

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ & ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΕΝΕΡΓΕΙΑ

*Στρατηγική, Δίκαιο & Οικονομία*

Θέμα: «Αστική Ευθύνη προς αποζημίωση λόγω ρύπανσης του περιβάλλοντος  
από δραστηριότητες σχετικές με τη ναυτιλία»

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΔΗΜ. ΠΑΓΟΥΛΑΤΟΥ

Α.Μ. :ΜΕΔ 15033

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΙΟΥΝΙΟΣ 2017

### Δήλωση Αυθεντικότητας

«Η Παρασκευή Παγουλάτου βεβαιώνω ότι το έργο που εκπονήθηκε και παρουσιάζεται στην υποβαλλόμενη διπλωματική εργασία είναι αποκλειστικά ατομικό δικό μου. Όποιες πληροφορίες και υλικό που περιέχονται έχουν αντληθεί από άλλες πηγές, έχουν καταλλήλως αναφερθεί στην παρούσα διπλωματική εργασία. Επιπλέον τελώ εν γνώσει ότι σε περίπτωση διαπίστωσης ότι δεν συντρέχουν όσα βεβαιώνονται από μέρους μου, μου αφαιρείται ανά πάσα στιγμή αμέσως ο τίτλος».

## Πίνακας Περιεχομένων

<b>ΠΡΟΛΟΓΟΣ .....</b>	<b>5</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>6</b>
<b>1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Περιβάλλον και Θαλάσσια Ρύπανση .....</b>	<b>8</b>
1.1 Η έννοια του περιβάλλοντος .....	8
1.2 Έννοια και περιεχόμενο της θαλάσσιας ρύπανσης.....	10
<b>2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: Η Αστική Ευθύνη με βάση τις γενικές διατάξεις.....</b>	<b>14</b>
2.1 Αδικοπρακτική ευθύνη .....	14
2.2 Αδικοπρακτική ευθύνη βάσει της διάταξης του άρθρου 914 Α.Κ. ....	15
2.3 Ευθύνη κατ' άρθρο 919 Α.Κ. ....	22
2.4 Ευθύνη κατ' άρθρο 71 και 922 ΑΚ.....	23
2.5. Ευθύνη κατ' άρ. 104, 105 και 106 ΕισΝΑΚ .....	25
<b>3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ : Αστική Ευθύνη από ειδικούς νόμους.....</b>	<b>26</b>
3.1. Αστική ευθύνη κατ' άρ. 29 ν. 1650/1986 .....	26
3.1.1 Νομική φύση και σκοπός της ευθύνης .....	27
3.1.2 Προϋποθέσεις ευθύνης .....	29
3.1.3 Έννομη συνέπεια .....	31
3.1.4 Απαλλαγή από ευθύνη .....	33
3.1.5 Υπόχρεος και Δικαιούχος .....	34
3.1.6 Παραγραφή.....	35
3.1.7 Συρροή.....	37
3.2 Αστική ευθύνη κατ' άρθρο 15 ν. 4042/2012 – ρύπανση περιβάλλοντος με απόβλητα .	37
3.3 Αστική ευθύνη κατ' άρθρο ΙΙΙ παρ. 1 της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών, όπως κυρώθηκε με το ν. 314/1976, για πρόκληση ζημιών από ρύπανση με πετρέλαιο .....	47
3.4 Αστική ευθύνη κατ' άρ. 3 της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου, όπως κυρώθηκε με το ν. 3393/2005, για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης .....	55
3.5 Αστική ευθύνη κατ' άρθρο 12 ν. 743/1977 για ρύπανση με πετρέλαιο, απορρίμματα, λύματα και απόβλητα πλοίου ή εγκατάστασης.....	61
3.6 Αστική ευθύνη κατά το ν. 1147/1981, ο οποίος κύρωσε τη Διεθνή σύμβαση του Λονδίνου, για ρύπανση της θάλασσας λόγω απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών.	63
3.7 Αστική ευθύνη κατά το ν. 855/1978, με τον οποίο κυρώθηκε η Σύμβαση της Βαρκελώνης, για ρύπανση της Μεσογείου Θάλασσας .....	65

<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....</b>	<b>67</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....</b>	<b>68</b>

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία με τίτλο «**Αστική Ευθύνη προς αποζημίωση λόγω ρύπανσης του περιβάλλοντος από δραστηριότητες σχετικές με τη ναυτιλία**» εκπονήθηκε στα πλαίσια της ολοκλήρωσης του μεταπτυχιακού προγράμματος σπουδών "**Ενέργεια: Στρατηγική, Δίκαιο και Οικονομία**" του τμήματος Διεθνών & Ευρωπαϊκών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω την τριμελή μου επιτροπή, η οποία αποτελείτο από τον κ. Νικόλαο Φαραντούρη (επιβλέποντα Καθηγητή), τον κ. Σπυρίδωνα Ρουκανά και τον κ. Πέτρο Λιάκουρα για την πολύτιμη συνεισφορά και επιστημονική καθοδήγησή τους κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας εργασίας.

Τέλος, θέλω να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στην οικογένειά μου και σε όλους όσους βοήθησαν με οποιοδήποτε τρόπο όλο αυτό τον καιρό και ήταν πάντα δίπλα μου σε κάθε δυσκολία.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η θάλασσα αποτελεί την απαρχή της ζωής. Από νερό καλύπτεται το 71% περίπου της γης ενώ το 80% περίπου των ζωντανών οργανισμών βρίσκεται στη θάλασσα. Εξαιτίας της ναυτιλίας δε ο άνθρωπος εξασφάλισε όχι μόνο την ευρύτερη επικοινωνία αλλά και τη μεταφορά προσώπων και προϊόντων<sup>1</sup>, γεγονός που οδήγησε δίχως αμφιβολία στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας.

Οι δραστηριότητες ωστόσο που συνδέονται με τη ναυτιλία έχουν δυστυχώς και αρνητικές συνέπειες, η σημαντικότερη μάλιστα των οποίων συνίσταται στην προσβολή των περιβαλλοντικών αγαθών, στη ρύπανση του περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, οι προκλήσεις για την προστασία και αναβάθμιση του θαλασσίου περιβάλλοντος πρέπει να αποτελούν προτεραιότητα σε ένα κόσμο ταχύτατων εξελίξεων σε εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο. Η περιβαλλοντική προστασία λοιπόν αποτελεί υποχρέωση του κράτους αλλά και καθήκον όλως μας, με αποτέλεσμα να έχουν τεθεί κανόνες σε εθνικό και διεθνές επίπεδο ούτως ώστε να αποφευχθεί η θαλάσσια ρύπανση.

Προς την κατεύθυνση αυτή σπουδαίο ρόλο στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο κατέχουν οι ιδρυτικές εξωσυμβατικής ευθύνης διατάξεις προς αποζημίωση, οι οποίες στο πεδίο των περιβαλλοντικών ζημιών που σχετίζονται με τη ναυτιλία περιλαμβάνονται κατά βάση σε ειδικά νομοθετήματα.

Στην παρούσα εργασία, αφού γίνεται πρώτα μια σύντομη εισαγωγή στην έννοια του περιβάλλοντος και της θαλάσσιας ρύπανσης, στη συνέχεια επιχειρείται μια εκτεταμένη μελέτη στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στην Αστική Ευθύνη με βάση τις γενικές διατάξεις. Η αδιοπρακτική ευθύνη βάσει της διάταξης του άρθρου 914 Α.Κ. αποτελεί σημείο αναφοράς ενώ επιπρόσθετα περιγράφονται και αναλύονται η ευθύνη κατ' άρθρο 919, 71 και 922 Α.Κ. αντίστοιχα, καθώς και η υποχρέωση αποζημίωσης όπως καθορίζεται κατ' άρ. 104, 105 και 106 ΕισΝΑΚ.

Τέλος στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται διεξοδικά η Αστική Ευθύνη με βάση ειδικές διατάξεις και ειδικότερα:

- 1) Αστική ευθύνη κατ' άρ. 29 ν. 1650/1986
- 2) Αστική ευθύνη κατ' άρθρο 15 ν. 4042/2012 – ρύπανση

---

<sup>1</sup> Εμμ. Ρούκουνας, Δημόσιο και Διεθνές Δίκαιο (2<sup>η</sup> έκδ.), σελ. 238.

περιβάλλοντος με απόβλητα

- 3) Αστική ευθύνη κατ' άρθρο III παρ. 1 της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών, όπως κυρώθηκε με το ν. 314/1976, για πρόκληση ζημιών από ρύπανση με πετρέλαιο
- 4) Αστική ευθύνη κατ' άρ. 3 της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου, όπως κυρώθηκε με το ν. 3393/2005, για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης
- 5) Αστική ευθύνη κατ' άρθρο 12 ν. 743/1977 για ρύπανση με πετρέλαιο, απορρίμματα, λύματα και απόβλητα πλοίου ή εγκατάστασης
- 6) Αστική ευθύνη κατά το ν. 1147/1981, ο οποίος κύρωσε τη Διεθνή σύμβαση του Λονδίνου, για ρύπανση της θάλασσας λόγω απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών
- 7) Αστική ευθύνη κατά το ν. 855/1978, με τον οποίο κυρώθηκε η Σύμβαση της Βαρκελώνης, για ρύπανση της Μεσογείου Θάλασσας.

## 1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Περιβάλλον και Θαλάσσια Ρύπανση

### 1.1 Η έννοια του περιβάλλοντος

Ο όρος «περιβάλλον» χρησιμοποιείται για να υποδηλώσει τόσο ενότητες προσώπων που συνδέονται μεταξύ τους από το γεγονός ότι ανήκουν στην ίδια οικογένεια ή στον ίδιο επαγγελματικό κύκλο ή ακόμα αποτελούν μέλη της ίδιας κοινωνικής ομάδας όσο και σύνολα αγαθών. Στην πρώτη περίπτωση πρόκειται για το ανθρώπινο περιβάλλον, που αποτελείται από υποκείμενα του δικαίου, ενώ στη δεύτερη περίπτωση πρόκειται για το πραγματικό περιβάλλον, που είναι αντικείμενο του δικαίου.

Άλλες φορές ως πραγματικό περιβάλλον, ως ρυθμιστικό αντικείμενο του δικαίου του περιβάλλοντος, θεωρείται μόνο το φυσικό περιβάλλον, που αποτελείται από τα φυσικά αγαθά, το νερό, τη θάλασσα, τον αέρα, τη χλωρίδα και την πανίδα και εν γένει, ό,τι υπάρχει γύρω από τον άνθρωπο και έχει δημιουργηθεί δίχως την παρέμβασή του και άλλες φορές λαμβάνει χώρα μια πλήρης γενίκευση που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα πάντα είναι περιβάλλον. Στην περίπτωση αυτή, η νομική προστασία του περιβάλλοντος περιλαμβάνει και το τεχνητό περιβάλλον, το οποίο διακρίνεται σε οικιστικό και πολιτιστικό και σχηματίζεται από ανθρώπινα δημιουργήματα.

Η ευρεία έννοια του περιβάλλοντος υιοθετείται τόσο από τη διάταξη του άρθρου 24 Συντ., η οποία υποχρεώνει το Κράτος να λαμβάνει μέτρα για την προστασία τόσο του φυσικού (άρθ. 24 παρ. 1 και 117 παρ. 3 και 4 Συντ.), πολιτιστικού (άρθ. 24 παρ. 1 και 6 Συντ.) και δομημένου περιβάλλοντος (άρθ. 24 παρ. 2-5 Συντ.), όσο και από τον εκτελεστικό Ν. 1650/1986, ο οποίος στο άρθρο 2 παρ. 1 ορίζει το περιβάλλον ως *«το σύνολο των φυσικών και ανθρωπογενών παραγόντων και στοιχείων, που βρίσκονται σε αλληλεπίδραση και επηρεάζουν την οικολογική ισορροπία, την ποιότητα ζωής, την υγεία των κατοίκων, την ιστορική και πολιτιστική παράδοση και τις αισθητικές αξίες»*. Σκοπός των εν λόγω διατάξεων είναι η προστασία κάθε αγαθού που επηρεάζει την ποιότητα ζωής του ανθρώπου. Καθίσταται φανερός ο σκοπός τόσο του Συνταγματικού όσο και του κοινού νομοθέτη να διευρύνουν, ακόμα και εις βάρος της σαφήνειας και ασφάλειας του



δικαίου, το προστατευτικό πεδίο των διατάξεων του δικαίου του περιβάλλοντος και να καλύψουν την ποικιλία των περιβαλλοντικών αγαθών και των μορφών προσβολής τους. Η ευρεία διατύπωση της συνταγματικής διάταξης παρέχει τη δυνατότητα στο νομοθέτη αλλά και τη Διοίκηση να ανταποκριθούν στις διαρκώς μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της προστασίας του περιβάλλοντος δίχως να δεσμεύονται αναφορικά με τον κύκλο των προστατευτέων αγαθών. Ωστόσο, πρέπει στο σημείο αυτό να τονιστεί ότι, ως προς τις διατάξεις νόμων και κανονιστικών πράξεων της Διοίκησης, η ευρεία και ασαφής διατύπωσή τους αφ' ενός μεν δεν επιτρέπει την προσαρμογή τους στις ιδιαίτερες απαιτήσεις της προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών, αφ' ετέρου δε υφίσταται ο κίνδυνος της μείωσης της δεσμευτικότητάς τους και της αδυναμίας πρακτικής αξιοποίησής τους.

Στη προσπάθεια διατύπωσης ενός νομικού ορισμού για το περιβάλλον τίθεται το ερώτημα κατά πόσο το περιβάλλον πρέπει να οριοθετηθεί σε σχέση με τον άνθρωπο, ως προϋπόθεση απόλαυσης άλλων αγαθών του, όπως για παράδειγμα της ζωής, της υγείας, της ιδιοκτησίας ή ως αυτοτελές αγαθό. Ήτοι, λαμβάνει χώρα διάκριση μεταξύ της ανθρωποκεντρικής και της οικολογικής έννοιας του περιβάλλοντος<sup>2</sup>.

Βάσει της ανθρωποκεντρικής θεώρησης το περιβάλλον προστατεύεται ως χώρος, ως φυσική προϋπόθεση των ατομικών εννόμων αγαθών της ανθρώπινης ζωής και υγείας, με τα οποία αναγνωρίζεται ταυτόχρονα η σύνδεσή του. Ουσιαστικά δηλαδή, πίσω από το περιβάλλον υφίσταται ο ίδιος ο άνθρωπος, - κάτι που συμβαίνει με όλα τα έννομα αγαθά, - η προστασία του οποίου επιδιώκεται μέσα από τη διασφάλιση ανεξαρτητοποιημένων οικολογικών εννόμων αγαθών.

Μία διαφορετική προσέγγιση του εννόμου αγαθού «περιβάλλον» προσφέρει η οικολογική θεώρηση, η οποία σημειωτέον κυριαρχεί στην ελληνική επιστήμη. Σύμφωνα με την οικολογική θεώρηση του περιβάλλοντος λοιπόν, οι διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος έχουν ως σκοπό την προστασία του κοινωνικού - υπερατομικού εννόμου αγαθού «περιβάλλον», ως αυταξίας και

---

<sup>2</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3<sup>η</sup> έκδ. 2011), σελ. 1 επ.

απόρροια αυτού είναι η προστασία των εννόμων αγαθών της ανθρώπινης ζωής και της σωματικής ακεραιότητας. Πέρα από την όποια σύνδεσή του δηλαδή με τα παραδοσιακά έννομα αγαθά, το περιβάλλον προστατεύεται ως αυτοτελές έννομο αγαθό, καθώς η εξέλιξη έχει οδηγήσει στην αυτονόμηση των κοινωνικών αγαθών, ακόμα κι όταν σημείο αναφοράς τους είναι ο ίδιος ο άνθρωπος. Κατά συνέπεια τα οικολογικά έννομα αγαθά, δίχως να έχουν χάσει τη λειτουργία τους για τον άνθρωπο, έχουν αποκτήσει μίαν άλλη, αυτοτελή, διάσταση<sup>3</sup>.

## 1.2 Έννοια και περιεχόμενο της θαλάσσιας ρύπανσης

Ρύπανση της θάλασσας αποτελεί κάθε γεγονός που προκαλείται άμεσα ή έμμεσα από τον άνθρωπο και έχει ως αποτέλεσμα να αρχίσει ή να αυξήσει την υποβάθμιση των φυσικών, χημικών, βακτηριολογικών και βιολογικών χαρακτηριστικών του υδάτινου περιβάλλοντος<sup>4</sup>.

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της θάλασσας ορίζει τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος (άρθρο 1 (4) Σύμβασης ΔΘ) ως *«την απόθεση από τον άνθρωπο, αμέσως ή εμμέσως, ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων και των εκβολών ποταμών, η οποία έχει ως αποτέλεσμα ή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την επέλευση βλαβερών συνεπειών ή βλάβης στους βιολογικούς πόρους και την θαλάσσια ζωή, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρακώλυση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών και άλλων νομίμων χρήσεων της θάλασσας, πτώση της ποιότητας χρησιμοποίησης του θαλάσσιου ύδατος και υποβάθμιση της αναψυχής»*.

Κύριες πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης είναι: α) οι χερσαίες πηγές, β) οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την έρευνα και την εκμετάλλευση του θαλάσσιου βυθού, γ) τα πλοία και δ) η απόρριψη αποβλήτων («dumping»).

Πέραν των ανωτέρω ωστόσο, θαλάσσια ρύπανση προέρχεται και από άλλες πηγές, όπως από πυρηνικές δοκιμές και αλιευτικές δραστηριότητες. Για

---

<sup>3</sup> Γ. Παναγοπούλου - Μπέκα, Ο προσδιορισμός του προστατευόμενου έννομου αγαθού υπό την ονομασία «περιβάλλον», Αρμ 1994, σ. 251 επ.

<sup>4</sup> Εμμ. Ρούκουνας, Δημόσιο και Διεθνές Δίκαιο (2<sup>η</sup> έκδ.), σελ. 351.

παράδειγμα, η εντατική αλιεία ορισμένων ειδών προκαλεί διαταραχές στην τροφική αλυσίδα στην οποία ανήκουν, ενώ η χρήση ορισμένων αλιευτικών εργαλείων οδηγεί σε βλάβη του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η υπεραλίευση περιλαμβάνεται ήδη στα παγκόσμια οικολογικά προβλήματα και θεωρείται ότι θέτει σε κίνδυνο ολόκληρο το οικοσύστημα. Επιπλέον, ιδιαιτέρως σοβαρές επιπτώσεις στο υδάτινο περιβάλλον έχουν και οι εντατικές υδατοκαλλιέργειες.

Οι ποικίλες δε οικονομικές δραστηριότητες στις παράκτιες ζώνες δημιουργούν συνεχώς αυξανόμενους κινδύνους ρύπανσης, γεγονός το οποίο έχει ως αποτέλεσμα η ρύπανση από χερσαίες πηγές να αποτελεί σήμερα το 75% της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης. Η αποβολή διαφόρων πηγών λυμάτων (αστικών, βιομηχανικών, γεωργικών, ραδιενεργών) αποτελεί την κυριότερη μορφή ρύπανσης προερχόμενη από χερσαίες πηγές.

Αναφορικά με την οφειλόμενη στα πλοία ρύπανση, μέρος της προέρχεται από την κανονική λειτουργία των πλοίων, όπως για παράδειγμα η λειτουργία των μηχανών πετρελαίου, η αποβολή ραδιενεργών ουσιών στην περίπτωση των πυρηνοκίνητων πλοίων, καθώς και από την απόρριψη αποβλήτων. Το μεγαλύτερο ωστόσο μέρος αυτού του είδους ρύπανσης προέρχεται από το φορτίο των πλοίων ή από ατυχήματα (αποκαλούμενη και ως «ατυχηματική ρύπανση»)<sup>5</sup>.

Η ρύπανση από δραστηριότητες στη θάλασσα λοιπόν προκαλείται είτε από πρόθεση είτε από ατύχημα. Η εκ προθέσεως ρύπανση αποτελεί την πιο συνηθισμένη μορφή. Υπάρχουν πετρελαιοφόρα που καθαρίζουν τις δεξαμενές τους στην ανοικτή θάλασσα, με αποτέλεσμα να εκλύουν με τον τρόπο αυτό τα κατάλοιπα πετρελαίου που βρίσκονται σε αυτές τις δεξαμενές. Ρύπανση εκ προθέσεως είναι και η απόρριψη στη θάλασσα εκρηκτικών υλών ή χημικών προϊόντων. Από πρόθεση προκαλείται και η αποκαλούμενη βιομηχανική ρύπανση, η οποία συνίσταται στην απόρριψη επικίνδυνων προϊόντων στη θάλασσα, όπως για παράδειγμα τα κατάλοιπα της αλουμίνιας, τα εντομοκτόνα, τα ραδιενεργά κατάλοιπα των βιομηχανιών καθώς και τα κατάλοιπα από την κυκλοφορία των πυρηνοκίνητων πλοίων στη θάλασσα. Η εκ προθέσεως ρύπανση προέρχεται κυρίως από τους υδρογονάνθρακες και τα χημικά προϊόντα. Αιτία

---

<sup>5</sup> Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας (έκδ. 1998), σελ. 363

αυτής καθίσταται είτε η εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου στην υφαλοκρηπίδα, είτε η μεταφορά πετρελαίου, ενώ μπορεί δε να προέλθει και από ναυάγιο ή σύγκρουση πετρελαιοφόρων στη θάλασσα<sup>6</sup>.

Κατά κύριο λόγο η ατυχηματική ρύπανση οφείλεται στις εξής περιπτώσεις:

i) βύθιση του πλοίου εξαιτίας δυσμενών κλιματολογικών συνθηκών ή εξαιτίας μετατόπισης του φορτίου,

ii) προσάραξη πλοίου, συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία λόγω κάποιας μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας ή λανθασμένης πλοήγησης. Παρατηρείται κυρίως στα μεγάλα δεξαμενόπλοια, όταν βρίσκονται κοντά σε διεθνή στενά και κανάλια λόγω των μεγάλων τους διαστάσεων και της ύπαρξης ελάχιστου χώρου για ελιγμούς.

iii) Σύγκρουση ή επαφή του πλοίου με άλλο ή άλλα πλοία κατά βάση στις θαλάσσιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία (εσωτερικά ύδατα, αιγιαλίτιδες ζώνες, διεθνή στενά).

iv) Πυρκαγιά ή Έκρηξη

v) Ζημιές στη δομή του πλοίου που εντοπίζονται κυρίως στο εξωτερικό περίβλημα ή στα τοιχώματα των δεξαμενών λόγω κλιματολογικών συνθηκών, μετατόπισης φορτίου, κακής συντήρησης, μηχανικής βλάβης

vi) Λόγω πολεμικών εχθροπραξιών<sup>7</sup>.

Δύο μεγάλα ατυχήματα κατά τη δεκαετία 1960-1970 δρομολόγησαν τη σύναψη διεθνών συμβάσεων προστασίας του περιβάλλοντος. Το 1967 το ναυάγιο του λιβεριανού πετρελαιοφόρου Torrey Canyon έξω από τις ακτές της Μεγάλης Βρετανίας και της Γαλλίας είχε ως αποτέλεσμα 50 χιλ. τόνοι πετρελαίου να χυθούν στη θάλασσα. Το 1978 το ναυάγιο ενός λιβεριανού επίσης πλοίου, του Amoco Cadiz, έξω από τις ακτές της Βρετανίας στη Γαλλία, προκάλεσε διαρροή 250 χιλ. τόνων.

Περαιτέρω, τρία ακόμη ατυχήματα είχαν παγκόσμια απήχηση:

A) Στις 24 Μαρτίου 1989 το υπό σημαία ΗΠΑ πετρελαιοφόρο Exxon Valdez που μετέφερε 180.000 τόνους αργού πετρελαίου προσέκρουσε σε ύφαλο στο στενό Πρίγκηπος Γουλιέλμου (Prince William Sound) 40 μίλια (65 χλμ.) ανοιχτά

<sup>6</sup> Εμμ. Ρούκουνας, Δημόσιο και Διεθνές Δίκαιο (2η έκδ.), σελ. 352 επ.

<sup>7</sup> Βλάχος Γ.Π., Εμπορική Ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, εκδ. 1999, σελ. 131 επ.

των ακτών της Αλάσκας. Η διαρροή στη θάλασσα 39.000 τόνων αργού πετρελαίου είχε ως αποτέλεσμα να σχηματισθούν κηλίδες συνολικής εκτάσεως 7.000 τετρ. χλμ. Οι συνέπειες στην πανίδα της περιοχής ήταν άνευ προηγουμένου: το άμεσο αποτέλεσμα της ρυπάνσεως ήταν η απώλεια περίπου 250.000 θαλασσίων πτηνών, 3.200 θαλασσίων θηλαστικών, περιλαμβανόμενων και 22 φαλαινών, 250 φαλακραιτών καθώς και απροσδιορίστου αριθμού σολομών και ρέγκας ενώ οι αποζημιώσεις για την καταστροφή του Exxon Valdez υπολογίζεται ότι ανήλθαν στα 4,2 δισεκατομμύρια δολάρια.

