

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΑΙ
ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ Ε.Ε.»

ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΖΟΥΜΗ ΜΝ/13024

Διπλωματική Εργασία

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

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2015

Δήλωση Αυθεντικότητας/ζητήματα Copyright

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

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

Τα μέλη της Επιτροπής είναι

- Σαμιώτης Γεώργιος (Επιβλέπων), Επίκουρος Καθηγητής
- Βλάχος Γεώργιος, Καθηγητής
- Τσελέντης Βασίλειος-Στυλιανός (Καθηγητής)

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ-ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια ολοκλήρωσης του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στη Ναυτιλία. Η εκπόνηση της εν λόγω διπλωματικής εργασίας αποσκοπεί στην ανάλυση της έννοιας της θαλάσσιας ρύπανσης και στην ανάδειξη του καθεστώτος ευθύνης, αποζημίωσης και κυρώσεων που επιβάλλονται σε αστικό, σε ποινικό, σε διοικητικό και σε πειθαρχικό επίπεδο, προκειμένου οι εκάστοτε υπεύθυνοι να συμμορφώνονται με τις επιταγές του Νόμου.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω πριν απ' όλους τον κ. Σαμιώτη Γεώργιο ο οποίος ως επιβλέπων Καθηγητής μου, με καθοδήγησε και μου παρείχε τις απαραίτητες συμβουλές προκειμένου να εκπονήσω την εν λόγω διπλωματική εργασία.

Εν συνεχεία θα ήθελα να ευχαριστήσω το σύνολο των καθηγητών μου με τους οποίους συνεργάστηκα άψογα κατά τη διάρκεια της φοίτησής μου στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου και τους φίλους μου που με στήριξαν και συνέβαλλαν ο καθένας με τον δικό του τρόπο στην ολοκλήρωση του μεταπτυχιακού μου προγράμματος.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Δήλωση Αυθεντικότητας/ζητήματα Copyright.....	ii
Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής.....	iii
Πρόλογος/Ευχαριστίες.....	iv
Περίληψη/Abstract.....	vii
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο:ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ.....	3
1.1.ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ.....	3
1.2.ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ: ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ.....	6
1.2.1. ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΠΗΓΕΣ.....	7
1.2.2. ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΞΟΡΥΞΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΒΥΘΟΥ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ.....	9
1.2.3. ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΙΣ.....	9
1.2.4. ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ.....	10
1.2.5. ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑ.....	11
1.3.ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ.....	12
1.3.1.ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ.....	12
1.3.1.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ.....	12
1.3.1.2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ.....	15
1.3.2.ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ.....	17
1.4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ.....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο :ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ.....	22
2.1.ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΘΙΜΟ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	22
2.2.ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ.....	26
2.2.1.Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (OILPOL 1954).....	27
2.2.2.Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (MARPOL1973/1978).....	27
2.2.3.Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (1982).....	29

2.2.4.Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΕΡΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΖΗΜΙΕΣ ΡΥΠΑΝΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (1969) ΚΑΙ Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΕΝΟΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ (1971).....	30
2.2.5.ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (1972).....	31
2.2.6.Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΖΗΜΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ (2001).....	32
2.2.7.Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗ OPRC (1990).....	32
2.2.8.INTERVENTION 1969.....	32
2.2.9.Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΙΜΟ (ISM CODE).....	33
2.2.10.ΑΛΛΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ.....	35
2.3 Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.....	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΛΟΓΩ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ.....	41
3.1. ΠΟΙΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	41
3.2. ΑΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	47
3.2.1. ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΖΗΜΙΩΝ.....	53
3.3. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΚΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ.....	57
4.1.ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ.....	57
4.2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ.....	64
4.3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ.....	67
4.4.ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΗΣ Ε.Ε ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	70
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	74
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	76

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να αναδείξει το καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης για τις περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από τη Ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Συγκεκριμένα, γίνεται διεξοδική ανάλυση των κυρώσεων που επιβάλλονται σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης σε αστικό, ποινικό και πειθαρχικό επίπεδο, τόσο στην εγχώρια έννομη τάξη όσο και διεθνώς. Προκειμένου, να γίνει ολοκληρωμένη επισκόπηση του πλαισίου που διέπει τη θαλάσσια ρύπανση, γίνεται ανάλυση της έννοιας της θαλάσσιας ρύπανσης και των μορφών της, παρατίθενται οι βασικότερες Διεθνείς Συμβάσεις που έχουν υιοθετηθεί για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης, γίνεται αναφορά στη θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στη συνέχεια περιγράφονται οι κυρώσεις, η ευθύνη και οι αποζημιώσεις που επιβάλλονται. Τέλος, δίνεται έμφαση σε νομολογιακά ζητήματα που έχουν απασχολήσει την εγχώρια και τη διεθνή έννομη τάξη και που αποτέλεσαν την αφορμή να ληφθούν μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος και απαριθμούνται διάφορες Οδηγίες και Κανονισμοί που έχει υιοθετήσει η Ε.Ε στα πλαίσια προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

Διεθνείς Συμβάσεις

Αποζημίωση

Κυρώσεις

Νομολογία

Θαλάσσια Ρύπανση

ABSTRACT

The main purpose of this dissertation is to enlighten the liability and compensation regime in cases of maritime pollution caused from the worldwide industry in the European Union. More specific, there is a meticulous analysis of the sanctions enforced in marine pollution in civil, criminal and disciplinary level, both domestically and internationally. In order to make a holistic approach of the legal framework that governs marine pollution, there is an in depth exploration of the meaning of marine pollution, as well as its forms, the major International Conventions that have been adopted to confront marine pollution are cited, the marine policy of the European Union is reported and last but not least the sanctions, the duties and the reimbursements are described. Additionally, importance is given in jurisprudential issues that have occupied the domestic and global legal order, thus, having caused measures to be taken against marine pollution. At the end various Laws and Restrictions that have been adopted from the European Union to protect the marine environment are enumerated.

KEY WORDS

International Conventions

Compensation

Sanctions

Jurisprudence

Marine Pollution

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μέσω της Ναυτιλίας μεταφέρεται περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και είναι το λιγότερο περιβαλλοντικά επιβλαβές μέσο μεταφοράς. Είναι αναμφισβήτητο γεγονός, λοιπόν, ότι διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο για το παγκόσμιο εμπόριο, την οικονομία και την ευημερία των κρατών και πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που αφορούν στις θάλασσες και στους ωκεανούς.

Η προσφορά του θαλάσσιου χώρου είναι μεγάλη καθώς συνεισφέρει σε διάφορους τομείς, όπως η ναυσιπλοΐα, η αλιεία, η ανάπτυξη της οικονομίας και οι μεταφορές. Η προστασία του περιβάλλοντος συνιστά καθήκον όλων μας και έχουν τεθεί κανόνες σε εθνικό και σε διεθνές επίπεδο προκειμένου να αποφευχθεί η θαλάσσια ρύπανση. Καθώς έχει παρατηρηθεί ότι τα σημαντικότερα προβλήματα θαλάσσιας ρύπανσης είναι αποτέλεσμα διαρροής πετρελαίου ή ναυτικών ατυχημάτων η υιοθέτηση συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας και η θέσπιση ενός Ευρωπαϊκού και Διεθνούς Πλαισίου που να διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές καθίσταται αναγκαία. Η διεθνής κοινότητα με ποικίλες Συμβάσεις και Οδηγίες που έχει υιοθετήσει προάγει τη σημασία προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση. Ωστόσο, παρατηρείται ότι η δραστηριοποίηση στο χώρο αυτό καθυστέρησε και μάλιστα ξεκίνησε μετά τον Β' παγκόσμιο πόλεμο. Μάλιστα την Κοινότητα την απασχόλησε κατά βάση η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από τα δεξαμενόπλοια λόγω του φορτίου που μεταφέρουν.

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ανάδειξη του καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από τη ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αναλύοντας συγχρόνως τις αστικές, ποινικές και πειθαρχικές κυρώσεις που αποδίδονται.

Επιπλέον γίνεται εκτενής αναφορά στις βασικότερες διεθνείς συνθήκες που έχουν υιοθετηθεί για την προστασία του θαλάσσιου χώρου, όπως η MARPOL 73/78 καθώς και στη θαλάσσια πολιτική που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση έχοντας ως γνώμονα το περιεχόμενο της Πράσινης και της Λευκής Βίβλου. Όσον αφορά τον τομέα ευθύνης και αποζημίωσης από τη θαλάσσια ρύπανση μείζονος σημασίας αποτελούν η Διεθνής Σύμβαση Περί Αστικής Ευθύνης για Ζημιές Ρύπανσης από Πετρέλαιο (1969), η Διεθνής Σύμβαση για την Ίδρυση ενός Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκή

Ρύπανση (1971) και η Διεθνής Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημιές που προκαλούνται από τη ρύπανση των καυσίμων δεξαμενής (2001), ο ν. 743/1977 και ο ν.1650/1986, η Οδηγία 2008/99 ΕΚ και η Οδηγία 2009/2012 καθώς και ο ν. 4037/2012 στον ο οποίο καθορίζονται κυρώσεις σε ποινικό και διοικητικό επίπεδο. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε περίπτωση που διαπράττεται κάποιο αδίκημα προβλέπονται εκτός από ποινικές και πειθαρχικές κυρώσεις, καταλογίζονται διοικητικές ευθύνες και διενεργείται και διοικητικός έλεγχος. Καθίσταται αναγκαίο, λοιπόν, η ελληνική νομοθεσία να συμβαδίζει με την κοινοτική, με τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς και Οδηγίες για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να συνεισφέρει στη γνώση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και να αναδείξει το νομοθετικό πλαίσιο προστασίας του και η δομή της διαμορφώνεται ως εξής:

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια γενικότερη αναφορά στο φαινόμενο της θαλάσσιας ρύπανσης, στις μορφές και στις επιπτώσεις της προκειμένου να γίνει αντιληπτό ποια είναι η σημασία της και ποιος ο λόγος που πρέπει να αντιμετωπιστεί.

Το δεύτερο κεφάλαιο πραγματεύεται το διεθνές θεσμικό πλαίσιο για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης δίνοντας έμφαση στις γενικές αρχές προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στις διεθνείς συνθήκες που έχουν υιοθετηθεί προς αυτό το σκοπό και στη σημασία της Πράσινης και της Λευκής Βίβλου.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση του καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης σε εθνικό και διεθνές επίπεδο από την πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης στο περιβάλλον, με παράθεση νόμων και οδηγιών και των κυρώσεων που επιβάλλονται σε αστικό, ποινικό και πειθαρχικό-διοικητικό επίπεδο.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρατίθενται νομολογιακά παραδείγματα που έχουν οδηγήσει στη λήψη μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και γίνεται αναφορά στους σημαντικότερους νόμους, κανονισμούς και Οδηγίες που έχουν υιοθετηθεί σε εθνικό και διεθνές επίπεδο για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ:ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

1.1.ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση ως Περιβάλλον ορίζεται «το σύνολο των στοιχείων που συγκροτούν με τη διαπλοκή των σχέσεών τους, το πλαίσιο, τα μέσα και τις συνθήκες ζωής του ανθρώπου και της κοινωνίας».¹

Στην έννοια του θαλάσσιου περιβάλλοντος συγκαταλέγονται οι παράκτιες περιοχές, οι εκβολές των ποταμών, οι παρακείμενες στις ακτές θαλάσσιες ζώνες, οι περιοχές της ανοικτής θάλασσας και του θαλάσσιου ωκεάνιου βυθού, και τα θαλάσσια οικοσυστήματα, συμπεριλαμβάνοντας το σύνολο της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας.

Ο άνθρωπος αντλεί από τη θάλασσα φυσικούς πόρους (ζωικούς και φυτικούς οργανισμούς, ορυκτό πλούτο κ.α.), χρησιμοποιεί την ενέργεια των κυμάτων και τοποθετεί ειδικές εγκαταστάσεις ώστε να την εκμεταλλεύεται με κάθε δυνατό τρόπο (λ.χ. πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου, αγωγούς, σήραγγες, σταθμούς πυρηνικής ενέργειας, πλέοντα αεροδρόμια κ.α.). Επιπλέον, χρησιμοποιεί το θαλάσσιο περιβάλλον για την παραγωγή πόσιμου νερού μέσω της διαδικασίας της αφαλάτωσης, για την πραγματοποίηση υποβρύχιων τηλεπικοινωνιών, για την απόρριψη λυμάτων και καταλοίπων, για τη διαμόρφωση λιμένων, για τη διεξαγωγή αρχαιολογικής και πολιτιστικής έρευνας αλλά και ως μέσο αναψυχής και τουρισμού. Πάνω απ' όλα, όμως, η σημασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος έγκειται στο γεγονός ότι χάρη σ' αυτό πραγματοποιείται η ναυσιπλοΐα, το εμπόριο και η αλιεία. Αναμφισβήτητα, λοιπόν, η σημασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι πολύ μεγάλη καθώς διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη οικονομικής και οικολογικής ευημερίας και ισορροπίας.

Τις τελευταίες δεκαετίες, το θαλάσσιο περιβάλλον δέχεται ολοένα και περισσότερες απειλές, οι οποίες οφείλονται είτε σε φυσικές διεργασίες (λ.χ. διάβρωση των ακτών από τα κύματα, από σεισμούς ή εκρήξεις ηφαιστειών κ.α.), είτε σε ανθρώπινες. Μάλιστα, στη σημερινή εποχή η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από τα εμπορικά πλοία και ιδίως από τα δεξαμενόπλοια λόγω του φορτίου τους που

¹Κουτούπα-Ρεγκάνου Ε., (2007), Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Β' έκδοση επαυξημένη, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα

μεταφέρουν είναι αυτή που απασχολεί κατά βάση τη διεθνή κοινότητα καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις ατυχημάτων ο κοινός παράγοντας είναι το ανθρώπινο λάθος.²

Η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί συνταγματική επιταγή και ως εκ τούτου συνιστά υποχρέωση του Κράτους αλλά και δικαίωμα του καθενός μας. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 24 § 1 του Συντάγματος ορίζεται ρητά ότι «*Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας.*»

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

Ο ελληνικός νόμος 1650/1986 όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος ορίζει ότι «*ρύπανση είναι η παρουσία στο περιβάλλον ρύπων, δηλαδή κάθε είδους ουσιών, θορύβων, ακτινοβολίας ή άλλων μορφών ενέργειας, σε ποσότητα, συγκέντρωση ή διάρκεια που μπορούν να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, στους ζωντανούς οργανισμούς και στα οικοσυστήματα ή υλικές ζημιές και γενικά να καταστήσουν το περιβάλλον ακατάλληλο για τις επιθυμητές χρήσεις του.*». Επιπλέον, ορίζει ότι «*μόλυνση του περιβάλλοντος είναι ειδικός τύπος ρύπανσης που χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη υψηλών συγκεντρώσεων παθογόνων μικροοργανισμών ή ιζημάτων στο περιβάλλον*» και ότι «*υποβάθμιση του περιβάλλοντος σημαίνει την πρόκληση από ανθρώπινες δραστηριότητες ρύπανσης ή όποιας άλλης μεταβολής στο περιβάλλον που πιθανόν να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οικολογική ισορροπία, στην ποιότητα ζωής και στην υγεία των κατοίκων, στην ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά και στις*

²Το 1989 το πετρελαιοφόρο EXXON VALDEZ ενεπλάκη σε ατύχημα στην περιοχή της Αλάσκας με αποτέλεσμα 35.000 περίπου τόνοι πετρελαίου να χυθούν στη θάλασσα, δημιουργώντας προβλήματα στη θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα. (βλ. Farthing B., (1993), International Shipping, p. 153-155 και Brubaker D., (1993), Marine Pollution and International Law, p.p. 189,221,257)

αισθητικές αξίες.» Τέλος, ορίζει ότι «καταστροφή του περιβάλλοντος είναι εκείνη που αφορά στη συνολική απώλεια του περιβαλλοντικού αγαθού.»

Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με το άρθρο 2 περ. α' της δια του ν. 855/1978 κυρωθείσης διεθνούς συμβάσεως της Βαρκελώνης (1976) ορίζεται η ρύπανση ως εξής: *«Ρύπανσις εννοείται η εισαγωγή από τον άνθρωπο, αμέσως ή εμμέσως ουσιών ή ενεργείας εις το θαλάσσιο περιβάλλον αι οποίαι έχουν βλαβεράς επιπτώσεις, όπως ζημίας δια τους ζώντας οργανισμούς, κινδύνους δια την ανθρώπινην υγείαν, παρεμπόδισαν των θαλασσίων δραστηριοτήτων συμπεριλαμβανομένης και της αλιείας, χειροτέρευσιν της ποιότητας των προς χρησιμοποίησιν θαλασσίων υδάτων και υποβάθμισιν των χώρων ψυχαγωγίας»*

Η ρύπανση του περιβάλλοντος ως ευρεία έννοια αφορά σε οποιαδήποτε ζημιογόνο επίπτωση στο περιβάλλον και επομένως, μπορεί να ερμηνευτεί ως προσβολή του δικαιώματος στο περιβάλλον. Ανάλογα με το πεδίο δράσης κάθε μορφής ρύπανσης μπορεί να γίνει η εξής κατηγοριοποίηση:

α)Ατμοσφαιρική ρύπανση, η οποία συχνά συνδέεται με τη διασυννοριακή ρύπανση. Πηγές αυτής της μορφής αποτελούν κατά βάση οι βιομηχανικές και οι αστικές δραστηριότητες, οι γεωργικές καλλιέργειες και οι διεθνείς μεταφορές.

β)Ρύπανση των υδάτων, η οποία αφορά το θαλάσσιο περιβάλλον (ωκεανοί και θάλασσες) αλλά και τα χερσαία επιφανειακά ύδατα (διεθνείς ποταμοί και λίμνες). Η εν λόγω ρύπανση συνήθως προκαλείται από διαρροές φορτίων κατά τη θαλάσσια μεταφορά τους, από την απόρριψη καταλοίπων, αποβλήτων και λυμάτων προερχομένων από την ξηρά, από τις γεωργικές καλλιέργειες και από τη χρήση φυτοφαρμάκων καθώς και από την θαλάσσια εξόρυξη φυσικού αερίου και πετρελαίου.

γ)Θερμική ρύπανση, η οποία συνδέεται άμεσα με την ρύπανση των υδάτων.

δ)Ηχητική ρύπανση, η οποία είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις μεταφορές (προσγείωση ή απογείωση αεροσκαφών), με τη λειτουργία βιομηχανικών μονάδων αλλά και οικιακών και άλλων συσκευών (τηλεόραση, ραδιόφωνο).³

ε)Ρύπανση από στερεά απόβλητα τα οποία διακρίνονται σε διάφορες υποκατηγορίες όπως τοξικά υλικά, βιομηχανικά λύματα και απόβλητα.

στ)Πυρηνική ρύπανση, η οποία ταυτίζεται με την ιονική ακτινοβολία.

³ Κώττης Γ., (1994), Οικολογία και Οικονομία, σελ. 42-45

ζ)Οπτική ρύπανση η οποία προκαλείται από αντιαισθητικές διαφημίσεις σε δημόσιους χώρους ή ακαλαίσθητες κατασκευές.

1.2.ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ: ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ

Το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης άρχισε να γίνεται αντιληπτό μετά τη λήξη του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου καθώς πολλά εμπορικά πλοία μετέφεραν καύσιμα με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαρροές πετρελαίου στη θάλασσα. Με το πέρασμα των χρόνων οι παράγοντες που άσκησαν έντονη επιρροή στη γρήγορη ανάπτυξη του φαινομένου της θαλάσσιας ρύπανσης πολλαπλασιάστηκαν, με κυριότερους να είναι η έντονη αστικοποίηση, η συγκέντρωση πολλών βιομηχανικών δραστηριοτήτων σε συγκεκριμένες περιοχές, η χρήση του πετρελαίου ως η βασικότερη πηγή ενέργειας, η τεχνολογική πρόοδος και η αύξηση μεταφοράς πετρελαίου και επικίνδυνων χημικών φορτίων δια θαλάσσης.

Τις τελευταίες δεκαετίες έχουν γίνει πολλές προσπάθειες προκειμένου να προσδιοριστεί το φαινόμενο της θαλάσσιας ρύπανσης και επομένως της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Σύμφωνα με την Διακήρυξη της Στοκχόλμης για το περιβάλλον (1972) θαλάσσια ρύπανση (marine pollution)⁴ «είναι η εισαγωγή από τον άνθρωπο, άμεσα ή έμμεσα, επιβλαβών ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, περιλαμβάνοντας και τις εκβολές των ποταμών, που έχει ως αποτέλεσμα τη διαταραχή του θαλάσσιου οικοσυστήματος (διατήρηση των φυσικών πόρων), κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, ανυπέρβλητα εμπόδια στις θαλάσσιες δραστηριότητες (αλιεία) καθώς και ελάττωση των ανέσεων (θαλάσσιος τουρισμός, αναψυχή)».

Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) αναφέρει σαν ρύπανση της θάλασσας «Κάθε άμεση ή έμμεση, ανθρωπογενούς προέλευσης, εισαγωγή ουσιών ή ενέργειας στο υδάτινο περιβάλλον που έχει βλαβερή επίδραση στους οργανισμούς, είναι επικίνδυνη για την ανθρώπινη υγεία, παρεμποδίζει τη χρήση της θάλασσας, αλλοιώνει την ποιότητα του θαλασσινού νερού και υποβιβάζει τις δυνατότητες χρήσης της θάλασσας για ψυχαγωγικούς σκοπούς.»

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι πλέον σημαντικές κατηγορίες ρύπων που καταλήγουν στη θάλασσα είναι τα βαρέα μέταλλα, το πετρέλαιο και τα προϊόντα του,

⁴Hardy M., (1974), International Control of Marine Pollution/ International Organization, p.73.

τα διάφορα φυτοφάρμακα και απορρυπαντικά, τα απορρίμματα (μεταλλικά αντικείμενα, πλαστικά και ελαστικά), τα αστικά λύματα και οι μικροοργανισμοί (βακτηρίδια, μύκητες και ιοί), τα απόβλητα (άχρηστα βιομηχανικά υλικά κατεργασίας τροφίμων και σφαγείων) και τα ραδιενεργά υλικά.⁵

Μια κατηγοριοποίηση των πηγών θαλάσσιας ρύπανσης είναι η διάκρισή της με βάση την τοποθεσία και συγκεκριμένα διακρίνεται σε πελαγική η οποία προέρχεται κατά βάση από τα πλοία, τις πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου και από την εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας⁶, σε εναέρια η οποία οφείλεται κυρίως σε απορρίψεις κηροζίνης από τα αεροπλάνα και σε παράκτια η οποία προέρχεται από τους αγωγούς που καταλήγουν στη θάλασσα και από τη χρήση των υδάτων στα εργοστάσια μέσω των ποταμών.

Επικρατέστερη είναι, ωστόσο η διάκριση των πηγών της θαλάσσιας ρύπανσης στις ακόλουθες κατηγορίες όπως ορίζονται τόσο σε βιβλιογραφικές αναφορές⁷ όσο και στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας:

- 1) ρύπανση από χερσαίες πηγές (άρθρο 207 της Σύμβασης)
- 2) ρύπανση από δραστηριότητες που έχουν σχέση με την έρευνα και την εκμετάλλευση του θαλάσσιου βυθού (άρθρα 208 και 209 της Σύμβασης)
- 3) ρύπανση από τις απορρίψεις άχρηστων υλών (άρθρο 210 της Σύμβασης)
- 4) ρύπανση προερχόμενη από τα πλοία και επομένως από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες εν γένει (άρθρο 219 της Σύμβασης)
- 5) ρύπανση από την ατμόσφαιρα (άρθρο 212 της Σύμβασης)

Φυσικά υπάρχουν και άλλες πηγές ρύπανσης όπως ενδεικτικά η ρύπανση που προέρχεται από τις πυρηνικές δοκιμές, η υποθαλάσσια ηχορύπανση αλλά και η εισαγωγή -ακούσια ή μη- ξένων οργανισμών στη θάλασσα μέσω της διαδικασίας ερματισμού και αφερματισμού.

1.2.1. ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΠΗΓΕΣ

Παρά το γεγονός ότι τα ρυπογόνα στοιχεία που εισέρχονται στη θάλασσα από την ξηρά αντιστοιχούν σχεδόν στα $\frac{3}{4}$ της θαλάσσιας ρύπανσης, δεν έχει υπάρξει μέχρι

⁵ Φυτιάνος Κ. – Σαμανίδου Β, (1988), Η Ρύπανση των Θαλασσών

⁶ Ρούκουνας Ε.,(1982), Διεθνές Δίκαιο, Τόμος ΙΙ, σελ. 238-9

⁷ Αλεξόπουλος Α.Β., (2009), Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο

σήμερα κάποια διεθνή σύμβαση που να διέπει ολοκληρωτικά τη ρύπανση των θαλασσών από χερσαίες πηγές. Η σύμβαση της Γενεύης (1958) που αφορά το δικαίωμα της θάλασσας γενικά, η σύμβαση των Παρισίων (1974) που αφορά θαλάσσιες περιοχές της Βόρειας Θάλασσας και του βορειο-ανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού, η σύμβαση της Βαρκελώνης (1976) που αφορά την περιοχή της Μεσογείου και η σύμβαση του Ελσίνκι (1974) που εφαρμόζεται στην περιοχή της Βαλτικής, δεν θέτουν ικανοποιητικούς περιορισμούς και προδιαγραφές για την αντιμετώπιση και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Οι πιο βασικές ρυπογόνες ουσίες που προέρχονται από την ξηρά είναι οι απορρίψεις των βιομηχανικών λυμάτων και απορριμμάτων στη θάλασσα (είτε απευθείας είτε διαμέσου των ποταμών), τα διάφορα χημικά που χρησιμοποιούνται ως λιπάσματα και φυτοφάρμακα στις γεωργικές καλλιέργειες, το θερμό ύδωρ από υδροηλεκτρικούς σταθμούς οι οποίοι είναι εγκαταστημένοι κοντά σε εκβολές ποταμών με συνέπεια τη θερμική αλλοίωση των υδάτων αλλά και οι εκπομπές αέριων υδρογονανθράκων από διυλιστήρια, τερματικούς σταθμούς και καυσαέρια οχημάτων.

Μάλιστα, σύμφωνα με τη Σύμβαση των Παρισίων τα ρυπογόνα στοιχεία κατατάσσονται στις εξής τέσσερις κατηγορίες:

-1^η Κατηγορία (black list): Περιλαμβάνει πέντε ομάδες ρυπογόνων στοιχείων που απαγορεύεται να απορριφθούν στη θάλασσα, δηλαδή οργανο-αλογόνες ενώσεις, ενώσεις υδραργύρου, ενώσεις καδμίου, εμμέμοντα συνθετικά υλικά (π.χ. πλαστικά που επιπλέουν) και εμμέμοντα πετρελαιοειδή και υδρογονάνθρακες.

-2^η Κατηγορία (grey list): Περιλαμβάνει τις ενώσεις φωσφόρου, τη σιλικόνη, τον κασσίτερο, τα μη εμμέμοντα πετρελαιοειδή και τα βαρέα μέταλλα (π.χ. αρσενικό, χρώμιο, χαλκός) και πρέπει πρωτού απορριφθούν στη θάλασσα να ελεγχθούν αυστηρά από τις αρμόδιες αρχές.

-3^η Κατηγορία: Περιλαμβάνει τις ραδιενεργές ουσίες και πρέπει γενικά να αποφεύγεται η κατασκευή νέων πυρηνικών μονάδων ή να βελτιώνονται οι ήδη υπάρχουσες.

-4^η Κατηγορία (white list) : Περιλαμβάνονται όσες ρυπογόνες ουσίες δεν ανήκουν στις τρεις πρώτες κατηγορίες και αποτελούν ουσίες οι οποίες δεν αποτελούν σοβαρή απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον.

