



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών
— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

Π.Μ.Σ.: Εμπορικό Δίκαιο
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: Ναυτικό Δίκαιο
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2019-2020

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
του Περικλή- Γερασίμου Μιχαήλ Καλαμπάκου
Α.Μ.:7340010619009

**Η ΑΣΤΙΚΗ, ΠΟΙΝΙΚΗ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΓΙΑ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΤΗΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ**

Επιβλέποντες:

- α) Αθανασίου Λία
- β) Βερβεσσός Νικόλαος
- γ) Χριστοδούλου Δημήτριος

Αθήνα, 30/11/2020

Copyright © [*Καλαμπάκος Περικλής Γεράσιμος, χρονολογία δημοσίευσης*]

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Στην εν λόγω διπλωματική εργασία εξετάζεται η αστική, ποινική και διοικητική ευθύνη του πλοιάρχου ως συνιστώσα αποτελεσματικής περιβαλλοντικής προστασίας. Πρώτον εξηγείται η θέση του στο πλαίσιο διεθνοποιημένης αστικής ευθύνης, που χαρακτηρίζει τη ναυτιλία και έχει ως σημείο αναφοράς τους διεθνείς κανονισμούς του IMO, παράλληλα δε παρατίθεται η εθνική διάσταση αυτής της ευθύνης. Εν συνεχεία αναπτύσσεται η ποινική έκφραση της ευθύνης του μέσα από την ανάλυση των σχετικών διατάξεων αλλά και των βασικότερων προβλημάτων που γεννά η εφαρμογή τους. Η εργασία ολοκληρώνεται με αναφορά στο καθεστώς διοικητικών, πειθαρχικών κυρώσεων και τη συγκεντρωτική παράθεση παρατηρήσεων και πορισμάτων.

The present dissertation examines the civil, criminal and administrative liability of the shipmaster as a key component of the effective environmental protection. Firstly, the position of the shipmaster is explained in the context of the internationalized civil liability which characterizes the navigation setting as reference point the international regulations of IMO, while at the same time the national dimension of such liability is being cited. Later on, the criminal aspect of the liability is set out through the analysis of the respective provisions as well as the most significant implications raised due to their application. The dissertation is being completed with the reference to the regime of the administrative, disciplinary sanctions and the overall presentation of observations and conclusions.

Key words: πλοίαρχος, (αστική, ποινική, διοικητική) ευθύνη, ρύπανση (από πετρέλαιο), shipmaster, captain, (civil, criminal, administrative) liability, (oil) pollution

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

Κυριότερες Συντομογραφίες.....	8	
Περίληψη.....	9	
Εισαγωγή.....	11	
<u>ΜΕΡΟΣ 1</u>		
A. Ιστορική διαδρομή της προστασίας του περιβάλλοντος σε διεθνές, ενωσιακό και εθνικό επίπεδο και ο μηχανισμός αποτίμησης της οικολογικής βλάβης		
1. Διεθνής έννομη τάξη.....	14	
2. Ενωσιακή έννομη τάξη.....	15	
3. Ελληνική έννομη τάξη.....	18	
4. Η περιβαλλοντική ευθύνη ως μηχανισμός αποτίμησης της οικολογικής βλάβης.....	20	
B. Η ευθύνη ως μακροσκοπικό θεμέλιο αποτελεσματικής προστασίας	22	
Γ. Η ευθύνη του πλοιάρχου ως συνιστώσα αποτελεσματικής προστασίας.....	26	
Δ. Η σχέση πλοιάρχου- πλοιοκτήτη και η μετακύλιση της ευθύνης.....	30	
<u>ΜΕΡΟΣ 2</u>		
<u>Η ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟ ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ.....</u>		32
A. Η Φύση της Αστικής Ευθύνης.....		32
1. Τα πρώτα βήματα.....	32	
2. Υποκειμενική ευθύνη: Η πρόιμη εσωτερικοποίηση του περιβαλλοντικού κόστους από τη ναυτιλία.....	33	
3. Αντικειμενική ευθύνη: Η εξισορρόπηση της σχέσης μεταξύ ζημιώσαντος και ζημιωθέντος.....	36	
i. Η τελλογία των αντικειμενικών συστημάτων ευθύνης.....	36	
ii. Η πορεία αναβάθμισης του θεσμικού πλαισίου σε επίπεδο διεθνούς κοινότητας και εθνικού δικαίου.....	38	
iii. Παρέκβαση: Η αστικοποίηση του ποινικού δόγματος μέσω του μοντέλου αντικειμενικής ευθύνης.....	46	
4. Η ratio της διαφοροποιημένης μεταχείρισης του πλοιάρχου.....	52	
B. Το Δίκαιο της Αστικής Ευθύνης για θαλάσσια ρύπανση.....	53	
1. Διεθνές πλαίσιο.....	53	
i. Η Αστική ευθύνη από πετρελαϊκή ρύπανση.....	53	
ii. Η Αστική ευθύνη από θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών.....	59	
iii. Η Αστική ευθύνη για ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης.....	61	
2. Ημεδαπό πλαίσιο.....	66	
i. Γενικές περί αδικοπραξιών διατάξεις.....	66	

ii. Ο Νόμος 743/1977.....	69
iii. Ο Νόμος 1650/1986.....	72
iv. ΠΔ148/2009.....	74
Γ. Δίκαιο της Αποζημίωσης και αμφισβήτηση του καθεστώτος περιορισμού της ευθύνης ως παράγων διακινδύνευσης του καθεστώτος ευθύνης του πλοιάρχου.....	75

ΜΕΡΟΣ 3

<u>Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟ ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΙΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ.....</u>	80
A. Το προστατευόμενο έννομο αγαθό και η φύση των εν λόγω εγκλημάτων.....	80
1. Το προστατευόμενο έννομο αγαθό.....	80
2. Το συναρτώμενο ζήτημα της φύσης των εν λόγω εγκλημάτων.....	83
B. Το νομικό πλαίσιο.....	85
1. Ο Νόμος 743/1977.....	85
i. Αντικειμενική Υπόσταση.....	86
ii. Το αποτέλεσμα του εγκλήματος.....	89
iii. Εξ αμελείας τέλεση.....	91
iv. Διακεκριμένο έγκλημα.....	93
v. Λόγοι άρσης του αδικού.....	95
vi. “Έμπρακτη μεταμέλεια”.....	97
2. Ο Νόμος 1650/1986.....	97
i. Σκέψεις με αφορμή την ΑΠ 247/2000.....	97
ii. Άρθρο 28 παρ.2.....	99
iii. Άρθρο 28 παρ.3.....	103
iv. Άρθρο 28 παρ.6.....	107
3. Ο Νόμος 4037/2012.....	108
i. Η εν γένει κατάσταση του νόμου.....	108
ii. Αντικειμενική Υπόσταση του βασικού εγκλήματος.....	109
iii. Άρση του αδικού.....	112
iv. Το κακούργημα του 6 παρ.1 εδ.α’.....	112
v. Οι εξ αμελείας προνομιούχες παραλλαγές.....	113
vi. Το ιδιώνυμο έγκλημα του 6 παρ.3.....	114
vii. Έμπρακτη μεταμέλεια.....	115
4. Αμέλεια και ποινική ευθύνη του πλοιάρχου- Τι μας διδάσκει η διεθνής νομολογία.....	116

ΜΕΡΟΣ 4

<u>ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ, ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ</u>	123
A. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	123
B. ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	126
Γ. ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	127

ΜΕΡΟΣ 5

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	130
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	134
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ	140

Κυριότερες συντομογραφίες

<i>ΑΡΜ</i>	<i>Αρμενόπουλος</i>
<i>ΔΕΕ</i>	<i>Δικαστήριο Ευρωπαϊκής Ένωσης</i>
<i>ΕΕμπΔ</i>	<i>Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου</i>
<i>ΕλΔνη</i>	<i>Ελληνική Δικαιοσύνη</i>
<i>ΚΔΝΔ</i>	<i>Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου</i>
<i>ΚτΕ</i>	<i>Κοινωνία των Εθνών</i>
<i>ΝοΒ</i>	<i>Νομικό Βήμα</i>
<i>ΠΧ</i>	<i>Ποινικά Χρονικά</i>
<i>ΠοινΔικ</i>	<i>Ποινική Δικαιοσύνη</i>
<i>ΣυμβΔΘ</i>	<i>Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας</i>
<i>Υπερ</i>	<i>Υπεράσπιση</i>
<i>American J. Int'IL</i>	<i>American Journal of International Law</i>
<i>CLC</i>	<i>International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage</i>
<i>CMI</i>	<i>Comité Maritime International</i>
<i>CWA</i>	<i>Clean Water Act</i>
<i>ECJ</i>	<i>European Court of Justice</i>
<i>Harv.L Rev.</i>	<i>Harvard Law Review</i>
<i>HNS</i>	<i>International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 1996</i>
<i>IMCO</i>	<i>International Maritime Consultative Organization</i>
<i>IMO</i>	<i>International Maritime Organization</i>
<i>JBL</i>	<i>Journal of Business Law</i>
<i>JIML</i>	<i>Journal of International Maritime Law</i>
<i>OPA</i>	<i>Oil Pollution Act</i>
<i>PWSA</i>	<i>Ports and Waterways Safety Act</i>
<i>RA</i>	<i>Refuse Act</i>
<i>SOLAS</i>	<i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>
<i>UNCLOS</i>	<i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>
<i>Yale L.J.</i>	<i>Yale Law Journal</i>

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται το ζήτημα της ευθύνης εκείνης του πλοιάρχου, που γεννάται μέσα από περιβαλλοντικές παραβάσεις. Η εν λόγω ευθύνη δομείται πάνω σε τρεις βασικούς πυλώνες, καθένας από τους οποίους υπακούει στους ιδιαίτερους κανόνες του ουσιαστικού δικαίου, και κατ' επέκταση στις ανάγκες, που καλείται να υπηρετήσει. Έτσι η ευθύνη του πλοιάρχου τριχοτομείται σε αστική, ποινική και διοικητική.

Στο πρώτο και προπαρασκευαστικό κεφάλαιο παρατίθεται η πρώτη ύλη των αναπτύξεων που θα ακολουθήσουν. Πρώτον δίνεται μια συνολική εικόνα του περιβαλλοντικού ζητήματος και πώς αυτό αργά και σταθερά ανέδειξε μια πρώτη αναγκαιότητα, την περιβαλλοντική προστασία. Εξηγείται στη συνέχεια ότι η εν λόγω αναγκαιότητα ικανοποιείται ήκιστα από συστάσεις και ευχολόγια και σε μεγάλο βαθμό από την καθιέρωση ευθύνης. Στο επίκεντρο αυτής βρίσκεται κάθε φυσικό και νομικό πρόσωπο και πρακτικά όλοι εκείνοι των οποίων η δραστηριότητα επηρεάζει άμεσα ή έμμεσα το περιβάλλον. Τέτοια είναι η ναυτιλιακή δραστηριότητα και η ενασχόληση με τη θάλασσα, η ιδιαιτερότητα και αποτελεσματική προστασία της οποίας δικαιολογούν συγκεκριμένα μοντέλα ευθύνης. Όλοι οι παράγοντες μιας θαλάσσιας αποστολής έχουν συγκεκριμένα καθήκοντα και υποχρεώσεις και άρα συγκεκριμένη ευθύνη. Η διαφορετική εμπλοκή τους στην επικίνδυνη επιχειρηματική δραστηριότητα (πρέπει να) επάγεται και διαφορετική κατά είδος και έκταση ευθύνη. Η θέση του πλοιάρχου στο διαμορφωμένο πλέγμα σχέσεων, καθηκόντων και ευθυνών είναι σαφής: Πρόκειται για τον εκπρόσωπο του θαλάσσιου επιχειρηματία και ταυτόχρονα τον διοικητή του πλοίου και της θαλάσσιας αποστολής.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται η αστική ευθύνη του πλοιάρχου. Μέρος ολόκληρων μηχανισμών, που έχουν ως στόχο την πρόληψη και την αποκατάσταση, με πλείονες αποδέκτες και με συγκεκριμένη τελολογία κατάστροφησης, κρίναμε ότι μόνη της, η αστική ευθύνη του πλοιάρχου δεν θα μπορούσε να γίνει κατανοητή, παρά μόνο δια της διαρκούς αντιπαραβολής με την ευθύνη βασικότερων, όπως διαμορφώνονται από τα θεμελιώδη κείμενα του ΙΜΟ, κατόχων σφαιρών επιρροής. Περαιτέρω δίνεται μια πλήρης εικόνα της μορφής, που λαμβάνει η ευθύνη του στο εσωτερικό δίκαιο. Η σύγκριση με το καθεστώς των διεθνών κειμένων είναι αναπόφευκτη. Τέλος στη βάση τεκμηριωμένου αντιλόγου υπογραμμίζεται ότι κανένας μηχανισμός ευθύνης και αποζημίωσης δεν είναι διαχρονικός· η πιθανή θέση όλων των εμπλεκόμενων και ιδίως του πλοιάρχου σε υποθετικά σενάρια με πραγματικό έρεισμα συνιστά μια πρόγνωση που αξίζει να κάνουμε.

Στο τρίτο κεφάλαιο διαμορφώνεται ο δεύτερος πυλώνας της ευθύνης του πλοιάρχου στο πλαίσιο του ποινικού φαινομένου. Μέσα από αυτή σκοπείται να ικανοποιηθούν διαφορετικές ανάγκες με διαφορετικό τρόπο. Οι Διεθνείς Συμβάσεις και κυρίως η MARPOL, που ρυθμίζει τα θέματα θαλάσσιας ρύπανσης, κρίθηκαν ανεπαρκείς και αποφασίστηκε ότι είναι αναγκαίο να διαμορφωθεί ένα ενιαίο ευρωπαϊκό ποινικό πλαίσιο για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Αξίζει από τώρα να έχουμε υπόψη ότι η Κοινότητα δεν έχει γενικά ποινική αρμοδιότητα, μπορεί όμως να ζητά θέσπιση ποινικών κανόνων από τα κράτη μέλη στον τομέα προστασίας του περιβάλλοντος, όταν αυτή είναι απολύτως αναγκαία για την πραγμάτωση τη πολιτικής της. Με αυτά τα δεδομένα η ποινική ευθύνη του πλοιάρχου καλείται να απορροφήσει όλους τους

κραδασμούς σε επίπεδο πλημμελούς ενωσιακής και εθνικής νομοθέτησης και εναρμόνισης, ανομοιομορφίας και διαφορετικών δογματικών τόπων· τέλος σκοπιμοτήτων, διαφορετικών αναγκών και συμφερόντων. Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο επιφυλάχθηκε εκτεταμένη ανάλυση όλων των ποινικών διατάξεων, που αφορούν ευθέως ή είναι πιθανό να αφορούν (και) τον πλοίαρχο.

Το τελευταίο πεδίο ευθύνης του πλοίαρχου εντοπίζεται στο διοικητικό δίκαιο. Στο τέταρτο κεφάλαιο παρατίθενται οι διοικητικές κυρώσεις, με όλες τις τελευταίες τροποποιήσεις στα όρια των επιβαλλόμενων προστίμων. Παράλληλα γίνεται αναφορά στην πειθαρχική ευθύνη του, ως συνέπεια περιβαλλοντικών παραβιάσεων. Τέλος αναφέρονται ορισμένες σχετικές με το πρόσωπό του διατάξεις από το κείμενο του ΚΔΝΔ, που η ναυτιλιακή πρακτική έδειξε ότι συνδέονται με τη γέννηση ή τον απόηχο ενός περιβαλλοντικού ατυχήματος.

Στο πέμπτο και τελευταίο διατυπώνονται συμπεράσματα και συστηματοποιούνται ορισμένες σκέψεις, που μορφοποιήθηκαν καθ' όλην την πορεία του κειμένου, έχοντας αναφερθεί μερικώς ή με τη μορφή υπαινιγμού. Όπως εξάλλου και τα καθήκοντα και οι εξουσίες του, η ευθύνη του πλοίαρχου είναι ενισχυμένη. Το να είναι *απόλυτα* λειτουργική, ορθολογική και αναλογική αποτελεί ζητούμενο, όπως και σε κάθε άλλο χώρο ευθύνης.~

1. Εισαγωγή -Στόχοι -Μέθοδος

By virtue of his office and the rules of maritime law, the captain or master has charge of the ship and of the selection and employment of the crew, and it was his duty, and not that of the owners, to see that a competent and duly qualified officer was in actual charge of the steamer when not on the high seas¹.

Με το παραπάνω απόσπασμα από τη νομολογία του 1889, η Exxon Shipping επιχείρησε να αποφύγει την υπαγωγή της πλοιοκτησίας στην κακουργηματική αντικειμενική ευθύνη, που καθιέρωσε η Ports and Waterways Safety Act (PWSA)² της αμερικανικής νομοθεσίας και ως εκ τούτου να καταστεί (συν)υπεύθυνη με τον πλοίαρχο Hazelwood για τον ορισμό ως αποκλειστικού υπευθύνου αξιωματικού γέφυρας του ακατάρτιστου Τρίτου Αξιωματικού Gregory Cousins³. Μολονότι πρώτον, ο ισχυρισμός της εταιρίας ήταν νόμω αβάσιμος, αφού ο Κανονισμός που επικαλέστηκαν οι ενάγοντες (η Πολιτεία), έκανε λόγο περί του ακριβώς αντιθέτου⁴ και δεύτερον, η προκείμενη διαφωνία αποτελεί απλώς λεπτομέρεια σε σχέση με την όλη διαδικασία εξωδικαστικής επίλυσης και τους προκληθέντες κλυδωνισμούς στο ισχυρότερο περιβαλλοντικό λόμπυ παγκοσμίως στον απόηχο του ναυαγίου του Exxon Valdez, είναι κρίσιμο να εμπεδωθεί ότι ο ισχυρισμός αυτός δεν ήταν δικαίως αθεμελιώτος. Αντίθετα αποκρυστάλλωνε ισχύσασα αρχή του ναυτικού δικαίου του 19^{ου} αιώνα βάσει της οποίας, μόνον ο πλοίαρχος πρέπει να θεωρείται υπεύθυνος για ατυχήματα στη θάλασσα⁵.

Από τότε έως σήμερα δύο παράγοντες εμφανίζονται θεμελιακά διαφορετικοί: Αφενός η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει αλλάξει ριζικά, ο δε ρόλος της στην ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος άλλαξε επίσης επί τα χείρω· αφετέρου η βιομηχανική κοινωνία, που χαρακτηρίστηκε από αλόγιστη σπατάλη των φυσικών πόρων και τη θυσία του φυσικού περιβάλλοντος στο βωμό της οικονομικής ανάπτυξης⁶, έδωσε τη θέση της στη μεταβιομηχανική εποχή που διανύουμε, όπου έχει πια εμπεδωθεί ότι οι δυνατότητες της φύσης να αποκαθιστά με τις ίδιες δυνάμεις τις βλάβες, που τις προκαλεί ο άνθρωπος είναι τελικώς πεπερασμένες. Η αποτελεσματική εμπλοκή Αστικού και Ποινικού Δικαίου στην προστασία του περιβάλλοντος υπήρξε αναπόφευκτη. Η δημιουργία ειδικών καθεστώτων ευθύνης για θαλάσσια ρύπανση συνδέεται αιτιακά με την παράλληλη ανάπτυξη της θαλάσσιας μεταφοράς ρυπογόνων, πετρελαιοειδών και λοιπών επιβλαβών και επικίνδυνων φορτίων ιδίως μετά τη δεκαετία του 1950 στο πλαίσιο της ενεργειακής ζήτησης και την τάση αύξησης του μεγέθους των πλοίων⁷. Αναμφίβολα αποτέλεσε μια μόνιμη πηγή προσβολής, είτε πρόκειται για λειτουργική, είτε για

¹ *Butler v. Boston & Savannah Steamship Co.*, 130 U.S. 527 (1889), διαδικτυακά διαθέσιμη στο <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/130/527/> [τελευταία πρόσβαση: 26/11/2020]

² *Any person who willfully or knowingly violates this chapter or any regulation issued hereunder shall be fined not more than \$50,000 for each violation or imprisoned for not more than five years, or both.* 33 U.S.C. §1232 (1988).

