χωρητικότητας.

Η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων το 1999 ήταν 18 έτη (σε σύγκριση με 16,7 έτη το 1995). Από το σύνολο του στόλου το 1999, το 41% (2.939 πλοία) είχαν κατασκευαστεί πριν από το 1979, δηλαδή σήμερα έχουν ηλικία άνω των 20 ετών. Από άποψη χωρητικότητας, αντιπροσωπεύουν το 36% της συνολικής χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων.



Πίνακας 4 Οι 15 μεγαλύτεροι στόλοι πετρελαιοφόρων παγκοσμίως, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το 85% της συνολικής χωρητικότητας

Πηγή: Eur-lex

⁶ Πηγές στοιχείων: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) Βρέμη, Ετήσια επιθεώρηση και διάφορα τεύχη του FOCUS 1999, Βάση δεδομένων εμπορικού στόλου ISL (Αθροίσματα με βάση την τριμηνιαία ενημέρωση από το LMIS). Institute of Shipping Analysis (ISA), Gothenburg. ΓΔ Μεταφορών Στατιστικό εγχειρίδιο (Statistics Pocket Book)

Ο καταγεγραμμένος στόλος πετρελαιοφόρων της ΕΕ αποτελείται από 855 δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 43,2 εκατ. τόνων dwt, που αντιπροσωπεύουν τα 14,9% του παγκόσμιου συνόλου. Ωστόσο, εκτιμάται ότι οι εταιρείες που έχουν έδρα εντός της ΕΕ ελέγχουν περίπου το 35% του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων. Οι σημαίες που χρησιμοποιούνται συχνά από δεξαμενόπλοια κοινοτικών συμφερόντων είναι οι σημαίες της Λιβερίας, του Παναμά, της Κύπρου, της Μάλτας και των Μπαχαμών.

Η μέση ηλικία του καταγεγραμμένου στόλου πετρελαιοφόρων της ΕΕ ήταν 19,1 έτη το 1999 (18,9 το 1995), ηλικία η οποία υπερβαίνει τον παγκόσμιο μέσο όρο. Πάνω από το 45% του καταγεγραμμένου στόλου της ΕΕ έχει ηλικία άνω των 20 ετών (απόψη αριθμού πλοίων)⁷.

Πολλά δεξαμενόπλοια υπό σημαία και έλεγχο χωρών της ΕΕ χρησιμοποιούνται σε δραστηριότητες «διασυνωριακού εμπορίου», δηλαδή εμπορίου μεταξύ χωρών εκτός εκείνων στις οποίες είναι καταγεγραμμένα, για παράδειγμα μεταξύ της Μέσης Ανατολής και της Ιαπωνίας, και είναι πιθανό να καταπλέουν σπάνια ή και να μην καταπλέουν ποτέ σε λιμένες της ΕΕ.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ο έκτος μεγαλύτερος στόλος δεξαμενοπλοίων στον κόσμο είναι καταγεγραμμένος στη Νορβηγία (18 εκατ. τόνοι), γεγονός που σημαίνει ότι ο στόλος δεξαμενοπλοίων με σημαία χωρών του ΕΟΧ αντιπροσωπεύει πάνω από το 20% του παγκόσμιου συνόλου

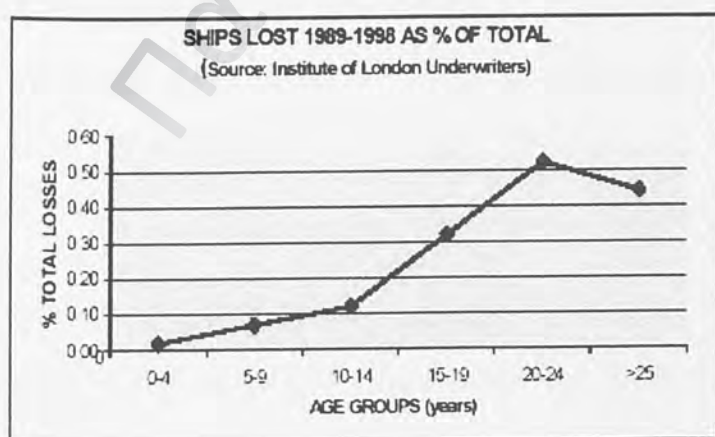
⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών πετρελαίου /* COM/2000/0142 τελικό

1.3 Ατυχήματα δεξαμενοπλοίων

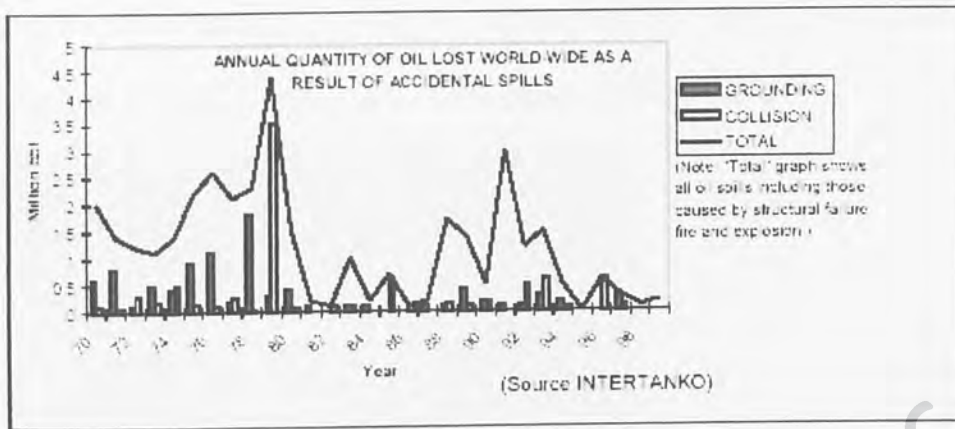
Από τον Ιανουάριο του 1992 έως τον Μάρτιο του 1999 καταγράφηκαν συνολικά απώλειες 593 εμπορικών πλοίων (περίπου 8 εκατ. tdwt). Από τις απώλειες αυτές, 77 αφορούσαν δεξαμενόπλοια τα οποία μολονότι αντιπροσωπεύουν μόλις το 13% του συνολικού αριθμού, αντιστοιχούν στο 31% της συνολικής χωρητικότητας.

Σε σύγκριση με το ποσοστό των δεξαμενοπλοίων στον παγκόσμιο στόλο (18,2% από άποψη αριθμού πλοίων και 38,5% από άποψη χωρητικότητας), φαίνεται ότι παρουσιάζουν ένα σχετικά καλό ιστορικό ασφάλειας. Μολονότι η πλειονότητα των ατυχημάτων αυτών έχουν σημειωθεί στα ανοικτά των βορείων και δυτικών ακτών της ΕΕ, θα πρέπει να τονιστεί ότι τα ατυχήματα δεξαμενοπλοίων στη Μεσόγειο συνιστούν δυνητικά εξαιρετικό κίνδυνο για το περιβάλλον και το εμπόριο. Τα ατυχήματα συχνά αποδίδονται σε ανθρώπινο λάθος (π.χ. σφάλματα ναυσιπλοΐας ή πλοήγησης). Άλλες αιτίες είναι προβλήματα στα δομικά μέρη των πλοίων, πυρκαγιές και εκρήξεις.

Υπάρχει ένας γενικός συσχετισμός μεταξύ της ηλικίας και των ατυχημάτων στα πλοία. Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει το ποσοστό των πλοίων που χάθηκαν μεταξύ 1989 και 1998 ανά ηλικιακή ομάδα και ο αμέσως μετά παρουσιάζει την πετρελαική απώλεια παγκοσμίως ως αποτέλεσμα ατυχηματικής ρύπανσης:



Πίνακας 5: Απώλειες Πλοίων



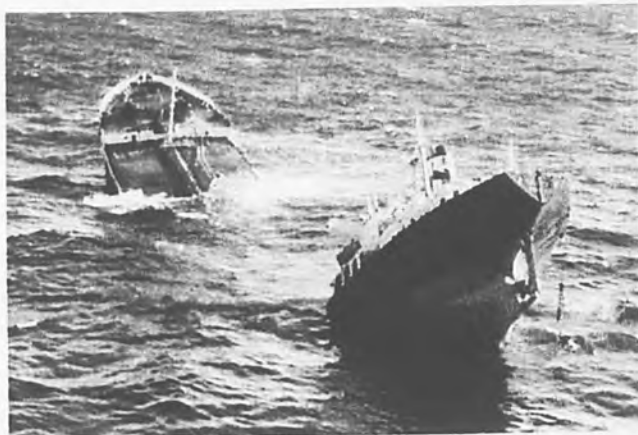
Πίνακας 6: Ποσότητα πετρελαίου που χάνεται ετησίως από ατυχήματα

Πιο πρόσφατα, το ναυάγιο του πλοίου PRESTIGE προκάλεσε τεράστιες απώλειες πετρελαίου στις βόρειες ισπανικές ακτές.

Συγκεκριμένα το δεξαμενόπλοιο Prestige, ιδιοκτησίας μιας offshore λιβεριανής εταιρείας με σημαία Μπαχάμες, ελληνόκτητο όπως αποδείχτηκε, μεταφέροντας 77,000 τόνους πετρέλαιο (fuel oil) από τη Λιθουανία με προορισμό την Σιγκαπούρη, κόπηκε στη μέση αφού έχασε την ευστάθειά του λόγω καιρού και βυθίστηκε τελικά στ' ανοιχτά των βορειοδυτικών ακτών της Ισπανίας. Το 26χρονο πλοίο διέθετε μονά τοιχώματα και σύμφωνα με ανακοινώσεις των ισπανικών αρχών δεν κατάφερε τα τελευταία χρόνια να ανταποκριθεί στις προδιαγραφές για ασφαλή ναυσιπλοΐα αφού είχε υποστεί τυπικούς ελέγχους από τον νηογνώμονα. Κατάφερε, όμως, να αποφύγει τον ελλιμενισμό και τον συνεπακόλουθο έλεγχο σε Ευρωπαϊκό λιμάνι, μια και η φόρτωση του έγινε από πλοίο, μακριά από λιμάνι, και ανεφοδιάστηκε in transit στην Καλαμάτα και το Γιβραλτάρ.

Το ναυτικό ατύχημα έγινε κοντά στο επικίνδυνο πέρασμα της Γαλικίας. Πριν το πλοίο κοπεί στη μέση είχαν ήδη διαρρεύσει 3-4000 τόνοι πετρελαιοειδών από δύο δεξαμενές του. Συνολικά διερρέυσαν στη θάλασσα 10.000 -κατ' άλλες εκτιμήσεις

20.000 τόνοι- πετρελαιοειδών. Τα δύο κομμάτια του δεξαμενόπλοιου βυθίστηκαν παρασύροντας το υπόλοιπο φορτίο σε βάθος 3.500 μέτρων.



Εικόνα 1: Το Prestige λίγο πριν χαθεί στα ανοιχτά των ακτών της Γαλικίας/Πηγή Ισπανικός Τύπος

Κάθε χρόνο «χάνονται» στα βάθη της θάλασσας 230 πλοία με τονάζ 1,1 εκατομμύρια grt (gross registered tonnage) παρασύροντας στο θάνατο 1000 ζωές και προκαλώντας σοβαρές οικολογικές ζημιές. Ναυτικά ατυχήματα που έχουν καταγραφεί τις τελευταίες τρεις δεκαετίες, με μεγάλες διαρροές πετρελαίου είναι τα:

'Torrey Canyon' (1967)

'Amoco Cadiz' (1978)

'Atlantic Empress' (1979)

'Cavo Cambanos' (1981) από το οποίο διέρρευσαν 18.000 τόνοι πετρελαίου στη θάλασσα της Μεσογείου

'Khark 5' (1989) με διαρροή 76.000 τόνων ανοιχτά των ακτών του Μαρόκου

'E Exxon Valdez' (1989) με διαρροή 36.000 τόνων κοντά στις ακτές της Αλάσκα

'Haven' (4/1991) με διαρροή 144.000 τόνων ανοιχτά της Γένοβας στην Ιταλία

'ABT Summer' (5/1991), διαρροή 57.000 τόνων 800 μίλια ανοιχτά της Αγκόλας

'Katina P' (4/1992), διαρροή 55.000 τόνων 112 μίλια από το Durban

'Aegean Sea' (12/1992), με διαρροή 83.000 τόνων πετρελαίου έξω από τη La Coruna της Ισπανίας σχετικά κοντά στο ναυάγιο του 'Prestige'

'Braer' (1993), διαρροή 94.500 τόνων στα νησιά Shetland της Σκωτίας

'Sea Empress' (1996), διαρροή 80.000 τόνων στο Mildford Haven της Ουαλίας

Στις 12 Δεκεμβρίου 1999, το πετρελαιοφόρο μονού κύτους ERIKA, ηλικίας 25 ετών, το οποίο έφερε μαλτέζικη σημαία και είχε ναυλωθεί από την TOTAL-FINA, κόπηκε στα δύο 40 μίλια νοτίως της Βρετάννης. Από τους 30.000 τόνους βαρέως πετρελαίου που μετέφερε, χύθηκαν στη θάλασσα πάνω από 10.000 τόνοι. Περίπου 400 χιλιόμετρα ακτών ρυπάνθηκαν από την πετρελαιοκηλίδα, η οποία προκάλεσε σοβαρές ζημιές στην πανίδα, τη χλωρίδα και στις δραστηριότητες της αλιείας και του τουρισμού, με δυνητικές επιπτώσεις στη δημόσια υγεία.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το 70 % των εισαγωγών πετρελαίου της Ένωσης μεταφέρονται περνώντας από τα ανοικτά των ακτών της Βρετάννης και της Μάγχης, γεγονός που εξηγεί σε μεγάλο βαθμό τον λόγο για τον οποίο στις ίδιες αυτές περιοχές συμβαίνουν τακτικά ατυχήματα. Εάν μία τέτοια καταστροφή έπληττε τη Μεσόγειο, τα αποτελέσματα θα ήταν ίσως ακόμη πιο ολέθρια.

Η κοινή γνώμη δεν δείχνει πλέον ανοχή απέναντι σε τέτοιου είδους ατυχήματα, όπως μαρτυρούν οι αντιδράσεις μετά το ναυάγιο του ERIKA και του PRESTIGE.



Εικόνα 2. Διαμαρτυρία των κατοίκων της Γαλικίας μετά την οικολογική καταστροφή του Prestige / Πηγή Ισπανικός Τύπος

Καθώς η ατυχηματική πετρελαϊκή ρύπανση προκαλεί έντονα το κοινωνικό αίσθημα, αν και αντιπροσωπεύει μόνο το 20% της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαιοειδή, οι κυριότερες νομοθεσίες και κανονισμοί θεσπίστηκαν - από τις ΗΠΑ, την Ευρωπαϊκή Ένωση ή από το Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (International Maritime Organisation - IMO) μετά από μεγάλα ατυχήματα. Έτσι μετά το ατύχημα του 'Torrey Canyon' το 1967, θεσπίστηκαν οι Διεθνείς Συμβάσεις για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS 1974) και για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL 1973/78). Το πασίγνωστο ατύχημα του 'E Exxon Valdez' (1989) στις ακτές τις Αλάσκας, όπου διέρρευσαν 36.000 τόνοι πετρελαιοειδών, είχε ως αποτέλεσμα τη θέσπιση της διεθνούς Σύμβασης για θέματα Πρόληψης Πετρελαϊκής Ρύπανσης, Αντιμετώπισης και Συνεργασίας (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation - OPRC 90) το Νοέμβριο του 1990, ενώ οι Η.Π.Α. θέσπισαν μια πράξη (Oil Pollution Act - OPA 90) που απαγορεύει στα δεξαμενόπλοια που δεν φέρουν διπλό τοίχωμα (double Hull / double Bottom) να

προσεγγίζουν βορειο-Αμερικάνικα λιμάνια και καθιερώνει την Απεριόριστη Ευθύνη και την οικονομική αποζημίωση των πληγέντων. Άλλες Συμβάσεις και εργαλεία του IMO που προσεγγίζουν το ζήτημα είναι η INTERVENTION για την επέμβαση στην ανοιχτή θάλασσα σε περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης, η COLREG για την πρόληψη συγκρούσεων πλοίων στη θάλασσα, η STCW για την εκπαίδευση των ναυτικών και τέλος, ο International Safety Management Code (ISM Code), που υποχρεώνει τους εφοπλιστές να εξασφαλίσουν με πιστοποιητικά ποιότητας την αξιοπλοία των πλοίων και τα μέτρα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η Σύμβαση της Βαρκελώνης (Barcelona Convention) για την «προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και της παράκτιας ζώνης στη Μεσόγειο», όπως τροποποιήθηκε το 1995, καθώς και το νέο Πρωτόκολλο που αφορά στη «συνεργασία για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και σε περίπτωση ανάγκης στην αντιμετώπιση της ρύπανσης της Μεσογείου» (the new Emergency Protocol, Μάλτα 25/1/2002) που αντικατέστησε το αντίστοιχο πρωτόκολλο του 1976/1978, δίνουν ιδιαίτερη έμφαση πλέον στην πρόληψη της ρύπανσης και όχι απλώς στην αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης.

Παρακάτω θα γίνει προσπάθεια προσέγγισης και παρουσίασης κάποιων από τους παραπάνω νόμους/συμβάσεις/κανονισμούς με κριτήρια που αφορούν κυρίως τη σημαντικότητα (που στις περισσότερες περιπτώσεις είναι δεδομένη), τον σύγχρονο χαρακτήρα των κανονισμών αυτών αλλά και τα περιθώρια σχολιασμού και ανάλυσης που δίνονται κυρίως για όσους κανονισμούς από τους παραπάνω θεσπίστηκαν την τελευταία δεκαετία και δεν έχουν τύχει ευρείας ανάλυσης κυρίως από πανεπιστημιακά συγγράμματα.⁸

⁸ Στην ιστοσελίδα http://www.minenv.gr/1/11/113/11302/g1130203_3.html του Υπουργείου Περιβάλλοντος, ο αναγνώστης μπορεί να συμβουλευτεί μια πλήρη λίστα Διεθνών Συμβάσεων για το Θαλασσιο Περιβάλλον

ΜΕΓΑΛΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΚΟΙΝΟΤΙΚΑ ΥΔΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΕΣΑΝ ΡΥΠΑΝΣΗ

ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡ ΟΜΗ ΝΙΑ	ΤΟΠΟΣ	ΣΤΗΜ ΑΙΑ	DWT(0)	ΠΕΙΡΗ ΛΑΘΗΣ ΠΑΡΑΛ 34 (T)	ΕΙΔΟΣ	ΑΙΤΙΑ
TORREY CANYON	1967	Στα ανοικτά του Lands End	LIB	120000	119000	Αγρό πετρέλαιο	Σφάλμα ναυσιπλοίας - Προσάραξη
URQUIOLA	1976	La Coruna	SPA	110000	100000	Αγρό πετρέλαιο	Σφάλμα ναυσιπλοίας - Προσάραξη
AMOCO CADIZ	1978	Στα ανοικτά της Βρεσάτης	LIB	220000	223000	Αγρό πετρέλαιο	Βλάβη στον μηχανισμό πριναλκογίας - Προσάραξη
BETELGEUSE	1979	Bantry Bay (Ιρλ)	FRA	115000	44000	Αγρό πετρέλαιο	Βλάβη στο κύτος του πλοίου κατά την εκφόρτωση Διαβρωμένες οδμήσεις άρματος
HAVEN	1991	Στα ανοικτά της Γένοβας	CYP	232163	144000	Αγρό πετρέλαιο	Παρωχητά & έκρηξη
AEGEAN SEA	1992	La Coruna	GR	114000	74000	Αγρό πετρέλαιο	Προσάραξη & έκρηξη Αιθέρια σφάλμα
BRAER	1993	Νήσοι Shetland.	LIB	84700	85000	Αγρό πετρέλαιο	Μηχανική βλάβη Προσάραξη Αγκυρόπληξη πλοίου
SEA EMPRESS	1996	Milford Haven	LIB	147000	72000	Αγρό πετρέλαιο	Σφάλμα ναυσιπλοίας - Προσάραξη
ERIKA	1999	Έξω της Βρεσάτης	MAL	37000	10000+	Βαρό μαζύος	Διάρρηξη στα δύο - Βύθιση

Πίνακας 7: Μεγάλα ατυχήματα δεξαμενοπλοίων που προκάλεσαν ρύπανση σε κοινοτικά ύδατα
Πηγή: Eur-lex / ITOFP

2. Διεθνείς Νομοθεσίες

2.1 Νομοθεσία IMO

Μετά την καταστροφή του Torrey Canyon το 1967, κατέστη εμφανής η πραγματική περιβαλλοντική απειλή την οποία συνιστά η ταχεία αύξηση της κυκλοφορίας των δεξαμενοπλοίων και του μεγέθους των πλοίων. Κατέστη σαφές ότι απαιτείται η λήψη μέτρων για την πρόληψη της ρύπανσης από δεξαμενόπλοια και η βελτίωση του συστήματος αποζημιώσεων που χορηγούνται μετά από τέτοια ατυχήματα.

Το ατύχημα του Torrey Canyon οδήγησε στη σύναψη μίας σειράς συμβάσεων που καλύπτουν τα νομικά και λειτουργικά προβλήματα που ήλθαν στο φως μετά το ατύχημα. Πέραν της αντιμετώπισης της ρύπανσης από ατυχήματα, καλύφθηκε επίσης το σημαντικό ζήτημα της ρύπανσης από λειτουργικές εργασίες.

Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία (MARPOL) εγκρίθηκε το 1973. Η Σύμβαση έχει ως στόχο να καλύψει όλους τους τύπους ρύπανσης που προκαλούνται από πλοία, δηλαδή όχι μόνο την πετρελαϊκή ρύπανση αλλά και τη ρύπανση από χημικές ουσίες, απόβλητα, απορρίμματα και άλλες επικίνδυνες ουσίες.

Μεταξύ των μέτρων που εγκρίθηκαν στο πλαίσιο της MARPOL συμπεριλήφθηκε και ο καθαρισμός αργού πετρελαίου, με τον οποίο περιορίζεται στο ελάχιστο η ανάγκη καθαρισμού των δεξαμενών φορτίου με θαλάσσιο νερό. Περαιτέρω θεσμοθετήθηκε η εισαγωγή δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος. Τα μέτρα αυτά ενσωματώθηκαν στο Πρωτόκολλο του 1978 της Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής

στη Θάλασσα το 1974 (Πρωτόκολλο SOLAS 1978) και στο Πρωτόκολλο του 1978 της Σύμβασης MARPOL 1973.

Πιο πρόσφατα, μετά το ατύχημα του *Exxon Valdez* το 1989, εισήχθησαν στη MARPOL επιπλέον απαιτήσεις για τη σταδιακή κατάργηση των δεξαμενοπλοίων μονού κύτους και την αντικατάστασή τους από δεξαμενόπλοια διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού.

2.2. Η αμερικάνικη νομοθεσία OPA 1990

Το ναυάγιο του *Exxon Valdez* ήταν η αφορμή για να υπογραφεί η πράξη Oil Pollution Act (OPA) ύστερα κυρίως από την πίεση που ασκήθηκε από ομάδες πολιτών και περιβαλλοντικές οργανώσεις.

Η OPA '90 προβλέπει ένα συγκεκριμένο σχέδιο για τα δεξαμενόπλοια και δέμενει στη θέσπιση προτύπων που πρέπει να ακολουθούνται. Καθιστά υποχρεωτική την εφαρμογή των διπλών περιβλημάτων ασφαλείας (double hull) ή/και των διπύθμων ασφαλείας (double bottom) για όλα τα νέα δεξαμενόπλοια που καταπλέουν σε περιοχές δικαιοδοσίας των ΗΠΑ, λ.χ. αιγιαλίτιδα ζώνη και αποκλειστική οικονομική ζώνη⁹.