1.2.2. ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΞΟΡΥΞΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΒΥΘΟΥ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

Οι υποθαλάσσιες εργασίες που αφορούν την εξόρυξη του ορυκτού πλούτου και την εκμετάλλευση γενικότερα του βυθού των θαλασσών προκαλούν πολύ συχνά θαλάσσια ρύπανση η οποία οφείλεται σε διαρροές πετρελαίου και φυσικού αερίου από τις πλωτές εγκαταστάσεις (πλατφόρμες άντλησης και γεώτρησης πετρελαίου, πλωτά ή σταθερά γεωτρήματα), σε ατυχήματα λόγω εκρήξεων (blowouts), σε συγκρούσεις πλοίων με τις πλωτές εγκαταστάσεις, σε ζημιές σε υποθαλάσσιους πετρελαιοαγωγούς (pipelines) μέσω της επαφής με πλοία που διέρχονται από αυτές τις εγκαταστάσεις και τέλος στις εγκαταστάσεις και στη χρήση τεχνητών νησιών (artificial islands) στη ζώνη της υφαλοκρηπίδας.

Λόγω των ανωτέρω δραστηριοτήτων προκαλείται εκτός από το φαινόμενο της θαλάσσιας ρύπανσης και η καταστροφή των φυσικών πόρων καθώς δημιουργείται συσσώρευση αλμυρών υδάτων και λιπαντικών ουσιών, λάσπη και το ανακάτωμα της άμμου.

Επιπλέον, τα προβλήματα που παρουσιάζουν οι πλατφόρμες και τα γεωτρήματα εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου πολλές φορές στο παρελθόν έχουν προκαλέσει τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω ατυχημάτων ή λειτουργικών διαδικασιών, ενώ δεν ήταν λίγες και οι περιπτώσεις απώλειας ανθρώπινης ζωής.⁸

1.2.3. ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΙΣ

Η εν λόγω πηγή ρύπανσης διαφέρει από τη ρύπανση από τα απορρίμματα (garbage) η οποία ανήκει στην κατηγορία της λειτουργικής ρύπανσης των εμπορικών πλοίων.

Σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του Λονδίνου (1972) του IMO ως «dumping» ορίζεται η εσκεμμένη απόρριψη ουσιών και υλικών απευθείας στη θάλασσα από πλοία

⁸Το έτος 1980 στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας κατέρρευσε λόγω καταιγίδας ένας από τους στύλους του γεωτρήματος εξόρυξης πετρελαίου «ALEXANDER KIELLAND», το οποίο είχε εγκατασταθεί πολύ κοντά στις περιοχές άντλησης υποθαλάσσιου πετρελαίου και είχε διαμορφωθεί ως κατοικία για τους εργάτες, με αποτέλεσμα την απώλεια 123 ανθρώπινων ζωών.

και αεροπλάνα, εκτός εάν πρώτον η απόρριψη προκαλείται από τις συνήθειες λειτουργικές διαδικασίες των πλοίων και αεροπλάνων και δεύτερον η απόρριψη ουσιών στη θάλασσα διεξάγεται για άλλους σκοπούς και δεν έρχεται σε αντίθεση με τη διεθνή νομοθεσία.

Οι ουσίες αυτές μπορεί να είναι πετρελαιοειδή κατάλοιπα που παράγονται στους χώρους του μηχανοστασίου (π.χ. κατάλοιπα που διαρρέουν από φθαρμένους σωλήνες, λιπαντικά, σκουριές), κατάλοιπα φορτίου κυρίως πετρελαιοειδή που προέρχονται από τους χώρους που τοποθετείται το φορτίο, λύματα του πλοίου, χημικές ουσίες (κηροζίνη, βενζίνη κλπ) και απορρίμματα του πλοίου (π.χ. πλαστικά, σακούλες).

Η ρύπανση από απορρίψεις αποτελεί μία μικτή μορφή θαλάσσιας ρύπανσης καθώς τα διάφορα βιομηχανικά απόβλητα μεταφέρονται στη θάλασσα με πλοία και αεροσκάφη.⁹ Η εν λόγω μορφή ρύπανσης υποστηρίζεται ότι αφορά στο 10% της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης είτε προέρχεται από τη θάλασσα είτε από την ξηρά.

1.2.4. ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΑΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Αποτελεί μία από τις κυριότερες μορφές ρύπανσης και προκειμένου να αντιμετωπιστεί κρίνεται αναγκαία η λήψη μέτρων πρόληψης κατά το στάδιο του σχεδιασμού, της κατασκευής αλλά και του εξοπλισμού του πλοίου. Η ρύπανση η οποία προκαλείται από τη μεταφορά αγαθών μέσω της θάλασσας μπορεί να διακριθεί σε λειτουργική και σε ατυχηματική. Η λειτουργική περιλαμβάνει κατά βάση τις διαρροές κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση, κατά τον ερματισμό και τον αφερματισμό, τις απορρίψεις αποβλήτων κατά την πλύση των δεξαμενών του φορτίου, τις διαρροές καταλοίπων στους χώρους του μηχανοστασίου και του φορτίου, τη ρύπανση από τα λύματα και τα απορρίμματα και η ατυχηματική σχετίζεται με τις συγκρούσεις πλοίων, τις εκρήξεις, τις πυρκαγιές πάνω στα πλοία, τις βυθίσεις κ.α.¹⁰

Για την αντιμετώπιση της συγκεκριμένης πηγής ρύπανσης έχουν υπάρξει κατά τη διάρκεια των χρόνων μια σειρά διεθνών και περιφερειακών συμβάσεων αλλά και

⁹Μια σύγχρονη έκφραση της ρύπανσης από απορρίψεις είναι η μεταφορά και η πόντιση στη θάλασσα των διαφόρων πλατφόρμων ή γεωτρύπανων και εξόρυξης υποθαλάσσιου πετρελαίου όταν εκλείπουν περισσότερα κοιτάσματα στις περιοχές έρευνας.

¹⁰ Για τις εν λόγω μορφές ρύπανσης θα γίνει εκτενέστερη ανάλυση κατωτέρω.

εθνικών νόμων, παρά το γεγονός ότι στην πραγματικότητα η θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα εμπορικά πλοία και τις ναυτιλιακές δραστηριότητες δεν ξεπερνά το 15% περίπου του συνολικού ποσοστού θαλάσσιας ρύπανσης.¹¹

1.2.5. ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑ

Η ρύπανση από την ατμόσφαιρα συνδέεται με τη διασυνοριακή ρύπανση και πηγές της αποτελούν κατά βάση οι βιομηχανικές και αστικές δραστηριότητες, οι γεωργικές καλλιέργειες και οι διεθνείς μεταφορές. Η ρύπανση που προέρχεται από την ατμόσφαιρα αφορά τη μεταφορά και την είσοδο στη θάλασσα ρύπων από μακρινές πηγές μέσω του αέρα, τις απορρίψεις στην ατμόσφαιρα από διαρροές αερίων στα μεταφορικά μέσα καθώς και τις καπνοδόχους και κλιβάνους των εργοστασίων.¹²

Επιπλέον, η λειτουργική ρύπανση από τα αεροσκάφη (π.χ. διαρροές καυσίμων, απορρίψεις κηροζίνης κλπ) επηρεάζει άμεσα το θαλάσσιο περιβάλλον και επομένως δικαιολογημένα θεωρείται ως ρύπανση προερχόμενη από την ατμόσφαιρα.. Αντιθέτως, η απόρριψη βιομηχανικών καταλοίπων από τα αεροσκάφη θεωρείται ρύπανση από τις απορρίψεις (dumping). Μάλιστα, ούτε η ρύπανση που προκαλείται από τη λειτουργία συστημάτων πάνω στα εμπορικά πλοία και στη συνέχεια εξατμίζεται στην ατμόσφαιρα ανήκει σε αυτή την κατηγορία καθώς πρόσφατα στη σύμβαση MARPOL 73/78 του ΙΜΟ προστέθηκε το έκτο παράρτημα το οποίο αφορά στη ρύπανση της ατμόσφαιρας η οποία προέρχεται όμως από εμπορικά πλοία.

Η συγκεκριμένη πηγή θαλάσσιας ρύπανσης δεν είναι επαρκώς επιστημονικά μελετημένη και δεν αντιμετωπίζεται πλήρως από τη διεθνή νομοθεσία, ενώ συγχρόνως ακόμα και σε εθνικό επίπεδο υπάρχει κενό επειδή μέχρι και τα τελευταία χρόνια δεν διαχωριζόταν από την ρύπανση από τις χερσαίες πηγές. Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982) περιέχει γενικούς κανονισμούς για την υιοθέτηση μέτρων με σκοπό την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης που προκαλείται από την ατμόσφαιρα.¹³

¹¹Clark R., (1992), Marine Pollution, Clarendon Press και Brubaker D., (1993), Marine Pollution and International Law: Principles and Practice, Belhaven Press

¹² Βλάχος Γ.Π., (1999), Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Πειραιάς: Εκδόσεις Σταμούλης

¹³Churchill R.R.- Lowe A.V., (1992), The Law of the Sea, 2nd edition

Επιπροσθέτως, πρέπει να αναφερθεί η Σύμβαση μεγάλης εμβέλειας για τη διασυννοριακή ατμοσφαιρική ρύπανση (1979) που ήταν αποτέλεσμα της πρωτοβουλίας των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αναφέρει στρατηγικές και πολιτικές που πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι απορρίψεις ρυπογόνων στοιχείων από την ατμόσφαιρα. Η εν λόγω σύμβαση αποτελεί μια από τις λίγες προσπάθειες σε διεθνές επίπεδο αντιμετώπισης του φαινομένου της θαλάσσιας ρύπανσης από την ατμόσφαιρα.

1.3.ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

1.3.1.ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

1.3.1.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Για τον προσδιορισμό της ατυχηματικής ρύπανσης κρίνεται αναγκαία η μελέτη της έννοιας του ναυτικού ατυχήματος. Σύμφωνα με τα άρθρα 94 παρ. 7 και 221 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας¹⁴ ως «*ναυτικό ατύχημα νοείται η σύγκρουση πλοίων, προσάραξη ή άλλο περιστατικό ναυσιπλοΐας, ή άλλο συμβάν πάνω στο πλοίο, ή έξω από αυτό, που έχει ως αποτέλεσμα υλική ζημιά ή επικείμενη απειλή υλικής ζημιάς σε πλοίο ή φορτίο καθώς και εκείνο το οποίο έχει ήδη προξενήσει απώλεια ζωής ή σοβαρά τραύματα σε ανθρώπους.*» Σύμφωνα με τον «Κώδικα για την έρευνα Ναυτικών Ατυχημάτων», ναυτικό ατύχημα συνιστά ένα γεγονός το οποίο οδήγησε σε σοβαρό τραυματισμό μέλους του πληρώματος ή επιβάτη που τελεί σε συνάφεια με τη λειτουργία του πλοίου, σε απώλεια μέλους πληρώματος ή επιβάτη (ως απόρροια ή σε σχέση με τη λειτουργία του πλοίου), σε υλική ζημιά η οποία καθιστά το πλοίο μη αξιόπλοο και η οποία μπορεί να προκύπτει ή να τελεί σε σχέση συνάφειας με τη λειτουργία του πλοίου, σε προσάραξη/ακινητοποίηση/εμπλοκή πλοίου σε σύγκρουση, σε απώλεια ή εγκατάλειψη πλοίου και σε πρόκληση ζημιών στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του πλοίου.

Ετυμολογικά το ναυτικό ατύχημα παραπέμπει σε κάθε δυσάρεστο περιστατικό το οποίο λαμβάνει χώρα από ατυχία και το οποίο συμβαίνει σε πρόσωπο ή μέσον που

¹⁴ Η εν λόγω σύμβαση υπεγράφη το 1982 στο Montego Bay και κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Νόμο 2321/95.

δραστηριοποιείται στη θάλασσα. Σύμφωνα με τον πραγματικό ορισμό, ως ναυτικό ατύχημα χαρακτηρίζεται γενικώς οποιοδήποτε συμβάν έχει ως συνέπεια την απώλεια ή τη βλάβη του πλοίου ή του φορτίου του. Ο εν λόγω ορισμός περιλαμβάνει κάθε δυσμενές συμβάν που λαμβάνει χώρα στη θάλασσα¹⁵ και επομένως επιφέρει δυσμενείς επιπτώσεις όσον αφορά τη ναυτιλιακή εταιρία, το πλοίο αυτό καθ' εαυτό και το περιβάλλον. Επομένως στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται συμβάντα που έχουν σχέση με το πλοίο, με το φορτίο αλλά και με τους επιβάτες ή το πλήρωμα του πλοίου.

Όσον αφορά το φορτίο, συμβάντα ναυτικού ατυχήματος συνιστούν οι αλλοιώσεις από οιαδήποτε αιτία (π.χ. σύγκρουση, πρόσκρουση κλπ) όπως και οι περιπτώσεις που εκδηλώνεται πυρκαγιά σε τμήμα του πλοίου ή που στα πλαίσια αβαρίας κρίνεται αναγκαία η εκβολή του φορτίου στη θάλασσα, ενώ οι περιπτώσεις ναυτικού ατυχήματος σε σχέση με το πλήρωμα ή τους επιβάτες σχετίζονται με την απώλεια ζωής τους.

Όσον αφορά το πλοίο ανάλογα συμβάντα ναυτικού ατυχήματος συνιστούν:

- Το ναυάγιο, το οποίο συνίσταται στην ολοκληρωτική απώλεια πλοίου, που οφείλεται σε βύθιση, σε συντριβή ή σε οποιαδήποτε άλλη αιτία.
- Η βύθιση. (ολική ή μερική)
- Η σύγκρουση, η οποία παραπέμπει σε βίαιη επαφή με άλλο μέσο ναυσιπλοΐας.
- Η πρόσκρουση η οποία αφορά τη βίαιη επαφή του πλοίου με σταθερά αντικείμενα στη θάλασσα ή επιπλέοντα.
- Η αβαρία, η οποία λαμβάνει χώρα σε έκτακτες περιπτώσεις κατά τις οποίες κρίνεται αναγκαία η εκβολή ενός μέρους του φορτίου που μεταφέρεται στη θάλασσα.
- Η έκρηξη η οποία μπορεί να οφείλεται και σε εξωγενείς παράγοντες.
- Η πυρκαγιά, δηλαδή η εκδήλωση φωτιάς σε κάποιο μέρος του πλοίου.
- Οι επιμέρους εσωτερικές ζημιές (π.χ. η μετατόπιση του φορτίου, οι διαρροές κ.α.)
- Οι μηχανικές βλάβες, η εισροή υδάτων, η αποκοπή (τεμαχισμός του πλοίου σε δύο μέρη), η κατάσταση ακυβερνησίας.

Στην ελληνική επικράτεια μεγάλης σημασίας συνιστά το Ν.Δ. 712/70 «Περί διοικητικού ελέγχου ναυτικών ατυχημάτων», καθώς θέτει προϋποθέσεις προκειμένου

¹⁵ Σπανός Ν. (1996), Το Ναυτικό Ατύχημα, Λιμενικά Χρόνια, τ. 29/96

να ενεργοποιηθούν οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς ώστε να διεξάγουν τους απαραίτητους διοικητικούς ελέγχους.¹⁶

Η νομοθεσία περί ασφαλούς ναυσιπλοΐας και ο νομοθετικός ορισμός του ναυτικού ατυχήματος συναντάται για πρώτη φορά στο Α.Ν. 1773/39 στο οποίο προβλεπόταν ότι : *«Δια την έννοιαν του παρόντος νόμου, ναυτικό ατύχημα θεωρείται παν θαλάσσιο συμβεβηκός επιφέρων βλάβην, φθοράν ή απώλειαν εις ελληνικόν εμπορικόν πλοΐον, πλοιάριον ή πλωτό ναυπήγημα ή εις το φορτίο αυτού, δυνάμενο να έχη άμεσον ή έμμεσον συνέπειαν απαίτηση του πλοιοκτήτου, εφοπλιστού ή φορτωτού ή παραλήπτου του φορτίου ή οιουδήποτε τρίτου έναντι αλλήλων είτε συμβεβηκός προκαλούν την χρησιμοποίηση ναυαγοσωστικών υπηρεσιών»*. Επομένως, σύμφωνα με τον ως άνω ορισμό ναυτικό ατύχημα θεωρούνταν κάθε γεγονός που συνέβαινε στη θάλασσα και που είχε ως συνέπειες τη βλάβη, φθορά ή απώλεια εμπορικού πλοΐου ή πλοιαρίου ή πλωτού ναυπηγήματος ή του φορτίου του, τη δημιουργία απαιτήσεων εκ μέρους του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή, φορτωτή ή παραλήπτη του φορτίου και τη χρήση ναυαγοσωστικών υπηρεσιών.

Στις μέρες μας, ο ορισμός του ναυτικού ατυχήματος δίνεται στη διάταξη του άρθρου 1 του Ν.Δ. 712/70 και συγκεκριμένα ως ναυτικό ατύχημα νοείται εκείνο το οποίο λαμβάνει χώρα στο πλοίο ή στο φορτίο και εκείνο που επιφέρει τον τραυματισμό ή την απώλεια ζωής μέρους του πληρώματος ή επιβάτη. Επομένως, σύμφωνα με τον εν λόγω ορισμό το ναυτικό ατύχημα θα πρέπει να έχει προκαλέσει την ολική απώλεια ελληνικού πλοΐου, την προσωρινή/οριστική εγκατάλειψη του πλοΐου από τα μέλη του πληρώματος, την απώλεια/ βλάβη του φορτίου το οποίο μεταφέρεται στο πλοίο, τη βλάβη λόγω της οποίας προκλήθηκε ακυβερνησία του πλοΐου και τέλος, τον σοβαρό τραυματισμό ή απώλεια ζωής μέλους του πληρώματος ή επιβάτη.

Η παράλειψη της λέξης «θαλάσσιο» διευρύνει σε μεγάλο βαθμό το πεδίο του «συμβεβηκός» καθώς έτσι, καλύπτεται ένα ευρύ φάσμα ναυτικών ατυχημάτων. Επιπλέον, δεν παίζει ρόλο αν το ναυτικό ατύχημα προέκυψε από πράξη ή παράλειψη, από εξωγενείς παράγοντες ή όχι ή από τυχαία γεγονότα.

¹⁶Tsiotis G. (2007), Greek Maritime Policy Making: Exploring The Effects Of The Europeanisation” paper presented at the: 3rd LSE Hellenic Observatory PhD Symposium on Contemporary Greece, Structures, Context and Challenges, London, UK, June

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί και η έννοια του ναυτικού περιστατικού (marine incident) ως συμβάντος ή γεγονότος που προκαλείται «από ή σε σχέση με τη λειτουργία πλοίου με το οποίο τίθεται σε κίνδυνο το πλοίο ή οποιοδήποτε πρόσωπο, ή ως αποτέλεσμα του οποίου μπορεί να προκληθεί σοβαρή ζημιά στο πλοίο ή στην κατασκευή ή στο περιβάλλον»

1.3.1.2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Κατόπιν όλων των ανωτέρω, γίνεται σαφές ότι ως ατυχηματική μπορεί να οριστεί η ρύπανση που είναι αποτέλεσμα της απώλειας ενός πλοίου ή του φορτίου του και μπορεί να οφείλεται στις εξής περιπτώσεις:

α) *Βύθιση του πλοίου (Foundering or Sinking)* κυρίως στην ανοιχτή θάλασσα λόγω δυσμενών κλιματολογικών συνθηκών ή λόγω μετατόπισης του φορτίου με αποτέλεσμα το πλοίο σε κάποιες περιπτώσεις να κοπεί σε δύο κομμάτια.

β) *Δυναμική προσάραξη πλοίου (Power Grounding)*, ή όταν το πλοίο *εξοκείλει (Drift Grounding)*, συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία λόγω κάποιας μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας ή λανθασμένης πλοήγησης και παρατηρείται κυρίως στα μεγάλα δεξαμενόπλοια. Τα μεγάλα πλοία συχνά πέφτουν θύματα προσάραξης όταν βρίσκονται κοντά σε διεθνή στενά και κανάλια επειδή δεν υπάρχει αρκετός χρόνος για ελιγμούς.¹⁷

Ο IMO στην προσπάθειά του να λάβει μέτρα προκειμένου να αποφεύγονται τα ατυχήματα λόγω προσαράξεων έχει εκτιμήσει και ορίσει ποιες θαλάσσιες περιοχές με μεταβαλλόμενο βάθος είναι κατάλληλες για πλοία με μεγάλα βυθίσματα.

γ) *Σύγκρουση ή επαφή του πλοίου (Collision/Ramming)*: Στην περίπτωση της σύγκρουσης εντάσσονται περιστατικά επαφής με άλλο ή με άλλα πλοία κατά βάση στις θαλάσσιες περιοχές με συχνή κυκλοφορία (εσωτερικά ύδατα, αιγιαλίτιδες ζώνες, διεθνή στενά). Σύμφωνα με στατιστικές το 80% των συγκρούσεων αποτελούν απόρροια

¹⁷ Το έτος 1974 το δεξαμενόπλοιο METULA με φορτίο 190.000 τόνων πετρελαίου καθώς έπλεε προς τη Χιλή, επέλεξε πορεία διαμέσου των στενών του Μαγγελάνου λόγω σφοδρής κακοκαιρίας. Ωστόσο ένα λάθος ναυσιπλοΐας οδήγησε στην προσάραξη σε υφάλους με την μέγιστη ταχύτητά του με αποτέλεσμα τη διαρροή 50.000 τόνων φορτίου στο θαλάσσιο περιβάλλον. (βλ. Cooper A.,(1983), Times Atlas of the Oceans, University of Wales)

ανθρωπίνου λάθους.¹⁸ Στην περίπτωση της επαφής περιλαμβάνονται περιπτώσεις επαφής με μία μόνιμη εγκατάσταση (π.χ. προβλήτες λιμένων, πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου κ.α.)

δ) *Πυρκαγιά ή Έκρηξη (Fire or Explosion)*, οι οποίες αφορούν υλικές ζημιές στο πλοίο κι εντοπίζονται κυρίως στις περιπτώσεις μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων, πετρελαίου ή καυσίμων όπου δεν μπορεί να παρασχεθεί βοήθεια από την ακτή γιατί το πλοίο μπορεί να βρίσκεται στην μέση του ωκεανού, ενώ συγχρόνως οι συνθήκες να γίνονται ακόμα δυσκολότερες λόγω μεταβολής του καιρού. Σε τέτοιες περιπτώσεις τα ποσοστά απωλειών ανθρώπινης ζωής είναι πολύ μεγάλα.¹⁹

ε) *Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών (War Loss)* ιδιαίτερα όταν συχνά εμφανίζονται περιπτώσεις πειρατείας, όταν τα εμπορικά πλοία έχουν επιταχθεί από την κυβέρνηση ενός κράτους για πολεμικούς σκοπούς και εμπλέκονται σε γεγονότα τέτοιου είδους και όταν απασχολούνται δεξαμενόπλοια για τη μεταφορά πετρελαίου σε περιόδους πετρελαϊκών κρίσεων (για οικονομικούς λόγους) τα οποία είναι μεγάλης χωρητικότητας και έρχονται σε επαφή με περιοχές όπου υπάρχουν εχθροπραξίες.

στ) *Ζημιές στη δομή του πλοίου (Structural Failure)* που εντοπίζονται κυρίως στο εξωτερικό περίβλημα ή στα τοιχώματα των δεξαμενών λόγω κλιματολογικών συνθηκών, μετατόπισης φορτίου, κακής συντήρησης, μηχανικής βλάβης με συνέπεια τη μη αντοχή των υλικών.

ζ) *Διαφόρων ειδών ατυχήματα (Miscellaneous)* τα οποία περιλαμβάνουν μικτές περιπτώσεως των ως άνω κατηγοριών (π.χ. πυρκαγιά και βύθιση, πρόσκρουση και βύθιση), εσκεμμένη βύθιση πλοίου με τη μέθοδο του ανοίγματος οπών στα ύφαλα του πλοίου (πιθανών για να μην εισέλθει το πλοίο στον έλεγχο του εχθρού ή για εξοικονόμηση χρημάτων), αναιτιολόγητη εξαφάνιση του πλοίου και τέλος, εγκατάλειψη του πλοίου.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ατυχηματική ρύπανση ποικίλλουν ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες, με βασικότερους να είναι οι κλασσικοί κανόνες ναυτικής

¹⁸Βλάχος Γ.Π., (1999), Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη

¹⁹Το έτος 1983 το δεξαμενόπλοιο CASTILLO DE BELLVER ήταν φορτωμένο με 250.000 τόνους πετρέλαιο και τυλίχτηκε στις φλόγες κοντά στο λιμάνι του Κέιπταουν στη Νότια Αφρική. Ακολούθησαν μαζικές εκρήξεις με αποτέλεσμα το πλοίο να κοπεί σε δύο κομμάτια, ενώ οι άνεμοι που έπνεαν στην περιοχή βοήθησαν να αποφευχθεί μεγάλη ζημιά στις ακτές από τη διαρροή πετρελαίου.

πειθαρχίας, η εκπαίδευση των πληρωμάτων η οποία σε πολλές περιπτώσεις είναι ελλιπής, η πολυγλωσσία πάνω στο πλοίο, οι ηλικίες των πλοίων και φυσικά ο ανθρώπινος παράγοντας (π.χ. κόπωση, άγχος, μέθη, έλλειψη ενημέρωσης κ.α.)

1.3.2.ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Ως λειτουργική ρύπανση ορίζεται η οιαδήποτε μορφή ρύπανσης, η οποία δεν είναι ατυχηματικής μορφής και η οποία προξενείται στο θαλάσσιο περιβάλλον από τη συνήθη λειτουργία των εμπορικών πλοίων. Η λειτουργική ρύπανση είναι δυνατόν να διακριθεί σε κάθε στάδιο του κύκλου της ζωής ενός πλοίου, δηλαδή από την αρχή, από την κατασκευή του, στη συνέχεια κατά το στάδιο που διανύει την οικονομική ζωή του (συντηρήσεις, επισκευές, ερματισμός, φορτοεκφορτώσεις, μεταγγίσεις καυσίμων κ.α.) και τέλος κατά τη διάλυση του πλοίου. Γίνεται σαφές λοιπόν ότι η λειτουργική ρύπανση οφείλεται στις λειτουργικές διαδικασίες ενός εμπορικού πλοίου και περιλαμβάνει τις διαρροές κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση, τις διαρροές κατά τον ερματισμό και τον αφερματισμό, τις απορρίψεις αποβλήτων κατά την πλύση των δεξαμενών φορτίου, τις διαρροές καταλοίπων στους χώρους φορτίου και μηχανοστασίου, τη ρύπανση από τα λύματα και τα απορρίμματα.

Η θαλάσσια ρύπανση εμφανίζεται στους χώρους της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανία σε τρία στάδια. Στο πρώτο στάδιο που αφορά τη ναυπήγηση του πλοίου συχνά έρχονται σε επαφή με το θαλάσσιο περιβάλλον υπολείμματα από χρώματα και υφαλοχρώματα τα οποία είναι πλούσια σε βαρέα μέταλλα όπως είναι ο χαλκός και ο κασσίτερος, υπολείμματα από γράσα, λαδιά και βαλβολίνες, από αμμοβολές και υδροβολές, σκουριές, από καλώδια και σωλήνες κ.α.. Κατά το δεύτερο στάδιο της τακτικής αλλά και της έκτακτης συντήρησης του πλοίου οι ανάγκες για συμπίεση του κόστους με τον περιορισμό του χρόνου παραμονής στις δεξαμενές αλλά και οι ανάγκες για αύξηση του ακαθαρίστου εσόδου (περιορισμός των νεκρών χρόνων για συντηρήσεις κατά τη διάρκεια του οποίου το πλοίο δεν πραγματοποιεί έσοδα) συντελούν στην αύξηση του φαινομένου. Τέλος, το τρίτο στάδιο αφορά τη διάλυση των πλοίων σε ειδικές μονάδες διάλυσης και παραγωγής παλαιοσιδήρου. Σε αυτή την περίπτωση διάφορα υλικά που απομένουν καταλήγουν στη θάλασσα με οποιονδήποτε τρόπο. Τα πιο πολλά διυλιστήρια βρίσκονται στην Ινδία και στο Πακιστάν (αναπτυσσόμενες

χώρες), ενώ υπάρχουν κάποια και στην Κίνα και το Μπαγκλα-Ντες. Τα πλοία, σε αυτά τα μέρη, διαλύονται σε χώρους που δεν είναι επαρκώς εξοπλισμένοι ή ακόμα ενδέχεται να υπάρχουν ανύπαρκτες υποδομές και το προσωπικό να είναι ανειδίκευτο.