³ Raucher S, "Raising the Stakes for Environmental Polluters: The Exxon Valdez Criminal Prosecution." *Ecology Law Quarterly* 19, no. 1 (1992): 147-85, διαδικτυακά διαθέσιμο σε <http://www.jstor.org/stable/24113127> [τελευταία πρόσβαση: 26/11/2020].

⁴ Code of Federal Regulation, § 164.11: *The owner, master, or person in charge of each vessel underway shall ensure that: (a) The wheelhouse is constantly manned by persons who: (1) Direct and control the movement of the vessel and (2) Fix the vessel's position, (b) Each person performing a duty described in paragraph (a) of this section is competent to perform that duty(...).*

⁵ Raucher, *ibid*, σελ.175, υποσημείωση 230.

⁶ Schünemann, *Zur Dogmatik und Kriminalpolitik des Umweltstrafrechts*, σε Kurt Schmoller (Hrsg.) *FESTSCHRIFT FÜR OTTO TRIFTERER ZUM 65. GEBURTSTAG*, 1996.

⁷ Αντάπασης Α., Αθανασίου Λ., *ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ*, 2020, Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.837

ατυχηματική ρύπανση. Το αίτημα για αποκατάσταση και αποζημίωση, τόσο του κοινωνικού αγαθού “περιβάλλον”, όσο και των ατομικών εννόμων αγαθών και παράλληλα οι μεγάλες ανταγωνιστικές πιέσεις ανάμεσα στις επιχειρήσεις έφεραν το κέντρο βάρους σε ένα οριακό πεδίο μεταξύ των πλοιοκτητριών εταιριών και των εισαγωγέων φορτίου. Η διαπραγματέυση και ο τελικός -διεθνούς, όπως και η ναυτιλία, περιωπής- συμβιβασμός θα έπρεπε να πλήττει ισομερώς τα αντικρουόμενα συμφέροντα, να απλοποιεί τις διαδικασίες αποζημίωσης για τους ζημιωθέντες και να λειτουργεί με τη δέουσα ταχύτητα.

Στο παραπάνω πλέγμα συνιστώσων ο ρόλος του διοικητή του πλοίου και της θαλάσσιας αποστολής δεν θα μπορούσε να είναι πρωταγωνιστικός. Και τούτο όχι τόσο γιατί η ευθύνη του είναι οντολογικά επουσιωδέστερη, όσο γιατί ο αποζημιωτικός του ρόλος παρουσιάζεται δευτερεύων. Η ευθύνη διοχετεύεται κατά κανόνα σε ένα πρόσωπο, τον κύριο του πλοίου, ανεξάρτητα της ύπαρξης άλλων υπευθύνων της ζημίας με την παράλληλη υποστηρικτική λειτουργία της ασφαλιστικής κάλυψης και την εγγυητική παρουσία του Διεθνούς Κεφαλαίου. Η εμπλοκή έτσι του πλοιάρχου στα συστήματα των διεθνών κειμένων έχει υφή κανονιστικής εξαίρεσης ενόψει του τελικού σκοπού χωρίς, ωστόσο, να παραγνωρίζεται η ευθύνη που γεννά η προσωπική του συμπεριφορά αφενός σε περιβαλλοντικό επίπεδο αφετέρου σε επίπεδο εκπλήρωσης ενοχικών υποκείμενων σχέσεων, η παραβίαση των οποίων συνδέεται στενά με το πρώτο.

Για τους παραπάνω λόγους, η αστική ευθύνη του πλοιάρχου δεν δύναται να ιδωθεί αποκομμένα από το υιοθετούμενο σύστημα ευθύνης και αποζημίωσης αλλά μέσω αυτού και σε διαρκή συσχετισμό μαζί του. Και γι’ αυτό επελέγη, το πρώτο μέρος της παρούσης να καταστρωθεί συγκριτικά στη βάση ανάλυσης της ευθύνης του πλοιάρχου και των υπολοίπων προεξάρχοντος του πλοιοκτήτη. Σε αρκετές υποενότητες τα σχετικά με την ευθύνη του πλοιάρχου παρατίθενται ύστερα, αφού έχει σκιαγραφηθεί ο περιβάλλον κανόνας, ήτοι τα σχετικά με την ευθύνη του πλοιοκτήτη. Προηγουμένως έχει επιφυλαχθεί μια λεπτομερής επεξήγηση των συστημάτων ευθύνης, ώστε να γίνει αντιληπτή η τελολογία των νομοθετικών επιλογών. Εξάλλου το είδος ευθύνης εξισορροπεί από πλευράς οικονομικών συμφερόντων το είδος της αποζημίωσης και αντίστροφα.

Στόχοι των αναπτύξεων είναι οι εξής: Πρώτον να εμπεδωθεί το σύστημα ευθύνης που καθιερώνει στα κείμενά του ο ΙΜΟ. Δεύτερον να καταδειχθεί ότι το σύστημα αποζημίωσης επηρεάζεται από το σύστημα ευθύνης αλλά ταυτόχρονα το επηρεάζει, καθορίζει τα όριά του και πυροδοτεί αναπόφευκτα αντιρρήσεις. Τρίτον να εξηγηθεί η θέση του πλοιάρχου στα διεθνή καθεστάτα και μαζί αν και πώς επηρεάζεται από τις αμφισβητήσεις επί του ισχύοντος καθεστώτος. Τέλος εξ αφορμής του ατυχήματος του Exxon Valdez παρέχονται ορισμένα στοιχεία σε σχέση με τις επιλογές της αμερικανικής νομοθεσίας και ιδίως της Oil Pollution Act (OPA)⁸, που αποτελεί το αντίπαλον δέος της Σύμβασης Αστικής Ευθύνης (CLC). Με τον αμερικανικό νόμο, η απεριόριστη απόδοση ευθυνών καθίσταται ρεαλιστικό ενδεχόμενο με σημαντικές δικαιοπολιτικές παραχωρήσεις.

⁸ Το κείμενο είναι διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://www.bsee.gov/sites/bsee.gov/files/federal-register-notice/presentations/opa90.pdf> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

Σε αντίθεση με τη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη, το (ηπειρωτικό) ποινικό δίκαιο καλείται μέσω ενός συμπληρωματικού ρόλου να διατηρήσει τον παραδοσιακό του μορφότυπο και τις βασικές αρχές, που το διέπουν. Υπό αυτό το πρίσμα η ευθύνη του πλοιάρχου έρχεται καταρχήν να βασιστεί σε ένα περισσότερο γνώριμο σύστημα απόδοσής της, χωρίς την αναπόφευκτη σκοπιμότητα υπό την οποία έχει χτιστεί το αστικό σκέλος. Ακριβώς για αυτό το τρίτο μέρος δεν κρίθηκε σκόπιμο να κατανοηθεί μέσα από συγκριτική ανάλυση, αφού θεωρούμε ότι αρκεί η κατανόηση των διατάξεων, που άμεσα ή έμμεσα αφορούν το πρόσωπο του πλοιάρχου. Παρόλα αυτά τα προβλήματα, που καλείται να αντιμετωπίσει ο εφαρμοστής τυγχάνουν εν προκειμένω σπουδαιότερα, καθώς η αποσπασματικότητα των ποινικών διατάξεων δημιουργεί παραπάνω παρενέργειες σε σχέση με τα ισχύοντα επί αστικής ευθύνης. Ειδικά το εθνικό ποινικό δίκαιο περιβάλλοντος δανείζει τα περισσότερα από τα δομικά και κατά περιεχόμενο ζητήματά του στη συζήτηση περί ποινικής ευθύνης του πλοιάρχου. Περαιτέρω παρατηρείται ότι στο χώρο του ποινικού δικαίου η πάλαι ποτέ κυρίαρχη θέση του πλοιάρχου στη θαλάσσια αποστολή και η αποτύπωση αυτής στην ευθύνη του εννοεί έμμεσα να επιβιώνει. Η εν λόγω παρατήρηση ανοίγει το δρόμο για μια συζήτηση περί των ορίων του ποινικού δικαίου και της ταυτότητας που λαμβάνει, όταν καλείται να ισορροπήσει ανάμεσα στη φύση του ως έσχατο καταφύγιο και τη σύγχρονη θέση του, ως εργαλείο διαπραγμάτευσης, μέσο στιγματισμού και τρόπο συμβολικής απόδοσης ευθυνών. Τα τελευταία αιτήματα ακόμη κι αν έχουν συχνά ως τελικό στόχο την πλοιοκτησία περνούν μέσα από το μεσάζοντα εκπλήρωσης συμφερόντων, τον πλοίαρχο, ώστε τελικά προκύπτουν λιγότεροι κατηγορούμενοι και περισσότεροι αποδιοπομπαίοι τράγοι.

Στο τελευταίο μέρος γίνεται λόγος περί διοικητικής και πειθαρχικής ευθύνης του πλοιάρχου ως ανεξάρτητων πυλώνων απάντησης της οργανωμένης κοινωνίας στην περιβαλλοντική βλάβη και ιδίως στη θαλάσσια ρύπανση. Η ανάλυση ολοκληρώνεται με μια συνολική αποτίμηση του καθεστώτος ευθύνης του πλοιάρχου και τη διαπίστωση ότι το καθεστώς ευθύνης του, όπως ακριβώς οι εξουσίες και τα καθήκοντά του παρουσιάζεται τηρουμένων των αναλογιών ενισχυμένο.

ΜΕΡΟΣ 1

A. Ιστορική διαδρομή της προστασίας του περιβάλλοντος σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο

Προϊούσης της τεχνολογικής εξέλιξης και της διαρκώς εξελισσόμενης και μεταλλασσόμενης (μετα)βιομηχανικής κοινωνίας, κατανοήθηκαν σε βάθος οι εξής δύο παραδοχές: Πρώτον η επιβάρυνση του περιβάλλοντος είναι ένα αναγκαίο μονοπάτι προς την εξυπηρέτηση σπουδαίων οικονομικών συμφερόντων όχι απλώς μεμονωμένα δρώντων ανθρώπων αλλά ολόκληρων χωρών και ηπείρων. Ταυτόχρονα, οι δυνατότητες της φύσης να αποκαθιστά με τις ίδιες δυνάμεις τις βλάβες που τις προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας είναι πεπερασμένες και γι' αυτό ανέκυψε στη βάση συμβιβασμού αντικρουόμενων συμφερόντων η ανάγκη ενός σχετικού ελέγχου και καταστολής της αλόγιστης σπατάλης των φυσικών πόρων και της περιβαλλοντικής καταστροφής.

Η ιστορία της προστασίας του περιβάλλοντος μετρά λίγες μόνο δεκαετίες. Το ουσιαστικό ενδιαφέρον των εθνικών και υπερεθνικών κοινωνιών μετρά λιγότερο από μισό αιώνα ζωής.

1. Διεθνής έννομη τάξη

Η διεθνής διάσταση του δικαίου του περιβάλλοντος είναι ένα από τα πιο έντονα χαρακτηριστικά του λόγω της φύσης των περιβαλλοντικών κινδύνων και της αλληλεξάρτησης των οικοσυστημάτων. Η διεθνής συνεργασία ευνοείται κυρίως από οικονομικούς λόγους, διότι η μονομερής προσπάθεια ενός μόνο κράτους για την προστασία του, θα το έθετε σε μειονεκτική θέση και θα νόθευε τον ανταγωνισμό.⁹ Το δε ενδιαφέρον των μεγάλων διεθνών οργανισμών έχει οδηγήσει στη δημιουργία ενός διεθνούς θεσμικού πλαισίου, το οποίο απαρτίζουν πολυάριθμες διεθνείς διασκέψεις ή συμβάσεις, ελάχιστα δεσμευτικού και κυρίως διακηρυκτικού χαρακτήρα. Από αυτές αξίζει να μνημονευθούν οι ακόλουθες.

Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης ¹⁰	1972
12ο Διεθνές Συνέδριο της Διεθνούς εταιρίας Ποινικού Δικαίου ¹¹	1979
Σύμβαση Βιέννης ¹² (+Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ ¹³)	1988

⁹ Κουτούπα- Ρεγκάκου Ε., ΔΙΚΑΙΟ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, Σάκκουλας, 2008 σελ. 41

¹⁰ Επέδρασε στην συνειδητοποίηση των οικολογικών προβλημάτων εκ μέρους των αναπτυσσόμενων χωρών, περιείχε πρόνοια για τη διαχείριση των υδάτινων πόρων, για την εναλλαγή των καλλιεργειών και για την ανακύκλωση των αποβλήτων και εισήγαγε την έννοια της οικοανάπτυξης, που αργότερα μετετράπη στην έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης.

¹¹ Ανάμεσα στις κρισιμότερες θεματικές που αναπτύχθηκαν ήταν η προστασία του περιβάλλοντος μέσω του Ποινικού Δικαίου. Περαιτέρω τονίστηκε η οξύτητα του περιβαλλοντικού προβλήματος και η ανάγκη λήψης μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Υπογραμμίστηκε, τέλος, η σημασία της διεθνούς συνεργασίας στον τομέα αυτόν.

¹² Αφορούσε την προστασία της στιβάδας του όζοντος.

¹³ Αφορούσε τις ουσίες που καταστρέφουν τη στιβάδα του όζοντος.

Σύμβαση- Πλαίσιο των ΗΕ ¹⁴ (+Πρωτόκολλο του Κιότο ¹⁵)	1992
Παγκόσμια Διάσκεψη του Ρίο¹⁶ (+Agenda 21¹⁷)	1992
Σύμβαση ΗΕ για τη μάχη κατά της απερίμωσης	1994
Σύμβαση Aarhus ¹⁸	1998
Παγκόσμια Σύνοδος κορυφής στο Γιοχάνεσμπουργκ ¹⁹	2002
Συνδιάσκεψη ΗΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη	2012

Χάρη στις παραπάνω συμβάσεις και συμφωνίες εμπεδώθηκαν οι βάσεις και οι γενικές αρχές ενός διεθνούς δικαίου του περιβάλλοντος. Ωστόσο, η πρώτη ειδική διεθνής σύμβαση για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού μηχανισμού, υιοθετήθηκε υπό την αιγίδα του Συμβουλίου της Ευρώπης και όχι του Ο.Η.Ε.

2. Ενωσιακή έννομη τάξη

Το ευρωπαϊκό δίκαιο αποτελεί μια πηγή δικαίου με ολοένα αυξανόμενη σημασία στον τομέα του περιβάλλοντος. Υπολογίζεται ότι τα εθνικά δίκαια περιβάλλοντος περιλαμβάνουν κατά το 80% περίπου κανόνες κοινοτικής προέλευσης.

Σημαντικότατο ρόλο στην περιβαλλοντική πολιτική της Κοινότητας διαδραμάτισαν τα προγράμματα δράσης. Πρόκειται για μέτρα που αποσκοπούν στην επίτευξη ορισμένου στόχου σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Οι πρώτες κοινοτικές δράσεις ξεκίνησαν το 1982 και

¹⁴ Εγκρίθηκε στη Νέα Υόρκη. Επικυρώθηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα με την απόφαση 94/69/ΕΚ της 15^{ης}/12^{ης}/1993. Η σύμβαση ετέθη σε ισχύ το Μάρτιο του 1994 και διευκολύνει την ευαισθητοποίηση του κοινού στα προβλήματα που σχετίζονται με την αλλαγή του κλίματος

¹⁵ Ήταν προϊόν διαπραγμάτευσης των συμβαλλόμενων μερών να υιοθετήσουν μια λίστα με μέτρα μείωσης των εκπομπών για την μετά το 2000 περίοδο, όσον αφορά τις εκβιομηχανισμένες χώρες.

¹⁶ Συνιστά κορυφαία διεθνή συνάντηση με τη συμμετοχή περισσότερων από 170 χωρών, η οποία κατέληξε στην υπογραφή μιας συνθήκης- πλαισίου για την προστασία του κλίματος, με σκοπό τη μείωση του διοξειδίου του άνθρακα, μιας συνθήκης για την προστασία της βιοποικιλότητας, τη Διακήρυξη του Ρίο, της λεγόμενης Ατζέντας 21, ενός κειμένου με τίτλο "Τα πρακτέα κατά τον 21ο αιώνα" που περιέχει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα ανάπτυξης των χωρών του τρίτου κόσμου και ενός κειμένου με γενικές αρχές διαχείρισης των δασών.

¹⁷ Αποτελεί κληροδότημα της Διεθνούς Διάσκεψης του Ρίο που εστίαζε στην υιοθέτηση της αρχής της βιώσιμης ανάπτυξης η οποία προωθήθηκε παγκοσμίως μέσω της "ατζέντας" αυτής.

¹⁸ Αποσκοπούσε στην πρόσβαση σε πληροφορίες και τη δικαιοσύνη

¹⁹ Παγκόσμια Σύνοδος κορυφής για την αειφόρο ανάπτυξη (Γιοχάνεσμπουργκ 26/8- 4/9/2002). Στη διάρκεια της Συνδιάσκεψης αυτής, που πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα του ΟΗΕ και αποτελεί ορόσημο ανάπτυξης και ωρίμανσης του διεθνούς περιβαλλοντικού δικαίου, το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στην καταπολέμηση της φτώχειας και στην ανάγκη προστασίας των αποθεμάτων νερού. Οι συγκεκριμένοι στόχοι ήταν, η μείωση κατά το ήμισυ, το αργότερο μέχρι το 2015, του αριθμού των προσώπων που δεν έχουν πρόσβαση σε πόσιμο νερό και σε στοιχειώδεις συνθήκες υγιεινής, η αποκατάσταση των εξαντλημένων αλιευτικών αποθεμάτων και η επαναφορά τους σε βιώσιμο επίπεδο, η μείωση το αργότερο μέχρι το 2020 των αρνητικών επιπτώσεων των χημικών προϊόντων για την υγεία και το περιβάλλον, ο τερματισμός της απώλειας της βιοποικιλότητας πριν το 2010 και η αναστροφή της τάσης επιδείνωσης των φυσικών πόρων.

κατεγράφησαν σε τέσσερα διαδοχικά προγράμματα. Αξιομημόνευτα²⁰ είναι το 5ο²¹ και 6ο²² πρόγραμμα δράσης αλλά και όσα υιοθετήθηκαν στη σύνοδο του Κάρντιφ²³.

Οπωσδήποτε όμως, ουσιωδέστερες υπήρξαν οι κοινοτικές νομοθετικές πρωτοβουλίες, ιδίως με τη θέσπιση οδηγιών που αποτέλεσαν το μοντέλο προσαρμογής των εθνικών νομοθεσιών και στέρεο θεμέλιο για την οικοδόμηση ενός κατά το δυνατό δεσμευτικού-κανονιστικού πλαισίου προστασίας του περιβάλλοντος.

Σύνοδος Κορυφής στο Παρίσι ²⁴
Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη²⁵
Συνθήκη του Μάαστριχτ²⁶
Σύμβαση Στρασβούργου ²⁷
2005/667/ΔΕΥ Απόφαση- Πλαίσιο (+ Οδηγία 2005/35/ΕΚ) ^{28,29,30}

²⁰ Κουτούπα, ό.π. σελ. 36 επ.

²¹ Το 5ο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον προς μια αειφόρο ανάπτυξη, έθεσε τις προτεραιότητες για την περίοδο 1992-2000 και σηματοδότησε την αρχή μιας οριζόντιας κοινοτικής δράσης, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους παράγοντες ρύπανσης, την πρόθεση να υπερκερασθεί η αυστηρά νομοθετική στρατηγική, για να τεθεί σε εφαρμογή μια στρατηγική προσέγγιση, και την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στις άλλες πολιτικές.