Συγκεκριμένα:

(α) όλα τα νέα εμπορικά πλοία (παράδοση μετά την 1/1/94) με χωρητικότητα κάτω των 5.000 grt απαιτείται να εφοδιάζονται με διπλά περιβλήματα ή/και διπλούς

⁹ Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη αποτελεί μία θαλάσσια ζώνη ανοιχτής θάλασσας όπου το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα για την έρευνα, εκμετάλλευση και τη διατήρηση των φυσικών πόρων και του αναγνωρίζεται δικαιοδοσία για την τοποθέτηση και χρήση τεχνητών νησιών και εγκαταστάσεων και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος / Ρούκουνας, (1985), "Διεθνές Δίκαιο, Τόμος II", σελ. 222-229.

πυθμένες. Τα ήδη υπάρχοντα αυτού του μεγέθους απαιτείται να συμμορφώνονται με τη νέα κατασκευή μετά την 1/1/2015,

(β) όλα τα νέα εμπορικά πλοία άνω των 5.000 grt απαιτείται να έχουν double hull και double bottom. Εξαιρούνται μέχρι την 1/1/2015 τα πλοία που φορτώνουν ή εκφορτώνουν στο LOOP¹⁰ ή μεταφορτώνουν σε μικρότερα πλοία πέραν των 60 ν.μ. από τις ακτές των ΗΠΑ.

(γ) όλα τα υπάρχοντα πλοία άνω των 5.000 grt θα πρέπει να προσαρμοστούν στις νέες διατάξεις για τα DH/DB ή να αποσυρθούν σταδιακά αρχίζοντας από το έτος 1995 σύμφωνα με την ηλικία και τη χωρητικότητα τους. Η εφαρμογή του σχεδίου μη αποδοχής των υπαρχόντων πλοίων αρχίζει από το 1995 για πλοία ηλικίας 28 ετών και τελειώνει το 2010 για όσα είναι ηλικίας 23 ετών. Τα πλοία που ήδη διαθέτουν DB/DH έχουν μία πρόσθετη περίοδο χάρης 5 ετών.

(δ) Τα πετρελαιοφόρα, εγχώρια και ξένα υποχρεούνται να διαθέτουν εξοπλισμό κατάλληλο για τον περιορισμό και τον καθαρισμό των πετρελαιοκηλίδων και σχέδια αντιρρυπαντικής δράσης, επι τη αρχη του χειρότερου ατυχήματος¹¹

(ε) Τα τυπικά προσόντα πλοιάρχου και μηχανικών γίνονται πιο αυστηρά και καθορίζονται περαιτέρω κανονισμοί για την επάνδρωση, τις συνθήκες λειτουργίας του πλοίου και τις συνθήκες εργασίας.

Οι Ευρωπαϊκοί νηογνώμονες θεωρούν ότι τα δεξαμενόπλοια που είναι εφοδιασμένα με διπλούς πυθμένες θα προσφέρουν προστασία σε περιπτώσεις μη

¹⁰ Το **Louisiana Offshore Oil Port (LOOP)** είναι ένα λιμάνι στα ανοιχτά του Κολπου του Μεξικού που παρέχει υπηρεσίες εκφόρτωσης και προσωρινής αποθήκευσης αργού πετρελαίου σε τάνκερς πολύ μεγάλου μεγέθους τα οποία δεν είναι δυνατόν να ελλιμενιστούν σε κάποιο από τα μεγάλα αμερικανικά λιμάνια. Το LOOP διαχειρίζεται το 13 τοις εκατό του εισαγόμενου πετρελαίου, περίπου 1.2 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα και συνδέεται με αγωγούς με το 35% των αμερικανικών διυλιστηρίων.

¹¹ Ρύπανση της θάλασσας με πετρελαιοειδή από πλοία : Νομική - κοινωνικοοικονομική θεώρηση / **Μιγάλη Ι. Παζαρζή.**

σφοδρής πρόσκρουσης (low impact), πράγμα που ισχύει και στα συμβατικά δεξαμενόπλοια.

Οι αριθμοί μετά την εφαρμογή του OPA'90 παρουσιάζονται αισιόδοξοι καθώς τα τελευταία χρόνια έχει μειωθεί σημαντικά ο αριθμός των ατυχημάτων στα αμερικάνικα ύδατα¹² κάτι που μπορεί να ερμηνευθεί και ως ότι η υιοθέτηση της OPA '90 έδωσε κίνητρα ώστε οι πλοιοκτήτες να είναι πιο προσεκτικοί όταν τα πλοία τους επισκέπτονται λιμένες των ΗΠΑ

Πέραν όμως από τα σχέδια για τα δεξαμενόπλοια που αφορούν το «τεχνικό» μέρος της OIL POLLUTION ACT 1990, η πράξη προχωρεί και παραπέρα και προκειμένου να αντιμετωπίσει τη ρύπανση και να καλύψει τα νομικά κενά που παρουσιαζόταν ως τότε στην αμερικανική νομοθεσία θεσπίζει τα εξής:

A) Οσον αφορά την ευθύνη του ρυπαίνοντος αυτή είναι απεριόριστη στις περιπτώσεις βαριάς αμέλειας¹³ και δόλου¹⁴, παράβασης κανονισμού ασφαλείας, μη αναφοράς περιστατικού ρύπανσης και μη συνεργασίας στην απορρύπανση. Στις περιπτώσεις όμως που ο ρυπαίνων αναλαμβάνει την απορρύπανση η ευθύνη μπορεί να περιοριστεί (κατά το ποσό του κόστους των αντιρρυπαντικών μέτρων). Η ευθύνη από τον OPA'90 θέτει ως ανώτατο όριο τα 350 εκατ. δολάρια και αφορά τις onshore εγκαταστάσεις που εμπίπτουν στη δικαιοδοσία των λιμενικών υπηρεσιών. Για πλοία πάνω από 3000 GRT, 1200 δολ για κάθε τόνο ή 10 εκατ δολ., για πλοία μέχρι 3000 GRT το μέγιστο όριο φθάνει τα 1.200δολ για κάθε τόνο ή 2 εκατ. δολάρια.

¹²Βλ. U.S. Coast Guard, (1993), "OPA of 1990 Update".

¹³ Αμέλεια είναι η απροσεξία ή απερισκεψία στο Δίκαιο. Ενεργεί από αμέλεια όποιος μπορούσε ή όφειλε να προβλέψει το αποτέλεσμα της πράξης του και παρ' όλα αυτά τέλεσε την πράξη.

¹⁴ Ο δράστης τελεί ένα έγκλημα με δόλο, όταν γνωρίζει το αποτέλεσμα της πράξης του και το επιδιώκει ή το αποδέχεται.

Στις περιπτώσεις που η ρύπανση προήλθε ως επακόλουθο θεομηνιών (act of God), πράξεις πολέμου ή σαν πράξη ή παράλειψη ενός τρίτου, η ευθύνη επίσης περιορίζεται¹⁵.

Β) Δημιουργία ταμείου για την Ευθύνη από πετρελαιϊκή ρύπανση (OIL SPILL LIABILITY TRUST FUND), που θα μπορεί να καλύψει το κόστος για τον καθαρισμό και την απορρύπανση και θα αφορά τόσο κάθε Πολιτεία ξεχωριστά όσο και τους ιδιώτες. Η χρηματοδότηση του ταμείου θα λαμβάνεται με τη μορφή ειδικού φόρου αναβαρέλι-5 σεντς- ενώ καθορίζεται και μέγιστη αποζημίωση ανα συμβάν. Το ταμείο μπορεί να παράσχει έως \$1 δις για κάθε γεγονός πετρελαιϊκής ρύπανσης σε περίπτωση που ο ρυπαίνων είναι άγνωστος ή αρνείται να πληρώσει και περιλαμβάνει έως και \$500 εκατομμύρια για την έναρξη των διαδικασιών απορρύπανσης¹⁶.

Γ) Ο ρυπαίνων ευθύνεται για αποζημιώσεις από την περιβαλλοντική ζημία όσον αφορά τους φυσικούς πόρους (προς την κυβέρνηση και όχι προς τρίτους), τους πόρους συντήρησης, τα εισοδήματα και τη δυνατότητα επίτευξης κερδών και στις περιπτώσεις αυτές η ευθύνη μπορεί να είναι μεγάλη. Παράλληλα, όσον αφορά τρίτους, ο ρυπαίνων έχει ευθύνη για περιουσιακές βλάβες, διαφυγόντα κέρδη και μείωση της δυνατότητας επίτευξης εσόδων¹⁷.

¹⁵ United States Environmental Protection <http://www.epa.gov/oilspill/liable.htm>

¹⁶ United States Environmental Protection Agency <http://www.epa.gov/oilspill/oilfund.htm>

¹⁷ Ρύπανση της θάλασσας με πετρελαιοειδή από πλοία : Νομική - κοινωνικοοικονομική θεώρηση /

Μιγάλη Ι. Παζαρζή, σελ. 179

2.2.1 Κρίσεις - Συμπεράσματα

Πολλοί είναι αυτοί που υποστηρίζουν ότι η λύση του Double Hull/Double Bottom που προτείνει η Πράξη, δεν είναι ορθή. Παρόλο που η OPA '90 επικεντρώθηκε στον σχεδιασμό και την κατασκευή δεξαμενόπλοιων με διπλά τοιχώματα, αυτό δεν αποτελεί καινοτομία. Οι διπλοί πυθμένες ήταν μία αρκετά συνηθισμένη πρακτική σε φορτηγά πλοία χύδην ξηρού φορτίου (dry bulk carriers) για πολλά χρόνια ενώ δεν ήταν καθόλου περίεργο στο παρελθόν τα "chemical tankers", τα OBO's και τα "product carriers" να εφοδιάζονται με διπλά περιβλήματα. Το διπλό κέλυφος προσφέρει κατάλληλη μόνωση (insulation) και επομένως μειώνει το κόστος θέρμανσης του φορτίου. Η κατασκευαστική αντοχή του πλοίου θα αυξηθεί, αυξάνοντας έτσι την ικανότητα του πλοίου να επιζήσει μετά από ατύχημα. Σύμφωνα με μελέτες του γερμανικού νηογνώμονα (Germanischer Lloyd) προκύπτει ότι σε περιπτώσεις πρόσκρουσης σε υφάλους ή βραχώδεις ακτές το κενό των 2-3 μέτρων που ορίζεται (για τα VLCC) θα προστατεύσει τις δεξαμενές φορτίου μόνο όταν το πλοίο έχει ταχύτητα μικρότερη των 4 κόμβων/ώρα. Μία ταχύτητα 7,3 κόμβων/ώρα στην περίπτωση της πρόσκρουσης θα απαιτούσε ένα αντίστοιχο κενό 6 μέτρων.¹⁸ Οι Ευρωπαϊκοί νηογνώμονες θεωρούν ότι τα δεξαμενόπλοια που είναι εφοδιασμένα με διπλούς πυθμένες θα προσφέρουν προστασία σε περιπτώσεις μη σφοδρής πρόσκρουσης (low impact), πράγμα που ισχύει και στα συμβατικά δεξαμενόπλοια. Όταν η προσάραξη στα βράχια ή αβαθή ύδατα είναι ισχυρή (strong impact), η νέα αυτή κατασκευαστική τεχνική δε μειώνει τα ποσοστά ρύπανσης,

¹⁸Βλ. M. Cross - M. Hamer, (1992), "How to seal a Supertanker", New Scientist, <http://www.newscientist.com/article/mg13318124.600-how-to-seal-a-supertanker-most-oil-tankers-are-as-unsafetoday-as-those-in-service-25-years-ago-when-the-torrey-canyon-accident-created-the-worlds-worst-oil-slick-now-the-shipping-industry-wants-to-makeamends-.html>

Παρ'όλα αυτά όμως, μερικά χρόνια μετά, και υπό την πίεση των συνθηκών, και η Ευρωπαϊκή Ένωση θα αισθανθεί «αναγκασμένη» να ακολουθήσει τις πρακτικές του OPA'90 ειδικά μετα τα ναυάγια των ERIKA και PRESTIGE.

2.3. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων ISM

Ο IMO έχει θεσπίσει, από την αρχή της λειτουργίας του το 1959, έναν αριθμό από συμβάσεις για την καταπολέμηση της ρύπανσης από τα πλοία, τόσο της λειτουργικής όσο και της ατυχηματικής. Οι πιο σημαντικές είναι όπως έχει ήδη αναφερθεί, η διεθνής σύμβαση για την καταπολέμηση της ρύπανσης από τα πλοία γνωστή ως MARPOL 73/78 και ο, πιο σύγχρονος, διεθνής κώδικας ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων ή Κώδικας ISM, που ενσωματώθηκε το Μάιο του 1994¹⁹ στον κανονισμό 2 του ένατου κεφαλαίου της σύμβασης SOLAS (1974), ο οποίος και καθίσταται υποχρεωτικός για όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις από 1/7/1998.

Ο Κώδικας ISM είναι μια αλλαγή στη στάση μας απέναντι στο πρόβλημα της ρύπανσης από τα πλοία. Στο παρελθόν, οποτεδήποτε συνέβαινε ένα ατύχημα την ευθύνη έφερε πάντοτε το πλοίο και οι προσπάθειες επικεντρώνονταν στη βελτίωση του σχεδιασμού των πλοίων, των συστημάτων του κλπ. ώστε να κάνουν το πλοίο ασφαλέστερο. Αυτός ήταν ο στόχος και των συμβάσεων όπως η MARPOL 73/78. Παρόλ' αυτά, μετά την πανωλεθρία του *The Herald of Free Enterprise* και ακόμα πιο πρόσφατα του *Estonia*, η έμφαση μεταφέρθηκε από το πλοίο στους ανθρώπους που το επανδρώνουν και το διαχειρίζονται και ο Κώδικας ISM είναι μια αντανάκλαση αυτής

¹⁹Βλ. IMO, (1994), "International Safety Management Code", London.

της έμφασης. Ο Κώδικας ISM αναπτύχθηκε από τον IMO ως μια απάντηση στις πιέσεις που δεχόταν από την κοινωνία εξαιτίας της απώλειας ανθρώπινων ζώων και της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ατυχήματα όπως αυτό του *Exxon Valdez*, του *Braer*, του *Estonia* κλπ. Ο σκοπός του Κώδικα είναι να παράσχει ένα παγκόσμιο πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την αποφυγή της ρύπανσης. Αντικειμενικοί στόχοι του είναι να επιτύχει ασφάλεια στη θάλασσα, αποφυγή ανθρώπινης βλάβης ή απώλειας ζωής και αποφυγή ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον και σε ξένη ιδιοκτησία.²⁰ "Ο κρυμμένος στόχος του πάντως είναι να ελαττώσει τα ανθρώπινα λάθη, τις πρόχειρες αποφάσεις, οι οποίες οδηγούν είτε έμμεσα είτε άμεσα σε απώλειες ή ρύπανση, και αυτό σκοπεύει να το πετύχει με την εφαρμογή διαβεβαίωσης ποιότητας και αρχές ασφαλούς διοίκησης"²¹.

Ο Κώδικας ISM εισάγει τις ακόλουθες απαιτήσεις σε μια ναυτιλιακή εταιρεία: ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (SMS), την δημιουργία πολιτικής της εταιρείας για θέματα ασφάλειας και μόλυνσης, τον ορισμό ενός προσώπου υπεύθυνου για θέματα ασφάλειας και εμπόδισης της μόλυνσης, τη δημιουργία σχεδίων εκτάκτου ανάγκης, τη συντήρηση των πλοίων, την εκπαίδευση του πληρώματος κτλ. Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία θα πρέπει να αναπτύξει, υλοποιήσει και συντηρήσει ένα Σύστημα Ασφαλούς Διοίκησης των πλοίων της που θα δίνει τη δυνατότητα στο προσωπικό της εταιρείας να υλοποιήσει την πολιτική ασφάλειας των πλοίων της και προστασίας του περιβάλλοντος. Πολύ σημαντική είναι η θέση του υπευθύνου της υλοποίησης αυτού του συστήματος. Το πρόσωπο αυτό θα πρέπει να έχει άμεση πρόσβαση στο διοικητικό συμβούλιο. Αυτό σημαίνει ότι αν το καθοριζόμενο πρόσωπο γνωρίζει ότι υπάρχει κάποιο πρόβλημα θα θεωρηθεί ότι και όλη η εταιρεία γνωρίζει για το πρόβλημα. Με έναν συστηματικό

²⁰ Brookes E. (1996), "Safety and the ISM Code", *Ship Management*, Special issue of *The Baltic*, September, σελ. 34-37

²¹ LSM (1994), *Lloyd's Ship Manager*, September, σελ. 13

έλεγχο κάθε πέντε το πολύ χρόνια σε κάθε ναυτιλιακή εταιρεία και τύπο πλοίου κάθε ναυτιλιακής εταιρείας, η κεντρική διοίκηση (π.χ. το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) απονέμει διπλώματα συμμόρφωσης και ασφαλούς διοίκησης σε όσους περάσουν με επιτυχία τους ελέγχους. Πλοία που δεν διαθέτουν αυτά τα διπλώματα δεν θα επιτρέπεται να αποπλεύσουν μετά την 1η Ιουλίου 1998. Αναμφίβολα η εφαρμογή του κώδικα θα επιφέρει ορισμένες σημαντικές βελτιώσεις στον τρόπο που διοικούνται τα πλοία, τόσο από την πλευρά του "shipboard management" όσο και από αυτήν του "shore-based management".

2.3.1 Κρίσεις - Συμπεράσματα

Αν θέλαμε να ασκήσουμε κριτική για τον Κώδικα θα μπορούσαμε να ξεχωρίσουμε τα εξής σημεία:

- A) Δεν προσδιορίζονται βασικές απαιτήσεις οικολογικής απόδοσης.
- B) Ο έλεγχος που γίνεται εστιάζει στο σύστημα, τις διαδικασίες, την τεκμηρίωση και τη διοίκηση αντί για την πραγματική καταστροφή που γίνεται στο περιβάλλον (είναι δηλ. ανθρωποκεντρικός και όχι οικολογικο-κεντρικός).

Ο βαθμός των αλλαγών που θα επιφέρει ο Κώδικας στις διάφορες ναυτιλιακές εταιρείες εξαρτάται από το υπάρχον σύστημα διοίκησης που κάθε ναυτιλιακή εταιρεία έχει ήδη εγκατεστημένο. Καλά οργανωμένες εταιρείες θα χρειαστούν λίγες τροποποιήσεις ενώ μικρές ή πρόχειρα οργανωμένες εταιρείες θα χρειαστούν πολλές αλλαγές για να μπορέσουν να συμβαδίσουν με τις απαιτήσεις του Κώδικα²². Όσον αφορά, πάντως, τις Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, οι απαιτήσεις του Κώδικα δεν θ'

²² UGS (1995), "International Safety Management Code (ISM)", Brochure of Annual Report, Piraeus: Union of Greek Ship Owners.

αλλάζουν σημαντικά τον τρόπο που αυτές λειτουργούν. Ο λόγος που οι ναυτιλιακές εταιρείες διστάζουν να υλοποιήσουν τον Κώδικα ISM οφείλεται στο μεγάλο επιπρόσθετο κόστος, χρόνο και προσπάθεια που απαιτείται για να βάλουν τα πάντα σε μια τάξη, όπως απαιτεί ο Κώδικας.

Συνοψίζοντας οι αλλαγές που επιφέρει ο Κώδικας δεν είναι ριζικές ώστε να αλλάξουν τα "πιστεύω" των ναυτιλιακών εταιρειών ώστε να θέσουν το θαλάσσιο περιβάλλον σε πρώτη μοίρα πάνω από κάθε οικονομικό κέρδος. Μόνο ο χρόνος θα δείξει κατά πόσο ο Κώδικας θα πετύχει τους στόχους του και ποια θα είναι τα αποτελέσματά του.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

3. Κοινοτική στρατηγική και θαλάσσια ρύπανση

3.1 Πολιτική και νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η Συνθήκη της Ρώμης²³, ιδρυτική της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, δεν περιλαμβάνει στις κοινές δράσεις της Κοινότητας το περιβάλλον. Ειδική μέριμνα για την προστασία του περιβάλλοντος θεσπίζεται, για πρώτη φορά, με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη²⁴, η οποία προσθέτει στη Συνθ. Ε.Ο.Κ. ένα νέο κεφάλαιο, με τον τίτλο *Περιβάλλον*, αναγνωρίζοντας ρητά την αρμοδιότητα της Κοινότητας στο περιβάλλον. Κατόπιν τούτου, γίνεται φανερό ότι στη Συνθήκη της Ρώμης δεν υπάρχει αναφορά σε θαλάσσια θέματα και δεν περιλαμβάνεται απολύτως καμιά διάταξη για το θαλάσσιο περιβάλλον. Παραπέρα, όμως, είναι αξιοσημείωτο ότι όχι μόνο οι ιδρυτικές (Συνθήκες της Ρώμης) αλλά και όλες οι μετέπειτα Συνθήκες της Ε.Ε. δεν αφιερώνουν καμιά διάταξη στο θαλάσσιο περιβάλλον. Έτσι, η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη²⁵, η Συνθήκη του Μάαστριχτ για την Ε.Ε.²⁶, η Συνθήκη του Άμστερνταμ²⁷, η Συνθήκη της Νίκαιας²⁸ καθώς και η Συνταγματική Συνθήκη για τη θέσπιση του Συντάγματος της Ευρώπης²⁹ τηρούν σχετικά πλήρη σιγή. Υπογραμμίζεται, λοιπόν, η ανυπαρξία αυτοτελούς κεφαλαίου, για το θαλάσσιο περιβάλλον, στο πρωτογενές³⁰ κοινοτικό δίκαιο.

²³ <http://europa.eu.int/abc/obj/treaties/el/eltoc05.html>

²⁴ Βλ. άρθρα 130Π, 130Ρ, 130Σ, Τίτλος VII, Περιβάλλον

²⁵ ΕΕ L 169, 29.06.1987

²⁶ ΕΕ C 191, 29.07.1992

²⁷ ΕΕ C 340, 10.11.1997

²⁸ ΕΕ C 80 10.03.2001

²⁹ Γ. Παπαδημητρίου, επιμ., *Το Ευρωπαϊκό Σύνταγμα*, εκδ. Σαββάλας, 2005, σ. 1-347

³⁰ Βλ. Ψήφισμα Συμβουλίου, ΕΕ C 162, 08.07.1978, σ. 1-4

Οι ελλείψεις περιβαλλοντικών διατάξεων στις ιδρυτικές Συνθήκες, ως προς τα θαλάσσια θέματα, δεν άργησαν να οδηγήσουν τον κοινοτικό μηχανισμό σε παραγωγή νομικών πράξεων, με σαφή, σε ορισμένες περιπτώσεις, νύξη για το κοινοτικό συμφέρον προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη διασφάλιση της οικολογικής ισορροπίας.

Οι κοινοτικές Πράξεις της 26.6.1978 και της 3.12.1981 θέσπισαν, καταρχήν, ένα Πρόγραμμα κοινοτικής δράσης στον τομέα της αντίδρασης σε ρυπογόνο ναυτικό ατύχημα, για τον έλεγχο και τον περιορισμό της θαλάσσιας ρύπανσης από έκχυση υδρογονανθράκων στη θάλασσα, οπότε καθιερώθηκε ένα κοινοτικό Σύστημα Πληροφόρησης (ηλεκτρονικό δίκτυο πληροφοριών)³¹, ως ελεγκτικός μηχανισμός. Πρόσφατα καταργήθηκε με την Απόφαση 2850/2000 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Το παραπάνω κοινοτικό Πρόγραμμα, το οποίο επιχείρησε να δώσει συγκεκριμένες λύσεις στα προβλήματα της θαλάσσιας ρύπανσης, ιδίως από πετρελαιοκηλίδες, αποτελεί ειδική πολιτική της Κοινότητας στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Βασική επιδίωξη του Προγράμματος είναι η πληροφόρηση των κρατών-μελών για ενδεχόμενη ρυπογόνο συμπεριφορά από δεξαμενόπλοια και η επεξεργασία, μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών, των δεδομένων για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από υδρογονάνθρακες. Σε μεταγενέστερο στάδιο, για να θέσει σε εφαρμογή το Πρόγραμμα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκαθίδρυσε ειδική Συμβουλευτική Επιτροπή Εμπειρογνομόνων στον τομέα του ελέγχου και της μείωσης της ρύπανσης από την έκχυση υδρογονανθράκων στη θάλασσα.