Όσον αφορά τις διαδικασίες ερματισμού, αφερματισμού είναι σύνηθες φαινόμενο να συμπαρασύρονται μαζί με το έρμα και κάθε είδους κατάλοιπα που βρίσκονται στις δεξαμενές με αποτέλεσμα να δημιουργείται πετρελαιοκηλίδα. Συγκεκριμένα, τα πετρελαιοφόρα πλοία είναι υποχρεωμένα να εκτελούν το ένα από τα δύο ταξίδια χωρίς φορτίο και προκειμένου να μπορέσουν να εκτελέσουν το άφορτο μέρος του ταξιδιού τους πρέπει να γεμίσουν τις δεξαμενές τους με θαλάσσιο έρμα (ballast waters) για να είναι τεχνικά δυνατή η πλεύση. Το εν λόγω νερό, όμως, μολύνεται με υπολείμματα φορτίου με αποτέλεσμα όταν το πλοίο ετοιμάζεται να παραλάβει φορτίο και πραγματοποιεί τις διαδικασίες αφερματισμού (δηλαδή την απόρριψη του θαλάσσιου έρματος από τις δεξαμενές φορτίου στη θάλασσα) να συμπαρασύρονται και κάθε είδους κατάλοιπα του φορτίου που βρίσκονται στις δεξαμενές και να δημιουργείται η πετρελαϊκή κηλίδα. Συγχρόνως, με τις διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού μεταφέρονται θαλάσσιοι οργανισμοί από ένα σύστημα σε ένα άλλο. Για τη λύση των ως άνω προβλημάτων η διεθνής κοινότητα με διάφορες συμβάσεις και κυρίως με τη MARPOL 73/78 περιόρισε την ποσότητα του πετρελαίου που επιτρέπεται να διοχετευτεί στη θάλασσα μέσω των νερών και υποχρέωσε τις χώρες που διαθέτουν λιμάνια να δημιουργήσουν τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και υποδομές ώστε το νερό να φιλτράρεται πριν καταλήξει στη θάλασσα.

Κατά τη διάρκεια φορτοεκφόρτωσης οι πιθανότητες ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος διαφέρουν ανάλογα με το είδος του φορτίου (χύδην υγρό ή ξηρό).²⁰ Η φορτοεκφόρτωση χύδην υγρού φορτίου παρουσιάζει τις περισσότερες πιθανότητες για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης λόγω της φύσης του φορτίου, γεγονός που ενισχύεται από την ελλιπή τήρηση των κανόνων ασφαλείας και από την άγνοια των εν λόγω κανόνων από το προσωπικό

Επιπλέον, ακόμα και οι εκούσιες απορριπτόμενες ύλες από ένα πλοίο, δηλαδή τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα που παράγονται στους χώρους του μηχανοστασίου, τα κατάλοιπα φορτίου (κυρίως πετρελαιοειδή) που προέρχονται από τους χώρους

²⁰Τσελέντης Β., (2008), Διαχείριση Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ναυτιλία, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη

τοποθέτησης του φορτίου, τα λύματα (sewage) και τα απορρίμματα (garbage) του πλοίου, οι απορρίψεις του φορτίου στη θάλασσα (dumping) και οι χημικές ουσίες (chemicals) εντείνουν το φαινόμενο της θαλάσσιας ρύπανσης.

Φυσικά και το πλήρωμα του πλοίου, κυρίως όταν πραγματοποιεί υπερπόντια ταξίδια, δημιουργεί λύματα οικιακής μορφής τα οποία αφού υποστούν μια ειδική επεξεργασία καταλήγουν στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Αναμφισβήτητα η μεταφορά χημικών προϊόντων διαμέσου της θάλασσας έχει οδηγήσει στην αύξηση των ποσοστών ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, γεγονός που κατέστησε απαραίτητη την επέμβαση της Διεθνούς Κοινότητας προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα και συγκεκριμένα με τις συμβάσεις του IMO, βασικότερες των οποίων είναι η SOLAS (1974) και η σύμβαση της MARPOL 73/78 όσον αφορά τη ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες.²¹ Παρ' όλο που οι ποσότητες πετρελαιοειδών που μεταφέρονται είναι περισσότερες από τις ποσότητες χημικών, οι πιθανότητες θαλάσσιας ρύπανσης από τις τελευταίες είναι μεγαλύτερες καθώς τα χημικά στοιχεία είναι πιο τοξικά και επιβλαβή τόσο για τον άνθρωπο όσο και για τους ανθρώπινους οργανισμούς, σε σχέση με το πετρέλαιο.

Τέλος τα λειτουργικά απόβλητα κάθε μηχανοστασίου όπως ενδεικτικά τα καύσιμα που διαρρέουν από καμένες φλάντζες, από φθαρμένους σωλήνες, τα λιπαντικά, τα ξυσίματα χρωμάτων μηχανών, οι σκουριές και οι λιπαντικές ύλες συγκεντρώνονται σε έναν συγκεκριμένο χώρο του πλοίου που ονομάζεται σεντίνα με αποτέλεσμα όταν γεμίσει αυτός ο χώρος, πολλές φορές τα ως άνω υλικά να καταλήγουν στη θάλασσα.

1.4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Οι επιπτώσεις της θαλάσσιας ρύπανσης διακρίνονται τόσο στο περιβάλλον όσο και στην υγεία, στην οικονομία, στον πολιτισμό, στον τουρισμό αλλά και στην αισθητική.

Μια από τις βασικότερες εξελίξεις που σχετίζονται άμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές και τη ρύπανση που προκαλείται από αυτές και από τη ναυτιλία εν γένει

²¹Βλάχος Γ., (2007), Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Αθήνα: εκδόσεις Σταμούλη

είναι η κλιματική αλλαγή και η αύξηση της θερμοκρασίας που επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τη στάθμη της θάλασσας με αποτέλεσμα την επιδείνωση των πλημμυρικών φαινομένων σε περιοχές που έχουν ήδη υψηλή στάθμη (π.χ. σε δέλτα ποταμών), τη διάβρωση των ακτών και την αύξηση της αναλογίας αλμυρού νερού προς γλυκού στις εκβολές των ποταμών.

Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι να μειώνεται η αξία της αστικής γης στις παράκτιες περιοχές, να υποβαθμίζεται η τουριστική βιομηχανία και η σημαία της εκάστοτε περιοχής και κατ' επέκταση να μειώνεται το εισόδημα της χώρας αλλά και οι θέσεις εργασίας.

Συγχρόνως, επηρεάζεται αρνητικά η αλιευτική βιομηχανία καθώς και η ανθρώπινη υγεία λόγω των μολυσμένων νερών στα οποία παρουσιάζονται παθογόνοι μικροοργανισμοί και ιοί οι οποίοι εισέρχονται στον ανθρώπινο οργανισμό μέσω της τροφικής αλυσίδας αλλά και των παραλιών. Άλλωστε, η εισβολή θαλάσσιων οργανισμών συνιστά μια παγκόσμια απειλή για την οικονομία, την ανθρώπινη υγεία και την ακεραιότητα των θαλάσσιων κοινωνιών καθώς σε πολλές περιπτώσεις με την ρύπανση των θαλασσών καταρρέουν τα τοπικά θαλάσσια οικοσυστήματα, εξαφανίζονται διάφορα είδη πανίδας και χλωρίδας και μεταβάλλεται η βιοποικιλότητα των περιοχών. Παράλληλα, βασική συνέπεια της θαλάσσιας ρύπανσης συνιστά το φαινόμενο του ευτροφισμού, όπου λόγω της μόλυνσης των νερών τα διάφορα φύκη αναπτύσσονται με ραγδαίους ρυθμούς με αποτέλεσμα μέρων αυτών να σαπίζει και να αποδομείται τελείως καταναλώνοντας το οξυγόνο του νερού. Έτσι, πολλά ψάρια και άλλοι οργανισμοί πεθαίνουν και δημιουργούνται δυσάρεστες οσμές.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ατμοσφαιρικοί ρύποι των πλοίων (NO₂, CO, SO₂ κ.α.) δημιουργούν προβλήματα στις παράκτιες περιοχές και στα λιμάνια και επηρεάζουν την ανθρώπινη υγεία άμεσα δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα στο καρδιοαναπνευστικό σύστημα των ανθρώπων, ενώ συγχρόνως μειώνεται το προσδόκιμο ζωής του πληθυσμού.

Ειδικά όσον αφορά τις επιπτώσεις από την απόρριψη πετρελαίου σε θαλάσσια ύδατα συνηθέστερες είναι η καταστροφή φυσικών και υποθαλάσσιων φυτών, η τοξική δράση ορισμένων ενώσεων του πετρελαίου, η μείωση της διαπερατότητας του φωτός με αποτέλεσμα την επιβράδυνση της φωτοσυνθετικής ικανότητας των υποθαλασσιών φυτών και του ατμοσφαιρικού οξυγόνου και η πρόκληση αισθητικής ρύπανσης που

προκαλείται από την απόθεση σφαιριδίων πίσσας στις ακτές, δημιουργώντας έτσι προβλήματα στις παράκτιες τουριστικές περιοχές.

Τέλος, σε οικονομικό επίπεδο, με τα υπέρογκα ποσά που πληρώνουν όσοι ευθύνονται για τις ρυπάνσεις με αποτέλεσμα να πέφτει και η οικονομία της χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

2.1.ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΘΙΜΟ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Τμήμα του διεθνούς δικαίου αποτελεί και το δίκαιο του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ένα μέρος του πηγάζει από το διεθνές εθιμικό δίκαιο και από τις γενικές αρχές του δικαίου του περιβάλλοντος. Όσον αφορά το ζήτημα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος κύριες πηγές δικαίου είναι οι διεθνείς περιφερειακές συμβάσεις και οι διμερείς Συνθήκες ή Συμβάσεις.

Αναφορικά με το διεθνές εθιμικό δίκαιο²², γίνεται διάκριση δύο τομέων του που αφορούν την ευθύνη για τη διασυνοριακή ρύπανση²³ και την εκμετάλλευση των κοινών πόρων αντίστοιχα.²⁴ Αξίζει να σημειωθεί ότι το Διεθνές Δικαστήριο στα πλαίσια επίλυσης δύο υποθέσεων που αφορούσαν τη διασυνοριακή ρύπανση και την ανάληψη ευθυνών από το κράτος που θεωρείται υπεύθυνο²⁵, θεώρησε ότι ένα κράτος φέρει πάντα την ευθύνη προστασίας των άλλων κρατών από ζημιογόνες ενέργειες προσώπων που βρίσκονται στην δικαιοδοσία του λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι : *«σύμφωνα με τις αρχές του διεθνούς δικαίου κανένα κράτος δεν έχει το δικαίωμα να προβαίνει ή να επιτρέπει την χρήση του εδάφους του με τέτοιο τρόπο ώστε να προκαλεί ζημιά στο έδαφος ενός άλλου ή στις περιουσίες των ατόμων που βρίσκονται σε αυτό, όταν η υπόθεση αφορά σοβαρές συνέπειες και η ζημιά πιστοποιείται από καθαρά και πειστικά αποδεικτικά τεκμήρια.»* Επιπλέον, έκρινε ότι : *«κάθε κράτος έχει την υποχρέωση να μην επιτρέπει τη χρήση του εδάφους του για ενέργειες που αντιβαίνουν στα δικαιώματα των υπόλοιπων κρατών.»*²⁶

²²Διεθνές έθιμο νοείται μια σταθερή και ομοιόμορφη πρακτική που γίνεται δεκτή ως κανόνας δικαίου. [Ρούκουνας Ε., (2004), Διεθνές Δίκαιο, τεύχος πρώτο, Σχέσεις διεθνούς και εσωτερικού δικαίου-τρόποι παραγωγής του διεθνούς δικαίου, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλας, σελ.92]

²³Διασυνοριακή ορίζεται ως κάθε είδους ρύπανσης που πηγάζει από την επικράτεια ενός κράτους και προκαλεί ή απειλεί να προκαλέσει ζημιά στην επικράτεια ενός άλλου κράτους.

²⁴ Marine Environment Law (Lloyd' Shipping Law), ο.π. σελ 1-1

²⁵ Υπόθεση Trail Smelter μεταξύ ΗΠΑ και Καναδά και υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας.

²⁶ Marine Environment Law (Lloyd' Shipping Law), ο.π. σελ. 1-2

Οι ως άνω αποφάσεις του Διεθνούς Δικαστηρίου αποτέλεσαν και τις βασικές αρχές του διεθνούς εθιμικού δικαίου όσον αφορά τη διασυνοριακή ρύπανση και ενσωματώθηκαν στην «Διακήρυξη για το Ανθρώπινο Περιβάλλον» η οποία υιοθετήθηκε στη Διάσκεψη για το Ανθρώπινο Περιβάλλον στην Στοκχόλμη το 1972²⁷.

Όσον αφορά το δόγμα για την από κοινού εκμετάλλευση των κοινών πόρων πηγάζει τόσο από τις υποθέσεις που αφορούν το δικαίωμα χρήσης ποταμών όσο και από τις υποθέσεις που αφορούν την κατανομή των δικαιωμάτων αλιείας σε παραθαλάσσιες περιοχές ή λίμνες.²⁸ Εν προκειμένου, μεγάλης σημασίας συνιστά η αρχή της δίκαιης κατανομής ενός κοινού πόρου καθώς αποτελεί διεθνή πρακτική η υποχρέωση των κρατών να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν συμφωνίες βάσει των οποίων να σέβονται τα δικαιώματα του άλλου κράτους, αποσκοπώντας σε μια δίκαιη κατανομή πόρων.

Εκτός από το εθιμικό δίκαιο, μεγάλης σημασίας είναι και οι Γενικές Αρχές του Δικαίου του Περιβάλλοντος οι οποίες αποτελούν νομικούς κανόνες που αποτυπώνουν βασικές αξίες μιας πολιτειακής τάξης και παρέχουν κατευθυντήριες γραμμές. Συγκεκριμένα, η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον που έλαβε χώρα το 1972 στην Στοκχόλμη υιοθέτησε 26²⁹ βασικές αρχές για την προστασία του περιβάλλοντος μεταξύ των οποίων είναι η αρχή της προφύλαξης, η αρχή της πρόληψης, η αποφυγή πρόκλησης σοβαρής ή μη αναστρέψιμης ζημίας στο περιβάλλον, η αποφυγή μέτρων που μεταφέρουν ζημιά από το θαλάσσιο περιβάλλον

²⁷Σύμφωνα με την αρχή 21 της Διακήρυξης: «τα κράτη έχουν, σύμφωνα με τον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και τις αρχές του διεθνούς δικαίου, το κυρίαρχο δικαίωμα της εκμετάλλευσης των πόρων που τους ανήκουν σεβόμενα τις δικές τους περιβαλλοντικές πολιτικές, και την ευθύνη να διασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός της επικράτειας τους δεν προκαλούν ζημιά στο περιβάλλον άλλων κρατών ή περιοχών πέρα από τα όρια της εθνικής τους δικαιοδοσίας»

Στην Αρχή 22 της Διακήρυξης ορίζεται ότι : «τα κράτη πρέπει να συνεργαστούν για την περαιτέρω ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου που αφορά την ευθύνη και την αποζημίωση για τα θύματα ρύπανσης και κάθε άλλης ζημιάς του περιβάλλοντος που προκλήθηκε από δραστηριότητες που έλαβαν χώρα εντός της δικαιοδοσίας τους σε περιοχές που ξεπερνούν τη δικαιοδοσία τους.»
Marine Environment Law, (Lloyd' Shipping Law), ο.π. σελ. 1-2

Και οι δύο ως άνω Αρχές επαναλαμβάνονται στο Άρθρο 30 του Χάρτη των Οικονομικών Δικαιωμάτων και Ευθυνών των Κρατών και επεκτάθηκαν στον Παγκόσμιο Χάρτη για τη Φύση.

Marine Environment Law, (Lloyd' Shipping Law), ο.π. σελ. 1-3.

²⁸ Marine Environment Law, (Lloyd' Shipping Law), ο.π. σελ. 1-3.

²⁹ GESAMP (IMO/FAO/UNESCO/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution), 1991Q Global Strategies for marine environmental protection. Rep. Stud. GESAMP (45): 36p. p.5,6

στα άλλα περιβάλλοντα, η συντονισμένη διεθνής δράση για την προστασία και τη διατήρηση του περιβάλλοντος.

Η αρχή της πρόληψης είναι η σημαντικότερη αρχή του δικαίου του περιβάλλοντος και σημαίνει ότι είναι προτιμότερο να αποφεύγεται η προσβολή του περιβάλλοντος, παρά εκ των υστέρων να αποκαθίσταται η βλάβη που προκαλείται. Παρόμοια με την αρχή της πρόληψης είναι και η αρχή της καταπολέμησης της ρύπανσης η οποία εμφανίζεται στην Αρχή 14 της Διακήρυξης του ΡΙΟ, η αρχή «εν αμφιβολία υπέρ της ασφαλείας» (*in dubio pro securitate*), σύμφωνα με την οποία μία εν δυνάμει αντιπεριβαλλοντική συμπεριφορά πρέπει να απαγορεύεται ακόμα και στην περίπτωση που η επιβλαβής επίδρασή της είτε δεν αποδεικνύεται πλήρως, είτε θεωρείται πιθανή και η αρχή του ελέγχου σε όλη τη διαδικασία παραγωγής, χρήσης, διάθεσης ή εξάλειψης ενός προϊόντος.³⁰

Η Συνδιάσκεψη υιοθέτησε επίσης και διάφορες αρχές που αφορούν τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης (Παράρτημα ΙΙΙ της Συνδιάσκεψης της Στοκχόλμης) τις οποίες προώθησε στη Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας που επρόκειτο να πραγματοποιηθεί το έτος 1973. Αυτές οι γενικές αρχές ενσωματώθηκαν με τη μορφή γενικών διατάξεων στο μέρος ΧΙΙ της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (προστασία και διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος).³¹

Επιπλέον η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας κατοχυρώνει την αρχή της ενημέρωσης και της πληροφόρησης σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από επικίνδυνα φυσικά φαινόμενα ή δραστηριότητες.³² Σύμφωνα με το άρθρο 198 της Σύμβασης τα κράτη υποχρεούνται να γνωρίζουν σε ποιες περιπτώσεις το θαλάσσιο περιβάλλον έχει υποστεί βλάβη ή κινδυνεύει να υποστεί ζημιές εξαιτίας ρύπανσης και να ενημερώνουν τα υπόλοιπα κράτη που είναι εκτεθειμένα σε αυτές τις ζημιές αλλά και τους διεθνείς οργανισμούς. Με βάση το άρθρο 199 της Σύμβασης κατοχυρώνεται η ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των κρατών και των διεθνών οργανισμών που εμπλέκονται σε ένα παρόμοιο γεγονός, προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα πρόληψης της ρύπανσης ή αντιμετώπισης των συνεπειών της. Παρομοίως και το άρθρο 200 της

³⁰Κουτούπα-Ρεγκάκου Ε., (2007), Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Β' έκδοση επαυξημένη, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα, ο.π. σελ. 54

³¹ GESAMP, 1991, ο.π. p. 5,6

³² Τσάλτας Ι. Γ., (2003), Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, Τόμος Δεύτερος, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, ο.π. σελ. 110

Σύμβασης υποχρεώνει τα κράτη να συνεργάζονται για την εκπόνηση μελετών, την εκτέλεση προγραμμάτων επιστημονικής έρευνας και την προώθηση ανταλλαγής πληροφοριών για την θαλάσσια ρύπανση. Μάλιστα, μέσω των άρθρων 204-205 της Σύμβασης υιοθετείται η πολιτική συνεχούς παρακολούθησης από τα κράτη των κινδύνων της ρύπανσης και των επιπτώσεών της καθώς και η δημοσίευση σχετικών εκθέσεων.³³

Βασική αρχή της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας είναι η οριζόμενη στο άρθρο 235 αρχή της ευθύνης η οποία έχει ως αφετηρία την αρχή «sic utere tuo ut alienum non laedas», δηλαδή την υποχρέωση των κρατών να χρησιμοποιούν το έδαφός τους χωρίς να βλάπτονται τα δικαιώματα τρίτων, ώστε στην αντίθετη περίπτωση ο υπαίτιος να αναγνωρίζει και να επωμίζεται την ευθύνη του και να αποζημιώνει το άλλο μέρος για την προκληθείσα βλάβη. Ουσιαστικά το άρθρο 235 αναγνωρίζει ότι τα κράτη έχουν ευθύνη να εκπληρώνουν τις διεθνείς τους υποχρεώσεις όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, να θεσπίζουν την κατάλληλη νομοθεσία με την οποία τα εξασφαλίζεται και η αποζημίωση ή η αποκατάσταση των ζημιών που προκαλούνται από τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από φυσικά ή νομικά πρόσωπα.³⁴

Θεμελιώδης αρχή της Σύμβασης για το Δίκαιο της θάλασσας κατοχυρώνεται στα άρθρα 229 και 230 σύμφωνα με την οποία «ο ρυπαίνων πληρώνει»³⁵, δηλαδή η ευθύνη και το κόστος των περιβαλλοντικών ζημιών πρέπει να αναλαμβάνονται από τον ίδιο τον ρυπαίνων και όχι από την ολότητα. Μάλιστα στο άρθρο 229 γίνεται αναφορά στο δικαίωμα αγωγής για αστική ευθύνη σε περίπτωση απωλειών ή ζημιών που προήλθαν εξαιτίας της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος ενώ στο άρθρο 230 γίνεται αναφορά στις χρηματικές ποινές που επιβάλλονται για παραβιάσεις του εθνικού και διεθνούς δικαίου για τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ξένα πλοία.

Πέρα από της ως άνω αρχές που ορίζονται στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας ιδιαίτερη σημασία παρουσιάζει και η αρχή της βιωσιμότητας ή της αειφόρου

³³Τσάλτας Ι. Γ., (2003), Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, Τόμος Δεύτερος, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, ο.π. σελ. 110

³⁴Τσάλτας Ι. Γ., (2003), Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, Τόμος Δεύτερος, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, ο.π. σελ. 110

³⁵Τσάλτας Ι. Γ., (2003), Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, Τόμος Δεύτερος, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, ο.π. σελ. 111

ανάπτυξης σύμφωνα με την οποία η διαχείριση και εκμετάλλευση των φυσικών πόρων πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η διατήρησή τους και για τις μελλοντικές γενιές. Η εν λόγω αρχή μνημονεύεται στη Διακήρυξη του Ρίο και της Ατζέντας 21³⁶ η οποία Ατζέντα συνιστά ένα σχέδιο ανάληψης δράσης σε παγκόσμιο, εθνικό και τοπικό επίπεδο από τους ειδικευόμενους οργανισμούς του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών, τις κυβερνήσεις των κρατών και ομάδες προσώπων που ασκούν επίδραση στο φυσικό περιβάλλον με απώτερο στόχο την αειφόρο ανάπτυξη.³⁷

Τέλος, άξια μνείας είναι και η αρχή της δημοσιότητας η οποία κατοχυρώνεται κυρίως από τη Σύμβαση του Aarhus που τέθηκε σε ισχύ την 30^η Οκτωβρίου 2001 και η οποία αφορά τη φανερή δράση των διοικητικών οργάνων και συγχρόνως κατοχυρώνει το δικαίωμα του πολίτη να έχει ελεύθερη πρόσβαση σε πληροφόρηση όσον αφορά το περιβάλλον καθώς και να μπορεί να συμμετέχει στη λήψη αποφάσεων γι αυτό. Μάλιστα, σε περίπτωση που παρεμποδιστεί αυτό το δικαίωμά του μπορεί να προσφύγει στα αρμόδια Δικαστήρια διεκδικώντας και πάλι τη συμμετοχή του και την πληροφόρησή του.³⁸

2.2. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος είναι ένα ζήτημα που απασχολεί όλους τους λαούς και τις κυβερνήσεις. Στην σημερινή εποχή η θαλάσσια ρύπανση προκαλείται κατά βάση από τα εμπορικά πλοία και συγκεκριμένα από την μεταφορά πετρελαίου αλλά και από την πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων, τα οποία συχνά οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα. Υπάρχει πλούσια διεθνής και εθνική νομοθεσία που διέπει τον τομέα της ρύπανσης της θάλασσας. Μάλιστα ο ΙΜΟ έχει υιοθετήσει

³⁶ Κουτούπα-Ρεγκάκου Ε., (2007), Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Β' έκδοση επαυξημένη, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα, ο.π. σελ. 56

³⁷ Το άρθρο 17 της Ατζέντας 21 αφορά τον τομέα της αειφόρου ανάπτυξης και ολοκληρωμένης διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την βιώσιμη εκμετάλλευση και διατήρηση των ζώντων πόρων τόσο των υδάτων που βρίσκονται στη δικαιοδοσία ενός κράτους όσο και της ανοικτής θάλασσας, των επιπτώσεων που επιφέρει η κλιματική αλλαγή στο θαλάσσιο περιβάλλον και της ενδυνάμωσης της διεθνούς και περιφερειακής συνεργασίας. United Nations Environmental Programme, 2002, ο.π.

³⁸ Σαμιώτης Γ., «Διαχείριση Θαλάσσιων Οικοτόπων: Το Διεθνές Καθεστώς και οι Προοπτικές του», στο Τσάλτας Ι.Γ. και Κλάδη Ευσταθοπούλου Μ., (2006), Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Ι Σιδέρης, σελ. 242

περισσότερες από 25 βασικές συμβάσεις για τη ναυτική ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης, την ευθύνη και την αποζημίωση καθώς και έναν μεγάλο αριθμό κωδίκων προκειμένου να περιοριστεί η θαλάσσια ρύπανση.

Ενδεικτικά, κάποιες από τις βασικότερες συμβάσεις που έχουν υιοθετηθεί και αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος είναι οι εξής:

2.2.1. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (OILPOL 1954)

Η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου του 1954 «περί αποφυγής ρυπάνσεως της θαλάσσης δια πετρελαίου» (OILPOL 1954) ήταν η πρώτη διεθνής συνθήκη που αφορούσε την πετρελαϊκή ρύπανση από τα πλοία, η οποία απαγόρευε την απόρριψη πετρελαίου και των παραγώγων του σε συγκεκριμένες ωκεάνιες ζώνες και καθιέρωνε την αναγνώριση ευθύνης για περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης από τη ναυτιλία. Επιπλέον, καθόριζε ειδικές προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές. Η εν λόγω Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ στις 26 Ιουλίου του 1958.

2.2.2. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (MARPOL 1973/1978)³⁹

Η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου αντικαταστάθηκε από τη Διεθνή Σύμβαση του 1973 για την αποφυγή ρυπάνσεως της θαλάσσης από τα πλοία (MARPOL 73/78) η οποία είναι η σημαντικότερη λειτουργική Συνθήκη για τη θαλάσσια ρύπανση και συγκεκριμένα από τα εμπορικά πλοία. Η εν λόγω Συνθήκη αποτελεί το συνδυασμό της Σύμβασης του 1973 και του Πρωτοκόλλου που υιοθετήθηκε το 1978 και τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983. Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL 1973/1978 αποσκοπεί στην ελαχιστοποίηση τόσο της λειτουργικής όσο και της ατυχηματικής ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία.⁴⁰ Στόχος της είναι η διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσα από «την πλήρη εξάλειψη της εκούσιας ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από το πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες και τον περιορισμό της εξ' ατυχήματος εκχύσεως τέτοιων ουσιών» προκειμένου να αποφευχθεί η ρύπανση του

³⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL).