²² Ετέθησαν οι προτεραιότητες ως το 2010, δόθηκε δε βαρύτητα σε 4 τομείς. Πρώτον στην αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών, δεύτερον, στη φύση και τη βιοποικιλότητα, τρίτον στο περιβάλλον και την υγεία, τέταρτον στη διαχείριση των φυσικών πόρων και αποβλήτων

Σημαντική καινοτομία αποτέλεσε, ακόμη, η λεγόμενη «ολοκληρωμένη πολιτική για τα προϊόντα», που αποσκοπεί στην ανάπτυξη μιας οικολογικής αγοράς προϊόντων και στην προώθηση προϊόντων με λιγότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των.

²³ Εν προκειμένω τέθηκαν τα θεμέλια για την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών απαιτήσεων στις πολιτικές της Ε.Ε., με προεξέχοντες τους τομείς της γεωργίας, των μεταφορών και της ενέργειας

²⁴ Τέθηκε ως στόχος της Κοινότητας για πρώτη φορά, με τα κράτη- μέλη να διαπιστώνουν επίσημα την ανάγκη διαμόρφωσης ειδικής κοινοτικής πολιτικής για την προστασία του περιβάλλοντος

²⁵ Η κοινοτική δράση υπέρ του περιβάλλοντος μνημονεύεται για πρώτη φορά στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη της 28^{ης}/2/1986 υπό τον αυτοτελή τίτλο "Περιβάλλον" (άρθρα 130Π,Ρ,Σ). Η σημασία των άρθρων αυτών υπήρξε μεγάλη, δεδομένου ότι με αυτά δημιουργήθηκε για πρώτη φορά ένα σύστημα αυτοτελούς προστασίας του περιβάλλοντος.

²⁶ Εισήγαγε τυπικά την έννοια της αειφόρου ανάπτυξης στο ΔίκαιοΕΕ και ενέταξε για πρώτη φορά ρητώς την προστασία του περιβάλλοντος στις αρχές και τους σκοπούς της κοινότητας (άρθρο 2,3 ΣΕΕ). Με τη Συνθήκη αυτή ενισχύεται η αρχή της ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής συνιστώσας στις υπόλοιπες κοινοτικές πολιτικές και έτσι εμπλουτίζεται με νέα διάσταση η μέχρι τότε καθαρά οικονομική αποστολή της Κοινότητας

²⁷ Αντιμετωπίζεται πρώτη φορά η περιβαλλοντική προστασία υπό το πρίσμα του Ποινικού Δικαίου. Η Σύμβαση αυτή αποτελεί την πρώτη διεθνή σύμβαση που προβλέπει συστηματικά και πιο συγκεκριμένα την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του Ποινικού Δικαίου. Καθιερώνεται περαιτέρω το αξιόποιο πράξεων επιβλαβών ή δυνάμει επιβλαβών για το περιβάλλον.

²⁸ Στην Οδηγία δίδονται αρχικά οι αναγκαίοι ορισμοί (άρθρο 2), προσδιορίζεται το πεδίο εφαρμογής της (άρθρο 3), ορίζονται ως παραβάσεις οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία, εφόσον διαπράττονται από δόλο, αμέλεια ή βαριά αμέλεια (άρθρο 4), και προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε οι παραβάσεις αυτές να αντιμετωπίζονται με αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές κυρώσεις που μπορεί να είναι ποινικές ή διοικητικές. Παράλληλα, προβλέπονται μια σειρά από συνοδευτικά μέτρα (άρθρο 10) και μέσα εφαρμογής που αφορούν πλοία ελλιμενισμένα σε κράτος μέλος (άρθρο 6) ή διερχόμενα από κράτος μέλος (άρθρο 7)

²⁹ Με δε την απόφαση πλαίσιο τονιζόταν ότι μόνο με αυτή μπορούν ουσιαστικά να υποχρεωθούν τα κράτη μέλη να προβλέψουν ποινικές κυρώσεις για τη ρύπανση από τα πλοία, γινόταν ρητή παραπομπή στις διατάξεις της οδηγίας ως προς τους ορισμούς και το περιεχόμενο των παραβάσεων, ενώ προσδιοριζόταν το ελάχιστο ανώτατο ύψος των ποινικών κυρώσεων ανάλογα με την ένταση της ζημίας και την υποκειμενική επικάλυψη της πράξης. Άλλες διατάξεις ρύθμιζαν ζητήματα σχετικά με τη συμμετοχή, τις κυρώσεις νομικών προσώπων, τα τοπικά όρια ισχύος των ποινικών νόμων κτλ.

³⁰ Αυτό που χρειάζεται να εμπεδωθεί κάπου εδώ είναι ότι ήδη μετά το 2000 μαινόταν μια άτυπη διαμάχη σχετικά με την υπαγωγή των θεμάτων του ποινικού δικαίου στον πρώτο ή τον τρίτο πυλώνα. Επρόκειτο εν ολίγοις για ζήτημα κατανομής αρμοδιότητας. Με την ακύρωση της απόφασης πλαισίου από το ΔΕΚ έπειτα από προσφυγή της Επιτροπής αποκρυσταλλώθηκε η έκταση της αποφασιστικής αρμοδιότητας των κρατών μελών κατά τη θεσμοθέτηση ποινικών κανόνων για την προστασία του περιβάλλοντος. Και αυτό γιατί με τις αποφάσεις πλαίσια προϋποτίθετο ομοφωνία

2003/80/ΔΕΥ Απόφαση- Πλαίσιο (+ Οδηγία 2008/99/ΕΚ)³¹

Συνθήκη Λισαβόνας³²

Ιδίως κοινοτικές πράξεις για τη θαλάσσια ρύπανση³³

των κρατών μελών τη στιγμή που οι Οδηγίες -με τις οποίες καθιερώνεται ένα ελάχιστο όριο ποινικής προστασίας κοινή για όλη την ΕΕ- μπορούσαν να υιοθετηθούν και με απλή ακόμα πλειοψηφία, συνεπώς υποχρεώνονταν σε συμμόρφωση -με την απειλή μάλιστα κυρώσεων- και κράτη μέλη που διέκειντο ενάντια στην υιοθέτηση συγκεκριμένων συμπεριφορών στον τομέα προστασίας του περιβάλλοντος ενώ κατά τη μεταφορά τους στο εθνικό δίκαιο πλέον καθίστατο επιτακτικό να τυποποιείται με σαφήνεια η εγκληματική προσβολή που εισήγε με γενικούς όρους εκάστη οδηγία, πράγμα που καθόλου αυτονόητο δεν ήταν κατά την ενσωμάτωση αποφάσεων- πλαισίων. Επισημαίνεται ότι το ΔΕΚ ακύρωσε [κριτική στην εν λόγω απόφαση σε: Γκιζάρη- Ξανθοπούλου, ΠερΔικ2010, 27, Καϊάφα- Γκμπάντι, *Νομολογία του ΔΕΚ και νέες δυνατότητες παρέμβασης της ΕΕ στο Ποινικό Δίκαιο των κρατών μελών*, ΠοινΔικ.4/2006] την απόφαση πλαίσιο με την αιτιολογία ότι στηριζόμενη στον τρίτο πυλώνα, παραβίαζε το άρθρο 47 της προσχύουσας ΣΕΕ, δεδομένου ότι λόγω τόσο του στόχου όσο και του περιεχομένου των άρθρων 1-7 της απόφασης πλαισίου, που απέβλεπαν στην προστασία του περιβάλλοντος που βέβαια συνιστούσε προεξέχοντα σκοπό της Κοινότητας, έπρεπε να επιλεγεί έκδοση κανονιστικής πράξης κατ' εφαρμογή του 175 της ΣΕΕ, ήτοι νομοθετικό μέσο του πρώτου πυλώνα. Το ΔΕΕ έτσι, μολονότι αναγνώριζε ότι η ποινική νομοθεσία δεν ενέπιπτε κατ' αρχήν στην αρμοδιότητα της Κοινότητας, τάχθηκε υπέρ της συνοχής του δικαίου της ΕΕ και αναγνώρισε ρητά την αρμοδιότητα του κοινοτικού νομοθέτη να προβλέπει ο ίδιος ποινικές κυρώσεις στον τομέα του περιβάλλοντος. Τούτο είναι ευνόητο αν σκεφτεί κανείς, μεταξύ άλλων ότι για την υιοθέτηση μιας οδηγίας στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής πολιτικής κρίσιμος είναι ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τη στιγμή που οι αποφάσεις πλαίσια υιοθετούνται με ομοφωνία μεν των Υπουργών, ακόμα όμως και παρά τις τυχόν επιφυλάξεις του.

[Αναλυτικότερα σε σχέση με τα παραπάνω με αφορμή τις αντίστοιχες εξελίξεις στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης (βλ. και αμέσως επόμενη υποσημείωση), βλ. σε Συμεωνίδου- Καστανίδου, *Θαλάσσια ρύπανση από τα πλοία: Οι αποφάσεις του ΔΕΚ και η σημασία τους για το ποινικό δίκαιο* (εφεξής: *Θαλάσσια ρύπανση από πλοία*), ΠοινΔικ 2/2009, σελ. 199 επ.]

³¹ Όμοια έχουν τα πράγματα και σε σχέση με αυτό το ζεύγος νομικών κειμένων, όπου και εδώ η Οδηγία διαδέχτηκε την ακυρωθείσα Απόφαση- Πλαίσιο. Απλώς το πρώτο, που εξετάστηκε μόλις παραπάνω (2005/667/ΔΕΥ-2005/35/ΕΚ =2009/123/ΕΚ) συνιστούσε παράλληλη εξέλιξη στον τομέα ειδικά της θαλάσσιας ρύπανσης [επί του θέματος βλ. αναλυτικά σε: Συμεωνίδου-Καστανίδου, ό.π. σελ. 199 επ., Ζημιανίτη, ΠΧ 2008, 963, Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, ΠερΔικ 2010, 27 επ., Μοροζίνη, σε Παύλου/Σάμιου, *ΕΙΔΙΚΟΙ ΠΟΙΝΙΚΟΙ ΝΟΜΟΙ: ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΚΑΤ'ΑΡΘΡΟ*, Περιβάλλον Ι (εφεξής: *Μοροζίνης, Περιβάλλον Ι/ΙΙ/ΙΙΙ*), σελ.34 επ.], με αφορμή το ναυάγιο του πλοίου Prestige , που προκάλεσε σοβαρές περιβαλλοντικές βλάβες, τη στιγμή που οι Διεθνείς Συμβάσεις, κυρίως η *Marpol* που ρύθμιζε θέματα της θαλάσσιας ρύθμισης, είχαν κριθεί ανεπαρκείς και η ανάγκη υιοθέτησης ενός νέου ευρωπαϊκού ποινικού πλαισίου αδήριτη. Και εδώ (2003/80/ΔΕΥ =2008/99/ΕΚ) τα αίτια και οι εξελίξεις υπήρξαν κοινές: Η Απόφαση- Πλαίσιο είχε εκδοθεί επί τη εσφαλμένη -όπως έκρινε το ΔΕΚ μετά προσφυγή της Επιτροπής- νομική βάση του τρίτου πυλώνα και γι' αυτό ήταν ακυρωτέα. Όπως έκρινε το Δικαστήριο, η ποινική αρμοδιότητα της Ένωσης σε σχέση με το περιβάλλον ανήκει στον πρώτο πυλώνα -ο οποίος μόνο παρείχε τα κανονιστικά εργαλεία νομοθέτησης μέσω των Οδηγιών (που πάντως έφτανε μέχρι το πεδίο προσδιορισμού του αξιοποιήσιμου, με το ύψος και το είδος των κυρώσεων να παραμένουν στην κυριαρχική αρμοδιότητα των κρατών μελών)-.

³² Με την εν λόγω Συνθήκη που υπεγράφη το 2007 , αναγνωρίζεται πλέον με σαφήνεια η ευρεία εξουσία της ΕΕ να θεσπίζει κανόνες ποινικού δικαίου, δεσμεύοντας τον εθνικό νομοθέτη να προσαρμοστεί τόσο ως προς την οριοθέτηση του αξιοποιήσιμου όσο και ως προς τις ελάχιστες επιβαλλόμενες κυρώσεις. Οι πυλώνες καταργήθηκαν και ενισχύθηκε η δυνατότητα της ΕΕ να παράγει πρωτογενώς ποινικό δίκαιο. Κατά το 83 παρ. 1 ΣΛΕΕ η ΕΕ μπορεί να εκδίδει Οδηγίες με τη συνήθη διαδικασία και να θεσπίζει ελάχιστους κανόνες προς την κατεύθυνση της εθνικής τυποποίησης αδικημάτων επί ζητημάτων με διακρατική διάσταση, του περιβάλλοντος εξαιρουμένου! Παρ' όλα αυτά, νομική βάση για την έκδοση περιβαλλοντικών οδηγιών με ποινικό περιεχόμενο προσφέρει το 83 παρ.2 όπου στοιχειοθετείται δυνατότητα της Κοινότητας να θεσπίζει ελάχιστους κανόνες μέσω οδηγιών όταν η προσέγγιση των νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων των κρατών μελών στον τομέα του ποινικού δικαίου είναι αναγκαία για την εξασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής πολιτικής της ένωσης σε τομέα στον οποίο εφαρμόζονται μέτρα εναρμόνισης Το δε ζήτημα της κοινοτικής αρμοδιότητας επελύθη αυθεντικά υπέρ της Επιτροπής.

[Κυριτσάκης, *Αρμοδιότητα της ΕΕ στο πεδίο θέσπισης μέτρων ποινικού χαρακτήρα*, ΠοινΔικ 2010, σελ. 474, Μοροζίνης, *Περιβάλλον Ι*, σελ. 36, Σκουρής, ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΠΟΙΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ, Επιμέλεια: Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Ένωση Ελλήνων Ποινικολόγων, Κέντρο Διεθνούς & Ευρωπαϊκού Οικονομικού Δικαίου, Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.73]

Σημαντικό βήμα τέλος στο εκκρεμών αίτημα για διαρκώς επιτεινόμενη περιβαλλοντική προστασία απετέλεσε η στόχευση της Ένωσης στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής (άρθρο 174 ΣΕΕ)

³³ Οι πλέον σχετικές με τη θαλάσσια ρύπανση από τα εμπορικά πλοία , οι εξής: Οδηγία (76/464/ΕΟΚ) της 4.5.1976 «περί ρυπάνσεως που προκαλείται από επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της Κοινότητας», Οδηγία (86/280/ΕΟΚ) 12.6.1986 «σχετικά με τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους για απορρίψεις

Αυτό που παρατηρεί κανείς είναι ένα έλλειμμα θαρραλέων επιλογών και συστηματικής συνοχής. Η ΕΕ επιβάλλεται να υιοθετήσει τις αρχές του Χάρτη της Γης, που έγινε δεκτός στη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών του 1992 στο Ρίο με σημείο αναφοράς τη βιώσιμη διαχείριση και διαχείριση των παράκτιων περιοχών. Αναγκαία περαιτέρω η αναβάθμιση των αρχών της πρόληψης και αντιμετώπισης του κινδύνου συρρίκνωσης της ενωσιακής πολιτικής του περιβάλλοντος. Ιδίως σε επίπεδο θαλασσίου περιβάλλοντος είναι χρήσιμο τα κράτη μέλη να υιοθετούν ένα κοινό μέτωπο στο πλαίσιο της διεθνούς συνεργασίας με τους διεθνείς οργανισμούς που εστιάζουν στο θαλάσσιο περιβάλλον, όπως οι IMO, UNEP. Η απροθυμία ή αδράνεια της ΕΕ να προβεί σε μονομερείς πρωτοβουλίες για την ενίσχυση του υπάρχοντος νομοθετικού οπλοστασίου στο χώρο της θαλάσσιας ασφάλειας έρχεται σε αντίθεση με την ευρύτερη συναίνεση των ληφθέντων από τον IMO μέτρων.

3. Ελληνική έννομη τάξη

Στη χώρα μας, το δίκαιο του περιβάλλοντος δεν έχει τύχει ακόμα συστηματικής και συγκροτημένης επεξεργασίας. Ο κανονιστικός μηχανισμός ελέγχεται ως αποσπασματικός, ενίοτε χαοτικός. Οι ειδικές υποστάσεις για την ποινική προστασία του περιβάλλοντος είναι πολυδαίδαλες πέφτοντας συχνά η μία πάνω στην άλλη. Η διασπορά των ποινικών διατάξεων σε πληθώρα νομοθετημάτων και ο παρακολουθηματικός χαρακτήρας των ποινικών διατάξεων προς τις διοικητικές πράξεις, δυσχεραίνουν την εποπτεία της σχετικής ύλης φέροντας σε αμηχανία τον εκάστοτε ερμηνευτή. Ο Έλληνας νομοθέτης έδινε ακόμη μέχρι πρότινος την εντύπωση ότι νομοθετεί άνευρα και διεκπεραιωτικά για να φανεί απλώς συνεπής στις υποχρεώσεις εναρμόνισης

ορισμένων επικίνδυνων ουσιών που υπάγονται στον κατάλογο I του παραρτήματος της οδηγίας 76/464», Οδηγία (79/116/ΕΟΚ) «περί ελάχιστων προδιαγραφών δεξαμενοπλοίων που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες», η οποία συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε από την Οδηγία (79/1034/ΕΟΚ) της 6.12.1979 για δεξαμενόπλοια που εισέρχονται ή εξέρχονται από κοινοτικούς λιμένες, Γνωμοδότηση (82/452/ΕΟΚ) της Επιτροπής της 1.7.1982 απευθυνόμενη στην Ελληνική κυβέρνηση, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας του Συμβουλίου της 21.12.1978 «περί ελάχιστων απαιτούμενων προδιαγραφών για ορισμένα δεξαμενόπλοια που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες» και Οδηγία της 6.12.1979, τροποποιητικής της προηγούμενης, τροποποίηση στην πρόταση Οδηγίας (ΚΟΜ (90) 452 31.10.90) «για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα ή ρυπαντικές ουσίες σε δέματα», Απόφαση (80/686/ΕΟΚ) της Επιτροπής της 25.6.1980 «περί σύστασης συμβουλευτικής επιτροπής στον τομέα ελέγχου και μείωσης της ρύπανσης που προξενείται από έκχυση υδρογονανθράκων στη θάλασσα» που έχει τροποποιηθεί με την Απόφαση (85/208/ΕΟΚ) της 25.3.1985, για την επέκταση και στις άλλες επικίνδυνες ουσίες εκτός των υδρογονανθράκων και Απόφαση (87/144/ΕΟΚ), Απόφαση (81/420/ΕΟΚ) «περί ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επιβλαβείς ουσίες», καθώς και Απόφαση (81/971/ΕΟΚ) «συστήματα πληροφόρησης για την έκχυση υδρογονανθράκων στη θάλασσα», Οδηγία (86/85/ΕΟΚ) «για την καθιέρωση κοινοτικού συστήματος πληροφόρησης για έλεγχο και μείωση της ρύπανσης που προξενεί η απόρριψη υδρογονανθράκων κι άλλων επικίνδυνων ουσιών στη θάλασσα», η οποία τροποποιήθηκε με τη Απόφαση (88/346/ΕΟΚ) της 16.6.1988 κ.ά.. Επιπρόσθετα, η Ε.Ε προσχώρησε στην επικύρωση διεθνών συμβάσεων, όπως : (α) Σύμβαση της Βέρνης (29/4/1963) για τη διεθνή επιτροπή προστασίας του Ρήνου από την ρύπανση, (β) Σύμβαση της Βόννης (3/12/1976) για τη προστασία του Ρήνου από χημική ρύπανση, (γ) Σύμβαση της Βαρκελώνης (16/2/1976) για τη προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση και το πρωτόκολλο για τη ρύπανση από χερσαίες πηγές, (δ) Σύμβαση του Παρισιού (4/6/1974) για τη προστασία των θαλασσών για τη ρύπανση από χερσαίες πηγές, (ε) Σύμβαση της Καμπέρα (20/5/1980) για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής, (στ) Σύμβαση της Βόννης (13/9/1983) για τη συνεργασία για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Βορείου Θάλασσας από υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες, (ζ) Σύμβαση της Καρθαγένης (24/3/1983) για τη προστασία και την αξιοποίηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Καραϊβικής, (η) Σύμβαση της Βαρσοβίας (26/8/1983) για την αλιεία και τη διατήρηση των ζώντων πόρων στη Βαλτική Θάλασσα και στους «Belts», (θ) Σύμβαση (8/10/1990) και πρωτόκολλο μεταξύ Γερμανίας, Τσεχίας, Σλοβακίας και Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διεθνή επιτροπή προστασίας του Έλβα (23.2.1993)κ.ά.