Η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και η προστασία των κοινοτικών υδάτων από ρύπανση, από πλοία, αποτελούν στόχο της Κοινότητας, η επίτευξη του

³¹ ΕΕ L 335, 10.12.1981 και ΕΕ L 77, 22.03.1986.

οποίου αποτελεί αντικείμενο της κοινοτικής πολιτικής, σύμφωνα με τον Τίτλο V της Συνθήκης ΕΚ (άρθρο 80, παρ. 2). Στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών, η νομοθεσία και τα μέτρα που αναπτύσσονται με ιδιαίτερη, μάλιστα, κινητικότητα εδώ και τρεις δεκαετίες συνδέονται άμεσα με το θαλάσσιο περιβάλλον και την προστασία του.

Μετά το ατύχημα του *Amoco Cadiz*, το 1978, το Συμβούλιο θέσπισε δυο σημαντικές Οδηγίες: για τις ελάχιστες προδιαγραφές ορισμένων δεξαμενόπλοιων, που χρησιμοποιούν κοινοτικά λιμάνια και για την πλοήγηση πλοίων, από πλοηγούς ανοιχτής θάλασσας, στη Βόρεια Θάλασσα και στη Μάγλη.

Με αφορμή τα ατυχήματα των πετρελαιοφόρων *Aegean Sea* και *Brear*, η Επιτροπή, το 1993, παρουσίασε Πρόγραμμα δράσης, με μορφή Ανακοίνωσης, με τον τίτλο *Προς μια κοινή πολιτική θαλάσσιας ασφάλειας*³², τότε οροθετήθηκε η απαρχή μιας συγκροτημένης κοινοτικής πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια. Στο πλαίσιο αυτό καταδείχθηκε η διάθεση της Επιτροπής, και της Κοινότητας μαζί, να επιβληθούν περιορισμοί ναυσιπλοΐας σε περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές. Οι προσπάθειες επικεντρώθηκαν, κυρίως, στην πρόληψη των ατυχημάτων καθώς και στις προδιαγραφές των πλοίων, φορτίων και πληρωμάτων, τα οποία αποτελούσαν, σύμφωνα με την εκτίμηση της Επιτροπής, τα κύρια αίτια των ναυαγίων καθώς Σύμφωνα με την Επιτροπή, με βάση την Ανακοίνωση του 1993, το 50% του στόλου ευρωπαϊκής ιδιοκτησίας ήταν κακοδιατηρημένα πλοία, ηλικίας άνω των 15 ετών, ενώ το 65% των ναυαγίων ήταν πλοία άνω των 16 ετών.

Στη δεκαετία του '90, τα προβλήματα του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όσο αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, αντιμετωπίστηκαν με κοινοτικά μέτρα, που απέβλεπαν στον περιορισμό των απορρίψεων αποβλήτων στη θάλασσα, από πλοία που

³² COM/1993/66,τελικό, 24-02-1993

χρησιμοποιούσαν κοινοτικά λιμάνια. Ως πιο χαρακτηριστικά κοινοτικά μέσα, για την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος και τον περιορισμό των απορρίψεων αποβλήτων στη θάλασσα από πλοία, θα μπορούσαν να αναφερθούν: (α) Η Οδηγία 93/75 του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές για τα πλοία που κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες, μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία, συμπεριλαμβανομένων των ραδιενεργών καταλοίπων που προβλέπει απόσυρση από τα κοινοτικά ύδατα των πλοίων που δεν πληρούν τις βασικές προδιαγραφές ή οδηγία αυτή καταργήθηκε με την Οδηγία 2002/59 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, για πρόληψη των ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης και ελαχιστοποίηση των συνεπειών στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον³³ (β) Η Οδηγία 94/57 του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης πλοίων³⁴ (γ) Η Οδηγία 95/21 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 98/42, η οποία επιβάλλει μείωση του αριθμού των πλοίων που διαπλέουν κοινοτικά ύδατα και δεν ανταποκρίνονται στα ισχύοντα πρότυπα (δ) Η Οδηγία 2000/59 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου³⁵ (ε) Η Οδηγία 96/98 για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2002/84 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και αποτελεί ειδική νομοθεσία της Ε.Ε. για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

³³ ΕΕ L 208, 5-8-2002, σ. 10-27

³⁴ Οδηγία 94/57, ΕΕ L 319, 12.12.1994, σ. 20-27

³⁵ Οδηγία 2000/59, ΕΕ L 332, 28.12.2000

3.2. Η πολιτική της Ε.Ε. μετά τα ατυχήματα των ERIKA και PRESTIGE

Από το έτος 2000 αναπτύσσεται μία σημαντική κινητικότητα για τη διαμόρφωση θεσμικού πλαισίου στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών αναφορικά με τα ζητήματα της θαλάσσιας ασφάλειας, η οποία εντείνεται ακόμη περισσότερο μετά το 2002. Καταλυτική επίδραση είχαν τα θαλάσσια ατυχήματα των πετρελαιοφόρων ERIKA (Δεκέμβριος 1999) και PRESTIGE (Νοέμβριος 2002) και η εκτεταμένη περιβαλλοντική καταστροφή που προκάλεσαν.

3.2.1. Δραστικές αλλαγές στην ευρωπαϊκή νομοθεσία

Η θέσπιση το 1990 της αμερικανικής νομοθεσίας για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας είχε ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση των πιο επικίνδυνων σκαφών από τα αμερικάνικα νερά και τη μεταφορά τους στα ευρωπαϊκά και ασιατικά. Η Ευρωπαϊκή Ένωση εξαιτίας αντιδράσεων από κράτη μέλη (μεταξύ άλλων και της Ελλάδας) και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθυστέρησε να εκσυγχρονίσει την πολιτικής της για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δύο θέματα απολύτως αλληλένδετα.

Όμως, το ναυάγιο του 'Erika' το 1999, ενός 25χρονου δεξαμενόπλοιου με Μαλτέζικη σημαία, επέδρασε ως καταλύτης στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τη θέσπιση μια σειράς δραστικών μέτρων, με τη μορφή Οδηγιών και Κανονισμών για την πρόληψη των θαλάσσιων πετρελαϊκών ατυχημάτων (πακέτο Έρικα I και πακέτο Έρικα II).

Καθώς το 'Erika' προκάλεσε μεγάλη κοινωνική ανησυχία για την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών και τις συνέπειες παρόμοιων ατυχημάτων στο περιβάλλον και την οικονομία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επεσήμαναν τον κίνδυνο που αντιπροσωπεύουν για το θαλάσσιο περιβάλλον τα παλιά και κακοδιατηρημένα δεξαμενόπλοια καθώς και την ανάγκη να ενδυναμώσουν οι κανονισμοί θαλάσσιας ασφάλειας και ελέγχου των πλοίων στα λιμάνια, η παρακολούθηση των σκαφών στα ευρωπαϊκά ύδατα και η αποφασιστικότερη ανταπόκριση των κρατών μελών στις νέες υποχρεώσεις. Σε σύντομο χρονικό διάστημα τα επικίνδυνα πλοία δεν θα εκτοπιστούν από τα ευρωπαϊκά νερά. Έτσι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε τον Μάρτιο του 2000 την πρώτη σειρά μέτρων, γνωστή ως πακέτο μέτρων Erika I, την οποία ακολούθησε πολύ σύντομα (Δεκέμβριος 2000) το πακέτο μέτρων Erika II. Μέσα στο 2002 υιοθετήθηκε νέο νομοθετικό πλαίσιο:

Κανονισμός 1406/2002 (27-6-2002) «σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα»

Ο νέος Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας στη Θάλασσα θα συμβάλει στη βελτίωση ολόκληρου του συστήματος για την ασφάλεια της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στη μείωση των κινδύνων ναυτικών ατυχημάτων, θαλάσσιας ρύπανσης και απώλειας ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα.

Ο εν λόγω οργανισμός θα στηρίζει τη δράση της Επιτροπής και των κρατών μελών, καθώς και των υποψηφίων χωρών και θα αξιολογεί την αποτελεσματικότητα των μέτρων που λαμβάνονται για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Ο οργανισμός αυτός θα έχει κυρίως ως αποστολή:

- τη συλλογή πληροφοριών, την εκμετάλλευση βάσεων δεδομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα,
- την αξιολόγηση και τον έλεγχο των νηογνωμόνων,
- το συντονισμό μεταξύ των κρατών μελών .

Επιπλέον, θα διευκολύνει την ανταλλαγή ορθών πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών και θα προσφέρει τεχνική συνδρομή στην Επιτροπή σε όλους τους τομείς που συνδέονται με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.

Κανονισμός 417/2002 (18/2/2002) «Εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους»

Οδηγία 59/2002 (27/6/2002) «Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης»

Σύμφωνα με το πακέτο μέτρων Erika I και Erika II:

Εντείνονται οι έλεγχοι των σκαφών (δεξαμενόπλοιων κα) στα λιμάνια, που είχαν θεσπιστεί με την Οδηγία 95/21, αλλά είχαν αποδειχθεί αναποτελεσματικοί. Σύμφωνα με στοιχεία της Επιτροπής (Annual Report 2000 of the Paris MUO), ενώ η Οδηγία επιβάλλει έλεγχο στο 25% των πλοίων που ελλιμενίζονται σε Ευρωπαϊκά λιμάνια, προς το παρόν λίγες χώρες έχουν εκπληρώσει αυτήν την υποχρέωση, με την Ελλάδα και την Ιρλανδία να πραγματοποιούν τους λιγότερους ελέγχους. Από τους 10.000-12.000 ελέγχους που διενεργούν οι λιμενικές αρχές στα Ευρωπαϊκά λιμάνια, μόνο 700 από αυτούς να είναι ουσιαστικοί και διεξοδικοί. Στόχος της ευρωπαϊκής πολιτικής τώρα είναι να ελέγχονται ουσιαστικά κάθε χρόνο 4.000 σκάφη (το 25% των

σκαφών που εισέρχονται σε ένα ευρωπαϊκό λιμάνι), ενώ οι έλεγχοι θα αφορούν σημαντικά σημεία του σκάφους που επηρεάζουν την ασφάλειά του. Σε αυτό το πλαίσιο, εντείνονται οι ετήσιοι έλεγχοι στα δεξαμενόπλοια, με προτεραιότητα στα πλοία που αντιπροσωπεύουν μεγαλύτερο κίνδυνο, δηλαδή πλοία μεγάλης ηλικίας και σημαίων ευκαιρίας (όπως π.χ. δεξαμενόπλοια άνω των 15 χρόνων, όπως το Έρικα ή το Prestige με σημαία ευκαιρίας Μπαχάμες), ή πλοία που το πλήρωμα τους έχει διαμαρτυρηθεί για κακές συνθήκες στο σκάφος και

Δημιουργείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μια μαύρη λίστα σκαφών που δεν τηρούν τις προδιαγραφές ασφάλειας (αποτυχαίνουν για πάνω από μια φορά στους σχετικούς ειδικούς ελέγχους) και έχουν σημαίες ευκαιρίας. Τα σκάφη αυτά δεν θα μπορούν να εισέλθουν σε ευρωπαϊκά λιμάνια.

Επιταχύνεται το χρονοδιάγραμμα, αλλά με ορίζοντα το 2015, περιορισμού των δεξαμενόπλοιων με μονά τοιχώματα.

Από τις αρχές του 2003 ξεκινάει τη δραστηριότητα του το Ευρωπαϊκό Γραφείο Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (European Maritime Safety Agency). Το γραφείο θα μπορεί να κάνει ελέγχους για την επιστημονική και τεχνική αρτιότητα των μηχανισμών ελέγχου των κρατών μελών, της ποιότητας και επάρκειας των νηογνομόνων (των εταιριών που παραχωρούν πιστοποιητικά ασφάλειας των σκαφών), ενώ θα συμβάλλει στην εκπαίδευση και αναβάθμιση των λιμενικών αρχών.

Τα σκάφη που προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια πρέπει να εφοδιαστούν με ένα μαύρο κουτί, όπως τα αεροσκάφη, το αργότερο μέχρι το 2007. Αν κάποιο σκάφος δεν έχει μαύρο κουτί θα παροπλίζεται.

Καθιερώνεται ένα κοινοτικό σύστημα στενής παρακολούθησης της κυκλοφορίας των σκαφών στα Ευρωπαϊκά ύδατα.

Δημιουργείται ευρωπαϊκό ταμείο για την αποζημίωση θυμάτων σε περίπτωση ζημιάς από πετρελαιοειδή ύψους 1 δις Ευρώ.

Το ναυάγιο και του "Prestige" αποδεικνύει ότι πρέπει να επιταχυνθεί η εφαρμογή και το χρονοδιάγραμμα της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών. Απαιτείται, παράλληλα, ένταση των προσπαθειών από τα κράτη μέλη, μια και η αποτελεσματικότητα των κανονισμών εξαρτάται από την δραστηριότητα του κάθε μέλους. Καλούνται τώρα οι κυβερνήσεις των κρατών μελών να κινηθούν γρηγορότερα για την εφαρμογή των νέων κανονισμών ελέγχου στα λιμάνια (port state control).

Μετά το ναυάγιο του PRESTIGE ακολούθησαν η περαιτέρω επιτάχυνση του χρονοδιαγράμματος απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους και η απαγόρευση μεταφοράς ιδιαιτέρως ρυπογόνων κλασμάτων πετρελαίου από τα εν λόγω πλοία³⁶, η τροποποίηση του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας³⁷, καθώς και μια προσπάθεια επίτευξης αυτοδεσμευτικής συμφωνίας με την πετρελαϊκή βιομηχανία. Εξάλλου, από την Επιτροπή προωθήθηκε η υιοθέτηση κοινοτικής ρύθμισης για επιβολή ποινικών κυρώσεων σε περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης, η οποία ωστόσο δεν κατέστη δυνατή στο Συμβούλιο. Η Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη ρύπανση από πλοία

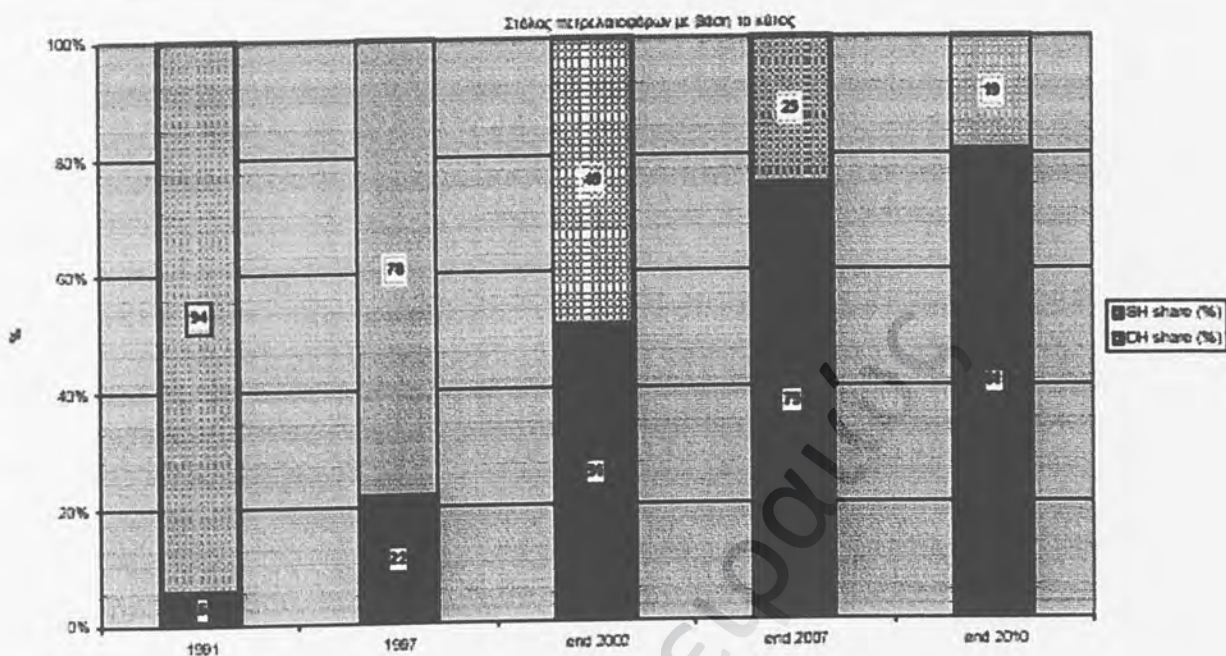
³⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1726/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, Επίσημη Εφημερίδα L 249, 01.10.2003, σ. 1.

³⁷ Βλ. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 724/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 129 της 29.04.2004, σ 1, καθώς επίσης και προηγούμενη τροποποίηση με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1644/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, Επίσημη Εφημερίδα L 245 της 29.09.2003, σ. 10.

και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης που υποβλήθηκε από την Επιτροπή, COM (2003) 92, 05.03.2003, δεν κατέστη δυνατό να υιοθετηθεί, δεδομένης της αντίδρασης της Ελλάδας, Κύπρου και Μάλτας. Τέλος, προετοιμάζεται από την Επιτροπή νέα δέσμη μέτρων, η οποία θα ολοκληρώσει τα μέτρα που εισήχθησαν με τις δέσμες Erika I, Erika II και Prestige. Η Επιτροπή, στη βάση των επιταγών του Επιταγών του Συμβουλίου της 5ης Ιουνίου 2003, ήδη από το Μάιο του 2004, έχει εκκινήσει διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ των εθνικών αρχών των Κρατών-Μελών, της ναυτιλιακής βιομηχανίας και όλων των ενδιαφερομένων μερών για τη διαμόρφωση νομοθετικού πακέτου, που αναμένεται να περιλαμβάνει ρυθμίσεις σε έξι βασικά πεδία: τη συμμόρφωση του κράτους της σημαίας, τον έλεγχο του κράτους του λιμένα, τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας, την ευθύνη και την αποζημίωση, τη διερεύνηση θαλάσσιων περιστατικών και τις προδιαγραφές για την εργασία στη θάλασσα³⁸

Συνολικά διαπιστώνεται μια σειρά σημαντικών πρωτοβουλιών για τον εξοπλισμό και την πυκνωση του συστήματος προς την κατεύθυνση της προστασίας και της ορθολογικής διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Πληρότητα, καταλληλότητα, αποτελεσματικότητα και επάρκεια του θεσμικού πλαισίου και των μηχανισμών που υιοθετήθηκαν ή βρίσκονται υπό διαμόρφωση απομένουν να αποδειχθούν στην πράξη.

³⁸ European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, Directorate G – Maritime Transport and Intermodality, TREN/G/D(2004)7020



Γραφική παράσταση : Τρέχουσες προβλέψεις για την αντικατάσταση του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων μονού κότους Πηγή: Intertanko

3.2.2 Συμπεράσματα – Κρίσεις

Τα ατυχήματα του ERIKA και του PRESTIGE και η περιβαλλοντική καταστροφή που ακολούθησε κάθε φορά ευαισθητοποίησαν μαζικά και κατέδειξαν με τραγικό τρόπο την άμεση και επιτακτική ανάγκη για ενισχυμένη προστασία και για βελτίωση της εφαρμογής της νομοθεσίας στο πεδίο του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Μολονότι δεν στοιχειοθετείται οπωσδήποτε η ανάπτυξη περιβαλλοντικής συνείδησης ως αποτέλεσμα των περιβαλλοντικών κρίσεων, η γνωστοποίηση και η μαζική ευαισθητοποίηση αρκούν για την επίτευξη του κλίματος που απαιτείται, προκειμένου να αναληφθούν συγκεκριμένες πρωτοβουλίες και να ληφθούν μέτρα προς την κατεύθυνση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με περιεχόμενο και

διάρκεια που υπερβαίνουν την κρίση, η οποία επέδρασε καταλυτικά για την υιοθέτηση τους.

Σε μακροχρόνια προοπτική πάντως απαιτείται η ενίσχυση της συνείδησης για τα περιβαλλοντικά ζητήματα, δεδομένου ότι τα αποτελέσματα οποιασδήποτε πολιτικής περιβάλλοντος δεν μπορεί παρά να εξαρτώνται από τους τελικούς της αποδέκτες, με άλλα λόγια, τον τρόπο που οι άνθρωποι αντιλαμβάνονται και βιώνουν το φυσικό τους περιβάλλον. Σε κάθε περίπτωση, η Ευρωπαϊκή πολιτική περιβάλλοντος απαιτεί ένα μακρύ χρονικό ορίζοντα. Δεδομένου ωστόσο του πιεστικού και επείγοντος χαρακτήρα των προβλημάτων, όπως επίσης της συνεχιζόμενης αλόγιστης χρήσης του φυσικού περιβάλλοντος και της επικινδυνότητας ορισμένων ανθρωπογενών δραστηριοτήτων, σε συνδυασμό με τους περιορισμούς ως προς τις δυνατότητες αποκατάστασης των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων ή το μη-αναστρέψιμο των οικολογικών καταστροφών, το ζητούμενο δεν είναι μόνο η ικανοποιητική διευθέτηση των περιβαλλοντικών ζητημάτων, αλλά και ο σύντομος χρόνος στον οποίο αυτή θα συντελεσθεί.

4. Η ευθύνη στην Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

4.1 Η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» (άρ. 174 παρ. 2 ΣΕΚ)

Η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» εμφανίστηκε στο σύστημα των διεθνών κανόνων, ήδη από το 1972, σε μια Σύσταση του ΟΟΣΑ³⁹, όχι όμως ως περιβαλλοντικός κανόνας, αλλά ως αμιγώς οικονομικός. Σύμφωνα λοιπόν με το αρχικό περιεχόμενο του, όπως αυτός διατυπώθηκε τότε, ο ρυπαίνων πρέπει να βαρύνεται με τα έξοδα για την υλοποίηση των μέτρων πρόληψης και ελέγχου που αποφασίζουν οι δημόσιες αρχές, προκειμένου να διατηρηθεί το περιβάλλον σε μια αποδεκτή κατάσταση. Επίσης, τα υιοθετούμενα μέτρα δεν θα πρέπει να συνοδεύονται από κρατικές ενισχύσεις, οι οποίες θα μπορούσαν να προκαλέσουν στρεβλώσεις στο διεθνές εμπόριο.

Η οικονομική θεωρία, στην οποία θεμελιώθηκε η αρχή, είναι εκείνη των «εξωτερικών επιδράσεων»⁴⁰. Σύμφωνα με αυτήν, η ρύπανση που προκαλείται αποτελεί μια αρνητική συνέπεια για το κοινωνικό σύνολο ή αλλιώς ένα εξωτερικό κόστος (το περιβαλλοντικό κόστος), το οποίο θα έπρεπε να ενσωματωθεί στο κόστος παραγωγής του προϊόντος ή παροχής της υπηρεσίας. Η ενσωμάτωση του περιβαλλοντικού κόστους είναι δυνατή με διάφορα μέσα, κάποια από τα οποία θα μπορούσαν να προέλθουν από τη δράση των δημοσίων αρχών, όπως με τη θέσπιση περιβαλλοντικών φόρων, την επιβολή διοικητικών προστίμων για παραβιάσεις των ορίων ρύπανσης ή την υποχρέωση καταβολής ειδικών τελών για χρήση υπηρεσιών που προκαλούν περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις.