⁴⁰ Βλάχος Γ.Π.,(1999), Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, ο.π. σελ. 305

περιβάλλοντος. Επιπλέον, καθιερώνει γενικά εφαρμόσιμες σταθερές και αυστηρότερα μέτρα ελέγχου της ρύπανσης σε ορισμένες διεθνώς καθορισμένες «ειδικές περιοχές».⁴¹

Τα άρθρα 1-6 της σύμβασης αναφέρονται στη δικαιοδοσία του ελέγχου, στην έννοια του πλοίου (μια ευρεία έννοια του όρου η οποία περιλαμβάνει οποιοδήποτε σκάφος χρησιμοποιείται στη θάλασσα) και του συμβάντος (ένα γεγονός που αφορά στην απόρριψη ή πιθανή απόρριψη επικίνδυνων ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον), στην εξαίρεση των πολεμικών πλοίων και αυτών που δε γίνεται χρήση για εμπορικούς σκοπούς, στην υποχρέωση όλων των πλοίων για κατοχή πιστοποιητικού προς συμμόρφωση στις διατάξεις της σύμβασης και στη συνεργασία ανάμεσα στα κράτη μέλη για εντοπισμό παραβάσεων. Αξίζει να σημειωθεί ότι η σύμβαση MARPOL 73/78 καλύπτει όλες τις μορφές της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία και προβλέπει μέτρα για την αποφυγή ή τον περιορισμό της ρύπανσης που μπορεί να προκληθεί από ατυχήματα πλοίων.

Η εν λόγω σύμβαση περιλαμβάνει τα εξής παραρτήματα:

- *ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I: Κανονισμοί για την αποφυγή ρύπανσης από τα πετρελαιοειδή.*

Ισχύει από το 1983, αποσκοπεί στην αντιμετώπιση της ρύπανσης που προκύπτει από την έκχυση πετρελαιοειδών στην θάλασσα και έχει υιοθετήσει μεγάλο μέρος των διατάξεων της OILPOL 1954 και των τροποποιήσεών της.

- *ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: Κανονισμοί για τον έλεγχο ρύπανσης από επιβλαβείς χημικές χύδην ουσίες.*

Ισχύει από το 1987, καταγράφει λεπτομερώς τα κριτήρια απόρριψης επιβλαβών υγρών ουσιών που μεταφέρονται χύδην και καθορίζει τα μέτρα για τον έλεγχο της ατυχηματικής ρύπανσης που μπορεί να προκληθεί από τη μεταφορά τους. Προς τούτους, απαγορεύει την είσοδο των ουσιών αυτών στη θάλασσα, ορίζει ότι πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για τις «ειδικές περιοχές» και καθορίζει προδιαγραφές κατασκευής για τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν τέτοιες ουσίες, στοχεύοντας στην ελαχιστοποίηση της ατυχηματικής ρύπανσης.

- *ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III: Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης από πλοία σε συσκευασμένη μορφή.*

Ισχύει από το 1992 και περιλαμβάνει γενικές διατάξεις για την έκδοση από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μερών της Σύμβασης λεπτομερών

⁴¹ Βλάχος Γ.Π., (2007), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, β έκδοση

προδιαγραφών όσον αφορά τη συσκευασία, την σήμανση, την πιστοποίηση και την στοιβαξη ουσιών. Σκοπός είναι να καθίσταται δυνατή η ταυτοποίηση και η αναγνώριση των επικίνδυνων ουσιών ώστε να στοιβάζονται με τέτοιο τρόπο που να μειώνεται ο κίνδυνος πρόκλησης ρύπανσης σε περίπτωση ατυχήματος

- *ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: Κανονισμοί για την πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από λύματα των πλοίων.*

Ισχύει από το 2003 και περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν τον εξοπλισμό και τα συστήματα ελέγχου απόρριψης λυμάτων από τα πλοία, την υποχρέωση του κράτους λιμένος να παρέχει ευκολίες υποδοχής για τα λύματα των πλοίων στα λιμάνια και τους τερματικούς σταθμούς, καθώς και τον απαιτούμενο έλεγχο για την πιστοποίηση των πλοίων.⁴²

- *ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V: Κανονισμοί για την αποφυγή ρύπανσης από τα απορρίμματα των πλοίων.*

Ισχύει από το 1988, αποσκοπεί στην πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από διαφόρους τύπους απορριμμάτων και καθορίζει τις ελάχιστες αποστάσεις από την ξηρά και τον τρόπο που θα πρέπει να απορρίπτονται.

- *ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI: Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης του αέρα από πλοία.*

Ισχύει από το 2005, θέτει τα επιτρεπτά όρια για τις εκπομπές οξειδίου του θείου και οξειδίου του αζώτου από τις εξατμίσεις των πλοίων, καθορίζει το ανώτατο όριο παγκοσμίως για την περιεκτικότητα του καυσίμου πετρελαίου σε θείο και ζητά από τον IMO να εποπτεύσει την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων σε παγκόσμιο επίπεδο.

2.2.3. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (1982)

Η Σύμβαση του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας υιοθετήθηκε το 1982 και ⁴³αποτελεί τον κορμό του διεθνούς δικαίου και των πολιτικών που αφορούν το θαλάσσιο περιβάλλον καθώς λειτουργεί ως πλαίσιο για την ανάπτυξη του θαλασσίου

⁴² IMO NEWS No. 3 2008, P. 39

⁴³ Φυτιάνος Κ., (1996), Η ρύπανση των θαλασσών, University Studio Press, ο.π. σελ. 297

δικαίου και πολιτικής σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο. Η εν λόγω Σύμβαση απαιτεί από τα συμβαλλόμενα μέρη να αποτρέψουν, να ελέγξουν ή να μειώσουν τη θαλάσσια ρύπανση αλλά και να διατηρήσουν ζωντανούς τους θαλάσσιους οργανισμούς και να τους διαχειριστούν καταλλήλως.

Ενδεικτικά θα αναφερθούν κάποια βασικά σημεία της Σύμβασης, όπως ότι αναφορικά με τη ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία η Σύμβαση ορίζει ρητά ότι τα κράτη έχουν την υποχρέωση να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για «την ρύπανση από πλοία και ειδικότερα, μέτρα που αποσκοπούν στην πρόληψη ατυχημάτων και στην αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών, στην ασφάλεια των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα, στην πρόληψη εσκεμμένων ή μη απορρίψεων και στη ρύθμιση του σχεδιασμού, της κατασκευής, του εξοπλισμού και της εκμετάλλευσης των πλοίων.»

Επιπλέον, στο άρθρο 21 της Σύμβασης αναγνωρίζεται το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να θεσπίζει νόμους και κανονισμούς σχετικά με την αβλαβή διέλευση ξένων πλοίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη του σχετικά με τη διατήρηση των ζώντων πόρων του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την πρόληψη της ρύπανσής του, ενώ συγχρόνως τα ως άνω ξένα πλοία θα πρέπει να φέρουν τα απαραίτητα έγγραφα και να τηρούν τα προβλεπόμενα μέτρα. (άρθρο 23).

Σύμφωνα με το άρθρο 211 της Σύμβασης τα κράτη οφείλουν να συνεργάζονται μεταξύ τους στα πλαίσια λειτουργίας του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού και να υιοθετούν τους απαραίτητους διεθνείς κανόνες για την πρόληψη και αντιμετώπιση της ρύπανσης από τα πλοία, ενώ συγχρόνως τα παράκτια κράτη μπορούν να θεσπίζουν περιβαλλοντική νομοθεσία κατ' εφαρμογήν της διεθνούς νομοθεσίας σε περίπτωση που οι διεθνείς κανόνες δεν μπορούν να εφαρμοστούν.

2.2.4. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΕΡΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΖΗΜΙΕΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ⁴⁴ (1969) ΚΑΙ Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΕΝΟΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ (1971)

Στις 26 Νοεμβρίου του 1969 υπεγράφη στις Βρυξέλλες η Διεθνής Σύμβαση Περί Αστικής Ευθύνης για Ζημίες Ρύπανσης από Πετρέλαιο, και ουσιαστικά

⁴⁴ International Convention on Civil liability for oil pollution damage

αποσκοπούσε στην επαρκή αποζημίωση των θυμάτων πετρελαϊκής ρύπανσης από τον πλοιοκτήτη. Συγχρόνως, ήδη από το 1971 είχε υπογραφεί η Διεθνής Σύμβαση για την Ίδρυση ενός Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση Ζημιών που προκλήθηκαν από Πετρελαϊκή Ρύπανση και το οποίο χρηματοδοτείται από τις εισφορές εισαγωγέων πετρελαίου.

Σκοπός των δύο ως άνω συμβάσεων είναι η θέσπιση ομοιόμορφου διεθνούς δικαίου, στηριζόμενο σε μηχανισμούς οι οποίοι αλληλοσυμπληρώνονται, θεσπίζοντας ένα διττό σύστημα ευθύνης όπου ο πλοιοκτήτης πλέον έχει περιορισμένη αντικειμενική ευθύνη ενώ συγχρόνως προβλέπεται η παροχή συμπληρωματικής αποζημίωσης στους πληγέντες από την πετρελαϊκή ρύπανση εφόσον δεν αποζημιώθηκαν από τον πλοιοκτήτη.

Η Σύμβαση του 1969 κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον ν. 314/76. Σύμφωνα με το άρθρο 1 της Σύμβασης ορίζεται ότι εφαρμόζεται σε περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο προερχόμενο από πλοίο. Αντιθέτως, κίνδυνοι και ζημιές που δεν συνδέονται με τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου (ή μείγματός του) δεν καλύπτονται από τον προστατευτικό χαρακτήρα της Συνθήκης καθώς δεν υπάρχει το στοιχείο της παράνομης ζημιάς.

2.2.5. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (1972)

Η εν λόγω Σύμβαση του 1972 Περί Προλήψεως εξ Απορρίψεως Καταλοίπων και Άλλων Υλών είναι γνωστή ως η Σύμβαση του Λονδίνου για τις Απορρίψεις και σχετίζεται με την απόρριψη, δηλαδή τη σκόπιμη διάθεση αποβλήτων και άλλων υλών (εκτός από τις λειτουργικές απορρίψεις) από πλοία και αεροσκάφη. Επιπλέον, ορίζει κατηγορίες ουσιών και υλών που απαγορεύεται να καταλήξουν στη θάλασσα ή επιτρέπεται σε περιορισμένες ποσότητες.⁴⁵ Η εν λόγω Σύμβαση υιοθετήθηκε την 13 Νοεμβρίου 1972 και τέθηκε σε ισχύ την 30 Αυγούστου 1975 και αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο 1996 που υιοθετήθηκε την 7 Νοεμβρίου 1996 και τέθηκε σε ισχύ την 24 Μαρτίου 2006.

⁴⁵Υπάρχει η μαύρη λίστα που περιλαμβάνει ουσίες που απαγορεύεται παντελώς να απορριφθούν στη θάλασσα και ουσίες που συγκαταλέγονται στη γκρι λίστα που απορρίπτονται κατόπιν αδείας. (black and grey list αντίστοιχα)

2.2.6. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΖΗΜΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ (2001)

Η εν λόγω Σύμβαση υπεγράφη το 2001, συμπληρώνει τις Συμβάσεις Αστικής Ευθύνης για τη Ζημιά από τη Ρύπανση Πλοίων που προκαλούν τα Πετρελαιοφόρα και τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνες και τοξικές ουσίες και καλύπτει όλα τα είδη πλοίων.

Η έννοια του πλοιοκτήτη πλέον παρουσιάζεται πιο ευρεία, ενώ επισημαίνεται ότι μπορεί να αποφύγει την ευθύνη προς αποζημίωση αν αποδείξει ότι η ζημιά επήλθε εξαιτίας πολέμου, φυσικών φαινομένων ή ως αποτέλεσμα εσφαλμένων ναυτιλιακών ενεργειών από την αρμόδια αρχή.

2.2.7. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗ OPRC (1990)

Η Διεθνής Συνθήκη του 1990 για την ετοιμότητα, την αντιμετώπιση και τη συνεργασία για τη ρύπανση της θάλασσας από το πετρέλαιο τέθηκε σε ισχύ το 1995 και μάλιστα κατόπιν όσων ακολούθησαν μετά το ατύχημα του πετρελαιοφόρου πλοίου Exxon Valdez. Η εν λόγω συνθήκη αφορά στην καταστολή και αντιμετώπιση καταστάσεων της θαλάσσιας ρύπανσης που οφείλονται σε ναυτικά ατυχήματα και καθορίζει το πλαίσιο των μέτρων και των διαδικασιών που πρέπει να λάβει το εκάστοτε κράτος-μέλος. Επομένως, όλα τα κράτη πρέπει να είναι απόλυτα οργανωμένα και να έχουν σχέδια έκτακτης ανάγκης ώστε να είναι έτοιμα να αντιμετωπίσουν οποιοδήποτε ενδεχόμενο θαλάσσιας ρύπανσης.

Στην Σύμβαση γίνονται επιπλέον και αναφορές στην αμοιβαία βοήθεια και συνεργασία που πρέπει να υπάρχει ανάμεσα στα κράτη.(ανταλλαγή πληροφοριών, έρευνες, προετοιμασία σχεδίων για την αντιμετώπιση φαινομένων θαλάσσιας ρύπανση.

2.2.8. INTERVENTION 1969⁴⁶

Η Διεθνής Σύμβαση του 1969 Περί Επέμβασης στις Ανοιχτές θάλασσες σε Περιπτώσεις Ρύπανσης από Πετρέλαιο τέθηκε σε ισχύ το 1975 και παρέχει στα

⁴⁶ Μαζί με το Πρωτόκολλο του 1973 και την Τροποποίηση του 1991

παράκτια κράτη περιορισμένα δικαιώματα λήψης προληπτικών μέτρων εκτός της παράκτιας δικαιοδοσίας τους ενάντια σε πλοία τα οποία θεωρούνται ότι αποτελούν κίνδυνο στις παράκτιες ζώνες και άλλα παράκτια συμφέροντα από την πετρελαϊκή ρύπανση ως αποτέλεσμα θαλάσσιου ατυχήματος.

Συγκεκριμένα, άλλα κράτη εκτός του κράτους της σημαίας του πλοίου μπορούν να λαμβάνουν προληπτική και ελαφρυντική δράση ενάντια σε τέτοια πλοία στις ανοιχτές θάλασσες, αρκεί να υπάρχει η πιθανότητα η πετρελαϊκή ρύπανση να προκαλέσει σοβαρές συνέπειες.⁴⁷ Το 1973 υπεγράφη το πρωτόκολλο INTERVENTION το οποίο τέθηκε σε ισχύ το 1983 και κάλυπτε ουσίες εκτός από το πετρέλαιο.

2.2.9.Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΙΜΟ (ISM CODE)

Τα τελευταία χρόνια το ζήτημα ασφάλειας, ποιότητας και προστασίας του περιβάλλοντος είναι μείζονος σημασίας. Προς αυτή την κατεύθυνση προσανατολίστηκε και ο ΙΜΟ ο οποίος στη διάσκεψη του 1993⁴⁸ οδήγησε στην καθιέρωση ενός διεθνούς προτύπου για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων. Τον Μάιο του 1994 ενσωμάτωσε τον νέο κώδικα ISM στον κανονισμό 2 του ένατου κεφαλαίου της σύμβασης SOLAS (1974), ο οποίος από 1/7/1998 κατέστη υποχρεωτικός για όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Ο ISM CODE είναι ουσιαστικά ένα σύστημα ελέγχου της ποιότητας που αναπτύχθηκε από το Πρότυπο Διαχείρισης της Ποιότητας του ISO 9002(Πιστοποίηση Διεθνούς Οργανισμού) και έχει σαν στόχο την ασφάλεια στη θάλασσα, την πρόληψη ανθρωπίνων τραυματισμών ή απωλειών ζωής και την αποφυγή ζημιάς στο περιβάλλον και στις περιουσίες.⁴⁹

Ο κώδικας απαιτεί ο κάθε πλοιοκτήτης να τον εφαρμόζει και στο πλοίο και στην ακτή. Τα ζητήματα ασφάλειας αφορούν τη σωστή εκπαίδευση του προσωπικού, την καλή επικοινωνία εν πλω και τα πρακτικά ζητήματα ασφάλειας του πλοίου. Επιπλέον μπορεί και να επηρεάσει την κάλυψη ενός ασφαλισμένου σύμφωνα με τα ασφαλιστήρια συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης.

⁴⁷ Η παρούσα Σύμβαση δεν εφαρμόζεται όταν δεν υπάρχει αληθινή πετρελαϊκή ρύπανση ή απειλή για ρύπανση τέτοιου είδους.

⁴⁸ Απόφαση Α 741(18)/17-11-93

⁴⁹ Επιθεώρηση BIMCO 1999.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μια σειρά ατυχημάτων οδήγησαν τον IMO στη θεσμοθέτηση του κώδικα ISM όπως η απώλεια του *Herald of Free Enterprise* (1987),⁵⁰ του *Scandinavian Star* (1991) στο οποίο ξέσπασε πυρκαγιά και του *Estonia* (1994)⁵¹ με συνέπεια την απώλεια 900 ανθρώπων. Ομοίως, τα δεξαμενόπλοια *Aegean Sea* (1992) και *Braer* (1993)⁵² προσάραξαν σε αβαθή εντός των κοινοτικών υδάτων καθιστώντας επιτακτική την ανάγκη για λήψη μέτρων ως προς τον ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα.

Η καινοτομία που εισάγει ο κώδικας ISM αφορά στην άμεση και όπως φαίνεται επιτακτική ανάγκη συνεχούς επικοινωνίας γραφείου και πλοίου.⁵³ Σύμφωνα με τον κώδικα ISM κάθε εταιρία έχει τις ακόλουθες υποχρεώσεις:⁵⁴ (α) να εφαρμόσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης το οποίο θα είναι εναρμονισμένο με τις απαιτήσεις του κώδικα, (β) να θεσπίσει μία πολιτική ασφάλειας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος στην οποία να καθορίζεται με ποιον τρόπο θα επιτευχθούν οι στόχοι του κώδικα, (γ) να καταγράψει τις καθορισμένες ευθύνες και τις αρμοδιότητες του προσωπικού που ασχολείται με τα θέματα ασφάλειας και να τους εξασφαλίσει τα απαραίτητα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.⁵⁵

Για την καλύτερη εφαρμογή του κώδικα απαραίτητη είναι η επιβολή του από τη διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρίας, αφού έχει πειστεί η επιχείρηση για τα οφέλη που ενδεχόμενα θα αποκομίσει. Αναμφίβολα η εφαρμογή του κώδικα επιφέρει ορισμένες σημαντικές βελτιώσεις στον τρόπο που διοικούνται τα πλοία, τόσο από την πλευρά του "shipboard management" όσο και από αυτήν του "shore-based management".

⁵⁰Το Ro-Ro motor ferry (ΕΓ/ΟΓ) HERALD OF FREE ENTERPRISE (7,951 grt) έφυγε από το βελγικό λιμάνι του Zeebrugge με πορεία προς Dover. Σε απόσταση ενός μιλίου από το λιμάνι και με καλές καιρικές συνθήκες το πλοίο άρχισε σταδιακά να παίρνει κλίση και τελικά ανατράπηκε μέσα σε 90 δευτερόλεπτα. Πλημμύρισαν τα περισσότερα μέρη του πλοίου και κατά τα 2/3 άρχισε να βυθίζεται. Το αίτιο ήταν ανθρώπινη αμέλεια αφού υπήρχε πρόβλημα με την ευστάθεια και στεγανότητά του διότι είχαν ξεχαστεί ανοικτές οι εξωτερικές πόρτες (boom doors) και χάθηκαν 193 ανθρώπινες ζωές.

⁵¹Με τις απώλειες των SCANDINAVIAN STAR και ESTONIA, ο IMO τροποποίησε τη σύμβαση SOLAS με νέα μέτρα ασφάλειας για προστασία από την πυρκαγιά, τρόπους διαφυγής και μεθόδους γρήγορης κατάσβεσης της φωτιάς με σκοπό την πρόληψη από νέα τέτοιου είδους ατυχήματα.

⁵²Με χρονική διαφορά ένα μόνο μήνα και σοβαρές οικολογικές συνέπειες τουλάχιστον για το πρώτο ατύχημα.

⁵³Lloyd's Register, (1995), "The ISM Code and ISO 9002. Guidelines for Ship Operators".

⁵⁴Τσενεμπής Ι., (1993), Ασφαλής Διαχείριση Πλοίου, Δελτίο της Ναυτιλίας, τεύχος 129, NEE.

⁵⁵IMO resolution A.741 ISM Code, (1994), "The Cornerstone of Good Safety Management is Commitment from the Top", p. 4.

2.2.10. ΑΛΛΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Εκτός από τις ανωτέρω Συνθήκες υπάρχει ένα μεγάλο πλήθος Διεθνών Συμβάσεων, Κανονισμών του εγχώριου δικαίου, Οδηγιών και Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πολλές διμερείς συμφωνίες που αποσκοπούν στη πρόληψη της ρύπανσης, στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και γενικά στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η Διεθνής Συνθήκη της Βαρκελώνης (1976) επικεντρώνεται στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου από τη λειτουργία των πλοίων και περιέχει τη συμφωνία όλων των κρατών μελών της Ε.Ε. να λάβουν μεμονωμένα ή και συλλογικά μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου ώστε όλα τα μέρη να συνεισφέρουν στην αειφόρο ανάπτυξη της περιοχής.

Η Αμερικάνικη Νομοθεσία OPA 1990 προβλέπει ένα συγκεκριμένο σχέδιο για τα δεξαμενόπλοια και καθιστά υποχρεωτική την εφαρμογή των διπλών περιβλημάτων ασφαλείας (double hull) ή/και των διπύθμενων ασφαλείας (double bottom) για όλα τα νέα δεξαμενόπλοια που καταπλέουν σε περιοχές δικαιοδοσίας των ΗΠΑ, λ.χ. αιγιαλίτιδα ζώνη και αποκλειστική οικονομική ζώνη.⁵⁶

Μεγάλης σημασίας αποτελεί και η Σύμβαση STCW του IMO περί προτύπων πιστοποιητικών εκπαίδευσης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (1978)⁵⁷ η οποία υιοθετήθηκε από τον IMO και τέθηκε σε ισχύ το 1984 και περιλαμβάνει αρκετές διατάξεις που αφορούν τα πετρελαιοφόρα, ενώ συγχρόνως αναφέρεται στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε συνδυασμό με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας. Στην κατάρτιση της σύμβασης STCW συνέβαλλε το γεγονός ότι εκείνη την περίοδο (1978) είχαν γίνει πολλά ατυχήματα στα οποία ρόλο έπαιξε και ο ανθρώπινος παράγοντας, όπως στην περίπτωση του Amoco Cadiz, στις συγκρούσεις μεταξύ Venoil και Venpet αλλά και την απώλεια λόγω αμέλειας του Energy Concentration.⁵⁸ Σκοπός της εν λόγω σύμβασης⁵⁹ είναι η καθιέρωση διεθνώς

⁵⁶ Διάφορα ατυχήματα συνέβαλαν στην καθιέρωση της εν λόγω νομοθεσίας με κυρίαρχο το ναυάγιο του Exxon Valdez (1989).

⁵⁷ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (1978)

⁵⁸ Το 1979 το δεξαμενόπλοιο Energy Concentration ενώ εκφόρτωνε στο Ρότερνταμ υπέστη μεγάλο ρήγμα στο εξωτερικό περίβλημά του λόγω κακού χειρισμού κατά τη διαδικασία εκφόρτωσης με αποτέλεσμα να πλημμυρίσει το μεσαίο τμήμα του πλοίου και τα δύο ακραία

υποχρεωτικών απαιτήσεων για τη χορήγηση πιστοποιητικών (ελάχιστα όρια) σε πλοίαρχους, αξιωματικούς και πληρώματα, ιδίως για αυτά των αναπτυσσομένων χωρών που βρίσκονταν στο στάδιο της ανάπτυξης των στόλων τους. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στη σύμβαση η δικαιοδοσία παραμένει στο κράτος της σημαίας του πλοίου αλλά και το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να ασκεί έλεγχο στο αλλοδαπό πλοίο για τα πιστοποιητικά ικανότητας του πληρώματος. Η σύμβαση συγκροτείται από 17 Κανονισμούς, ενώ οι τεχνικές απαιτήσεις περιέχονται σε σχετικό παράρτημα. Τα διάφορα μέρη της συμβάσεως αφορούν στις γενικές διατάξεις για τις διαδικασίες ελέγχου, σε αυτές που αναφέρονται σε θέματα πλοίαρχου και καταστρώματος, μηχανοστασίου, ραδιοεπικοινωνιών, σε ειδικές απαιτήσεις για τα δεξαμενόπλοια και στις ειδικές ικανότητες που απαιτούνται όταν κάποιος βρίσκεται σε ένα σκάφος διάσωσης⁶⁰. Επιπλέον, η σύμβαση προβλέπει ότι οι αξιωματικοί πρέπει να γνωρίζουν τις σοβαρές επιδράσεις της λειτουργικής και ατυχηματικής ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα σύμφωνα με τους λιμενικούς και τους διεθνείς κανονισμούς.⁶¹ Γενικά η σύμβαση προβλέπει μέτρα για τους λιμενικούς ελέγχους αλλά περιορίζεται στην εξακρίβωση πιστοποιητικών ικανότητας και στο εάν κάποιο γεγονός μπορεί να δημιουργήσει υποψίες ότι το επίπεδο επάνδρωσης του πλοίου δεν είναι αρκετά υψηλό.

Όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η Διεθνής Σύμβαση του IMO για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974 περιλαμβάνει ειδικές ρυθμίσεις για τα δεξαμενόπλοια και επικεντρώνεται στην αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης με τη χρήση νέων τεχνολογιών και συνεχούς εκπαίδευσης ναυτικών και οι Διεθνείς Κανονισμοί του 1972 αναφέρονται στην πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα (COLREGS)⁶².

Η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων των πλοίων δημιουργήθηκε στις 13/2/2004 και καθιερώνει την υποχρέωση

τμήματά του να ακουμπήσουν στο βυθό του λιμένος. Ο πλοίαρχος και ο ίππαρχος καταδικάστηκαν σε 4 μήνες φυλάκισης λόγω αμέλειας.

⁵⁹ Τσενεμπής Ι., (1994), Ναυτική Παιδεία-STWC, Το δελτίο της Ναυτιλίας, τεύχος 134-135, NEE.

⁶⁰ Καλούδης Α., (1989), Διεθνείς Συμβάσεις του IMO, Το δελτίο της Ναυτιλίας, τεύχος 113, NEE και Alderton P., (1984), Sea Transport, Operations and Economics, p227

⁶¹ Brubaker D., (1993), «Marine Pollution and International Law», p.133

⁶² Στην Ελλάδα κυρώθηκε το 1974 με το ΝΔ 93/1974 και το ΠΔ 94/1977.

των κρατών να λαμβάνουν μέτρα για την πρόληψη, τη μείωση ή την εξαφάνιση των βλαβερών θαλάσσιων οργανισμών και άλλων παθογόνων διαμέσου του ελέγχου και της διαχείρισης του θαλάσσιου έρματος και των ιζημάτων των πλοίων.

Η Διεθνής Σύμβαση για την Απομάκρυνση των Ναυαγίων του 2007 στοχεύει στο να θέσει το νομικό πλαίσιο βάσει του οποίου τα κράτη-μέλη θα απομακρύνουν ναυαγία πλοίων που απειλούν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, αγαθών ή περιουσίας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος και καθιστά ως οικονομικά υπευθύνους τους πλοιοκτήτες.