με τις ευρωπαϊκές οδηγίες χωρίς να μεριμνά για τη συνοχή και το αποτελεσματικό του ποινικού εξοπλισμού, που σχεδόν ανεπεξέργαστα εισφέρει. Όπως αναφέρει ο Μοροζίνης³⁴ η ελπίδα ότι η υποχρεωτική εναρμόνιση του εθνικού περιβαλλοντικού ποινικού δικαίου με τις οδηγίες 2005/35/EK, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/EK και 2008/99/EK θα εξαναγκάσει τον Έλληνα νομοθέτη να προβεί σε ριζική αναμόρφωση και κυρίως συστηματοποίηση του νομοθετικού πλαισίου της ποινικής περιβαλλοντικής προστασίας προκειμένου να αρθούν οι υφιστάμενες συστημικές αστοχίες εντέλει διαψεύστηκε, αφού ο δαίδαλος των ισχυόντων ποινικών διατάξεων αυξήθηκε αντί να μειωθεί.

Μια γενική βάση μελέτης παρέχει ο Ν.1650/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος, ο οποίος συνιστά θεσμική βάση του σύγχρονου ελληνικού δικαίου περιβάλλοντος και τη σημαντικότερη προσπάθεια συνολικής νομοθετικής ρύθμισης της αστικής, διοικητικής και ποινικής ευθύνης για τις προσβολές του περιβάλλοντος³⁵. Έτσι για πρώτη φορά θεσπίστηκαν εγκλήματα προσβολής του περιβάλλοντος γενικά ως ενιαίου εννόμου αγαθού. Ο εν λόγω νόμος τροποποιήθηκε αρχικά με το Ν.3937/2011 και εν συνεχεία με τον Ν.4042/2012, με τον οποίο ενσωματώθηκε, μετά σημαντική καθυστέρηση στην εθνική νομοθεσία η Οδηγία 2008/99/EK.

Πριν από το Ν.1650/1986, σημαντικότερη ύλη για την ποινική προστασία του περιβάλλοντος παρείχε ο Ν.743/1977^{36,37,38,39} νόμος που προσανατολίζεται στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και κρίνεται από συστηματική συνέπεια. Η διάταξη 13 αποτελεί την παλαιότερη ποινική διάταξη του ελληνικού ποινικού δικαίου του περιβάλλοντος.

Άλλα νομοθετήματα σχετικά με το περιβάλλον είναι τα εξής: Πρώτον ο Ν.3199/2003⁴⁰ και δεύτερον ο Ν. 4037/2012.⁴¹

³⁴ Μοροζίνης, *Περιβάλλον Ι*, σελ.4

³⁵ Μοροζίνης, *Περιβάλλον Ι*, σελ 4.

³⁶ Αναγνωστόπουλος, *Ποινική προστασία του περιβάλλοντος*, σελ.81 επ., Δημητράτος, *Το πρόβλημα των ποινικών κυρώσεων για τη θαλάσσια ρύπανση*, ΠΧ 2004, 1062επ., Τσιρίδης, *ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ ΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ*, Π.Ν. Σάκκουλας, 1998, σελ.187 επ..

³⁷ Πριν από το Ν.743/1977, το ποινικό δίκαιο του περιβάλλοντος περιοριζόταν σε ορισμένες διατάξεις του Ποινικού Κώδικα όπως το 265ΠΚ, που ποινικοποιεί τον εμπρησμό δασών, η οποία κατά κρατούσα άποψη πάντως αποβλέπει στην προστασία του δάσους καθαυτό [Καϊάφα- Γκμπάντι, *ΚΟΙΝΩΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ*, Σάκκουλας, σελ. 213, Παναγοπούλου-Μπέκα, *Η ποινική προστασία του περιβάλλοντος: Η πρόκληση για το ποινικό δίκαιο, το στοίχημα για την αντεγκληματική πολιτική*, Αρμενόπουλος 2011, σελ.11].

Έμμεσα και ως προς ορισμένες πτυχές του, το περιβάλλον προστατευόταν και μέσω ορισμένων άλλων ποινικών διατάξεων που όμως προστάτευαν ατομικά έννομα αγαθά σε επίπεδο βλάβης ή διακινδύνευσης (ζωή, σωματική ακεραιότητα, ιδιοκτησία). Τέτοιες είναι οι διατάξεις 279 [Καϊάφα- Γκμπάντι, ό.π., 382 επ.], 282 ΠΚ [Καϊάφα- Γκμπάντι, ό.π., σελ. 451 επ.], 268 ΠΚ, 428 ΠΚ

³⁸ Ακολούθησαν ο Ν.998/1979 για την προστασία των δασών, το ΠΔ 1180/1981 για την ίδρυση και λειτουργία των βιομηχανιών και οι Ν.1515/1985 (άρθρα 11-13) και 1561/1985 (άρθρα 11-13) για τα ρυθμιστικά σχέδια Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

³⁹ *Infra* υπό 3-B.1

⁴⁰ Το εν λόγω κείμενο και ιδίως η διάταξη 14 που εμπίπτει στο ενδιαφέρον της παρούσης, έχει υποπέσει σε αχρησία καθώς η νομολογία εφαρμόζει αντί αυτής το βασικό έγκλημα του Ν.1650/1986. Τούτο δε ακόμη και σε περιπτώσεις που το αντικείμενο προσβολής είναι κατ' αποκλειστικότητα ή κατ' εξοχήν οι υδάτινοι πόροι, το πεδίο δηλαδή εφαρμογής του. Πρόκειται, εν ολίγοις για μια πρόχειρη και άχρηστη διάταξη εφόσον δεν προσθέτει τίποτα στην ήδη παρεχόμενη από το Ν.1650/1986 και Ν.743/1977 προστασία ενώ επιτείνει το ήδη οξυμμένο πρόβλημα πολλαπλής συρροής αφού καταλείπει αρρυθμιστα πεδία που επικαλύπτονται από το πεδίο ενδιαφέροντος και των τριών κειμένων [Μοροζίνης, *Περιβάλλον ΙΙΙ*, σελ. 27-28

⁴¹ Με τις διατάξεις του νόμου αυτού, εναρμονίστηκε η εγχώρια νομοθεσία προς τις διατάξεις της οδηγίας 2005/35ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης/9/2005 σχετικά με τη ρύθμιση από τα πλοία και τη

Η παρούσα σύντομη ανάπτυξη της νομοθετικής εξέλιξης του δικαίου περιβάλλοντος κλείνει με την ουσιαστική απαρχή της, το άρθρο 24 παρ. 1 του Συντάγματος^{42,43}, μέσω του οποίου ο συνταγματικός νομοθέτης ανήγαγε ρητά σε βασική υποχρέωση του Κράτους την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος με τη λήψη προληπτικών ή κατασταλτικών μέτρων. Ως εκ τούτου η συνακόλουθη ποινική μέριμνα στην περιβαλλοντική προστασία ήταν πια επιτακτική, κατά μία άποψη⁴⁴ και αναπόδραστη και επαληθεύτηκε από την εντατική, υπέρ το -σε επίπεδο αμιγώς ποσότητας- δέον νομοθετική δραστηριότητα στον τομέα τούτο. Περαιτέρω η συνταγματική προστασία εμπλουτίζεται με το 117 παρ.3,⁴⁵ όπου ειδικά προστατεύονται τα δάση και οι δασικές εκτάσεις. Οπωσδήποτε τέλος η περιβαλλοντική προστασία θεωράκιζεται ως άρρηκτη συνιστώσα των βασικών συνταγματικών επιταγών του σεβασμού και προστασίας της αξίας του ανθρώπου (άρθρο 2 παρ.1), της ελεύθερης ανάπτυξης της προσωπικότητάς του (άρθρο 5 παρ.1) και της πραγμάτωσης του δικαιώματος στην υγεία (21 παρ.3, 5 παρ.5).

4. Η περιβαλλοντική ευθύνη ως μηχανισμός αποτίμησης της οικολογικής βλάβης

Η ευρεία έκταση των περιβαλλοντικών προσβολών, η κλιμάκωση των οικολογικών βλαβών και οι ολοένα διογκούμενοι κίνδυνοι περιβαλλοντικής ζημίας, καθιστούν την περιβαλλοντική ευθύνη βασική και αναγκαία παράμετρο για την ενίσχυση της προστασίας του περιβάλλοντος και τη βιώσιμη εξέλιξη της ζωής στη Γη. Κατωτέρω συστηματοποιούνται οι κυριότερες πρωτοβουλίες καθιέρωσης περιβαλλοντικής ευθύνης που ελήφθησαν σε διεθνές, ενωσιακό και ημεδαπό επίπεδο.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	ΕΝΩΣΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΕΝ.ΤΑΞΗ

θέσπιση κυρώσεων -περιλαμβανομένων και ποινικών- για αδικήματα ρύπανσης, η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης/10/2009

⁴² 24 παρ. 1 του Συντάγματος.: "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. Νόμος ορίζει τα σχετικά με την προστασία των δασικών εκτάσεων. Η σύνταξη δασολογίου συνιστά υποχρέωση του Κράτους. Απαγορεύεται η μεταβολή του προορισμού των δασών και των δασικών εκτάσεων, εκτός αν προέχει για την Εθνική Οικονομία η αγροτική εκμετάλλευση ή άλλη τους χρήση, που την επιβάλλει το δημόσιο συμφέρον"

⁴³ Παναγοπούλου- Μπέκα, ΤΟ ΕΝΝΟΜΟ ΑΓΑΘΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ, Σάκκουλας σελ.16-17, Τάχος, Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΩΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ, 1983, σελ. 20επ.

⁴⁴ Μοροζίνης, *Περιβάλλον Ι*, σελ.3, contra: Αλεξιάδης, *Η ποινική προστασία του περιβάλλοντος*, σελ. 29

⁴⁵ 117 παρ. 3: "Δημόσια ή ιδιωτικά δάση και δασικές εκτάσεις που καταστράφηκαν ή καταστρέφονται από πυρκαγιά ή που με άλλο τρόπο αποψιλώθηκαν ή αποψιλώνονται, δεν αποβάλλουν για το λόγο αυτό το χαρακτήρα που είχαν πριν καταστραφούν, κηρύσσονται υποχρεωτικά αναδασωτέες και αποκλείεται να διατεθούν για άλλον προορισμό."

117 παρ. 4: "Η αναγκαστική απαλλοτρίωση δασών ή δασικών εκτάσεων που ανήκουν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, επιτρέπεται μόνο υπέρ του Δημοσίου, σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 17, για λόγους δημόσιας ωφέλειας, διατηρείται πάντως η μορφή τους αμετάβλητη ως δασική."

Διακήρυξη Στοκχόλμης 1972 [Αρχές 21&22] ⁴⁶	<ul style="list-style-type: none"> • Πράσινη Βίβλος⁴⁷ • Λευκή Βίβλος⁴⁸ 	ΠΔ148/2009
Διακήρυξη του Ρίο 1992 [αρχή 2] ⁴⁹	Οδηγία_2004/35/EK ⁵⁰ (ΠΔ148/2009) ⁵¹	N.1650/1986 (άρθρα 28,29,30)
<ul style="list-style-type: none"> • Κανόνες πρόληψης και διασυννοριακής ρύπανσης • Αρχές επιμερισμού του κόστους διασυννοριακής περιβαλλοντικής ζημίας⁵² 	Γενικές Αρχές Ένωσης ⁵³	N.743/1977
Πρόγραμμα UNEP ⁵⁴		Υποσημείωση 142 της παρούσης
Συνθήκη Λουγκάνο 1993 ⁵⁵		

⁴⁶ Οι εν λόγω αρχές αναγνωρίζουν το κυριαρχικό δικαίωμα των κρατών να εκμεταλλεύονται τους εθνικούς τους πόρους παράλληλα με την ευθύνη τους να μην επιτρέπουν από άλλο κράτος πρόκληση ζημίας λόγω δραστηριοτήτων, οι οποίες στο έδαφός τους προτρέποντάς τα να αναπτύξουν δίκαιο ευθύνης προς αποζημίωση των θυμάτων ρύπανσης και περιβαλλοντικής ζημίας από δραστηριότητες στο έδαφός τους.

⁴⁷ Κείμενο μη δεσμευτικής ισχύος, που αποσκοπούσε στην κατοχύρωση δυνατότητας προσφυγής στον τομέα του περιβάλλοντος και της αστικής ευθύνης και την καθιέρωση κοινών ταμείων επανόρθωσης ζημίας και αποζημίωσης.

⁴⁸ Κείμενο μη δεσμευτικής ισχύος, που απέβλεπε στη θέσπιση ενός καθεστώτος περιβαλλοντικής ευθύνης για τη βελτίωση της εφαρμογής των αρχών της Κοινότητας και την εξασφάλιση επαρκούς αποκατάστασης του περιβάλλοντος

⁴⁹ Βλ. ακριβώς ανωτέρω υποσημείωση.

⁵⁰ Στόχος του ενωσιακού κειμένου υπήρξε η καθιέρωση περιβαλλοντικής ευθύνης για την πρόληψη και αποκατάσταση ζημίας στο περιβάλλον. Θεμελιώνεται ένα *sui generis* πλαίσιο μέτρων διοικητικού καταναγκασμού που εστιάζουν στην ανάληψη του κόστους πρόληψης και αποκατάστασης της ζημίας στο περιβάλλον ως αυτοτελούς προστατευτέας αξίας από τον εκάστοτε φορέα εκμετάλλευσης. Άξιο αναφοράς ότι θεσπίζει ένα διπλό καθεστώς ευθύνης, ήτοι αφενός αντικειμενική ευθύνη για περιπτώσεις ζημίας (ή επικείμενη απειλή ζημίας) από επικίνδυνες ή δυνάμει επικίνδυνες επαγγελματικές δραστηριότητες (βλ. σχετικά απαρίθμηση Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας), και αφετέρου υποκειμενική ευθύνη για τις περιπτώσεις ζημίας σε είδη και φυσικά ενδιαιτήματα, τα οποία προστατεύονται από την ενωσιακή νομοθεσία για όλες τις επαγγελματικές δραστηριότητες πλην εκείνων που απαριθμούνται στο Παράρτημα ΙΙΙ της Οδηγίας.

⁵¹ *Infra* σελ. 40 της παρούσης.

⁵² Θεσπίστηκαν το 2001 από την Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου των Ηνωμένων Εθνών. Κυριότερο χαρακτηριστικό των εν λόγω κανόνων είναι η καθιέρωση αντικειμενικής ευθύνης ως γενικής αρχής του διεθνούς δικαίου προστασίας του περιβάλλοντος, η οποία είχε ως συνέπεια ότι το ζημιωθέν κράτος, ήτοι το κράτος που υφίσταται τη ρύπανση και τα αποτελέσματά της, δεν υποχρεούται να αναλάβει εξ ολοκλήρου το κόστος που η ρύπανση προκαλεί, αρκείται αντ' αυτού στην υποχρέωση να αποδείξει απλώς την ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ δραστηριότητας και ζημίας.

⁵³ Μολοντί στερούνται αμέσου δεσμευτικότητας και ούτε χωρεί ευθεία επίκλησή τους, αξιοποιούνται κατά κόρον από την Ένωση κατά τη χάραξη της περιβαλλοντικής πολιτικής, περνώντας τες στα κείμενα των Οδηγιών και αξιοποιώντας τες κατά την ερμηνεία τους. Πρόκειται για τις εξής αρχές: 1. Ο ρυπαίνων πληρώνει, 2. Οι αρχές «της πρόληψης» και «της προφύλαξης» (προληπτικής δράσης), 3. Η αρχή της επανόρθωσης των καταστροφών του περιβάλλοντος κατά προτεραιότητα στην πηγή, 4. Η αρχή της απαίτησης υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, 5. Η αρχή της αειφορίας.

⁵⁴ Οι Οδηγίες UNEP όσον αφορά το *Σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών για την ανάπτυξη της εθνικής νομοθεσίας περί ευθύνης, ανταπόκρισης και αποκατάστασης της ζημίας, που προκαλείται από δραστηριότητες επικίνδυνες για το περιβάλλον* αναφέρουν, μεταξύ άλλων ότι: *Η ΕΕ θεωρεί ζωτικής σημασίας την ανάγκη υιοθέτησης μιας πιο συνεργατικής και ολιστικής προσέγγισης για την επιστημονική αξιολόγηση και τις ακολουθούμενες πολιτικές στον τομέα της βιοποικιλότητας και των οικοσυστημάτων. Η απόφαση για τη συνέχιση των διαδικασιών ίδρυσης της Διακυβερνητικής Πλατφόρμας για τη βιοποικιλότητα και τα οικοσυστήματα (IPBES) προσφέρει μια σημαντική ευκαιρία φέρνοντας την επιστημονική κοινότητα πιο κοντά σε καλύτερες και αποτελεσματικότερες επιλογές για τη διεθνή περιβαλλοντική συνεργασία στο μέλλον.*

⁵⁵ *Infra* σελ 42 επ. της παρούσης.

B. Η ευθύνη ως μακροσκοπικό θεμέλιο αποτελεσματικής προστασίας

Η αστική ευθύνη του ιδιωτικού δικαίου σχετίζεται στην παραδοσιακή της μορφή με υποθέσεις αποκλειστικά ιδιωτικής φύσης. Εντούτοις οι περιβαλλοντικές ζημιές, όπως στοιχειοθετούνται στα διεθνή καθεστώτα αστικής ευθύνης για ρύπανση δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως ιδιωτικές εκφεύγοντας καταρχήν από το αρχικό δικαιολογητικό τους πλαίσιο. Υποστηρίζεται⁵⁶, ωστόσο, ότι η αστική ευθύνη δύναται με μια σύγχρονη διασταλτική προσέγγιση να δικαιώσει ορισμένη περιβαλλοντική διάσταση πλάι στην κλασική αστικοϊδιωτική ζημία. Η πρόσφατη ιστορία (βλ. Echon Valdez⁵⁷, Braer⁵⁸), εξάλλου, έδειξε ότι τα μέτρα ελέγχου της ρύπανσης και το υπάρχον ρυθμιστικό οικοδόμημα δεν είναι ικανά να αποτρέψουν μεγάλα ατυχήματα. Τίθεται τότε το ερώτημα ποιος θα επωμιστεί το κόστος των απωλειών. Εδώ ακριβώς είναι που εκτιμάται ότι η αστική ευθύνη μπορεί να αποτελέσει ένα καθοριστικό εργαλείο στο περιβαλλοντικό νομικό οπλοστάσιο συμπληρωματικά προς τους κανονισμούς^{59,60}. Έτσι εννοιολογικά και πρακτικά μεταλλάσσεται, ώστε να επιτελέσει προστατευτικό περιβαλλοντικό ρόλο από τη σκοπιά του δημοσίου συμφέροντος. Πλέον στόχος δεν είναι απλώς η αποκαταστατική- διορθωτική δικαιοσύνη σε επίπεδο ατομικών εννόμων αγαθών (ιδιοκτησία, υγεία, προσωπικότητα) αλλά η επέκταση της αδικοπρακτικής ευθύνης και σε επίπεδο πρόληψης⁶¹. Παράλληλα αυτός ο μορφότυπος διεθνοποιημένης αστικής ευθύνης θεωρείται ένας παράγοντας πίεσης για τον εμπλουτισμό του ρυθμιστικού πλέγματος και επί της ουσίας δίνεται στο φυσικό πρόσωπο η δυνατότητα έμμεσα να “συμμετάσχει” στη χάραξη περιβαλλοντικής πολιτικής⁶². Ως εκ τούτου η τιμωρητική διάσταση εν μέρει παραμερίζεται και η αστική ευθύνη γίνεται εν μέρει σύστοιχη με την έννοια ενός διεθνούς καθήκοντος αφενός διατήρησης και προστασίας του κοινού αγαθού και αφετέρου του ρυπαίνοντος να πληρώσει για την πρόληψη, προφύλαξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος ως αυταξίας -ακόμη κι αν εκλείπει τυπικά ζημιωθέν φυσικό πρόσωπο. Από αυτόν ακριβώς το μηχανισμό νοηματοδοτείται η σύγχρονη τάση αποσύνδεσης της αποζημίωσης με την απόδειξη υπαιτιότητας⁶³ χωρίς όμως απαραίτητα να σημαίνει ότι η παράβαση του διεθνούς καθήκοντος αποχρωματίζεται πλήρως από την έννοια του πταίσματος. Σχηματικά είναι συνεπές να υποστηριχθεί ότι τα τελευταία 50 χρόνια υφίσταται μια μετακύλιση του ενδιαφέροντος από το ανθρωποκεντρικό μοντέλο ως απάντηση στην παραδοσιακή ζημία στο οικοκεντρικό ως απάντηση στην περιβαλλοντική.