Β) Στις 12 Δεκεμβρίου 1999 το υπό σημαία Μάλτας πετρελαιοφόρο Erika κόπηκε στα δύο, εξαιτίας των κακών καιρικών συνθηκών, εντός του κόλπου της Γασκώνης, νότια των γαλλικών ακτών (Βρετάνη). Άμεσα χύθηκαν στη θάλασσα 7.000 με 10.000 περίπου τόνοι πετρελαίου ενώ, ένεκα του γεγονότος ότι η διαρροή συνεχίσθηκε και τις επόμενες ημέρες, χύθηκαν στη θάλασσα περί τους 20.000 τόνους (από συνολικό φορτίο 31.000 τόνων). Η ρύπανση έπληξε 350 χλμ. ακτών, θεωρείται υπεύθυνη για το θάνατο 100.000 πτηνών, ενώ οι αποζημιώσεις που καταβλήθηκαν ανέρχονται στο ποσό των 179 εκατομμυρίων ευρώ.

Γ) Στις 13 Νοεμβρίου 2002 το υπό σημαία Bahamas πετρελαιοφόρο Prestige εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμά του, με αποτέλεσμα να παραμείνει ακυβέρνητο. Οι ισπανικές αρχές αποφάσισαν τη μη ρυμούλκηση του πλοίου σε ισπανικό λιμάνι. Το Prestige μετά από έξι ημέρες ναυάγησε στα ανοικτά της Γαλικίας 130 μίλια (240 χλμ.) αφήνοντας να διαρρεύσουν πάνω από 60.000 τόνοι αργού πετρελαίου από το ναυάγιο. Οι πετρελαιοκηλίδες που προκλήθηκαν από το ατύχημα έπληξαν όχι μόνο τις ακτές της Ισπανίας, αλλά και τη νοτιοδυτική Γαλλία και την Πορτογαλία, προξενώντας τεράστιες ζημιές στην οικονομία των εν λόγω περιοχών<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Εμμ. Ρούκουνας, Δημόσιο και Διεθνές Δίκαιο (2η έκδ.), σελ. 352 επ.

## **2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: Η Αστική Ευθύνη με βάση τις γενικές διατάξεις**

### **2.1 Αδικοπρακτική ευθύνη**

Η αστική ευθύνη του περιβάλλοντος, αποτελεί υποκατηγορία της ευθύνης η οποία αναφέρεται σε ζημιές από πράξεις ή παραλείψεις ιδιωτών ή Δημοσίου που πηγάζουν από παραβίαση του εθνικού, κοινοτικού ή διεθνούς περιβαλλοντικού δικαίου<sup>9</sup>.

Η προσβολή του δικαιώματος χρήσεως κοινού σε όλους ή κοινοχρήστου πράγματος ενδέχεται να θεμελιώνει αδικοπρακτική ευθύνη για αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας σύμφωνα με την ΑΚ 914 ή με βάση το άρθ. 29 Ν 1650/1986 ή άλλο ειδικό ιδρυτικό της ευθύνης κανόνα δικαίου. Σε περίπτωση που η ζημία επέρχεται σε αγαθό του ζωτικού χώρου, πρόκειται για περιβαλλοντική ζημία, η οποία ωστόσο αποκαθίσταται μόνον εφ' όσον προσβάλλεται και ιδιωτικό έννομο αγαθό, όπως για παράδειγμα η ζωή, η υγεία. Η οικολογική ζημία δεν καλύπτεται πάντοτε από τις διατάξεις για την αδικοπρακτική ευθύνη, καθότι αφενός μεν τις περισσότερες φορές δεν καθίσταται εκ των πραγμάτων δυνατή η αποκατάσταση της οικολογικής ζημίας στο σύνολό της αφετέρου καθότι οι επιμέρους βλάβες των φυσικών αγαθών, οι οποίες συνθέτουν την οικολογική ζημία, δεν επιφέρουν ζημία σε ιδιωτικά έννομα αγαθά και ως εκ τούτου από τη σκοπιά του αστικού δικαίου δεν υφίσταται παράνομος χαρακτήρας της πράξεως.

Η εφαρμογή της αδικοπρακτικής ευθύνης στην προστασία του ζωτικού χώρου καθίσταται δυσχερής, γεγονός που οφείλεται στον ιδιαίτερο χαρακτήρα του έννομου αγαθού που υφίσταται τη ζημία καθώς και στην ίδια τη φύση της περιβαλλοντικής ζημίας. Για τον υπολογισμό της περιβαλλοντικής ζημίας, ούτως ώστε να επιδικαστεί αποζημίωση στον ζημιωθέντα, ουδόλως λαμβάνεται υπ' όψη η ζημία που υπέστη το ίδιο το αγαθό, διότι η περιουσιακή αξία του αγαθού αυτού δεν είναι ευχερώς αποτιμητή. Η αξία του προσβληθέντος στοιχείου, πέραν ασφαλώς της αντικειμενικής αξίας του περιβαλλοντικού αγαθού, εκτιμάται

---

<sup>9</sup> Σιούτη, Γ.(2003) Εγχειρίδιο δικαίου περιβάλλοντος, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα

επίσης μέσα από τις σχέσεις και τις δραστηριότητες, τις οποίες αναπτύσσει ο συγκεκριμένος χρήστης του έννομου αυτού αγαθού.

Η θεωρία του σκοπού του κανόνα δικαίου, βάσει της οποίας θεωρείται κρίσιμος ο σκοπός στον οποίο αποβλέπει ο ιδρυτικός της ευθύνης κανόνας δικαίου είναι ιδιαίτερως χρήσιμη για τη θεμελίωση της αδικοπρακτικής ευθύνης. Βάσει της εν λόγω θεωρίας λαμβάνει χώρα η εξέταση των έννομων αγαθών και συμφερόντων που επιδιώκει να προστατεύσει η διάταξη, η οποία εφαρμόζεται στη συγκεκριμένη περίπτωση. Σε περίπτωση που το αγαθό που προσβλήθηκε εμπίπτει σε αυτά που είχε σκοπό να προστατεύσει ο νόμος, τότε δημιουργείται ευθύνη προς αποζημίωση. Η έκταση δε της αποζημιωτικής ευθύνης, καθώς και οι υπόχρεοι και οι δικαιούχοι της αποζημιώσεως, προσδιορίζεται από τον προστατευτικό σκοπό της διατάξεως. Κατά συνέπεια, αντικείμενο των πιο πάνω διατάξεων είναι η κοινοχρησία ενώ σκοπός τους είναι η κοινή ωφέλεια για τη ζωή, την υγεία κ.λπ. των δικαιούχων. Ο προστατευτικός σκοπός των διατάξεων, με τις οποίες κατοχυρώνεται η κοινοχρησία είναι ευρύς, διότι περιλαμβάνει έννομα αγαθά, στα οποία υλοποιείται η κοινή ωφέλεια που πηγάζει από την κοινοχρησία<sup>10</sup>.

## **2.2 Αδικοπρακτική ευθύνη βάσει της διάταξης του άρθρου 914 Α.Κ.**

Σύμφωνα με τη διάταξη του αρ. 914 ΑΚ «όποιος ζημιώσει άλλον παράνομα και υπαίτια έχει υποχρέωση να τον αποζημιώσει». Με βάση το άρθρ. 914 ΑΚ λοιπόν, για τη θεμελίωση αξίωσης προς αποζημίωση πρέπει να πληρούνται οι κάτωθι προϋποθέσεις: α) νόμιμος λόγος ευθύνης, ήτοι παράνομη και υπαίτια συμπεριφορά, β) ζημία και γ) αιτιώδης σύνδεσμος ανάμεσα στον νόμιμο λόγο ευθύνης και στη ζημία. Λόγω του χαρακτήρα της διάταξης αυτής ως γενικής ρήτρας δύναται να καταλάβει μεγάλο αριθμό πράξεων ή παραλείψεων που προκαλούν ζημία εξαιτίας της ρύπανσης του περιβάλλοντος. Λόγω των αδύναμων ωστόσο σημείων της, τα οποία είναι αφενός μεν ο υποκειμενικός

---

<sup>10</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 359 επ.

χαρακτήρας της ευθύνης αφετέρου η δυσχέρεια απόδειξης του αιτιώδους συνδέσμου, αδυνατεί να παράσχει πάντοτε αποτελεσματική προστασία και αποκατάσταση της προκληθείσας περιβαλλοντικής ζημίας<sup>11</sup>, και ειδικότερα της προκληθείσας ζημίας από ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Πρώτη προϋπόθεση για την εφαρμογή της εν λόγω διάταξης του ΑΚ καθίσταται η ανθρώπινη συμπεριφορά. Ως ανθρώπινη συμπεριφορά γίνεται αντιληπτή κάθε εξωτερική και εκούσια συμπεριφορά φυσικού προσώπου, η οποία μπορεί να συνίσταται είτε σε θετική πράξη είτε σε παράλειψη<sup>12</sup>. Στην έννοια της ανθρώπινης συμπεριφοράς περιλαμβάνεται και η παράλειψη, εφ' όσον υπάρχει υποχρέωση για πράξη που πηγάζει από δικαιοπραξία, από το νόμο, από τις κρατούσες κοινωνικές αντιλήψεις και την καλή πίστη, από προηγούμενη συμπεριφορά εκείνου που παρέλειψε ή από το γενικό πνεύμα του δικαίου. Για την απάντηση επί του ερωτήματος αν στο πεδίο του περιβαλλοντικού δικαίου υπάρχει υποχρέωση για πράξη, πρέπει να εξετασθεί κατά πόσο υφίστανται ειδικές διατάξεις που επιβάλλουν τη λήψη μέτρων ή συμπεριφορά που επιβάλλεται για την αποτροπή περιβαλλοντικής ζημίας. Βάσει του συνόλου των διατάξεων λοιπόν θα κριθεί αν υφίσταται ή όχι υποχρέωση για πράξη, αν δηλαδή συντρέχει η πρώτη προϋπόθεση του νόμου, η ανθρώπινη συμπεριφορά.

Η υποχρέωση ενέργειας ωστόσο πρέπει ταυτοχρόνως να εξετάζεται και στο πλαίσιο του παρανόμου, καθότι κάθε παράλειψη δεν είναι παράνομη παρά μόνο όταν το προσβαλλόμενο ιδιωτικό έννομο αγαθό εμπίπτει στο προστατευτικό πεδίο της διατάξεως που παραβιάστηκε<sup>13</sup>. Η συμπεριφορά πρέπει να είναι παράνομη, να αντίκειται δηλαδή σε κανόνα δικαίου, ήτοι σε κάθε ρύθμιση της νομοθεσίας που επιτάσσει την τήρηση συγκεκριμένης συμπεριφοράς ή απαγορεύει την εκδήλωση μιας άλλης συμπεριφοράς.

Υφίσταται παρανομία και όταν μια ανθρώπινη συμπεριφορά αποδοκιμάζεται εν γένει από το θετικό δίκαιο και τους σκοπούς του. Έχει γίνει δεκτό ότι από τις διατάξεις των άρθρων 31, 34 παρ. 1, 43 παρ. 1 και 235 παρ. 1

---

<sup>11</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασάπης, *Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές* (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 39 επ.

<sup>12</sup> Χρ. Χασάπης - Τ. Κοσμίδης, *Δίκαιο Υδρογονανθράκων* (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης – Τ. Κοσμίδης, σελ. 418

<sup>13</sup> Καράκωστας, *Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών* (3η έκδ. 2011), σελ. 361 επ.



στοιχ. ιε' του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ 187/1973) προκύπτει, ότι η εκτέλεση πλου με πλοίο που λόγω βλάβης ή ελαττώματος γενικώς δεν έχει ικανότητα ασφαλούς πλεύσεως αποτελεί, εφόσον αποβεί ζημιογόνος εις βάρος τρίτου, αδικοπραξία υπό την έννοια του άρθρ. 914 Α.Κ.<sup>14</sup>

Επιπλέον, παράνομη συμπεριφορά υπάρχει και στην περίπτωση που παραβιάζεται η γενικώς απαιτούμενη κατά την αρχή της αντικειμενικής καλής πίστεως υποχρέωση τηρήσεως της επιμέλειας που μπορεί και πρέπει να καταβάλει ο μέσος, συνετός κοινωνός του δικαίου. Η εν λόγω αρχή συγκεκριμενοποιείται σε κάποιες δραστηριότητες με την υποχρέωση λήψης μέτρων πρόνοιας και ασφαλείας, τα οποία έχουν σκοπό την προστασία προσώπων και αγαθών. Εκτός από τυχόν ειδικές διατάξεις, η υποχρέωση αυτή απορρέει και από τις γενικές ρήτρες των ΑΚ 281, 288 σε συνδυασμό με την 330 ΑΚ. Η μη τήρηση λοιπόν της αρχής της αντικειμενικής καλής πίστεως, εξαιτίας της μη καταβολής της απαιτούμενης στις συναλλαγές επιμέλειας, συνιστά όχι μόνο παράνομη αλλά και αμελή συμπεριφορά. Οι συναλλακτικές δε υποχρεώσεις πρόνοιας και ασφαλείας απαρτίζονται, στο πεδίο του περιβαλλοντικού δικαίου, από το σύνολο της εθνικής αλλά και της κοινοτικής νομοθεσίας, μέσω της οποίας επιδιώκεται η προστασία των ιδιωτικών έννομων αγαθών σε συνδυασμό ασφαλώς με τη διαφύλαξη και προστασία των περιβαλλοντικών αγαθών<sup>15</sup>. Για παράδειγμα, κατά την εκτέλεση απόπλου οι ναυτιλλόμενοι διακατέχονται από την υποχρέωση επιμέλειας, καθώς το λιμάνι αποτελεί περιορισμένο θαλάσσιο χώρο όπου παρατηρείται αυξημένη κίνηση πλοίων με αποτέλεσμα να υπάρχει ιδιαίτερος αυξημένος κίνδυνος ναυτικού ατυχήματος<sup>16</sup>.

Η παραβίαση διατάξεων που έχουν ως στόχο την προστασία γενικού συμφέροντος, παρόλο που συνιστά πράξη παράνομη υπό ευρεία έννοια, θεωρείται παράνομη συμπεριφορά μόνον στην περίπτωση που παράλληλα επιδιώκεται, μέσω της διάταξης που παραβιάστηκε, και η προστασία ιδιωτικού έννομου αγαθού ή συμφέροντος και ειδικότερα, εφ' όσον το προσβληθέν έννομο

---

<sup>14</sup> Χρ. Χασάπης - Τ. Κοσμίδης, Δίκαιο Υδρογονανθράκων (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης - Τ. Κοσμίδης, σελ. 418επ.

<sup>15</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 362 επ.

<sup>16</sup> Χρ. Χασάπης - Τ. Κοσμίδης, Δίκαιο Υδρογονανθράκων (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης - Τ. Κοσμίδης, σελ. 419

αγαθό εμπίπτει στον προστατευτικό σκοπό του κανόνα που παραβιάστηκε. Οσάκις πρόκειται για διατάξεις που αποβλέπουν στην προστασία του περιβάλλοντος, και ως εκ τούτου και στη δυνατότητα χρήσεως των κοινών σε όλους, τα ιδιωτικά έννομα αγαθά του δικαιώματος χρήσεως και της ζωής, υγείας κλπ. περιλαμβάνονται στα αγαθά, που είχε σκοπό να προστατεύσει η διάταξη που παραβιάστηκε. Για παράδειγμα, παραβιάζοντας ο Α τις υγειονομικές διατάξεις «Περί διαθέσεως λυμάτων και βιομηχανικών αποβλήτων», ρίχνει απόβλητα σε επιφανειακά νερά, με συνέπεια ο Β, να μην μπορεί πλέον να κολυμπήσει στα νερά αυτά, διότι τη φορά που το επιχείρησε αρρώστησε. Στην περίπτωση αυτή, η παραβίαση της υγειονομικής διατάξεως συνιστά παράνομη συμπεριφορά κατά τη διάταξη του άρθρου 914 ΑΚ, διότι το ιδιωτικό έννομο αγαθό, που υπέστη προσβολή, η δυνατότητα χρήσεως πράγματος κοινόχρηστου, στην οποία περιλαμβάνεται η δυνατότητα ασκήσεως του δικαιώματος χωρίς κίνδυνο για τη ζωή, την υγεία κ.λπ. του δικαιούχου, περιλαμβάνεται στα έννομα αγαθά, που είχε σκοπό να προστατεύσει η διάταξη που παραβιάστηκε. Αντίθετα, σε περίπτωση που μία συμπεριφορά πλήττει μεν το ιδιωτικό έννομο συμφέρον, δίχως όμως αυτό να εμπίπτει στα έννομα αγαθά, που σκόπευε να προστατεύσει η διάταξη που παραβιάστηκε και εν προκειμένω είναι αυτή που πληροί το στοιχείο του παρανόμου, δεν εμπίπτει στο πραγματικό της 914 ΑΚ.

Κατά συνέπεια, με σκοπό να διαπιστωθεί αν η παραβίαση διατάξεως συνιστά παράνομη συμπεριφορά με την έννοια της διάταξης του άρθρου 914 ΑΚ, θα πρέπει να εξετασθεί αν το ιδιωτικό έννομο αγαθό ή συμφέρον που προσβλήθηκε περιλαμβάνεται στη σφαίρα των αγαθών που είχε σκοπό να προστατεύσει η διάταξη που παραβιάστηκε.

Περαιτέρω, στην διάταξη στην οποία μπορεί να θεμελιωθεί ο παράνομος χαρακτήρας προσβολών του ζωτικού χώρου είναι η ΑΚ 57 για την προστασία της προσωπικότητας. Η προσβολή στοιχείου του ζωτικού χώρου ισοδυναμεί με προσβολή του δικαιώματος χρήσεως κοινών σε όλους και κοινοχρήστων πραγμάτων, το οποίο αποτελεί δίχως αμφιβολία αναπόσπαστο τμήμα του δικαιώματος της προσωπικότητας. Λαμβάνοντας δε ως δεδομένο ότι κάθε προσβολή της προσωπικότητας είναι παράνομη, με εξαίρεση την περίπτωση που υπάρχει γενικός ή ειδικός λόγος που αίρει τον παράνομο χαρακτήρα της

προσβολής, θα πρέπει να θεωρηθεί ως παράνομη κάθε προσβολή της χρήσεως του ζωτικού χώρου, εφόσον ασφαλώς δεν συντρέχει λόγος άρσεως του παράνομου χαρακτήρα. Ταυτοχρόνως, ο παράνομος χαρακτήρας μπορεί να θεμελιωθεί και στη διάταξη του άρθρου 281 ΑΚ, καθώς η καταχρηστική άσκηση του δικαιώματος χρήσεως του ζωτικού χώρου, δηλ. η άσκηση κατά τρόπο που υπερβαίνει τα όρια του κοινωνικού σκοπού του δικαιώματος χρήσεως που είναι η κοινή χρήση, συνιστά παράνομη συμπεριφορά<sup>17</sup>.

Εν συνεχεία, απαιτείται να υπάρχει υπαιτιότητα του δράστη, ήτοι δόλος ή αμέλεια<sup>18</sup>. Απαιτείται δηλ. η συμπεριφορά του δράστη να είναι υπαίτια, με την έννοια ότι πρόβλεψε και αποδέχτηκε τα αποτελέσματα της πράξεώς του (δόλος) είτε τα πρόβλεψε μεν, αλλά δεν τα αποδέχτηκε ή ακόμα ούτε τα πρόβλεψε ούτε τα αποδέχτηκε, ενώ όφειλε να γνωρίζει ότι η πράξη του θα οδηγούσε στο παράνομο αποτέλεσμα (αμέλεια).

Στις περιβαλλοντικές ζημίες η απόδειξη της υπαιτιότητας καθίσταται ιδιαίτερα δυσχερής, καθώς ενδέχεται να ισοδυναμεί με απόδειξη της μη λήψεως από τον δράστη των απαραίτητων μέτρων για την πρόληψη της ζημίας, γεγονός που σημαίνει ότι ο ζημιωθείς θα πρέπει να αναζητήσει και να εξεύρει την πηγή της περιβαλλοντικής ζημίας<sup>19</sup>. Ως εκ τούτου, αναρωτάται κανείς, κατά πόσο ο ζημιωθείς μπορεί, έχει τη δυνατότητα αλλά και τα μέσα να αποδείξει την υπαιτιότητα του δράστη της θαλάσσιας ρύπανσης. Επιπλέον, και δεδομένου του γεγονότος ότι η πράξη ενεργείται τις περισσότερες φορές από τον προστηθέντα του μεταφορέα και σε χώρο, όπου δεν είναι εύκολη η πρόσβαση για τη συλλογή των αποδεικτικών στοιχείων, καθίσταται σαφές ότι η θέση του ζημιωθέντα είναι ιδιαίτερος δυσχερής. Αντιθέτως, ο μεταφορέας είναι πιο κοντά στα αίτια, καθότι το φορτωθέν πετρέλαιο κείται εντός της σφαίρας εξουσίας του<sup>20</sup>.

Εξαιτίας των εν λόγω δυσχερειών λοιπόν, υποστηρίχθηκε η θέσπιση

---

<sup>17</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 367 επ.

<sup>18</sup> Χρ. Χασάπης - Τ. Κοσμίδης, Δίκαιο Υδρογονανθράκων (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης - Τ. Κοσμίδης, σελ. 419

<sup>19</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 372 επ.

<sup>20</sup> Γ. Θεοχαρίδης, Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση, ΕΝΔ 2005, σελ. 165

υποχρεώσεως του φορέα επιχειρήσεως ή πηγής κινδύνου, από την οποία ενδέχεται να προκύψει περιβαλλοντική ζημία, να λάβει και να τηρεί, μέσα στη σφαίρα δραστηριότητάς του, τα μέτρα προνοίας και ασφαλείας που επιβάλλονται από γενικές και ειδικές διατάξεις, καθώς και από τις γενικές αρχές του δικαίου (άρ. 281 και 288 ΑΚ). Ειδικότερα, στις περιπτώσεις που οι όποιες δραστηριότητες συνεπάγονται αυξημένους κινδύνους για τη ζωή, την υγεία ή σωματική ακεραιότητα των κοινωτών του δικαίου, αλλά και των περιβαλλοντικών αγαθών, επιβάλλεται η λήψη αυξημένων μέτρων κατοχύρωσης των ως άνω αγαθών. Οι παράγοντες που λαμβάνονται υπ' όψη για τον προσδιορισμό των μέτρων αυτών είναι η επικινδυνότητα, οι δυνατότητες αποφυγής του κινδύνου καθώς και η ανάγκη προστασίας του ζημιωθέντος<sup>21</sup>.

Τέλος, πρέπει να επέλθει ζημία σε ένα πρόσωπο, η οποία πρέπει να αποτελεί τη συνέπεια της παράνομης και υπαίτιας συμπεριφοράς του δράστη (αιτιώδης σύνδεσμος)<sup>22</sup>. Για την αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας λοιπόν, ο ζημιωθείς οφείλει να επικαλεστεί και να αποδείξει την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της υπαίτιας και παράνομης συμπεριφοράς του δράστη και της περιβαλλοντικής ζημίας. Πρέπει δηλαδή να επικαλεστεί και να αποδείξει ότι η παράνομη και υπαίτια πράξη ή παράλειψη του ζημιώσαντος τελεί σε πρόσφορη αιτιώδη συνάφεια με το ζημιογόνο αποτέλεσμα και ότι το περιβαλλοντικό αγαθό που προσβλήθηκε, όπως και η ζημία που προκλήθηκε, περιλαμβάνονται στον προστατευτικό σκοπό της διάταξης που παραβιάστηκε. Ωστόσο, στο περιβαλλοντικό δίκαιο, η απόδειξη της αιτιώδους συνάφειας καθίσταται το ίδιο δυσχερές με την απόδειξη της υπαιτιότητας για διάφορους λόγους, καθότι για παράδειγμα το αποτέλεσμα μπορεί να είναι συνέπεια συμπεριφοράς περισσότερων ενώ υπάρχει και το ενδεχόμενο μεταξύ ζημιογόνου συμπεριφοράς και οικολογικής ζημίας, να μεσολάβησε αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα. Κατά συνέπεια, ο ζημιωθείς οφείλει να αποδείξει τη ζημία, το γεγονός ότι το προσβληθέν αγαθό και η ζημία υπάγονται στο προστατευτικό πεδίο του ιδρυτικού της ευθύνης κανόνα δικαίου, καθώς και ότι η αιτία της ζημίας

---

<sup>21</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 372 επ.