Τέλος, η Διεθνής Σύμβαση του 1990 «για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο» η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 2252/1994 αναφέρει ως υποκείμενα των υποχρεώσεων που ρυθμίζει τους πλοίαρχους ή άλλα πρόσωπα που διοικούν πλοία που φέρουν τη σημαία του κάθε κράτους, καθώς και τα πρόσωπα που διοικούν θαλάσσιες εγκαταστάσεις της περιοχής δικαιοδοσίας του κάθε κράτους. Σημειωτέον, στο άρθρο 3 του Ν. 2252/1994 προβλέπεται ότι οι διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης του 1990 εφαρμόζονται στα ελληνικά πλοία, σε όσα καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες και όρμους ή βρίσκονται σε θαλάσσιο χώρο ελληνικής δικαιοδοσίας, μην περιλαμβάνοντας ξένα πλοία που πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα.

Η Διεθνής Ρύπανση Περί Προλήψεως Ρυπάνσεως της Θαλάσσης Εξ Απορρίψεων Καταλοίπων και Άλλων Υλών κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 1147/1981 και προβλέπει στο άρθρο VII παρ. 1 και 2 ότι κάθε συμβαλλόμενο μέρος πρέπει να λάβει εντός της περιοχής του τα κατάλληλα μέτρα για την τιμωρία κάθε ενέργειας που αντιβαίνει στις διατάξεις αυτής, και η δικαιοδοσία κάθε κράτους επεκτείνεται στα πλοία που φέρουν τη σημαία του και σε ξένα πλοία που φορτώνουν εντός του εδάφους ή των χωρικών των υδάτων. Συνεπώς ως πλοία που υπάγονται στην ελληνική δικαιοδοσία, άρα στο ποινικό κυρωτικό πλαίσιο, λογίζονται τα ελληνικά, καθώς επίσης, εκείνα που φορτώνουν εντός του ελληνικού εδάφους και εντός των ελληνικών υδάτων και όχι όσα βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα.

2.3 Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Τόσο στην Ευρώπη όσο και εκτός των συνόρων της κρίνεται αναγκαία η ύπαρξη μιας διατομεακής, ενοποιημένης και ολιστικής προσέγγισης όσον αφορά τη διαχείριση των ζητημάτων που αφορούν τη θάλασσα και την προστασία της. Η ενοποιημένη προσέγγιση για την θαλάσσια πολιτική αποτυπώνεται στο κέντρο της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για την Ευρωπαϊκή Ένωση (Γαλάζια Βίβλος) που πρότεινε η Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2007. Απώτερος στόχος της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής είναι η δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών για την αειφόρο χρήση και εκμετάλλευση των ωκεανών και των θαλασσών, η παροχή υψηλής ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές αλλά και η ανάπτυξη των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και τομέων με τρόπο που δεν θα προκαλεί την υποβάθμιση του περιβάλλοντος.

Προς αυτή την κατεύθυνση προσανατολίζεται και το κείμενο της Πράσινη Βίβλου «Προς μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες» της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.(2006). Η αειφόρος ανάπτυξη βρισκόταν στο επίκεντρο του προγράμματος δράσης της Ε.Ε. η οποία στόχευε στην ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης, της κοινωνικής ευμάρειας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Στόχος της Πράσινη Βίβλου όπως ορίζεται στο κείμενό της είναι *«να εγκαινιάσει τη συζήτηση σχετικά με μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ε.Ε, που θα αντιμετωπίζει τους ωκεανούς και τις θάλασσες κατά ολιστικό τρόπο.... Η Πράσινη Βίβλος συνδυάζεται με τη στρατηγική της Λισαβόνας. Επιδιώκει την επίτευξη σωστής ισορροπίας μεταξύ της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της αειφόρου ανάπτυξης.»* Όλα τα κράτη θα πρέπει να στοχεύουν στη δημιουργία και στην ανάπτυξη μιας ακμάζουσας θαλάσσιας οικονομίας ώστε να εξασφαλίζεται η οικολογική αειφορία, χρησιμοποιώντας πάντοτε την τεχνολογία την επιχειρηματικότητα, τη καινοτομία, την προηγμένη γνώση.

Όπως αναγράφεται στο κείμενο της Πράσινη Βίβλου η υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος περιορίζει τα εισοδήματα και της θέσει απασχόλησης, ενώ συγχρόνως έχει σαν αποτέλεσμα να επηρεάζονται οι οικονομικές δραστηριότητες που εξαρτώνται από την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος αλλά και η αλιεία. Επομένως, απαιτείται άμεση δράση για να διαφυλαχθούν και να προστατευτούν οι θαλάσσιοι πόροι. Προς τούτους, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θέσπισε μια στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον η οποία αποτελεί περιβαλλοντικό πυλώνα της θαλάσσιας πολιτικής και συγκεκριμένα ορίζεται ότι πρέπει μέχρι το 2021 η κατάσταση του

θαλάσσιου περιβάλλοντος να είναι η καλύτερη δυνατή, γεγονός που μπορεί να επιτευχθεί αν υπάρχει λεπτομερής αξιολόγηση της κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

Στο επίκεντρο της νέας θαλάσσιας πολιτικής πρέπει να βρίσκεται η αμοιβαία κατανόηση και η κοινή θεώρηση όλων των ιθυνόντων και πρωταγωνιστών που επηρεάζουν, άμεσα ή έμμεσα τους ωκεανούς και τις θάλασσες και κατ' επέκταση κρίνεται αναγκαίο να συνδεθούν οι διάφορες πολιτικές μεταξύ τους ώστε να επιτευχθεί ο κοινός στόχος της οικονομικής ανάπτυξης με τρόπο αειφόρο.

Βέβαια, η πολιτική της ασφάλειας στη θάλασσα διαδραματίζει σπουδαίο ρόλο όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος και γι αυτό η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει ενεργοποιηθεί θέτοντας νέους νόμους, μέτρα και ελέγχους ειδικά μετά τα ναυάγια των δεξαμενόπλοιων *Erica* (1999) και *Prestige* (2000). *«Η απαγόρευση και η σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, η στενή επιτήρηση και η αυστηρή επιβολή της εφαρμογής της υφιστάμενης νομοθεσίας, οι αυξημένοι έλεγχοι στα χωρικά ύδατα της Ε.Ε. και οι επιθεωρήσεις στους λιμένες, η μερική εναρμόνιση των ποινικών κυρώσεων για τη θαλάσσια ρύπανση ⁶³ και η δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα αποτελούν παραδείγματα της τεράστιας προσπάθειας που έχει καταβληθεί για να βελτιωθεί η θαλάσσια ασφάλεια στην Ε.Ε.»*

Στη βελτίωση της υγείας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο των Επιβλαβών Αντισκωριακών Συστημάτων στα Πλοία (AFS) και η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος των Ιζημάτων των Πλοίων (BWM). Παράλληλα, προτεραιότητα της Ε.Ε. αποτελεί η λήψη μέτρων προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κλιματική αλλαγή, ο περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, που προκαλείται από τις θαλάσσιες μεταφορές, η ανάπτυξη των ναυτικών δεξιοτήτων της Ευρώπης και η επέκταση της αειφόρου ναυτιλιακής επιχείρησης.

Επιπλέον, δίνεται έμφαση στη δημιουργία ενός συστήματος θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού για τις θαλάσσιες δραστηριότητες στα ύδατα που τελούν υπό τη δικαιοδοσία ή τον έλεγχο των κρατών μελών, το οποίο βασίζεται στην προστασία του οικοσυστήματος και στον περιορισμό των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, ώστε να

⁶³ Οδηγία 2005/35/ΕΚ και απόφαση- πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ

ελαχιστοποιηθεί η ρύπανση που προκαλείται από κάθε είδους ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Εκτός από την Πράσινη Βίβλο, εξίσου μεγάλης σημασίας αποτελεί και το περιεχόμενο της Λευκής Βίβλου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2011) που αποτελεί ουσιαστικά έναν χάρτη πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών και για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών. Καθώς οι μεταφορές ασκούν μεγάλη επιρροή στην οικονομία και την κοινωνία ενός κράτους καθίσταται αναγκαία η μείωση των παγκόσμιων εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου (μέχρι το 2050 πρέπει να μειωθούν κατά 60% κάτω από τα επίπεδα του 1990), η επένδυση στις υποδομές μεταφορών ώστε να υπάρξει εμπόριο και οικονομική ανάπτυξη χωρίς συγχρόνως να μειωθεί η κινητικότητα και η στήριξη των πολυτροπικών υπεραστικών μετακινήσεων. Φυσικά, προκειμένου να πραγματοποιηθούν όλα τα ανωτέρω θα πρέπει να εφαρμόζονται πλήρως οι αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» και συγχρόνως να δημιουργηθεί ένας Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών με βασικά χαρακτηριστικά την ποιότητα και την αξιοπιστία των μέσων μεταφορών.

Γίνεται σαφές, λοιπόν, ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση, προσπαθεί με κάθε δυνατό τρόπο να εξασφαλίσει τη μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλείται από τη ναυτιλία και κυρίως από τα πλοία, αποσκοπώντας στην αειφόρο ανάπτυξη και στη βελτίωση του μεταφορικού συστήματος, λαμβάνοντας τα απαραίτητα μέτρα ώστε τόσο οι κυβερνήσεις να συνεργάζονται μεταξύ τους για την αντιμετώπιση του φαινομένου της θαλάσσιας ρύπανσης όσο και ο εκάστοτε υπεύθυνος πρόκλησης ρύπανσης να αναλαμβάνει τις ευθύνες του με κάθε κόστος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΛΟΓΩ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Η πρόκληση και η επέλευση ενός ναυτικού ατυχήματος και η δημιουργία θαλάσσιας ρύπανσης η οποία προκαλείται κατά βάση από τα πλοία επιφέρει ποικίλες αστικές, ποινικές και διοικητικές-πειθαρχικές κυρώσεις.

3.1. ΠΟΙΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Πληθώρα εθνικών και διεθνών νομοθετημάτων ρυθμίζουν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω πρόκλησης ρύπανσης σε ποινικό επίπεδο με στόχο την απόδοση δικαιοσύνης ώστε ο εκάστοτε υπεύθυνος να μην μένει ατιμώρητος.

Στην Ελλάδα το σημαντικότερο νομοθέτημα είναι ο ν. 743/1977 όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 55/1998 όσον αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το 1986 ψηφίστηκε ο ν. 1650/1986 ο οποίος κατόπιν τροποποιήσεώς του με το ν. 3010/2002 καθόρισε το βασικό πλαίσιο προστασίας της χώρας μας καθώς καθιερώνει την αντικειμενική ευθύνη και μάλιστα από διακινδύνευση, ενώ συγχρόνως θέτει όρους απαλλαγής από την ευθύνη αυτή είτε πρόκειται για λόγους ανωτέρας βίας είτε για δόλια συμπεριφορά τρίτου.

Επιπλέον, ο ν. 314/1976 καθιερώνει την ευθύνη από τη ρύπανση πετρελαίου ενώ ο ν. 743/1977 αναφέρεται στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος εν γένει.⁶⁴ Συγκεκριμένα σύμφωνα με τον ν. 314/1976 η μεταφορά πετρελαίου αποτελεί πηγή κινδύνου τον οποίο πρέπει να φέρει όποιος καρπώνεται και τα οφέλη αναγνωρίζοντας ως λόγους απαλλαγής από την ευθύνη την ανωτέρα βία και την ενέργεια τρίτου αν το περιστατικό που έλαβε χώρα «α)επήλθε επί πολεμικής ενέργειας, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, επαναστάσεως ή φυσικού φαινομένου αναπότρεπτου και ακαταμάχητου είδους, β) οφείλεται εξ ολοκλήρου σε πράξη ή παράλειψη τρίτου, ο οποίος είχε την πρόθεση να προξενηθεί ζημία και γ) επήλθε εξ ολοκλήρου από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη της Κυβερνήσεως ή άλλης Αρχής που είναι υπεύθυνη για την συντήρηση των φάρων, των φανών ή άλλων βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας κατά την

⁶⁴ Pallis A.A (ED), (2007), Maritime Transport: The Greek Paradigm, Transport Economics Series 1- 21”, London: Elsevier, 201-255.

εκτέλεση των καθηκόντων αυτών». Ο εν λόγω νόμος προβλέπει τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη σε ένα εκ της συμβάσεως καθορισμένο ποσό το οποίο όμως δε δικαιούται να τα περιορίσει «αν αποδειχθεί ότι η ζημία ρύπανσης προήλθε από προσωπική του πράξη ή παράλειψη, η οποία διαπράχθηκε με πρόθεση να προκληθεί τέτοια ζημία ή απερίσκεπτα και με γνώση ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανώς να προκύψει».⁶⁵

Σε αντίθεση με τον ν. 1650/1986 ο ν. 743/1977 περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συναφών θεμάτων, όπως τροποποιήθηκε και αντικαταστάθηκε με τον ν. 2251/1994, το ν. 1650/1986 και το ν. 1147/1981 εισάγει την υποκειμενική ευθύνη.

Όπως είναι φανερό οι ως άνω νόμοι συγκρούονται ως προς την καθιέρωση ευθύνης αλλά μπροστά στον ν. 314/1977 ο ν. 743/1977 εκτοπίζεται καθώς στο κείμενο του αναφέρεται στο αρ. 1 ιε «*επιφυλασσομένης της εφαρμογής των διατάξεων των εκάστοτε εν ισχύ συμβάσεων*». Αξίζει να σημειωθεί ότι στο αρ. 2 του ν. 743/1977 ορίζεται η έκταση εφαρμογής της ελληνικής ποινικής δικαιοδοσίας όσο αναφορά τα εγκλήματα ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Το σημαντικότερο νομοθέτημα που αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι το Π.Δ. 55/1998 (ΦΕΚ Α' 58/1998), με το οποίο κωδικοποιήθηκαν οι διατάξεις του Ν. 743/1977. Στο συγκεκριμένο νομοθέτημα περιλαμβάνονται οι σημαντικότερες διεθνείς ρυθμίσεις καθώς και οι ρυθμίσεις ποινικών, πειθαρχικών και διοικητικών κυρώσεων για τις παραβάσεις που υφίστανται όσον αφορά τη θαλάσσια ρύπανση. Συγκεκριμένα εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ρύπανσης:

-Των λιμανιών, των ακτών της χώρας και των ελληνικών χωρικών υδάτων από εγκαταστάσεις ή πλοία και δεξαμενόπλοια με ελληνική ή ξένη σημαία αλλά και από κάθε άλλη πηγή ρύπανσης και

-Της ανοιχτής θάλασσας από πλοία και δεξαμενόπλοια με ελληνική ή ξένη σημαία με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων των συμβάσεων που ισχύουν κάθε φορά. Πρόκειται για θέσπιση μιας εξαίρεσης από την αρχή της σημαίας, καθώς η Ελλάδα αποκτά δικαιοδοσία να τιμωρεί εγκλήματα ρύπανσης τα οποία συνέβησαν στην ανοιχτή θάλασσα ακόμα και από πλοίο που φέρει ξένη σημαία.

⁶⁵ Άρθρο 5 παρ. 2 ν. 314/1976 όπως έχει ήδη τροποποιηθεί με το αρ. 8 εδ. β' του ν. 1638/1986 και αντικαταστάθηκε εκ νέου με το αρ. 6 παρ. 2 του π.δ. 197/1995.

Ακόμη, σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ. 1 του νόμου 743/1977 εξειδικεύονται τα εγκλήματα κατά του περιβάλλοντος ως εξής⁶⁶:

Αρχικώς προβλέπεται το βασικό έγκλημα με τη μορφή πλημμελήματος, τελούμενου με δόλο που συνίσταται στην πρόκληση με πρόθεση σοβαρής ρύπανσης του περιβάλλοντος. Όσοι προκαλούν την εν λόγω ρύπανση τιμωρούνται με ποινή φυλάκισης τριών μηνών (α. 13 εδ. ι της παρ. 1) Εξάλλου, δε συνιστούν ποινικά αδικήματα, ρυπάνσεις που δε θεωρούνται «σοβαρές» κατά το είδος την έκτασης και τις λοιπές περιστάσεις τους. Για να θεωρηθεί η ρύπανση σοβαρή θα πρέπει να μπορεί να προκύψει από αυτή κίνδυνος ζημιάς ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα.

Επιπλέον, στο αρ. 13 εδ. ι της παρ. α , προβλέπεται και η διακεκριμένη μορφή του βασικού εγκλήματος σύμφωνα με την οποία *«εάν εκ της πράξεως δύναται να προκύψει κίνδυνος ζημιάς ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα, οι προκαλούντες αυτή τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον 1 έτους»*.

Σύμφωνα με τα αρ. 13 περ. 1, παρ. Α εδ. ιι, είναι ποινικά κολάσιμη και η πρόκληση σοβαρής ρύπανσης που γίνεται εξ αμελείας και ο υπαίτιος τιμωρείται με φυλάκιση. Ωστόσο προβλέπεται δυνητική άφεση της ποινής, εφόσον ο υπαίτιος κατόπιν δική του βουλήσεως αποτρέψει να επέλθει βλάβη ή ζημιά ή εξουδετερώσει την ρύπανση είτε μόνος του είτε με ταχεία αναγγελία στις αρχές.⁶⁷

Σε διεθνές επίπεδο μεγάλης σημασίας είναι η Οδηγία 2008/99 ΕΚ και η Οδηγία 2009/2012/ΕΚ για τη θαλάσσια ρύπανση που προσπαθούν να αποσαφηνίσουν τους ν. 743/1977 και 1650/86 και τα προβλήματα που δημιουργούν καθώς και η Οδηγία 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης} Σεπτεμβρίου του 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και την θέσπιση κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης η οποία τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Οκτωβρίου του 2009 όπως μεταφέρθηκε στην εθνική νομοθεσία μας και συγκεκριμένα στον ν. 4037/2012 στον οποίο προβλέπονται οι ποινικές κυρώσεις (αρ. 6) ως εξής:

⁶⁶ Μυλωνόπουλος Χ., (1996), Η συμβολή του διεθνούς ποινικού δικαίου στην προστασία του περιβάλλοντος, ελληνική εταιρία ποινικού δικαίου, ποινική προστασία του περιβάλλοντος, πρακτικά Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου

⁶⁷ Τσιρίδης Π. (1988), Η Ποινική Αντιμετώπιση του Ναυτικού Ατυχήματος», Πειραϊκή Νομολογία, Τ. 20, 1988.

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

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

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

2. Όποιος από αμέλεια έγινε υπαίτιος :

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

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

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

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

5. Όποιος με οποιονδήποτε τρόπο συμβάλει, χωρίς να μπορεί να χαρακτηριστεί συμμετοχος, στην τέλεση των εγκλημάτων των παραγραφών ένα και τρία, τιμωρείται με τις αντίστοιχες ποινές, μειωμένες κατά το άρθρο 83 του Ποινικού Κώδικα.

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

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

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

Επιπλέον, προβλέπεται η επέκταση της εφαρμογής του νέου Νόμου και στα νομικά πρόσωπα, κατά άρθρο 7:

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

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

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

2.Όποιος από αμέλεια έγινε υπαίτιος :

α) Της πράξης της περιπτώσεις α της παραγράφου ένα, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών και χρηματική ποινή από χίλια (1.000) έως δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ.

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

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

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

5.Όποιος με οποιονδήποτε τρόπο συμβάλει, χωρίς να μπορεί να χαρακτηριστεί συμμετοχος, στην τέλεση των εγκλημάτων των παραγραφών ένα και τρία, τιμωρείται με τις αντίστοιχες ποινές, μειωμένες κατά το άρθρο 83 του Ποινικού Κώδικα.

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

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

Στην περίπτωση που λάβει χώρα κάποιο ναυτικό ατύχημα κι προκληθεί θαλάσσια ρύπανση αν στοιχειοθετηθεί ποινικό αδίκημα και πληρούται συγχρόνως και η αντικειμενική υπόσταση του εγκλήματος, εφαρμόζονται και οι διατάξεις της ποινικής δικονομίας και λαμβάνονται υπ' όψιν ο δόλος ή η αμέλεια αλλά και οι παραλείψεις που συντελέστηκαν ή δεν απέτρεψαν την επέλευση του ατυχήματος. Μάλιστα, αν η ρύπανση που έχει πραγματοποιηθεί στην ανοιχτή θάλασσα επεκτείνεται σε περιοχές της ελληνικής ποινικής δικαιοδοσίας, ο τόπος τέλεσης του αδικήματος της ρύπανσης σύμφωνα με το άρθρο 16 του Π.Κ. είναι και η Ελλάδα αφού εκεί επήλθε το αξιόποιο αποτέλεσμα της αξιόποινης ενέργειας ή παράλειψης που πραγματοποιήθηκε στην ανοιχτή θάλασσα.⁶⁸

Εκτός από το άρθρο 16 Π.Κ. εφαρμογή έχουν και άλλες διατάξεις του Ποινικού Κώδικα και του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας. Σύμφωνα με το άρθρο 5 Π.Κ. «οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σε όλες τις πράξεις που τελέστηκαν στο έδαφος της επικρατείας, ακόμα και από αλλοδαπούς.» Επιπλέον, «πλοία ή αεροσκάφη ελληνικά θεωρούνται έδαφος της επικρατείας οπουδήποτε και αν βρίσκονται, εκτός αν σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο υπόκεινται σε αλλοδαπό νόμο». Σύμφωνα με το άρθρο 8 Π.Κ. τα εγκλήματα που τελούνται στην αλλοδαπή τιμωρούνται πάντοτε κατά τους ελληνικούς νόμους, καλύπτοντας και την θαλάσσια ρύπανση και από πλοία. Επιπλέον, στα άρθρα 277 και 278 Π.Κ. προβλέπεται η ποινική κύρωση σε περίπτωση πρόκλησης ναυαγίου

⁶⁸ Πασσάς Α.-Τσέκος Θ.,(2009), Εθνική Διοίκηση και Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση: Η Ελληνική Εμπειρία», Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήσης

και στο άρθρο 291 ΠΚ γίνεται λόγος για διατάραξη της ασφάλειας σιδηροδρόμων, πλοίων και αεροσκαφών. Αντίστοιχα και στον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας ορίζεται η ποινική δικαιοδοσία σε περιπτώσεις αδικημάτων που τελούνται σε πλοία. (άρθρα 111,123,124)

Πολλές φορές η πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης επιφέρει ποινικές ευθύνες οι οποίες συνδυάζονται με τις πειθαρχικές όσον αφορά τα μέλη του πληρώματος που ενδέχεται να ευθύνονται για το ναυτικό ατύχημα, έτσι ώστε να εξακριβωθούν ενδεχόμενες παραλείψεις τους που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και να αποδοθεί δικαιοσύνη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα εφαρμογής της διαδικασίας απόδοσης ευθυνών σε διοικητικό και ποινικό επίπεδο αποτελούν τα ναυάγια των πλοίων Express Samina και Sea Diamond. Συγκεκριμένα, το ναυάγιο του Express Samina έλαβε χώρα στις 26 Σεπτεμβρίου του 2000 έξω από το λιμάνι της Παροικιάς της Πάρου με απολογισμό 82 νεκρούς και του κρουαζιερόπλοιου Sea Diamond έλαβε χώρα το 2007 λόγω πρόσκρουσης σε βράχια κατά την είσοδό του στο λιμάνι της Σαντορίνης, με αποτέλεσμα τον θάνατο δύο επιβατών γαλλικής καταγωγής και θαλάσσια μόλυνση.

Η αλήθεια είναι ότι η χώρας μας όσον αφορά την χάραξη θαλάσσιας πολιτικής καθυστέρησε να προβεί στην εναρμόνιση των Κοινοτικών αποφάσεων στον τομέα του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, το ελληνικό κράτος ενσωμάτωσε στο εθνικό του δίκαιο την Οδηγία 2005/35/EK η οποία θεσπίζει κανόνες και προβλέπει ποινικές κυρώσεις για την ρύπανση από τα πλοία τον Ιανουάριο του 2011 και την Οδηγία – Πλαίσιο 2008/56/EK η οποία αφορά την θαλάσσια στρατηγική τον Ιούλιο του ίδιου έτους.

3.2. ΑΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Στα πλαίσια αναζήτησης της αδικοπρακτικής ευθύνης λόγω θαλάσσιας ρύπανσης πρέπει να πληρούνται ορισμένα στοιχεία όπως η προσβολή δικαιώματος, η ύπαρξη του παρανόμου στοιχείου, η υπαιτιότητα, η αιτιώδης συνάφεια κ.α. Η έλλειψη ενός στοιχείου εξ αυτών καθιστά δύσκολη την απόδοση αστικής ευθύνης.⁶⁹

⁶⁹ Μυλωνόπουλος Χ. (1996), Η Συμβολή του Διεθνούς Ποινικού Δικαίου στην προστασία του περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου

Εκτός από τις διατάξεις του δημοσίου και του αστικού δικαίου για την προστασία του περιβάλλοντος και του Αστικού Κώδικα πεδίο εφαρμογής διεκδικεί και η διάταξη του άρθρου 29 περί αστικής ευθύνης του ν. 1650/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος, η οποία καθιερώνει γνήσια αντικειμενική ευθύνη στην περίπτωση πρόκλησης οικολογικής ζημιάς⁷⁰ και ορίζει ότι «οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο προκαλεί ρύπανση ή άλλη υποβάθμιση του περιβάλλοντος ευθύνεται σε αποζημίωση, εκτός αν αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε ανώτερη βία ή προήλθε από υπαίτια ενέργεια τρίτου που ενήργησε δολίως».

Παράλληλα δεν αποκλείεται και η ευθύνη από άλλες διατάξεις, όπως η ευθύνη από αδικοπραξία (914 ΑΚ), όπως ο ν. 314/1976 για την ευθύνη από την πετρελαϊκή ρύπανση και ο ν. 743/1977 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.⁷¹

Στην εγχώρια έννομη τάξη βρίσκει εφαρμογή και ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου στον οποίο ορίζεται ότι σε περίπτωση που το ναυτικό ατύχημα οδήγησε σε σοβαρό τραυματισμό ή σε θάνατο μέλους του πληρώματος ή επιβάτη ή επέφερε βλάβη στο πλοίο εγείρει αξίωση αποζημίωσης υπέρ του παθόντος και γίνεται λόγος για αστική διαφορά η οποία κρίνεται ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων και εφαρμόζεται το άρθρο 84 του Κ.Ι.Ν.Δ που καθιερώνει την αστική ευθύνη του ιδιοκτήτη από αδικοπραξίες που τέλεσε ο πλοίαρχος, το πλήρωμα ή ο πλοηγός κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.⁷²

Σε διεθνές επίπεδο στη Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας στο άρθρο 235 αυτής ορίζεται ότι :

«1. Τα Κράτη είναι υπεύθυνα για την εκπλήρωση των διεθνών τους υποχρεώσεων σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος. Η υποχρέωση των Κρατών για αποζημίωση απορρέει από το διεθνές δίκαιο.

2. Τα Κράτη να διασφαλίζουν τη δυνατότητα άσκησης ένδικου μέσου σύμφωνα με τα νομικά τους συστήματα για την άμεση και ικανοποιητική αποζημίωση ή άλλη αποκατάσταση ζημιάς που προκάλεσε η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από φυσικά ή νομικά πρόσωπα υπαγόμενα στη δικαιοδοσία τους.

⁷⁰ Τσάλτας Γ.- Κλάδη Μ., (2006), Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Αθήνα: Εκδόσεις Σιδέρη.

⁷¹ Pallis A.A. (ED) (2007), Maritime Transport: The Greek Paradigm, Transport Economics Series 1_2, London: Elsevier, 221-255

⁷² Συμεωνίδου-Καστανίδου Ε., (2009), Θαλάσσια Ρύπανση από τα Πλοία: Οι Αποφάσεις του ΔΕΚ και η σημασία τους για το ποινικό δίκαιο», ΠοινΔικ 2009.