³⁹ Σύσταση της 26ης Μαΐου 1972, Guiding principles concerning international economic aspects of environmental policies.

⁴⁰ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΖΗΜΙΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ (ΜΑΡΤΙΟΣ 2006) **ANNA TZIMAPIITI**

Μετά τη Σύσταση του ΟΟΣΑ, η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» περιελήφθη στο *Πρώτο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον (1973-1976)*, καθώς και σε πολλά από τα επόμενα, διατυπώθηκε στη ΣΕΚ (άρ. 174 παρ. 2) αλλά και σε πολλές διατάξεις του παραγώγου κοινοτικού δικαίου, ενώ αποτυπώθηκε και στη *Διακήρυξη του Ρίο* για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη του 1992 και συγκεκριμένα στην Αρχή 16⁴¹. Με την εξέλιξη της περιβαλλοντικής πολιτικής της Κοινότητας διευρύνθηκε σταδιακά και το περιεχόμενο της αρχής, προσεγγίζοντας πλέον την πλήρη εσωτερικευση του περιβαλλοντικού κόστους, με την έννοια που αναφέρθηκε και ανωτέρω, δηλαδή με την επιβάρυνση του υπαιτίου και με το κόστος αποκατάστασης της ζημίας⁴².

Όπως προαναφέρθηκε, στόχος της νέας Οδηγίας είναι η δημιουργία ενός πλαισίου για την πρόληψη και αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας βάσει της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει». Είναι πράγματι κοινωνικά δικαιότερο αλλά και οικονομικά αποδοτικότερο, εκείνοι που ευθύνονται για μια περιβαλλοντική ζημία να επιβαρύνονται οικονομικά και με το κόστος αποκατάστασής της, το οποίο μέχρι τώρα επιβάρυνε κυρίως τους κρατικούς προϋπολογισμούς. Η επίγνωση της ευθύνης προς αποκατάσταση σε περίπτωση επέλευσης της ζημίας μπορεί να αποτρέψει συμπεριφορές παράνομες ή αμελείς και να αποτελέσει τελικά ένα αποτελεσματικό τρόπο πρόληψης.

⁴¹ **Principle 16**

National authorities should endeavour to promote the internalization of environmental costs and the use of economic instruments, taking into account the approach that the polluter should, in principle, bear the cost of pollution, with due regard to the public interest and without distorting international trade and investment.

<http://www.un.org/documents/ga/conf151/aconf15126-1annex1.htm>

⁴² Η ιστορική αναδρομή προέρχεται από το βιβλίο της Α.Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, *Οι νέοι μηχανισμοί περιβαλλοντικής πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σ. 69-73

4.2 Αστική ευθύνη για πρόκληση περιβαλλοντικής ζημίας

Λόγοι μεθοδολογικοί επιβάλλουν να διακριθεί η περιβαλλοντική ευθύνη από μια παραπλήσια μορφή ευθύνης, την *αστική ευθύνη για πρόκληση περιβαλλοντικής ζημίας*. Με τον όρο αστική ευθύνη εννοείται η υποχρέωση αποκατάστασης της ζημίας που έχει προκληθεί σε τρίτο⁴³. Συνεπώς, η *αστική ευθύνη για πρόκληση περιβαλλοντικής ζημίας* συνίσταται στην υποχρέωση αποκατάστασης της ζημίας που έχουν υποστεί ιδιωτικά έννομα αγαθά εξαιτίας μιας περιβαλλοντικής προσβολής. Από τον προαναφερθέντα ορισμό μπορεί να συναχθεί ότι η προστασία του περιβάλλοντος συντελείται έμμεσα στο πλαίσιο του αστικού δικαίου, μέσα δηλαδή από την προστασία άλλων εννόμων αγαθών. Στα πλαίσια της ελληνικής έννομης τάξης, για τη θεμελίωση της ανωτέρω ευθύνης προς αποζημίωση, χρησιμεύουν οι διατάξεις των άρθρων 914 Α.Κ.⁴⁴ και 29 του ν. 1650/1986 «για την προστασία του περιβάλλοντος».

Στην πρώτη, όπως είναι γνωστό, θεμελιώνεται η αδικοπρακτική ευθύνη, για την οποία απαιτείται συμπεριφορά παράνομη και υπαίτια, από την οποία να προκληθεί ζημία σε βάρος κάποιου προσώπου. Η υπαιτιότητα, θα πρέπει να περιέχει δόλο ή αμέλεια ως προς το αναμενόμενο αποτέλεσμα. Τέλος, η προκαλούμενη ζημία μπορεί να αφορά προσωπικά ή περιουσιακά έννομα αγαθά του ανθρώπου.

Η δεύτερη διάταξη, δηλαδή άρ. 29 του ν. 1650/1986⁴⁵, εισάγει την *ευθύνη από διακινδύνευση*. Ο έλληνας νομοθέτης, απομακρυνόμενος από την παραδοσιακά κυρίαρχουσα αρχή της υποκειμενικής ευθύνης, κι έχοντας υπ' όψη του την εξάπλωση των σύγχρονων πηγών περιβαλλοντικών κινδύνων, στους οποίους εκτίθεται σήμερα ο άνθρωπος, εισήγαγε την αντικειμενική ευθύνη εκείνου που προκαλεί ρύπανση ή

⁴³ Βλ. *Αστ. Γεωργιάδη*, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, Εκδ. Σάκουλα, Θεσσαλονίκη 1993, σ. 55.

⁴⁴ «Όποιος ζημιώσει άλλον παράνομα και υπαίτια έχει υποχρέωση να τον αποζημιώσει»

⁴⁵ Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή «οποιοσδήποτε, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, προκαλεί ρύπανση ή άλλη υποβάθμιση του περιβάλλοντος ευθύνεται σε αποζημίωση, εκτός αν αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε ανώτερη βία ή ότι προήλθε από υπαίτια ενέργεια τρίτου που ενήργησε δολίως»

υποβάθμιση του περιβάλλοντος προερχόμενη από πηγές ιδιαίτερων κινδύνων, επιφέροντας ακολούθως ζημιές σε ιδιωτικά έννομα αγαθά. Στις περιπτώσεις αυτές, λοιπόν, δεν χρειάζεται να αποδεικνύεται η ύπαρξη οποιουδήποτε πταίσματος, αρκεί η επέλευση της ζημίας και η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ αυτής και της ζημιογόνου δραστηριότητας ή εγκατάστασης.

4.3. Η Οδηγία 2004/35/ΕΚ σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη για την πρόληψη και αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας και το νέο σύστημα που εγκαθιδρύει⁴⁶

α) Ιστορικό της οδηγίας.

Ήδη από το 1993 η Επιτροπή, συναισθανόμενη την αναγκαιότητα νέων μηχανισμών περιβαλλοντικής πολιτικής, προέβη στην έκδοση της Πράσινης Βίβλου για την Περιβαλλοντική Ευθύνη. Επρόκειτο απλά για μια μορφή κατευθυντήριας ανακοίνωσης προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, και όχι για κείμενο δεσμευτικού χαρακτήρα. Το ίδιο έτος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προέβη σε ψήφισμα, με το οποίο ζητούσε την έκδοση Κοινοτικής Οδηγίας για το θέμα αυτό.

Την Πράσινη Βίβλο ακολούθησε η Λευκή Βίβλος για την περιβαλλοντική ευθύνη, το Φεβρουάριο του 2000. Με αυτήν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διερεύνησε τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να τεθεί σε εφαρμογή η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», προκειμένου να υλοποιηθεί η περιβαλλοντική πολιτική της Κοινότητας. Μετά τις

⁴⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004L0035:EL:HTML>

αναλύσεις που διενεργήθηκαν η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εκπόνηση μιας Οδηγίας-Πλαισίου θα ήταν το καταλληλότερο μέσο κοινοτικής δράσης για την καθιέρωση ενός καθεστώτος περιβαλλοντικής ευθύνης.

β) Οι ρυθμίσεις της Οδηγίας.

Βασικές ρυθμίσεις της Οδηγίας, οι οποίες προκαλούν ένα ιδιαίτερο προβληματισμό σε σχέση με τα οικονομικά και επιστημονικά ζητήματα που θίγουν, είναι οι ακόλουθες:

Βάσει του άρθρου 3 παρ. 1 θεσπίζονται δύο είδη ευθύνης για περιβαλλοντική ζημία ή για επικείμενη απειλή τέτοιας ζημίας: Εν πρώτοις, εισάγεται η *γνήσια αντικειμενική ευθύνη*, για ζημία ή την επικείμενη απειλή ζημίας που προκύπτει από την άσκηση οποιασδήποτε επαγγελματικής δραστηριότητας περιλαμβάνεται στο Παράρτημα III της Οδηγίας. Στις περιπτώσεις, λοιπόν, αυτών των δραστηριοτήτων ο φορέας ευθύνεται, ανεξαρτήτως υπαιτιότητας, για καθένα από τα τρία είδη περιβαλλοντικής ζημίας ή επικείμενης απειλής τέτοιας ζημίας.

Η *υποκειμενική ευθύνη* (αρ. 3 παρ. 1 περ. β) θεσπίζεται ειδικά για τις περιπτώσεις ζημίας *προστατευόμενων ειδών και φυσικών οικοτόπων* ή επικείμενης απειλής τέτοιας ζημίας, η οποία όμως προκαλείται από δραστηριότητες *άλλες, εκτός αυτών που αναφέρονται στο Παράρτημα III*. Πρόκειται δηλαδή για δραστηριότητες, οι οποίες δεν έχουν χαρακτηριστεί από την κοινοτική νομοθεσία ως επικίνδυνες για το περιβάλλον, η ιδιαίτερη όμως ευαισθησία των παραπάνω περιοχών και ειδών δικαιολογεί την πρόβλεψη της ευθύνης και για τις περιπτώσεις αυτές. Εύλογα, βέβαια,

ο τύπος της ευθύνης διαφοροποιείται εν προκειμένω και απαιτείται ο φορέας να έχει ενεργήσει από δόλο ή αμέλεια.

Προληπτική δράση (άρ. 5)

Σε περίπτωση επικείμενης απειλής περιβαλλοντικής ζημίας ο φορέας εκμετάλλευσης υποχρεούται να λάβει πάραυτα τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα. Εάν δεν τα λάβει ή δεν είναι προσδιορίσιμος ο φορέας ή δεν υποχρεούται δυνάμει της Οδηγίας να αναλάβει τις δαπάνες, τότε η αρμόδια αρχή *δύναται* να αυτενεργήσει. Το κόστος τους βαρύνει το φορέα εκμετάλλευσης (άρ. 8 παρ. 1), εκτός αν αποδείξει ότι η επικείμενη απειλή περιβαλλοντικής ζημίας προκλήθηκε από τρίτο και επήλθε παρά την ύπαρξη των ενδεδειγμένων μέτρων ασφαλείας ή οφείλεται σε συμμόρφωση προς υποχρεωτική διαταγή ή εντολή δημόσιας αρχής (άρ. 8 παρ. 3).

Δράση αποκατάστασης (άρ. 6)

Άρθρο 6

Δράση αποκατάστασης

1. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει συμβεί περιβαλλοντική ζημία, ο φορέας εκμετάλλευσης ενημερώνει την αρμόδια αρχή αμελλητί για όλες τις σχετικές πτυχές της κατάστασης και λαμβάνει:

α) όλα τα εφικτά μέτρα για τον άμεσο έλεγχο, περιορισμό, απομάκρυνση ή άλλου είδους διαχείριση των συγκεκριμένων ρύπων ή/και οιασδήποτε άλλων

ζημιογόνων παραγόντων προκειμένου να περιορισθεί ή να προληφθεί η περαιτέρω περιβαλλοντική ζημία και οι δυσμενείς συνέπειες για την ανθρώπινη υγεία, ή η περαιτέρω υποβάθμιση των υπηρεσιών, και

β) τα αναγκαία μέτρα αποκατάστασης σύμφωνα με το άρθρο 7.

2. Η αρμόδια αρχή μπορεί, ανά πάσα στιγμή:

α) να απαιτήσει από τον φορέα εκμετάλλευσης συμπληρωματικές πληροφορίες για οιαδήποτε προκληθείσα ζημία,

β) να λάβει όλα τα εφικτά μέτρα ή να απαιτήσει από τον φορέα εκμετάλλευσης να λάβει τα μέτρα αυτά, ή να δώσει σχετικές εντολές στο φορέα εκμετάλλευσης, για τον άμεσο έλεγχο, περιορισμό, απομάκρυνση ή άλλου είδους διαχείριση των συγκεκριμένων ρύπων ή/και οιαδήποτε άλλων ζημιογόνων παραγόντων προκειμένου να περιορισθεί ή να προληφθεί η περαιτέρω περιβαλλοντική ζημία και οι δυσμενείς συνέπειες για την ανθρώπινη υγεία, ή η περαιτέρω υποβάθμιση υπηρεσιών,

γ) να απαιτήσει από τον φορέα εκμετάλλευσης να λάβει τα αναγκαία μέτρα αποκατάστασης,

δ) να δώσει εντολές στον φορέα εκμετάλλευσης, οι οποίες πρέπει να τηρηθούν για τα αναγκαία μέτρα αποκατάστασης που πρέπει να ληφθούν, ή

ε) να λάβει η ίδια τα αναγκαία μέτρα αποκατάστασης.

3. Η αρμόδια αρχή απαιτεί τα μέτρα αποκατάστασης να λαμβάνονται από τον φορέα εκμετάλλευσης. Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης δεν συμμορφώνεται προς τις

υποχρεώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1 ή στην παράγραφο 2, στοιχεία β), γ) ή δ), ή δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί, ή δεν υποχρεούται δυνάμει της παρούσας οδηγίας να αναλάβει τις δαπάνες, η αρμόδια αρχή δύναται να λαμβάνει η ίδια αυτά τα μέτρα αποκατάστασης, ως μέσον έσχατης ανάγκης.

Άρθρο 7

Θέσπιση μέτρων αποκατάστασης

1. Οι φορείς εκμετάλλευσης καθορίζουν, σύμφωνα με το Παράρτημα II, πιθανά μέτρα αποκατάστασης και τα υποβάλλουν στην αρμόδια αρχή προς έγκριση, εκτός εάν η αρμόδια αρχή έχει αναλάβει δράση σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο (ε) και παράγραφος 3.

2. Η αρμόδια αρχή αποφασίζει ποια μέτρα αποκατάστασης εφαρμόζονται σύμφωνα με το Παράρτημα II και με τη συνεργασία του οικείου φορέα εκμετάλλευσης, όπως ενδείκνυται.

3. Εάν συντρέχουν πλείονες περιπτώσεις περιβαλλοντική ζημίας με αποτέλεσμα η αρμόδια αρχή να μην είναι σε θέση να εξασφαλίσει την ταυτόχρονη λήψη των αναγκαίων μέτρων αποκατάστασης, η αρμόδια αρχή έχει το δικαίωμα να αποφασίζει ποια περίπτωση περιβαλλοντικής ζημίας πρέπει να αποκατασταθεί πρώτη.

Κατά τη λήψη της ανωτέρω απόφασης, η αρμόδια αρχή εξετάζει, μεταξύ άλλων, τη φύση, την έκταση και τη σοβαρότητα των διαφόρων περιπτώσεων περιβαλλοντικής ζημίας και τις δυνατότητες φυσικής ανάκαμψης. Πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι κίνδυνοι για την ανθρώπινη υγεία.

4. Η αρμόδια αρχή καλεί τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 12, παράγραφος 1 και, εν πάση περιπτώσει, τα πρόσωπα στις γαίες των οποίων θα πρέπει να εκτελεσθούν μέτρα αποκατάστασης, να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους τις οποίες λαμβάνει υπόψη.

Άρθρο 8

Κόστος πρόληψης και αποκατάστασης

1. Ο φορέας εκμετάλλευσης επιβαρύνεται με το κόστος των δράσεων πρόληψης και αποκατάστασης που αναλαμβάνονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
2. Υπό την επιφύλαξη των παραγράφων 3 και 4, η αρμόδια αρχή ανακτά από τον φορέα εκμετάλλευσης που προκάλεσε τη ζημία ή την επικείμενη απειλή ζημίας, μεταξύ άλλων, μέσω ασφαλιστικής κάλυψης της ιδιοκτησίας ή άλλων κατάλληλων εγγυήσεων, το κόστος με το οποίο επιβαρύνθηκε για την ανάληψη δράσεων πρόληψης ή αποκατάστασης δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

Ωστόσο, η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει να μην ανακτήσει το πλήρες κόστος σε περίπτωση που οι απαιτούμενες προς τούτο δαπάνες υπερβαίνουν το ανακτήσιμο ποσό ή σε περίπτωση που δεν μπορεί να προσδιορισθεί ο φορέας εκμετάλλευσης.

3. Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν υποχρεούται να επωμισθεί το κόστος των δράσεων πρόληψης ή αποκατάστασης που αναλαμβάνονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, εάν μπορεί να αποδείξει ότι η περιβαλλοντική ζημία ή η επικείμενη απειλή τέτοιας ζημίας:

α) προκλήθηκε από τρίτο, και επήλθε παρά την ύπαρξη των ενδεδειγμένων μέτρων ασφαλείας, ή

β) οφείλεται σε συμμόρφωση προς υποχρεωτική διαταγή ή εντολή δημόσιας αρχής, διαφορετικής από διαταγή ή εντολή λόγω εκπομπής ή συμβάντος που προκλήθηκε από τις δραστηριότητες του ίδιου του φορέα εκμετάλλευσης.

Στις περιπτώσεις αυτές, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε να μπορέσει ο φορέας εκμετάλλευσης να ανακτήσει το κόστος με το οποίο επιβαρύνθηκε.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέψουν στον φορέα εκμετάλλευσης να μην επωμισθεί το κόστος των δράσεων αποκατάστασης που αναλαμβάνονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, εφόσον αποδείξει ότι δεν ενήργησε εκ δόλου ή εξ αμελείας και ότι η περιβαλλοντική ζημία προκλήθηκε από:

α) εκπομπή ή συμβάν που επιτρέπονται ρητά από εξουσιοδότηση, και είναι πλήρως σύμφωνα προς τους όρους της, η οποία παραχωρήθηκε από, ή δόθηκε σύμφωνα με, τις εφαρμοστέες εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις με τις οποίες εφαρμόζονται τα νομοθετικά μέτρα τα οποία θεσπίζει η Κοινότητα και τα οποία αναφέρονται στο Παράρτημα III, όπως εφαρμόζονται κατά την ημερομηνία της εκπομπής ή του συμβάντος,

β) εκπομπή ή δραστηριότητα ή οιονδήποτε τρόπο χρήσης προϊόντος στο πλαίσιο δραστηριότητας, εφόσον ο φορέας εκμετάλλευσης αποδεικνύει ότι δεν είχε πιθανολογηθεί ότι θα προκαλούσαν περιβαλλοντική ζημία σύμφωνα με τις επιστημονικές και τεχνικές γνώσεις που ήταν διαθέσιμες κατά το χρόνο που έλαβε χώρα η εκπομπή ή η δραστηριότητα.

5. Μέτρα που λαμβάνονται από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφοι 3 και 4 και με το άρθρο 6, παράγραφοι 2 και 3, ισχύουν υπό την επιφύλαξη της ευθύνης του οικείου φορέα εκμετάλλευσης δυνάμει της παρούσας οδηγίας και υπό την επιφύλαξη των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης.

Πρόσωπα δικαιούμενα να ζητήσουν την ανάληψη δράσης (άρ. 12)

Η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί ένα ευρύτερο δημόσιο συμφέρον, σύμφωνα και με την Πρόταση της Επιτροπής ενώ σε πολλές έννομες τάξεις, όπως στην ελληνική, αναγνωρίζεται ρητά και ως ατομικό δικαίωμα. Κρίθηκε λοιπόν σκόπιμο να περιληφθεί ειδική διάταξη, η οποία παρέχει το δικαίωμα σε κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, το οποίο επηρεάζεται ή ενδέχεται να επηρεασθεί από περιβαλλοντική ζημία, ή έχει επαρκές συμφέρον από τη λήψη περιβαλλοντικής απόφασης ή υποστηρίζει ότι επέρχεται προσβολή δικαιώματος, να υποβάλλει στην αρμόδια αρχή τις παρατηρήσεις του σχετικά με περιστατικά περιβαλλοντικών ζημιών ή απειλής τέτοιων και να την καλεί να αναλάβει δράση. Οι περιβαλλοντικές μη κυβερνητικές οργανώσεις θεωρείται ότι έχουν «επαρκές συμφέρον», καθώς επίσης και «δικαιώματα τα οποία είναι δυνατόν να προσβάλλονται».

Η αρμόδια αρχή οφείλει να παρέχει τη δυνατότητα στον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης να εκφράσει τις απόψεις του σχετικά με το αίτημα για ανάληψη δράσης. Η ίδια αρχή καλείται να ενημερώσει και τον αιτούντα σχετικά με την κατάληξη της αίτησης για ανάληψη δράσης. Βάσει της διάταξης του άρθρου 13, ο τελευταίος έχει τη δυνατότητα ελέγχου των αποφάσεων, πράξεων και παραλείψεων της αρμόδιας αρχής σε περίπτωση που παραβιάζεται το εν λόγω κανονιστικό πλαίσιο.

Με την εν λόγω διάταξη θεσμοποιείται ο ρόλος της Κοινωνίας των Πολιτών στη λειτουργία του νέου συστήματος, κατά συνεπή εφαρμογή των αρχών που έχει υιοθετήσει η Κοινότητα σε θέματα περιβαλλοντικής πληροφόρησης και συμμετοχής των πολιτών στις διαδικασίες λήψης των αποφάσεων.

Χρηματοοικονομική ασφάλεια (άρ. 14)

Παρόλο που η ασφάλιση και γενικά η παροχή χρηματοοικονομικών εγγυήσεων καθιστά αποτελεσματικότερη την ευθύνη, η Οδηγία δεν προβαίνει στη θέσπιση ενός συστήματος υποχρεωτικής χρηματοοικονομικής ασφάλειας. Προβλέπει, όμως, ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα, προκειμένου να ενθαρρύνουν την ανάπτυξη των σχετικών μέσων και αγορών εκ μέρους των κατάλληλων οικονομικών και χρηματοπιστωτικών φορέων.

Και είναι από πολλές απόψεις σημαντική η χρήση των μέσων χρηματοοικονομικής ασφάλειας, για την επίτευξη των στόχων ενός καθεστώτος περιβαλλοντικής ευθύνης. Από κοινωνική σκοπιά διασφαλίζεται η αποκατάσταση των περιβαλλοντικών ζημιών, από την πλευρά των φορέων εκμετάλλευσης αποτελεί έναν αποτελεσματικό τρόπο κατανομής του κινδύνου και διαχείρισης της οικονομικής αβεβαιότητας, ενώ για τους ασφαλιστικούς φορείς δημιουργεί την προοπτική ανάπτυξης μιας αγοράς καθόλου ασήμαντης.

Εφόσον, όμως, δεν υπάρχουν κατοχυρωμένες τεχνικές μέτρησης για τη διάγνωση του μεγέθους των περιβαλλοντικών ζημιών, είναι δύσκολο να προβλεφθεί και το ύψος της ευθύνης και ακολούθως να διαμορφωθούν τα σχετικά ασφαλιστικά βάρη κατά τη σύναψη των ασφαλιστικών συμβάσεων. Ο προσδιορισμός των κατάλληλων

κριτηρίων εκτίμησης της ζημίας είναι καθοριστικής σημασίας για την αξιόπιστη ασφαλιστική κάλυψη, είναι όμως και μια διαδικασία με πολλές τεχνικές και επιστημονικές δυσκολίες, η οποία απαιτεί το χρόνο της και προφανώς συνεπάγεται και υψηλό κόστος. Κατά συνέπεια, μία σταδιακή προσέγγιση του ζητήματος θεωρείται καταλληλότερη.