<sup>22</sup> Χρ. Χασάπης - Τ. Κοσμίδης, Δίκαιο Υδρογονανθράκων (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης - Τ. Κοσμίδης, σελ. 419

προκύπτει από τον κύκλο δραστηριοτήτων του ζημιώσαντος, υποχρέωση που ισοδυναμεί με απόδειξη από τον ζημιωθέντα, μιας «ελάχιστης αιτιότητας».

Ο ζημιώσας, αποσκοπώντας στην απαλλαγή του, θα πρέπει να αποδείξει ότι τήρησε άπαντα τα μέτρα ασφαλείας και πρόνοιας που πηγάζουν από ειδικές διατάξεις και από τις γενικές αρχές του δικαίου και ως εκ τούτου δεν υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος. Σε περίπτωση δε που αποδείξει την τήρηση εκ μέρους του όλων των όρων πρόνοιας και ασφαλείας, τότε το βάρος της αποδείξεως επανέρχεται στον ζημιωθέντα, ο οποίος με τη σειρά του θα πρέπει να αποδείξει ότι υφίσταται αιτιώδης σύνδεσμος παρά την ισχυριζόμενη τήρηση των όρων. Παρατηρείται δηλ. «προσωρινή» αντιστροφή του βάρους της απόδειξης, η οποία οριστικοποιείται στην περίπτωση που ο φορέας της επιχειρήσεως δεν κατορθώσει να αποδείξει την τήρηση των όρων ασφάλειας και πρόνοιας, οπότε και για να απαλλαγεί, θα πρέπει να αποδείξει ότι δεν υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος παρά το γεγονός ότι δεν τηρήθηκαν οι όροι ασφαλείας και πρόνοιας.

Η απόδειξη της υπαιτιότητας και της αιτιώδους συνάφειας εκ μέρους του ζημιωθέντος προσκρούει στις περιπτώσεις περιβαλλοντικών ζημιών, ως αναφέρθηκε και ανωτέρω, σε αξεπέραστα εμπόδια. Η δυσκολία του ζημιωθέντος να υπεισέλθει στους μηχανισμούς δράσης του φορέα της πηγής του περιβαλλοντικού κινδύνου, η πιθανή καταστροφή της ύλης ή των στοιχείων που προκάλεσαν την περιβαλλοντική ζημία καθιστούν αδύνατη την απόδειξη τόσο της υπαιτιότητας όσο και της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ ζημιογόνου γεγονότος και ζημίας<sup>23</sup>.

Έννομη συνέπεια της πλήρωσης των όρων της διάταξης του άρθρ. 914 ΑΚ είναι η θεμελίωση αξίωσης αποζημίωσης υπέρ του ζημιωθέντος. Πρέπει δε να αποκατασταθεί το σύνολο της περιουσιακής ζημίας, η οποία συνδέεται αιτιωδώς με την παράνομη και υπαίτια συμπεριφορά του ζημιώσαντος, με σκοπό να περιαχθεί ο ζημιωθείς στην περιουσιακή κατάσταση, στην οποία θα βρισκόταν, αν δεν είχε μεσολαβήσει αυτή η συμπεριφορά. Ταυτοχρόνως, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρ. 932 ΑΚ, υπάρχει, πέραν της αποζημιώσεως για περιουσιακή ζημία, και η δυνατότητα επιδίκασης χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής

---

<sup>23</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 379 επ.

βλάβης. Για τον προσδιορισμό δε του περιεχομένου και της έκτασης της αποζημίωσης τυγχάνουν εφαρμογής τα άρθρ. 297 έως 300 ΑΚ<sup>24</sup>.

Βάσει της διάταξης του άρθρου 297 εδ. 1 ΑΚ η αποζημίωση εν πρώτοις δίνεται «εις χρήμα». Επιτρέπεται ωστόσο και η *in natura* αποκατάσταση της ζημίας, η οποία βάσει του 2ου εδαφίου της αυτής διατάξεως επιδικάζεται μετά από εκτίμηση εκ μέρους του δικαστηρίου των ειδικών περιστάσεων και εφ' όσον δεν προσκρούει στο συμφέρον του δανειστή. Προκειμένου δε για περιβαλλοντική ζημία, είναι πιθανό να είναι αδύνατος ο προσδιορισμός της βάσει του κριτηρίου της διαφοράς, οπότε και επιβάλλεται στην περίπτωση αυτή η αυτούσια αποκατάσταση. Η εν λόγω λύση προκύπτει λόγω του κοινωφελούς χαρακτήρα των περιβαλλοντικών αγαθών, η προσβολή των οποίων συνεπάγεται και διατάραξη της κοινής ωφέλειας, πέραν της βλάβης των ιδιωτικών έννομων αγαθών.

Ιδιαίτερη σημασία ωστόσο για το περιβάλλον παρουσιάζει, πέραν της παρούσης ζημίας, και η μέλλουσα. Οι επιπτώσεις δε αναφορικά με την προσβολή των περιβαλλοντικών αγαθών δεν είναι ιδιαίτερος συχνά κατευθείαν ορατές ή τουλάχιστον δεν είναι ορατές σε όλη τους την έκταση. Επιπλέον, τα προσβλητικά για το περιβάλλον γεγονότα είναι πιθανό να έχουν συνέπειες που επαναλαμβάνονται ή που επενεργούν μελλοντικά. Για την αποκατάσταση λοιπόν της μελλοντικής ζημίας απαιτείται πιθανολόγηση βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, όπως τα πορίσματα της επιστήμης και της τεχνολογίας, καθώς και τα διδάγματα της κοινής πείρας<sup>25</sup>.

### 2.3 Ευθύνη κατ' άρθρο 919 Α.Κ.

Αξίωση αποζημίωσης λόγω περιβαλλοντικής ζημίας μπορεί να θεμελιωθεί και βάσει της διάταξης του άρθρ. 919 ΑΚ. Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, αποζημίωση οφείλεται από αυτόν που «*με πρόθεση ζημίωσε άλλον κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη*». Όροι της ευθύνης λοιπόν είναι η συμπεριφορά

---

<sup>24</sup> Χρ. Χασάπης - Τ. Κοσμίδης, Δίκαιο Υδρογονανθράκων (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης – Τ. Κοσμίδης), σελ. 419επ.

<sup>25</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 386 επ.

(πράξη ή παράλειψη) που αντιβαίνει στα χρηστά ήθη, ο δόλος, η ζημία και ο αιτιώδης σύνδεσμος ανάμεσα στη συμπεριφορά αυτή και τη ζημία. Ο εφαρμοστής του δικαίου διαπιστώνει την αντίθεση της συμπεριφοράς στα χρηστά ήθη μέσω της εξειδίκευσης της αόριστης νομικής έννοιας των χρηστών ηθών σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Για τη συγκεκριμενοποίηση δε της αόριστης αυτής έννοιας υποστηρίζεται ότι κριτήριο αποτελεί η κοινωνική ηθική, δηλαδή οι αντιλήψεις του μέσου, κατά γενική αντίληψη χρηστά και λογικά σκεπτόμενου κοινωνικού ανθρώπου, ενώ χρήσιμη είναι και η έννοια της δημόσιας τάξης. Για τις λοιπές έννοιες, ήτοι του δόλου, της ζημίας και του αιτιώδους συνδέσμου ισχύουν τα αυτά που ισχύουν και στο πλαίσιο της διάταξης του άρθρ. 914 ΑΚ.

Σημειωτέον δε ότι οι περισσότερες περιπτώσεις ζημιογόνου περιβαλλοντικής ρύπανσης οφείλονται σε αμέλεια του δράστη, με αποτέλεσμα να μην καθίσταται χρήσιμη η διάταξη του άρθρ. 919 ΑΚ. Στις εν λόγω περιπτώσεις οι ζημίες θα καλύπτονται κατά κύριο λόγο από το άρθρ. 914 ΑΚ. Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν και περιπτώσεις που ορισμένες συμπεριφορές πληρούν και το πραγματικό του άρθρ. 919 ΑΚ, όπως είναι για παράδειγμα η με πρόθεση πρόκληση ατυχήματος, προκειμένου να εισπραχθεί ασφαλιστική αποζημίωση, το οποίο προξενεί περιβαλλοντική μόλυνση.

#### **2.4 Ευθύνη κατ' άρθρο 71 και 922 ΑΚ**

Ο πετρελαϊκός τομέας αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα επιχειρηματικής δράσης. Για την υλοποίηση δε της επιχειρηματικής αυτής δράσης, ο επιχειρηματίας, ο οποίος είναι άλλοτε και κατά κύριο λόγο νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου και άλλοτε φυσικό πρόσωπο, χρησιμοποιεί τρίτα πρόσωπα. Για την αποκατάσταση των περιβαλλοντικού χαρακτήρα ζημιών που λαμβάνουν χώρα λόγω της συμπεριφοράς των προσώπων αυτών ιδιαιτέρως σημαντικές είναι οι διατάξεις των άρθρ. 71 και 922 ΑΚ.

Βάσει του εδ. 1 της διάταξης του αρ. 71ΑΚ το «*νομικό πρόσωπο ευθύνεται για τις πράξεις ή τις παραλείψεις των οργάνων που το αντιπροσωπεύουν, εφόσον η πράξη ή η παράλειψη έγινε κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που τους είχαν*

ανατεθεί και δημιουργεί υποχρέωση αποζημίωσης», καθιερώνοντας ως εκ τούτου αντικειμενική ευθύνη του νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου για τη ζημιογόνο συμπεριφορά των οργάνων του, η οποία καταλογίζεται σε αυτό ως ίδια συμπεριφορά. Το εδ. 1 του άρθρ. 71 ΑΚ συνιστά κανόνα μη αυτοτελή. Κατά συνέπεια, για να στοιχειοθετηθεί αξίωση αποζημίωσης απαιτείται συμπεριφορά, η οποία θεμελιώνει κάποιον από τους νόμιμους λόγους ευθύνης γενικής ή ειδικής διάταξης, που ιδρύει ευθύνη προς αποζημίωση. Όπως διευκρινίζει το εδ. 2 του άρθρ. 71 ΑΚ, το υπαίτιο πρόσωπο ευθύνεται επιπλέον εις ολόκληρον.

Όταν ο ζημιώσας δεν αποτελεί «όργανο» του νομικού προσώπου, το νομικό πρόσωπο ενδέχεται να ευθύνεται προς αποζημίωση ως προστήσας για τις πράξεις ή τις παραλείψεις του προστηθέντος του δυνάμει της διάταξης του άρθρ. 922 ΑΚ. Υπό τους όρους του άρθρ. 922 ΑΚ ωστόσο μπορεί να θεμελιωθεί σε κάθε περίπτωση ευθύνη του φυσικού προσώπου για τη ζημία, που προκάλεσε ενδιάμεσο πρόσωπο. Ειδικότερα, βάσει της ως άνω διατάξεως ορίζεται ότι ο προστήσας «κάποιον άλλον σε μια υπηρεσία» ευθύνεται για τη ζημία που «ο προστηθείς προξένησε σε τρίτον παράνομα κατά την υπηρεσία του».

Η διάταξη αυτή αφενός μεν θεσπίζει αντικειμενική ευθύνη του προστήσαντος για αλλότρια πράξη αφετέρου δε προϋποθέτει, όπως και το εδ. 1 του άρθρ. 71 ΑΚ, τη συνδρομή των όρων, που απαιτούνται για τη γέννηση ευθύνης προς αποζημίωση με βάση άλλον, ιδρυτικό ευθύνης κανόνα. Έχει γίνει δεκτό δε ότι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ευθύνεται ως προστήσας για την αδικοπραξία, που διέπραξε ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα του πλοίου (προστηθέντες) κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας που τους έχει ανατεθεί, όταν η αδικοπραξία σχετίζεται με την εν λόγω υπηρεσία και βρίσκεται σε εσωτερική αιτιώδη σχέση με αυτήν, υπό την έννοια ότι η αδικοπραξία δεν θα υπήρχε χωρίς την πρόσταση ή ότι η πρόσταση ήταν το αναγκαίο μέσο για την τέλεση της αδικοπραξίας.

Κατά συνέπεια, η πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρ. 922 ΑΚ έχει ως επακόλουθο τη γέννηση αξίωσης προς αποζημίωση του ζημιωθέντος έναντι του προστήσαντος. Ταυτοχρόνως, ο προστηθείς ευθύνεται έναντι του ζημιωθέντος, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ευθύνη εις ολόκληρον των προσώπων αυτών



έναντι του ζημιωθέντος<sup>26</sup>.

## **2.5. Ευθύνη κατ' άρθ. 104, 105 και 106 ΕισΝΑΚ**

Για περιβαλλοντική ζημία που προκλήθηκε από παράνομη πράξη ή παράλειψη των οργάνων του Δημοσίου ή των οργάνων που υπηρετούν σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, ιδρύεται υποχρέωση αποζημίωσης σε βάρος του Δημόσιου ή του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου στην πρώτη περίπτωση βάσει της διάταξης του άρθ. 105 εδ. 1 ΕισΝΑΚ, ενώ στη δεύτερη βάσει της διάταξης του άρθρ. 106 σε συνδυασμό με το άρθρ. 105 εδ. 1 ΕισΝΑΚ, στην περίπτωση που η παράνομη συμπεριφορά έλαβε χώρα κατά την άσκηση της ανατεθειμένης στα εν λόγω όργανα δημόσιας εξουσίας.

Αντίθετα, στην περίπτωση που η ζημία έλαβε χώρα από πράξη ή παράλειψη των οργάνων του Δημοσίου ή των οργάνων που υπηρετούν σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, η οποία ανάγεται σε έννομες σχέσεις ιδιωτικού δικαίου ή σχετικές με τη διαχείριση της ιδιωτικής περιουσίας του Δημοσίου ή του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου, το Δημόσιο (άρθρ. 104 ΕισΝΑΚ) ή το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (άρθρ. 106 σε συνδυασμό με άρθρ. 104 ΕισΝΑΚ) ευθύνεται κατά τη διάταξη του άρθρ. 71 ΑΚ<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup> Χρ. Χασάπης - Τ. Κοσμίδης, Δίκαιο Υδρογονανθράκων (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης – Τ. Κοσμίδης), σελ. 420επ.

<sup>27</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασάπης, Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 40.

### 3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ : Αστική Ευθύνη από ειδικούς νόμους

#### 3.1. Αστική ευθύνη κατ' άρθ. 29 ν. 1650/1986

Στις περιβαλλοντικές ζημίες, η αδυναμία του ζημιωθέντος να αποδείξει αφ' ενός μεν την υπαιτιότητα του ζημιώσαντος αφ' ετέρου τον αιτιώδη σύνδεσμο μεταξύ παράνομης και υπαίτιας συμπεριφοράς και περιβαλλοντικής ζημίας οδηγεί στη μη εφαρμογή των ΑΚ 914 επ. Η δυσχέρεια του ζημιωθέντος λοιπόν να αποδείξει την υπαιτιότητα του ζημιώσαντος και την συνδρομή του αιτιώδους συνδέσμου είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί μέσω της διάπλασης ειδικών συναλλακτικών υποχρεώσεων προνοίας και ασφαλείας των φορέων πηγών κίνδυνου για το περιβάλλον, σε συνδυασμό ασφαλώς με την αντιστροφή του βάρους απόδειξης του στοιχείου της υπαιτιότητας.

Εξαιτίας των ανωτέρω δυσχερειών λοιπόν, προτείνεται η καθιέρωση της ευθύνης από διακινδύνευση του φορέα δραστηριοτήτων που συνεπάγονται αυξημένους κινδύνους πρόκλησης περιβαλλοντικών ζημιών. Ο Έλληνας νομοθέτης ανταποκρίθηκε στα ανωτέρω με το άρθ. 29 ν. 1650/1986, σύμφωνα με το οποίο *«οποιοσδήποτε, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, προκαλεί ρύπανση ή άλλη υποβάθμιση του περιβάλλοντος ευθύνεται σε αποζημίωση, εκτός αν αποδείξει ότι ζημία οφείλεται σε ανώτερη βία ή ότι προήλθε από υπαίτια ενέργεια τρίτου που ενήργησε δολίως»<sup>28</sup>.*

Η εφαρμογή της εν λόγω διάταξης είναι περιορισμένη, κυρίως λόγω της αοριστίας που τη χαρακτηρίζει, αλλά και της διαδεδομένης εφαρμογής των διατάξεων για την προστασία της προσωπικότητας (άρθρ. 57, 59 ΑΚ) και τις αδικοπραξίες (άρθρ. 914 επ. ΑΚ) και μάλιστα τις περισσότερες φορές με υποβολή αίτησης λήψης ασφαλιστικών μέτρων. Η διάταξη είναι διατυπωμένη ιδιαιτέρως γενικά, καθώς αφορά τόσο στη ρύπανση (άρθρ. 2 παρ. 2) και στη μόλυνση του περιβάλλοντος (άρθρ. 2 παρ. 3) όσο και στην υποβάθμισή του (άρθρ. 2 παρ. 4). Περαιτέρω, η διάταξη δεν διακρίνει κατά βαθμό και ένταση περιβαλλοντικής

---

<sup>28</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 403 επ.

προσβολής, με αποτέλεσμα να παραβλέπει το γεγονός ότι η εντονότερη προσβολή του περιβάλλοντος πηγάζει κυρίως από τις πλέον εύρωστες οικονομικές δραστηριότητες σε αντίθεση με τις ήσσονος σημασίας οικονομικές δραστηριότητες από τις οποίες προκαλείται και ήσσονος έντασης κίνδυνος για το περιβάλλον και οι οποίες πρέπει ως εκ τούτου να αντιμετωπίζονται επιεικέστερα.

Περαιτέρω, η θέσπιση της ανωτέρας βίας και της δόλιας ενέργειας τρίτου ως ρητρών απαλλαγής καθιστά την εν λόγω διάταξη ιδιαιτέρως προβληματική υπό την έννοια ότι επιρρίπτει το βάρος των δυσμενών συνεπειών της περιβαλλοντικής προσβολής στο κοινωνικό σύνολο ακόμη και στην περίπτωση που πρόκειται για διακεκριμένης έντασης και έκτασης κινδύνους. Συνεπώς, η ρύθμιση αντιμετωπίζει ιδιαιτέρως αυστηρά μικρούς κινδύνους και επιεικώς τους πλέον έντονους. Η διάταξη λοιπόν έχει τη μορφή μίας όλως αόριστης γενικής ρήτρας με ευρύτατο πεδίο εφαρμογής, το οποίο ουσιαστικά διεμβολίζει την ίδια την έννοια της ευθύνης από διακινδύνευση. Δεδομένου δε του γεγονότος ότι η διάταξη δεν διακρίνει ανάλογα με την πηγή και την ένταση του κινδύνου επιβάλλεται εναρμόνιση προς την ίδια την έννοια και το σκοπό της ευθύνης από διακινδύνευση ούτως ώστε να εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις ζημιών που οφείλονται αιτιωδώς σε μεγάλης έντασης κινδύνους, όπως για παράδειγμα σε εργοστάσια και πλοία.

Ο ν. 1650/1986 δεν προβλέπει ρητά το πεδίο εφαρμογής του. Η διάταξη δε του άρθρ. 29 είναι γενικής εφαρμογής, εξαιτίας και της ευρύτατης διατύπωσής της, σε περίπτωση πρόκλησης ζημίας από ρύπανση ή υποβάθμιση του περιβάλλοντος εντός της ελληνικής επικράτειας<sup>29</sup>.

### **3.1.1 Νομική φύση και σκοπός της ευθύνης**

Βάσει της διάταξης του άρθρ. 29, η ευθύνη λόγω ρύπανσης ή υποβάθμισης του περιβάλλοντος εμπίπτει, ως αναφέρθηκε και ανωτέρω, στην κατηγορία της ευθύνης από διακινδύνευση. Η άσκηση δραστηριοτήτων που προκαλούν ρύπανση, μόλυνση ή υποβάθμιση του περιβάλλοντος συνεπάγεται κινδύνους επέλευσης ζημιών, η αποκατάσταση δε των ζημιών αυτών κρίνεται δίκαιο να

---

<sup>29</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασιάκης, Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 41 επ.

επιρριφθεί στους εκμεταλλευόμενους πηγές ρύπανσης, οι οποίοι αντλούν τα οφέλη από αυτές και ως εκ τούτου πρέπει να επωμιστούν και τους σχετικούς κινδύνους. Η εν λόγω εκ του νόμου ευθύνη διακρίνεται σαφώς τόσο από την ενδοσυμβατική ευθύνη όσο και από τις άλλες μορφές ευθύνης που καθιερώνει ο Αστικός Κώδικας και ιδίως, από την αδικοπρακτική ευθύνη.

Για τη θεμελίωση της ευθύνης του ρυπαίνοντος κατ' άρθ. 29 δεν καθίσταται απαραίτητη η συνδρομή των προϋποθέσεων της αδικοπρακτικής ευθύνης ως αυτές αναλύθηκαν ανωτέρω, αλλά πρέπει να αποδειχθεί αποκλειστικά και μόνο ότι επήλθε ζημία, ότι υφίσταται αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ αυτής και της ρυπογόνου εγκατάστασης και ότι η ζημία εμπίπτει στον προστατευτικό σκοπό της διάταξης.

Η διάταξη του άρθ. 29 έχει ως άμεσο και κύριο σκοπό την προστασία προσώπων και αγαθών που εκτίθενται σε κινδύνους, τους οποίους συνεπάγεται η εγκατάσταση και λειτουργία δραστηριοτήτων εν δυνάμει επιβλαβών για το περιβάλλον. Ως εκ τούτου, ο κύριος σκοπός της εν λόγω διάταξης είναι αποκαταστατικός. Στο πλαίσιο της προστασίας δε της εν λόγω διάταξης εμπίπτουν όλα τα ιδιωτικά έννομα αγαθά και συμφέροντα που συνδέονται με οποιοδήποτε τρόπο με το περιβάλλον και με την προστασία των οποίων εξυπηρετείται ο σκοπός της διάταξης. Από το γεγονός ότι σκοπός της διάταξης είναι η προστασία των περιβαλλοντικών αγαθών, προκύπτει ότι η αποκατάσταση ζημιών σε ιδιωτικά έννομα αγαθά επιδιώκεται εξαιτίας του εν λόγω σκοπού. Η εξυπηρέτηση δε του σκοπού της προληπτικής προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών επιδιώκεται μέσω της καθιέρωσης γνήσιας αντικειμενικής ευθύνης για τις περιβαλλοντικές ζημιές, βάσει της οποίας οι φορείς των επικίνδυνων για το περιβάλλον έργων και δραστηριοτήτων καθίστανται επιμελέστεροι ως προς την τήρηση των περιβαλλοντικών όρων, γεγονός που έχει ως συνέπεια τη μείωση των κινδύνων για τα ιδιωτικά έννομα αγαθά και συμφέροντα<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 405 επ.

### 3.1.2 Προϋποθέσεις ευθύνης

Η ρύπανση ή επιβάρυνση του περιβάλλοντος αποτελεί εν πρώτοις προϋπόθεση της ευθύνης. Ειδικότερα, βάσει της διάταξης του αρ. 2 παρ. 1 του ν. 1650/1986 περιβάλλον είναι «το σύνολο των φυσικών και ανθρωπογενών παραγόντων και στοιχείων που βρίσκονται σε αλληλεπίδραση και επηρεάζουν την οικολογική ισορροπία, την ποιότητα της ζωής, την υγεία των κατοίκων, την ιστορική και πολιτιστική παράδοση και τις αισθητικές αξίες». Περαιτέρω, ο νόμος ορίζει στο άρθρ. 2 παρ. 2 και την έννοια της ρύπανσης ως την «παρουσία στο περιβάλλον ρύπων, δηλαδή κάθε είδους ουσιών, θορύβου, ακτινοβολίας ή άλλων μορφών ενέργειας σε ποσότητα, συγκέντρωση ή διάρκεια που μπορούν να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, στους ζωντανούς οργανισμούς και στα οικοσυστήματα ή υλικές ζημίες και γενικά να καταστήσουν το περιβάλλον ακατάλληλο για τις επιθυμητές χρήσεις του», της μόλυνσης στο άρθρ. 2 παρ. 3, ως την «μορφή ρύπανσης που χαρακτηρίζεται από την παρουσία παθογόνων μικροοργανισμών στο περιβάλλον ή δεικτών που υποδηλώνουν την πιθανότητα παρουσίας τέτοιων μικροοργανισμών» αλλά και της υποβάθμισης του περιβάλλοντος στο άρθρ. 2 παρ. 4 αυτού ως την «πρόκληση από ανθρώπινες δραστηριότητες ρύπανσης ή οποιοσδήποτε άλλης μεταβολής στο περιβάλλον, η οποία είναι πιθανό να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οικολογική ισορροπία, στην ποιότητα ζωής και στην υγεία των κατοίκων, στην ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά και στις αισθητικές αξίες». Άξιο ιδιαίτερης αναφοράς στο σημείο αυτό αποτελεί το γεγονός ότι για τη θεμελίωση της αστικής ευθύνης το άρθρ. 29 δεν αναφέρει την περιβαλλοντική μόλυνση ως ειδική επικίνδυνη δραστηριότητα. Η μόλυνση ωστόσο είναι κατά νόμο μορφή ρύπανσης και ως εκ τούτου γίνεται δεκτό ότι μπορεί να επιφέρει την εφαρμογή της διάταξης.