3. Με αντικειμενικό σκοπό την εξασφάλιση άμεσης και ικανοποιητικής αποζημίωσης σχετικά με κάθε ζημιά που προκαλείται από τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τα Κράτη συνεργάζονται στην εφαρμογή του ισχύοντος διεθνούς δικαίου και στην περαιτέρω βελτίωσή του σχετικά με την ευθύνη και την υποχρέωση αποζημίωσης για την εκτίμηση και αποζημίωση των ζημιών και τη διευθέτηση των σχετικών διαφορών, καθώς επίσης, όπου αρμόζει, στη βελτίωση των κριτηρίων και διαδικασιών για την καταβολή επαρκούς αποζημίωσης, όπως είναι η υποχρεωτική ασφάλιση ή τα ταμεία αποζημίωσης.»⁷³

Το ατύχημα του Torrey Canyon το 1967 έξω από την Μεγάλη Βρετανία και της Γαλλία προκάλεσε μεγάλη οικολογική καταστροφή θέτοντας το ζήτημα της ανεπάρκειας της αποζημίωσης από αδικοπραξία, καθιστώντας αναγκαία την νομοθετική παρέμβαση. Έτσι, ο IMO σε συνεργασία με την Διεθνή Ναυτιλιακή Επιτροπή διατύπωσε την Διεθνή Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη λόγω Ζημιών από την Πετρελαϊκή Ρύπανση του 1969. Συγχρόνως, στην ίδια συνδιάσκεψη αποφασίστηκε και η σύσταση ενός Διεθνούς Ταμείου⁷⁴ το οποίο θα εξασφάλιζε αποζημίωση σε όσους υπέστησαν ζημιές από τη θαλάσσια ρύπανση. Οι συμβάσεις αυτές θεσπίζουν ένα σύστημα ευθύνης δύο επιπέδων, το οποίο βασίζεται στην αντικειμενική αλλά περιορισμένη ευθύνη του ιδιοκτήτη και σε ένα ταμείο το οποίο παρέχει συμπληρωματική αποζημίωση στους πληγέντες από την πετρελαϊκή ρύπανση, στην περίπτωση που δεν μπόρεσαν να ικανοποιηθούν πλήρως από τον ιδιοκτήτη.

Η Σύμβαση του Διεθνούς Ταμείου ουσιαστικά συμπληρώνει την Σύμβαση του 1969 και εφαρμόζεται σε περιπτώσεις όπου ο πλοιοκτήτης που ευθύνεται για την ζημιά δεν διαθέτει τους οικονομικούς πόρους που χρειάζονται προκειμένου να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις του ή όταν οι ζημιές για την ρύπανση ξεπερνούν το όριο τη ευθύνης του πλοιοκτήτη. Το εν λόγω Ταμείο χρηματοδοτείται από τους παραλήπτες του πετρελαίου, εταιρείες ή άλλα νομικά πρόσωπα. Ουσιαστικά, δηλαδή, το Διεθνές Ταμείο είναι ένας διακυβερνητικός θεσμός, ο οποίος έχει περιορισμένο και συγκεκριμένο ρόλο. Επεμβαίνει σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης εντός των χωρικών υδάτων του

⁷³ Βλάχος Γ.Π.-Σαμιώτης Γ., (1997), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 363

⁷⁴ Σε μια νέα Διεθνή Διπλωματική Διάσκεψη στις Βρυξέλες το 1971 υπεγράφη η Διεθνής Σύμβαση για την Ίδρυση Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκή Ρύπανση, όπως αργότερα τροποποιήθηκε με τα πρωτόκολλα του 1984, 1992, 2000 και 2003. Η εν λόγω σύμβαση τέθηκε σε εφαρμογή το 1978.

συμβαλλόμενου κράτους και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ενός κράτους μέλους της Σύμβασης Διεθνούς Ταμείου κι ειδικά όσο αφορά την ικανοποίηση της απώλειας ή ζημίας που προκλήθηκε από την ρύπανση και την υποβάθμιση του περιβάλλοντος καθώς και για την κάλυψη των δαπανών των προληπτικών μέτρων για την αποτροπή ή την μείωση της ζημίας από την ρύπανση του περιβάλλοντος.

Το Διεθνές Ταμείο αποζημιώσεων εξετάζει κάθε φορά αν υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της δαπάνης, της απώλειας ή της ζημίας που προήλθε από την διαφυγή του πετρελαίου, καθιστώντας αναγκαία την ύπαρξη σχέσεως αιτίου-αιτιατού. Οι οικονομικές απώλειες που υφίσταται κάποιος σε περιουσιακό αγαθό του λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης μπορούν εύκολα να αποτιμηθούν. Το πρόβλημα παρουσιάζεται στην περίπτωση που οι ζημίες είναι ιδιαίτερα σημαντικές και είναι σε αγαθά που λείπει η σταθερή παράμετρος βάσει της οποίας θα μπορούσαν αυτές να εξειδικευτούν (π.χ. : οι ζημίες που υφίστανται οι ιδιοκτήτες ξενοδοχείων, οι επιχειρηματίες τουριστικών εγκαταστάσεων σε παράκτια περιοχή που έχει μολυνθεί). Το Ταμείο, πρώτα από όλα, για την διαπίστωση ύπαρξης αιτιώδους συνάφειας λαμβάνει υπόψη τη ρύπανση και όχι το περιστατικό που προκάλεσε την διαφυγή του πετρελαίου και στην συνέχεια ερευνά αν η οικονομική απώλεια είναι αποτέλεσμα της ρύπανσης. Ωστόσο, ορίζει ως αποκαταστατέα την ζημία που υφίστανται τα άτομα που ασχολούνται επαγγελματικά με την εκμετάλλευση του παράκτιου περιβάλλοντος το οποίο έχει μολυνθεί και ασκούν επαγγελματικές δραστηριότητες που σχετίζονται με την θάλασσα. (π.χ. αλιεία).

Επιπλέον, σύμφωνα με τα οριζόμενα από το Ταμείο ο ασκών αξίωση αποζημίωσης πρέπει να αποδείξει την έκταση απώλειας ή ζημίας του. Κρίσιμο λοιπόν για την οριοθέτηση της αποκαταστατέας ζημίας είναι η διάγνωση ύπαρξης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ ρύπανσης και ζημίας.

Η Διεθνής Σύμβαση του 1969 «Περί Αστικής Ευθύνης εκ Ρυπάνσεως υπό Πετρελαίου» (CLC 1969) και τα Πρωτόκολλά της (1976,1984,1992) αναφέρονται σε μια ομάδα διεθνών κανόνων και διαδικασιών για τον καθορισμό της ευθύνης και παρέχουν αποζημίωση σε όσους έχουν υποστεί ζημία από την διαφυγή ή την απόρριψη πετρελαίου από τα πλοία.

Στην περίπτωση που διαφύγει πετρέλαιο από δύο ή περισσότερα πλοία οι ιδιοκτήτες τους είναι υπεύθυνοι από κοινού και εις ολόκληρον. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη καλύπτει την ζημία που είναι αποτέλεσμα της διαφυγής ή της απόρριψη πετρελαίου αλλά και τις

δαπάνες των προληπτικών μέτρων που λαμβάνονται για την ελαχιστοποίηση της ζημιάς από ρύπανση.

Γίνεται σαφές λοιπόν ότι η ευθύνη του πλοιοκτήτη βάσει της ως άνω συμβάσεως είναι αντικειμενική και δεν εξαρτάται από πταίσμα ή αμέλεια δική του ή των προστηθέντων του και έτσι θεσπίζεται η λεγόμενη «αυστηρή ευθύνη». Ο ζημιωθείς θα πρέπει να επικαλεστεί και να αποδείξει την ζημία που υπέστη, το μέγεθός της, την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ αυτής και του ζημιογόνου περιστατικού και ότι το τελευταίο βρίσκεται σε άμεση σχέση με το πλοίο.

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην ως άνω Σύμβαση η ευθύνη για την ζημία από την ρύπανση αποδίδεται στον πλοιοκτήτη, εκτός αν αποδείξει ότι η επέλευση του κινδύνου οφείλεται σε γεγονότα ανωτέρας βίας όπως πολεμικές ενέργειες, εχθροπραξίες, εμφύλιος πόλεμος, αναπότρεπτα φυσικά φαινόμενα, πράξη ή παράλειψη τρίτου που έγινε με πρόθεση να προξενηθεί η ζημία, αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη κυβέρνησης ή αρχής υπεύθυνης για την συντήρηση των βοηθημάτων ναυσιπλοΐας.

Με την τροποποίηση του Πρωτοκόλλου του 1992 η ευθύνη του πλοιοκτήτη καθίσταται αποκλειστική και ως εκ τούτου εξαιρούνται από κάθε ευθύνη: 1. ο πλοηγός ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, το οποίο αν και δεν είναι μέλος του πληρώματος, παρέχει υπηρεσίες στο πλοίο, 2. οποιοσδήποτε ναυλωτής του διαχειριστή και του εφοπλιστή, 3. οποιοδήποτε πρόσωπο ενεργεί επιχείρηση διάσωσης με τη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή με βάση τις οδηγίες αρμόδιας δημόσιας αρχής, 4. οποιοδήποτε πρόσωπο λαμβάνει προληπτικά μέτρα, 5. Οι προστηθέντες και εντολοδόχοι των προσώπων των τριών τελευταίων κατηγοριών, εκτός αν αποδειχθεί ότι ενήργησαν υπαιτίως και για αυτόν τον λόγο επήλθε ζημία. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη υφίσταται ανεξαρτήτως υπαιτιότητας αρκεί να υπήρχε ζημία από την θαλάσσια ρύπανση, η οποία συνδέεται με τις πράξεις του.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του Πρωτοκόλλου του 1992 εισάγεται μια αυστηρότερη διαδικασία προκειμένου να αποδοθεί ευθύνη στον πλοιοκτήτη καθώς ο πλοιοκτήτης δεν θα μπορεί να επωφεληθεί εάν αποδειχθεί ότι οι ζημίες που προκλήθηκαν από την ρύπανση *«οφείλονταν σε προσωπική του ενεργεία ή παράλειψη, η οποία διενεργήθηκε με σκοπό την πρόκληση ζημιάς ή από αμέλεια και εις γνώση του γεγονότος ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να ότι προκληθεί.»* Τα βάρη απόδειξης της συνδρομής του λόγου εξαίρεσης της ευθύνης ή του περιορισμού της φέρει ο πλοιοκτήτης. Επίσης

αξίζει να σημειωθεί ότι το ύψος της αποζημίωσης εξαρτάται από την χωρητικότητα του πλοίου.

Βασικό χαρακτηριστικό της Διεθνούς Σύμβασης Ευθύνης είναι ότι επιβάλλεται υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης στους πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία μεταφέρουν φορτίο άνω των 2.000 τόνων πετρελαίου, ενώ συγχρόνως αναγνωρίζεται δικαίωμα ευθείας αγωγής αποζημίωσης του ζημιωθέντος κατά του ασφαλιστή του πλοιοκτήτη σε αποσβεστική προθεσμία από τρία (3) έως έξι (6) έτη. Με την μετάθεση της ευθύνης του πλοιοκτήτη πολλά μέρη (διαχειριστής του πλοίου, ναυλωτής, κ.α.) προστατεύονται από αξιώσεις αποζημίωσης εναντίον τους, εκτός αν η ζημία ήταν αποτέλεσμα προσωπικής τους ενέργειας ή παράλειψης, η οποία διενεργήθηκε με σκοπό την πρόκληση ζημίας ή από αμέλεια και εις γνώση του γεγονότος ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε να προκληθεί.

Στο άρθρο III παράγραφο 1 της σύμβασης καθιερώνεται, λοιπόν, η αντικειμενική ευθύνη του ιδιοκτήτη από διακινδύνευση, καταργώντας το καθεστώς της υποκειμενικής ευθύνης που ίσχυε παλαιότερα. Επομένως προβλέπεται η δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης του ιδιοκτήτη σύμφωνα με τον προστατευτικό σκοπό της συνθήκης.

Εκτός από τις ως άνω συμβάσεις μεγάλης σημασίας είναι και η Διεθνής Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημίες που προκαλούνται από την Ρύπανση των Καύσιμων Δεξαμενής (2001) η οποία εγκρίθηκε για την διασφάλιση επαρκούς, άμεσης και ουσιαστικής αποζημίωσης προς τα πρόσωπα που υφίστανται ζημίες από την διαρροή πετρελαιοειδών, όταν αυτά μεταφέρονται με την μορφή των καυσίμων στις δεξαμενές καυσίμων των πλοίων. Η εν λόγω σύμβαση καλύπτει όλα τα είδη πλοίων και συμπληρώνει τις υφιστάμενες Συμβάσεις Αστικής Ευθύνης για την Ζημία από Ρύπανση που προκαλούν τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνες και τοξικές ουσίες.

Με την σύμβαση αυτή καθιερώνεται και πάλι αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη και τίθεται ως βασική προϋπόθεση η ασφαλιστική κάλυψη του καταχωρημένου στα νηολόγια πλοιοκτήτη. Η έννοια του πλοιοκτήτη είναι πιο ευρεία σε σχέση με την αντίστοιχη της Σύμβασης της Αστικής Ευθύνης του 1969 και του Πρωτοκόλλου 1992 και συμπεριλαμβάνει τον εγγεγραμμένο στον νηολόγιο ως κύριο του πλοίου, τον ναυλωτή κι τον εφοπλιστή. Ο πλοιοκτήτης δύναται να αποφύγει την ευθύνη προς αποζημίωση αν αποδείξει ότι η ζημία επήλθε λόγω πολέμου, φυσικών φαινομένων, ως

αποτέλεσμα σαμποτάζ ή λόγω εσφαλμένων ναυτιλιακών ενεργειών της αρμόδια αρχής. Οι ρυθμίσεις της συμβάσεως σχετικά με το δικαίωμα της άμεσης άσκησης αγωγής επιτρέπουν την απευθείας προβολή των αξιώσεων καταβολής αποζημιώσεων για την ζημία που προκλήθηκε από την ρύπανση κατά του ασφαλιστή. Επιπλέον, τα όρια οικονομικής ευθύνης του υπεύθυνου μέρους καθορίζονται σε συνάρτηση με το εφαρμοστέο εθνικό ή διεθνές καθεστώς περιορισμού της ευθύνης, ενώ συγχρόνως δεν καλύπτονται απαιτήσεις για θάνατο και σωματικές βλάβες.

Η εν λόγω σύμβαση καλύπτει μόνο την ζημία από ρύπανση στο έδαφος, τα χωρικά ύδατα ή την αποκλειστική οικονομική ζώνη των κρατών που έχουν αποδεχτεί την σύμβαση. Η ευθύνη για την ρύπανση από το πετρέλαιο κίνησης στρέφεται στον πλοιοκτήτη που συμπεριλαμβάνει τον καταχωρημένο ιδιοκτήτη, τον ναυλωτή γυμνού πλοίου, τον χειριστή ή τον διαχειριστή του πλοίου που προκαλεί την ρύπανση.

Εκτός από τη Διεθνή Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημιές που προκαλούνται από την Ρύπανση των Καύσιμων Δεξαμενής (2001), τη Σύμβαση της Αστικής Ευθύνης του 1969 και του Πρωτοκόλλου 1992 και τη Διεθνή Σύμβαση Ίδρυσης Ταμείου για την Αποκατάσταση Ζημιών ο IMO έχει υιοθετήσει και άλλες Συμβάσεις που αφορούν την Ευθύνη και την Αποζημίωση σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης. Συγκεκριμένα, την 19 Νοεμβρίου 1976 υιοθετήθηκε η Σύμβαση για τον Περιορισμό των Ευθυνών για Ναυτικές Απαιτήσεις η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1 Δεκεμβρίου 1986 και καθορίζει δύο είδη απαιτήσεων, δηλαδή απαιτήσεις για απώλεια ζωής ή προσωπικό τραυματισμό και απαιτήσεις περιουσίας. Επίσης την 17 Δεκεμβρίου 1971 υιοθετήθηκε και η Σύμβαση σχετικά με την Αστική Ευθύνη στον Τομέα Ναυτιλιακής Μεταφοράς Πυρηνικών Υλικών η οποία τέθηκε σε ισχύ την 15 Ιουλίου 1975 και αποσκοπεί στην επίλυση δυσκολιών που προκύπτουν από την ταυτόχρονη εφαρμογή ορισμένων Συμβάσεων περί ευθύνης του πλοιοκτήτη για βλάβη που προκαλείται από τη χρήση πυρομαχικών.

3.2.1. ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΖΗΜΙΩΝ

Επειδή η ζημία που υφίσταται το θαλάσσιο περιβάλλον δεν μπορεί να υπολογιστεί με μετρήσιμα οικονομικά μεγέθη, η αποζημίωση για την οικολογική αποκατάσταση του δεν προβλέπεται άμεσα. Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Σύμβασης της Αστικής Ευθύνης του 1969 η αποτίμηση της περιβαλλοντικής ζημίας περιορίζεται στις δαπάνες των προληπτικών μέτρων αποκατάστασης του περιβάλλοντος και καλύπτει κάθε βλάβη ή

απώλεια περιουσιακά στοιχείων. Με την τροποποίηση του Πρωτοκόλλου του 1992 εξαιρέθηκαν από τον περιορισμό της προς αποζημίωση υποχρέωσης οι απώλειες κερδών που προκλήθηκαν από την περιβαλλοντική υποβάθμιση. Στα μέτρα αποκατάστασης του πληγέντος συμπεριλαμβάνονται τόσο η απομάκρυνση του διαρρευσαντος πετρελαίου, όσο και τα μέτρα που αφορούν την φυσική αποκατάσταση του.

Οι αγωγές αποζημίωσης που στρέφονται κατά του πλοιοκτήτη ή του ασφαλιστή του εκδικάζονται ενώπιον των δικαστηρίων του κράτους μέλους στο οποίο επήλθε η ζημία. Προκειμένου, όμως, ο ζημιωθείς να λάβει αποζημίωση θα πρέπει να έχει υποστεί μεγάλη οικονομική απώλεια. Ωστόσο το γεγονός ότι η οικολογική ζημία του θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν μπορεί να αποτιμηθεί με χρηματικούς όρους καθιστά δύσκολο τον υπολογισμό της εν λόγω αποζημίωσης, ο οποίος προκειμένου να θεωρηθεί ορθός και δίκαιος θα πρέπει να δοθεί από το Διεθνές Ταμείο με συγκεκριμένα και όχι αφηρημένα πρότυπα. Άλλωστε, η ίδρυση του Διεθνούς Ταμείου για την αποζημίωση ρύπανσης από πετρελαιοειδή είχε εξαρχής ως στόχο την κάλυψη των οικονομικών κενών στη στοιχειοθέτηση ευθύνης της Σύμβασης Ευθύνης του 1969 έτσι ώστε να είναι δυνατή η παροχή επαρκούς αποζημίωσης στους ζημιωθέντες από την πετρελαϊκή ρύπανση.

3.3.ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Εκτός από τις ποινικές και τις αστικές ευθύνες αποδίδονται και διοικητικές-πειθαρχικές σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης. Σύμφωνα με τον ν. 4037/2012 (άρθρο 8) ορίζεται ότι :

«1. Οι υπαίτιοι υποβάθμισης του θαλάσσιου ύδατος το πλαίσιο εφαρμογής του παρόντος νόμου τιμωρούνται με απόφαση της αρμόδιας Αρχής, με διοικητικό πρόστιμο μέχρι εξήντα χιλιάδες (60.000) ευρώ.

2. Σε περίπτωση σοβαρής υποβάθμισης του θαλάσσιου ύδατος επιβάλλεται πρόστιμο από εξήντα χιλιάδες (60.000) μέχρι ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες (1.200.000) ευρώ με απόφαση των Υπουργό Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη.

3. Μετά τη σύνταξη της σχετικής βεβαίωσης παράβασης, μπορεί να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου μέχρι να καταβληθεί το πρόστιμο ή να κατατεθεί στην αρμόδια Αρχή ισόποση εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί την Ελλάδα.

4. Η προσφυγή κατά της απόφασης επιβολής του προστίμου ασκείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας (ν.2717/1999, Α' 97), όπως ισχύουν κάθε φορά.

5. Αν οι υπαίτιοι είναι Έλληνες ναυτικοί υπόκεινται σε πειθαρχικοί δίωξη κατά τις διατάξεις του Μέρους ΠΕΜΠΤΟΥ, ιδίως των άρθρων 245,248,249,253 επ. του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261), τιμωρούμενοι με προσωρινή στέρηση άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος.

6. Με πρόστιμο μέχρι πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) ευρώ τιμωρούνται επίσης τα νομικά πρόσωπα όταν το έγκλημα διαπράττεται προς όφελός τους :

α) Είτε από φυσικό πρόσωπο που ενεργεί ατομικά ή ως μέλος οργάνου του νομικού προσώπου και το οποίο έχει αρμοδιότητα εκπροσώπησης του νομικού προσώπου ή εξουσία λήψης εταιρικών αποφάσεων ή εξουσία άσκησης ελέγχου εντός του νομικού προσώπου,

β) Είτε από φυσικό πρόσωπο που τελεί υπό την εξουσία του νομικού προσώπου, εφόσον η τέλεση του εγκλήματος έγινε δυνατή εξαιτίας της έλλειψης εποπτείας ή ελέγχου από τα πρόσωπα της περίπτωσης α'.

7. Οι παραπάνω κυρώσεις επιβάλλονται αθροιστικά με τις ποινικές κυρώσεις.

8. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται μετά από πρόταση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και Προστασίας του Πολίτη μπορεί να αυξάνονται τα ανώτατα όρια των προστίμων.

9. Ως αρμόδιες αρχές του άρθρου αυτού, νοούνται οι Λιμενικές Αρχές της χώρας (Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία).

10. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται, όπως ισχύουν κάθε φορά, οι διατάξεις του ν. 743/1977 (Α' 319), που κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 55/1998 (Α' 58).

Είναι φανερό ότι οι εν λόγω διοικητικές κυρώσεις δεν αποτελούν ιδιαίτερη ρύθμιση στο πλαίσιο μίας αυτοτελούς και ανεξάρτητης διοικητικής διαδικασίας, αλλά είναι άμεσα συνδεδεμένες με την τέλεση εγκληματικών πράξεων της ρύπανσης. Τα πρόστιμα επιβάλλονται τόσο σε βάρος των νομικών προσώπων όσο και σε βάρος των υπαίτιων

φυσικών προσώπων. Άλλωστε, προς διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος προβλέπεται, ως διοικητικό μέτρο, η απαγόρευση απόπλου του πλοίου.

Πειθαρχικές κυρώσεις αποδίδονται σε περίπτωση που λάβει χώρα κάποιο ναυτικό ατύχημα. Μάλιστα, προκειμένου να αποφευχθούν τα ναυτικά ατυχήματα υπήρχαν ανάκαθεν κανονισμοί και ασκούσαν διοικητικός έλεγχος. Ανάμεσα στις κυρώσεις που είχαν θεσπιστεί η αυστηρότερη πειθαρχική ποινή ήταν η στέρηση του ναυτικού επαγγέλματος.

Οι αρμόδιες αρχές διενεργούν ελέγχους προκειμένου να αντιμετωπιστούν και να περιοριστούν τα ναυτικά ατυχήματα και η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αναζητώντας τα αίτια και τις συνθήκες πρόκλησης ατυχημάτων. Επιπλέον, ο πειθαρχικός έλεγχος αποσκοπεί στον καταλογισμό ευθυνών των υπαιτίων του ναυτικού ατυχήματος στην επιβολή προστίμων και στην διαμόρφωση ενός ενημερωμένου πίνακα στατιστικών στοιχείων προκειμένου να βελτιωθεί η νομοθεσία σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.⁷⁵

Ο διοικητικός έλεγχος έχει θεσπιστεί με το ΝΔ 712/70 «περί διοικητικού ελέγχου ναυτικού ατυχήματος» και ασκείται από το Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ), το οποίο λαμβάνει αποφάσεις για τα αίτια, τις συνθήκες και την ευθύνη των υπευθύνων του εκάστοτε ατυχήματος. Συγκεκριμένα, μετά το ναυτικό ατύχημα διατάσσεται προανάκριση και ο φάκελος διαβιβάζεται στο ΑΣΝΑ προκειμένου να διενεργηθεί ανάκριση. Το ΑΣΝΑ συντάσσει γνωμοδοτικές εκθέσεις, οι οποίες δεν δεσμεύουν τα ποινικά δικαστήρια, μπορούν όμως να ληφθούν υπ' όψιν ενώπιον των Πειθαρχικών Συμβουλίων. Απώτερος σκοπός του ΑΣΝΑ είναι η εξακρίβωση των αιτιών του ναυτικού ατυχήματος προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφάλεια ζωής στη θάλασσα. Μάλιστα, προβλέπονται και πειθαρχικές κυρώσεις των απογεγραμμένων ναυτικών σε περίπτωση που υποκύπτουν σε πειθαρχικά παραπτώματα. Οι πιο συνηθισμένες μορφές ποινικών κυρώσεων είναι η επίπληξη, το πρόστιμο και η προσωρινή ή οριστική στέρηση άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος.⁷⁶

⁷⁵ Τσάλτας Γ.- Κλάδη Μ., (2003), Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, Αθήνα: Εκδόσεις Σιδέρης

⁷⁶ Αναγνωστόπουλος Η., (1996), Η Ποινική Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, Ελληνικής Εταιρείας Ποινικού Δικαίου, Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΚΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Σύμφωνα με επίσημες καταγραφές το 80% των θαλάσσιων ατυχημάτων οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα (π.χ. η έλλειψη κατάλληλου εξοπλισμού, επικοινωνίας και πείρας, μη επαρκής εκπαίδευση-κατάρτιση του πληρώματος κ.α.) και μόνο το 20% οφείλεται σε άλλα αίτια⁷⁷. Φυσικά και ο παράγοντας πλοίο, δηλαδή η κατάσταση στην οποία βρίσκεται το πλοίο, η ηλικία του, το φορτίο που μεταφέρει και το πλήρωμα με το οποίο είναι επανδρωμένο έχουν προκαλέσει πολλά ναυτικά ατυχήματα και συνεπώς θαλάσσια ρύπανση, όπως επίσης και το γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις χρησιμοποιούνται σημαίες ευκαιρίας από τα πλοία, που συνεπάγεται ότι το επίπεδο μόρφωσης και εκπαίδευσης των ναυτικών είναι χαμηλό, ότι γίνεται κακή συντήρηση των πλοίων, ότι υπάρχουν φοροαπαλλαγές για τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες και ότι δεν ασκείται αποτελεσματικός και ενδεδειγμένος έλεγχος από το κράτος το σημαίας του πλοίου. Όλα αυτά σε συνδυασμό με απρόοπτα γεγονότα έχουν αποτελέσει αιτία πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης και έχει δημιουργηθεί νομολογιακό προηγούμενο τόσο σε διεθνές- ευρωπαϊκό επίπεδο όσο και σε εγχώριο.

4.1.ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Το 1967 η βύθιση του δεξαμενόπλοιου Torrey Canyon πριν μπει στον Αγγλικό πορθμό, μεταφέροντας 120.000 τόνους πετρελαίου προκάλεσε μεγάλη οικολογική καταστροφή, αναδεικνύοντας την ανάγκη δημιουργίας ενός διεθνούς συστήματος που να μπορεί να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τις ζημίες που προκαλούνται από τη θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο. Η αδυναμία της Γαλλίας και της Αγγλίας να ρυθμίσουν τη ζημία που προκλήθηκε, ενεργοποίησε τη διεθνή κοινότητα να επιληφθεί του ζητήματος.

Το 1978 το δεξαμενόπλοιο Amoco Cadiz ναυάγησε στις ακτές της Βρετανίας με συνέπεια πάνω από 220.000 τόνοι πετρελαίου να απελευθερωθούν στη θάλασσα και να

⁷⁷ <http://www.imo.org/statistics.html>

<http://www.dvmnr.gov.ie> (ηλεκτρονική διεύθυνση του Maritime Safety Statutory Instruments)

προκληθεί ρύπανση στις ακτές της Βρετανίας. Ο καθαρισμός απαίτησε τη χρήση μεγάλων οικονομικών πόρων και προς τούτους διεξήχθησαν πολλές και μεγάλες δίκες.