Στα πλαίσια της Λευκής Βίβλου διενεργήθηκε ειδική έρευνα για τα θέματα αυτά, η οποία οδήγησε σε ορισμένα ενθαρρυντικά συμπεράσματα. Σύμφωνα, λοιπόν, με αυτήν, στο χώρο της Κοινότητας, προβλεπόταν από αρκετό καιρό η ασφαλιστική κάλυψη του κόστους καθαρισμού των τοποθεσιών, αλλά οι ονομασίες των διακινούμενων προϊόντων είναι διαφορετικές. Συνεπώς, υπάρχει μία πρώτη κάλυψη της αγοράς στην Ευρώπη ως προς το κόστος του περιβαλλοντικού καθαρισμού.

Ιδιαίτερα σημαντική θεωρείται, επίσης, η παγκοσμιοποιημένη διάσταση του ασφαλιστικού κλάδου, ο οποίος, ως εκ τούτου, δύναται να μεταφέρει την εμπειρία και τεχνογνωσία από μία αγορά σε μία άλλη. Τα προϊόντα που είχαν αναπτυχθεί στην αγορά των ΗΠΑ για την κάλυψη των περιβαλλοντικών ευθυνών πριν πολλά χρόνια θα μπορούσαν πιθανότατα να αποτελέσουν τα αρχικά εργαλεία και για την ασφαλιστική αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα δεδομένα που υπάρχουν για την πρώτη πείθουν επίσης για τη σταδιακή μείωση των τιμών κάλυψης και τη διαμόρφωσή τους σε επίπεδα προσιτά που δε θα απειλούν την οικονομική βιωσιμότητα των επιχειρήσεων.

Θα πρέπει όμως να γίνει και μία ορολογική αλλά και ουσιαστική επισήμανση, καθώς οι προηγηθείσες εκτιμήσεις αναφέρονται αποκλειστικά στην *ασφάλιση* του περιβαλλοντικού κινδύνου, παρόλο που το θέμα μας είναι η παροχή εν γένει *χρηματοοικονομικής ασφάλειας*, και σ' αυτήν, άλλωστε, αναφέρεται και η Οδηγία. Η ασφάλιση, λοιπόν, αποτελεί ένα από τα μέσα χρηματοοικονομικής ασφάλειας. Εκτός

από αυτό υπάρχουν και άλλα σχετικά μέσα, όπως οι τραπεζικές εγγυήσεις, τα εσωτερικά αποθέματα, τα κλαδικά συγκεντρωτικά συστήματα και δεν αποκλείεται η ανάπτυξη και νέων.

Οι ανωτέρω ενθαρρυντικές εκτιμήσεις της Επιτροπής δεν έχουν κάμψει τελείως τις ανησυχίες του χρηματοπιστωτικού κλάδου, από τον οποίο εκφράζονται σοβαρές επιφυλάξεις. Ασφαλώς, η υιοθέτηση ενός συστήματος υποχρεωτικής χρηματοοικονομικής ασφάλειας για την κάλυψη αυτών των κινδύνων δεν μπορεί να γίνει από τη μία μέρα στην άλλη. Ένας εύλογος χρόνος προαιρετικής λειτουργίας θα έδινε στον κλάδο τη δυνατότητα να εκτιμήσει την εξελισσόμενη εφαρμογή του καθεστώτος ευθύνης και πειραματισμού σε διάφορες τεχνικές, μέχρις ότου τελικά διαμορφωθούν τα σχετικά κανονιστικά πρότυπα.

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο και χρονικά όρια εφαρμογής (άρ. 19 και 17)

Τα κράτη μέλη καλούνται να συμμορφωθούν με την Οδηγία θέτοντας σε ισχύ τις σχετικές νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις (το αργότερο) μέχρι τις 30 Απριλίου 2007 (άρ. 19 παρ. 1).

4.3.1 Κριτική προσέγγιση των νέων ρυθμίσεων

Η ενσωμάτωση του περιβαλλοντικού κόστους στις τιμές των προϊόντων και υπηρεσιών και η οικονομική αξιολόγηση των περιβαλλοντικών πόρων αποτελούν βασικές επιδιώξεις της σύγχρονης περιβαλλοντικής πολιτικής. Τα στοιχεία αυτά εμπεριέχονται στους νέους μηχανισμούς που εισάγονται, οι οποίοι, διεπόμενοι από τη

λογική της αγοράς, δημιουργούν τα κατάλληλα κίνητρα προς επιχειρήσεις και καταναλωτές, προκειμένου να υιοθετήσουν συμπεριφορές περισσότερο συμβατές με την προστασία του περιβάλλοντος. Η χρήση των οικονομικών εργαλείων γίνεται ολοένα και συχνότερη στο χώρο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Η νέα Οδηγία μπορεί να μην αποτελεί ένα αμιγώς οικονομικό εργαλείο, ενσαρκώνει όμως τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν. Η οικονομική επιβάρυνση των φορέων εκμετάλλευσης με το κόστος πρόληψης κι αποκατάστασης αφενός λειτουργεί αποτρεπτικά ως προς την πρόκληση του ζημιογόνου αποτελέσματος, αφετέρου προωθεί την ενσωμάτωση του περιβαλλοντικού κόστους, καθώς η επαπειλούμενη υποχρέωση αποκατάστασης της ζημίας λαμβάνεται υπόψη κατά την άσκηση των οικονομικών δραστηριοτήτων. Δυνάμει της νέας Οδηγίας, η περιβαλλοντική ζημία αποτιμάται πλέον και με οικονομικά μετρήσιμα μεγέθη, ενώ μέχρι τώρα η σχετική εκτίμηση γινόταν αποκλειστικά ή κυρίως μέσω του κοινωνικού κόστους.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό της είναι ότι μέσω αυτής εισάγεται, για πρώτη φορά στον κοινοτικό χώρο, ένα καθεστώς αποκλειστικά περιβαλλοντικής ευθύνης, δηλαδή ευθύνης για την πρόληψη κι αποκατάσταση των ζημιών που προκύπτουν στο περιβάλλον καθαυτό. Διότι, αν και στα περισσότερα κράτη μέλη -όπως αναφέρεται στα 13 από τα 15, πριν από τη διεύρυνση με τις 10 νέες χώρες- υπήρχαν καθεστώτα ευθύνης, κάποια από τα οποία αφορούσαν και στην απορρύπανση των μολυνθέντων χώρων, αυτά κινούνταν σε διαφορετικές κατευθύνσεις, ενώ τις περισσότερες φορές αφορούσαν κυρίως στις παραδοσιακές ζημίες σε πρόσωπα και πράγματα, παρόλο που τιτλοφορούνταν ως ρυθμίσεις περιβαλλοντικής ευθύνης.

Όμως, όσο θετικά αποτελέσματα και αν προοιωνίζεται η καινοτομία αυτού του συστήματος, απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξή τους, και μάλιστα με τη

μεγαλύτερη δυνατή ομοιογένεια σε όλη την έκταση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, είναι η συστηματική, ομοιόμορφη και υπεύθυνη εφαρμογή του νέου συστήματος σε όλα τα κράτη μέλη. Η εμπειρία που υπάρχει μέχρι τώρα σχετικά με την εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας, ιδίως σε επίπεδο διοικητικών διαδικασιών, δημιουργεί εύλογα κάποιες επιφυλάξεις για το βαθμό αποτελεσματικότητας της Οδηγίας, σε συνδυασμό βέβαια και με ορισμένες εγγενείς της αδυναμίες.

Ειδικότερα, όπως είναι γνωστό, για τα περισσότερα περιβαλλοντικά πεδία, το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει στα κράτη μέλη είναι κατά το μεγαλύτερο μέρος ίδιο, λόγω της κοινοτικής του προέλευσης. Ωστόσο, παρατηρούνται σημαντικές διαφορές ως προς την εφαρμογή του, οι οποίες οφείλονται στις διαφορετικές διοικητικές δομές και εν γένει υποδομές των κρατών μελών, στους διαφορετικούς οικονομικούς πόρους που διαθέτουν, ακόμη και στη διαφορετικότητα των πραγματικών συνθηκών και αναγκών που εμφανίζονται σε καθένα από αυτά. Οι ίδιοι διοικητικοί μηχανισμοί θα κληθούν να εφαρμόσουν και την εν λόγω Οδηγία, και μάλιστα οι αρχές, οι οποίες τώρα διενεργούν τους ελέγχους τήρησης της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, θα επωμισθούν κάποια από τα προβλεπόμενα καθήκοντα.

Όμως και η Οδηγία αφ' εαυτής φέρει κάποια στοιχεία που δημιουργούν επιπρόσθετες αμφιβολίες ως προς τη δυνατότητα εξισορρόπησης των διαφορετικών προσεγγίσεων των κρατών μελών. Το τελικό κείμενο, υπολειπόμενο από τις αρχικές φιλοδοξίες, κατόπιν πιέσεων που ασκήθηκαν από διάφορες πλευρές, αφήνει σημαντικά περιθώρια διακριτικής ευχέρειας στα κράτη μέλη για κρίσιμα ζητήματα.

Οι δύο απαλλακτικοί λόγοι που προβλέπονται στο *άρ. 8 παρ. 4*, δηλαδή η άσκηση της δραστηριότητας σύμφωνα τις εφαρμοστέες διατάξεις και η μη πιθανολόγηση της ζημίας με βάση τις υπάρχουσες επιστημονικές και τεχνικές γνώσεις,

υποδηλώνοντας μια μέριμνα για την αποφυγή υπερβολικών επιβαρύνσεων των επιχειρήσεων, είναι πιθανό να προκαλέσουν ορισμένες *δυσλειτουργίες*. Μία από αυτές αναμένεται να προκύψει στις περιπτώσεις των διασυνοριακών ζημιών, όταν το κράτος, στο έδαφος του οποίου εντοπίζεται η αιτία της ζημίας που επήλθε σε γειτονικό κράτος, επιτρέπει την επίκληση αυτών των δύο απαλλακτικών ρητρών.

Επίσης, η επιλογή ορισμένων κρατών μελών να δεχθούν αυτούς τους απαλλακτικούς λόγους μπορεί να οδηγήσει τελικά στο ίδιο σημείο από όπου ξεκίνησαν αρκετοί από τους προβληματισμούς για την αναγκαιότητα ενός καθεστώτος ευθύνης, δηλαδή στη *διαφοροποίηση μεταξύ των εθνικών νομοθετικών συστημάτων*. Και αυτό είναι ένα σημείο που θα μπορούσε να προκαλέσει έλλειμμα εμπιστοσύνης μεταξύ των κρατών μελών, λόγω της αναπόφευκτης ίσως σκέψης ότι κάποια από αυτά θα υιοθετήσουν τις ευνοϊκότερες για τις επιχειρήσεις τους ρυθμίσεις, προκειμένου να αποτελέσουν ελκυστικό προορισμό των επενδύσεων. Μια τέτοια εξέλιξη, όμως, σίγουρα δεν μπορεί να αναβαθμίσει το επίπεδο των απαιτήσεων της κοινοτικής νομοθεσίας και ακολούθως της περιβαλλοντικής προστασίας.

Από την άλλη πλευρά, στην περίπτωση που αυτοί οι δύο λόγοι απαλλαγής από την ευθύνη αποκατάστασης υιοθετηθούν, αν όχι από όλα, πάντως από τα περισσότερα κράτη μέλη, τελικά η Οδηγία θα καλύπτει μόνο τις δραστηριότητες που εκτελούνται κατά παράβαση των όρων νομιμότητας ή αυτές που δεν έχουν αδειοδοτηθεί, ενώ θα εμποδίζει να ενταχθούν στο πεδίο εφαρμογής της, για παράδειγμα, οι δραστηριότητες σχετικά με τους γενετικά τροποποιημένους οργανισμούς, καθώς για αυτές δεν είναι πάντα επιστημονικά βέβαιη η επικινδυνότητά τους. Ακόμη, με την προϋπόθεση της έλλειψης υπαιτιότητας που τίθεται στην ίδια διάταξη, η ρύθμιση πλησιάζει τελικά στην

επαναφορά της αρχής της υποκειμενικής ευθύνης, για δραστηριότητες όμως, οι οποίες εκ του νόμου είναι ιδιαίτερα επικίνδυνες.

Το άλλο θέμα, για το οποίο η Οδηγία αφήνει τη διακριτική ευχέρεια στα κράτη μέλη, είναι η λήψη εκ μέρους της αρμόδιας Αρχής των απαιτούμενων μέτρων πρόληψης και αποκατάστασης της ζημίας. Παρόλο που στο κείμενο της Λευκής Βίβλου καθώς και στην Πρόταση της Οδηγίας γίνεται λόγος για *υποχρέωση* των κρατών μελών να αποκαταστήσουν τη ζημία, το τελικό κείμενο αναφέρεται στη *δυνατότητα* της Αρχής να λάβει αυτά τα μέτρα. Αποτελεί άλλη μια αδυναμία του συστήματος, η οποία σε συνδυασμό με την έλλειψη των κατάλληλων χρηματοοικονομικών εγγυήσεων δημιουργεί αμφιβολίες σχετικά με την αποκατάσταση τελικά των ζημιών. Η οικονομική εξάρτηση των αρμοδίων αρχών από τα κράτη μέλη θα καθορίσει σε μεγάλο βαθμό και την ενεργοποίησή τους, καθώς οι οικονομικοί και οι ανθρώπινοι πόροι αποδεικνύονται πάντα απαραίτητοι για τη σωστή εφαρμογή των κανόνων.

Ανεξάρτητα, όμως, από τις παραπάνω εγγενείς αδυναμίες του θεσπιζόμενου πλαισίου, ένα σύστημα υποχρεωτικής χρηματοοικονομικής ασφάλειας θα αποτελούσε σημαντική διασφάλιση για τη αποκατάσταση των ζημιών, αλλά και για την αποτελεσματικότερη πρόληψη. Διότι, αφενός θα υπήρχε η οικονομική δυνατότητα για την αποκατάσταση της ζημίας, ακόμα και όταν ο υπαίτιος αδυνατεί να πληρώσει, αφετέρου οι φορείς εκμετάλλευσης, προκειμένου να χαμηλώσουν το κόστος των ασφαλιστρών, θα παρακινούνταν γενικά στην επιμελέστερη τήρηση των επιβαλλόμενων όρων και στη χρήση αποτελεσματικών συστημάτων διαχείρισης του περιβαλλοντικού κινδύνου. Βέβαια, οι λόγοι για τη συγκεκριμένη επιλογή παρουσιάστηκαν ανωτέρω, όπου και διαφάνηκε ότι πράγματι δεν υπήρχαν ιδιαίτερα περιθώρια για άλλες επιλογές, τουλάχιστον στην πρώιμη φάση εφαρμογής του

συστήματος. Επισημαίνεται, όμως, ως ένα σημείο που δυσχεραίνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος.

Οι κριτικές αυτές σκέψεις εκφράζονται βέβαια προτού ακόμη τεθεί σε εφαρμογή το κανονιστικό πλαίσιο που θα ενσωματώνει την Οδηγία στις έννομες τάξεις των κρατών μελών, όπου συνήθως στην πράξη αποδεικνύονται οι ουσιαστικές αδυναμίες κι από εκεί αντλούνται οι αποτελεσματικότερες λύσεις. Γι αυτό το λόγο, άλλωστε, ο κοινοτικός νομοθέτης προέβλεψε τη δυνατότητα τροποποίησης του συστήματος ως προς ορισμένες ρυθμίσεις, μετά την πάροδο ενός εύλογου χρόνου εφαρμογής της Οδηγίας.

Το σύστημα *περιβαλλοντικής ευθύνης* έχει πράγματι μια προστιθέμενη αξία. Εναπόκειται στην υπευθυνότητα των κρατών μελών να αντιληφθούν τη σημασία αυτών των ρυθμίσεων για την επίλυση των συνεχώς διογκούμενων περιβαλλοντικών προβλημάτων και να μην καταχραστούν τα διατιθέμενα περιθώρια διακριτικής ευχέρειας, αλλά περισσότερο να αξιοποιήσουν την άλλη δυνατότητα που τους παρέχει η Οδηγία, να υιοθετήσουν δηλαδή αυστηρότερες προβλέψεις.

Έναν ισχυρό μοχλό πίεσης σε αυτή τη διαδικασία θα μπορούσε να αποτελέσει και η Κοινωνία των Πολιτών. Τα θεσμικά εργαλεία για την ενεργοποίησή της υπάρχουν, τόσο στο πλαίσιο αυτής της Οδηγίας όσο και στο γενικότερο κοινοτικό επίπεδο. Εκείνο που χρειάζεται είναι, η μεν Κοινωνία των Πολιτών να εκμεταλλευθεί τις παρεχόμενες σε αυτήν δυνατότητες, η δε Διοίκηση να την αντιμετωπίσει πλέον ως έναν ισότιμο εταίρο για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων κι όχι ως έναν ενοχλητικό σκόπελο, μέρος μίας μάλλον τυπικής διαδικασίας που απλά καθυστερεί την υλοποίηση ανελαστικών κατά βάση αποφάσεων.

Ευελπιστούμε ότι και στη χώρα μας θα υιοθετηθούν οι ορθές και προσήκουσες κανονιστικές διατάξεις για την ενσωμάτωση της νέας οδηγίας, με σκοπό την πληρέστερη δυνατή προστασία και αποκατάσταση του περιβάλλοντος.

4.4. Απόφαση-πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ του Συμβουλίου της 12ής Ιουλίου 2005 για την ενίσχυση του ποινικού πλαισίου καταστολής της ρύπανσης από πλοία Ε.Ε.⁴⁷

Η απόφαση αυτή ασχολείται με το ζήτημα της επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση απόρριψης ρυπογόνων ουσιών από πλοία εφόσον αυτή διαπράττεται με δόλο, αμέλεια ή βαρεία αμέλεια. Οι περιοχές όπου μπορεί να διαπραχθεί η παράβαση είναι τα εσωτερικά ύδατα κράτους-μέλους, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, τα χωρικά ύδατα κράτους-μέλους, τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, η αποκλειστική οικονομική ζώνη και η ανοιχτή θάλασσα. Η Απόφαση-Πλαίσιο επικεντρώνεται στην επιβολή ποινικών κυρώσεων σε φυσικά και νομικά πρόσωπα. Μπορούν να επιβληθούν κυρώσεις όχι μόνο στον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο αλλά και στον κύριο του φορτίου, το νηογνώμονα ή κάθε άλλο ενδιαφερόμενο πρόσωπο. Το σύστημα ευθύνης βάσει της Απόφασης αυτής, δε θίγει το διεθνές καθεστώς για την αστική ευθύνη και αποζημίωσης λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο. Τα Κράτη-μέλη οφείλουν να ενσωματώσουν τις διατάξεις της Απόφασης το αργότερο έως τις 12 Ιανουαρίου 2007 .

⁴⁷ L 255, 30.9.2005, σελ 164

Η Απόφαση ορίζει ότι:

(2) Η καταπολέμηση της εκ προθέσεως ή βαρείας αμελείας ρύπανσης από πλοία αποτελεί μια από τις προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειδικότερα, τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Κοπεγχάγης της 12 και 13 Δεκεμβρίου 2002, σημεία 32 έως 34, και η δήλωση στην οποία προέβη το Συμβούλιο ΔΕΥ της 19 Δεκεμβρίου 2002 μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Prestige μαρτυρούν τη βούληση της Ένωσης να θεσπίσει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να μην επαναληφθούν παρόμοιες καταστροφές.

(3) Για το σκοπό αυτό, όπως δήλωσε και η Επιτροπή με την ανακοίνωσή της προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας κατόπιν του ναυαγίου του πετρελαιοφόρου Prestige, χρειάζεται προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών.

(4) Η οδηγία 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7 Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τη ρύπανση από πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις [3] και η παρούσα απόφαση-πλαίσιο η οποία συμπληρώνει την οδηγία 2005/35/ΕΚ με λεπτομερείς ποινικούς κανόνες, επιδιώκουν την προσέγγιση αυτή.

(5) Η παρούσα απόφαση-πλαίσιο, που βασίζεται στο άρθρο 34 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, αποτελεί την κατάλληλη πράξη ώστε να υποχρεωθούν τα κράτη μέλη να προβλέψουν ποινικές κυρώσεις.

(6) Λόγω της ειδικής φύσης της σχετικής συμπεριφοράς θα πρέπει να θεσπισθούν κοινές κυρώσεις κατά των νομικών προσώπων.

Άρθρο 2

Ποινικά αδικήματα

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 4 της παρούσας απόφασης-πλασίου, κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζει ότι παραβάσεις κατά την έννοια των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας 2005/35/EK θεωρούνται ποινικά αδικήματα.
2. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται για τα μέλη του πληρώματος, στις περιπτώσεις παραβάσεων οι οποίες σημειώνονται σε στενά που χρησιμοποιούνται για την διεθνή ναυσιπλοΐα, σε αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και στην ανοικτή θάλασσα, όταν πληρούνται οι όροι που εκτίθενται στο παράρτημα I κανονισμός 11 στοιχείο β) ή στο παράρτημα II κανονισμός 6 στοιχείο β) της σύμβασης MARPOL 73/78.

Άρθρο 3

Συνέργεια και ηθική αυτουργία

Κάθε κράτος μέλος, σύμφωνα με τις διατάξεις του εθνικού δικαίου, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίζει ότι τιμωρούνται η συνέργεια και η ηθική αυτουργία σε αδίκημα προβλεπόμενο από το άρθρο 2.

Άρθρο 4

Κυρώσεις

1. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίζει ότι τα αδικήματα που προβλέπονται από τα άρθρα 2 και 3 τιμωρούνται με αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές ποινικές κυρώσεις οι οποίες περιλαμβάνουν, για τις

σοβαρές τουλάχιστον περιπτώσεις, μέγιστες ποινές στερητικές της ελευθερίας τουλάχιστον ενός έως τριών ετών.

2. Για τις ήσσονος βαρύτητας περιπτώσεις, όταν το αδίκημα που διαπράχθηκε δεν προκαλεί επιδείνωση της ποιότητας των υδάτων, ένα κράτος μέλος μπορεί να προβλέπει κυρώσεις διαφορετικού είδους από αυτές που ορίζει η παράγραφος 1.

3. Παράλληλα με τις ποινικές κυρώσεις της παραγράφου 1 είναι δυνατόν να επιβάλλονται και άλλες κυρώσεις ή μέτρα, ιδίως χρηματικές ποινές ή διοικητικά πρόστιμα ή αφαίρεση του δικαιώματος φυσικού προσώπου να ασκεί δραστηριότητα η οποία προϋποθέτει την κατοχή επίσημης αδειάς ή έγκρισης ή να ιδρύει, να διαχειρίζεται ή να διοικεί εταιρεία ή ίδρυμα, εάν από τα πραγματικά περιστατικά που οδήγησαν στην καταδίκη του φυσικού προσώπου προκύπτει σαφώς ότι υφίσταται ο κίνδυνος ο δράστης να τελέσει και πάλι αξιόποινη πράξη του ίδιου είδους.

4. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι τα εκ προθέσεως τελούμενα αδικήματα που αναφέρει το άρθρο 2 τιμωρούνται με μέγιστη ποινή στερητική της ελευθερίας τουλάχιστον πέντε έως δέκα ετών εφόσον τα αδικήματα προκάλεσαν σημαντική και εκτεταμένη ζημία στην ποιότητα των υδάτων, σε ζωικά ή φυτικά είδη ή τμήματα αυτών, και τον θάνατο ή βαριά σωματική βλάβη προσώπων.

5. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι τα εκ προθέσεως τελούμενα αδικήματα που αναφέρει το άρθρο 2 τιμωρούνται με μέγιστη ποινή στερητική της ελευθερίας τουλάχιστον δύο έως πέντε ετών όταν:

α) έχουν προκαλέσει σοβαρή και εκτεταμένη ζημία στην ποιότητα των υδάτων, σε ζωικά ή φυτικά είδη ή τμήματα αυτών, ή

β) έχουν τελεσθεί στο πλαίσιο εγκληματικής οργάνωσης κατά την έννοια της κοινής δράσης 98/733/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 21 Δεκεμβρίου 1998, σχετικά με το αξιόποινο της συμμετοχής σε εγκληματική οργάνωση στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης [4], ανεξάρτητα από το επίπεδο των κυρώσεων που αναφέρει η εν λόγω κοινή δράση.

6. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζει ότι τα αδικήματα που αναφέρει το άρθρο 2, όταν διαπράττονται εκ βαρείας αμελείας, τιμωρούνται με μέγιστη ποινή στερητική της ελευθερίας τουλάχιστον δύο έως πέντε ετών εφόσον έχουν προκαλέσει σημαντική και εκτεταμένη ζημία στην ποιότητα των υδάτων, σε ζωικά ή φυτικά είδη ή τμήματα αυτών και το θάνατο ή βαριά σωματική βλάβη προσώπων.

7. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι τα αδικήματα που αναφέρει το άρθρο 2, όταν διαπράττονται εκ βαρείας αμελείας, τιμωρούνται με μέγιστη ποινή στερητική της ελευθερίας τουλάχιστον ενός έως τριών ετών όταν έχουν προκαλέσει σοβαρή και εκτεταμένη ζημία στην ποιότητα των υδάτων, σε ζωικά ή φυτικά είδη ή τμήματα αυτών.

8. Όσον αφορά στερητική της ελευθερίας ποινή, το παρόν άρθρο ισχύει με την επιφύλαξη του διεθνούς δικαίου, και ιδίως του άρθρου 230 της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας του 1982.

Άρθρο 5

Ευθύνη νομικών προσώπων

1. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι τα νομικά πρόσωπα είναι δυνατόν να υπέχουν αστική ευθύνη για τα αδικήματα των άρθρων 2 και 3, τα οποία έχουν τελεσθεί προς όφελός τους από κάθε πρόσωπο το οποίο ενεργεί είτε ατομικά είτε ως μέλος οργάνου του νομικού προσώπου και το οποίο κατέχει ιθύνουσα θέση εντός του νομικού προσώπου, με βάση:

- α) εξουσία αντιπροσώπευσης του νομικού προσώπου, ή
- β) εξουσία λήψης αποφάσεων για λογαριασμό του νομικού προσώπου, ή
- γ) εξουσία άσκησης ελέγχου εντός του νομικού προσώπου.

2. Πέραν των περιπτώσεων που προβλέπονται από την παράγραφο 1, κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι ένα νομικό πρόσωπο μπορεί να θεωρηθεί αστικώς υπεύθυνο όταν η έλλειψη εποπτείας ή ελέγχου εκ μέρους ενός των προσώπων που αναφέρει η παράγραφος 1 κατέστησε δυνατή την τέλεση των αδικημάτων που αναφέρει το άρθρο 2, προς όφελος του εν λόγω νομικού προσώπου, από πρόσωπο που ενεργεί υπό την εξουσία του.

3. Η δύναμη των παραγράφων 1 και 2 ευθύνη νομικού προσώπου δεν αποκλείει την ποινική δίωξη κατά φυσικών προσώπων που συμμετέχουν ως αυτουργοί, ηθικοί αυτουργοί ή συνεργοί στα αδικήματα που αναφέρονται από τα άρθρα 2 και 3.

Άρθρο 6

Κυρώσεις κατά νομικών προσώπων

1. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι στο νομικό πρόσωπο που κρίνεται υπεύθυνο σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 επιβάλλονται κυρώσεις αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Στις κυρώσεις:

α) περιλαμβάνονται χρηματικές ποινές ή διοικητικά πρόστιμα τα οποία, τουλάχιστον στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το νομικό πρόσωπο θεωρείται υπεύθυνο για αδικήματα αναφερόμενα στο άρθρο 2, είναι:

i) μεγίστου ύψους τουλάχιστον μεταξύ 150000 ευρώ και 300000 ευρώ,

ii) μεγίστου ύψους τουλάχιστον μεταξύ 750000 ευρώ και 1500000 ευρώ, στις σοβαρότερες περιπτώσεις, περιλαμβανομένων τουλάχιστον εκείνων που εμπίπτουν στο άρθρο 4 παράγραφοι 4 και 5·

β) μπορούν, σε όλες τις περιπτώσεις, να περιλαμβάνονται κι άλλες κυρώσεις πέραν των προστίμων, όπως:

i) αποκλεισμός από δημόσιες παροχές ή ενισχύσεις,

ii) μέτρα προσωρινής ή οριστικής απαγόρευσης της άσκησης εμπορικής δραστηριότητας,

iii) επιβολή δικαστικής εποπτείας,

iv) δικαστική εκκαθάριση,

ν) υποχρέωση λήψης ειδικών μέτρων για την εξάλειψη των συνεπειών του αδικήματος το οποίο οδήγησε στην ευθύνη του νομικού προσώπου.

2. Κατά την εφαρμογή της παραγράφου 1 στοιχείο α) και με την επιφύλαξη της πρώτης περιόδου της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη που δεν έχουν υιοθετήσει το ευρώ χρησιμοποιούν την ισοτιμία του ευρώ με το νόμισμά τους η οποία έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 12 Ιουλίου 2005.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν, κατά την εφαρμογή της παραγράφου 1 στοιχείο α), να χρησιμοποιούν ένα σύστημα σύμφωνα με το οποίο η χρηματική ποινή ή το διοικητικό πρόστιμο θα είναι ανάλογο με τον κύκλο εργασιών του νομικού προσώπου, με το οικονομικό όφελος που επετεύχθη ή που προβλεπόταν να επιτευχθεί μέσω της διάπραξης του αδικήματος ή με κάθε άλλο μέγεθος ενδεικτικό της οικονομικής κατάστασης του νομικού προσώπου, αρκεί το σύστημα αυτό να καθιστά δυνατή την επιβολή μεγίστου ύψους χρηματικών ποινών ή διοικητικών προστίμων τουλάχιστον ίσης αξίας με το ελάχιστο του μεγίστου ύψους που ορίζει η παράγραφος 1 στοιχείο α).

4. Τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν την απόφαση-πλαίσιο σύμφωνα με την παράγραφο 3 γνωστοποιούν στη Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου και στην Επιτροπή τη σχετική τους πρόθεση.

5. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι στο νομικό πρόσωπο το οποίο υπέχει ευθύνη δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 2 επιβάλλονται αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις ή μέτρα.

Άρθρο 7

Δικαιοδοσία

1. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να θεμελιώνει τη δικαιοδοσία του, καθ' όσον το επιτρέπει το διεθνές δίκαιο, για τα αδικήματα που αναφέρονται από τα άρθρα 2 και 3 και τα οποία έχουν τελεσθεί:

α) εν μέρει ή εν όλω στο έδαφός του·

β) στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του ή σε ισοδύναμη ζώνη καθορισθείσα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο·

γ) επί πλοίου που φέρει τη σημαία του·

δ) από υπήκοό του, εάν το αδίκημα είναι ποινικώς κολάσιμο στον τόπο της τέλεσής του ή εάν ο τόπος της τέλεσης δεν εμπίπτει σε καμία εδαφική δικαιοδοσία·

ε) προς όφελος νομικού προσώπου με καταστατική έδρα στο έδαφός του·

στ) εκτός του εδάφους του, αλλά προκάλεσαν ή ενδέχεται να προκαλέσουν ρύπανση στο έδαφός του ή στην οικονομική ζώνη του, εφόσον το πλοίο ευρίσκεται εκουσίως σε λιμένα ή σε υπεράκτιο τερματικό σταθμό του κράτους μέλους·

ζ) στην ανοικτή θάλασσα, εφόσον το πλοίο βρίσκεται εκουσίως σε λιμένα ή σε υπεράκτιο τερματικό σταθμό του κράτους μέλους.

2. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει ότι δεν θα εφαρμόζει ή ότι θα εφαρμόζει μόνο σε ειδικές περιπτώσεις ή συνθήκες τον κανόνα δικαιοδοσίας που θεσπίζεται:

α) από την παράγραφο 1 στοιχείο δ)·

β) από την παράγραφο 1 στοιχείο ε).

3. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν τη Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου όποτε αποφασίζουν να εφαρμόσουν την παράγραφο 2, διευκρινίζοντας, όπου χρειάζεται, τις ειδικές περιπτώσεις ή συνθήκες για τις οποίες ισχύει η απόφαση.

4. Όταν ένα αδίκημα επιπίπτει στη δικαιοδοσία περισσότερων του ενός κρατών μελών, τα οικεία κράτη μέλη προσπαθούν να συντονίσουν δεόντως τις ενέργειές τους, ιδίως όσον αφορά τους όρους δίωξης και τη λεπτομερή διαδικασία αμοιβαίας συνδρομής.

5. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα συνδετικά στοιχεία:

α) το κράτος μέλος στο έδαφος, την αποκλειστική οικονομική ζώνη ή ισοδύναμη ζώνη του οποίου τελέσθηκε το αδίκημα·

β) το κράτος μέλος στο έδαφος, την αποκλειστική οικονομική ζώνη ή ισοδύναμη ζώνη του οποίου εκδηλώνονται τα αποτελέσματα του αδικήματος·

γ) το κράτος μέλος από το έδαφος, την αποκλειστική οικονομική ζώνη ή ισοδύναμη ζώνη του οποίου διέρχεται το πλοίο από το οποίο τελέσθηκε το αδίκημα·

δ) το κράτος μέλος του οποίου είναι υπήκοος ή κάτοικος ο υπαίτιος του αδικήματος·

ε) το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου έχει την καταστατική έδρα του το νομικό πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου τελέσθηκε το αδίκημα·

στ) το κράτος μέλος της σημαίας του πλοίου από το οποίο τελέσθηκε το αδίκημα.

6. Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, το έδαφος περιλαμβάνει την περιοχή που προβλέπεται από το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β) της οδηγίας 2005/35/EK.

4.4.1 Κρίσεις - Συμπεράσματα

Πόσο αποτρεπτική μπορεί τελικά να είναι η ποινική κύρωση στο γνωστό πλαίσιο στο οποίο διεξάγεται η ναυτιλιακή δραστηριότητα; Η έκθεση του πλοιοκτήτη ή του πλοιάρχου στο υφιστάμενο εθνικό ποινικό πλαίσιο (και στη κρίση της κοινής γνώμης και της ναυτιλιακής κοινότητας) δεν είναι αρκετά ανατρεπτική; Ελλοχεύει πάντα ο κίνδυνος η ποινικοποίηση αυτή να οδηγήσει και στη δαιμονοποίηση και αντίστοιχα η άσκηση ναυτιλιακών επαγγελμάτων να εκτίθεται πλέον σε υπέρμετρους νομικούς κινδύνους. Πόσο σκόπιμη θα είναι αλήθεια η επιβολή κυρώσεων για παράνομη απόρριψη υδρογονανθράκων όχι μόνο στον πλοιοκτήτη αλλά σε οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένου του ιδιοκτήτη φορτίου, του νηογνώμονα ή οποιουδήποτε άλλου εμπλεκόμενου προσώπου;

Χαρακτηριστική ήταν η αντίδραση της British Maritime Law Association που σε σχετική θέση που διατύπωσε και δημοσιοποίησε στο διαδίκτυο καταδίκασε τις κοινοτικές πρωτοβουλίες με το σκεπτικό ότι ακυρώνουν το διεθνές πλαίσιο της αποζημίωσης και των κυρώσεων το οποίο φαίνεται να λειτουργεί αποτελεσματικά⁴⁸. Αρνητική αντίδραση εκφράστηκε επίσης από την INTERTANKO, το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο, τη European Community Shipowners' Association και την Oil Companies International Marine Forum⁴⁹.

⁴⁸ Βλ. www.bmla.org.uk

⁴⁹ Βλ. Criminal Prosecutions and the Maritime Industry - A World-Wide Trend, May 15, 2005, Jeanne M. Grasso & Allison L. Barlotta, <http://www.blankrome.com/index.cfm?contentID=37&itemID=127>

Παράλληλα με τις αντιδράσεις, οι κοινοτικές πρωτοβουλίες βρίσκουν και θερμή υποδοχή σε κάποιες ευρωπαϊκές χώρες (πχ. στη Γαλλία) βασιζόμενες κυρίως στην ανάγκη για την ικανοποίηση της κοινής γνώμης που αισθάνεται απροστάτευτη μπροστά στις περιβαλλοντικές καταστροφές που προκαλούνται από ανεύθυνους επιχειρηματίες.

4.5. Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του συμβουλίου σχετικά με την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών / Βρυξέλλες, 23.11.2005⁵⁰

α) Ιστορικό της Οδηγίας

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα απέκτησε μόλις ένα καθεστώς διοικητικής και ποινικής ευθύνης για τις προκαλούμενες από πλοία παραβάσεις ρύπανσης (οδηγία 2005/35/ΕΚ, ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 11). Αυτό το σύστημα κυρώσεων, το οποίο στηρίζεται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, έχει ως στόχο την περαιτέρω υπευθυνοποίηση όλων των κρίκων της αλυσίδας των θαλάσσιων μεταφορών, ενισχύοντας τους μηχανισμούς που έχουν τεθεί σε λειτουργία βάσει της συμβάσεως του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (Σύμβαση MARPOL). Με την οδηγία αυτή ολοκληρώνεται το πλέγμα διατάξεων σχετικά με την ευθύνη. Η οδηγία αυτή αποβλέπει στην εγκαθίδρυση, στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενός καθεστώτος αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών (όρος που περιγράφει όλα τα υπεύθυνα πρόσωπα στο πλαίσιο εκμετάλλευσης ενός πλοίου) σε περίπτωση πρόκλησης ζημιών.

⁵⁰ COM(2005) 593 τελικό

B) Ρυθμίσεις

Η Επιτροπή προτείνει να επικυρώσουν όλα τα κράτη μέλη τη Σύμβαση του 1996 για τον περιορισμό της ευθύνης σε θέματα ναυτικών απαιτήσεων το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο πριν το τέλος της προθεσμίας μεταφοράς της παρούσας οδηγίας. Προτείνει επίσης να ενσωματωθούν οι διατάξεις της σύμβασης αυτής στο κοινοτικό δίκαιο. Επίσης, η πρόταση αυτή προβλέπει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία ενός κράτους το οποίο δεν αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης αυτής θα υπάγονται σε ένα καθεστώς ενισχυμένης ευθύνης, στο πλαίσιο του οποίου η βαρεία αμέλεια θα αποτελεί συμπεριφορά αίρουσα τον περιορισμό. Αυτό είναι σύμφωνο με το άρθρο 15 παράγραφος 1 της Σύμβασης και θα ενθαρρύνει σε μια ακόμη ευρύτερη προσχώρηση στην Πράξη αυτή, σε παγκόσμιο επίπεδο. Έτσι, η Επιτροπή συνιστά να μειωθεί το όριο πέραν του οποίου οι πλοιοκτήτες χάνουν το δικαίωμά τους να περιορίσουν την ευθύνη τους. Η πρόταση οδηγίας προβλέπει λοιπόν την αντικατάσταση του αρχικού ορίου, που είχε κριθεί ως ανυπέρβλητο, από το όριο ευθύνης (κατώφλι) της βαριάς αμέλειας.

Επίσης, για να υπάρξει καλύτερη ανταπόκριση στα συμφέροντα των ζημιωθέντων από ατυχήματα, η Επιτροπή κρίνει αναγκαίο να συμπληρωθεί το πλέγμα διατάξεων σε θέματα ευθύνης από ένα σύστημα υποχρεωτικής χρηματοοικονομικής εγγύησης των πλοιοκτητών⁵¹, το οποίο θα δημιουργηθεί. Η πρόταση οδηγίας διευκρινίζει τόσο την εμβέλεια όσο και τις λεπτομέρειες αυτής της χρηματοοικονομικής εγγύησης. Έτσι, προβλέπεται ότι για να ληφθεί υπόψη μια ενδεχόμενη άρση του ορίου ευθύνης, η χρηματοοικονομική εγγύηση αναφέρεται σε ένα ποσό που αντιστοιχεί προς το διπλάσιο των ανωτάτων ορίων που καθορίζονται από την

⁵¹ "χρηματοοικονομική εγγύηση": πάσης φύσεως οικονομική εξασφάλιση, όπως ασφάλιση, εγγύηση τράπεζας ή παρεμφερούς χρηματοπιστωτικού ιδρύματος.

ανωτέρω Σύμβαση του 1996. Επίσης, η πρόταση εγκαθιδρύει ένα σύστημα κοινοποίησης της παρουσίας επί του πλοίου των πιστοποιητικών χρηματοοικονομικής εγγύησης, μόλις τα πλοία εισέλθουν στα ύδατα δικαιοδοσίας των κρατών μελών.

Άρθρο 4

Καθεστώς ευθύνης

2. Τα κράτη μέλη προσδιορίζουν το καθεστώς αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών και διασφαλίζουν ότι το δικαίωμα των πλοιοκτητών να περιορίζουν την ευθύνη τους διέπεται από όλες τις διατάξεις της Σύμβασης του 1996.

3. Σύμφωνα με το άρθρο 15 της Σύμβασης του 1996, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι το άρθρο 4 της εν λόγω Σύμβασης που αφορά την κατάργηση του περιορισμού της ευθύνης, δεν εφαρμόζεται στα πλοία τα φέροντα σημαία κράτους, το οποίο δεν αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης αυτής. Στην περίπτωση αυτή, το καθεστώς αστικής ευθύνης που εγκαθιδρύουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παρούσα οδηγία προβλέπει την απώλεια του δικαιώματος του πλοιοκτήτη να περιορίσει την ευθύνη του, εφόσον αποδεικνύεται ότι η σχετική ζημία οφειλόταν σε δική του ενέργεια ή προσωπική παράλειψή του, που διέπραξε με πρόθεση να προκληθεί τέτοια ζημία ή από βαριά αμέλεια.

Άρθρο 5

Χρηματοοικονομική κάλυψη της αστικής ευθύνης

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε κάθε πλοιοκτήτης πλοίου φέροντος τη σημαία τους να συνάπτει χρηματοοικονομική ασφάλεια όσον αφορά την αστική του ευθύνη. Το όριο της ασφάλισης αυτής δεν πρέπει να είναι κατώτερο από ποσό που αντιστοιχεί προς το διπλάσιο του ανωτάτου ορίου που καθορίζεται με τη Σύμβαση του

1996. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε κάθε πλοιοκτήτης πλοίου φέροντος τη σημαία τρίτης χώρας να ασφαρίζει χρηματοοικονομικά την αστική του ευθύνη, κατά τα οριζόμενα στο πρώτο εδάφιο, από τη στιγμή που το πλοίο αυτό εισέρχεται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του ή σε ισοδύναμη ζώνη. Η εν λόγω χρηματοοικονομική εγγύηση πρέπει να ισχύει επί διάστημα τουλάχιστον τριών μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία αυτή απαιτείται.

Άρθρο 7

Πιστοποιητικό χρηματοοικονομικής κάλυψης

1. Η ύπαρξη και ισχύς των αναφερόμενων στο άρθρο 5 χρηματοοικονομικών εγγυήσεων πιστοποιούνται από ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά.

Άρθρο 10

Ευθεία αγωγή κατά του παρέχοντος τη χρηματοοικονομική εγγύηση κάλυψης της αστικής ευθύνης

Οποιαδήποτε απαίτηση αποκατάστασης των ζημιών που προκλήθηκαν από πλοία στρέφεται απευθείας κατά του παρέχοντος τη χρηματοοικονομική εγγύηση η οποία καλύπτει την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη.

4.6 Νομολογία του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Δ.Ε.Κ.)

Δεν θα ήταν υπερβολή να πει κανείς ότι κατά ένα μεγάλο μέρος το περιβαλλοντικό δίκαιο της Κοινότητας είναι δημιούργημα της νομολογίας του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (εφεξής: ΔΕΚ). Από το 1982 έως τα μέσα του 1998 τα εθνικά δικαστήρια υπέβαλαν ογδόντα δύο προδικαστικά ερωτήματα

σχετικά με την περιβαλλοντική προστασία στο ΔΕΚ, το οποίο έλαβε πενήντα μία αποφάσεις.

Έτσι, στην υπόθεση ADBHU⁵² το ΔΕΚ ερμήνευσε για πρώτη φορά τα δικαιώματα των εμπόρων υπό το φως του κοινοτικού ενδιαφέροντος για την προστασία του περιβάλλοντος. Για την ακρίβεια, σ' αυτήν την απόφαση-σταθμό αναγνώρισε την περιβαλλοντική προστασία ως ένα «ουσιώδη στόχο» της Κοινότητας, νομιμοποιώντας έτσι το χώρο αυτό αρμοδιότητας, παρά την έλλειψη ρητής αναφοράς στη Συνθήκη.

Στην υπόθεση Peralta⁵³, το ΔΕΚ αντιμετώπισε για πρώτη φορά το θέμα της αρχής της πρόληψης. Επίσης, με την απόφασή του στην υπόθεση «απόβλητα Βαλονίας»⁵⁴, το ΔΕΚ αναγνωρίζει για πρώτη φορά δεσμευτικό περιεχόμενο, με άμεση και καθολική ισχύ, στην αρχή της επανόρθωσης των προσβολών στο περιβάλλον κατά προτεραιότητα στην πηγή.

4.7 Ποινικές υποθέσεις - κυρώσεις εντός της Ε.Ε.

Πέραν από τις Αποφάσεις της ΕΕ για τις ποινικές κυρώσεις επί θαλάσσιας ρύπανσης, υπάρχουν μια σειρά από πρόσφατες αποφάσεις - τόσο στην Αυστραλία, στην Ευρώπη και στην Αμερική- που δείχνουν ξεκάθαρα ότι τα κράτη αυτά δεν περιμένουν τις Ευρωπαϊκές ντιρεκτίβες αλλά δικάζουν τις ναυτικές υποθέσεις με τους δικούς τους περιβαλλοντικούς νόμους.