Περαιτέρω, απαιτείται η πρόκληση ζημίας σε βάρος ορισμένου φυσικού ή νομικού προσώπου, η οποία σημειωτέον πρέπει να είναι το αποτέλεσμα του σχετικού γεγονότος της ρύπανσης ή της υποβάθμισης του περιβάλλοντος. Κατά συνέπεια, δεν αρκεί η πρόκληση ρύπανσης ή υποβάθμισης, αλλά απαιτείται η πρόκληση ζημίας από αυτή σε προστατευόμενο ιδιωτικό έννομο αγαθό. Η ζημία δε πρέπει να είναι περιουσιακής φύσης και μπορεί να είναι θετική, να συνίσταται

δηλαδή σε μείωση της αξίας της περιουσίας του θιγέντος ή αποθετική (διαφυγόν κέρδος), να συνίσταται δηλαδή σε ματαίωση αύξησης, εφόσον αυτή προσδοκείται με πιθανότητα σύμφωνα με τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων ή τις ειδικές περιστάσεις και ιδίως τα προπαρασκευαστικά μέτρα που έχουν ληφθεί (άρθρ. 298 εδ. 2 ΑΚ). Περιουσιακή ζημία υφίσταται μάλιστα ακόμα και στην περίπτωση κατά την οποία τρίτος προβαίνει στην ανόρθωση της βλάβης που προέκυψε από την πραγμάτωση του κινδύνου ο οποίος πηγάζει από τη ρυπογόνο δράση. Στις περισσότερες περιπτώσεις τρίτος είναι το Δημόσιο λόγω της υποχρέωσής του που πηγάζει από το άρθρ. 24 του Συντάγματος ή ιδιώτης ο οποίος ανέλαβε τις δαπάνες για να αποκαταστήσει την προσβολή σε έννομο αγαθό του από τη ρύπανση ή την υποβάθμιση. Στη ζημία ωστόσο δεν εμπίπτουν οι ενδεχόμενες δαπάνες πρόληψης διότι στην περίπτωση αυτή δεν υφίσταται αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ αυτών και του νόμιμου λόγου ευθύνης. Ζήτημα ενδέχεται να προκύψει αναφορικά με την κάλυψη των μελλοντικών και έμμεσων ζημιών, καθώς στο πεδίο της περιβαλλοντικής ευθύνης είναι ιδιαιτέρως συχνό το φαινόμενο να προκαλούνται και να διαπιστώνονται ζημίες σε έννομα αγαθά με την παρέλευση ικανού χρόνου από το περιστατικό της ρύπανσης ή της υποβάθμισης, η επέλευση των οποίων μάλιστα πιθανολογείται με βασιμότητα. Ερώτημα τίθεται επιπλέον και για τις έμμεσες ζημίες, οι οποίες επέρχονται ως περαιτέρω συνέπειες στη συνολική περιουσιακή κατάσταση του θιγέντος. Οι εν λόγω μορφές ζημιών στην περίπτωση που υφίσταται αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ αυτών και του ζημιογόνου γεγονότος αποκαθίστανται πλήρως<sup>31</sup>. Προκύπτει δε ότι η θεμελίωση ευθύνης από διακινδύνευση προϋποθέτει αιτιώδη συνάφεια μεταξύ πηγής κινδύνου και ζημίας, η οποία και θα κριθεί με βάση την αρχή της πρόσφορης αιτιότητας.

Κρίσιμη για την οριοθέτηση της ευθύνης καθίσταται η θεωρία του σκοπού του κανόνα δικαίου, βάσει της οποίας στην περίπτωση που τα αγαθά που προσβλήθηκαν με την παράβαση ενός κανόνα δικαίου δεν εντάσσονται στο πλαίσιο των αγαθών που έχει σκοπό να προστατεύσει η εν λόγω διάταξη, ο θιγόμενος αδυνατεί να επικαλεστεί την παράβαση.

---

<sup>31</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασάπης, *Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές* (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 41 επ.

Στις περιπτώσεις της ευθύνης από διακινδύνευση επιβάλλεται περιορισμός με βάση τον ειδικότερο σκοπό του ιδρυτικού της ευθύνης από διακινδύνευση κανόνα δικαίου. Δικαιολογητικός λόγος της καθιέρωσης ευθύνης από διακινδύνευση είναι η ύπαρξη και εξουσίαση πηγής κινδύνου και η αποκομιδή οφέλους από αυτήν εκ μέρους του κατόχου. Άμεση συνέπεια λοιπόν είναι η ζημία να καταλογίζεται όταν πραγματοποιούνται οι κίνδυνοι, οι οποίοι οδήγησαν τον νομοθέτη στη θέσπιση αυξημένης ευθύνης. Συνεπώς, εν προκειμένω, η ζημία πρέπει να συνιστά αποτέλεσμα της πραγμάτωσης των τυπικών κινδύνων, οι οποίοι συνδέονται με την κατοχή και λειτουργία μιας πηγής ρυπάνσεως ή υποβαθμίσεως του περιβάλλοντος<sup>32</sup>.

### 3.1.3 Έννομη συνέπεια

Η συνδρομή των προϋποθέσεων ευθύνης, σε συνδυασμό ταυτοχρόνως με την απουσία κάποιου λόγου απαλλαγής ως θα αναλυθεί κατωτέρω, οδηγεί σε γέννηση σχετικής ενοχής με περιεχόμενο την υποχρέωση αποζημίωσης του ρυπαίνοντος προς το ζημιωθέντα. Η συγκεκριμένη ενοχική σχέση ρυθμίζεται από τις διατάξεις των άρθρ. 297 επ. ΑΚ. ενώ καταρχήν εφαρμόζεται η αρχή της χρηματικής αποζημίωσης (άρθρ. 297 εδ. 1 ΑΚ). Ο ν. 1650/1986 δεν προβλέπει περιορισμό ποσού στο ύψος της χρηματικής αποζημίωσης, με αποτέλεσμα να αποκαθίσταται το σύνολο της ζημίας. Ωστόσο, δεν αποκλείεται το δικαστήριο να επιδικάσει φυσική (in natura) αποζημίωση κατόπιν εκτίμησης των ειδικών περιστάσεων και στην περίπτωση που η αποζημίωση με τον εν λόγω τρόπο δεν προσκρούει στο συμφέρον του δανειστή. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να υποβληθεί σχετικό αίτημα από οποιονδήποτε από τους διαδίκους (συζητητικό σύστημα, άρθρ. 106 ΚΠολΔ). Αντικείμενο της φυσικής αποζημίωσης είναι η αποκατάσταση της προηγούμενης κατάστασης, η οποία διαταράχθηκε από τη ζημιογόνο δράση ενώ αυτούσια αποζημίωση στην περίπτωση του άρθρ. 29 είναι κάθε ενέργεια, βάσει της οποίας επανέρχονται τα πράγματα στην πρότερη κατάστασή τους, δηλαδή πριν λάβει χώρα το ζημιογόνο γεγονός της ρύπανσης ή της υποβάθμισης του περιβάλλοντος. Επιχειρώντας μία κριτική προσέγγιση της in

---

<sup>32</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 408

natura αποζημίωσης στην αστική ευθύνη από ρύπανση, παρατηρείται ότι ο σκοπός του ν. 1650/1986 εξυπηρετείται πλήρως, καθώς η επιδίκαση της φυσικής αποζημίωσης καθίσταται το πλέον πρόσφορο και ενδεδειγμένο μέτρο για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού, ήτοι της προστασίας του περιβάλλοντος.

Η φυσική αποκατάσταση ωστόσο δεν πρέπει εκ προοιμίου να θεωρείται προτιμητέα αντί της χρηματικής αποζημίωσης, ενώ στο πεδίο των περιβαλλοντικών ζημιών ουδόλως εύκολη παρουσιάζεται στην πράξη η πλήρης αποκατάσταση. Η αυτοδύναμη αποκατάσταση ενδέχεται να διαρκέσει πάρα πολλά χρόνια, με αποτέλεσμα η οποιαδήποτε προσπάθεια επαναφοράς των πραγμάτων στην προτέρα κατάστασή τους να έχει περιορισμένη προοπτική επιτυχίας. Σε μία τέτοια περίπτωση δε, στην οποία η επαναφορά κρίνεται αλυσιτελής, ως μόνο μέσο αποζημίωσης απομένει η καταβολή χρημάτων. Ζήτημα τίθεται περαιτέρω για τη δυνατότητα ανόρθωσης της ηθικής βλάβης. Η διάταξη του άρθρ. 932 ΑΚ, η οποία προβλέπει και χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης δημιουργεί ερμηνευτικό πρόβλημα καθότι η ευθύνη από διακινδύνευση δεν αποτελεί αδικοπράξια. Βέβαια, γίνεται εν γένει δεκτό ότι η διάταξη πρέπει να ερμηνευθεί με ευρύτητα ούτως ώστε να συμπεριλάβει και την αντικειμενική, δηλαδή τη μη πταισματική, ευθύνη. Υποστηρίζεται, δηλαδή, ότι για την εφαρμογή του άρθρ. 932 ΑΚ αρκεί όχι η ύπαρξη αστικού αδικήματος, αλλά απλώς η παράνομη, έστω μη υπαίτια, πράξη. Στο πλαίσιο της ευθύνης από διακινδύνευση δεν απαιτείται, όμως, παράνομη πράξη. Παρ' όλα αυτά πρέπει να γίνει δεκτό ότι και σε αυτήν την περίπτωση έχει εφαρμογή η διάταξη του άρθρ. 932 ΑΚ. Η διάταξη δεν έχει σκοπό να τροποποιήσει τους όρους της ευθύνης, αλλά απλώς να επεκτείνει τις συνέπειές της στην ηθική βλάβη ανεξαρτήτως της επέλευσης περιουσιακής ζημίας.

Πράγματι, στο άρθρ. 29 δεν προβλέπεται ρητά σχετική δυνατότητα. Εκ του σκοπού του νόμου ωστόσο, ως αυτός αναφέρεται στο άρ. 1 βάσει του οποίου *«1... η θέσπιση θεμελιωδών κανόνων και η καθιέρωση κριτηρίων και μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος, έτσι ώστε ο άνθρωπος, ως άτομο και μέλος του κοινωνικού συνόλου, να ζει σε ένα υψηλής ποιότητας περιβάλλον, μέσα στο οποίο να προστατεύεται η υγεία του και να ευνοείται η ανάπτυξη τη προσωπικότητάς του. 2. β) Η διασφάλιση της ανθρώπινης υγείας και από τις διάφορες μορφές υποβάθμισης του*



περιβάλλοντος και ειδικότερα από τη ρύπανση και τις οχλήσεις.» οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι μία ευθύνη, η οποία θα κατατείνει στην ανόρθωση μόνο της περιουσιακής ζημίας, αγνοώντας τη βούληση του νομοθέτη για προστασία και των μη περιουσιακών εννόμων αγαθών, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι ουδόλως απουσιάζει η κριτική στην αποζημιωτική ρύθμιση του άρθρ. 29. Η καθιέρωση της εν λόγω ευθύνης έχει ως αποτέλεσμα μία δίκαιη και εύλογη επιβάρυνση του φορέα της πηγής του κινδύνου για το περιβάλλον. Στην πράξη, όμως, καταλήγει ο υπόχρεος να μετακυλύει την υποχρέωσή του αυτή σε τρίτους, με αποτέλεσμα να επέρχεται «κοινωνικοποίηση» της ζημίας. Το εν λόγω μειονέκτημα είναι εγγενές στην ευθύνη του άρθρ. 29, στην πράξη όμως ενδέχεται να εξισορροπήσει με τη λήψη μέτρων, όπως για παράδειγμα φορολογικών κινήτρων, ούτως ώστε να επιβραβευθεί εν τέλει ο συνετός φορέας της πηγής του κινδύνου<sup>33</sup>.

#### **3.1.4 Απαλλαγή από ευθύνη**

Σύμφωνα με το άρθρ. 29, ο υπεύθυνος απαλλάσσεται στην περίπτωση που αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε ανώτερα βία ή σε πταίσμα τρίτου που ενήργησε με δόλο.

Για την οριοθέτηση της ανωτέρας βίας έχουν υποστηριχθεί δύο θεωρίες. Σύμφωνα με την υποκειμενική θεωρία, ανώτερα βία είναι κάθε περιστατικό απρόβλεπτο και αναπότρεπτο, ακόμη και με μέτρα άκρας επιμέλειας και σύνεσης. Η εν λόγω θεωρία εισάγει ευρεία και ιδιαιτέρως επιεική για τον οφειλέτη έννοια ανωτέρας βίας.

Για την οριοθέτηση της ανωτέρας βίας ως λόγου απαλλαγής από την ευθύνη για αποζημίωση πρόσφορη καθίσταται η αντικειμενική θεωρία, σύμφωνα με την οποία η ανώτερη βία είναι γεγονός εξωτερικό, ξένο προς το πρόσωπο ή τη δραστηριότητα ή επιχείρηση του οφειλέτη κ.λ.π. και απρόβλεπτο, που δεν συνδέεται με τους τυπικούς κινδύνους της δραστηριότητας ή της επιχείρησης και οι συνέπειές του δεν μπορούν να αποτραπούν ακόμη και με τη λήψη μέτρων άκρας επιμέλειας και σύνεσης. Στην περίπτωση ιδίως ευθύνης από ρύπανση ή

---

<sup>33</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασιάπης, *Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές* (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 46 επ.

υποβάθμιση του περιβάλλοντος είναι ορθότερη η υιοθέτηση της αντικειμενικής θεωρίας, ούτως ώστε ο κάτοχος της πηγής του κινδύνου να απαλλάσσεται αποκλειστικά και μόνο για γεγονότα ξένα προς τη σφαίρα επιρροής του.

Η δόλια πράξη τρίτου αποτελεί επίσης λόγο απαλλαγής από την ευθύνη, τόσο γιατί διακόπτει την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της επικίνδυνης εγκατάστασης ή δραστηριότητας και της ζημίας, όσο και γιατί απορρέει από την γενική αξιολογική αρχή, σύμφωνα με την οποία η υποκειμενική ευθύνη προηγείται κατ' αρχήν της αντικειμενικής.

Τέλος, και παρά το γεγονός ότι ο νόμος δεν περιλαμβάνει ρητώς στους λόγους απαλλαγής από την ευθύνη το πταίσμα του ζημιωθέντος, γίνεται δεκτό ότι η διάταξη του άρθ. 300 ΑΚ έχει εφαρμογή και στις περιπτώσεις ευθύνης από διακινδύνευση με αποτέλεσμα να καθίσταται δυνατός ο περιορισμός ή και ο αποκλεισμός της ευθύνης, στην περίπτωση που ο ζημιωθείς έχει συμβάλει με πράξη ή παράλειψη στη ζημία. Κατά συνέπεια, για τον αποκλεισμό της ευθύνης κατ' άρθ. 29, ο υπόχρεος δύναται να επικαλεστεί και να αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται είτε σε δόλια πράξη τρίτου είτε σε πταίσμα του ίδιου του ζημιωθέντος ή ακόμη ότι ο τελευταίος είναι κάτοχος πηγής κινδύνου, για την οποία ο νόμος θεσπίζει ευθύνη από διακινδύνευση και η λειτουργία της οποίας συνδέεται αιτιωδώς με τη ζημία.

### **3.1.5 Υπόχρεος και Δικαιούχος**

Όποιος προκαλεί ρύπανση ή υποβάθμιση οφείλει να αποκαταστήσει τις ζημίες που συνδέονται αιτιωδώς με τη δραστηριότητα του. Η διάταξη του άρθ. 29 επιρρίπτει το κόστος της αποκατάστασης της ζημίας σε αυτόν που ωφελείται από την άσκηση δραστηριότητας ή την εκμετάλλευση εγκατάστασης που ενέχει κινδύνους για το περιβάλλον. Ο τελευταίος δικαίως βαρύνεται με τις ζημίες που επέρχονται εξαιτίας της κερδοφόρας για τον ίδιο αλλά συνάμα και επικίνδυνης για το περιβάλλον συμπεριφοράς του, καθότι είναι και ο μόνος που δύναται να τις αποτρέψει λαμβάνοντας τα κατάλληλα προληπτικά μέτρα. Κατά κανόνα ο υπόχρεος επιρρίπτει το όποιο κόστος αυτασφάλισης ή ασφάλισης αστικής ευθύνης στην τιμή των προϊόντων του, με αποτέλεσμα η επιβάρυνση να μετακυλιέται σε ευρύτερο κύκλο προσώπων και ως εκ τούτου να

«κοινωνικοποιείται» η ζημία.

Ως οφειλέτης κατ' άρθ. 29 είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου ενώ η ευθύνη από διακινδύνευση βάσει της διάταξης του άρθ. 29 δεν επεκτείνεται στους προστηθέντες, η ευθύνη των οποίων κρίνεται βάσει των γενικών διατάξεων. Σε περίπτωση που η ζημία λοιπόν οφείλεται σε συμπεριφορά προστηθέντος, ο προστήσας ευθύνεται βάσει της διάταξης του άρθ. 29 από διακινδύνευση, ενώ η ευθύνη του προστηθέντος έναντι του ζημιωθέντος κρίνεται κατά τις γενικές περί αδικοπραξιών διατάξεις.

Αν η ζημία προκλήθηκε από περισσότερα πρόσωπα, τα πρόσωπα αυτά ευθύνονται έναντι του ζημιωθέντος εις ολόκληρον (ΑΚ 926), στις μεταξύ τους δε σχέσεις η ευθύνη κατανέμεται βάσει του πταίσματος του καθενός και του μεγέθους της συμβολής του στην έκταση της ζημίας (αιτιότητα). Στην περίπτωση που όλοι οι υπόχρεοι ευθύνονται βάσει του άρθ. 29, η κατανομή της ζημίας στις μεταξύ τους σχέσεις θα γίνει αποκλειστικά με βάση το στοιχείο της αιτιότητας.

Ως δικαιούχος αποζημιώσεως θεωρείται κάθε πρόσωπο που έχει υποστεί ζημία, η οποία σημειωτέον συνδέεται αιτιωδώς με την επικίνδυνη δραστηριότητα του υπόχρεου, ενώ και το Δημόσιο συμπεριλαμβάνεται στους δικαιούχους αποζημιώσεως σε σχέση με τις δαπάνες που καταβάλλει για την άρση των συνεπειών της ρύπανσης ή της υποβάθμισης<sup>34</sup>.

### **3.1.6 Παραγραφή**

Ο ν. 1650/1986 δεν προβαίνει σε ειδική πρόβλεψη αναφορικά με το θέμα της παραγραφής της αξίωσης αποζημίωσης. Ως εκ τούτου, εφαρμόζονται οι γενικές διατάξεις του ΑΚ. Ειδικότερα, εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρ. 937 παρ. 1 ΑΚ, βάσει της οποίας η απαίτηση από αδικοπραξία παραγράφεται με την πάροδο πενταετίας από τον χρόνο που ο ζημιωθείς έλαβε γνώση της ζημίας και του υπόχρεου σε αποζημίωση. Ωστόσο, σε κάθε όμως περίπτωση η απαίτηση παραγράφεται μετά την πάροδο είκοσι ετών από την πράξη. Η διάταξη δεν αφορά μόνο στην αδικοπρακτική ευθύνη, αλλά και στην ευθύνη από διακινδύνευση. Η παρ. 2 του εν λόγω άρθρου ορίζει ότι «αν η αδικοπραξία αποτελεί συνάμα κολάσιμη

---

<sup>34</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 408 επ.

πράξη που κατά τον ποινικό νόμο υπόκειται σε μακρότερη παραγραφή, αυτή ισχύει και για την απαίτηση αποζημίωσης». Η διάταξη βρίσκει εφαρμογή στην περίπτωση της ρύπανσης ή της υποβάθμισης του περιβάλλοντος καθώς το άρθρ. 28 ν. 1650/1986, ως τροποποιήθηκε και ισχύει, προβλέπει σειρά κολάσιμων πράξεων. Βέβαια, στην πλειοψηφία των περιπτώσεων πρόκειται για πλημμελήματα, των οποίων ο χρόνος παραγραφής ορίζεται, βάσει του άρθρ. 111 παρ. 3 ΠΚ, σε πενταετής, αρχόμενος από την ημέρα τελέσεως της αξιόποινης πράξης (άρθρ. 112 ΠΚ). Στις περιπτώσεις λοιπόν στις οποίες η δράση του φορέα της πηγής κινδύνου είναι ζημιογόνος βάσει του άρθρ. 29 και το αδίκημα θεωρείται πλημμέλημα κατά το άρθρ. 28, τότε ουδεμία διαφοροποίηση αναφορικά με το χρόνο παραγραφής υφίσταται, καθώς αυτός είναι και στις δύο περιπτώσεις πενταετής, με αποτέλεσμα να εφαρμόζεται η παρ. 1 του άρθρ. 937 Α.Κ.

Η παρ. 2 του ως άνω άρθρου εφαρμόζεται στις περιπτώσεις τέλεσης του βασικού εγκλήματος της ρύπανσης με σκοπό προσπορισμού οικονομικού ή άλλου υλικού οφέλους, όταν το συνολικό οικονομικό ή άλλο υλικό όφελος υπερβαίνει το ποσό των 73.000 ευρώ (άρθρ. 28 παρ. 3 στ. β'), της κατ' επάγγελμα ή κατά συνήθεια τέλεσης του βασικού εγκλήματος, όταν το συνολικό οικονομικό ή άλλο υλικό όφελος υπερβαίνει το ποσό των 15.000 ευρώ (άρθρ. 28 παρ. 3 στ. β'), της δημιουργίας κινδύνου θανάτου εμβρύου ή ανθρώπου ή εμφάνισης βαριάς σωματικής ή διανοητικής πάθησης σε νεογνό ή βαριάς σωματικής ή διανοητικής πάθησης ανθρώπου (άρθρ. 28 παρ. 3 στ. δ1) και της πρόκλησης σοβαρής ή ευρείας ρύπανσης ή υποβάθμισης ή σοβαρής ή ευρείας οικολογικής και περιβαλλοντικής διατάραξης ή καταστροφής, με βάση το είδος ή την ποσότητα των ρύπων ή την έκταση ή τη σημασία της υποβάθμισης ή το θάνατο εμβρύου ή ανθρώπου ή την εμφάνιση βαριάς σωματικής ή διανοητικής πάθησης ανθρώπου ως εκ του αποτελέσματος διακρινόμενου εγκλήματος (άρθρ. 28 παρ. 3 στ. ε') οπότε πρόκειται για κακούργημα (κάθειρξη). Η παραγραφή στην εν λόγω περίπτωση, βάσει της διάταξης του άρθρ. 111 παρ. 2 ΠΚ είναι δεκαπενταετής. Ως εκ τούτου, ο δικαιούχος της αποζημίωσης δύναται να ασκήσει την αξίωσή του εντός δεκαπενταετίας, ακόμη και στην περίπτωση που έλαβε γνώση της ζημίας και του υπόχρεου αμέσως μετά την πράξη. Όταν παρέλθει η δεκαπενταετία, η απαίτηση παραγράφεται με εξαίρεση την περίπτωση βάσει της οποίας ο δικαιούχος

κατορθώσει να αποδείξει ότι δεν είχε γνώση αυτών των στοιχείων, οπότε χωρεί προβολή της αξίωσης εντός εικοσαετίας από την τέλεση της πράξης, βάσει της διάταξης του άρθρ. 937 παρ. 1 εδ. 2 ΑΚ. Αναφορικά δε με τα υπόλοιπα ζητήματα σε σχέση με την παραγραφή τυγχάνει εφαρμογής η γενική ρύθμιση των άρθρ. 247 επ. ΑΚ.

### **3.1.7 Συρροή**

Η διάταξη του άρθρ. 29 ν. 1650/1986 δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση που τυγχάνουν εφαρμογής διατάξεις άλλων συναφών νομοθετημάτων, οι οποίες καθιερώνουν αποκλειστική εφαρμογή, όπως για παράδειγμα ο ν. 314/1976 βάσει του οποίου κυρώθηκε η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών για τη ρύπανση της θάλασσας με πετρέλαιο. Αναφορικά όμως με τις λοιπές διατάξεις του ΑΚ ή άλλων ειδικών νόμων, οι οποίες δύνανται να εφαρμοστούν σε περίπτωση ρύπανσης ή υποβάθμισης του περιβάλλοντος, δεν υφίσταται αντίστοιχο θέμα, γεγονός το οποίο έχει ως αποτέλεσμα να εφαρμόζεται το άρθρ. 29 σωρευτικά με αυτές. Στην περίπτωση αυτή δε καθίσταται ορθό να δεχτούμε ότι πρόκειται για μια ενιαία αξίωση, η οποία θεμελιώνεται σε περισσότερες νομικές βάσεις (συρροή νομικών βάσεων της αξίωσης)<sup>35</sup>.