Σε κάθε περίπτωση η επιλογή της αστικής περιβαλλοντικής ευθύνης δεν είναι απροσμάχητη. Η διεθνής επίλυση των διαφορών προβλέπει παράλληλα με τη δικαστική παρέμβαση και τη χρήση μη δικαστικών μεθόδων. Χαρακτηριστικά η αστική ευθύνη φύσει ιδιωτική λειτουργεί έμμεσα, μέσω του αποτρεπτικού αποτελέσματος, που ενεργοποιείται αφού

⁵⁶ Wilde M., CIVIL LIABILITY FOR ENVIRONMENTAL DAMAGE: A COMPERATIVE ANALYSIS OF LAW AND POLICY IN EUROPE AND IN UNITED STATES, The Hague/ London/ New York, 2002, Kluwer Law International, σελ. 9. Ο συγγραφέας κάνει λόγο για τοξικό (αστικό) αδίκημα που εμπεριέχει και την περιβαλλοντική ζημία

⁵⁷ *Infra* σελ 39 επ., 46 επ. της παρούσης.

⁵⁸ <https://www.bbc.com/news/uk-scotland-42577914>, <https://www.gov.uk/maib-reports/engine-failure-and-subsequent-grounding-of-oil-tanker-braer-at-garths-ness-shetland-scotland> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

⁵⁹ Lina Carlsson, 'Mark Wilde, *Civil Liability for Environmental Damage - A Comparative Analysis of Law and Policy in Europe and In the United States*, the Hague, Kluwer Law International, 2002.' (2002) 15 Rev quebecoise de droit int'l 245.

⁶⁰ Σε αυτήν την κατεύθυνση θεωρείται ότι κινήθηκε η Σύμβαση του Λουγκάνο, *Ibid*, σελ. 246.

⁶¹ *Ibid*, σελ. 247.

⁶² *Ibid*, σελ. 249.

⁶³ *Infra*, Μέρος 2, Ενότητα Α.

επέλθει η ζημία. Αντίθετα οι κανονισμοί ασφαλείας έχουν δημόσια φύση και επηρεάζουν μια δυνάμει επιβλαβή συμπεριφορά μέσω τυποποίησης συγκεκριμένων κριτηρίων, απαγορεύσεων επιβαλλομένων *ex ante* και πάντως ανεξάρτητα από την επέλευση συγκεκριμένης προσβολής⁶⁴. Τίθεται έτσι το ερώτημα, με σημείο αναφοράς τη διεθνή προστασία του περιβάλλοντος, ποιο από τα δύο συστήματα είναι αποδοτικότερο στην προσέγγιση του ναυτιλιακού ρίσκου. Ο Steven Shavell αναφέρει 4 αποφασιστικά κριτήρια. Πρώτο είναι το επίπεδο εξειδικευμένης γνώσης σε σχέση με την επικίνδυνη δραστηριότητα. Εφόσον ο ιδιωτικός τομέας είναι σε θέση να έχει περισσότερες τεχνικές γνώσεις σε σχέση με το ρυθμιζόμενο κίνδυνο και την αξιολόγηση του ρίσκου, τότε δύναται να ρυθμίσει ο ίδιος το πλαίσιο της επιχειρηματικής δραστηριότητας και η αστική ευθύνη καταπίπτει *ex post*. Αν δεν συμβαίνει αυτό αλλά ισχύει το αντίστροφο προτιμάται η εκ προοιμίου κρατική ρύθμιση⁶⁵. Αν οι φορείς των δραστηριοτήτων είναι αφερέγγυοι είναι και πάλι, ευνόητα προτιμητέα η τελευταία, αφού η αστική ευθύνη δε λειτουργεί ως επαρκές κίνητρο περιορισμού του ρίσκου⁶⁶. Το διοικητικό κόστος των δύο συστημάτων διαφέρει αφού στην περίπτωση της εκ των υστέρων ερχόμενης αστικής ευθύνης πηγαίνει στον ζημιώσαντα (δικαστικά έξοδα, έξοδα διακανονισμών), ενώ στην προτερόχρονα εφαρμοζόμενη κρατική ρύθμιση στο κοινωνικό σύνολο (δημόσιο κόστος διατήρησης του ρυθμιστικού καθεστώτος)⁶⁷. Επισημαίνεται πάντως ότι από οικονομική σκοπιά (κόστος) το μοντέλο ρύθμισης μειονεκτεί δεδομένου ότι συνεπάγεται επιβάρυνση ανεξαρτήτως περιβαλλοντικής προσβολής (ακριβώς γιατί εισάγεται *ex ante*), ενώ αντίθετα το μοντέλο αστικής ευθύνης έρχεται να απαντήσει σε συγκεκριμένη προσβολή ως προϊόν κατά κανόνα αμέλειας⁶⁸. Η συγκεκριμένη διάσταση γίνεται κατανοητή αν σκεφτεί κανείς στατιστικά πόσα ατυχήματα τελικώς έστω συμπτωματικά (λ.χ. ένεκα καλών καιρικών συνθηκών) αποφεύγονται μολονότι το ταξίδι έχει διεξαχθεί από αναξιόπλοο (*substandard*) πλοίο. Η εν λόγω αντιπαράθεση βέβαια δεν επιχειρείται να τεθεί ως δίλημμα, όσο με σκοπό να καταδειχθεί ότι μια μάλλον αρμόζουσα αντιμετώπιση του ζητήματος απαιτεί συνδυαστική εφαρμογή των συστημάτων ευθύνης και ρύθμισης.

Τα τελευταία χρόνια η διεθνοποιημένη αστική ευθύνη καθιερώνεται όλο κι πληρέστερα μέσα από τα διεθνή κείμενα και την προσαρμογή των εθνικών νομοθεσιών στα πρότυπα, που εισάγουν. Ασφαλώς η εν λόγω τάση καθόλου τυχαία δεν είναι. Συνδέεται άρρηκτα με τα άλματα, που έχουν γίνει σε επίπεδο ναυτιλιακής βιομηχανίας ως συνισταμένης των αλλαγών στην τεχνολογία των πλοίων και της σύνθεσης των πληρωμάτων, την ποσοτικής και ποιοτικής επιβάρυνσης των μεταφερόμενων φορτίων σε συνδυασμό με τη δυσχέραση της ασφαλούς διεκπεραίωσης της μεταφοράς και της διεθνοποίησης των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να αλλάξουν οι ισορροπίες, μαζί και τα διακυβευόμενα συμφέροντα στην παραδοσιακά δυναμική σχέση ναυτιλίας και θάλασσας. Η κατακόρυφη αύξηση περιστατικών λειτουργικής ή ατυχηματικής ρύπανσης ανέδειξε την ανάγκη αποτελεσματικής εμπλοκής του αστικού δικαίου για την κατά το δυνατό διοχέτευση του κόστους λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης στην ίδια και όχι στην ολότητα.

⁶⁴ Shavell, Steven. "*Liability for Harm versus Regulation of Safety*." *The Journal of Legal Studies* 13, no. 2 (1984): 357-374, διαδικτυακά διαθέσιμο σε https://www.jstor.org/stable/724240?seq=1#metadata_info_tab_contents, [τελευταία πρόσβαση: 26/11/2020].

⁶⁵ *Ibid*, σελ.359

⁶⁶ *Ibid*, σελ. 360

⁶⁷ *Ibid*, σελ. 364

⁶⁸ *Ibid*, σελ.364

Προς τη σωστή κατεύθυνση με αυτά τα δεδομένα ήταν η υιοθέτηση της αρχής ο ‘‘ρυπαίνων πληρώνει’’ αποτελώντας ένα οικονομικό μέσο προστασίας του περιβάλλοντος και ταυτόχρονα μια ρεαλιστική στρατηγική δεδομένων των βασικών αποδεκτών (οικονομικές επιχειρήσεις με έντονη ρυπογόνο δραστηριότητα). Η αρχή υιοθετήθηκε από τον ΙΜΟ και έχει εισαχθεί στα τροποποιητικά της CLC Πρωτόκολλα 1992, στη Σύμβαση Διεθνούς Κεφαλαίου 1971 και την HNS 1996. Το 1992 περιλήφθηκε στη Διακήρυξη του Ρίο.

Το βασικότερο μέλημα κάθε καθεστώτος διεθνοποιημένης αστικής ευθύνης ανεξάρτητα από τον τρόπο που καταστρώνεται πρέπει να είναι η επίτευξη βιωσιμότητας με την εξασφάλιση απόδοσης άμεσων και επαρκών αποζημιώσεων. Αν τούτο δεν καθίσταται εφικτό τότε η αστική ευθύνη ούτε παραγωγική είναι ούτε περιβαλλοντικό ρόλο επιτελεί.

Παράλληλα με την αστική ευθύνη και δεδομένης της σπουδαιότητας του εννόμου αγαθού περιβάλλον, ανακύπτει περαιτέρω το ερώτημα αν η μέσω του ποινικού δικαίου διαμορφωμένη ευθύνη μπορεί να αποτελέσει πρόσφορο μέσο προστασίας και αν ναι τι ρόλος δύναται να της καταλειφθεί. Η απάντηση στο πρώτο ζητούμενο είναι θετική. Σε τούτο συνηγορούν οι εξής διαπιστώσεις: Πρώτον το γεγονός της ελλιπούς εφαρμογής της διοικητικής νομοθεσίας. Δεύτερον η εκφοβιστική και παιδαγωγική δύναμη της ποινικής απειλής, υπό την έννοια της γενικής πρόληψης⁶⁹. Τρίτον η κοινωνική αποδοκιμασία που περικλείουν οι ποινικές κυρώσεις σε αντίθεση με τις διοικητικές αλλά και τους μηχανισμούς αποζημίωσης του αστικού δικαίου⁷⁰. Τέταρτον θεωρήθηκε ότι το ποινικό δίκαιο του περιβάλλοντος είναι χρήσιμο ενόψει της εξασφάλισης μιας ελάχιστης δεσμευτικής προστασίας (verbindlicher Mindestschutz) του εννόμου αγαθού περιβάλλον. Επί της ουσίας εν προκειμένω η ανελαστικότητα της ποινικής ευθύνης σε σχέση με την απαξιολόγηση της περιβαλλοντικής ρύπανσης, χαρακτηριστικό που έρχεται σε μερική διαφωνία με το διαπραγματευτικό ρόλο, που συνήθως επιτελούν αναπόδραστα το διοικητικό και το αστικό δίκαιο στη βάση εξισορρόπησης του διπλού οικονομική ανάπτυξη- προστασία του περιβάλλοντος⁷¹. Αρκεί να υπενθυμίσουμε ότι η μόλις παραπάνω δικαιοπολιτική αρχή ‘‘ο ρυπαίνων πληρώνει’’ επικρίθηκε με το σκεπτικό ότι πλέον η περιβαλλοντική υποβάθμιση λαμβάνει οικονομικό αντίτιμο και καταλήγει να εκφράζει το πνεύμα ότι ο πληρώνων ρυπαίνει, πέραν του ότι τελικώς επιβαρύνεται το τελικό προϊόν της επιχείρησης με το κόστος των περιβαλλοντικών μέτρων στον καταναλωτή του προϊόντος⁷². Η ρευστότητα αυτή λοιπόν είναι τελείως ξένη στο χώρο του ποινικού δόγματος.

Κρισιμότερο ζητούμενο είναι αυτό που ετέθη δεύτερο, μάλλον διότι εκεί εντοπίζονται οι σπουδαιότερες παρενέργειες. Ο ρόλος ενός ποινικού δικαίου περιβάλλοντος δεν μπορεί παρά να είναι συμπληρωματικός, εναρμονισμένος με την αρχή ultima ratio. Αυτό σημαίνει ότι η εκφραζόμενη μέσω αυτού ποινική ευθύνη δεν (πρέπει να) έρχεται να καλύψει κενά της χαρασσόμενης περιβαλλοντικής πολιτικής μέσω του διοικητικού πυλώνα, που καθορίζει όρια και προϋποθέσεις στην επιχειρηματική δραστηριότητα αλλά να επιστεγάσει τα ήδη ειλημμένα μέτρα κοινωνικής πολιτικής⁷³.

⁶⁹ Για τη γενική πρόληψη ως λειτουργία της ποινής βλ. Ανδρουλάκη Ν., ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ- ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ Ι, 41 επ

⁷⁰ Πρβλ. Αιτιολογική Έκθεση Ν. 4042/2012, σκ.1 και Προοίμιο Οδηγίας 2008/99/ΕΚ, σκ.3

⁷¹ Βλ. Dannecker/Streinzi, Umweltrecht, σ. 130, Meinberg/Möhrenschlager/Link, Umweltstrafrecht, σ.5.

⁷² Cremona M., *The Role of the EEC in the Control of Oil Pollution* σε 17 CMLR (1980), σελ. 179

⁷³ Μανωλεδάκης, ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, σ. 160, Καϊάφα- Γκμπάντι, Υπερ. 2000, σ. 61

Δημοφιλέστερη παρενέργεια του ποινικού δικαίου εντοπίζεται στο επίπεδο της συμβολικού χαρακτήρα στοιχειοθέτησης ευθύνης, πρακτική άρρηκτα συνδεδεμένη με την τάση διασταλτικής ερμηνείας των ποινικών ρυθμίσεων, η οποία κατ' επέκταση οδηγεί σε παρέκκλιση από τα ισχύοντα διεθνή καθεστώτα σε επίπεδο αστικής ευθύνης⁷⁴. Μια τέτοια διάσταση εντοπίζεται στον τρόπο με τον οποίον αντιμετώπισε η Γαλλική Δικαιοσύνη την υπόθεση του Erika⁷⁵. Τα σχετικά πεδία είναι επιγραμματικά τα εξής: Πρώτον η στοιχειοθέτηση ποινικής ευθύνης της Total SA για πλημμελή εκπλήρωση της *ευχέρειας* άσκησης *vetting*⁷⁶. Δεύτερον η προσαρμογή της Γαλλικής νομοθεσίας στην ποινικοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης από αμελή συμπεριφορά σε συνάρτηση με το διεθνές δίκαιο και ιδίως τη Marpol και την ιστορικοβουλευτική ερμηνεία της -η συμβατότητα μια τέτοιας πρωτοβουλίας, δεδομένου ότι η τελευταία καθιερώνει συγκεκριμένες προϋποθέσεις για την απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα. Τρίτον η συνακόλουθη διαστολή της λίστας υπευθύνων της Σύμβασης και η διάχυση της ευθύνης σε πρόσωπα πέραν του κυρίου και του πλοιάρχου. Τέταρτον η απόρριψη από το εθνικό δικαστήριο ενστάσεων, που χορηγούσε το διεθνές κείμενο και ως εκ τούτου η αυστηροποίηση του τεθειμένου καθεστώτος. Παρεμφερείς αντιρρήσεις εκφράστηκαν με αφορμή την υπόθεση Intertanko⁷⁷ και τη συμβατότητα της Οδηγίας 2005/35/EC με τη Marpol⁷⁸. Υπενθυμίζεται ότι το ενωσιακό κείμενο ποινικοποιεί τη σοβαρή αμέλεια⁷⁹ (*serious negligence*) προκαλώντας σοβαρά προβλήματα στην υλοποίηση του αιτήματος επίτευξης ομοιομορφίας μεταξύ των εθνικών νομοθεσιών⁸⁰. Μάλιστα το Γαλλικό Court of Appeal πηγαίνοντας ένα ακόμη βήμα παραπέρα υποστήριξε ότι εφόσον οι σχετικές με τη θαλάσσια ρύπανση εθνικές νομοθεσίες δικαιώνουν το σκοπό και το αντικείμενο των διεθνών συμφωνιών (βλ. UNCLOS), μπορούν να είναι αυστηρότερες από αυτές. Σύμφωνα με την Επιτροπή η προσωπική ευθύνη του ρυπαίνοντος αποδυναμώνεται αφενός από ένα σχεδόν άθραυστο δικαίωμα του πλοιοκτήτη να περιορίσει την ευθύνη και αφετέρου από τη συνολική αποζημίωση από τους παραλήπτες φορτίου μέσω των Ταμείων, ανεξάρτητα από τον πραγματικό τους ρόλο στο επισυμβάν ατύχημα. Ως εκ τούτου, καταλήγει, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται κυρώσεις για την αντιστάθμιση των αδυναμιών του καθεστώτος αστικής ευθύνης όσον αφορά την παροχή επαρκών αποτρεπτικών αποτελεσμάτων⁸¹.

Ας μην παραβλεφθεί ότι αντίστοιχη χρησιμοποίηση του ποινικού δικαίου στον αμφιλεγόμενο χώρο της ατυχηματικής ρύπανσης εντοπίζεται και στην αμερικανική

⁷⁴ Soyer B./ Tettenborn A., *Avoiding International Legal Regimes- The Erika Experience* σε POLLUTION AT SEA: LAW AND LIABILITY, Informa Law from Routledge, σελ. 141επ..

⁷⁵ Kopela S., *Civil and Criminal liability as mechanisms for the prevention of oil marine pollution: the Erika case*, Review of European Community & International Environmental Law, Volume20, Issue3, November 2011, σελ. 313-324

⁷⁶ Βλ. σχετική ανάλυση της ποινικής ευθύνης των εναγομένων σε V.J. Foley and C.R. Nolan, 'The Erika Judgment – Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed', 33:1 Tulane Maritime Law J. (2008–9), 41, σελ. 62–76.

⁷⁷ ECJ 3 June 2008, Case C-308/06 *The Queen on the Application of International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) et al. v. Secretary of State for Transport*, [2009] ECR I- 057 ('Intertanko case')

⁷⁸ O.G. Anthony, 'Criminalisation of Seafarers for Accidental Discharge of Oil: Is There Justification in International Law for Criminal Sanction for Negligent or Accidental Pollution of the Sea?', 37:2 J. Marine Law and Commerce (2006), σελ. 225

⁷⁹ *Infra* υπό 3-B.4

⁸⁰ *Infra* υπό 3-B.3, 3-B.4

⁸¹ Βλ. την πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on ship-source pollution and on the introduction of sanctions.