Παρακάτω γίνεται αναφορά σε επιλεγμένες υποθέσεις που αφορούν χώρες εντός της Ε.Ε

- Δανία Το Φεβρουάριο του 2005, η Βρετανική Ναυτιλιακή Εταιρία Norbulk Shipping Ltd. συνεργάστηκε με τις Δανικές Αρχές και δήλωσε την ενοχή της για

⁵² ΔΕΚ C-240/83, *Procureur de la République/ADBHU*

⁵³ ΔΕΚ C-379/92, *Criminal Proceedings against Peralta*

⁵⁴ ΔΕΚ C-2/90, *Επιτροπή/Βέλγιο*

την πρόκληση ρύπανσης σε Δανικά Εθνικά νερά και έλαβε ως πρόστιμο 50.000 κορώνες και επιπλέον 150.000 κορώνες για έξοδα απορρύπανσης

- Γαλλία Το Σεπτέμβρη του 2004 η Γαλλική Ακτοφυλακή παρατήρησε μια ορατή πετρελαιοκηλίδα με 11 χιλιόμετρα μήκος και 40 μέτρα πλάτος που προερχόταν από το υπο σημαία Παναμά πλοίο *Atlantic Hero*. Το πλοίο κρατήθηκε από τη γαλλική ακτοφυλακή και κλήθηκε να πληρώσει πρόστιμο 300.000 ευρώ.
- Τον Ιούλιο του 2004 η γαλλική ακτοφυλακή εντόπισε πετρελαιοκηλίδα με μήκος 2.8 χλμ και πλάτος περίπου 30μ. που προερχόταν από το υπο ελληνική σημαία *Captain Diamantis*. Το σκάφος διετάχθη να προσεγγίσει το γαλλικό λιμένα του Brest. Επανειλημένως όμως αρνήθηκε να υπακούσει στη διαταγή και συνέχισε την πορεία του προς το Μαρόκο. Η εταιρία διαχείρισης του πλοίου *Diamlemos Shipping*, υποστηρίζει ότι δεν υπήρχε πρόθεση φυγής αλλά μετά από 30 ώρες άκαρπων διαπραγματεύσεων με τις γαλλικές αρχές, το πλοίο συνέχισε την πορεία του. Οι Γαλλικές Αρχές υποστηρίζουν ότι θα κινηθούν διαδικασίες κράτησης του πλοίου και του πλοιάρχου στον επόμενο διάπλου του από τα γαλλικά εθνικά νερά.
- Τον Ιούνιο του 2004 οι γαλλικές αρχές, «κράτησαν» το υπό σημαία Αραβικών Εμιράτων πλοίο μεταφοράς εμπορευτακιβωτίων *Khaled Ibn Al Waleed* μετά από τον εντοπισμό ρύπανσης με μήκος 18χλμ στα γαλλικά μεσογειακά νερά. Τα γαλλικά δικαστήρια της Μασσαλίας, επέβαλαν πρόστιμο 500.000 ευρώ και ποινή 12μηνης φυλάκισης με αναστολή στον πλοιοκτήτη.
- Τον Ιούνιο του 2004 το υπο κυπριακή σημαία πλοία *Παντοκράτορας* κλήθηκε να πληρώσει πρόστιμο 500.000 ευρώ για ρύπανση που είχε προκαλέσει στα

γαλλικά νερά στον Ατλαντικό. Το πρόστιμο ήταν διπλάσιο από το κανονικό πρόστιμο για τέτοιου μεγέθους προσβολή καθώς ο πλοίαρχος δεν σταμάτησε το πλοίο όπως είχε διαταχθεί από τις γαλλικές αρχές.

- Τον Αύγουστο του 2003 ο πλοίαρχος του βουλγαρικού νηολογίου πλοίου *Dobrudja*, διώχθηκε για ρύπανση που προκάλεσε στον κόλπο της Biscay και εκλήθη να πληρώσει το πρόστιμο-ρεκόρ των 200.000 ευρώ.
- Γερμανία Το Μάρτιο του 2000, ο πλοίαρχος και α' μηχανικός του μαλτέζικου *Mimi Selmer*, διώχθηκαν ποινικά για τη ρύπανση των νερών της Βαλτικής από αμέλεια.
- Ισπανία Το Φεβρουάριο του 2003, ο πλοίαρχος του *Prestige* αφέθηκε ελεύθερος με εγγύηση 3 εκατ. ευρώ αφού θεωρήθηκε ο κύριος υπεύθυνος για τη ρύπανση που προκλήθηκε από τη βύθιση του *Prestige*. Παρο' όλα αυτά ο πλοίαρχος του *Prestige* εξακολουθεί να βρίσκεται σε απαγόρευση εξόδου από τη χώρα.
- Ηνωμένο Βασίλειο Τον Αύγουστο του 2000, ο ιδιοκτήτης του πλοίου *Coastal Bay*, δέχθηκε υπέρογκο πρόστιμο για πρόκληση ρύπανσης στις Ουαλλικές ακτές καθώς όπως αποδείχτηκε δεν ανταποκρίθηκε στην υποχρέωση του να εγκαταστήσει Σύστημα ασφαλούς παρακολούθησης στο πλοίο.⁵⁵

⁵⁵ Criminal Prosecutions and the Maritime Industry - A World-Wide Trend, May 15, 2005, Jeanne M. Grasso & Allison L. Barlotta, *Presented at the International Oil Spill Conference*

5. Η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος στην Ελλάδα – Θεσμικό

πλαίσιο

“Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας.”

Με αυτά τα λόγια κατοχυρώνεται από το Σύνταγμα του 1975 στο Άρθρο 24 η υποχρέωση προστασίας του περιβάλλοντος.

Ο Ελληνικός νόμος 1650/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος δίνει τους εξής ορισμούς για συγκεκριμένες μορφές περιβαλλοντικών προσβολών:

Ρύπανση είναι η παρουσία στο περιβάλλον ρύπων, δηλαδή κάθε είδους ουσιών, θορύβων, 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.

Μόλυνση του περιβάλλοντος είναι ειδικός τύπος ρύπανσης που χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη υψηλών συγκεντρώσεων παθογόνων μικροοργανισμών ή ιζημάτων στο περιβάλλον.

Υποβάθμιση του περιβάλλοντος που σημαίνει την πρόκληση από ανθρώπινες δραστηριότητες ρύπανσης ή όποιας άλλης μεταβολής στο περιβάλλον που πιθανόν να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οικολογική ισορροπία, στην ποιότητα ζωής και στην

υγεία των κατοίκων, στην ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά και στις αισθητικές αξίες.

Καταστροφή του περιβάλλοντος είναι εκείνη που αφορά στη συνολική απώλεια του περιβαλλοντικού αγαθού.

Θα επιχειρήσουμε μία αναφορά στους κυριότερους νόμους, τα προεδρικά διατάγματα και τις υπουργικές αποφάσεις με σειρά χρονικής εξέλιξης που έχουν άμεση σχέση με την προστασία του ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος⁵⁶:

1. Νόμος 4529/66 (ΦΕΚ Α'154 27.7.66) κύρωση της διεθνούς σύμβασης (OILPOL 1954) «για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο» η οποία δεν ισχύει πλέον διότι έχει αντικατασταθεί από τη νέα σύμβαση του IMO την MARPOL 73'78.

2. Νόμος 314/76 (ΦΕΚ 106Α' 5.5.76) κύρωση της διεθνούς σύμβασης των Βρυξελλών (CLC 1969) «περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή». Η διαδικασία της ίδρυσης, διαχείρισης και κατανομής κεφαλαίου περιορισμού της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη καθορίζεται από το Προεδρικό Διάταγμα 666/82 όπως αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από το Π.Δ. 494/89. Ακόμη με το Π.Δ. 98/90 καθορίζεται η αρμοδιότητα των δικαστηρίων και η διαδικασία εκδίκασης υποθέσεων στις οποίες είναι διάδικος το διεθνές κεφάλαιο αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο.

⁵⁶ Η αναφορά στους Νόμους δεν είναι διεξοδική επι το πλείστον και λαμβάνει στοιχεία από: Α. Β. Αλεξόπουλος, ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ 2005

3. Νόμος 468/76 (ΦΕΚ Α'302) «περί αναζητήσεως ερεύνης και εκμεταλλεύσεως υδρογονανθράκων και ρύθμισης συναφών θεμάτων» ο οποίος προβλέπει τα αναγκαία μέτρα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από μόνιμες ή επιπλέουσες εγκαταστάσεις εξόρυξης πετρελαίου.

Ειδικότερα, με την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων καθορίζονται το είδος και οι τύποι των εγκαταστάσεων, οι υποθαλάσσιοι αγωγοί πετρελαίου, οι χώροι αποθήκευσης καθώς και η ασφάλεια των εργαζομένων και των περιουσιακών στοιχείων, η θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα, η αλιεία και η ναυσιπλοία και η επιβολή των κυρώσεων. Μολονότι δεν έχουν εκδοθεί ακόμη αντίστοιχο Προεδρικό Διάταγμα υπάρχει η έγκριση ενός ειδικού τύπου συμβολαίου από την κυβέρνηση και τη δημόσια επιχείρηση πετρελαίου για τη χορήγηση αδειάς σε ιδιωτικές επιχειρήσεις προς εξερεύνηση και εξόρυξη πετρελαίου.

Παράλληλα με τον Νόμο 786/1978 επικυρώθηκε η διμερής συμφωνία Ελλάδας - Ιταλίας για την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας ανάμεσα στα δύο κράτη ο οποίος προβλέπει ότι η εξόρυξη υδρογονανθράκων και άλλων φυσικών στοιχείων δεν θα μεταβάλλει την οικολογική ισορροπία ή να εμποδίσει άλλες δραστηριότητες στη θάλασσα.

4. Νόμος 743/77 (ΦΕΚ 319Α' 17.10.77) που δεν αποτελεί κύρωση κάποιας σύμβασης αλλά εκδόθηκε βάσει του άρθρου 24 του συντάγματος και του άρθρου XI της σύμβασης OILPOL 1954. Με τον νόμο αυτό που συνεπικουρείται από ένα αριθμό Υπουργικών αποφάσεων γίνεται προσπάθεια για την προσαρμογή της εθνικής

νομοθεσίας στην υφιστάμενη διεθνή νομοθεσία ενώ παράλληλα διευκολύνθηκε η κύρωση από την Ελλάδα της σύμβασης MARPOL 73'78.

Η έκταση εφαρμογής του νόμου καθορίζεται με τα άρθρα 1 και 2 όπου δίνονται οι ορισμοί της ρύπανσης, των εγκαταστάσεων και σταθμών ευκολιών υποδοχής καταλοίπων, του πετρελαίου και των μιγμάτων του, των λυμάτων και των απορριμμάτων για την καλύτερη ερμηνεία των διατάξεων.

Η επιβολή κυρώσεων αφορά στα άρθρα 11-14 σχετικά με την αστική ευθύνη που προκύπτει σε βάρος νομικών ή φυσικών προσώπων που θεωρούνται υπεύθυνοι ρύπανσης, την αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε η ρύπανση, τις ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις, ενώ το άρθρο 18 ρυθμίζει τον τρόπο είσπραξης και διάθεσης των επιβαλλόμενων προστίμων.

5. Νόμος 855/78 (ΦΕΚ Α'235/23.12.78) κύρωση της διεθνούς σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση μαζί με τα πρωτόκολλα «περί προλήψεως ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ της απορρίψεως ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών» και «περί συνεργασίας δια την καταπολέμησιν ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης».

6. Νόμος 1147/81 (ΦΕΚ 110Α'/18.4.81) κύρωση της διεθνούς σύμβασης του Λονδίνου «περί προλήψεως ρυπάνσεως της θάλασσας εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών από πλοία και αεροσκάφη». Ο νόμος συμπληρώνεται από την Υπουργική Απόφαση 3221.2/2/91-12/3/91 «για την αναπροσαρμογή τελών».

7. Νόμος 1267/82 (ΦΕΚ 85Α'/5.7.82) για την κύρωση της συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ Ελληνικής και Ιταλικής δημοκρατίας που υπογράφηκε στην Ρώμη (1979) για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος του Ιονίου Πελάγους και των παράκτιων ζωνών του.

8. Νόμος 1269/82 (ΦΕΚ 89Α'/21.7.82) κύρωση της διεθνούς σύμβασης MARPOL 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία και του πρωτοκόλλου 1978. Οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις έγιναν αποδεκτές με τα Προεδρικά Διατάγματα 404/7.11.86 «διατάξεις αναφορών περιστατικών ρύπανσης με επιβλαβείς ουσίες», 254/89 και του 46/92 «σχετικά με την προσθήκη των κανονισμών 13ΣΤ και 13Ζ του παραρτήματος Ι της ΔΣ MARPOL».

9. Νόμος 1634/86 (ΦΕΚ 104Α'/86) κύρωση των πρωτοκόλλων της σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές (1980) και περί των ειδικά προστατευόμενων περιοχών της Μεσογείου (1982).

10. Νόμος 1638/86 (ΦΕΚ 108Α'/86) κύρωση της διεθνούς σύμβασης των Βρυξελών (FUND convention 1971) για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή. Η διαδικασία καταβολής συνεισφορών στο διεθνές κεφάλαιο αποζημίωσης καθορίζεται με την Υπουργική Απόφαση 747/Φ 183507/87.

11. Νόμος 1650/86 (ΦΕΚ 160Α'/16.10.86) «για την προστασία του περιβάλλοντος».

Σκοπός του νόμου είναι η θέσπιση θεμελιωδών κανόνων και η καθιέρωση κριτηρίων και μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Ειδικότερα για το θαλάσσιο περιβάλλον αναφέρεται ως σκοπός η προστασία των ακτών των θαλασσών, των νησίδων και του βυθού αυτών ως φυσικών πόρων, ως στοιχείων οικοσυστημάτων και ως στοιχείων τοπίου.

12. Νόμος 2252/94 (ΦΕΚ 192Α'/18.11.94) που πρόκειται για την κύρωση της διεθνούς σύμβασης του ΙΜΟ για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, (OPRC 1990) αλλά και άλλες διατάξεις.

13. Νόμος 2289/95 (ΦΕΚ 27 Α'/08.02.95) για την αναζήτηση, έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων.

14. ΠΔ 55/98 (ΦΕΚ 58/Α/20-3-98) Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

15. Π.Δ. 11/2002: Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες.

16. Με το Νόμο 3022/19.06.2002 (ΦΕΚ Α' 144) κυρώθηκαν οι τροποποιήσεις της Σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976 (Ν. 855/1978 ΦΕΚ 235 Α'), που υιοθετήθηκαν στις 10 Ιουνίου 1995 στη Βαρκελώνη, καθώς και οι τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου του 1980 "για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές" (Ν. 1634/1986 ΦΕΚ 104 Α'), που υιοθετήθηκαν στις 7 Μαρτίου 1996 στις

Συρακούσες.

Με τις πιο πάνω τροποποιήσεις ο τίτλος της πιο πάνω διεθνούς σύμβασης τροποποιήθηκε σε "Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των παρακτίων περιοχών της Μεσογείου". Τροποποιήθηκε επίσης το άρθρο για την γεωγραφική κάλυψη με επέκταση σε παράκτιες περιοχές που θα οριστούν από κάθε συμβαλλόμενο κράτος μέσα στην ίδια του την επικράτεια, επεκτάθηκε η έννοια του όρου "ρύπανση" και καθορίστηκαν κατά τρόπο πιο συγκεκριμένο οι υποχρεώσεις των Συμβαλλομένων Μερών για την πρόληψη, μείωση και εξάλειψη της ρύπανσης της Μεσογείου από απορρίψεις πλοίων ή αεροσκαφών, από την εξερεύνηση και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας, από ουσίες (τοξικές και άλλες) που προέρχονται από χερσαίες πηγές καθώς και από διασυνοριακές μεταφορές επικίνδυνων αποβλήτων και τη διάθεσή τους. Πρωτόκολλο τροποποιητικό της Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών του 1974.

Την 1η Νοεμβρίου 2002, η διπλωματική συνδιάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στην έδρα του IMO στο Λονδίνο υιοθέτησε ένα Πρωτόκολλο με το οποίο πραγματοποιείται ο προ πολλού αναμενόμενος εκσυγχρονισμός της Σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με την Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους. Το Πρωτόκολλο θα τεθεί σε ισχύ εντός 12 μηνών από την αποδοχή του από 10 Κράτη και εισάγει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες τρεις σημαντικές τροποποιήσεις, στο πρότυπο των ρυθμίσεων για την ευθύνη και την αποζημίωση από μόλυνση του περιβάλλοντος:

(α) Αντικειμενική ευθύνη: ο μεταφορέας ευθύνεται σε περιπτώσεις θαλασσίων συμβάντων, εκτός αν αποδείξει ότι το συμβάν οφείλεται σε ένα περιορισμένο αριθμό

εξαιρέσεων που σχετίζονται με την ανωτέρα βία ή σε ενέργεια ή παράλειψη τρίτου που πραγματοποιήθηκε με πρόθεση να προκληθεί το συμβάν. (β) Υψηλότερα όρια: Τα όρια ευθύνης αυξάνονται σημαντικά (250.000 Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα για κάθε θάνατο ή σωματική βλάβη αντί για 46.666 Ε.Τ.Δ. που ίσχυε, ενώ αντίστοιχες αυξήσεις προβλέπονται και για την απώλεια ή ζημία σε αποσκευές και οχήματα). Υπέρβαση του ορίου αυτού μπορεί να γίνει μέχρι του ποσού των 400.000 Ε.Τ.Δ. για κάθε θάνατο ή σωματική βλάβη, αλλά στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας δικαιούται να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα. (γ) Υποχρεωτική ασφάλιση: Ο μεταφορέας υποχρεούται να διατηρεί ασφαλιστική κάλυψη ή άλλη οικονομική εξασφάλιση (π.χ. τραπεζική εγγύηση) αναφορικά με τα ως άνω όρια αντικειμενικής ευθύνης ανά επιβάτη ανά μεταφορά και θα του παρέχεται σχετικό πιστοποιητικό.

Το Πρωτόκολλο αναφέρει ότι τα Άρθρα 1 έως 22 της Σύμβασης, όπως τροποποιούνται από το Πρωτόκολλο, μαζί με τα Άρθρα 17 έως 25 του Πρωτοκόλλου και το Παράρτημα αυτού, θα αποτελούν και θα ονομάζονται "η Σύμβαση των Αθηνών του 2002 σχετικά με την Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους". Τα Κράτη που επικυρώνουν το Πρωτόκολλο του 2002 οφείλουν να καταγγείλουν την Σύμβαση του 1974 και τα Πρωτόκολλα του 1976 και του 1990.

17. Με τον Ν. 3100 του 2003 (ΦΕΚ 20/Α/29-1-03) έγινε η κύρωση του πρωτοκόλλου για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από τις επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 15 Μαρτίου του 2000.

6. Σταθμοί υποδοχής καταλοίπων

Τα κάθε είδους απόβλητα που δεν επιτρέπεται να απορριφθούν στη θάλασσα και συγκεντρώνονται στα πλοία, προβλέπεται να διατίθενται σε ειδικές εγκαταστάσεις της ξηράς τους λεγόμενους "σταθμούς ή ευκολίες υποδοχής καταλοίπων" (slop reception facilities).

Σύμφωνα με τη σύμβαση MARPOL 1973/1978 κάθε μέλος αυτής έχει την ευθύνη να εξασφαλίζει επαρκείς ευκολίες υποδοχής για τα κάθε είδους κατάλοιπα και απορρίμματα που παράγονται από τα πλοία. Επιπλέον θα πρέπει να υπάρχουν πολλοί σταθμοί σε μία χώρα, δηλαδή σε διάφορα σημεία που προσεγγίζουν υποχρεωτικά τα πλοία λ.χ. τερματικοί σταθμοί φορτοεκφόρτωσης, επισκευαστικά κέντρα, θαλάσσιοι οδοί κλπ.

Η σύμβαση MARPOL θεωρείται από τις σπουδαιότερες στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης και περιλαμβάνει πέντε παραρτήματα: (α) ρύπανση από πετρέλαιο (ισχύει από το 1983), (β) ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα (σε ισχύ από το 1987), (γ) ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα (ισχύει από το 1992), (δ) ρύπανση από λύματα (δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ),⁵⁷ (ε) ρύπανση από απορρίμματα (ισχύει από το 1988). Θεωρείται η κύρια σύμβαση που αναφέρεται στη ρύπανση από τα εμπορικά πλοία. Ο ΔΝΟ τροποποίησε τη σύμβαση MARPOL προκειμένου να εφαρμόσει στον παγκόσμιο στόλο πετρελαιοφόρων ένα καθεστώς παρόμοιο με αυτό της ΕΕ. Οι νέες διεθνείς διατάξεις που τροποποιούν το παράρτημα I της Σύμβασης MARPOL 73/78 προβλέπουν:

- την υποχρέωση μεταφοράς των πλέον επικίνδυνων προϊόντων πετρελαίου αποκλειστικά από πετρελαιοφόρα διπλού κύτους από τις 4 Απριλίου 2005 και εντεύθεν, το αργότερο
- ένα εσπευσμένο πρόγραμμα σταδιακής απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, τα οποία δεν θα μπορούν να παραμείνουν σε υπηρεσία πέραν του 2010.

⁵⁷Το παράρτημα IV της σύμβασης δεν έχει ακόμη συγκεντρώσει το απαιτούμενο ποσοστό 50% του συνολικού tonnage, δηλαδή οι χώρες μέλη του IMO που το έχουν αποδεχθεί δεν ξεπερνούν το ποσοστό του 40% περίπου.

- την επέκταση και την πρόωπη εφαρμογή του ειδικού καθεστώτος επιθεώρησης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους άνω των 15 ετών

Η πραγματικότητα όμως είναι εντελώς διαφορετική. Οι περισσότερες χώρες δεν έχουν συμμορφωθεί με τις συμβατικές τους υποχρεώσεις και οι υπάρχουσες ευκολίες υποδοχής κάθε άλλο παρά μπορούν να χαρακτηριστούν σαν ικανοποιητικές αφού παρουσιάζουν είναι ελάχιστες αριθμητικά και ανεπαρκείς, αφού δεν διαθέτουν τα κατάλληλα μηχανήματα και τους αποθηκευτικούς χώρους αλλά και ασκούν «πολιτική προτίμησης» ως προς ορισμένου τύπου κατάλοιπα (τα οποία είναι οικονομικά εκμεταλλεύσιμα) και προσπαθούν να αποτρέψουν την εκφόρτωση των φτωχών καταλοίπων και των απορριμμάτων με κάθε είδους πολιτική (τιμολογιακή, τελωνειακή, διοικητική).⁵⁸

Οι λόγοι που συντέλεσαν σε αυτό το φαινόμενο ποικίλουν και αφορούν την έλλειψη εμπειρίας για τη δημιουργία τέτοιων ευκολιών υποδοχής, το μεγάλο απαιτούμενο κόστος κατασκευής, την απαιτούμενη παράκτια έκταση κοντά στους λιμένες καθώς και προβλήματα περιβαλλοντικά.

Μολονότι τα περισσότερα σημεία είχαν προβλεφθεί από τη σύμβαση MARPOL στην πράξη υπήρξε ένας μεγάλος αριθμός σημαντικών προβλημάτων:

- Η άρνηση υπογραφής της σύμβασης ή έστω των παραρτημάτων αυτής από πολλές χώρες μέλη του IMO,
- η επιθυμία αρχικά για υπογραφή της σύμβασης αλλά με πολλή καθυστέρηση στο στάδιο της επικύρωσης,

⁵⁸ Γ.Π. Βλάχος – Α. Αλεξόπουλος, Τεχνικο-οικονομικές απόψεις της θαλάσσιας διακίνησης των αγαθών και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, Εκδ. Σταμούλης 1995

(γ) η άρνηση παροχής στοιχείων που αφορούν τις ευκολίες υποδοχής στον IMO από χώρες μέλη οι οποίες έχουν μάλιστα υπογράψει πολύ πριν τη σύμβαση (από τις πολλές προσπάθειες του IMO για να συλλέξει πληροφορίες, έχουν απαντήσει μέχρι και το έτος 1987 μόνο 33 χώρες μέλη, οι τρεις μάλιστα από τις οποίες ανέφεραν επίσημα ότι δεν έχει γίνει κανένα σχετικό έργο),

(δ) η παροχή ανακριβών στοιχείων και δεδομένων στον IMO, στοιχείων που απλώς προσπαθούν να καλύψουν την ποσοτική και ποιοτική ανεπάρκεια των περισσότερων από τους σταθμούς ευκολιών υποδοχής που υπάρχουν σήμερα⁵⁹.

Όμως δεν πρέπει να λησμονούμε ότι από το έτος 1994 η εφαρμογή της MARPOL είναι πλέον υποχρεωτική και τα κράτη - μέλη που δεν τηρούν τους όρους της σύμβασης αντιμετωπίζουν τουλάχιστον την πιθανότητα να καταγγεληθούν διεθνώς ως μη σεβόμενα την υπογραφή τους, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στη συντήρηση του προβλήματος της ρύπανσης των θαλασσών.