### **3.2 Αστική ευθύνη κατ' άρθρο 15 ν. 4042/2012 – ρύπανση περιβάλλοντος με απόβλητα**

Σημείο αναφοράς της νομοθεσίας για τη ρύπανση του περιβάλλοντος με απόβλητα είναι η Οδηγία 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 15ης Ιουλίου 1975, η οποία σημειωτέον υπήρξε και η πρώτη Οδηγία - Πλαίσιο για τα στερεά απόβλητα. Η εν λόγω Οδηγία αυτή έχει πολλάκις τροποποιηθεί, γεγονός που αντανάκλα τις εξελισσόμενες συνθήκες αναφορικά με τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων.

Η Οδηγία 75/442 αντικαταστάθηκε από την Οδηγία-Πλαίσιο 2006/12/ΕΚ «του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 2006, περί

---

<sup>35</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασάπης, *Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές* (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 51 επ.

των στερεών αποβλήτων», η οποία με τη σειρά της καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τη νέα Οδηγία-πλαίσιο 2008/98/ΕΚ «του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών», στην οποία αποσαφηνίζονται βασικές έννοιες ενώ θεσπίζονται ταυτοχρόνως ενιαίοι κανόνες διαχείρισης για όλα τα είδη αποβλήτων.

Η Οδηγία 2008/98 ενσωματώθηκε στην εθνική έννομη τάξη με την Ενότητα Β' (άρθρ. 10 επ.) του ν. 4042/2012, στο πεδίο εφαρμογής του οποίου εμπίπτει κάθε ρύπανση από απόβλητο, με εξαίρεση όσα αναφέρονται στο άρθρ. 10 του εν λόγω νόμου (άρθρ. 2 της Οδηγίας 2008/98). Αναφορικά δε με το χωρικό πεδίο εφαρμογής του νόμου σημειώνεται ότι ο εν λόγω νόμος εφαρμόζεται για κάθε περιβαλλοντική ρύπανση που εντοπίζεται στην ελληνική επικράτεια, ανεξαρτήτως του πού έλαβε χώρα το γεγονός. Το μόνο κρίσιμο κατά συνέπεια είναι να βρίσκονται τα απόβλητα στην ελληνική επικράτεια. Περαιτέρω, το Δικαστήριο έχει κάνει δεκτό ότι το γεγονός ότι η απόρριψη υδρογονανθράκων που δεν έλαβε χώρα στο έδαφος κράτους μέλους, ουδόλως θέτει υπό αμφισβήτηση την εφαρμογή του εν λόγω νομικού πλαισίου, αρκούμενου κατά συνέπεια του γεγονότος ότι οι υδρογονάνθρακες αυτοί κατέληξαν στο έδαφος κράτους μέλους.

Νομική βάση της αστικής ευθύνης σε ενωσιακό επίπεδο θεωρείται η διάταξη του άρθρ. 14 της Οδηγίας 2008/98, στην παρ. 1 της οποίας ορίζεται ότι το κόστος διαχείρισης των αποβλήτων βαρύνει τον αρχικό παραγωγό αποβλήτων, τον τρέχοντα ή τους προηγούμενους κατόχους αποβλήτων. Περαιτέρω, η παρ. 2 του άρθρ. 15 παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να αποφασίζουν ότι το κόστος διαχείρισης των αποβλήτων βαρύνει εν μέρει ή πλήρως τον παραγωγό του προϊόντος από το οποίο προέρχονται τα απόβλητα και ότι οι διανομείς αυτού του προϊόντος μπορούν να μοιράζονται το σχετικό κόστος. Το άρθρ. 14 δε της εν λόγω Οδηγίας μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο με το άρθρ. 15 ν. 4042/2012, το οποίο επαναλαμβάνει κατ' ουσία τη γραμματική διατύπωση της ενωσιακής διάταξης.

Η διάταξη του άρθρ. 15 ν. 4042/2012 έχοντας ως κύριο σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας, με την παρεμπόδιση ή

μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της παραγωγής και της διαχείρισης αποβλήτων και τον περιορισμό του συνολικού αντίκτυπου της χρήσης των πόρων και τη βελτίωση της αποδοτικότητάς της, έχει, κατά κύριο λόγο, προληπτικό χαρακτήρα. Βάσει της διάταξης του άρθρ. 11 αριθ. 1 ν. 4042/2012 ως «απόβλητο» θεωρείται *«κάθε ουσία ή αντικείμενο, το οποίο ο κάτοχός του απορρίπτει ή προτίθεται ή υποχρεούται να απορρίψει»*. Βάσει των ορισμών δε των αριθ. 3 και 4 του ίδιου άρθρου ως απόβλητα έλαια ορίζονται *«τα ορυκτέλαια ή τα συνθετικά λιπαντικά ή τα βιομηχανικά έλαια που δεν είναι πλέον κατάλληλα για τη χρήση, για την οποία αρχικώς προορίζονταν, όπως τα χρησιμοποιημένα έλαια κινητήρων εσωτερικής καύσης»*, ενώ βιοαπόβλητα είναι μεταξύ άλλων *«τα απορρίμματα τροφών και μαγειρείων από σπίτια, εστιατόρια, εγκαταστάσεις ομαδικής εστίασης και χώρους πωλήσεων λιανικής»*.

Περαιτέρω, το άρθρ. 15 ν. 4042/2012 υιοθετεί την αρχή *«ο ρυπαίνων πληρώνει»*, ως ακριβώς όριζε και το άρθρ. 14 παρ. 1 της Οδηγίας 2008/98, ενώ ο προληπτικός χαρακτήρας της νομοθεσίας συνάγεται από την συντριπτική πλειοψηφία των διατάξεων. Συνεπώς, η διάταξη του αρ. 15 του νόμου αναφορικά με την επίρριψη της δαπάνης διαχείρισης των αποβλήτων, ως και έτερες διατάξεις της νομοθεσίας, έχουν κύριο σκοπό την πρόληψη της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος, υπό την έννοια ότι έχουν ως αντικείμενο την πρόβλεψη, προ της προκλήσεως της ρύπανσης και της ζημίας, του τρόπου διάθεσης των αποβλήτων αλλά και του καταλογισμού του κόστους διάθεσής τους. Ωστόσο, το εν λόγω άρθρο δύναται ταυτοχρόνως να επιτελέσει και αποκαταστατική λειτουργία<sup>36</sup>.

Ιδιαίτερως σημαντική θεωρείται η Απόφαση του ΔΕυρΚ της 24ης Ιουνίου 2008 στην υπόθεση C-188/07 Commune de Mesquer κατά Total France SA και Total International Ltd, η οποία περιλαμβάνει συμπεράσματα σημαντικής αξίας αναφορικά με την υποχρέωση ανάληψης του κόστους καθαρισμού του περιβάλλοντος, το οποίο έχει ρυπανθεί λόγω ναυτικού ατυχήματος. Αντικείμενο της απόφασης ήταν η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, η αίτηση της οποίας υποβλήθηκε επί τη βάσει διαφοράς μεταξύ του Δήμου Mesquer στη Γαλλία και των εταιριών Total France SA και Total International Ltd. Η εν λόγω διαφορά

---

<sup>36</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασάπης, *Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές* (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 53 επ.

έλαβε χώρα ενόψει της βύθισης του δεξαμενοπλοίου Erika στις 12 Δεκεμβρίου 1999 στα ανοικτά των γαλλικών ακτών του Ατλαντικού. Το δεξαμενόπλοιο ναυλώθηκε από την Total International Ltd και μετέφερε βαρύ μαζούτ στην Ιταλία. Κατά τη μεταφορά του εμπορεύματος ωστόσο το δεξαμενόπλοιο βυθίστηκε, με αποτέλεσμα να προκαλέσει ρύπανση στις γαλλικές ακτές του Ατλαντικού. Κατόπιν των εν λόγω γεγονότων ο Δήμος Mesquer στράφηκε κατά των ανωτέρω εταιριών και άσκησε αγωγή αιτούμενος αποζημίωση για τις ζημιές που προκάλεσαν στο έδαφός του οι απορριφθέντες λόγω του ανωτέρω ναυαγίου υδρογονάνθρακες.

Θεμελιώδους σημασίας για την κρίση σχετικά με την υποχρέωση των εταιριών να αποζημιώσουν το Δήμο, αναφορικά με τις από αυτόν γενόμενες δαπάνες για τον καθαρισμό και την απορρύπανση των παραλίων του, ήταν η απάντηση στο ερώτημα αν οι απορριφθέντες στη θάλασσα υδρογονάνθρακες δύνανται να χαρακτηριστούν ως απόβλητο κατά την έννοια της ως άνω αναφερθείσας Οδηγίας. Το Δικαστήριο προέβη στη διατύπωση δύο βασικών κριτηρίων, ούτως ώστε να διευκολύνεται κάθε φορά η διαπίστωση αν μία ουσία αποτελεί απόβλητο κατά την έννοια της Οδηγίας ή όχι. Το πρώτο κριτήριο συνίσταται στη διευκρίνιση, αν η ουσία αποτελεί υπόλειμμα παραγωγής, δηλαδή προϊόν του οποίου δεν επιδιώχθηκε η παραγωγή, ή όχι. Σε περίπτωση θετικής απαντήσεως το Δικαστήριο αποδέχεται κατ' αρχήν το χαρακτηρισμό της ουσίας ως αποβλήτου. Το δεύτερο κριτήριο τίθεται σε συνάρτηση με το βαθμό της πιθανότητας επαναχρησιμοποίησεως της οικείας ουσίας δίχως προηγούμενη μεταποίηση. Εφόσον η πιθανότητα μιας τέτοιας επαναχρησιμοποίησεως της κρίσιμης ουσίας είναι μεγάλη, αυτή δεν δύναται να θεωρείται ως απόβλητο κατά την έννοια του άρθρ. 1 παρ. 1 στ. α' της Οδηγίας «περί των στερεών αποβλήτων».

Βάσει των ως άνω σκέψεων, το ΔΕυρΚ οδηγήθηκε στο συμπέρασμα ότι οι μεταφερόμενοι με το δεξαμενόπλοιο υδρογονάνθρακες δεν θεωρούντο απόβλητο κατά την έννοια της ως άνω διατάξεως, καθότι αποτελούσαν αντικείμενο εκμεταλλεύσεως ή εμπορίας υπό οικονομικώς συμφέροντος όρους και μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμο δίχως να υφίσταται απαίτηση προηγούμενης μεταποίησεως αυτών. Το αυτό ωστόσο, αποφάσισε, δεν πρέπει να γίνει δεκτό αναφορικά με τους υδρογονάνθρακες, που απορρίπτονται στη



θάλασσα κάτω από συνθήκες ναυαγίου και αναμειγνύονται με ύδωρ ή και ιζήματα, καθώς στην εν λόγω περίπτωση απαιτείται, για να είναι δυνατή η εκμετάλλευση ή η εμπορία των υδρογονανθράκων, να έχει προηγηθεί πράξη μεταποίησης αυτών.

Αναφορικά με την ανάληψη δε του κόστους καθαρισμού των θαλασσίων υδάτων και του χερσαίου εδάφους κράτους μέλους λόγω ρύπανσης από ναυτικό ατύχημα, το Δικαστήριο ακολούθησε το κάτωθι σχήμα: Εν πρώτοις, υπόχρεος ανάληψης του κόστους καθαρισμού είναι ο πλοιοκτήτης. Εν συνεχεία, υπόχρεοι θεωρούνται, πλέον του πλοιοκτήτη, και ο πωλητής της κρίσιμης ουσίας και ο ναυλωτής του πλοίου, μόνον όμως στο βαθμό που τα πρόσωπα αυτά συνέβαλαν στον κίνδυνο επελεύσεως της ρυπάνσεως, παραλείποντας να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή του ατυχήματος. Τέλος, εφόσον άπαντες οι ανωτέρω απαλλάσσονται από το εθνικό δίκαιο της υποχρεώσεώς τους προς καταβολή του κόστους απορρυπάνσεως και ενώ το κόστος της απορρύπανσης δεν καλύπτεται ταυτοχρόνως από άλλους πόρους, η υποχρέωση αυτή μπορεί να καταλογιστεί στον παραγωγό της κρίσιμης ουσίας (εν προκειμένω: τον πετρελαιοπαραγωγό), υπό την προϋπόθεση όμως ότι συνέβαλε και αυτός στον κίνδυνο επελεύσεως της ρυπάνσεως που προκάλεσε το ναυτικό ατύχημα<sup>37</sup>.

Εκ των παραπάνω λοιπόν προκύπτει ότι ο ρυπαίνων υποχρεούται βάσει της αποκαταστατικής λειτουργίας των άρθρ. 15 ν. 4042/2012 και άρθρ. 14 της Οδηγίας 2008/98 να πραγματοποιήσει ο ίδιος τον καθαρισμό του περιβάλλοντος ή σε διαφορετική περίπτωση να αναθέσει σε άλλο πρόσωπο την εκτέλεσή του ή εναλλακτικά να καταβάλει στο πρόσωπο που είτε πραγματοποίησε το ίδιο τις απαιτούμενες για την απορρύπανση εργασίες είτε τις ανέθεσε σε τρίτο και κατέβαλε σε αυτόν το κόστος. Εν προκειμένω, η αποζημίωση έχει σκοπό την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη το εν λόγω πρόσωπο εξαιτίας της πραγματοποίησης ή της ανάθεσης των εργασιών. Τέτοια ζημία προκύπτει ιδίως σε βάρος του Δημοσίου λόγω της υποχρεώσεώς του βάσει του άρθρ. 24 παρ. 1 Συντ. να λαμβάνει ιδιαίτερα μέτρα για τη διαφύλαξη του περιβάλλοντος, αλλά και

---

<sup>37</sup> Τ. Κοσμίδης, Ζητήματα σχετικά με την υποχρέωση προς ανάληψη της δαπάνης καθαρισμού του περιβάλλοντος σε περίπτωση ρύπανσεώς του λόγω ναυτικού ατυχήματος – Συνάμα σχολιασμός της απόφασης του ΔΕυρΚ της 24<sup>ης</sup> Ιουνίου 2008 στην υπόθεση C-188/07, Αρμ 2009,988 επ.

εις βάρος του ιδιώτη, που έχει υποστεί βλάβη από τη ρύπανση σε ιδιωτικό έννομο αγαθό περιβαλλοντικού χαρακτήρα.

Για τη θεμελίωση δε της ευθύνης πρέπει να συντρέχουν οι κάτωθι προϋποθέσεις: α) ρύπανση του περιβάλλοντος με απόβλητο, β) ζημία και γ) αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του νόμιμου λόγου ευθύνης και της ζημίας. Εκ των ανωτέρω τιθέμενων προϋποθέσεων λοιπόν προκύπτει ότι η ύπαρξη πταίσματος δεν αποτελεί όρο της ευθύνης. Υποκείμενα δε της ευθύνης καθίστανται ο αρχικός παραγωγός των αποβλήτων καθώς και ο τρέχοντας ή οι προηγούμενοι κάτοχοι αποβλήτων. Δεδομένου δε του γεγονότος ότι δεν απαιτείται πταίσμα του ρυπαίνοντος προκύπτει ότι η ευθύνη του είναι γνήσια αντικειμενική, ενώ ειδικότερα πρόκειται για ευθύνη από διακινδύνευση, καθότι για τη στοιχειοθέτηση της ευθύνης δεν απαιτείται η ύπαρξη παρανομίας. Η παραγωγή δε καθώς και η κατοχή αποβλήτων συνιστούν δραστηριότητες που εγκυμονούν κίνδυνο ρυπάνσεως του περιβάλλοντος και ως εκ τούτου εν δυνάμει πρόκληση ζημίας. Οι εν λόγω επικίνδυνες δραστηριότητες λοιπόν αποτελούν το δικαιολογητικό λόγο της υιοθέτησης της αρχής της διακινδύνευσης από το νομοθέτη. Ο σκοπός της αστικής ευθύνης, ο οποίος κατά βάση συνίσταται στην προστασία της υγείας του ανθρώπου και του περιβάλλοντος από τις επιβλαβείς επιδράσεις που ενδέχεται να προκληθούν από την έκθεσή τους σε απόβλητα, επιτυγχάνεται βάσει τόσο της αποκαταστατικής όσο και της προληπτικής λειτουργίας της ευθύνης.

Η ρύπανση του περιβάλλοντος με απόβλητο λοιπόν αποτελεί την πρώτη προϋπόθεση για τη γένεση της αξίωσης αποζημίωσης. Η πρόκληση της ρύπανσης ωστόσο πρέπει να έχει ως αιτία ουσία ή αντικείμενο, το οποίο να χαρακτηρίζεται από το νόμο ως «απόβλητο». Βάσει της διάταξης του άρθρ. 11 αριθ. 1 ν. 4042/2012 και άρθρ. 3 αριθ. 1 της Οδηγίας 2008/98 ως απόβλητο ορίζεται κάθε ουσία ή αντικείμενο το οποίο ο κάτοχός του *«απορρίπτει ή προτίθεται ή υποχρεούται να απορρίψει»*. Στα απόβλητα περιλαμβάνονται επίσης τα επικίνδυνα απόβλητα, ως αυτά ορίζονται στο άρθρ. 11 αριθ. 2 ν. 4042/2012, τα απόβλητα έλαια, ως ορίζονται στο άρθρ. 11 αριθ. 3 ν. 4042/2012 καθώς και τα βιολογικά απόβλητα ως ορίζονται στο άρθρ. 11 αριθ. 4 του αυτού νόμου. Περαιτέρω, στο άρθρ. 10 ν. 4042/2012 περιλαμβάνονται οι ουσίες και τα αντικείμενα που εξαιρούνται από το

πεδίο εφαρμογής της οικείας ρύθμισης.

Βάσει της πάγιας νομολογίας του ΔΕΚ η έννοια των αποβλήτων όχι μόνο δεν μπορεί να ερμηνεύεται περιοριστικώς, λόγω του σκοπού της σχετικής νομοθεσίας, που συνίσταται στην προστασία της υγείας του ανθρώπου και του περιβάλλοντος, αλλά αντιθέτως πρέπει να ερμηνεύεται ευρέως βάσει και του άρθρ. 191 παρ. 2 ΣΛΕΕ, το οποίο ορίζει ότι η πολιτική της Κοινότητας αποβλέπει σε υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος.

Δεύτερη προϋπόθεση για τη θεμελίωση ευθύνης αποτελεί η επέλευση ζημίας. Ως ζημία δε, πρέπει να γίνει αντιληπτή η βλάβη, που αντιστοιχεί στο «κόστος διαχείρισης των αποβλήτων». Κόστος διαχείρισης των αποβλήτων θεωρείται κάθε συνδεδεμένη με τον καθαρισμό του περιβάλλοντος δαπάνη. Η ζημία τυγχάνει περιουσιακή ενώ, προκειμένου να πραγματοποιηθούν οι πράξεις που απαιτούνται για την απορρύπανση του περιβάλλοντος, λαμβάνει χώρα μείωση της περιουσίας του ζημιωθέντος (θετική ζημία). Η ρύπανση μπορεί να προκαλέσει και αποθετική ζημία, η οποία ωστόσο δεν καταλαμβάνεται από το άρθρ. 15 ν. 4042/2012, ως ακριβώς ισχύει και για την ηθική βλάβη.

Ως τελευταία προϋπόθεση για τη θεμελίωση ευθύνης θεωρείται η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ του νόμιμου λόγου ευθύνης και της ζημίας. Ένεκα του γεγονότος δε ότι πρόκειται περί ευθύνης από διακινδύνευση η θεωρία της πρόσφορης αιτίας δεν θεωρείται καθοριστικό κριτήριο για τον προσδιορισμό των ζημιών, σε αντίθεση με τη θεωρία του αναγκαίου όρου και του σκοπού του κανόνα δικαίου, τα οποία αποτελούν θεμελιώδη κριτήρια.

Βάσει του άρθρ. 15 ν. 4042/2012 ως υποκείμενα της ευθύνης θεωρούνται ο αρχικός παραγωγός των αποβλήτων, ο τρέχων ή οι προηγούμενοι κάτοχοι των αποβλήτων. Ως αρχικός παραγωγός δε ορίζεται, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρ. 11 αριθ. 5 «κάθε πρόσωπο, του οποίου οι δραστηριότητες παράγουν απόβλητα», ενώ ο νόμος δεν προσδιορίζει ποιες δραστηριότητες εμπίπτουν στο πραγματικό του ως άνω ορισμού. Με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων του άρθρ. 10 ν. 4042/2012 λοιπόν, προκύπτει ότι από τον ορισμό αυτό καταλαμβάνεται κάθε δραστηριότητα, συνεπεία της οποίας δημιουργούνται απόβλητα, ανεξαρτήτως οποιουδήποτε άλλου κριτηρίου, όπως για παράδειγμα του αντικειμένου της ή του σκοπού της.

Σε περίπτωση ακούσιας απόρριψης υδρογονανθράκων στη θάλασσα λόγω ναυαγίου, το Δικαστήριο έχει κάνει δεκτό ότι ο πλοιοκτήτης που μεταφέρει τους υδρογονάνθρακες πρέπει να θεωρείται ως έχων παραγάγει τα απόβλητα, αφού αυτοί βρισκόταν στην κατοχή του πριν καταστούν απόβλητα. Βάσει της διάταξης του άρθρου 11 αριθ. 6 ν. 4042/2012 κάτοχος θεωρείται «ο παραγωγός των αποβλήτων ή το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, στην κατοχή του οποίου ευρίσκονται τα απόβλητα», ενώ εκτός από τον αρχικό παραγωγό στην κατηγορία του παραγωγού των αποβλήτων εντάσσεται και κάθε πρόσωπο που πραγματοποιεί εργασίες προεπεξεργασίας, ανάμειξης ή άλλες που οδηγούν σε μεταβολή της φύσης ή της σύνθεσης των αποβλήτων, ως ρητά ορίζεται στη διάταξη του αρ. 11 αριθ. 5 ν. 4042/2012. Κατά συνέπεια, κάθε πρόσωπο που συνιστά παραγωγό αποβλήτων υπό την ανωτέρω έννοια συνιστά ταυτοχρόνως και κάτοχο των αποβλήτων. Ωστόσο, από τον (τρέχοντα) κάτοχο των αποβλήτων πρέπει να διακρίνεται ο προηγούμενος κάτοχος αποβλήτων, στην κατηγορία του οποίου περιλαμβάνονται τα πρόσωπα εκείνα που δεν είναι τρέχοντες κάτοχοι αποβλήτων αλλά ούτε και παραγωγοί αποβλήτων. Η ως άνω αναφερθείσα απόφαση του ΔΕΚ έκρινε ότι ως προηγούμενος κάτοχος δύναται να θεωρηθεί ο πωλητής των υδρογονανθράκων αυτών και ναυλωτής του πλοίου που τους μετέφερε, εφόσον συντέινε στον κίνδυνο επελεύσεως της ρυπάνσεως που προκάλεσε το συγκεκριμένο ναυάγιο, και ειδικότερα αν παρέλειψε να λάβει τα σκοπούμενα στην πρόληψη παρόμοιου περιστατικού μέτρα, ιδίως δε αν δεν επέδειξε την απαιτούμενη επιμέλεια κατά την επιλογή του πλοίου.