νομοθεσία^{82,83}. Αναμενόμενα η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει εκφράσει ανησυχίες σχετικά τόσο με την ποινικοποίηση της δραστηριότητας των seafarers, όσο και τη συμβατότητα των ποινικών κυρώσεων για αμελή συμπεριφορά με τη MARPOL. Από τη νομική τροπή που πήρε η υπόθεση Erika ήταν πάντως προφανές, ότι ο σκοπούμενος αποδέκτης των ποινικών κυρώσεων δεν ήταν οι ναυτικοί, όπως ο πλοίαρχος του σκάφους ή οι αξιωματικοί (εκτός εάν το ατύχημα μπορεί φυσικά να αποδοθεί σε προσωπικό τους σφάλμα⁸⁴). Επίκεντρο του ποινικού ενδιαφέροντος ήσαν τα άτομα που λαμβάνουν επιχειρησιακές αποφάσεις σχετικά με ένα αναξίοπλοο σκάφος. Το ενδιαφέρον περιοριζόταν αμιγώς στη μεταφορά πετρελαίου μέσω πλοίων που δεν πληρούσαν απόλυτα τις προδιαγραφές. Καμία όμως σκέψη δεν απάντησε αρκετά πειστικά γιατί ο διάλογος τούτος ήταν *αναγκαίο* να διεξαχθεί και σε ποινικό επίπεδο, πέραν της απαίτησης κοινωνικού στιγματισμού και της επαλήθευσης του συμβολικού χαρακτήρα του ποινικού δικαίου. Αυτό που αξίζει να κρατήσουμε ως συμπέρασμα είναι πως ελλείπει πολιτικής βούλησης ή ικανότητας να αντιμετωπιστεί ένα πρόβλημα, ο ποινικός νόμος μπορεί βέβαια να λειτουργεί συμβολικά, αδυνατεί, ωστόσο, να βοηθήσει στη μεγάλη εικόνα, σε μια πράγματι ουσιαστική προστασία του περιβάλλοντος.

Είναι σημαντικό τα καθεστώτα ευθύνης να λειτουργούν αποτρεπτικά σε σχέση με τη θαλάσσια ρύπανση (από πετρέλαιο), αποθαρρύνοντας τους πλοιοκτήτες να διεξάγουν μεταφορά πετρελαίου με κακής ποιότητας πλοία-εξοπλισμό. Εκτιμώντας τόσο την αστική όσο και την ποινική ευθύνη, οι επιχειρούντες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, εξαναγκάζονται να ενεργούν με πιο υπεύθυνο τρόπο διασφαλίζοντας ότι η μεταφορά πετρελαίου θα πραγματοποιηθεί αποτελεσματικά και με ασφάλεια. Η υπόθεση Erika είναι ένα ενδεικτικό παράδειγμα μιας εθνικής δικαιοδοσίας απρόθυμης να ανεχθεί την πλημμυρή διεξαγωγή της αποστολής και έτοιμης να ερμηνεύσει διασταλτικά τις σχετικές διεθνείς συμφωνίες, με τρόπο, ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των αποτρεπτικών μέτρων κατά της ρύπανσης από πετρέλαιο και η αποφυγή παρόμοιων συμβάντων στο μέλλον.

Γ. Η ευθύνη του πλοιάρχου ως συνιστώσα αποτελεσματικής προστασίας

Στη σύγχρονη εποχή η εξέλιξη της τεχνολογίας και των μέσων τηλεπικοινωνίας, η ευκολότερη αντιμετώπιση των θαλασσιών κινδύνων από πλοία ανθεκτικότερα και η αύξηση των εκτός του πλοίου συντελεστών που μπορούν να εμπλακούν ακόμη και μεσούντος του πλου για να παράσχουν βοήθεια, έχουν διευκολύνει σε σημαντικό βαθμό τη ναυτιλία και ως εκ τούτου το έργο που καλείται να φέρει εις πέρας ο πλοίαρχος. Παρόλα αυτά η ασφάλεια και η διακυβέρνηση του πλοίου εξακολουθεί να βασίζεται στην κυριαρχική δράση του τελευταίου, ο οποίος συνεχίζει να ενεργεί σε σχεδόν πλήρη ανεξαρτησία κατέχοντας ευρείες εξουσίες επί του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου. Στο χώρο αυτόν εκδηλώνεται ο ναυτικός χαρακτήρας των αρμοδιοτήτων του πλοιάρχου, ο οποίος χαρακτηρίζεται από προστασία σε σχέση με κάθε εξωγενή

⁸² Λ.χ.: Federal Water Pollution Control Act, 33 USC 1251–1376

⁸³ Βλ. παρεμφερώς τις αναπτύξεις *infra* 2-A.3iii

⁸⁴ *Infra* 2-B.1

ανάμιξη⁸⁵. Αυτό είναι λογικό αν σκεφτεί κανείς ότι θαλάσσιοι κίνδυνοι εξακολουθούν να υφίστανται, ενώ η άνθιση τη ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας έχει εισαγάγει νέους επικίνδυνους όρους (μεγαλύτερα πλοία, αύξηση μεταφορών, αύξηση μεταφερόμενων φορτίων, επικινδυνότερα φορτία). Λαμβανομένου υπόψη ότι η διακυβέρνηση του πλοίου είναι συχνά καθοριστικός παράγοντας σε σχέση με την περιβαλλοντική ρύπανση, γίνεται αντιληπτό ότι πλέον και στατιστικά μόνο υπάρχουν περισσότεροι λόγοι να προκύψουν απρόοπτα στη διάρκεια του ταξιδιού σε σχέση με το παρελθόν. Οι νέοι κίνδυνοι διεύρυναν την έκταση των επιβλαβών συνεπειών των ναυτικών ατυχημάτων υπαγορεύοντας τη λήψη μέτρων πρόληψης και περιορισμού των συνεπειών.

Η εγγυητική θέση που επιφυλάσσει η διεθνής νομοθεσία στην πλοιοκτησία και κοντά σε αυτήν στους εισαγωγείς φορτίου καθώς, όπως ελέγχθη, όταν το διακύβευμα είναι το περιβάλλον και μαζί τα ατομικά έννομα αγαθά, δεν είναι λυσιτελές να ερευνάται το “άδικο” της προσβολής αλλά η ίδια η προσβολή, έφεραν στο προσκήνιο την αντικειμενική ευθύνη και δι’ αυτής την ταχεία λήψη μέτρων και αποκατάσταση. Η ευθύνη του πλοιάρχου, ούτε από άποψη δικαιοπολιτική, ούτε όμως και σε επίπεδο σκοπιμότητας θα μπορούσε να είναι *κατά κανόνα*⁸⁶ αντικειμενική. Ο τρόπος ανάμιξής του στο ναυτιλιακό εμπόριο έχει περισσότερο τεχνική και διεκπεραιωτική φύση και ως εκ τούτου η ευθύνη του πρέπει να αξιολογείται στη βάση του τρόπου εκτέλεσης των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων του. Από σοβαρή πλημμελή εκπλήρωση, εξάλλου, απολύει το προνόμιο των διεθνών συμβάσεων ενώ στη βάση του πταίσματος από την υποκείμενη σχέση με τον κύριο θα κληθεί να καλύψει τις αναγωγικές αξιώσεις του τελευταίου.

Με σημείο αναφοράς τη CLC, η οποία αποτελεί τη σπονδυλική στήλη του συστήματος αστικής ευθύνης, καθώς η ρύπανση από πετρέλαιο αποτελεί την κύρια αιτία ρύπανσης, η ευθύνη του πλοιάρχου μπορεί να χαρακτηριστεί ως δευτερογενής υποκειμενική. Και αυτό διότι καταρχήν ευθυνόμενο πρόσωπο είναι ο κύριος του πλοίου, ενώ στο πλαίσιο διασφάλισης της ευαίσθητης ισορροπίας κατανομής κινδύνων, αποκλείεται η αγωγή εναντίου του πλοιάρχου. Το εν λόγω στεγανό σύστημα στερεί από αυτόν τις άμυνες και τον περιορισμό ευθύνης ταυτόχρονα στερώντας από τους ενάγοντες τη δυνατότητα να στραφούν εναντίον του. Αίρεται δε (ατομικά⁸⁷) μόνο επί συνδρομής επίμεπτου. Εφόσον επομένως ο πλοίαρχος διαπράξει πταίσμα, εκτίθεται σε αξιώσεις αποζημίωσης με βάση το εθνικό δίκαιο. Από εκείνη τη στιγμή το είδος ευθύνης που επιφυλάσσει το τελευταίο δεν επιδρά, αφού πρακτικά ο πλοίαρχος έχει εκπέσει σε αυτό, ακριβώς λόγω απόδειξης πταίσματος. Επομένως ακόμη και αν η ευθύνη κατά το εθνικό δίκαιο είναι αντικειμενική, ο πλοίαρχος θα έχει αστική ευθύνη λόγω υπαιτιότητας. Βέβαια κατά τα άλλα υπάγεται σε όλες τις συνέπειες της ευθείας αγωγής κατά το εθνικό δίκαιο καθώς και σε όλες τις εσωτερικές εννοιολογικές κατασκευές σε επίπεδο ουσιαστικού δικαίου.

Το συμβατικό κείμενο θέτει ως προϋπόθεση ζημία επελθούσα από προσωπική τους πράξη ή παράλειψη που διαπράχθηκε με πρόθεση να προκληθεί μια τέτοια ζημία ή απερίσκεπτα και με γνώση ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανώς να προκύψει. Η πρόθεση αντιστοιχεί στην έννοια

⁸⁵ Αντάπασης, *Προβληματισμοί σε σχέση με την προσωπική ευθύνη του πλοιάρχου*, Πρακτικά και Εισηγήσεις Εβδόμου Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου με θέμα “Η νομική θέση των ναυτικών από συγκριτική και διεθνή άποψη”, 2013, σελ. 212.

⁸⁶ Εξάιρεση στην πταισματική ευθύνη του πλοιάρχου σε επίπεδο εσωτερικού δικαίου εισάγει για τον πλοίαρχο ο ειδικός περί θαλάσσιας ρύπανσης Ν.743/1977 πλάι στον υπαίτιο προκαλέσαντα ρύπανση, *infra* 2-B.2ii

⁸⁷ Ο προστήσας πλοιοκτήτης συνεχίζει να προστατεύεται. Για να εκπέσει (και) εκείνος, δέον να συντρέχει στο πρόσωπό του συμπεριφορά με το βαθμό πταίσματος, που απαιτεί η Σύμβαση στο V(2)

του άμεσου δόλου. Η δεύτερη και πρακτικά συνηθέστερη περίπτωση ερμηνεύεται ως εξής: Ο όρος απέρисκεπτα, σημαίνει χωρίς σύνεση, με αδιαφορία για τις συνέπειες της πράξης, μια πράξη που αποκλίνει ουσιωδώς από τη συμπεριφορά ενός μέσου και συνετού πλοιάρχου. Πρόκειται για αντικειμενική αξιολόγηση σε αυτό το στάδιο⁸⁸. Ο όρος γνώση του πιθανού της επέλευσης ζημίας σχετίζεται με τις συνέπειες της συμπεριφοράς του πλοιάρχου και συγκεκριμένα με την εσωτερική αιτιώδη συνάφεια ανάμεσα στην ψυχική του στάση και τη ρύπανση. Εν προκειμένω η αξιολόγηση είναι υποκειμενική και άρα γίνεται ad hoc. Εξετάζεται αν πράγματι ο πλοίαρχος βάσει των ατομικών του ικανοτήτων είχε επίγνωση της πιθανότητας να επέλθει η συγκεκριμένη ζημία, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών που κρατούσαν κατά τη συγκεκριμένη θαλάσσια αποστολή⁸⁹. Το αναλυθέν πταίσμα συγγενεύει περισσότερο με τη βαριά ενσυνείδητη αμέλεια της ελληνικής νομοθεσίας -δεδομένου ότι ο διεθνής κανόνας προϋποθέτει συνείδηση απλώς του κινδύνου επέλευσης ζημίας και όχι απαραίτητα και αποδοχή του- μολονότι η περιγραφή γίνεται με όρους ξένους προς αυτήν. Επομένως αντιστοιχίζοντας τους άνω κανόνες με το ημεδαπό σύστημα διαβάθμισης τη υπαιτιότητας θα λέγαμε ότι καλύπτονται όλες οι βαθμίδες του δόλου και από την αμέλεια η σοβαρότερη εκδοχή της. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι το πλαίσιο ένταξης των παραπάνω κανόνων και η ανάγκη προστασίας των ζημιωθέντων, υπό την παραδοσιακή πίεση του κοινού περί δικαίου αισθήματος που συνοδεύει τα περιστατικά ρύπανσης, καθιστούν τον εφαρμοστή ιδιαίτερα αυστηρό σε σχέση με τις απαιτούμενες επιταγές επιμελείας, εφόσον η προστασία της ανθρώπινης ζωής⁹⁰ και του περιβάλλοντος ευρίσκονται στην κορωνίδα των άξιων προστασίας αγαθών.

Πέραν της αστικής ευθύνης, τα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις του πλοιάρχου γεννάν στο πρόσωπό του και ποινική ευθύνη. Η άρρηκτη σχέση του εγκλήματος με την προσωπικότητα του δράστη, καθιστούν αναγκαία για την επιβολή της ποινής τη σωρευτική εξέταση τριών πυλώνων του ποινικού δόγματος, ήτοι της πράξης, του αδίκου, και του καταλογισμού στο πλαίσιο της αρχής της νομιμότητας. Με τα εν λόγω προαπαιτούμενα συμβιβαστικές και στη βάση σταθμίσεων, συμφερόντων και διαπραγματεύσεων κατασκευές, όπως τα συστήματα περιορισμού που εντοπίζουμε στο διεθνές ναυτικό δίκαιο, ως αντίβαρα στην αντικειμενική ευθύνη δεν συναντώνται. Εξάλλου ο ίδιος ο θεσμός της αντικειμενικής ευθύνης δεν είναι δογματικά συμβατός με το Ποινικό Δίκαιο, ενώ δεν πρέπει να παροράται ότι η Κοινότητα δεν έχει γενικά ποινική αρμοδιότητα απλώς μπορεί να ζητά τη θέσπιση ποινικών κυρώσεων από τα κράτη μέλη στον τομέα προστασίας του περιβάλλοντος, όταν αυτή είναι απόλυτα απαραίτητη για την πραγμάτωση της πολιτικής της⁹¹. Στην αστική ευθύνη, που εξετάζουμε στην παρούσα εργασία κέντρο βάρους της συζήτησης συνιστά η αποζημίωση και ενόψει αυτής η εύρεση αξιόπιστων φορέων. Αντίθετα η πορεία που (πρέπει να) ακολουθείται επί ποινικής ευθύνης είναι αντίρροπη αφού ως σημείο εκκίνησης τίθεται ορισμένης απαξίας (εγκληματική) πράξη, μέρος δε αυτής της απαξίας περνάει μέσα από την υποκειμενική επικάλυψη του τελέσαντα την πράξη. Εφόσον μάλιστα ο προληπτικός και αποκαταστατικός ρόλος της αποζημίωσης επιτυγχάνεται ολοκληρωτικά μέσω προεχόντως των

⁸⁸ Αντάπασης, Αθανασίου, ό.π., σελ.834,

⁸⁹ *Ibid*, σελ.834 με νομολογιακές παραπομπές στην υποσημείωση 202 της σελίδας

⁹⁰ Ίδιο σύστημα ευθύνης ακολουθεί η HNS, συνεπώς ισχύουν στην αντίστοιχη ενότητα περί υπαιτιότητας *mutatis mutandis* όσα εδώ έγιναν δεκτά. *Infra* υπό 2-B.1ii

⁹¹ Συμεωνίδου- Καστανίδου Ε., *Ποινική Καταστολή της θαλάσσιας ρύπανσης: Η μεταφορά της Οδηγίας 2005/35/εκ στο ελληνικό δίκαιο*, 2009 (εφεξής: Ποινική καταστολή της ρύπανσης), διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://nomosphysis.org.gr/11953/poiniki-katastoli-tis-thalassias-rupansis-i-metafora-tis-odigias-200535ek-sto-elliniko-dikaio-oktobrios-2009/> [τελευταία πρόσβαση: 26/11/2020]

διεθνών συστημάτων ευθύνης, το ποινικό δίκαιο δεν έχει μάλλον και λόγο να εκφύγει του παραδοσιακού του ρόλου. Υπό αυτό το πνεύμα η ποινική ευθύνη του πλοίαρχου για ρύπανση φαίνεται να μην εκλαμβάνεται επί της αρχής με πυρηνικά διαφορετικό τρόπο, ανταποκρινόμενο στο ιδιαίτερο πλέγμα εξουσιών, καθηκόντων και υποχρεώσεων που διαθέτει.

Σύμφωνα με το 235 παρ.2 ΚΔΝΔ ποινική ευθύνη υπέχει ο πλοίαρχος που δολίως ρυπαίνει τη θάλασσα με πετρελαιοειδή ή παραλείπει να λάβει μέτρα προς αποφυγή μιας τέτοιας ρύπανσης⁹². Ο πλοίαρχος υποχρεούται να γνωρίζει τις επιπτώσεις της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και να λαμβάνει μέτρα για την αποτροπή τέτοιας ρύπανσης κατά το άρθρο 10 περ. II του Κανονισμού II/I του παραρτήματος της Σύμβασης STCW⁹³. Παρεμφερείς υποχρεώσεις λήψης μέτρων προς αποφυγή θαλασσίας ρύπανσης από μεταφερόμενα με πλοία υλικά και ειδοποίηση των αρμοδίων Αρχών, ακόμη και με σύνταξη έκθεσης, για οποιοδήποτε ατύχημα υποπέσει στην αντίληψή του ότι συνέβη στο πλοίο που κυβερνά ή σε άλλο και δύναται να προκαλέσει ρύπανση επιβάλλονται στον πλοίαρχο και από τη Διεθνή Σύμβαση του 1973 «περί πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία», τη λεγόμενη Σύμβαση MARPOL κυρωθείσα με το Ν.1269/1982. Οι τροποποιήσεις της, που λαμβάνουν χώρα σχεδόν κάθε χρόνο κυρώνονται με νόμους, προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις. Ρυθμίσεις για την υποχρέωση του πλοίαρχου να προβαίνει σε ανακοίνωση στις αρμόδιες Αρχές, ακόμη και πριν τον απόπλου, σχετικά με τα απόβλητα, που μπορεί να εκλυθούν από το πλοίο περιέχουν και οι Οδηγίες 2000/59, 2005/35 και 2009/123⁹⁴, που έχουν ενσωματωθεί στο ελληνικό δίκαιο (η τελευταία με τον νόμο 4037/2012). Τόσο η Σύμβαση MARPOL όσο και η Οδηγία 2009/123 απειλούν μεταξύ άλλων με ποινικές κυρώσεις τον πλοίαρχο, ο οποίος απορρίπτει ρυπογόνες ουσίες στη θάλασσα. Δεν τιμωρείται, όμως, αν η απόρριψη είναι αναγκαία για την ασφάλεια του πλοίου ή τη διάσωση ανθρώπινων ζωών ή γίνεται για την ελαχιστοποίηση της ζημίας από τη ρύπανση ή είναι συνέπεια ζημίας του πλοίου ή του εξοπλισμού του, με εξαίρεση την περίπτωση που ο πλοίαρχος ενήργησε με πρόθεση πρόκλησης της ζημίας ή από αμέλεια και με επίγνωση ότι υπήρχε πιθανότητα να προξενηθεί βλάβη⁹⁵. Το θέμα των υποχρεώσεων του πλοίαρχου για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των κυρώσεων (ποινικών και πειθαρχικών) που του επιβάλλονται σε περίπτωση πρόκλησης ρύπανσης ρυθμίζεται διεξοδικά και από το Ν.743/1977, όπως αποδόθηκε στη δημοτική με το π.δ. 55/1998 (άρθρα 7 και 11-13)⁹⁶.