Η γαλλική κυβέρνηση, με αφορμή αυτό ο ατύχημα θέσπισε νομοθεσία που απαγορεύει την είσοδο για όλα τα πετρελαιοφόρα σε απόσταση 7 μιλίων από τη γαλλική ακτή, εκτός αν διαθέτουν άδεια προσέγγισης σε γαλλικό λιμένα.

Στις 23 Μαρτίου του 1989 έλαβε χώρα το ατύχημα του Exxon Valdez και περίπου 39.000 τόνοι ακατέργαστου πετρελαίου απελευθερώθηκαν στο Prince William Sound, προτού απλωθούν στον Κόλπο της Αλάσκα, όπου ρυπάνθηκαν 1.300 μίλια ακτών. Ως αντίδραση στην καταστροφή που προκλήθηκε δημιουργήθηκε ο Αμερικανικός Νόμος Ρύπανσης Πετρελαίου (OPA 1990) ο οποίος επέβαλε αυστηρούς κανόνες ευθύνης στους ιδιοκτήτες πετρελαιοφόρων και απαιτήσεις για πλοία διπλού τοιχώματος και επίσης προέβλεπε αποζημίωση για τις ζημιές που προκαλούνται στο οικοσύστημα από τις διαρροές πετρελαίου βάσει του κόστους της αποκατάστασης, αντικατάστασης ή της απόκτησης του αντιτίμου των κατεστραμμένων φυσικών πόρων.

Περίπου το 1991 δημιουργήθηκε μια από τις μεγαλύτερες πετρελαιοκηλίδες στον κόσμο και τεράστια οικολογική καταστροφή στην Ευρώπη από το πετρελαιοφόρο The Haven της εταιρίας Troodos Shipping του επιχειρηματία Στέλιου Χ. Ιωάννου.

Το δεξαμενόπλοιο Braer, με σημαία Λιβερίας και ολική χωρητικότητα 44.989 τόνους, προσάραξε νότια των νησιών Shetland στη Μεγάλη Βρετανία και έσπασε με αποτέλεσμα το φορτίο που μετέφερε και τα καύσιμά του να διαρρεύσουν στη θάλασσα. Λόγω κακοκαιρίας, οι δυνατοί άνεμοι σκόρπισαν το πετρέλαιο σε αγρούς και σε σπίτια κοντά στην ακτή με αποτέλεσμα η Κυβέρνηση της Μεγάλης Βρετανίας να απαγορεύσει το ψάρεμα, τη συγκομιδή και την πώληση ψαριών και οστρακοειδών σε μια ζώνη κατά μήκος της δυτικής ακτής των νήσων. Συγκεκριμένα μολύνθηκαν αρκετές περιοχές που καλλιεργούσαν σολωμό και η κυβέρνηση της Μ. Βρετανίας απέκλεισε την κατανάλωση του σολωμού. Οι απαιτήσεις των καλλιεργητών για αποζημίωση από απώλεια που προέκυψε από τον αφανισμό των ψαριών τους έγινε δεκτή από το Διεθνές Ταμείο Αποζημιώσεων, ως απώλεια που αφορά ζημία σε υλικό αγαθό που είναι αντικείμενο κυριότητας και επέρχεται ως άμεση συνέπεια της ρύπανσης. Γενικά, πάντως, υποβλήθηκαν πολλές απαιτήσεις και οι περισσότερες έκλεισαν με συμβιβασμό. Το συνολικό ποσό που καταβλήθηκε ήταν 51.9 εκατομμύρια λίρες της Αγγλίας.

Δύο σοβαρά ατυχήματα που συνέβησαν και προκάλεσαν εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση ήταν του δεξαμενόπλοιου Erika και του Prestige.

Την 12^η Δεκεμβρίου του έτους 1999, το δεξαμενόπλοιο Erika, το οποίο είχε τη σημαία της Μάλτας έσπασε στα δύο στον Βισκαϊκό κόλπο, περίπου 60 ναυτικά μίλια έξω από την ακτή της Βρετάνης στη Γαλλία. Το δεξαμενόπλοιο μετέφερε φορτίο 31.000 τόνων πετρελαίου εκ των οποίων πάνω από 10.000 διέρρευσαν την ώρα του ατυχήματος στη θάλασσα. Η πλώρη του δεξαμενόπλοιου βυθίστηκε σε βάθος περίπου 130 μέτρων, ενώ περίπου 6.400 τόνοι παρέμειναν στην πλώρη και 4.700 στην πρύμνη. Όλα τα μέλη του πληρώματος κατόπιν μεγάλης προσπάθειας διασώθηκαν από γαλλικές ομάδες θαλάσσιας διάσωσης.

Συνέπεια του ως άνω ατυχήματος ήταν η ρύπανση 400 χιλιομέτρων ακτής γεγονός που καθιστούσε δύσκολες τις εργασίες καθαρισμού. Η γαλλική κοινοπραξία πετρελαίου Total Fina Elf SA ανέλαβε τη συλλογή και την επεξεργασία υπολειμμάτων πετρελαίου. Οι εργασίες ολοκληρώθηκαν το Δεκέμβριο του 2003 με συνολικό κόστος 46.000.000 ΕΥΡΩ περίπου. Επιπλέον, η γαλλική κυβέρνηση αποφάσισε την απάντληση του πετρελαίου που είχε απομείνει εντός του σκάφους και μετά από διαβουλεύσεις, η κοινοπραξία Total Fina Elf SA χρηματοδότησε την επιχείρηση η οποία ήταν επιτυχής καθώς ελάχιστες ποσότητες διέρρευσαν στη θάλασσα.

Ύστερα από αίτηση του πλοιοκτήτη, το Εμποροδικείο της Nantes, σύμφωνα με τις διατάξεις του γαλλικού δικαίου στο οποίο έχουν ενσωματωθεί οι Συμβάσεις Ευθύνης και Διεθνούς Ταμείου του 1992, αποφάσισε τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη στο ποσό των 12.843.484 ΕΥΡΩ και επιπλέον δήλωσε ότι ο πλοιοκτήτης ίδρυσε το ταμείο περιορισμού μέσω της εγγύησης που κατέθεσαν οι ασφαλιστές του πλοίου και συγκεκριμένα το Steamship Mutual Underwriting Association.

Το ποσοστό ικανοποίησης των απαιτήσεων που προέκυψαν από το ατύχημα του πλοίου Erika ανήλθε κατόπιν αποφάσεων της Επιτροπής του Διεθνούς Ταμείου από 50% στο 100% τον Απρίλιο του 2003. Μάλιστα τον Δεκέμβριο του 2003 η Επιτροπή αποφάσισε ότι υπήρχε περιθώριο για καταβολές στη γαλλική κυβέρνηση και αποζημίωσε με το ποσό των 10.1 εκατομμυρίων ΕΥΡΩ, ως προς το οποίο η γαλλική κυβέρνηση είχε υποκατασταθεί καταβάλλοντας αποζημιώσεις σε ζημιωθέντες από τον κλάδο του τουρισμού. Ως την 5-3-2004 καταβλήθηκαν περίπου 90.000.000 ευρώ για την ικανοποίηση απαιτήσεων από το εν λόγω ατύχημα και υπολογίζονταν άλλα

27.000.000 ΕΥΡΩ να αποδεσμευτούν για απαιτήσεις που βρίσκονται σε διαδικασία εκτίμησής τους.

Όσον αφορά τις ποινικές διώξεις του πλοιάρχου του Erika, του εκπροσώπου του πλοιοκτήτη, των διαχειριστών του πλοίου, του διευθυντή του περιφερειακού Κέντρου Επιθεωρήσεων και Διάσωσης που ήταν αρμόδιοι για την κυκλοφορία των πλοίων έξω από τις ακτές της Βρετανίας δεν έχουν προκύψει σαφή πορίσματα και παραμένει ένα ζήτημα ανοιχτό.

Στα πολιτικά δικαστήρια τον Απρίλιο και τον Μάιο του 2000 κατατέθηκε μεγάλος αριθμός αγωγών κατά των πλοιοκτητών/διαχειριστών, των φορτωτών/ναυλωτών, των ασφαλιστών και του ιταλικού νηογνώμονα (RINA) για όσες απαιτήσεις δεν ανήκαν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης Ευθύνης με τον ισχυρισμό ότι η ευθύνη των πλοιοκτητών είναι απεριόριστη διότι το πλοίο ήταν αναξιώπλοο και γι αυτό έφερε ευθύνη και ο νηογνώμονας αλλά και οι ναυλωτές. Επίσης τον Απρίλιο του 2000, ο νηογνώμονας άσκησε ενώπιον των ιταλικών δικαστηρίων αρνητική αναγνωριστική αγωγή, προκειμένου να διαταχθεί από τα δικαστήρια ότι ουδεμία ευθύνη έφερε και επικουρικά, σε περίπτωση που δεν γινόταν δεκτό το αίτημά του ζήτησε να του αναγνωριστεί το δικαίωμα περιορισμού της αποζημίωσης, πλην όμως, η διαδικασία αυτή προσεβλήθη από το Διεθνές Ταμείο, τη γαλλική κυβέρνηση και τον όμιλο Total Fina Elf SA και ορίστηκε ότι αρμοδιότητα είχαν τα γαλλικά δικαστήρια.

Μέχρι τις 14-2-2007 κατατέθηκαν 6.997 αξιώσεις αποζημίωσης συνολικού ποσού 387.000.000 ΕΥΡΩ συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων της γαλλικής κυβέρνησης για 179.000.000 ΕΥΡΩ για εργασίες καθαρισμού και αποκατάστασης

Το ναυάγιο του Erika επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την κοινή γνώμη με αποτέλεσμα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προχωρήσει στη λήψη μέτρων με απώτερο σκοπό την αλλαγή της νοοτροπίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου. Έτσι, στις 21 Μαρτίου 2000 ξεκίνησε το πακέτο μέτρων Erika I το οποίο περιλαμβάνει την καθιέρωση χρονοδιαγράμματος για την επίσπευση απόσυρσης δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος και στις 6 Δεκεμβρίου 2000 παρουσιάστηκε μια δεύτερη δέσμη μέτρων γνωστή ως Erika II με απώτερο σκοπό τη βελτίωση με αειφόρο τρόπο της προστασίας των ευρωπαϊκών υδάτων έναντι ατυχημάτων θαλάσσιας ρύπανσης. Όσον αφορά το πακέτο μέτρων Erika I τροποποιήθηκε η υπάρχουσα κοινοτική νομοθεσία με αυστηρότερες ρυθμίσεις. Το καθεστώς ελέγχου από το κράτος του λιμένα που

ρυθμιζόταν με την Οδηγία 95/21/EK, ενισχύθηκε από την οδηγία 2001/106/EK ενώ συγχρόνως εντατικοποιήθηκαν οι έλεγχοι πλοίων και οι «μαύρες λίστες» με τα πλοία στα οποία απαγορεύθηκε η είσοδος στα λιμάνια της Ένωσης. Επίσης με την Οδηγία 2001/105/EK κατέστησαν αυστηρότερες οι ρυθμίσεις της Οδηγίας 94/57/EK που αφορά πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης των πλοίων, ώστε να γίνονται αυστηρότεροι έλεγχοι. Επιπλέον, στο πακέτο μέτρων Erika I τέθηκε και ο Κανονισμός 417/2002 με τον οποίο τίθετο ένα χρονοδιάγραμμα για την απόσυρση των διπύθμενων πλοίων.

Στα μέτρα που λήφθηκαν στα πλαίσια του πακέτου μέτρων Erika II ανήκει η Οδηγία 2002/59/EK και ο Κανονισμός 1406/2002 με τον οποίο μάλιστα δημιουργήθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ο οποίος όπως ορίζεται στο άρθρο 1 έχει ως στόχο «τη διασφάλιση υψηλού, ομοιόμορφου και αποτελεσματικού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία στην Κοινότητα». Όσον αφορά την ως άνω Οδηγία 2002/59/EK η οποία κατήργησε την προγενέστερη 93/75, δημιούργησε ένα κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων. Γενικότερα, στο πακέτο μέτρων Erika II η Επιτροπή πρότεινε τη δημιουργία ενός κεφαλαίου για την αποζημίωση των θυμάτων σε περίπτωση ρύπανσης από πετρέλαιο.

Την 13^η Νοεμβρίου του 2002, το δεξαμενόπλοιο Prestige, μονού κύτους, του οποίου πλοιοκτήτρια ήταν Λιβεριανή εταιρία με σημαία των νήσων Μπαχάμες, ενώ η διαχείρισή του εντοπιζόταν στην Ελλάδα από αλλοδαπή εταιρία, έπλεε στον Ατλαντικό έξω από τις ακτές της Ισπανίας προς τη Σιγκαπούρη, μεταφέροντας 77.000 περίπου τόνους αργού πετρελαίου και έγινε η αιτία να διαρρεύσει στη θάλασσα μεγάλη ποσότητα πετρελαίου και να προκληθεί μεγάλη ρύπανση στις ακτές της Ισπανίας και της Γαλλίας. Εν συνεχεία, το απόγευμα της ίδιας ημέρας και ενώ βρισκόταν περίπου 30 χιλιόμετρα από το Cabo Fisterra της Ισπανίας, εν μέσω κακοκαιρίας σημειώθηκε διαρροή πετρελαίου. Έγιναν μεγάλες προσπάθειες προκειμένου να ρυμουλκηθεί το πλοίο το οποίο πλησίαζε επικίνδυνα το Cabo Vilano της Ισπανίας, οι οποίες ήταν επιτυχείς. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της ρυμούλκησης χάθηκε ένα κομμάτι λαμαρίνας από τη δεξαμενή πετρελαίου και αργότερα ο καπετάνιος ανέφερε αύξηση της διαρροής, αποδεικνύοντας, έτσι, ότι υπήρχε ζημία στα εσωτερικά διαφράγματα και ρωγμή στις δεξαμενές του φορτίου.

Την 19^η Νοεμβρίου το πλοίο έσπασε στα δύο κι βυθίστηκε περίπου 260 χιλιόμετρα δυτικά του Vigo της Ισπανίας με αποτέλεσμα να χυθούν στη θάλασσα ακόμα περίπου 25.000 τόνοι πετρελαίου, ενώ η διαρροή συνεχίστηκε και για τις επόμενες εβδομάδες.

Αποτέλεσμα του ατυχήματος ήταν η ρύπανσης πλήθους ακτών μεταξύ των οποίων ήταν η ακτή της Γαλικίας, στην Ισπανία που είναι ένας από τους μεγαλύτερους ψαρότοπους στην Ευρώπη. Συνέπεια της ρύπανσης ήταν η απαγόρευση ψαρέματος στο 90% της ακτογραμμής γεγονός που έφερε δυσμενή οικονομικά αποτελέσματα σε χιλιάδες ανθρώπους που δραστηριοποιούνταν στη περιοχή. Οι εργασίες για την απομάκρυνση του υπολοίπου από τον Μάιο έως τον Σεπτέμβριο του 2004 υπολογίζεται ότι κατέληξαν στην απάντληση 13.000 τόνων πετρελαίου από την πρύμνη του πλοίου, ενώ το υπόλοιπο παραμένει εντός του ναυαγίου και υπολογίζεται περίπου 14.200 τόνοι.

Η ρύπανση που προκλήθηκε ήταν μεγάλη, γεγονός που οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στο είδος του φορτίου, στο ότι το μεγαλύτερο διάστημα της διαρροής το πλοίο βρισκόταν μακριά από τις ισπανικές αρχές, στους δυνατούς ανέμους της περιοχής, στο μεγάλο βάθος και στον ελλιπή εξοπλισμό για τέτοια βλάβη. Παρ' όλα αυτά οι επιχειρήσεις εκκαθάρισης από τις ισπανικές αρχές, την Γαλλία, Ολλανδία, Μ. Βρετανία και Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησαν αμέσως.

Λόγω του ατυχήματος οι δικαστικές αρχές των εμπλεκόμενων κρατών δρομολόγησαν διαδικασίες αστικής, ποινικής και πειθαρχικής ευθύνης και ο καπετάνιος του πλοίου, τέθηκε προφυλακιστέος, με κατηγορία τη μη συνεργασία με το πλήρωμα διάσωσης και της πρόκλησης ζημίας στο περιβάλλον.

Η περίπτωση του δεξαμενόπλοιου Prestige υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής των ρυθμίσεων της Διεθνούς Σύμβασης Ευθύνης 1969 και του Πρωτοκόλλου 1992 με την οποία θεμελιώνεται αντικειμενική ευθύνη. Μάλιστα σύμφωνα με το ΙΧ άρθρο της Σύμβασης σε περίπτωση πρόκλησης ρύπανσης στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών υδάτων και της αποκλειστικής ζώνης, ενός ή περισσότερων συμβαλλομένων κρατών, αγωγές αποζημίωσης μπορούν να ασκηθούν μόνο ενώπιον των δικαστηρίων του συμβαλλομένου κράτους ή κρατών. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, αρμόδιο για τις αγωγές αποζημίωσης τις σχετικές με τη ζημία που επήλθε στο έδαφος της Ισπανίας είναι το ισπανικό δικαστήριο το οποίο θα εφαρμόσει τις διατάξεις της Σύμβασης και επικουρικώς τις διατάξεις του εσωτερικού δικαίου και αντιστοίχως υπεύθυνα είναι τα γαλλικά δικαστήρια για τη ζημία που προκλήθηκε στο έδαφος της Γαλλίας.

Το ατύχημα του Prestige έλαβε χώρα πριν την υιοθέτηση των μέτρων των πακέτων Erica I και II με αποτέλεσμα την αντίδραση της Κοινότητας η οποία επεδίωκε να λάβει μέτρα όσο το δυνατόν γρηγορότερα γινόταν. Συγκεκριμένα, με τον Κανονισμό 1644/2003 προβλέφθηκε ότι η λειτουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα θα γίνει πιο νωρίς και συγχρόνως αυξήθηκαν οι αρμοδιότητές του. Επίσης με τον Κανονισμό 1726/2003 επιταχύνθηκε η διαδικασία απόσυρσης των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων (από 21-10-2003 δεν μπορούσαν να καταπλέουν ή να αποπλέουν τα λιμάνια των κρατών μελών) και τέλος, υιοθετήθηκε η Οδηγία 2005/35/EK που αφορούσε τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων από παραβάσεις.

Η Επιτροπή πάντως έχει παρουσιάσει και ένα τρίτο πακέτο νομοθετικών μέτρων (Erica III) που περιλαμβάνει προτάσεις σχετικές με ζητήματα επιθεώρησης, ελέγχου του λιμένα από το κράτος, παρακολούθησης της κυκλοφορίας πλοίων, δικαιώματα επιβατών και αστική ευθύνη κ.α.

Η Polembros Shipping LTD είναι εταιρία διαχείρισης πλοίων που εδρεύει στην Ελλάδα και καταδικάστηκε σε ομοσπονδιακό δικαστήριο στη Νέα Ορλεάνη στις 30 Ιουλίου 2009 να καταβάλλει το ποσό των 2,7 εκατομμυρίων ως ποινικό πρόστιμο για παράβαση των νόμων κατά της ρύπανσης, της νομοθεσίας για την ασφάλεια των πλοίων και για υποβολή ψευδών δηλώσεων κατά τη διάρκεια έρευνας της Αμερικάνικης Ακτοφυλακής του bulk carrier M/V Theotokou. Η Polembros Shipping LTD στις 30-9-2009 παραδέχτηκε την ενοχή της περί παραβίασης νόμου όσον αφορά την πρόληψη ρύπανσης από τα πλοία και συγκεκριμένα για παραλήψεις που βρέθηκαν στο oil record book για το φορτηγό πλοίο M/V Theotokos, για παραλείψεις που αφορούσαν τη δεξαμενή εμπρός από το φράγμα σύγκρουσης καθώς και τη διατήρηση αρχείων του νερού έρματος. Επιπλέον, υπήρξε παραβίαση του νόμου περί ασφάλειας ναυσιπλοΐας των λιμανιών, παραλείποντας να αναφέρει την επικίνδυνη κατάσταση στο κρακ του πηδαλίου και τέλος, παραδέχτηκε την ενοχή της για υποβολή ψευδών δηλώσεων αποκρύπτοντας το γεγονός ότι το πετρέλαιο ήταν διαρροή καυσίμων στη δεξαμενή έρματος forepeak.

Επιπλέον διατάχθηκε να πληρώσει το ποσό των 100.000 δολαρίων προς την κοινότητα υπηρεσιών Smithsonian Enviromental Research Center, ποσό που θα χρησιμοποιούνταν για έρευνα. Παράλληλα, το Δικαστήριο διέταξε η Polembros

Shipping LTD να είναι υπό δοκιμασία υπό 3 έτη και μάλιστα ως προϋπόθεση της δοκιμαστικής περιόδου, σε όλα τα πλοία ιδιοκτησίας της Polembros Shipping LTD ή που βρίσκονταν στη διαχείρισή της, θα απαγορευόταν η είσοδός τους στους λιμένες των ΗΠΑ και τα χωρικά της ύδατα για τρία χρόνια. Ακόμα, το Δικαστήριο έδωσε το ποσό των 540.000 δολαρίων στα εννέα πρώην μέλη του πληρώματος της Θεοτόκου που συνεργάστηκαν στην έρευνα και παρείχαν πληροφορίες που οδήγησαν στην καταδίκη της Polembros.

Στις 15/10/1009 ο πλοίαρχος του πλοίου, Παναγιώτης Λέκκας, καταδικάστηκε σε 10 μήνες φυλάκιση, με πρόστιμο 4.000 δολαρίων και για 3 χρόνια την απαγόρευση εισόδου στους λιμένες των ΗΠΑ και των χωρικών υδάτων διότι συνέβαλε στην παρεμπόδιση δικαιοσύνης επειδή υπήρξαν παραβιάσεις της περιβαλλοντικής νομοθεσίας και της ασφάλειας των πλοίων. Την 1-10-2009 ο υποπλοίαρχος του πλοίου, Charles P. Posas καταδικάστηκε κι αυτός σε 3 χρόνια απαγόρευση από τους λιμένες των ΗΠΑ και των χωρικών υδάτων για τους ίδιους λόγους. Στις 5/11/2009 στον πρώτο Μηχανικό, Γεώργιο Στάμου επιβλήθηκε πρόστιμο 15.00 δολαρίων και καταδικάστηκε σε απαγόρευση εισόδου στους λιμένες των ΗΠΑ για πέντε χρόνια και κρίθηκε ένοχος για κακούργημα παραβίασης του νόμου για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και παραβίαση λόγω ψευδούς δήλωσης.

Όπως είναι φανερό η διεθνής κοινότητα και η Ευρωπαϊκή Ένωση στα πλαίσια εξασφάλισης της θαλάσσιας ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος δραστηριοποιείται σε μεγάλο βαθμό προσπαθώντας να αντιμετωπίσει τους κινδύνους ρύπανσης. Ωστόσο, έπρεπε να προηγηθούν πολλά ρυπογόνα ατυχήματα με καταστροφικές συνέπειες για το περιβάλλον, με αποκορύφωμα το πετρελαιοφόρο Prestige για να ενεργοποιηθεί τόσο η διεθνής κοινότητα, όσο και κάθε κράτος ξεχωριστά.

4.2.ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Το μεγαλύτερο και σημαντικότερο περιστατικό ρύπανσης στην Ελλάδα έλαβε χώρα στις 6-4-2007 με τη βύθιση του κρουαζιερόπλοιου SEA DIAMOND στην περιοχή του όρμου Αθηνιού νήσου Θήρας αφού προσέκρουσε σε ύφαλο. Όπως δήλωσε η πλοιοκτήτρια εταιρία το κρουαζιερόπλοιο έφερε 430t μαζούτ, 63t Diesel, 36.000 λίτρα

λιπαντέλαια, 10 κυβικά μέτρα βαρέα πετρελαιοειδή κατάλοιπα, 15 κυβικά μέτρα ελαφρά πετρελαιοειδή κατάλοιπα και 10 κυβικά μέτρα κατάλοιπα λιπαντελαίων. Αμέσως μόλις έλαβε χώρα η βύθιση του κρουαζιερόπλοιου και μέχρι τον Ιούνιο του 2007 λήφθηκαν τα απαραίτητα μέτρα, χρησιμοποιήθηκε ο κατάλληλος εξοπλισμός απορρύπανσης από τον Λιμενικό Στόλο και κινητοποιήθηκαν εναέρια και πλωτά επιχειρησιακά μέσα προκειμένου να αντιμετωπιστεί η ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής Καλντέρας νήσου Θήρας. Κατόπιν τούτων, οι εργασίες καθαρισμού της ακτογραμμής της περιοχής στην οποία είχε προκληθεί θαλάσσια ρύπανση λόγω του ατυχήματος ολοκληρώθηκαν με επιτυχία την 20-7-2007 και οι παραλίες του νησιού έγιναν και πάλι προσβάσιμες προς το κοινό. Συγχρόνως, συντάχθηκε πρακτικό επιθεώρησης ακτών το οποίο συνυπογράφηκε από εκπροσώπους της τοπικής Αυτοδιοίκησης, της Λιμενικής Αρχής Θήρας, της αναδόχου εταιρίας απορρύπανσης και εκπροσώπων της πλοιοκτήτριας εταιρίας. Μάλιστα, μέχρι την 23-12-2008 από το Λιμεναρχείο Θήρας είχαν βεβαιωθεί περίπου 620 παραβάσεις και έχουν εκδοθεί αντίστοιχα 620 αποφάσεις επιβολής προστίμου για την υποβολή μελέτης απάντλησης. Προς τούτους, την 27-5-2009 ξεκίνησαν οι εργασίες απάντλησης πετρελαιοειδών από χώρους του ναυαγίου υπό την εποπτεία και την παρουσία εκπροσώπων του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας και του Ε.Μ.Π. ως Τεχνικού Συμβούλου του τελευταίου και υπό την επίβλεψη του Λιμεναρχείου της Θήρας οι οποίες ολοκληρώθηκαν την 14-6-2009 με επιτυχία καθώς αντλήθηκαν περίπου 929 κ.μ. μείγμα θαλασσινού νερού με πετρελαιοειδή. Μέχρι πρόσφατα, ανά διαστήματα περισυλλέγονταν από ιδιωτική εταιρία απορρύπανσης ποσότητες πετρελαιοειδών μιγμάτων που συνέχιζαν να διαφεύγουν από τους χώρους του ναυαγίου και εγκλωβίζονταν εντός του μόνιμου στατικού πλωτού φράγματος. Από τη στιγμή που έλαβε χώρα το ναυάγιο του SEA DIAMOND μέχρι και σήμερα το Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών (ΕΛ.ΚΕ.ΘΕ.) διεξάγει συνεχή και συστηματική παρακολούθηση των συνεπειών του ναυαγίου στην περιοχή. Μάλιστα σύμφωνα με το «Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες»(π.δ. 11/2002, Α' 06) το Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών είναι ο αρμόδιος φορέας για την παρακολούθηση βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων επιπτώσεων στη θαλάσσια πανίδα και χλωρίδα ενώ συγχρόνως λαμβάνει αποφάσεις για την ποιότητα αποκατάστασης του περιβάλλοντος.

Την 26η Σεπτεμβρίου του 2000 το Εξπρές Σάμινα, πλοίο που εκτελούσε την ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - Ικαρία - Σάμος - Πάτμος με τελικό προορισμό τους Λειψούς και ενώ σάλπαρε από το λιμάνι του Πειραιά με 533 άτομα, από τα οποία τα 472 ήταν επιβάτες και τα υπόλοιποι 61 το πλήρωμα καθώς ετοιμαζόταν για τον κατάπλου στο λιμάνι της Παροικιάς της Πάρου, προσκρούει με ανέμους 8 μποφόρ, 2 μίλια ανοικτά της Πάρου, με ταχύτητα 18 μιλίων, στις χαρτογραφημένες νησίδες "Πόρτες". Αποτέλεσμα της πρόσκρουσης ήταν τα βράχια να σχίσουν τα ύφαλα του πλοίου προκαλώντας του ρήγμα περίπου τριών μέτρων στη βάση του περύγιου εξισορρόπησης με το νερό να εισβάλλει στο μηχανοστάσιο του πλοίου παίρνοντας γρήγορα κλίση προς τα δεξιά και βυθίζοντάς το σε 25 λεπτά προκαλώντας μεγάλη θαλάσσια ρύπανση και την απώλεια ζωής του λιμενάρχη της Πάρου.