Αποτέλεσμα της πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων τυγχάνει η θεμελίωση ευθύνης του ρυπαίνοντος προς αποζημίωση. Ο ρυπαίνων, ως οφειλέτης, διατηρεί την υποχρέωση να αποκαταστήσει τη ζημία που υπέστη ο ζημιωθείς, ως δικαιούχος. Περαιτέρω, η έκταση της αποζημίωσης εξαρτάται από την έκταση της ζημίας ενώ η υποχρέωση προς αποζημίωση ισοδυναμεί με την υποχρέωση αποκατάστασης της ζημίας στο βαθμό ασφαλώς που υφίσταται αιτιώδης συνάφεια αυτής με το νόμιμο λόγο ευθύνης. Με την αποζημίωση αποκαθίσταται αποκλειστικά η θετική (περιουσιακή) ζημία, η οποία αντιστοιχεί με τις δαπάνες που απαιτούνται για τον καθαρισμό του περιβάλλοντος από τα απόβλητα ενώ χρηματική ικανοποίηση για ηθική βλάβη καταρχήν δεν οφείλεται

βάσει της διάταξης του άρθρ. 15 ν. 4042/2012. Για παράδειγμα, στην περίπτωση ναυαγίου δεξαμενοπλοίου που μεταφέρει υδρογονάνθρακες η αποζημίωση δεν περιλαμβάνει μόνον τις δαπάνες για τον καθαρισμό του περιβάλλοντος από τους υδρογονάνθρακες, αλλά και αυτές που απαιτούνται για τον καθαρισμό του από κάθε άλλη ρυπογόνο ουσία που σχετίζεται με το ναυάγιο, καθώς και την ανέλκυση του ίδιου του δεξαμενοπλοίου. Ο υπολογισμός της ζημίας λαμβάνει χώρα βάσει των πραγματικών στοιχείων, που ισχύουν σε κάθε δεδομένη περίπτωση ενώ η παροχή της αποζημίωσης πραγματοποιείται καταρχήν σε χρήμα βάσει της διάταξης του άρθρου 297 εδ. 1 ΑΚ. Ωστόσο, υπό προϋποθέσεις, είναι πιθανό να επιδικαστεί φυσική (in natura) αποκατάσταση βάσει της διάταξης του άρθρου 297 εδ. 2 ΑΚ, βάσει της οποίας ο ζημιώσας υποχρεούται είτε να αναλάβει ο ίδιος τον καθαρισμό του περιβάλλοντος είτε να αναθέσει σε τρίτο τον καθαρισμό του περιβάλλοντος και να αναλάβει με τη σειρά του το κόστος της εν λόγω ανάθεσης. Η εν λόγω δυνατότητα προβλέπεται ρητώς στη διάταξη του άρθρ. 24 παρ. 1 ν. 4042/2012 (άρθρ. 15 παρ. 1 της Οδηγίας 2008/98), που ορίζει ότι *«αρχικοί παραγωγοί ή άλλοι κάτοχοι αποβλήτων πραγματοποιούν οι ίδιοι την επεξεργασία των αποβλήτων ή αναθέτουν την επεξεργασία σε έμπορο ή σε οργανισμό ή σε επιχείρηση που εκτελεί εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων ή μέσω διακανονισμού με δημόσιο ή ιδιωτικό οργανισμό συλλογής αποβλήτων»*.

Στο σχετικό περί αποβλήτων νόμο δεν περιλαμβάνονται ρυθμίσεις που να σχετίζονται με τον περιορισμό ή την απαλλαγή του ζημιώσαντος από την ευθύνη του, ενώ τέτοιος περιορισμός ή απαλλαγή δύναται να λάβει χώρα δυνάμει της διάταξης του άρθρ. 300 ΑΚ. Συγκεκριμένα, βάσει της διάταξης αυτής, και συγκεκριμένα της παρ. 1 εδ. α' αυτής, καθίσταται δυνατός ο περιορισμός ή η απαλλαγή του ζημιώσαντος, στην περίπτωση που ο ίδιος ο ζημιωθείς *«συντέλεσε από δικό του πταίσμα στη ζημία ή την έκτασή της»*. Περαιτέρω, βάσει του εδ. β' δε της αυτής παραγράφου *«Το αυτό ισχύει και όταν εκείνος που ζημιώθηκε παρέλειψε να αποτρέψει ή να περιορίσει τη ζημία ή δεν επέστησε την προσοχή του οφειλέτη στον κίνδυνο ασυνήθιστα μεγάλης ζημίας τον οποίο ο οφειλέτης ούτε γνώριζε ούτε όφειλε να γνωρίζει»*, ενώ βάσει της παρ. 2 της εν λόγω διατάξεως *«η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και για το πταίσμα των προσώπων για τα οποία ευθύνεται εκείνος που ζημιώθηκε»*. Εκ της απουσίας λοιπόν απαλλακτικής ρυθμίσεως, αλλά και από την

ίδια τη νομική φύση της ευθύνης του ρυπαίνοντος ως ευθύνης από διακινδύνευση, προκύπτει ότι ο ρυπαίνων ευθύνεται και για τα τυχηρά γεγονότα, καθώς μία αντίθετη ερμηνεία θα είχε ως αποτέλεσμα τη συρρίκνωση της αποκαταστατικής λειτουργίας της ευθύνης.

Το πρόσωπο που υπέστη τη ζημία από τη ρύπανση του περιβάλλοντος με τα απόβλητα, ήτοι ο ζημιωθείς είναι και ο δικαιούχος αποζημιώσεως. Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων θα είναι το Δημόσιο ή ΝΠΔΔ, ενώ ενδέχεται να είναι και ο ζημιωθείς σε ιδιωτικό έννομο αγαθό περιβαλλοντικού χαρακτήρα. Ωστόσο, για να χαρακτηρισθεί ο ζημιωθείς ως δικαιούχος της αποζημίωσης η ιδιότητά του ως φυσικού ή νομικού προσώπου, ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου καθίσταται πλήρως αδιάφορη.

Τα θέματα που ανακύπτουν σε περίπτωση ευθύνης περισσότερων προσώπων επιλύονται βάσει των άρθρ. 926 και 927 ΑΚ, διατάξεις οι οποίες τυγχάνουν εφαρμογής όχι μόνον επί αδικοπραξίας (άρθρ. 914 ΑΚ), αλλά και επί αντικειμενικής ευθύνης. Αν η ζημία προκαλείται από περισσότερα πρόσωπα, η σχέση των εν λόγω προσώπων με το ζημιωθέντα (εξωτερική σχέση) διέπεται από το άρθρ. 926 ΑΚ, το οποίο ιδρύει εις ολόκληρον ευθύνη των εν λόγω προσώπων έναντι του ζημιωθέντος. Στην εσωτερική σχέση των περισσότερων υπόχρεων, η αναγωγική σχέση μεταξύ τους καθορίζεται βάσει της αρχής ο «ρυπαίνων πληρώνει», ενώ λαμβάνεται ταυτοχρόνως υπόψη και η διάταξη του άρθρ. ΑΚ 927. Ως εκ τούτου, ο επιμερισμός της ευθύνης στην προκειμένη περίπτωση λαμβάνει χώρα αποκλειστικά μεταξύ αυτών που προκάλεσαν τη ρύπανση στο περιβάλλον. Το κριτήριο βάσει του οποίου επιμερίζεται η ευθύνη μεταξύ των συνυπόχρεων καθίσταται αυτό της αιτιότητας, καθότι πρόκειται για αντικειμενική ευθύνη και ως εκ τούτου δεν λαμβάνεται υπόψη το πταίσμα. Το ποσοστό δε ευθύνης του καθενός προσδιορίζεται ανάλογα με την αιτιώδη συμβολή του στο επιζήμιο αποτέλεσμα. Ειδικότερα, κρίσιμο καθίσταται το ποσοστό συμβολής του δημιουργικού της ευθύνης γεγονότος στην πρόκληση και την έκταση της ζημίας. Στην περίπτωση που δεν μπορεί να εξακριβωθεί το ποσοστό αυτό, το άρθρ. 927 εδ. 3 ΑΚ ορίζει ότι η ζημία κατανέμεται μεταξύ των συνοφειλετών σε ίσα μέρη. Η εν λόγω διάταξη υποχωρεί ενώπιον της αρχής ο «ρυπαίνων πληρώνει» η οποία και παραμένει σε πρώτο επίπεδο ανεφάρμοστη.

Λαμβανομένου δε υπόψη του γεγονότος ότι στο νόμο δεν εμπεριέχεται κάποια ειδική διάταξη που να ρυθμίζει τα της παραγραφής, γίνεται δεκτό ότι ο χρόνος της παραγραφής της αξίωσης αποζημίωσης λόγω ρύπανσης του περιβάλλοντος με απόβλητα ρυθμίζεται βάσει του άρθρ. 937 ΑΚ.

Η ευθύνη από ρύπανση του περιβάλλοντος με απόβλητα κατ' άρθρ. 15 ν. 4042/2012 ουδόλως επηρεάζει τις αξιώσεις που μπορεί να έχει ο ζημιωθείς βάσει έτερων διατάξεων περί ευθύνης. Επί συρροής λοιπόν περισσότερων νόμιμων λόγων ευθύνης υπάρχει κατ' ουσία μια ενιαία αξίωση, η οποία ωστόσο θεμελιώνεται σε περισσότερες νομικές βάσεις<sup>38</sup>.

### **3.3 Αστική ευθύνη κατ' άρθρο III παρ. 1 της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών, όπως κυρώθηκε με το ν. 314/1976, για πρόκληση ζημιών από ρύπανση με πετρέλαιο**

Δεδομένου ότι η θάλασσα δεν έχει όρια έγινε από νωρίς αντιληπτό ότι η αντιμετώπιση του όποιου προβλήματος θαλάσσιας ρύπανσης μπορεί να λάβει χώρα μόνο σε διεθνές επίπεδο. Η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969 «Περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου» που κυρώθηκε με τον Ν. 314/1976 (ΦΕΚ Α' 106) αποτέλεσε βάση συμβιβασμού απόψεων μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών και των παράκτιων κρατών<sup>39</sup>.

Η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969 καθιερώνει ευθύνη από διακινδύνευση του πλοιοκτήτη για τις ζημίες που προήλθαν από ρύπανση της θάλασσας λόγω διαφυγής ή διαρροής πετρελαίου από το πλοίο του.

Στο άρθ. 1 της Σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το άρθ. 2 του Πρωτοκόλλου του 1992 «Για την τροποποίηση της Διεθνούς Συμβάσεως του 1969 «Περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου, 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων», που κυρώθηκε με το ΠΔ 197/1995 (ΦΕΚ Α' 106), περιλαμβάνονται ορισμοί εννοιών κρίσιμοι για την ευθύνη του πλοιοκτήτη.

---

<sup>38</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασάπης, *Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές* (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 53 επ.

<sup>39</sup> Κοτσίρης Λ.(1985) *Αστική ευθύνη για ρύπανση θαλάσσης από πετρελαιοειδή*, Τιμητικός Τόμος Αλ. Λιτζεροπούλου 1985, σελ.505

Ειδικότερα, βάσει της διάταξης του άρθ. Ι, όπως τροπ. με το άρθ. 2 παρ. 1 του Πρωτοκόλλου 1992 της Σύμβασης, «πλοίο σημαίνει κάθε κινούμενο στη θάλασσα σκάφος καθώς και οποιοδήποτε τύπου θαλάσσιο ναυπήγημα που έχει κατασκευαστεί ή διαρρυθμιστεί για τη μεταφορά πετρελαίου χύμα ως φορτίου, με την επιφύλαξη ότι πλοίο ικανό να μεταφέρει πετρέλαιο χύμα και άλλα φορτία θεωρείται ως πλοίο μόνο όταν μεταφέρει πράγματι πετρέλαιο χύμα ως φορτίο καθώς και κατά τη διάρκεια κάθε ταξιδιού που ακολουθεί μία τέτοια μεταφορά, εκτός αν αποδεικνύεται ότι δεν υπάρχουν σε αυτό κατάλοιπα πετρελαίου χύμα από τη μεταφορά αυτή». Από τον ανωτέρω ορισμό αποδεικνύεται ότι η Σύμβαση των Βρυξελλών αφορά μόνο την περίπτωση των πετρελαιοφόρων πλοίων που μεταφέρουν πετρέλαιο ως εμπόρευμα ενώ δεν καταλαμβάνει τις περιπτώσεις διαρροής πετρελαίου ως καυσίμου για την κίνηση του πλοίου. Από τον ορισμό του πετρελαίου στο άρθ. Ι παρ. 5, βάσει του οποίου «πετρέλαιο σημαίνει κάθε εμμένον ορυκτό πετρέλαιο υδρογονανθράκων όπως το αργό πετρέλαιο, το μαζούτ, το βαρύ ντήζελ και λιπαντέλαια είτε μεταφέρεται επί πλοίου ως φορτίον είτε στις δεξαμενές καυσίμων ενός τέτοιου πλοίου», προκύπτει ότι η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών έχει εφαρμογή στην περίπτωση διαρροής πετρελαίου που χρησιμοποιείται ως καύσιμο μόνο όμως από πετρελαιοφόρα. Οι διατάξεις της εν λόγω Σύμβασης δεν εφαρμόζονται, βάσει του άρθ. ΧΙ παρ. 1, για τα πολεμικά πλοία ή τα πλοία που ανήκουν στο κράτος ή υπόκεινται στην διαχείρισή του και χρησιμοποιούνται, κατά τον χρόνο του ατυχήματος, για κυβερνητικούς, μη εμπορικούς σκοπούς.

Εν συνεχεία, βάσει του άρθ. 1 παρ. 3 της Σύμβασης «Πλοιοκτήτης σημαίνει το πρόσωπον ή τα πρόσωπα τα εμφανιζόμενα εν τω νηολογίω ως κύριοι του πλοίου και εν ελλείψει νηολογήσεως, το πρόσωπον ή τα πρόσωπα εἰς α ανήκει το πλοῖον. Εν τούτοις, οσάκις πλοῖον ανήκει εἰς τι Κράτος και τυγχάνει διαχειρίσεως υπό εταιρείας εμφανιζομένης εν των Κράτει τούτω ως διαχειρίστριας του πλοίου, ο όρος πλοιοκτήτης σημαίνει την εταιρείαν ταύτην».

Σύμφωνα δε με το άρθ. Ι παρ. 6, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, «Ζημία από ρύπανση σημαίνει: α) απώλεια ή ζημία που προκαλείται εκτός του πλοίου από μόλυνση, προερχόμενη από διαφυγή ή εκροή πετρελαίου από το πλοίο, οπουδήποτε και αν επέλθει μια τέτοια διαφυγή ή εκροή, με την επιφύλαξη ότι αποζημίωση για



υποβάθμιση του περιβάλλοντος άλλη από εκείνη για απώλεια κέρδους από μία τέτοια υποβάθμιση περιορίζεται στις δαπάνες των εύλογων μέτρων αποκατάστασης που πράγματι αναλήφθηκαν ή πρόκειται να αναληφθούν, β) τις δαπάνες των προληπτικών μέτρων και περαιτέρω την απώλεια ή ζημία που προκλήθηκε από προληπτικά μέτρα». Ωστόσο, από τη διατύπωση της ως άνω διατάξεως γεννώνται ερωτηματικά σχετικά με την κατάφαση του αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ ζημιολογικού περιστατικού και προληπτικών μέτρων.

Περιστατικό, σύμφωνα με το άρθρ. 1 παρ. 8, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρ. 2 παρ. 8 του Πρωτοκόλλου του 1992, θεωρείται «κάθε συμβάν ή σειρά συμβάντων ή σειρά περιστατικών που έχουν την ίδια προέλευση, η οποία προκαλεί ζημία από ρύπανση ή δημιουργεί σοβαρή και παρούσα απειλή πρόκλησης μίας τέτοιας ζημίας».

Στο πεδίο εφαρμογής δε της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών, σύμφωνα με το άρθρ. II, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρ. 3 του Πρωτοκόλλου του 1992, υπάγονται μόνο οι ζημίες από ρύπανση που προκαλούνται στα χωρικά ύδατα ή και στο έδαφος συμβαλλόμενου Κράτους, οι ζημίες στην αποκλειστική οικονομική ζώνη που έχει καθορίσει κάθε συμβαλλόμενο Κράτος ή αν το Κράτος δεν έχει καθορίσει αποκλειστική οικονομική ζώνη σε περιοχή εκτεινόμενη πέρα από τα χωρικά ύδατα του Κράτους και παρακείμενη αυτών, η οποία προσδιορίζεται από το Κράτος αυτό σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και δεν εκτείνεται περισσότερο των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης από τις οποίες και μετράται το πλάτος των χωρικών υδάτων, καθώς και τα προληπτικά μέτρα οπουδήποτε και αν έχουν ληφθεί για να προληφθεί ή μειωθεί η ζημία<sup>40</sup>.

Η ευθύνη του πλοιοκτήτη ιδρύεται βάσει της διάταξης του άρθρ. III παρ. 1 της Σύμβασης, ως η Σύμβαση αυτή κυρώθηκε με το πρώτο άρθρο του ν. 314/1976, ως τροποποιήθηκε και ισχύει με το άρθρ. 4 παρ. 1 του Π.Δ. 197/1995, η οποία ρητά προβλέπει ότι «με την εξαίρεση όσων ορίζονται στις παρ. 2 και 3 του άρθρου αυτού, ο πλοιοκτήτης, κατά τον χρόνο ενός περιστατικού ή σε περίπτωση που το περιστατικό αποτελείται από σειρά συμβάντων κατά τον χρόνο εμφάνισης του πρώτου από αυτά, είναι υπεύθυνος για κάθε ζημία ρυπάνσεως που προκλήθηκε από

---

<sup>40</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 413 επ.

το πλοίο ως αποτέλεσμα του περιστατικού». Δεδομένου του γεγονότος λοιπόν ότι δεν απαιτείται πταίσμα του πλοιοκτήτη για να στοιχειοθετηθεί η ευθύνη του, ως εκ τούτου η ευθύνη του θεωρείται γνήσια αντικειμενική. Ειδικότερα, πρόκειται για ευθύνη από διακινδύνευση, καθότι δεν απαιτείται η ύπαρξη παρανομίας ως αυτοτελής προϋπόθεση. Η μεταφορά του πετρελαίου δε με πλοίο αποτελεί δραστηριότητα που ενέχει κίνδυνο ρύπανσης του περιβάλλοντος και κατ' επέκταση πρόκλησης ζημίας, γεγονός το οποίο αποτελεί και τον δικαιολογητικό λόγο για την υιοθέτηση της αρχής της διακινδύνευσης. Η ευθύνη αποσκοπεί στην προστασία της υγείας και της περιουσίας του ανθρώπου από τις επιβλαβείς επιδράσεις του πετρελαίου στη θάλασσα.

Κατά συνέπεια, ως προϋποθέσεις της ευθύνης θεωρούνται το περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο που μεταφέρεται με πλοίο κατά την έννοια του άρθρ. 1 παρ. 8, η πρόκληση ζημίας και ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της ζημίας και του περιστατικού ρύπανσης, καθώς και μεταξύ του ρυπογόνου περιστατικού και της δραστηριότητας του πλοίου. Βάσει της Σύμβασης, υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη ή άλλων προσώπων δεν απαιτείται, ενώ η ζημία, τόσο η θετική όσο και η αποθετική, καλύπτει μόνο τα ιδιωτικά έννομα αγαθά. Αναφορικά δε με τη ζημία στο δημόσιο αγαθό του περιβάλλοντος, αυτή περιλαμβάνει μόνο τις δαπάνες των μέτρων αποκατάστασης.

Η συνδρομή πάντων των ως άνω αναφερθέντων προϋποθέσεων θεμελίωσης της ευθύνης επιφέρει τη γέννηση της αξίωσης αποζημίωσης σε βάρος του πλοιοκτήτη του πλοίου που προκάλεσε τη ρύπανση. Ο δικαιούχος με τη σειρά του οφείλει όχι μόνο να επικαλεστεί αλλά και να αποδείξει το γεγονός ότι υπέστη ζημία καθώς και το ύψος αυτής.

Περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη δύναται να λάβει χώρα σύμφωνα με το άρθρ. V παρ. 1 της Σύμβασης των Βρυξελλών, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρ. 6 παρ. 1 του Πρωτοκόλλου του 1992, βάσει του οποίου «ο πλοιοκτήτης δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του, σύμφωνα με τη Σύμβαση αυτή, ων προς κάθε ένα περιστατικό σε ένα συνολικό ποσό υπολογιζόμενο όπως ακόλουθα: α) 3 εκατ. λογιστικές μονάδες για πλοίο που δεν υπερβαίνει τις 5.000 μονάδες χωρητικότητας, β) για πλοίο με χωρητικότητα μεγαλύτερη από αυτή 420 λογιστικές μονάδες επιπλέον του ποσού που αναφέρεται στην υποπαρ. α' για κάθε

*επιπλέον μονάδα χωρητικότητας με τον όρο πάντως ότι το συνολικό αυτό ποσό δεν θα υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τα 59,7 εκατ. λογιστικές μονάδες». Άξιο ιδιαίτερης αναφοράς ωστόσο αποτελεί το γεγονός ότι ο ως άνω περιορισμός της ευθύνης αποκλείεται σε περίπτωση δόλου και βαρειάς αμέλειας.*

Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης του 1969 διαπιστώθηκε ότι υπάρχει πιθανότητα να λάβουν χώρα περιστατικά στα οποία η ζημία να υπερβαίνει τα όρια ευθύνης του πλοιοκτήτη. Με σκοπό την εξασφάλιση λοιπόν αποζημίωσης για περιστατικά που δεν καλύπτονται από τη Σύμβαση, ιδρύθηκε, βάσει μιας νέας Σύμβαση που υπογράφηκε το 1971, ένα Διεθνές Κεφάλαιο με έδρα και γραμματεία στο Λονδίνο. Πρόκειται περί ενός διακυβερνητικού οργανισμού που ιδρύθηκε από τα κράτη, οι πόροι του οποίου εξασφαλίζονται βάσει ενός ειδικού τέλους που επιβάλλεται σε φυσικά και νομικά πρόσωπα που διενεργούν εισαγωγή και εξαγωγή πετρελαίου στα συμβεβλημένα κράτη. Κάθε κράτος που υπογράφει και κυρώνει τη Σύμβαση του 1971 γίνεται ταυτοχρόνως και μέλος στο Διεθνές Κεφάλαιο Αποζημίωσης για Ρύπανση από Πετρέλαιο (International Oil Pollution Compensation Fund, IOPC Fund). Στη Σύμβαση προβλέπεται υποχρεωτική ασφάλιση του πλοίου από τον πλοιοκτήτη ενώ κάλυψη υφίσταται μόνο για το πετρέλαιο το οποίο μεταφέρεται χύμα με πλοίο. Με σκοπό την αναζήτηση οποιουδήποτε ποσού από το Διεθνές Κεφάλαιο θα πρέπει αφενός μεν τα μέρη της Σύμβασης αυτής να είναι μέρη και στη Σύμβαση του 1969, αφετέρου θα πρέπει και το κράτος της σημαίας του πλοίου που προκάλεσε τη ζημία να είναι μέρος της Σύμβασης του 1971. Περαιτέρω, το Διεθνές Κεφάλαιο προβαίνει σε καταβολή αποζημίωσης και σε όποιον διεκδικεί αποκατάσταση της ζημίας η οποία όμως δεν μπορεί να λάβει χώρα βάσει της Σύμβασης του 1969 είτε ένεκα του γεγονότος ότι ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται για κάποιον από τους προβλεπόμενους λόγους είτε καθότι δεν έχει την οικονομική δυνατότητα να αναλάβει πλήρως τις σχετικές υποχρεώσεις αποζημίωσης και η ασφαλιστική κάλυψη δεν επαρκεί ή η ζημία υπερβαίνει τα ποσοτικά όρια της ευθύνης κατά τη Σύμβαση του 1969. Η πλειοψηφία των περιστατικών εμπίπτει στην τελευταία κατηγορία ενώ οι σχετικές αξιώσεις εγείρονται ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων των κρατών - μερών της Σύμβασης, οι αποφάσεις των

οποίων καθίστανται εκτελεστές σε όλα τα κράτη της Σύμβασης<sup>41</sup>.

Βάσει του άρθ. III παρ. 2 της Σύμβασης ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαλλαγεί από κάθε ευθύνη για τη ζημία από ρύπανση της θάλασσας, στην περίπτωση που αποδείξει ότι:

1. Η ζημία οφείλεται σε πολεμικές ενέργειες, εχθροπραξίες, εμφύλιο πόλεμο, επανάσταση ή φυσικά φαινόμενα αναπότρεπτου και ακαταμάχητου είδους.

2. Η ζημία επήλθε εξ ολοκλήρου από πράξη ή παράλειψη τρίτου που ενήργησε με δόλο.

3. Η ζημία οφείλεται σε αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη Κυβέρνησης ή άλλην αρχής υπεύθυνης για τη συντήρηση των φάρων, φανών ή άλλων βοηθημάτων την ναυσιπλοΐας κατά την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών<sup>42</sup>.