Πάντως δε λείπουν οι περιπτώσεις κατάχρησης του ποινικού δικαίου, όπου μέσα από μια στιγματιστική και συμβολική σκοπιά πλήττει δυσανάλογα (ιδίως μη αναγκαία) τους φορείς των ναυτιλιακών υποχρεώσεων και ιδίως τον πλοίαρχο. Τέτοια είναι η περίπτωση της Οδηγίας 2005/35/EK, για την οποία επιφυλάχθηκε ανάλυση παρακάτω⁹⁷. Όλως προπαρασκευαστικά πάντως αξίζει να αναρωτηθεί κανείς αφενός πόσο πράγματι αποτρεπτική μπορεί να είναι η ποινική κύρωση στο πλαίσιο διεξαγωγής της ναυτιλιακής δραστηριότητας και δεύτερον πόσος σε κάθε περίπτωση χώρος για την αμέλεια θα έπρεπε να καταλειφθεί ειδικά στο πεδίο δράσης του

⁹² Τσιρίδης Π., ό.π., σ. 209

⁹³ Standards on Training, Certification and Watch keeping for Seafarers 1978. Η εν λόγω σύμβαση κυρώθηκε με το Ν. 1314/1983

⁹⁴ Για τροποποίηση της οδηγίας 2005/35/EK σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις.

⁹⁵ Τσιρίδης, *Οι κίνδυνοι από την ποινικοποίηση της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας και του ναυτικού επαγγέλματος*, Εισήγηση σε Όγδοο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Πειραιάς, Οκτώβριος 2013, *infra* υπό 3-B.3ii.

⁹⁶ *Infra* υπό 3-B.1.

⁹⁷ *Infra*.υπό 3-B.4

πλοίαρχου, ο οποίος κατά τη διακυβέρνηση του πλοίου κινείται κατά κανόνα σε ένα διαρκές καθεστώς αυτοδιακινδύνευσης.

Δ. Η σχέση πλοίαρχου- πλοιοκτήτη και η μετακύλιση της ευθύνης

Σύμφωνα με το άρθρο 40 ΚΙΝΔ *ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ευθύνεται για παν πταίσμα. Φέρει ευθύνη τόσο εσωτερική όσο εξωτερική.* Η μεν πρώτη σχετίζεται με την ευθύνη του έναντι του εκμεταλλευόμενου το πλοίο για τις πράξεις, που ενεργεί στο πλαίσιο της κατά νόμο διατιθέμενης εξουσίας. Η δε δεύτερη αφορά στην προσωπική ευθύνη έναντι τρίτων και ενδέχεται να είναι δικαιοπρακτική ή αδικοπρακτική. Η δικαιοπρακτική μετακυλιέται απευθείας στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή με το συνδυασμό των άρθρων 84 παρ.1 και 105 παρ.4. Η αδικοπρακτική, που μας αφορά γεννά καταρχήν ευθύνη στο πρόσωπο του ιδίου βάσει το 914 ΑΚ, μετακυλιέται, ωστόσο, επίσης στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή κατά το 84 παρ.2 ΚΙΝΔ και τον εκναυλωτή κατά τη γενική διάταξη του 922 ΑΚ. Λεκτέο είναι ότι για την προσωπική αδικοπρακτική ευθύνη καθιερώνεται υπέρ του η αυτή μεταχείριση με τον πλοιοκτήτη δεδομένου ότι δύναται να περιορίσει την ευθύνη κατά το άρθρο 1 παρ.4 της ΔΣ Λονδίνου 1976 (εφεξής LLMC).

Κατά το κοινό δίκαιο η αδικοπραξία συνιστά λόγο μετακύλισης της ευθύνης του υπαιτίου προστηθέντος στον ανυπαίτιο προστήσαντα, ο οποίος του ανέθεσε την εκπλήρωση, επ' ευκαιρίαν της οποίας επήλθε η ζημία (922 ΑΚ). Για δεν την κατάφαση της ευθύνης δεν προϋποτίθεται υπαιτιότητα του προστήσαντος. Κατά την κρατούσα θέση⁹⁸ για τη μετακύλιση της ευθύνης απαιτείται σχέση εξάρτησης μεταξύ προστηθέντος προστήσαντος. Τούτο έχει ως συνέπεια ο προστήσας να μην ευθύνεται αδικοπρακτικά έναντι τρίτων από την αξιοποίηση ανεξάρτητων συμβαλλομένων.

Στο ειδικό πεδίο του ναυτικού δικαίου ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο πλοιοκτήτης (είτε εφοπλιστής) επιστρατεύει αναγκαία τις υπηρεσίες τρίτων προσώπων, απασχολούμενων τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα. Καθώς οι ανειλημμένες υποχρεώσεις είναι αδύνατο να εκπληρωθούν με προσωπική εργασία του πρώτου η παρεμβολή τρίτων, πραγματοποιούμενη κατά την ενάσκηση της ναυτιλιακής επιχειρηματικής δράσης, ήτοι στο πλαίσιο του συμβατικού δεσμού του επιχειρηματία με άλλους συμβαλλόμενους παίρνει ποικίλες μορφές. Δεδομένου ότι στο επίκεντρο των βιοτικών σχέσεων της επιχείρησης ευρίσκεται το πλοίο, αυτονόητα ο πλοίαρχος κατέχει περίοπτη σχέση αφού ως εκπρόσωπος του επιχειρηματία τελεί όλες τις αναγκαίες για την επιτυχή διεξαγωγή της θαλασσίας αποστολής υλικές και νομικές πράξεις⁹⁹. Η παρεμβολή του πλοίαρχου γεννά τόσο υποχρεώσεις όσο και δικαιώματα για τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο. Προκύπτει, ώστε το ερώτημα αφενός πού ερείδεται η μετακύλιση της ευθύνης και αφετέρου αν χωρεί περιορισμός. Σημειούται ότι αναλόγως της επιχειρηματικής δράσης ο εκμεταλλευόμενος υπάγεται σε διαφορετικά καθεστώτα ευθύνης. Ως πλοιοκτήτης έτσι υπόκειται στο καθεστώς ευθύνης, που καθιερώνουν οι διατάξεις 84επ. ΚΙΝΔ. Κατά το 84 ΚΙΝΔ ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο ενέχεται *α)για τις δικαιοπραξίες ή αδικοπραξίες του πλοίαρχου, τις οποίες επιχείρησε κατά την εκτέλεση των ανατεθειμένων σε αυτόν καθηκόντων(...)*. Αντίθετα ως προς την ευθύνη του πλοιοκτήτη για

⁹⁸ Μιχαηλίδης- Νουάρος στην ΕρμΑΚ, άρθρ.334, αρ. περιθ. 17

⁹⁹ Ρόκας/ Θεοχαρίδης, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, Σάκκουλας, 2015, σελ.84

δικαιοπραξίες τρίτων προσώπων, εφαρμόζονται οι γενικές διατάξεις¹⁰⁰, πλην αν τυγχάνει εφαρμογής ειδικότερος κανόνας ευθύνης.

Ο διεθνής νομοθέτης μπρος στο μείζον ζήτημα της θαλάσσιας ρύπανσης από τη ναυτιλιακή δράση, κατέστρωσε αυτοτελή και στεγανά καθεστώτα ευθύνης, εντός των οποίων έχουν ληφθεί υπόψη το πνεύμα λειτουργίας μιας σχέσης πρόσθησης, η σφαίρα εξουσιών που κατέχουν τα εμπλεκόμενα πρόσωπα, σταθμίσεις κόστους- οφέλους σε σχέση με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Γενικός κανών είναι ότι κάθε πράξη ή παράλειψη του πλοιάρχου γεννά ευθύνη στο μέτρο που τελείται μια βλαπτική επέμβαση. Ως εκ τούτου συμπεριφορά του τελευταίου, από την οποία προκαλείται διαρροή πετρελαίου συνιστά αυτομάτως και εκ του διεθνούς νόμου λόγο ευθύνης του κυρίου. Άρα η αμέλεια του πλοιάρχου μετακυλιέται στον κύριο. Επειδή ο πρώτος δεν είναι τρίτος¹⁰¹ σε σχέση με αυτόν ακόμη και η δόλια ρύπανση του πλοιάρχου μετακυλιέται στον κύριο. Απλώς αίρεται το ανεύθυνο του πλοιάρχου ενώ επιβιώνει σε κάθε περίπτωση ο περιορισμός του κυρίου εκτός αν συντρέχει στο πρόσωπό του επίμεμπτο, ήτοι προσωπική του συμπεριφορά τελεσθείσα με δόλο ή βαριά ενσυνείδητη αμέλεια¹⁰².

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η προσέγγιση των ΗΠΑ με αφορμή την τελευταία παρατήρηση. Η διαφοροποίηση έγκειται αφενός στη διεύρυνση της έννοιας των υπευθύνων και αφετέρου και στην ευκολότερη άρση των περιορισμών της ευθύνης. Ο νόμος έτσι βαρύνει κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που έχει οριστεί ως υπεύθυνο κι ο μηχανισμός ευθύνης πλήττει όχι μόνον τον πλοιοκτήτη αλλά και όλους εκείνους, οι οποίοι εμπλέκονται οικονομικά στη διαχείριση του πλοίου, φτάνοντας να επηρεάσουν μέχρι ναυλωτές χωρίς φορτίο ή πιστωτές που υποθηκεύουν το πλοίο. Η μετακύλιση της ευθύνης από τον πλοίαρχο στον πλοιοκτήτη επιβεβαιώνεται σε δύο διατάξεις, πρώτον στην 1003(a)(3), στις οποίες ο μὲν εξαιρείται από τα πρόσωπα που δύνανται να απαλλάξουν τον δεύτερο ως προς την ευθύνη που καθιερώνει το 1002, και δεύτερον στην 1004(c)(1)(B). Πρέπει να προσεχθεί ότι εν προκειμένω το επίμεμπτο του πλοιάρχου μετακυλιέται στον πλοιοκτήτη όχι ως παράγων θεμελίωσης ευθύνης αλλά ως παράγων στέρξης του δικαιώματος περιορισμού της. Γίνεται αντιληπτό επομένως πόσο αυστηρότερα επιδρά στον πλοιοκτήτη όχι απλώς ο δόλος και η σοβαρή ενσυνείδητη αμέλεια αλλά και η απλή αμέλεια¹⁰³ του προστηθέντος σε σχέση με το καθεστώς του IMO. Παράλληλα το προνόμιο του περιορισμού αδρανεύει και στην περίπτωση, που ο υπεύθυνος συνειδητά παρέλειψε να ενημερώσει τις αρμόδιες αρχές αναφέροντάς τους το ρυπογόνο ατύχημα. Έπεται ότι η ένδειξη μεταμέλειας του *ex lege* υπευθύνου μέσα από τη συνεργασία του για περιορισμό των άμεσων επιβαρυντικών συνεπειών κρίνεται αναγκαία. Διαφαίνεται μέσα από τις νομοθετικές επιλογές ότι στην περίπτωση της OPA η απεριόριστη απόδοση ευθυνών είναι εξαιρετικά πιθανή. Μόνη η αμέλεια, ένα τυπικό σφάλμα κατά το χειρισμό ξεκλειδώνουν την απεριόριστη ευθύνη του πλοιοκτήτη. Ο εν λόγω Κανονισμός με όλη την ανεπιείκεια και τα μειονεκτήματα, που τον συνοδεύουν, αποτελεί ένα ακόμη πιο ισχυρό κίνητρο επίδειξης απόλυτης επιμέλειας και συνετούς διαχείρισης και μια ζωντανή αμφισβήτηση του συστήματος περιορισμού, που επιλέγει η CLC.

¹⁰⁰ Άρθρα 211 επ., 330, 334, 922 AK

¹⁰¹ Βλ. λόγο απαλλαγής στο III(2)(2) CLC

¹⁰² *Infra* υπό 2-B.1i, 2-B.1ii

¹⁰³ (1) *ACTS OF RESPONSIBLE PARTY. Subsection (a) does not apply if the incident was proximately caused by (A) gross negligence or willful misconduct of, or (B) the violation of an applicable Federal safety, construction, or operating regulation by, the responsible party, an agent or employee of the responsible party (...)*

Τέλος, σε μικροσκοπικό επίπεδο υπάρχουν ορισμένες περιπτώσεις, που ο πλοίαρχος αποτελεί τον αποδέκτη της υπό εξέταση μετακύλισης της ευθύνης. Τούτο υφίσταται πρώτον σε σχέση με τις πράξεις ή παραλείψεις του πληρώματος για τις οποίες η υποκείμενη σχέση δικαιολογεί επιμελή έλεγχο και δεύτερον στις περιπτώσεις που καθιερώνεται εκ του νόμου αντικειμενική ευθύνη του πλοίαρχου για ρύπανση από τον υπαίτιο. Τέτοια περίπτωση είναι η αστική ευθύνη που εισάγει ο Ν.743/1977 στο 12 παρ.1 περ.α’.

ΜΕΡΟΣ 2

Η ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟ ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

A. Η Φύση της Αστικής Ευθύνης

1. Τα πρώτα βήματα

Οι προσπάθειες θέσπισης ευθύνης από θαλάσσια ρύπανση κατά το πρώτο μισό του εικοστού αιώνα υπήρξαν άτολμες και εν πολλοίς αποσπασματικές. Η ναυτιλία τότε βιώνει αλματώδη ακμή κινούμενη σε ένα καθεστώς παρατεταμένης νομοθετικής ασυλίας. Πρωταγωνιστές αυτής της εξέλιξης το δίπολο των κρατών- πετρελαιοπαραγωγών και βιομηχανικών κρατών- καταναλωτών. Η ήδη παγκοσμιοποιημένη μεταφορά εντείνεται, το ίδιο και η χρήση και εκμετάλλευση των υδρογονανθράκων. Στο πλαίσιο αυτό τα περιστατικά ρύπανσης από πλοία στις ακτές και την ανοιχτή θάλασσα αυξάνονται γεωμετρικά. Ενδεικτικό παράδειγμα της εν λόγω περιόδου συνιστά η καταστροφή και βύθιση του πλοίου Thomas W. Lawson, το Δεκέμβριο του 1907, στις Νήσους Scilly. Από το δυστύχημα σκοτώθηκε σχεδόν ολόκληρο το πλήρωμα, ενώ το φορτίο 58.000 βαρελιών παραφινέλαιου προκάλεσε ίσως την πρώτη μεγάλη θαλάσσια διαρροή πετρελαίου.

Οι απόπειρες αντιμετώπισης της ατυχηματικής θαλάσσιας ρύπανσης διενεργούνται αρχικώς σε δύο επίπεδα: αφενός εσωτερικά, αφετέρου σε επίπεδο διεθνών Συνδιασκέψεων. Αναφέρεται μεταξύ πολλών αντίστοιχων η πρωτοβουλία της Μ. Βρετανίας με την ενεργοποίηση της Oil in Navigable Waters Bill¹⁰⁴, η οποία στη Ρήτρα 1 θεμελιώνει ευθύνη μιας σειράς προσώπων -μεταξύ αυτών του πλοιοκτήτη και του πλοίαρχου- για απόρριψη ή διαφυγή πετρελαίου σε πλεούμενα ύδατα. Μόλις που χρειάζεται να επισημανθεί ότι το ζήτημα της διεθνούς ναυτιλίας ανέκαθεν επεδέχτο συνολικών διεθνών λύσεων και λιγότερο αποσπασματικών

¹⁰⁴ Clause 1: *Penalty for discharge of oil into navigable waters.*

1. If any oil is discharged, or allowed to escape, whether directly or indirectly, into any waters to which this Act applies from any vessel or from any place on land or from any apparatus used for the purpose of discharging oil from or transferring oil from or to any vessel, the owner or master of the vessel, the occupier of the land, or the person having charge of the apparatus, as the case may be, shall be guilty of an offence under this Act and shall in respect of each offence be liable on summary conviction to a fine not exceeding one hundred pounds:

Provided that it shall be a good defence to proceedings for an offence under this section to prove—(a) if the proceedings are against the owner or master of a vessel, that the escape of the oil was due to, or that it was necessary to discharge the oil by reason of, the vessel being in collision or the happening to the vessel of some damage or accident, and, in the case of escape, that all reasonable means were taken by the master to prevent the escape; and (b) if the proceedings are against any other person and are in respect of an escape of oil, that all reasonable means were taken by that person to prevent the escape.

εθνικών. Πρόκειται ως εκ τούτου για ένα μέγεθος, οι ευρείες συνέπειες του οποίου δύνανται να επιλυθούν αποτελεσματικά από πάνω προς τα κάτω. Έτσι οι εθνικές πρωτοβουλίες όσο και αν επέτυχαν να δώσουν έναν παλμό αποδείχθηκαν ανεπαρκείς. Στο δε επίπεδο των Συνδιασκέψεων τα πράγματα δε φάνηκε να αλλάζουν προς το καλύτερο. Μολονότι αρχίζει να εμπεδώνεται η αντίληψη ότι το διεθνούς υφής μέγεθος επιδέχεται μόνο διεθνούς χειρισμού, παρατηρείται ένα δεύτερο και εξίσου σοβαρό ‘‘επίδικο’’ αυτό της δεσμευτικότητας. Όπως πρόκειται να φανεί, το αίτημα για δεσμευτικότητα περνάει μέσα από το θετικό διεθνές δίκαιο και εδώ ακριβώς είναι που οι παραδοσιακά αντίρροπες τάσεις συμφερόντων μεταξύ κρατών το υποσκάπτουν. Διεθνείς Συνδιασκέψεις, όπως αυτή στην Ουάσιγκτον το 1926¹⁰⁵ κατέληξαν ευχολόγια αποτυγχάνοντας να υιοθετήσουν ρυθμίσεις αποτελεσματικές για τον έλεγχο της ρύπανσης από πετρελαιοειδή.

Οι προσπάθειες συνεχίστηκαν με κυβερνητικές ή μη πρωτοβουλίες. Αξιοσημείωτη η στο πλαίσιο της International Shipping Conference τελικώς επιτευχθείσα υιοθέτηση από πλοιοκτήτες των επτά μεγαλύτερων ναυτιλιακών κρατών απαγορευμένης παράκτιας ζώνης για απορρίψεις πετρελαιοειδών εκτεινόμενη στα 50 ν.μ.. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930 παρατηρείται στασιμότητα εν μέρει οφειλόμενη στη μη συνεργασία μεγάλων εταιριών πετρελαιοειδών με τα κράτη ιδίως Μ. Βρετανίας, Γαλλίας και Η.Π.Α, εν μέρει λόγω της μεγάλης οικονομικής κρίσης στα τέλη της δεκαετίας του '20, που οδήγησε σε κατάρρευση του εμπορίου και των μεταφορών και το θέμα της ρύπανσης της θάλασσας έπεσε προς στιγμή σε αφάνεια.

Ούτε όμως η ΚτΕ κατάφερε την περίοδο 1934-1936 να προχωρήσει στην υιοθέτηση ενός ανεκτού πακέτου περιοριστικών μέτρων. Από τη μια αντιμετώπισε απροθυμία αποδοχής και έλλειψη σύμπνοιας από τις εθνικές κυβερνήσεις ως προς τα σχετικά μέτρα, που αφορούσαν τη δημιουργία στα πλοία και τα λιμάνια χώρων αποθήκευσης και υποδοχής πετρελαιοειδών για απόρριψη. Αφ' ης ορισμένα ναυτιλιακά κράτη, όπως η Ιταλία και η Γερμανία αυτοεξαιρέθηκαν από κάθε μελλοντική συμβιβαστική απόπειρα διεθνούς ρύθμισης του θέματος της θαλάσσιας ρύπανσης, ουδεμία άλλη ναυτιλιακή χώρα έκρινε πια σύμφоро να ρισκάρει δικό της περιορισμό συμμετέχοντας σε πιθανή διάσκεψη. Μέχρι το 1950 το μόνο που είχε αλλάξει στο διεθνές περιβαλλοντικό προσκήνιο είναι ο Οργανισμός- φορέας των σχετικών διακυβερνητικών προσπαθειών με τη δραστηριοποίηση του ΟΗΕ και κατ' επέκταση του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου.