Από τις παραπάνω επεξηγήσεις γίνεται κατανοητό γιατί η πολιτική της Σουηδίας (δέχεται κάθε είδους απορρίμματα δωρεάν) αποτελεί λαμπρό παράδειγμα. Επίσης η περίπτωση των λιμανιών του Ισραήλ είναι άξια αναφοράς. Σ' αυτά λειτουργούν παντού κανονικά ευκολίες υποδοχής, το κόστος όμως των οποίων είναι ενσωματωμένο στο τιμολόγιο υπηρεσιών του λιμανιού (ανεξάρτητα δηλαδή από το εάν θα γίνει χρήση των ευκολιών υποδοχής ή όχι). Πρόκειται για μία ενδιάμεση λύση, η οποία πρακτικά έχει αποδώσει.

Σύμφωνα με τις τελευταίες αποφάσεις του IMO, τα καύσιμα των πλοίων θα γίνουν σταδιακά υψηλής ποιότητας με αποτέλεσμα τα κατάλοιπα που αφήνουν να είναι ακόμη

⁵⁹ Όπως παραπάνω.

περισσότερο φτωχά και μη εκμεταλλεύσιμα, οπότε και οι σταθμοί που λειτουργούν με βάση τη βιωσιμότητα θα αντιμετωπίσουν στο μέλλον ακόμα μεγαλύτερα προβλήματα.

Με σκοπό την προμήθευση επαρκών ευκολιών υποδοχής τουλάχιστον σε 20 μεσογειακά λιμάνια μέχρι την 1/1/1993 και ένα σημαντικό ακόμη αριθμό σε κάποια άλλα λιμάνια μέχρι την 1/1/1995, καταρτίστηκε ένα σχέδιο άμεσου δράσης με τις πρωτοβουλίες του προγράμματος περιβάλλοντος του ΟΗΕ (UNEP), το οποίο συμφωνεί με τις απαιτήσεις της σύμβασης MARPOL και των παραρτημάτων της πρώτο, δεύτερο και πέμπτο. Η διαθεσιμότητα των σταθμών υποδοχής καταλοίπων είναι λανθασμένα κατανεμημένη, αλλά και όπου υπάρχουν εμφανίζεται διαφοροποίηση στους τομείς της ποιότητας και του βαθμού ικανότητας αποδοχής καταλοίπων. Η ρύπανση της Μεσογείου Θάλασσας από τα εμπορικά πλοία παραμένει σε ένα μη αποδεκτό επίπεδο. Υπολογίζεται ότι εκχύνονται στον ευρύτερο θαλάσσιο χώρο της Μεσογείου 450.000 τόνοι πετρελαίου από ακάθαρτο έρμα, 60.000 τόνοι από σεντίνες και κατάλοιπα καυσίμων, 30.000 τόνοι τοξικές ουσίες και περίπου 500.000 m³ απορρίμματα κάθε χρόνο.⁶⁰

Τα προβλήματα για την επάρκεια των σταθμών υποδοχής καταλοίπων στη Μεσόγειο είναι τα εξής:

(α) έλλειψη πολιτικών αποφάσεων των κυβερνήσεων των κρατών μελών για κοινή συνεργασία και αντιμετώπιση του προβλήματος,

⁶⁰ Α. Αλεξόπουλος, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις, 2005, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

(β) προβλήματα επένδυσης και χρηματικής υποστήριξης για την κατασκευή νέων σταθμών, την αναβάθμιση των ήδη υπαρχόντων καθώς και την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων τους,

(γ) απροθυμία κοινής εφαρμογής των διατάξεων των συμβάσεων,

(δ) ανεπαρκής αριθμός εκπαιδευμένου προσωπικού στα Μεσογειακά λιμάνια,

(ε) ανεπαρκής περιφερειακή ανάπτυξη και συνεργασία στους λιμενικούς ελέγχους και την οργάνωση των θαλασσιών οδών.

Εξαιτίας της υφιστάμενης ανεπάρκειας των σταθμών υποδοχής καταλοίπων, μία προτεινόμενη λύση διεθνώς είναι οι πλωτές ευκολίες υποδοχής καταλοίπων, δηλαδή δεξαμενόπλοια κατάλληλα κατασκευασμένα που μπορούν να δέχονται και να επεξεργάζονται τα κατάλοιπα και απορρίμματα των πλοίων. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μεθόδου συνίστανται στο χαμηλό κόστος εγκατάστασης, στη δυνατότητα μετακίνησης και στην αποφυγή χρησιμοποίησης παράκτιας έκτασης και τεχνολογικού εξοπλισμού των λιμανιών.

Παρουσιάζεται όμως το φαινόμενο αυτού του είδους οι μετατροπές να επιχειρούνται σε πλοία σχετικά μεγάλης ηλικίας και παλαιάς τεχνολογίας. Τα πλωτά εργαστήρια-πλοία αντιμετωπίζουν συχνά το πρόβλημα της τακτικής συντήρησης (προφανώς για λόγους οικονομίας, τα τελευταία κατάλοιπα της επεξεργασίας των πετρελαιοειδών, σε μορφή λάσπης, παραμένουν στον πυθμένα των δεξαμενών, ενώ θα έπρεπε ανά τακτικά χρονικά διαστήματα να επιχειρείται καθαρισμός τους), αλλά και της παρακολούθησης και του ελέγχου των εργασιών, διότι είναι μόνιμα αγκυροβολημένα μέσα στον λιμένα.

6.1 ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ / ΕΕ

Οι νέες Οδηγίες της ΕΕ για τους σταθμούς υποδοχής καταλοίπων ορίζουν τα εξής:

1. Τα Μέρη μεμονωμένα, διμερώς ή πολυμερώς θα λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζουν ότι τα λιμάνια τους και οι τερματικοί σταθμοί τους διαθέτουν ευκολίες υποδοχής που πληρούν τις ανάγκες των πλοίων. Θα εξασφαλίζουν ότι αυτές οι ευκολίες χρησιμοποιούνται αποτελεσματικά χωρίς να προκαλούν υπερβολική καθυστέρηση στα πλοία.

Τα Μέρη καλούνται να εξεύρουν τρόπους και μέσα προκειμένου να επιβάλλουν λογικές τιμές για τη χρήση αυτών των ευκολιών.

2. Τα Μέρη θα εξασφαλίζουν επίσης την προμήθεια αρκετών ευκολιών υποδοχής για σκάφη αναψυχής.

3. Τα Μέρη θα λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζουν ότι οι ευκολίες υποδοχής λειτουργούν ικανοποιητικά για τον περιορισμό των επιδράσεων από τις απορρίψεις τους στο θαλάσσιο περιβάλλον.

4. Τα Μέρη θα λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να παρέχουν στα πλοία που χρησιμοποιούν τα λιμάνια τους επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τις υποχρεώσεις που πηγάζουν από τη MARPOL 73/78 και από τη νομοθεσία τους που βρίσκεται σε ισχύ σε αυτόν τον χώρο.

6.2 Οι ευκολίες υποδοχής στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα υπάρχει το σχετικό θεσμικό πλαίσιο για την κατασκευή και λειτουργία ευκολιών υποδοχής καταλοίπων αλλά φαίνεται ότι δεν υλοποιείται. Οι σταθμοί

υποδοχής στην Ελλάδα είναι αποκλειστικά πλωτοί και οι όποιες προσπάθειες για τη σοβαρή εξέταση της δημιουργίας χερσαίων σταθμών υποδοχής, σκόνταψαν σε υφάλους όπως η έλλειψη της απαραίτητης έκτασης, η ανάγκη δημιουργίας κρηπιδωμάτων μεγαλύτερου βάθους και το υψηλό κόστος που επισύρουν.⁶¹

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

⁶¹ Γ. Π. Βλάχος, Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδόσεις Σταμούλη 1999 σελ. 211-213, 229, 237

Επίλογος - Τελικές κρίσεις - Συμπεράσματα

Μια "βιώσιμη ναυτιλία" μπορεί να επιτευχθεί μέσω των εξής: νομοθεσία, κίνητρα της αγοράς, μόρφωση και εκπαίδευση που να επαυξάνει την οικολογική συνείδηση των υπαλλήλων της. Για την ώρα η ναυτιλία καθοδηγείται κυρίως από αυστηρή νομοθεσία. Περιβαλλοντική εκπαίδευση είναι απαραίτητη για να αναπτυχθεί από όλους οικολογική συνείδηση. Η "πράσινη" ναυτιλιακή εταιρεία θα πρέπει να βασιστεί σε αρχές όπως "το μικρό είναι όμορφο" ή "λίγα πλοία και καλά" κι όχι πολλά σαπιοκάραβα. Έχει έρθει η ώρα για ριζικές αλλαγές σε κάθε τομέα της οικονομίας και της κοινωνίας και μάλιστα αμέσως. Η ναυτιλία είναι ένα μικρό κομμάτι της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προέρχεται κυρίως από τη στεριά. Παρόλ' αυτά, η ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία μπορεί να ελαχιστοποιηθεί με την υπεύθυνη εφαρμογή όλων των απαιτήσεων που αφορούν την πρόληψή της από την κανονική λειτουργία και την ασφάλεια του πλοίου, καθώς και την ανάπτυξη μιας περιβαλλοντικής συνείδησης.

Όσον αφορά την Ελλάδα θα πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί καθώς πλείστες είναι οι προειδοποιήσεις από διάφορους φορείς που αφορούν τη ρύπανση στην κλειστή θάλασσα του Αιγαίου και μάλιστα όσο πλησιάζει η ώρα για την «εγκαινίαση» του αγωγού Μπουργκάς- Αλεξανδρούπολη. Το ενδεχόμενο ναυτικού ατυχήματος θα μπορούσε να μολύνει ολόκληρο το Αιγαίο, κάτι που όπως παραδέχονται ναυτιλιακά στελέχη δεν είναι απίθανο, ειδικά λόγω της αύξησης των δρομολογίων των σούπερ τάνκερ προς την Αλεξανδρούπολη μετά την κατασκευή του αγωγού. Προβλήματα θα υπάρχουν ούτως ή άλλως απ' τη διέλευση τόσο μεγάλου αριθμού, εκατομμυρίων τόνων,

από το Αιγαίο που είναι μια θάλασσα σχετικά στενή και η οποία θα πρέπει να προστατευθεί.

Οι προτάσεις αποτελούν ταυτόχρονα και ευχές όλων των ανθρώπων της ναυτιλίας και αφορούν κυρίως τα εξής:

- Την επιτάχυνση του χρονοδιαγράμματος και την δέσμευση των κυβερνήσεων των χωρών - μελών να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν αποτελεσματικά τη νέα ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά και τις υπάρχουσες δεσμεύσεις του IMO, και ιδιαίτερα των πακέτων Erika I και II με έμφαση την καταγραφή σε μαύρη λίστα των επικίνδυνων σκαφών (λόγω μεγάλης ηλικίας, σημαιών ευκαιρίας και επανειλημμένων παραβάσεων) και την απαγόρευση εισόδου αυτών σε Ευρωπαϊκά λιμάνια, την επιτάχυνση της μείωσης των δεξαμενόπλοιων χωρίς διπλά τοιχώματα πριν το 2015, την χωρίς εξαιρέσεις και δικαιολογίες εφαρμογή της υποχρέωσης ελέγχου-επιθεώρησης σε ετήσια βάση του 25% των σκαφών που προσεγγίζουν (ανεξάρτητα μικρής ή μεγάλης απόστασης) ή εισέρχονται σε ευρωπαϊκά λιμάνια.
- Πρέπει να ληφθούν πρωτοβουλίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την εφαρμογή της αρχής της Απεριόριστης Αντικειμενικής Ευθύνης και της υποχρέωσης αποζημίωσης σε σύντομο χρονικό διάστημα όσων ζημιώνονται από περιστατικά ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ακολουθώντας έτσι και βελτιώνοντας το Αμερικάνικο μοντέλο.
- Την καταπολέμηση της χρήσης φθηνών πληρωμάτων, και ταυτόχρονα τη διασφάλιση της εκπαίδευσης, των κοινωνικών δικαιωμάτων και όλων των

διατάξεων που προβλέπονται από τις σχετικές συνθήκες για τα σκάφη που διαχειρίζονται ή έχουν υπό την ιδιοκτησία τους εταιρίες με έδρα σε κοινοτική χώρα ή σε υπό ένταξη χώρα καθώς και για τα σκάφη που διέρχονται από ευρωπαϊκά νερά ή προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια.

- Σε συνεργασία με την Ιαπωνία που έχει αναλάβει σχετική διεθνή πρωτοβουλία, τον έλεγχο από τον I.M.O. των κρατών που αντιπροσωπεύουν και χορηγούν "σημείες ευκαιρίας" χωρίς απαίτηση τήρησης κανόνων και προδιαγραφών ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και πιο ουσιαστικό έλεγχο στους ίδιους τους νηογνώμονες, με έμφαση στους μη Ευρωπαϊκούς.
- Παροχή ισχυρών οικονομικών κινήτρων στα Ευρωπαϊκά λιμάνια (π.χ. με τη μείωση τελών) και υποδομών υποδοχής λυμάτων και αποβλήτων (port reception facilities) για να καταπολεμηθεί πιο ουσιαστικά και το πρόβλημα της λειτουργικής, πετρελαϊκής και όχι μόνο, ρύπανσης που αντιπροσωπεύει πέντε ατυχήματα σαν το "Prestige" κάθε χρόνο..
- Καθιέρωση συγκεκριμένων διαδρομών για τα δεξαμενόπλοια και ενός συστήματος διαχείρισης της κίνησης των πλοίων (traffic management system), ούτως ώστε να μην διέρχονται από οικολογικά και οικονομικά ευαίσθητες περιοχές της Μεσογείου και της Ευρώπης. Ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα έχει η ασφαλής διέλευση των δεξαμενόπλοιων στη διαδρομή που θα συνδέσει την Αλεξανδρούπολη (αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη) με λιμάνια κυρίως των Η.Π.Α., καθώς όλοι μπορούμε να φανταστούμε τις ολέθριες

συνέπειες που θα είχε ένα αντίστοιχο του "Prestige" ναυάγιο λίγο έξω από τις Κυκλάδες

- Ευρεία διαβούλευση σε Ευρωπαϊκό επίπεδο με τη μορφή Forum για τη πετρελαϊκή ρύπανση με τη συμμετοχή κυβερνήσεων και αρμόδιων Διευθύνσεων, πλοιοκτητών και πρακτόρων, εκπροσώπων λιμένων, ερευνητικών ιδρυμάτων και μη-κυβερνητικών οργανώσεων.
-

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. Β. Αλεξόπουλος, Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις, Πανεπιστήμιο Αιγαίου 2005

Γ.Π. Βλάχος,- Α.Β. Αλεξόπουλος, Τεχνικο-οικονομικές απόψεις της θαλάσσιας διακίνησης των αγαθών και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σταμούλη 1995

Γ.Π. Βλάχος, Η διακίνηση των αγαθών και η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σταμούλη 1995

Γ.Π. Βλάχος, Εμπορική Ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, Εκδόσεις Σταμούλη 1999

Αστ. Γεωργιάδη, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, Εκδ. Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 1993

Α. Γκατζόλη, «Σχετικά με το κοινωνικό κόστος της θαλάσσιας ρύπανσης / Η περίπτωση του Amoco Cadiz», Πρακτικά συνεδρίου «Η θαλάσσια ρύπανση» 29-30 1986 Ανωτάτη Βιομηχανική Πειραιώς

Α.Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, Οι νέοι μηχανισμοί περιβαλλοντικής πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003

Π.Γ. Γρηγορίου, Το Νομικό σύστημα προστασίας του Θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου κατά της ρύπανσης, Εκδόσεις Παπαζήση 1992

Γ. Δελλή, Κοινοτικό Δίκαιο Περιβάλλοντος / Οι Διαστάσεις της Προστασίας του Περιβάλλοντος στην Κοινοτική Έννομη Τάξη, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1998

Δουμάνη Δ., Το διεθνές νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, Πρακτικά συνεδρίου «Η θαλάσσια ρύπανση» 29-30 1986 Ανωτάτη Βιομηχανική Πειραιώς

Γεωργίου Δ. Θεοχαρίδη / Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση/ Επιθεώρησις Ναυτιλιακού Δικαίου, ΕΝΔ 2005, τ. 33, τεύχ. 3, σελ. 161-185

Ι. Καράκωστα, Περιβάλλον και Δίκαιο, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2000

Α. Κιάντου-Παμπουκή, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 1993

Μ. Κλάδη-Ευσταθοπούλου, Ευρωπαϊκή Πολιτική προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (Ιούλιος 2005)

Κωστάρας Ν.Ι. (1991), "Η θαλάσσια ρύπανση στη Μεσόγειο", Ναυτικά Χρονικά, Σεπτέμβριος, σελ. 18-21.

Β.Ν. Μεταξά, Μερικές σκέψεις για τον θαλάσσιο πλούτο, Πρακτικά συνεδρίου «Η θαλάσσια ρύπανση» 29-30 1986 Ανωτάτη Βιομηχανική Πειραιώς

Παζαρζής, Μιχάλης Ι., Ρύπανση της θάλασσας με πετρελαιοειδή από πλοία : Νομική - κοινωνικοοικονομική θεώρηση / Διατριβή (διδακτορική) - Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1992.

Γ. Παπαδημητρίου, επιμ., Το Ευρωπαϊκό Σύνταγμα, εκδ. Σαββάλας, 2005

Γ. Παπαχριστοδούλου, Το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Πρακτικά συνεδρίου «Η θάλασσα ρύπανση» 29-30 1986 Ανωτάτη Βιομηχανική Πειραιώς

Χαράλαμπος Πλατιάς, Περιβαλλοντικές κρίσεις και ασφάλεια στη θάλασσα. Πολιτική και παραγωγή δικαίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Νοέμβριος 2004)

Τζιμαπίτη Άννα, Πρόληψη και αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας σύμφωνα με τις πρόσφατες κοινοτικές ρυθμίσεις (Μάρτιος 2006)

Χούγιας, Γεώργιος Α / Γενική κωδικοποίηση των διεθνών συμβάσεων (SOLAS) για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (I.M.O. 1974 - 1998) : πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από πλοία (MARPOL 73/78) / Αθήνα : "Ναυτιλιακή Νομοθεσία", 1998

Χριστοδούλου-Βαρότση / Οι κυρώσεις σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης από τη σκοπιά του κοινοτικού δικαίου / Επιθεώρησης Ναυτιλιακού Δικαίου, ΕΝΔ 2004, τ. 32, τεύχ. 3, σελ. 212-218

Χριστοδούλου-Βαρότση / Το ζήτημα της επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης / Επιθεώρησης Ναυτιλιακού Δικαίου, ΕΝΔ 2005, τ. 33, τεύχ. 3, σελ. 352-358

Χριστοδούλου-Βαρότση, Ηλιάνα / Ευθύνη πλοιοκτητών για ρύπανση της θάλασσας (MARPOL). Υποχρεωτικός εφοδιασμός πλοίων με ιατροφαρμακευτικό υλικό, / Ινστιτούτο Ναυτικών Μελετών

Brookes E. (1996), "Safety and the ISM Code", Ship Management, Special issue of The Baltic, September

M. Cross - M. Hamer, (1992), "How to seal a Supertanker", New Scientist, <http://www.newscientist.com/article/mg13318124.600-how-to-seal-a-supertanker-most-oil-tankers-are-as-unsafetoday-as-those-in-service-25-years-ago-when-the-torrey-canyon-accident-created-the-worlds-worst-oil-slick-now-the-shipping-industry-wants-to-make-amends.html>

Focus on IMO (1992), IMO: the International Maritime ORganisation, February, London: International Maritime Organisation.

Focus on IMO (1995), MARPOL 73/78, October, London: International Maritime Organisation.

Focus on IMO (1996), Tanker safety: the work of the International Maritime Organisation, March, London: International Maritime Organisation.

Focus on IMO (1997a), Basic facts about IMO, January, London: International Maritime Organisation.

Focus on IMO (1997b), A summary of IMO Conventions, January, London: International Maritime Organisation.

Jeanne M. Grasso & Allison L. Barlotta / Criminal Prosecutions and the Maritime Industry - A World-Wide Trend May 15, 2005, / Presented at the International Oil Spill Conference <http://www.blankrome.com/index.cfm?contentID=37&itemID=127>

HELMΕΡΑ (1982), To Save the Seas Declaration of a Voluntary Commitment, Athens: Hellenic Marine Environment Protection Association.

HELMΕΡΑ (1995b), ΜΑΡΡΟΛ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ, ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ "Προληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασία", Αθήνα: Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

HELMΕΡΑ (1995c), Ετήσια Έκθεση 1995, Αθήνα: Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

ICS (International Chamber of Shipping) (1996), Guidelines on the application of IMO International Safety Management (ISM) Code", 3rd edition, London: International Shipping Federation (ISF)

IMO, (1994), "International Safety Management Code", London

LR (Lloyd's Register) (1995), Certification Scheme to the ISM Code, London: Lloyd's Register of Shipping

LSM (1994), Lloyd's Ship Manager, September 1994

Alfred H.E. Popp, QC, developments in liability and compensation Post Prestige, Brisbane, October 1-3, 2003

UGS (1995), "International Safety Management Code (ISMC)", Brochure of Annual Report, Piraeus: Union of Greek Ship Owners

U.S. Coast Guard, (1993), «OPA of 1990 Update»

United States Environmental Protection Agency <http://www.epa.gov/oilspill/liable.htm>

United States Environmental Protection Agency/ <http://www.epa.gov/oilspill/oilfund.htm>

-COM/1993/66, τελικό, 24-02-1993

-COM/2005/12, τελικό, 26.01.2005.

-COM/1998/49.

-COM/2000/0142 τελικό

-COM/1993/66, τελικό, 24-02-1993.

-COM/2002/0539

-EE L 335, 10.12.1981

-EE L 77, 22.03.1986

- Οδηγία 93/75, ΕΕ L 247, 5.10.1993 και Οδηγία 98/74, ΕΕ L 276, 13.10.1998. Βλ. επίσης Ψήφισμα του Συμβουλίου της 8ης Ιουνίου 1993 σχετικά με μια Κοινή Πολιτική για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (93/C 271/01).
ΕΕ L 208, 5-8-2002, σ. 10-27
- Οδηγία 94/57, ΕΕ L 319, 12.12.1994
- Οδηγία 95/21, ΕΕ L 157, 07.07.1995
- Οδηγία 1999/97, ΕΕ L 331, 23-12-1999.
- Οδηγία 96/98, ΕΕ L 46, 17-02-1997
- Οδηγία 98/85, ΕΕ L 315, 25-11-1998.
- Οδηγία 2002/84 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση των Οδηγιών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, ΕΕ L 324, 29-11-2002
- Οδηγία 2001/105 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ΕΕ L 19, 22-01-2002
- Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, 2002/59 για δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης της κυκλοφορίας των πλοίων, 27-06-2002 και κατάργηση της Οδηγίας 93/75 του Συμβουλίου, ΕΕ L 208, 05-08-2002
- Οδηγία 2001/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2001, που τροποποιεί την οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου 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, Επίσημη Εφημερίδα L 19, 22.01.2002
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 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, Επίσημη Εφημερίδα L 64, 07.03.2002,
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1726/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, Επίσημη Εφημερίδα L 249, 01.10.2003
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1726/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, Επίσημη Εφημερίδα L 249, 01.10.2003, σ. 1.
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 724/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 129 της 29.04.2004, σ 1, καθώς επίσης και προηγούμενη τροποποίηση με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1644/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, Επίσημη Εφημερίδα L 245 της 29.09.2003