Η διατύπωση δε της πρώτης ως άνω αναφερόμενης περιπτώσεως είναι τέτοια που ουδέν περιθώριο αμφιβολίας αφήνει περί του ότι πρόκειται για γεγονότα εντελώς εξαιρετικής φύσης, τα οποία εμπίπτουν στην έννοια της ανωτέρας βίας. Το γεγονός της ανωτέρας βίας δεν θεωρείται απαραίτητο να έχει προκαλέσει εξ ολοκλήρου τη ζημία, αλλά αρκεί απλώς να αποτελεί την άμεση αιτία. Ο επόμενος κίνδυνος που οδηγεί σε απαλλαγή του πλοιοκτήτη συνδέεται με την πρόκληση της ζημίας εξ ολοκλήρου από πράξη ή παράλειψη τρίτου που ενήργησε με δόλο. Στην περίπτωση αυτή δεν είναι αναμενόμενο να διοχετεύεται η ευθύνη στον κύριο, αφού ο τρίτος ενεργεί εν προκειμένω με πρόθεση. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι για την επιτυχή επίκληση απαιτείται η επέμβαση του τρίτου να αποτελεί την αποκλειστική αιτία της ρύπανσης, δίχως την ύπαρξη και άλλης αιτίας. Θεωρείται αυτονόητο δε ταυτοχρόνως ότι δεν θα πρέπει να υπάρχει υπαιτιότητα του κυρίου ή των προσώπων για τα οποία αυτός υπέχει ευθύνη. Εν συνεχεία, και αναφορικά με τον τρίτο εξαιρούμενο κίνδυνο, ο οποίος σημειωτέον αποτέλεσε αντικείμενο έντονης συζήτησης, λόγω της κρατικής εμπλοκής, επισημαίνεται ότι στην περίπτωση που η ζημία προκλήθηκε λόγω αμέλειας ή άλλης άδικης πράξης του κράτους ή άλλης αρχής υπεύθυνης για

<sup>41</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασάπης, *Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές* (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 70 επ.

<sup>42</sup> Καράκωστας, *Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών* (3η έκδ. 2011), σελ. 414 επ.

τη συντήρηση φάρων, φανών ή άλλων βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, ο κύριος του πλοίου απαλλάσσεται. Απαιτείται λοιπόν η ζημία να πηγάζει καθ' ολοκληρίαν από την πλημμελή κρατική πράξη και να μην υφίσταται άλλη αιτία, αποδιδόμενη σε πρόσωπο για το οποίο ο κύριος υπέχει ευθύνη ή σε τρίτο εντελώς ξένο με την εκτέλεση της θαλάσσιας αποστολής<sup>43</sup>.

Η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών περιέχει επιπλέον και ειδική διάταξη απαλλαγής του πλοιοκτήτη λόγω συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντος. Συγκεκριμένα, βάσει της διάταξης του άρθ. III παρ. 3 «Εάν ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι η εκ ρυπάνσεως ζημία προήλθε εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκ πράξεων ή παραλείψεων γενομένης με πρόθεση προκλήσεως ζημίας εκ μέρους του ζημιωθέντος προσώπου ή εξ αμελείας αυτού δύναται να απαλλαγεί εν όλω ή εν μέρει της έναντι του προσώπου αυτού ευθύνης του». Η ανωτέρω διάταξη, ως ειδικότερη, αποκλείει την εφαρμογή της ΑΚ 300, γεγονός ωστόσο το οποίο δεν έχει κάποια ιδιαίτερη πρακτική σημασία, διότι οι δύο διατάξεις είναι σχεδόν όμοιες. Τόσο η ΑΚ 300 όσο και το άρθ. III παρ. 3 της Σύμβασης των Βρυξελλών εγκαθιδρύουν δυνητική ολική ή μερική απαλλαγή του πλοιοκτήτη, στην περίπτωση που ο τελευταίος αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε πταίσμα του ζημιωθέντος<sup>44</sup>.

Περαιτέρω, στη διάταξη του άρθ. VII της Σύμβασης των Βρυξελλών ορίζεται ότι ο πλοιοκτήτης κάθε πλοίου νηολογημένου σε συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο μεταφέρει ως φορτίο άνω των 2.000 τόνων πετρελαίου «εις χύμα», υποχρεούται να διατηρεί ασφαλιστική κάλυψη της ευθύνης του για ζημία από ρύπανση, που απορρέει από τη Σύμβαση ή άλλη χρηματική ασφάλεια (π.χ. εγγυητική επιστολή Τράπεζας ή πιστοποίηση εκδοθείσα από διεθνές αποζημιωτικό κεφάλαιο), μέχρι το ποσό που προκύπτει από το άρθ. V σχετικά με τον ποσοτικό περιορισμό της ευθύνης, ενώ ταυτοχρόνως ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να έχει στο πλοίο το πιστοποιητικό της ασφαλιστικής κάλυψης.

Επιπροσθέτως, η διάταξη του άρθ. IV της Σύμβασης των Βρυξελλών, όπως αντικαταστάθηκε και ισχύει ρυθμίζει τον καταμερισμό της ευθύνης μεταξύ περισσότερων υπευθύνων έναντι του ζημιωθέντος, αναφέροντας συγκεκριμένα

---

<sup>43</sup> Γ. Θεοχαρίδης, Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση, ΕΝΔ 2005, 168 επ.

<sup>44</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 415

ότι «όταν συμβεί περιστατικό στο οποίο εμπλέκονται δύο ή περισσότερα πλοία, και προκληθεί ζημία ρύπανσης από αυτά, οι πλοιοκτήτες όλων των εμπλεκομένων πλοίων, εκτός αν απαλλάσσονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρ. III, ευθύνονται από κοινού και ατομικά για ολόκληρη τη ζημία, που δεν είναι εύλογα διαιρετή»<sup>45</sup>.

Αναφορικά με το θέμα της παραγραφής των αξιώσεων αποζημίωσης το άρθρ. VIII εδ. 1 της Σύμβασης των Βρυξελλών του 1969 αναφέρει ότι αυτές «αποσβέννυνται, εάν μη εγερθή αγωγή εξ αυτής εντός τριών ετών από της ημερομηνίας καθ' ην επήλθε η ζημία». Περαιτέρω, στο εδ. 2 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι «εν τούτοις, εν ουδεμιά περιπτώσει δύναται να εγερθή αγωγή μετά πάροδο εντός τριών ετών, αφ' ης έλαβε χώρα το συμβάν, εξ ου προεκλήθη η ζημία». Εκ των ανωτέρω, προκύπτει λοιπόν ότι οι σχετικές αξιώσεις αποζημίωσης υπόκεινται σε τριετή παραγραφή με χρόνο ενάρξεως την επέλευση της ζημίας και σε εξαετή παραγραφή με χρόνο ενάρξεως το ζημιογόνο γεγονός. Στην περίπτωση δε που το γεγονός αποτελείται από περισσότερα περιστατικά, η εξαετής παραγραφή αρχίζει από την ημερομηνία του πρώτου περιστατικού (άρθρ. VIII εδ. 3). Η πρόβλεψη της τριετούς λοιπόν καθώς και της εξαετούς παραγραφής βασίζεται αφενός στην προσπάθεια συγκερασμού των ιδιαιτεροτήτων των περιβαλλοντικών ζημιών αφετέρου στην ανάγκη άρσης της εκκρεμότητας μετά από το συμβάν, καθώς η απόδειξη τόσο της ζημίας όσο και του αιτιώδους συνδέσμου καθίστανται ιδιαίτερας δυσχερή.

Το άρθρ. III παρ. 4, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρ. 4 του Πρωτοκόλλου του 1992, προβλέπει ότι «καμία απαίτηση για αποζημίωση για ζημία από ρύπανση δεν μπορεί να ασκηθεί κατά του πλοιοκτήτη κατά τρόπο άλλον από αυτόν που προβλέπει η Σύμβαση και με την επιφύλαξη της παρ. 5 του άρθρου αυτού, καμία απαίτηση για αποζημίωση, είτε κατά τη Σύμβαση είτε κατ' άλλον τρόπο, δεν μπορεί να ασκηθεί εναντίον: α) των προστηθέντων ή εντολοδόχων του πλοιοκτήτη ή των μελών του πληρώματος, β) του πλοηγού ή οποιουδήποτε άλλου προσώπου, το οποίο αν και δεν είναι μέλος του πληρώματος παρέχει υπηρεσίες στο πλοίο, γ) οποιουδήποτε ναυλωτή, διαχειριστή ή εφοπλιστή του πλοίου, δ) οποιουδήποτε προσώπου, που ενεργεί επιχείρηση διάσωσης με τη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή με βάση τις

---

<sup>45</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 416

οδηγίες αρμόδιας δημόσιας αρχής, ε) οποιοδήποτε προσώπου, που λαμβάνει προληπτικά μέτρα, στ) όλων των προσώπων ή εντολοδόχων των προσώπων που αναφέρονται στις υποπαρ. γ', δ' και ε', εκτός αν η ζημία προήλθε από προσωπική τους πράξη ή παράλειψη που διαπράχθηκε με πρόθεση να προκληθεί μία τέτοια ζημία ή απερίσκεπτα και με γνώση ότι μία τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανώς να προκύψει». Εκ των ανωτέρω προκύπτει συνεπώς ότι η ευθύνη από τη Σύμβαση αποκλείει την ευθύνη του πλοιοκτήτη βάσει άλλων διατάξεων ενώ το αυτό ισχύει και για την ευθύνη των προσώπων που αναφέρονται στο ως άνω άρθρο και συνδέονται με το πλοίο είτε ως προστηθέντες του πλοιοκτήτη είτε ως φορείς της οικονομικής αξιοποίησής του, εκτός από την περίπτωση που οι τελευταίοι ενήργησαν με δόλο ή ενσυνείδητη αμέλεια<sup>46</sup>.

#### **3.4 Αστική ευθύνη κατ' άρθ. 3 της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου, όπως κυρώθηκε με το ν. 3393/2005, για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης**

Στη Διεθνή Διάσκεψη που συνήλθε στο Λονδίνο το Μάρτιο του 2001 υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) υπεγράφη η Διεθνής Σύμβαση για την αστική ευθύνη προς αποζημίωση για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης. Την εν λόγω Διεθνή Σύμβαση κύρωσε η Ελλάδα με το νόμο 3393/2005. Σκοπός της Σύμβασης ήταν να ρυθμιστούν διεθνώς οι περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης και τα κατάλοιπα του, παρόλο που οι ποσότητες που διαρρέουν από τα πλοία είναι μικρές συγκρινόμενες ασφαλώς με αυτές των ατυχημάτων, καθότι και οι μικρές ακόμα ποσότητες του πετρελαίου κίνησης προκαλούν σημαντικές ρυπάνσεις, ενώ δεδομένης της συχνότητάς τους συνεπάγονται εν συνόλω υψηλές δαπάνες καθαρισμού.

Στο άρθρο 2 της Σύμβασης ορίζεται το πεδίο εφαρμογής της, βάσει του οποίου η Σύμβαση εφαρμόζεται αποκλειστικά στη ζημία από ρύπανση η οποία προκαλείται στο έδαφος, στα χωρικά ύδατα και στην αποκλειστική οικονομική

---

<sup>46</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασιάκης, Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 74 επ.

ζώνη του κράτους-μέλους, καθώς και σε ζημία που προκλήθηκε από τη λήψη προληπτικών μέτρων που λαμβάνονται οπουδήποτε, για να προλάβουν ή να ελαχιστοποιήσουν τη ρύπανση στις πιο πάνω περιοχές. Πρέπει να σημειωθεί ότι η Σύμβαση εφαρμόζεται και στην περίπτωση που ο τόπος επέλευσης του περιστατικού λαμβάνει χώρα έξω από αυτές τις περιοχές, όπως όταν για παράδειγμα η σύγκρουση πλοίων επέρχεται στην ανοικτή θάλασσα, αλλά η πετρελαιοκηλίδα που προκλήθηκε από τη σύγκρουση και οι ζημιογόνες συνέπειες της επέρχονται στο έδαφος, στα χωρικά ύδατα ή στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του κράτους-μέλους<sup>47</sup>.

Κομβικής σημασίας τυγχάνει η έννοια της ζημίας από ρύπανση, η οποία ορίζεται στο άρθρ. 1 αρ. 4 ως «α) απώλεια ή ζημία που προκαλείται εκτός πλοίου από μόλυνση προερχόμενη από διαφυγή ή απόρριψη πετρελαίου κίνησης από το πλοίο, οπουδήποτε τυχόν τέτοια διαφυγή ή απόρριψη συμβεί, υπό την προϋπόθεση ότι η αποζημίωση για υποβάθμιση του περιβάλλοντος, με εξαίρεση την αποζημίωση για διαφυγόντα κέρδη από την υποβάθμιση αυτή, θα περιορίζεται στις δαπάνες για τα εύλογα μέτρα αποκατάστασης που πράγματι ελήφθησαν ή πρόκειται να ληφθούν, και β) τις δαπάνες για προληπτικά μέτρα και περαιτέρω απώλεια ή ζημία που προκαλούνται από τα προληπτικά μέτρα». Στο άρθρ. 1 αρ. 5 ορίζεται, περαιτέρω, ότι «πετρέλαιο κίνησης σημαίνει κάθε υδρογονανθρακούχο ορυκτό πετρέλαιο, συμπεριλαμβανομένου του λιπαντικού ελαίου, το οποίο χρησιμοποιείται ή προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για τη λειτουργία ή την πρόωση του πλοίου, καθώς και κάθε κατάλοιπο του πετρελαίου ή του λιπαντικού ελαίου αυτού», ενώ κατά το άρθρ. 1 αρ. 1 της Σύμβασης «πλοίο σημαίνει κάθε κινούμενο στη θάλασσα σκάφος και πλωτό ναυπήγημα οποιουδήποτε τύπου». Εκ του ως άνω ορισμού λοιπόν προκύπτει το συμπέρασμα ότι η Σύμβαση δεν καλύπτει μόνο τα πετρελαιοφόρα πλοία, αλλά κάθε πλοίο και πλωτό ναυπήγημα. Στο άρθρο τρίτο δε του ν. 3393/2005 ορίζεται ότι ο εν λόγω νόμος και η Σύμβαση εφαρμόζονται: α) στα πλοία υπό ελληνική σημαία ολικής χωρητικότητας πάνω από 1.000 τόνους, ανεξάρτητα πλόων που εκτελούν και β) στα πλοία με ξένη σημαία ολικής χωρητικότητας πάνω από 1.000 τόνους, για τις περιπτώσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής που

---

<sup>47</sup> Ι. Κοροτζη, Η αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του Λονδίνου του 2001, ΕλλΔνη 2008, 1293 επ.



προσδιορίζει το άρθρ. 2 της Σύμβασης. Οι διατάξεις της Σύμβασης δεν τυγχάνουν εφαρμογής σε πολεμικά πλοία, βοηθητικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού ή άλλα πλοία, η κυριότητα ή εκμετάλλευση των οποίων ανήκει σε Κράτος και τα οποία χρησιμοποιούνται μόνο σε Κρατική μη εμπορική υπηρεσία. Παρόλα αυτά, ένα Κράτος μέρος έχει τη δυνατότητα να αποφασίσει να εφαρμόσει τη Σύμβαση στα πολεμικά πλοία του ή σε άλλα πλοία που περιγράφηκαν ανωτέρω. Ωστόσο, στην εν λόγω περίπτωση, υποχρεούται να προβεί σε σχετική γνωστοποίηση στο Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Η Σύμβαση ορίζει ρητώς στο άρθρ. 4 ότι δεν τυγχάνει εφαρμογής σε ζημιά από ρύπανση όπως αυτή ορίζεται στη Σύμβαση για την αστική ευθύνη του 1969, ανεξάρτητα αν για μια τέτοια ζημιά οφείλεται ή όχι αποζημίωση σύμφωνα με την παραπάνω Σύμβαση. Κατά συνέπεια, οι δύο Συμβάσεις αλληλοαποκλείονται, καθότι η μία αφορά τη ρύπανση από πετρέλαιο ως φορτίο και η έτερη τη ρύπανση από πετρέλαιο ως καύσιμο πλοίου. Συνεπώς οι δύο Συμβάσεις αλληλοσυμπληρώνονται, καθώς καλύπτουν πλήρως τη ρύπανση της θάλασσας<sup>48</sup>.

Το άρθρο 3 της Σύμβασης ιδρύει την ευθύνη του πλοιοκτήτη, η οποία τυγχάνει αντικειμενική, με αποτέλεσμα εκείνος ο οποίος ζημιώνεται από τη ρύπανση δεν απαιτείται να επικαλεστεί και να αποδείξει την υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη. Ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται, μόνο αν ισχυρισθεί και αποδείξει ότι η ζημιά από τη ρύπανση οφείλεται σε λόγους ανώτερης βίας και τυχερών, όπως για παράδειγμα πράξεις πολέμου, παράνομη ή υπαίτια πράξη Κράτους κ.λ.π.

Γενεσιουργό λόγο ευθύνης αποτελεί το περιστατικό, ως αυτό ορίζεται στο άρθρο 1 § 8 της Σύμβασης. Το περιστατικό μπορεί να αποτελείται τόσο από ένα συμβάν όσο και από περισσότερα. Ωστόσο, στη δεύτερη περίπτωση την ευθύνη έχει το πρόσωπο που είναι πλοιοκτήτης κατά το χρόνο της επέλευσης του πρώτου συμβάντος. Ζημιά από ρύπανση, βάσει της διάταξης του άρθρου 1 § 9 της Σύμβασης, είναι αυτή που προκαλείται από τη μόλυνση λόγω διαφυγής ή απόρριψης πετρελαίου κίνησης. Εάν η διαφυγή ή η απόρριψη δεν έχει ως αποτέλεσμα καθαυτή μόλυνση του περιβάλλοντος αλλά μόνο υποβάθμισή του, τότε η αποζημίωση έγκειται στη δαπάνη εύλογων μέτρων αποκατάστασης και

---

<sup>48</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασάπης, *Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές* (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 76 επ.

δεν περιλαμβάνει τα διαφυγόντα κέρδη. Όταν δε κάποιο περιστατικό, όπως για παράδειγμα σύγκρουση, δεν έχει ως άμεσο αποτέλεσμα τη διαρροή, αλλά υφίσταται μόνο απειλή διαρροής πετρελαίου κίνησης, η οποία ωστόσο είναι επικίνδυνη, τότε το ατύχημα αυτό εμπίπτει στην έννοια του περιστατικού και ως εκ τούτου τόσο το κόστος των προληπτικών μέτρων όσο και οι μετέπειτα βλάβες από την τυχόν μόλυνση περιλαμβάνονται στη ζημία από τη ρύπανση. Οι ζημίες ωστόσο που έχουν ως αιτία έκρηξη ή πυρκαγιά που προκλήθηκε από τη διαρροή πετρελαίου δεν υπάγονται στην έννοια της μόλυνσης.

Στην περίπτωση που στο ίδιο γεγονός συμμετέχουν περισσότερα πρόσωπα τότε η ευθύνη τους είναι εις ολόκληρον. Αυτό μπορεί να συμβεί στις περιπτώσεις συμπλοιοκτησίας, συνεφοπλισμού, συγκυριότητας στο πλοίο, καθώς επίσης και όταν υπό τον ευρύ όρο «πλοιοκτήτης» του άρθρου 1 § 3 υπάρχουν στη συγκεκριμένη περίπτωση και εφοπλιστής, διαχειριστής του πλοίου ή μισθωτής γυμνού πλοίου. Εάν στο ίδιο περιστατικό εμπλέκονται δύο ή περισσότερα πλοία, η ευθύνη είναι επίσης εις ολόκληρον για ολόκληρη τη ζημία, μόνο όμως στην περίπτωση που η ζημία αυτή δεν προσδιορίζεται για κάθε πλοίο βάσει του βαθμού και της έκτασης που βαρύνει κάθε ένα εξ αυτών. Ωστόσο, τα πλοία που εμπλέκονται θα πρέπει να αποτελούν πλοία κατά την έννοια του άρθρου 1 § 1 και η ζημία βάσει του άρθρου 3 § 1 θα πρέπει να προέρχεται από διαφυγή ή απόρριψη πετρελαίου κίνησης από όλα τα εμπλεκόμενα πλοία. Στην περίπτωση που κάποιο από τα εμπλεκόμενα πλοία ενεπλάκη στο περιστατικό, ωστόσο δεν προκάλεσε ζημία με διαφυγή ή απόρριψη του δικού του πετρελαίου κίνησης, τότε ο πλοιοκτήτης του δεν ευθύνεται, αλλά ο πλοιοκτήτης που ευθύνεται για την αποκατάσταση της ζημίας, έχει τη δυνατότητα βάσει της § 6 του άρθρου 3 να στραφεί αναγωγικά κατ' αυτού.

Στο άρθρο 4 της Σύμβασης παρατίθενται συγκεκριμένοι λόγοι απαλλαγής του ιδιοκτήτη από την ευθύνη του προς αποζημίωση, τους οποίους ο πλοιοκτήτης - αλλά και ο ασφαλιστής κατά το άρθρο 7 §10 - μπορούν προβάλουν κατ' ένσταση, κάτι ωστόσο το οποίο δεν λαμβάνει χώρα ιδιαίτερα στην πράξη.

Στην πρώτη ομάδα λόγω απαλλαγής περιλαμβάνονται οι πολεμικοί κίνδυνοι και συγκεκριμένα κάθε ένοπλη σύγκρουση σε πόλεμο, εχθροπραξίες, εμφύλιες συγκρούσεις και επαναστάσεις. Ειδικότερα, τέτοιου είδους γεγονότα

αποτελούν οι αποκλεισμοί, οι εκρήξεις ναρκών, η πρόσκρουση και η προσάραξη εξαιτίας π.χ. του μέτρου της συσκότισης. Στην ίδια κατηγορία περιλαμβάνεται επίσης η ζημία από φυσικό φαινόμενο εξαιρετικού, αναπόφευκτου και ακαταμάχητου χαρακτήρα. Τα φυσικά φαινόμενα κατά την πλειοψηφία των περιπτώσεων είναι δυνατό να προβλεφθούν και να αντιμετωπισθούν με τις σύγχρονες εξελίξεις της τεχνολογίας. Ο μη αντιμετωπίσιμος όμως και αναπόφευκτος τυφώνας, καθώς και τα παλιρροϊκά κύματα λόγω σεισμού, υπάγονται δίχως ουδεμία αμφιβολία στην έννοια της διάταξης. Στις ανωτέρω περιπτώσεις, με σκοπό να θεμελιωθεί η σχετική ένσταση, πρέπει η διαφυγή του πετρελαίου να τελεί σε αιτιώδη συνάφεια προς το λόγο απαλλαγής.

Παράλληλη ένσταση μπορεί επίσης να προβάλει ο πλοιοκτήτης, στην περίπτωση που η ζημία οφειλόταν εξ ολοκλήρου σε πράξη ή παράλειψη τρίτου προσώπου, η οποία τελέστηκε μάλιστα με πρόθεση. Στην κατηγορία αυτή υπάγονται, μεταξύ άλλων, οι τρομοκρατικές ενέργειες και οι δολιοφθορές (σαμποτάζ). Επίσης και όταν η ζημία προκλήθηκε εξ ολοκλήρου από αμελή ή άλλη παράνομη πράξη κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για τη συντήρηση φάρων ή άλλων βοηθημάτων ναυσιπλοΐας. Και στις δύο ως άνω αναφερθείσες περιπτώσεις, το ζημιογόνο αποτέλεσμα πρέπει να οφείλεται εξ ολοκλήρου στον λόγο απαλλαγής. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται τέλος, με επίκληση και απόδειξη του γεγονότος ότι η ζημία προκλήθηκε από υπαίτια πράξη ή παράλειψη του προσώπου το οποίο υπέστη τη ζημία. Ανάλογα δε με το αν η ζημία οφείλεται ολικά ή κατά ένα μέρος στο υπαίτιο πρόσωπο, ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται ολικά ή μερικά (§ 4).

Η Σύμβαση δεν περιλαμβάνει κάποια ρύθμιση για την απαλλαγή των προστηθέντων και εντολοδόχων του πλοιοκτήτη, του ναυλωτή και των ελεύθερων επαγγελματιών που έχει προσλάβει στην υπηρεσία του. Επομένως, σε περίπτωση ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης ενδέχεται να εναχθούν προς αποζημίωση και τα εν λόγω πρόσωπα, στα οποία περιλαμβάνονται οι πλοηγοί, ελεύθεροι ή υποχρεωτικοί και οι θαλάσσιοι αρωγοί, οι οποίοι σημειωτέον τις περισσότερες φορές έχουν ενεργό ρόλο στις δυσχερείς καταστάσεις θαλάσσιων

ρυπάνσεων<sup>49</sup>.

Περαιτέρω, ποσοτικός περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη περιλαμβάνεται και σε αυτή τη Σύμβαση. Ειδικότερα, στη διάταξη του άρθρου 6 της Σύμβασης ορίζεται ότι *«καμία διάταξη της Σύμβασης δεν θα επηρεάζει το δικαίωμα του πλοιοκτήτη και του προσώπου ή των προσώπων που παρέχουν ασφάλιση ή άλλη οικονομική εξασφάλιση για τον περιορισμό της ευθύνης σύμφωνα με οποιοδήποτε εφαρμοστέο εθνικό ή διεθνές καθεστώς, όπως η Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, όπως έχει τροποποιηθεί»*.

Αναφορικά με το θέμα της παραγραφής των σχετικών αξιώσεων αποζημίωσης το άρθρ. 8, ως ακριβώς και η Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969, προβλέπει τριετή προθεσμία από την επέλευση της ζημίας και εξαετή από το ζημιολόγο περιστατικό.