Η δίκη για το ναυάγιο του «Εξπρές Σάμινα» ξεκίνησε στις 27 Μαΐου του 2005 στο Τριμελές Εφετείο Κακουρηγημάτων Πειραιώς και το δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το πλοίο ήταν αξιόπλοο, ότι οι βάρκες ήταν σε καλή κατάσταση κι ότι η πρόσκρουση οφειλόταν σε κακή διακυβέρνηση κυρίως από τον υποπλοίαρχο, ενώ η γρήγορη βύθιση αποδόθηκε στο γεγονός ότι δεν ήταν κλειστές οι υδατοστεγείς θύρες.

Επιβλήθηκαν ποινές φυλάκισης στον πλοίαρχο, τον υποπλοίαρχο, τον ύπαρχο, στον Α' Μηχανικό και τον ασυρματιστή.⁷⁸

⁷⁸ Ο πλοίαρχος Βασίλης Γιαννακής καταδικάστηκε πρωτόδικα σε ποινή φυλάκισης 16 χρόνων, ενός μήνα και 15 ημερών ενώ η ποινή αργότερα μειώθηκε σε 11 χρόνια, 11 μήνες και 25 ημέρες. Η Ολομέλεια του Αρείου Πάγου το 2010 μείωσε την ποινή του, ενώ είχε ήδη αποφυλακιστεί, σε 5 έτη και 6 μήνες για διατάραξη μόνο της ασφάλειας της υδάτινης συγκοινωνίας και για τα πλημμελήματα του ναυαγίου από αμέλεια και της μη αυτοπρόσωπης διεύθυνσης πλοίου, με σκοπό οποιασδήποτε ποινικής δίωξης στο μέλλον έχοντας το δικαίωμα να στραφεί κατά του Δημοσίου για την αξίωση αποζημίωσης.

Ο υποπλοίαρχος Αναστάσιος Ψυχογιός καταδικάστηκε πρωτόδικα σε κάθειρξη 19 χρόνων, ενός μήνα και 15 ημερών η οποία αργότερα μειώθηκε σε 12 χρόνια, 9 μήνες και 25 ημέρες.

Ο ύπαρχος Γιώργος Τριαντάφυλλος καταδικάστηκε πρωτόδικα σε ποινή φυλάκισης 8 χρόνων, 9 μηνών και 28 ημερών που αργότερα μειώθηκε σε 5 χρόνια και 28 ημέρες (εξαγοράσιμη).

Ο Α' μηχανικός Γεράσιμος Σκιαδαρέσης καταδικάστηκε σε ποινή φυλάκισης πρωτόδικα 8 χρόνων, 6 μηνών και 28 ημερών και αργότερα η ποινή μειώθηκε σε 7 χρόνια, πέντε μήνες και 28 ημέρες (εξαγοράσιμη). Ο ασυρματιστής Δημήτρης Τσούμας καταδικάστηκε πρωτόδικα σε φυλάκιση 15 μηνών, με 3ετή αναστολή, ενώ αργότερα μειώθηκε σε 10 μήνες με τριετή αναστολή.

Ο διευθύνων σύμβουλος και πρόεδρος της τότε πλοιοκτήτριας εταιρίας Νικόλαος Βικάτος και Κωνσταντίνος Κληρονόμος καταδικάστηκαν πρωτόδικα σε φυλάκιση 4 χρόνων, τριών μηνών και τριών ημερών, ενώ αργότερα η ποινή μειώθηκε σε φυλάκιση 2^{1/2} ετών και 2 ημερών (εξαγοράσιμη) για έκθεση κατά συρροή με ενδεχόμενο δόλο. (<https://el.wikipedia.org/wiki>)

Το ανεφοδιαστικό πλοίο «ΑΛΦΑ Ι» απέπλευσε τον Μάρτιο του έτους 2012 από τον Ασπρόπυργο με 3.000 μετρικούς τόνους πετρελαιοειδών προκειμένου να εφοδιάσει το πλοίο FAVOLA το οποίο είχε ιταλική σημαία, στο αγκυροβόλιο της Ελευσίνας, όταν συγκρούστηκε με υπάρχον παλαιότερο ναυάγιο στην περιοχή. Αποτέλεσμα της σύγκρουσης ήταν η απώλεια ζωής του πλοιάρχου και η πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης έκτασης 50 τ.μ. μαύρων πετρελαιοειδών και 2.000 τ.μ διάσπαρτων αυτοδιαλυομένων ιριδιζουσών κηλίδων. Διάφορες ιδιωτικές εταιρίες έσπευσαν να αντιμετωπίσουν τη ρύπανση ενώ συγχρόνως ιδιώτες δύτες σφράγισαν τα επιστόμια του πλοίου προκειμένου να αποφευχθεί περαιτέρω ρύπανση.

Το Σεπτέμβριο του έτους 2013 η λιμενική αρχή της Μήλου έλαβε γνώση για ένα περιστατικό ρύπανσης ανατολικά του κεντρικού προβλήτα λιμένα Αδάντα. Το προσωπικό όταν προέβη στην ως άνω περιοχή διαπίστωσε την ύπαρξη καταλοίπων πετρελαίου ιριδιζουσας μορφής που προέρχονταν από την πρύμη του πλοίου DALOLI και αμέσως περισύλλεξε δείγματα ουσιών από τη θάλασσα αλλά και από τις σεντίνες του σκάφους προκειμένου να τα στείλει για χημικό έλεγχο. Συγχρόνως, ενεργοποιήθηκε τοπικό σχέδιο αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης και πραγματοποιήθηκαν διάφορες διελεύσεις με ιδιωτική μηχανοκίνητη λέμβο προκειμένου να καταπολεμηθεί η ρύπανση.

Τον Οκτώβριο του 2013 στον Πειραιά, κατά τη διαδικασία πετρέλευσης του υπό Ολλανδικής σημαίας HUMBERBORG από το δεξαμενόπλοιο JETXIV σημειώθηκε υπερχειλίση από το εξαεριστικό της δεξαμενής καυσίμων με αποτέλεσμα τη διαρροή περίπου 300 λίτρων πετρελαίου στη θάλασσα, καταλαμβάνοντας έκταση μήκους 40 μέτρων με πλάτος 5 μέτρα. Κατόπιν μέριμνας της πλοιοκτήτριας εταιρίας άρχισαν αμέσως οι εργασίες καθαρισμού και απορρύπανσης ώστε να αντιμετωπιστεί όσο το δυνατόν γρηγορότερα γινόταν το φαινόμενο της ρύπανσης που δημιουργήθηκε.

4.3.ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Οι βασικότεροι νόμοι, προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις που αφορούν την προστασία του ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι οι εξής:

1.Νόμος 4529/66 (ΦΕΚ Α'154 27.7.66): κύρωση της διεθνούς σύμβασης OILPOL 1954 «για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο» η οποία έχει αντικατασταθεί από τη σύμβαση MARPOL 73/78.

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

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

4. Νόμος 743/77 (ΦΕΚ 319Α' 17.10.77) που εκδόθηκε βάσει του άρθρου 24 του Συντάγματος της Ελλάδας και του άρθρου XI της σύμβασης OILPOL 1954. Με τον νόμο αυτό γίνεται προσπάθεια για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στην υφιστάμενη διεθνή νομοθεσία, ενώ παράλληλα διευκολύνθηκε η κύρωση από την Ελλάδα της σύμβασης MARPOL 73/78.

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

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

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

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

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

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

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

11.Νόμος 1650/86 (ΦΕΚ 160Α'/16.10.86): «για την προστασία του περιβάλλοντος». Σκοπός του νόμου είναι η θέσπιση θεμελιωδών κανόνων και η καθιέρωση κριτηρίων και μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος.

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

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

4.4.ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΗΣ Ε.Ε ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχοντας υπ' όψιν της όλες τις Συμβάσεις και κυρίως τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας και τη Διεθνή Σύμβαση της MARPOL 73/78 έχει εκδώσει ένα μεγάλο αριθμό κοινοτικών πράξεων που δεσμεύουν όλα τα κράτη μέλη της και αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και σχετίζονται κυρίως με τη ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος από τα εμπορικά πλοία. Ενδεικτικά αναφέρονται οι εξής:

-ΟΔΗΓΙΑ 76/464/ΕΟΚ της 4.5.1976 «περί ρυπάνσεως που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της Κοινότητας».

-ΟΔΗΓΙΑ 86/280/ΕΟΚ 12.6.1986 «σχετικά με τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις ορισμένων επικίνδυνων ουσιών που υπάγονται στο κατάλογο Ι του παραρτήματος της οδηγίας 76/464».

-ΟΔΗΓΙΑ 79/116/ΕΟΚ «περί των ελάχιστων προδιαγραφών ορισμένων δεξαμενοπλοίων που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες», η οποία συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε από την ΟΔΗΓΙΑ 79/1034/ΕΟΚ της 6.12.1979 για ορισμένα δεξαμενόπλοια που εισέρχονται ή εξέρχονται από κοινοτικούς λιμένες.

-ΑΠΟΦΑΣΗ 81/420/ΕΟΚ «ρύπανση της Μεσογείου θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επιβλαβείς ουσίες» καθώς και ΑΠΟΦΑΣΗ 81/971/ΕΟΚ «συστήματα πληροφόρησης για την έκχυση υδρογονανθράκων στη θάλασσα».

-ΟΔΗΓΙΑ 86/85/ΕΟΚ «για την καθιέρωση κοινοτικού συστήματος πληροφόρησης για τον έλεγχο και την μείωση της ρύπανσης που προξενεί η απόρριψη υδρογονανθράκων και άλλων επικίνδυνων ουσιών στην θάλασσα» η οποία τροποποιήθηκε με την ΑΠΟΦΑΣΗ 88/346/ΕΟΚ της 16.6.1988. Το κείμενο αντικαθίσταται ως εξής «καθιερώνεται σύστημα πληροφόρησης προκειμένου οι αρμόδιες αρχές των κρατών - μελών να έχουν στην διάθεσή τους τα στοιχεία που είναι αναγκαία για τον έλεγχο και την μείωση της ρύπανσης που προκαλείται από την απόρριψη σημαντικών ποσοτήτων υδρογονανθράκων και άλλων επικίνδυνων ουσιών στη θάλασσα ή στα κύρια εσωτερικά ύδατα και ειδικότερα μεταξύ αυτών στις διεθνείς υδάτινες οδούς».

-ΟΔΗΓΙΑ 93/75/ΕΟΚ (13 Σεπτεμβρίου 1993) του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία

και κατευθύνονται ή αποπλέουν προς Κοινοτικούς Λιμένες. Καταργήθηκε με την ΟΔΗΓΙΑ 2002/59 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη δημιουργία Κοινοτικού Συστήματος κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης για την πρόληψη των ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης ώστε να ελαχιστοποιούνται οι συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον.

-ΑΠΟΦΑΣΗ 2850/2000/ΕΚ της 20^{ης} Δεκεμβρίου 2000 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στα πλαίσια ατυχηματικής και εκούσιας ρύπανσης, σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη οφείλουν να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία και τις ακτές από περιπτώσεις ατυχηματικής ρύπανσης, να συνεργάζονται ως προς την αποζημίωση ώστε να ισχύει η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και να επεμβαίνουν όποτε χρειάζεται σε περίπτωση διαρροής πετρελαίου ή άλλων επιβλαβών ουσιών.

Στα πλαίσια της ασφάλειας των λιμένων και των πλοίων η Ε.Ε. υιοθέτησε τον Κανονισμό 725/2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, την ΟΔΗΓΙΑ 2005/65/ΕΚ για την ενίσχυση της ασφάλειας στους λιμένες από τρομοκρατικές επιθέσεις, τον ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ 3051/95 του Συμβουλίου για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Ro-Ro, την ΟΔΗΓΙΑ 1999/35/ΕΟΚ που καθιερώνει ένα σύστημα υποχρεωτικών ελέγχων επί των επιβατηγών Ro-Ro, την ΟΔΗΓΙΑ 98/18 και 2003/24 που αφορά στη διασφάλιση τη ασφάλειας για επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά ταξίδια και δεν καλύπτονται από τη Σύμβαση SOLAS, την ΟΔΗΓΙΑ 98/41 και 2003/25 που αποκοπούν στη διασφάλιση της μη υπέρβασης της χωρητικότητας των πλοίων και της παροχής πληροφοριών σε περίπτωση ατυχήματος, την ΟΔΗΓΙΑ 2001/96/ΕΚ (4 Δεκεμβρίου 2001) για τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση φορτηγών πλοίων και τον ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ 336/2006 για την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.

-ΟΔΗΓΙΑ 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27^{ης} Ιουνίου 2002 με την οποία θεσπίζεται κοινοτικό σύστημα πληροφόρησης και ελέγχου των πλοίων ανακαλώντας την Οδηγία 93/75/ΕΕΚ.

Το 2002 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο προκειμένου να πετύχουν τη βελτίωση της εφαρμογής της Κοινοτικής Νομοθεσίας που διέπει την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία εξέδωσαν τον

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2099/2002 (5 Νοεμβρίου 2002) για τη σύσταση μιας Επιτροπής Ασφάλειας στη Ναυτιλία και Πρόληψης της Ρύπανσης από τα πλοία (COSS) που θα συγκέντρωνε τα καθήκοντα των επιτροπών, θα επικουρεί και θα συμβουλεύει την Επιτροπή και θα τροποποιεί τους Κανονισμούς για τη θαλάσσια ασφάλεια και την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία.

-ΟΔΗΓΙΑ 2004/35/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Απριλίου 2004 όσον αφορά την περιβαλλοντική ευθύνη για την πρόληψη και την αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας.

-ΟΔΗΓΙΑ 94/57/EK (22 Νοεμβρίου 1994) του Συμβουλίου που τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2001/105 και καθιερώνει τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς που είναι εξουσιοδοτημένοι να εκτελούν τις επιθεωρήσεις και την ταξινόμηση των πλοίων και για τις σχετικές δραστηριότητες των διοικητικών αρχών.

-ΟΔΗΓΙΑ 95/21/EK του Συμβουλίου (19 Ιουνίου 1995) που τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2001/106⁷⁹ και από την ΟΔΗΓΙΑ 2002/84 και αφορά τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και προβλέπει την πραγματοποίηση επιθεωρήσεων όλων των πλοίων και περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις για την επιθεώρηση των πετρελαιοφόρων. Στόχος της είναι η συμμόρφωση με τη διεθνή και κοινοτική νομοθεσία για τη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η καθιέρωση κριτηρίων για τον έλεγχο του πλοίου από το Κράτος του λιμένα. Η ΟΔΗΓΙΑ 2001/106 αποσκοπεί στη βελτίωση τη θαλάσσιας ασφάλειας στα Κοινοτικά ύδατα προσπαθώντας να εξασφαλίσει ότι δεν πλέον πλέον στα ύδατα αυτά σκάφη που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί και προς τούτοις τα κράτη μέλη πρέπει να ελέγχουν τις διοικητικές αρχές ναυσιπλοΐας.

-ΟΔΗΓΙΑ 96/98 που τροποποιήθηκε με την ΟΔΗΓΙΑ 2002/84 του Συμβουλίου, για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

-ΟΔΗΓΙΑ 1999/32/EK που αφορά τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και τροποποιεί την Οδηγία 93/12/ΕΟΚ. Σκοπός της Οδηγίας είναι η μείωση των εκπομπών των οξειδίων του θείου που προέρχονται από την καύση

⁷⁹ Η ΟΔΗΓΙΑ 2001/106, η ΟΔΗΓΙΑ 2001/105 και Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 417/2002/EK για την καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ανήκουν στο πλαίσιο δέσμης Erica I.

ορισμένων υγρών καυσίμων προκειμένου να μειωθούν οι επιβλαβείς επιδράσεις στον άνθρωπο και στο περιβάλλον.

-ΟΔΗΓΙΑ 2000/59/ΕΚ (27 Νοεμβρίου 2000) για τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου που αποσκοπεί στην εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης MARPOL όσον αφορά τους σταθμούς υποδοχής στα λιμάνια⁸⁰ της Ε.Ε. με στόχο τη βελτίωση της διαθεσιμότητας και χρήσης των ευκολιών υποδοχής τους, ώστε να ενισχυθεί η προστασία του περιβάλλοντος.

-ΟΔΗΓΙΑ 2009/20/ΕΚ σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις. Θέτει κανόνες που αφορούν τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών σχετικά με την ασφάλισή τους από ναυτικές απαιτήσεις.

-ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 1406/2002/ΕΚ της 27^{ης} Ιουνίου 2002 αφορά τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα. Οι αρμοδιότητές του διευρύνθηκαν το 2004 με τον Κανονισμό 724/2004⁸¹

-ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) 2172/2004 για την τροποποίηση του ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) 417/2002 για την εσπευσμένη καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για πετρελαιοφόρα μονού κύτους.

-ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) 782/2003 για την απαγόρευση οργανοκασσιτερικών ενώσεων σε πλοία προκειμένου να εξαλειφθούν τα ανεπιθύμητα αποτελέσματα στο θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και στην ανθρώπινη υγεία που προκαλούνται από τις οργανοκασσιτερικές ενώσεις που δρουν σαν βιοκτόνα στα αντιρρυπαντικά συστήματα που χρησιμοποιούνται από τα πλοία.

Εκτός από την υιοθέτηση Οδηγιών σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και η δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (European Maritime Safety Agency) η θέσπιση του οποίου αποσκοπεί στην εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα ώστε να υπάρχει ένα υψηλό, ενιαίο και αποτελεσματικό επίπεδο ασφάλειας στα θαλάσσια ύδατα και πρόληψης της ρύπανσης που προκαλείται από την κυκλοφορία των πλοίων στην Κοινότητα.

⁸⁰ Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ., Προστασία Θαλάσσιου Περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση-Σύντομη Νομική Προσέγγιση, στο Τσάλτας Ι. Γ. και Κλαδη-Ευσταθοπούλου Μ., 2006, Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης. ο.π. σελ. 330

⁸¹ Η ΟΔΗΓΙΑ 2002/59/ΕΚ και ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 1406/2002 ανήκουν στο πλαίσιο δέσμης Erica II.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισφέρουν στη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος είτε με τη μορφή λειτουργικής ρύπανσης, είτε με τη μορφή ατυχηματικής, προκαλώντας ποικίλες συνέπειες σε οικονομικό, οικολογικό, πολιτιστικό επίπεδο, στον τομέα υγείας αλλά και στα οικοσυστήματα. Καθημερινά λαμβάνουν χώρα ολόένα και περισσότερα θαλάσσια ατυχήματα τα οποία κοστίζουν σε ανθρώπινες απώλειες, σε οικονομικές και οικολογικές καταστροφές, ενώ συγχρόνως παρατηρείται ότι ο άνθρωπος παράγοντας ευθύνεται για τα περισσότερα από αυτά. Κρίνεται, λοιπόν, αναγκαία η λήψη μέτρων για την πρόληψη και την ελαχιστοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης προκειμένου να διαφυλαχθεί ο θαλάσσιος χώρος και επιβάλλεται η συμμόρφωση όλων μας προς τους εθνικούς και κοινοτικούς κανόνες που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Στις μέρες μας καταβάλλεται μεγάλη προσπάθεια προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με το Κοινοτικό ώστε να προλαμβάνονται οι ενδεχόμενες παραβιάσεις και να αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά οι παραβάσεις.

Από τα σημαντικότερα νομοθετήματα όσον αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι ο ν. 743/1977 όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 55/1998 στο οποίο περιλαμβάνονται οι σημαντικότερες διεθνείς ρυθμίσεις καθώς και οι ρυθμίσεις ποινικών, πειθαρχικών και διοικητικών κυρώσεων για τις παραβάσεις που υφίστανται όσον αφορά τη θαλάσσια ρύπανση. Εξίσου μεγάλης σημασίας συνιστά και ο ν. 1650/1986 οποίος κατόπιν τροποποιήσεώς του με το ν. 3010/2002 καθόρισε το βασικό πλαίσιο προστασίας της χώρας μας καθώς καθιερώνει την αντικειμενική ευθύνη και μάλιστα από διακινδύνευση

Σε διεθνές επίπεδο μεγάλης σημασίας είναι η Οδηγία 2008/99 ΕΚ και η Οδηγία 2009/2012 για τη θαλάσσια ρύπανση που προσπαθούν να αποσαφηνίσουν τους ν. 743/1977 και 1650/86 και τα προβλήματα που δημιουργούν καθώς και η Οδηγία 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης} Σεπτεμβρίου του 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και την θέσπιση κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης η οποία τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/123/ΕΚ του

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Οκτωβρίου του 2009 όπως μεταφέρθηκε στην εθνική νομοθεσία μας και συγκεκριμένα στον ν. 4037/2012.

Όσον αφορά το καθεστώς αποζημιώσεων η Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημιά από Πετρελαϊκή Ρύπανση (1969), η Σύμβαση περί Ίδρυσης Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση λόγω Πετρελαϊκής Ρύπανσης (1971) και η Διεθνής Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημίες που προκαλούνται από την Ρύπανση των Καύσιμων Δεξαμενής (2001) οδηγούν σε μια αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος ορίζοντας το πλαίσιο ευθύνης και αποζημίωσης στους πληγέντες και το πλαίσιο αποκατάστασης της βλάβης που υφίσταται ο θαλάσσιος χώρος. Η πλήρης αποζημίωση είναι στόχος του διεθνούς συστήματος αποζημιώσεων αλλά δεν είναι πάτα εφικτό να πραγματοποιηθεί.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν την αρχή ότι «ο ρυπαίνων πληρώνει» καθίσταται σαφές ότι η πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης συνιστά έγκλημα που χρήζει εγχώριας και διεθνούς αντιμετώπισης καθώς γεννά αστικές, ποινικές και πειθαρχικές-διοικητικές ευθύνες. Παρά το γεγονός ότι η δραστηριοποίηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος επήλθε μετά την πραγματοποίηση σοβαρών ατυχημάτων που είχαν σαν αποτέλεσμα την απώλεια ζωών και την πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης, στις μέρες μας παρατηρείται έντονη κινητικότητα εκ μέρους της, με την υιοθέτηση ολοένα και αυστηρότερων Οδηγιών και Κανονισμών, προκειμένου να αντιμετωπιστεί το φαινόμενα αποτελεσματικά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Αλεξόπουλος Α., (2009), Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Αιγαίου
- Αναγνωστόπουλος Η. (1996), Η Ποινική Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, Ελληνικής Εταιρείας Ποινικού Δικαίου, Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου
- Βλάχος Γ.Π.-Σαμιώτης Γ.Δ., (1997), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλας
- Βλάχος Γ.Π., (1999), Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης
- Βλάχος Γ.Π., (2007), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα: β' έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλης
- Καλούδης Α., (1989), Διεθνείς Συμβάσεις του ΙΜΟ, Το δελτίο της Ναυτιλίας, τεύχος 113
- Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ., Προστασία Θαλάσσιου Περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση-Σύντομη Νομική Προσέγγιση, στο Τσάλτας Ι. Γ. και Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ., 2006, Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.
- Κουτούπα-Ρεγκάνου Ε., (2007), Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Αθήνα: β' έκδοση επαυξημένη, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Κώττης Γ., (1994), Οικολογία και Οικονομία, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση
- Μυλωνόπουλος Χ., (1996), Η συμβολή του διεθνούς ποινικού δικαίου στην προστασία του περιβάλλοντος, ελληνική εταιρία ποινικού δικαίου, ποινική προστασία του περιβάλλοντος, πρακτικά Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου
- Πασσάς Α.-Τσέκος Θ., (2009), Εθνική Διοίκηση και Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση: Η Ελληνική Εμπειρία», Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση
- Ρούκουνας Ε.,(1982), Διεθνές Δίκαιο, Τόμος ΙΙ, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα
- Ρούκουνας Ε., (2004), Διεθνές Δίκαιο, τεύχος πρώτο, Σχέσεις διεθνούς και εσωτερικού δικαίου-τρόποι παραγωγής του διεθνούς δικαίου, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλας

- Σαμιώτης Γεώργιος, Διαχείριση Θαλάσσιων Οικοτόπων: Το Διεθνές Καθεστώς και οι Προοπτικές του, στο Τσάλτας Ι Γρηγόρης και Κλάδη Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, (2006), Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Αθήνα: Εκδόσεις Σιδέρη
- Σπανός Ν. , (1996), Το Ναυτικό Ατύχημα, Λιμενικά Χρόνια, τ. 29/96
- Συμεωνίδου-Καστανίδου Ε., (2009), Θαλάσσια Ρύπανση από τα Πλοία: Οι Αποφάσεις του ΔΕΚ και η σημασία τους για το ποινικό δίκαιο, ΠοινΔικ 2009
- Τσάλτας Ι. Γρηγόρης, (2003), Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, Τόμος Δεύτερος, Αθήνα: Εκδόσεις Σιδέρη
- Τσάλτας Γ.- Κλάδη Μ., (2006), Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Αθήνα: Εκδόσεις Σιδέρη
- Τσελέντης Β., (2008), Διαχείριση Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ναυτιλία, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης
- Τσενεμπής Ι., (1994), Ναυτική Παιδεία-STWC, Το δελτίο της Ναυτιλίας, τεύχος 134-135, NEE.
- Τσενεμπής Ι, (1993), Ασφαλής Διαχείριση Πλοίου, Δελτίο της Ναυτιλίας, τεύχος 129, NEE.
- Τσιρίδης Π., (1988), Η Ποινική Αντιμετώπιση του Ναυτικού Ατυχήματος, Πειραιϊκή Νομολογία, Τ. 20, 1988.
- Φυτιάνος Κ. – Σαμανίδου Β, (1988), Η Ρύπανση των Θαλασσών, Εκδόσεις: University Studio Press
- Φυτιάνος Κώστας, (1996), Η ρύπανση των θαλασσών, Εκδόσεις: University Studio Press

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Brubaker D., (1993), Marine Pollution and International Law
- Clark R., (1992), Marine Pollution, Clarendon Press και Brubaker D., (1993), Marine Pollution and International Law: Principles and Practice, Belhaven Press
- Cooper A.,(1983), Times Atlas of the Oceans, University of Wales
- B. Farthing, (1993), «International Shipping»
- GESAMP, 1991

- GESAMP (IMO/FAO/UNESCO/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution), 1991Q Global Strategies for marine environmental protection. Rep. Stud. GESAMP (45): 36
- Hardy M., (1974), International Control of Marine Pollution, International Organization
- IMO resolution A.741 ISM Code, (1994), The Cornerstone of Good Safety Management is Commitment from the Top
- IMO NEWS No. 3 2008,
- Lloyd's Register, (1995), The ISM Code and ISO 9002. Guidelines for Ship Operators
- Marine Environment Law (Lloyd' Shipping Law)
- Alderton P., (1984), Sea Transport, Operations and Economics
- Pallis A.A., (2007), Maritime Transport: The Greek Paradigm, Transport Economics Series 1- 21, London: Elsevier, 201-255.
- Tsiotis G., (2007), Greek Maritime Policy Making: Exploring The Effects Of The Europeanisation” paper presented at the: 3rd LSE Hellenic Observatory PhD Symposium on Contemporary Greece, Structures, Context and Challenges, London, UK, June

ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΠΗΓΕΣ-ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- <http://glossary.eea.europa.eu/EEAGlossary>
- <http://www.imo.org/statistics.html>
- <http://www.dvmnr.gov.ie>
- <https://el.wikipedia.org/wiki>
- Επιθεώρηση BIMCO 1999.