Τέλος, άξιο ιδιαίτερης αναφοράς αποτελεί το γεγονός ότι, βάσει της Σύμβασης, δεν εφαρμόζεται άλλη διάταξη ιδρυτική αποζημιωτικής ευθύνης του πλοιοκτήτη. Συγκεκριμένα, το άρθρ. 3 παρ. 5 ορίζει ότι *«καμία απαίτηση αποζημίωσης για ζημία από ρύπανση δεν μπορεί να εγερθεί κατά του πλοιοκτήτη κατά τρόπο άλλο από αυτό που προβλέπει η παρούσα Σύμβαση»*. Ως εκ τούτου, η ευθύνη από τη Σύμβαση αποκλείει την ευθύνη του πλοιοκτήτη με βάση άλλες διατάξεις. Το άρθρ. 11 μάλιστα καθιερώνει και σχετική ρήτρα υπεροχής, βάσει της οποίας η Σύμβαση *«θα υπερισχύει οποιοσδήποτε άλλης Σύμβασης που βρίσκεται σε ισχύ ή παραμένει ανοικτή προς υπογραφή, επικύρωση ή προσχώρηση κατά την ημερομηνία κατά την οποία η παρούσα Σύμβαση τίθεται προς υπογραφή, αλλά μόνο στην έκταση που μια τέτοια Σύμβαση συγκρούεται με την παρούσα»*. Στο πεδίο που εφαρμόζεται λοιπόν η Σύμβαση υπερέχει έναντι οιασδήποτε άλλης διάταξης<sup>50</sup>.

---

<sup>49</sup> Ι. Κοροτζη, Η αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του Λονδίνου του 2001, ΕλλΔνη 2008, 1293 επ.

<sup>50</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασάπης, Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 78 επ.

### 3.5 Αστική ευθύνη κατ' άρθρο 12 ν. 743/1977 για ρύπανση με πετρέλαιο, απορρίμματα, λύματα και απόβλητα πλοίου ή εγκατάστασης

Αστική ευθύνη για πρόκληση ζημιών από θαλάσσια ρύπανση με πετρέλαιο, απορρίμματα, λύματα και απόβλητα πλοίου ή χερσαίας εγκατάστασης θεσπίστηκε με το ν. 743/1977, όπως οι διατάξεις του εν λόγω νόμου κωδικοποιήθηκαν με το π.δ. 55/1998<sup>51</sup>. Η αστική ευθύνη αναπτύσσεται στον πλαίσιο της λεγόμενης «υποκειμενικής υπαιτιότητας» ενώ η επαναφορά στον κανόνα της υποκειμενικής ευθύνης αιτιολογείται και αναπτύσσεται μέσα από το σκεπτικό ότι ο Ν.743/1997 έχει ένα ευρύ πεδίο αναφοράς και εφαρμογής<sup>52</sup>.

Βάσει της διάταξης του άρθ. 12 παρ. 1, στο οποίο ρυθμίζεται η αστική ευθύνη *«διά την αποκατάσταση προκληθεισών εκ ρυπάνσεως ζημιών, ως και διά τας γενομένας δαπάνας προς αποτροπήν ή εξουδετέρωσιν αυτής υπεύθυνος είναι ο υπαιτίως προκαλέσας την ρύπανσιν, μετ' αυτού δε ευθύνονται εις ολόκληρον και οι κάτωθι:*

*α) Επί πλοίων και δεξαμενοπλοίων, ο πλοίαρχος, ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο εν Ελλάδι διαχειριστής του πλοίου, επί πλοίων δε δεξαμενοπλοίου ανηκόντων εις Ανωλύμους Εταιρείας και ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ως και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής.*

*β) Επί εγκαταστάσεως, ο ιδιοκτήτης, ο εκμεταλλεόμενος αυτήν, εάν δε αυτή ανήκει εις εταιρίαν ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής ως και ο εν γένει εκπροσωπών την ρυπαίνουσαν Μονάδα».*

Εκ της ως άνω αναφερθείσης διατάξεως λοιπόν προκύπτει αντικειμενική ευθύνη πληθώρας προσώπων, η θεμελίωση της οποίας ωστόσο προϋποθέτει απόδειξη εκ του ζημιωθέντος του πταίσματος ενός προσώπου, το οποίο τις περισσότερες φορές τυγχάνει ο εργαζόμενος στο πλοίο ή την εγκατάσταση. Η εν λόγω απόδειξη τυγχάνει ιδιαιτέρως δύσκολη, γεγονός το οποίο έχει ως αποτέλεσμα να περιορίζεται η δυνατότητα στοιχειοθέτησης ευθύνης των

<sup>51</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασάπης, *Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές* (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 80.

<sup>52</sup> Καρακώστας, Ι., και Τσεβρένης, Β.(2005) Η προστασία του περιβάλλοντος κατά το ιδιωτικό δίκαιο, *Χρονικά Ιδιωτικού Δικαίου*, Ε/2005, σελ.577

ωφελούμενων από την εκμετάλλευση του πλοίου, οι οποίοι και βάσει νόμου αναλαμβάνουν το κόστος.

Ως αναφέρθηκε και ανωτέρω, η επαναφορά στον κανόνα της υποκειμενικής ευθύνης λαμβάνει χώρα δεδομένου του ευρύτατου πεδίου εφαρμογής του Ν. 743/1977. Συγκεκριμένα, βάσει της διάταξης του άρθ. 2 παρ. 1 : *«Ο παρών νόμος εφαρμόζεται εις περιπτώσεις ρυπάνσεως:*

*α) των λιμένων, των ακτών της χώρας και των Ελληνικών χωρικών υδάτων υπό εγκαταστάσεων ή πλοίων ή δεξαμενοπλοίων υπό Ελληνική ή ξένη σημαία και  
β) της ανοικτής θαλάσσης υπό πλοίων και δεξαμενοπλοίων, υπό Ελληνική ή ξένη σημαία, επιφυλασσομένης της εφαρμογής των διατάξεων των εκάστοτε εν ισχύι Συμβάσεων».*

Περαιτέρω, βάσει του άρθ. 1 ιδ', ρύπανση είναι *«η παρουσία εις την θάλασσαν πάσης ουσίας, η οποία αλλοιώνει την φυσικήν κατάστασιν του θαλασσίου ύδατος ή καθιστά τούτο επιβλαβές εις την υγείαν του ανθρώπου ή την πανίδα και χλωρίδα των βυθών και εν γένει ακατάλληλον δια τας προβλεπομένας κατά περίπτωσιν χρήσεις του»<sup>53</sup>.*

Αναφορικά με το πεδίο εφαρμογής του ο ανωτέρω νόμος καθιερώνει την αρχή της χωρικότητας ή εδαφικότητας ενώ από τον ίδιο τον ορισμό της ρύπανσης καθίσταται σαφές ότι η ρύπανση αφορά οπωσδήποτε επιβλαβείς ουσίες. Ως επιβλαβής ουσία χαρακτηρίζεται σύμφωνα με το άρθρ. 1 στ. ιη' *«κάθε είδους στερεή, υγρή ή αέρια ουσία, η οποία χαρακτηρίζεται ως επιβλαβής και περιλαμβάνεται στους σχετικούς πίνακες των διεθνών συμβάσεων που ισχύουν και των κωδίκων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Ι.Μ.Ο.)».* Το πετρέλαιο δε, τα λύματα, τα απορρίμματα και τα απόβλητα ξεχωρίζουν των ουσιών αυτών.

Για τη θεμελίωση της ευθύνης απαιτείται να συντρέχουν οι κάτωθι προϋποθέσεις. Ειδικότερα: α) ρύπανση (ή κίνδυνος ρύπανσης) του θαλάσσιου περιβάλλοντος από επιβλαβείς ουσίες, οι οποίες σημειωτέον πρέπει να προέρχονται από εγκατάσταση, πλοίο ή δεξαμενόπλοιο. β) υπαιτιότητα ως προς το πρόσωπο που προκάλεσε τη ρύπανση (υποκειμενική ευθύνη) ενώ ως προς τα έτερα ευθυνόμενα πρόσωπα καθιερώνεται αντικειμενική ευθύνη. γ) ζημία και δ)

---

<sup>53</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 418 επ.

αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του νόμιμου λόγου ευθύνης και της ζημίας. Περαιτέρω, και ειδικά για τα πρόσωπα που ευθύνονται αντικειμενικά, απαιτείται να εμπίπτει το περιστατικό ρύπανσης στον κύκλο δράσης του εν λόγω προσώπου.

Απαλλαγή από την ευθύνη δεν προβλέπεται στο νόμο, με εξαίρεση ωστόσο τα γεγονότα ανωτέρας βίας όπως για παράδειγμα πολεμικές ενέργειες, εχθροπραξίες, όμως απρόβλεπτα φυσικά φαινόμενα κλπ. Το συντρέχον πταίσμα δε του ζημιωθέντος δεν προβλέπεται ως λόγος απαλλαγής ή έστω ως λόγος περιορισμού της ευθύνης ενώ ωστόσο εφαρμόζεται η γενική διάταξη του άρθρ. 300 ΑΚ.

Αναφορικά με το θέμα της παραγραφής ο νόμος δεν ορίζει συγκριμένη προθεσμία, με αποτέλεσμα να ισχύει ως εκ τούτου η γενική διάταξη του άρθρ. 937 ΑΚ.

Τέλος, η διάταξη του άρθρ. 12 ν. 743/1977 δεν εμποδίζει την εφαρμογή των διατάξεων του ν. 314/1976, ενώ περαιτέρω το άρθρ. 2 παρ. 1στ. β' σε συνδυασμό με το άρθρ. 1 στ. ιε' ν. 743/1977 επιφυλάσσεται ρητώς υπέρ των Διεθνών Συμβάσεων. Ακόμη ωστόσο και στην περίπτωση που δεν υπήρχε η ως άνω αναφερθείσα πρόβλεψη, η υπεροχή των νόμων που κυρώνουν διεθνές συμβατικό δίκαιο καθιερώνεται σε κάθε περίπτωση με το άρθρ. 28 του Συντάγματος<sup>54</sup>.

### **3.6 Αστική ευθύνη κατά το ν. 1147/1981, ο οποίος κύρωσε τη Διεθνή σύμβαση του Λονδίνου, για ρύπανση της θάλασσας λόγω απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών**

Η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων ουσιών (International Convention on the Prevention of Marine Pollution by the Dumping of Wastes or Other Mater, London Convention)

---

<sup>54</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασάπης, *Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές* (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 80 επ.

υπογράφηκε στο Λονδίνο, από την Πόλη του Μεξικού, τη Μόσχα και την Ουάσιγκτον στις 29 Δεκεμβρίου 1972 και τέθηκε σε ισχύ στις 30 Αυγούστου 1975. Εν συνεχεία τροποποιήθηκε με Πρωτόκολλο το 1996 ενώ από την Ελλάδα κυρώθηκε με το ν. 1147/1981.

Η εν λόγω σύμβαση έχει ως σκοπό τον έλεγχο της απόρριψης στη θάλασσα διάφορων ουσιών δεδομένου του γεγονότος ότι η δυνατότητα της θάλασσας να διασπά ουσίες δεν είναι απεριόριστη. Καλύπτει την ηθελημένη απόρριψη στη θάλασσα καταλοίπων ή άλλων ουσιών από πλοία, αεροσκάφη και εξέδρες ενώ ταυτοχρόνως δεν καλύπτει τις απορρίψεις από πηγές που έχουν βάση στην ξηρά (π.χ. αγωγοί), κατάλοιπα που προκύπτουν από τη συνήθη λειτουργία των πλοίων και τοποθέτηση για σκοπούς διαφορετικούς από απόρριψη, εφόσον αυτή η τοποθέτηση δεν αντίκειται στη Σύμβαση<sup>55</sup>.

Σύμφωνα με το τέταρτο άρθρο του Παραρτήματος III, που τιτλοφορείται: «Εξασφάλιση απαιτήσεων», και ειδικότερα τη διάταξη της παρ. 1 *«διά την αποκατάστασιν προκληθεισών εκ ρυπάνσεως ζημιών ως και διά τας γενομένας δαπάνας προς αποτροπήν ή εξουδετέρωσιν αυτής, υπεύθυνος είναι ο υπαίτιος προκαλέσας την ρύπανσιν, μετ' αυτού δε ευθύνονται εις ολόκληρον και οι κάτωθι:*

*α) Επί πλοίων και δεξαμενοπλοίων ο Πλοίαρχος, ο Πλοιοκτήτης, ο Εφοπλιστής, ο εν Ελλάδι διαχειριστής του πλοίου, επί πλοίων δε και δεξαμενοπλοίων ανηκόντων εις Ναυτικές Ανωνύμους Εταιρείας και ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας ως και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής, εις άλλας δε Εταιρείας, ο νόμιμος εκπρόσωπος αυτών.*

*β) Επί αεροσκαφών, ο Κυβερνήτης, ο Ιδιοκτήτης, ο εκμεταλλευόμενος αυτό, εάν δε τούτο ανήκει εις Ανώνυμον Εταιρείαν, ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής, εις άλλας δε Εταιρείας, ο νόμιμος εκπρόσωπος αυτών.*

*Τα υπό στοιχ. α' και β' πρόσωπα ευθύνονται, εν πάσει περιπτώσει, εις ολόκληρον ανεξαρτήτως υπαιτιότητος».*

Ως «θάλασσα» δε θεωρείται σύμφωνα με το άρθ. III παρ. 3 *«άπαντα τα θαλάσσια ύδατα εκτός των εσωτερικών υδάτων των Κρατών μελών».* Για τις ζημίες από απόρριψη καταλοίπων ή άλλων υλών στα εσωτερικά ύδατα θα εφαρμόζεται

---

<sup>55</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασάπης, Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 80 επ.



ο Ν. 743/1977, ως αναφέρθηκε ανωτέρω, ο οποίος στο άρθ. 3 απαγορεύει την απόρριψη ουσιών στα εσωτερικά ύδατα καθιερώνοντας υποκειμενική αστική ευθύνη<sup>56</sup>.

### **3.7 Αστική ευθύνη κατά το ν. 855/1978, με τον οποίο κυρώθηκε η Σύμβαση της Βαρκελώνης, για ρύπανση της Μεσογείου Θάλασσας**

Ο κανόνας της υποκειμενικής ευθύνης υιοθετείται επιπλέον και στη Διεθνή Σύμβαση της Βαρκελώνης του 1976 «Περί προστασίας της Μεσογείου θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως», η οποία κυρώθηκε με τον 855/1978 (ΦΕΚ Α' 226) μαζί με τα συνημμένα σε αυτή Παραρτήματα, Πρωτόκολλα.

Βάσει του άρθ. τέταρτον παρ. 1 του Παραρτήματος Ι του δευτέρου Πρωτοκόλλου «διά την αποκατάστασιν προκληθεισών εκ ρυπάνσεως ζημιών ως και διά τας γενομένας δαπάνας προς αποτροπήν ή εξουδετέρωσιν αυτής, υπεύθυνος είναι ο υπαίτιος προκαλέσας την ρύπανσιν μετ' αυτού δε ευθύνονται εις ολόκληρον και οι κάτωθι:

α) *Επί πλοίων και δεξαμενοπλοίων, ο πλοίαρχος, ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο εν Ελλάδι διαχειριστής του πλοίου, επί πλοίων δε και δεξαμενοπλοίων ανηκόντων εις Ανωνύμους Εταιρείας και ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας ως και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής.*

β) *Επί οιασδήποτε άλλης εγκαταστάσεως, ο ιδιοκτήτης, ο εκμεταλλεόμενος αυτήν, εάν δε αύτη ανήκει εις εταιρείαν ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής, ως και ο εν γένει εκπροσωπών την ρυπαίνουσαν μονάδα».*

Εν συνεχεία, το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης ορίζεται από το άρθ. 1, βάσει του οποίου: «1. Διά τους σκοπούς της παρούσας συμβάσεως ως περιοχή της Μεσογείου Θαλάσσης θα θεωρούνται τα θαλάσσια ύδατα της περιοχής της Μεσογείου Θαλάσσης συμπεριλαμβανομένων των κόλπων και διερχομένου από τον φάρον του

---

<sup>56</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 419.

*Ακρωτηρίου Σπαρτέλ εις την είσοδον των Στενών του Γιβραλτάρ και εξ ανατολών υπό των νοτίων ορίων των Στενών των Δαρδανελίων μεταξύ των φάρων Μεμετίκ και Κουμκαλέ. 2. Εκτός αν άλλως προβλέπεται εκ των πρωτοκόλλων της παρούσης Συμβάσεως, η περιοχή της Μεσογείου Θαλάσσης δεν συμπεριλαμβάνει τα εσωτερικά ύδατα των Συμβαλλομένων Μερών»<sup>57</sup>.*

Οι προβλέψεις της Σύμβασης περιλαμβάνουν την υποχρέωση λήψης όλων των δυνατών μέτρων ούτως ώστε να αποφευχθεί η θαλάσσια ρύπανση της Μεσογείου, υποχρέωση ωστόσο η οποία δεν καθίσταται δεσμευτική. Η ρύπανση αφορά την απόρριψη, τη διαρροή και την εναπόθεση πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών στη Μεσόγειο. Σκοπός λοιπόν αυτής ήταν ο περιορισμός της ρύπανσης στη Μεσόγειο καθώς και η προστασία και βελτίωση του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην περιοχή. Για να επιτευχθεί δε ο εν λόγω σκοπός, προβλέφθηκε η πρόληψη, μείωση, καταπολέμηση και εξάλειψη της ρύπανσης, η εφαρμογή της αρχής της πρόληψης και της ευθύνης του ρυπαίνοντος, η ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των παράκτιων κρατών, η υιοθέτηση προγραμμάτων και η χρήση ειδικών τεχνικών πρόληψης. Μέλη είναι όλα τα κράτη που έχουν ακτή στη Μεσόγειο καθώς και η Ευρωπαϊκή Ένωση<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup> Καράκωστας, Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών (3η έκδ. 2011), σελ. 420.

<sup>58</sup> Τ. Κοσμίδης – Χρ. Χασάπης, Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης) σελ. 86 επ.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο διαθέτει ένα μεγάλο αριθμό διατάξεων ικανών να παρέχουν αποζημίωση σε αυτόν που θίγεται από περιπτώσεις ρύπανσης που έχουν ως αιτία τη ναυτιλία. Πέραν δε των γενικών διατάξεων του Αστικού Κώδικα περί αδικοπρακτικής ευθύνης, η ελληνική έννομη τάξη διαθέτει, σημαντικό αριθμό διατάξεων σε ειδικά νομοθετήματα, οι οποίες ιδρύουν ευθύνη προς αποζημίωση σε περίπτωση ρύπανσης του περιβάλλοντος από δραστηριότητες σχετικές με τη ναυτιλία. Οι περισσότερες δε από τις εν λόγω διατάξεις έχουν διεθνή ή ενωσιακή προέλευση.

Αν και τα ναυτικά ατυχήματα δεν μπορούν να εξαλειφθούν πλήρως, εντούτοις βαίνουν μειούμενα και σε αυτό έχει συμβάλει εκτός από το διεθνές νομοθετικό καθεστώς, ως αυτό συμπληρώνεται από το εθνικό δίκαιο της εκάστοτε χώρας, και τα πρότυπα της ναυτιλίας καθώς και η κατάλληλη εφαρμογή τους.

Σε κάθε περίπτωση αυτό που έχει σημασία να τονιστεί είναι ότι πέρα από το νομοθετικό πλαίσιο, ως αυτό επιβάλλεται από διεθνείς φορείς και νομοθεσίες των κρατών, μεγαλύτερη αξία έχει ο έλεγχος της εφαρμογής αυτών ούτως ώστε να περιορίζεται στο μέγιστο δυνατό βαθμό ο κίνδυνος της ρύπανσης και οι συνέπειες αυτής.

Όμως οι προκλήσεις, ακόμα και στο επίπεδο του νομοθετικού πλαισίου παραμένουν πάντα επίκαιρες, εξαιτίας του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας που κάνει πιο δύσκολη τη ρύθμισή της για τα επιμέρους έθνη, ιδιαίτερα δεδομένων των διαφορετικών σημαιών κάτω από τις οποίες πλέουν τα πλοία.

Έτσι γίνεται πιο επιτακτικό από ποτέ ότι η ναυτική ασφάλεια και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μπορεί να επιτευχθεί μόνον με την από κοινού προσπάθεια και συμβολή όλων των μερών που αποτελούν την «Αλυσίδα Ευθύνης», ήτοι των κρατών της σημαίας, των κρατών λιμένος, των πλοιοκτητών, των διαχειριστών πλοίων, των ναυτικών, των νηογνώμωνων, των ασφαλιστών, των φορτωτών. Με τον τρόπο αυτό όλοι οι κρίκοι της αλυσίδας θα βοηθήσουν στην διαδικασία βιωσιμότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και στην αυτορύθμισή της.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ**

1. Βλάχος Γ.Π., *Εμπορική Ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον*, εκδ. 1999
2. Βλάχος Γ.Π., Σαμιώτης Γ.Δ. *Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική και η νέα σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας*, 1997
3. Θεοχαρίδης Γ., *Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση*, ΕΝΔ 2005
4. Ιωάννου Κ. – Στρατή Α., *Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδ. 1998
5. Καρακώστας, *Περιβάλλον και Δίκαιο: Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών*, 3<sup>η</sup> έκδ. 2011
6. Καρακώστας, Ι., και Τσεβρένης, Β. *Η προστασία του περιβάλλοντος κατά το ιδιωτικό δίκαιο*, Χρονικά Ιδιωτικού Δικαίου, Ε/2005
7. Κλαβανίδου, Δ. *Προληπτικοί μηχανισμοί προστασίας του περιβάλλοντος στο σύστημα του Αστικού δικαίου*, Επισκόπηση Εμπορικού Δικαίου Β/1999
8. Κορνηλάκη, Δ., *Ειδικό Ενοχικό Δίκαιο ΙΙΙ*, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα, 2006
9. Κοροτζη Ι., *Η αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του Λονδίνου του 2001*, ΕλλΔνη 2008
10. Κοσμίδης Τ. – Χασάπης Χρ., *Ενέργεια Ναυτιλία & Θαλάσσιες Μεταφορές (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης)*
11. Κοσμίδης Τ., *Ζητήματα σχετικά με την υποχρέωση προς ανάληψη της δαπάνης καθαρισμού του περιβάλλοντος σε περίπτωση ρύπανσεώς του λόγω ναυτικού ατυχήματος – Συνάμα σχολιασμός της απόφασης του ΔΕυρΚ της 24ης Ιουνίου 2008 στην υπόθεση C-188/07*, Αρμ 2009,988 επ.
12. Κοτσίρης Λ. *Αστική ευθύνη για ρύπανση θαλάσσης από πετρελαιοειδή*, Τιμητικός Τόμος Αλ. Λιτζεροπούλου 1985
13. Μπαλτάς, Γ. *Η αρχή της προφύλαξης στο διεθνές, κοινοτικό και συγκριτικό δίκαιο*, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα, Νόμος-Φύση, Βιβλιοθήκη Περιβαλλοντικού Δικαίου, 2005
14. Μπρεδήμας Αντώνης, *Διασυνοριακή ρύπανση: εσωτερική, ευρωπαϊκή και διεθνής διάσταση*, 2006
15. Παναγοπούλου Γ.- Μπέκα, *Ο προσδιορισμός του προστατευόμενου έννομου αγαθού υπό την ονομασία «περιβάλλον»*, Αρμ 1994
16. Ραυτόπουλος Ευάγγελος Γ., *Συμβατική περιβαλλοντική διακυβέρνηση και Μεσόγειος ή Plus Ultra: ο κύκλος των αποβλήτων*, 2014

17. Ραυτόπουλος Ευάγγελος Γ., *Το νέο καθεστώς της Σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία του περιβάλλοντος της Μεσογείου: το πρόβλημα και τα κείμενα της ελληνικής μετάφρασης*
18. Ρούκουνας Εμμ., *Δημόσιο και Διεθνές Δίκαιο*, 2<sup>η</sup> έκδ.
19. Σιούτη, Γ. *Εγχειρίδιο δικαίου περιβάλλοντος*, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα, 2003
20. Τάχος, Α. *Δίκαιο Προστασίας του περιβάλλοντος*, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα, 2006.
21. Χασάπης Χρ. - Κοσμίδης Τ., *Δίκαιο Υδρογονανθράκων* (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης – Τ. Κοσμίδης)
22. Χριστοδούλου-Βαρότση, Ηλιάννα, *Οι κυρώσεις σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης από τη σκοπιά του κοινοτικού δικαίου*, 2004
23. Χριστοδούλου-Βαρότση, Ηλιάννα, *Το ζήτημα της επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης*, 2005
24. <http://nee.gr/downloads/94EEE%20pollution%20prevention%20brochure.pdf>  
ΠΡΟΛΗΨΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ - ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