2. Υποκειμενική ευθύνη: : Η πρόωμη εσωτερικοποίηση του περιβαλλοντικού κόστους από τη ναυτιλία

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η ταχύτατα αναπτυσσόμενη οικονομία απαιτούσε τεράστιες ποσότητες ενέργειας, ενώ την ίδια στιγμή ο πόλεμος είχε συντελέσει σε μια πρωτοφανή ρύπανση της θάλασσας αποτέλεσμα πετρελαιοειδών και χημικών όπλων. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς πως μόνες οι βυθίσεις εμπορικών και πολεμικών πλοίων την εν λόγω περίοδο ήσαν

¹⁰⁵ Στόχος ήταν να οριστούν ζώνες περιορισμού της πετρελαϊκής ρύπανσης σε απόσταση 50 ναυτικών μιλίων από τις ακτές, όπου οι εκροές πετρελαϊκών μιγμάτων δεν μπορούσαν να υπερβαίνουν τα 500 ppm. Για πρώτη φορά εισήχθη αφενός η έννοια των ζωνών περιορισμένων εκροών, που εκτείνονται πέρα από τα χωρικά ύδατα των χωρών, στα διεθνή ύδατα, και αφετέρου η έννοια του ορίου απόρριψης (σε ppm) . Αυτό αύξανε τις αρμοδιότητες των παράκτιων κρατών και προκάλεσε αντιδράσεις μεταξύ των ναυτιλιακών χωρών, που έβλεπαν να περιορίζεται το δικαίωμα ελεύθερης ναυσιπλοΐας των πλοίων τους.

πολλαπλάσιες. Το αίτημα για λήψη μέτρων και υιοθέτηση καθεστώτων ευθύνης ήταν μάλλον συνολικό και οι σχετικές συνθήκες μάλλον ώριμες.

Το 1948 τα Ηνωμένα Έθνη συγκάλεσαν Ναυτιλιακή Διάσκεψη στη Γενεύη, όπου ιδρύθηκε ο πρόγονος του ήδη από το 1982 γνωστού ως Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (ΙΜΟ), ΙΜCO¹⁰⁶. Ήδη από το όνομα του Οργανισμού διαφαίνεται αυτό που η πρακτική επιβεβαίωσε ουκ ολίγες φορές σε ολόκληρη την πορεία αναζήτησης διεθνώς αναγνωρισμένων καθεστώτων προστασίας κατά τον προηγούμενο αιώνα, ότι δηλαδή καμία ναυτιλιακή χώρα, καίτοι αναγνώριζε τη στρατηγική και ανταγωνιστική ανάγκη αυτομόλησης προς συστήματα πολυμερούς κατάστροφης μέτρων και ελέγχου, δεν ήταν απόλυτα έτοιμη να διαθέσει έως πρότινος εθνικές-αποφασιστικές αρμοδιότητες σε έναν νεοπαγή Οργανισμό. Η γενικώς σκοπούμενη από τους βασικούς συντελεστές της ναυτικής βιομηχανίας δράση ήταν κυρίως συμβουλευτική. Καθόλου τυχαίο, εξάλλου, ότι η ιδρυτική σύμβαση τέθηκε σε ισχύ δέκα χρόνια μετά, το 1958.

Την άνοιξη του 1954, συνεκλήθη διεθνής Συνδιάσκεψη, στην οποία συμμετείχαν 32 κράτη, που αποτελούσαν τη συντριπτική πλειοψηφία της παγκόσμιας χωρητικότητας. Ως αποτέλεσμα είχε την υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πετρέλαιο (OILPOL '54)¹⁰⁷, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1958 και ήταν η πρώτη Σύμβαση που διαχειρίστηκε ο ΙΜCO. Στην Ελλάδα η Σύμβαση κυρώθηκε τον Αύγουστο του 1966 δια του Ν.Δ. 4529. Στόχος της η καταπολέμηση της λειτουργικής¹⁰⁸ ρύπανσης της θάλασσας πέραν της αιγιαλίτιδος ζώνης από απορρίψεις πετρελαίου.

Η Σύμβαση, μέσα από το άρθρο 3 προχωρούσε σε μια γενική απαγόρευση στη βάση δύο συνιστωσών, αφενός ανώτατης περιεκτικότητας σε σχέση με το επιτρεπόμενο να απορριφθεί στη θάλασσα φορτίο πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου, αφετέρου ελάχιστης απόστασης από τις ακτές. Το άρθρο 3 παράγραφος 2 περίπτωση δ' έθετε ως ελάχιστη απόσταση τα 50 ναυτικά μίλια. Για δε τα δεξαμενόπλοια προβλεπόταν ειδικό καθεστώς σε σχέση με την πλευση τους σε απαγορευμένες ζώνες.

Το νομοθετικό κείμενο, αρκετά περιγραφικό και περιπτώσιολογικό παρέλειπε να καθορίσει θετικά το είδος ευθύνης, το οποίο επέτρεπε στην ουσία να συναχθεί μέσα από το σύνολο εξαιρέσεων και προϋποθέσεων και κυρίως δια της εξουσιοδότησης των κρατών να υιοθετήσουν εντός συγκεκριμένου πλαισίου σχετικό καθεστώς ευθύνης και αντίστοιχων κυρώσεων. Στο άρθρο 6 παρ. 2 ζητάται από τα κράτη οι κυρώσεις, που επιβάλλονται σύμφωνα με την εν λόγω νομοθεσία περί απορρίψεως πετρελαίου ή πετρελαιώδους μίγματος στα μη χωρικά ύδατα να μην είναι μικρότερες από εκείνες που προβλέπονται από την εκάστοτε εθνική νομοθεσία για αντίστοιχη παράνομη απόρριψη εντός των χωρικών υδάτων¹⁰⁹. Η σχετική διατύπωση σε συνδυασμό με την παραδοχή ότι πρόκειται μια πρώιμη περίοδος σε σχέση με τα επιμέρους εθνικά καθεστάτα

¹⁰⁶ Inter-governmental Maritime Consultative Organization

¹⁰⁷ Convention on the Prevention of Pollution of the Sea by Oil.

¹⁰⁸ Η Σύμβαση αναγνώριζε ότι η πετρελαϊκή ρύπανση προερχόταν κατά κύριο λόγο από λειτουργίες ρουτίνας των πετρελαιοφόρων, όπως ο καθαρισμός των δεξαμενών. Εξάλλου κατά τη δεκαετία του 50 η επικρατούσα πρακτική ήταν να καθαρίζονται οι δεξαμενές των πετρελαιοφόρων με νερό και μετά να διοχετεύεται το ελαιώδες μίγμα απευθείας στη θάλασσα.

¹⁰⁹ *The penalties which may be imposed under the law of any of the territories of a Contracting Government in respect of the unlawful discharge from a ship of oil or oily mixture outside the territorial sea of that territory shall be adequate in severity to discourage any such unlawful discharge and shall not be less than the penalties which may be imposed under the law of that territory in respect of the same infringements within the territorial sea.*

ευθύνης -πράγμα, που σημαίνει ότι είτε σχετική τυποποίηση απουσιάζει πλήρως, είτε κατά κανόνα η προβλεπόμενη ευθύνη είναι υποκειμενική- οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το καθεστώς ευθύνης που υπονοεί η Σύμβαση είναι υποκειμενικό.

Στην κλασική της επομένως μορφή η Σύμβαση απαιτεί υπαιτιότητα. Παράλληλα η γενική διατύπωση του κειμένου της και συνακόλουθα η αντίστοιχη του άρθρου 3 στο Νομοθετικό Διάταγμα επιτρέπουν να συναχθεί ότι η επιβολή αποζημίωσης, προστίμου και μέτρων αποκατάστασης βαρύνουν κυρίως τον πλοιοκτήτη αλλά και τον πλοίαρχο. Στο 3 παρ.2 του Ν.Δ 4529 προβλέπεται ότι *οι εκ των παραβατών Έλληνες ναυτικοί υπόκεινται, παραλλήλως, εις πειθαρχικήν δίωξιν κατά το άρθρο 8 παρ.1 εδ.γ', του Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικος Εμπορικού Ναυτικού (...)*. Δεδομένα ως ναυτικοί λογίζονται οι οπωσδήποτε ναυτιλλόμενοι, ιδιότητα που αφορά ιδίως του επιφορτισμένους με τον έλεγχο και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, συνεπώς και τους πλοιάρχους και κυβερνήτες των πλοίων. Από δε τον όρο *παραλλήλως* προκύπτει ότι τα εν λόγω πρόσωπα βαρύνονται ήδη με ορισμένες περαιτέρω υποχρεώσεις, ήτοι το πρόστιμο της παρ. 1 και τα λοιπά ως άνω αναφερθέντα. Η παράγραφος 4 τέλος προέβλεπε για τα ευθυνόμενα πρόσωπα προσφυγή ενώπιον Υπουργικού Συμβουλίου.

Έπεται ότι με την παραπομπή της Σύμβασης και ελλείπει ειδικού σχετικού εθνικού νομοθετικού κειμένου, η βάση ευθύνης στην Ελλάδα τόσο για τον πλοιοκτήτη όσο και για τον πλοίαρχο εκλήθη να στηριχθεί στις γενικές περί αδικοπραξίας διατάξεις των άρθρων 914 ΑΚ επ.. Έτσι ο υπαίτιος για ρύπανση πλοίαρχος ή μέλος του πληρώματος είχε ευθύνη βάσει των 914 επ., ενώ ο πλοιοκτήτης του πλοίου που προκάλεσε τη ρύπανση κατά το 84 εδ.β' του ΚΙΝΔ σχετικά με την ευθύνη από αδικοπραξίες του διέπραξε ο πλοίαρχος, το πλήρωμα ή ο πλοηγός κατά την εκτέλεση των ανατεθειμένων σε αυτούς καθηκόντων.

Η OILPOL '54 τροποποιήθηκε τρεις (1962, 1969, 1971). Περισσότερο αξιοσημείωτη η δεύτερη τροποποίηση με την οποία εισήχθη η μέθοδος αντιρρύπανσης Load-on-Top (LoT)¹¹⁰ ως τεχνική διαχείρισης καταλοίπων πετρελαίου, που αναπτύχθηκε από την πετρελαϊκή βιομηχανία και είχε το διπλό πλεονέκτημα να εξοικονομεί πετρέλαιο και να μειώνει τη ρύπανση.

Μολονότι η OILPOL '54 ετέθη σε ισχύ, δεν υπήρξαν οι μηχανισμοί για την επιβολή της. Σήμερα αποτελεί ένα σημαντικό κείμενο ιστορικής σημασίας που αντιμετώπισε για πρώτη φορά το ζήτημα της ναυτιλιακής ρύπανσης, μπορεί κιάλας να υποστηριχθεί ότι αποτέλεσε προάγγελο του διεθνούς θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Δυστυχώς, ωστόσο, δεν κατάφερε να προετοιμάσει τη διεθνή νομική και μη κοινότητα για ό τι θα ακολουθούσε 13 χρόνια μετά. Η προσάραξη του πετρελαιοφόρου Torrey Canyon στην ξηρά καθώς εισερχόταν στο στενό της Μάγχης, και η κατάληξη 120.000tn αργού πετρελαίου στη θάλασσα φανέρωσαν την ανεπάρκεια σε επίπεδο μέτρων πρόληψης, συστήματος αποζημίωσης και εθνικών δικαιοδοσιών επί ατυχημάτων στα διεθνή ύδατα.

¹¹⁰ Tan Alan Khee-Jin, VESSEL-SOURCE MARINE POLLUTION: THE LAW AND POLITICS OF INTERNATIONAL REGULATION (εφεξής: VESSEL-SOURCE MARINE POLLUTION), Cambridge Studies in International and Comparative Law, Cambridge: Cambridge University Press, 2005, σελ.110, διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://www.cambridge.org.libproxy.ucl.ac.uk/core/books/vessel-source-marine-pollution/0C89B381CA96F4652C9FB464E1ABB4D1> [τελευταία πρόσβαση στις 26/11/2020].

3. Αντικειμενική ευθύνη¹¹¹: Η εξισορρόπηση της σχέσης μεταξύ ζημιώσαντος και ζημιωθέντος

ι. Η τελολογία των αντικειμενικών συστημάτων ευθύνης

Μια πρόχειρη μελέτη του τομέα θαλασσιών μεταφορών κατά τη δεκαετία του 50 και έπειτα καταδεικνύει με ενάργεια τον ακριβή λόγο για τον οποίο η μετακύλιση του ενδιαφέροντος σε αντικειμενικά συστήματα ευθύνης φαντάζει όχι απλώς εύλογη αλλά νομοτελειακή. Τρεις είναι οι παράγοντες, που συντέλεσαν στην εν λόγω μετατόπιση. Αφενός ο ποσοτικός: Πλέον το διεθνές εμπόριο γνωρίζει αλματώδη ανάπτυξη και πλάι σε αυτό οι μεταφορές δια θαλάσσης πολλαπλασιάζονται, τα πλοία γιγαντώνονται, τα φορτία αυξάνονται. Η στατιστική και μόνο εξέταση του πράγματος μαρτυρά πολλαπλάσια περιστατικά λειτουργικής και ατυχηματικής ρύπανσης. Αφετέρου ο ποιοτικός: Ο εν λόγω παράγοντας αφορά συνολικά τον κλάδο της τεχνολογίας, ενώ ειδικότερα το είδος των μεταφερόμενων φορτίων καθιστά οποιοδήποτε περιστατικό ρύπανσης δυνάμει σοβαρότερο. Για ορισμένα δρομολόγια η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων γίνεται ο κανόνας. Ως τελευταίος παράγοντας παρουσιάζεται η με αυτά τα δεδομένα ανάγκη εξισορρόπησης. Είναι αυτονόητο ότι περιπτώσεις περιβαλλοντικής ρύπανσης με πλείονες εμπλεκόμενους είναι αδύνατο να αντιμετωπιστούν σε επίπεδο αυτοτελώς ερευνητέας υποκειμενικής ευθύνης, πράγμα που συνεπάγεται ένα υπέρβαρος ζημίας για τα θύματα και το περιβάλλον.

Οι παραπάνω σκέψεις επαληθεύονται με το ιστορικό που αποτέλεσε την αφορμή μετάβασης¹¹² σε αντικειμενικό σύστημα ευθύνης. Το Torrey Canyon¹¹³ ενέπλεκε άνω των δέκα έννομες τάξεις. Εξηγούμαστε: Το tanker με σημαία Λιβερίας βυθίστηκε ανοικτά της Κορνούλης αφήνοντας να εκρεύσουν 120.000tn πετρελαίου. Ρυπάνθηκαν έτσι 80 και 100 χιλιόμετρα

¹¹¹ Η ευθύνη στη βάση αξιολόγησης ή όχι του πταίσματος είναι υποκειμενική ή αντικειμενική. Στην πρώτη ο ζημιωθείς καλείται να αποδείξει την υπαιτιότητα του δράστη, στη δεύτερη ο δράστης ευθύνεται άνευ συνδρομής πταίσματος, ωστόσο, η ευθύνη του αποκλείεται, εφόσον συντρέχει ορισμένος εξαιρούμενος κίνδυνος. Η αντικειμενική ευθύνη μπορεί να έχει διαβαθμίσεις και για αυτό είναι δόκιμο να γίνει λόγος για αντικειμενικά συστήματα ευθύνης. Σε αυτό το πλαίσιο διακρίνουμε δύο υποπεριπτώσεις αντικειμενικής ευθύνης, τη νόθο αντικειμενική και την απόλυτη. Στην πρώτη προβλέπεται τεκμήριο ύπαρξης πταίσματος στο πρόσωπο του ζημιώσαντος, ενώ αντιστρέφεται το βάρος απόδειξης για την έλλειψη ευθύνης. Τέλος ακραία εκδοχή της αντικειμενικής ευθύνης είναι η απόλυτη, όπου ο ζημιώσας καθίσταται απόλυτος εγγυητής ενός νόμιμου λόγου ευθύνης χωρίς δυνατότητα αποκλεισμού.

Με βάση τα παραπάνω η ευθύνη του κυρίου διαγράφεται ως αντικειμενική (strict liability). Βλ. σε Jacobsson M., FIVE SPEECHES ON CIVIL LIABILITY FOR MARINE POLLUTION 2013-2017, Studio Legale Lauro, σελ.35, διαδικτυακά διαθέσιμο σε <http://www.shippingandthelaw.org/wp-content/uploads/2018/01/MJ-Five-speeches.pdf> [τελευταία πρόσβαση 26/11/2020], De La Rue C./ Anderson C., SHIPPING AND THE ENVIRONMENT, 1998, σελ.18, Αντάπασης- Αθανασίου, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, σελ. 852-853, Κιάντου- Παμπούκη Α., *Αστική ευθύνη για θαλάσσια ρύπανση*, τμ. Τόμος Καρακατσάνη, σελ. 441. Βλ. επίσης Χαροκόπου Τζ., *Καθεστώς αστικής ευθύνης για τη θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο, Περιβάλλον και Δίκαιο*, τ.Ι, 1994, σελ. σελ.165 επ., Κορνηλάκης Π., Η ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗ, 1982, σελ.42.

¹¹² The Hon Justice Steven Rares, Ships that Changed the Law - The Torrey Canyon Disaster, 2017, διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://www.fedcourt.gov.au/digital-law-library/judges-speeches/justice-ares/ares-j-20171005> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020]

¹¹³ Για τις συνέπειες του ατυχήματος μέσα στο χρόνο βλ. *From the Torrey canyon to today: a 50-year retrospective of recovery from the oil spill and interaction with climate driven fluctuations on cornish rocky shores*, Stephen J. Hawkins, Ally J. Evans, Jon Moore, Mark Whittington, Kathryn Pack, Louise B. Firth, Leoni C. Adams, Pippa J. Moore, Patricia Masterson-Algar, Nova Mieszkowska, and Eve C. Southward, 2017 International Oil Spill Conference, διαδικτυακά διαθέσιμο σε https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Papers/IOSC17_Hawkins.pdf [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020]

Γαλλικών και Αγγλικών ακτών αντίστοιχα. Η πλοιοκτήτρια εταιρία Barakunda είχε έδρα στις Βερμούδες. Η εν λόγω ήταν θυγατρική της Union Oil Company της Καλιφόρνιας. Σημειωτέο πως η μητρική είχε παράσχει στις θυγατρικές την πλοιοκτησία, η δε θυγατρική είχε χρονοναυλώσει στη μητρική τα αντίστοιχα πλοία. Εν προκειμένω η μητρική είχε υπεκναυλώσει το πετρελαιοφόρο στην αγγλική BP. Πλοίαρχος και πλήρωμα ήταν Ιταλοί. Ασφαλιστής η Lloyd's of London. Πρακτικά διαπιστώνει κανείς ότι ήταν αδύνατο να καταλήξουμε με ασφάλεια σε ζητήματα δικαιοδοσίας, αρμοδιότητας, εφαρμοστέου δικαίου και παθητικής νομιμοποίησης σε σχέση με τις αγωγές αποζημίωσης. Εξάλλου όσες εθνικές έννομες τάξεις κατέστρωναν την αστική ευθύνη από αδικοπραξία στο πνεύμα του ελληνικού 914 ΑΚ θα όφειλαν να υπερβούν τους σκοπέλους σε επίπεδο υπαιτιότητας και αποδεικτέου αιτιώδους συνδέσμου, παράνομης και υπαίτιας πράξης-παράλειψης και ζημιολογίου γεγονότος.

Έπεται, ώστε, ότι τα υποκειμενικά συστήματα ευθύνης στην ουσία αχρηστεύονται, όταν οι εγειρόμενες για το ίδιο βιοτικό συμβάν αξιώσεις -γνωστές στη διεθνή βιβλιογραφία ως massive/excessive maritime claims- είναι χιλιάδες. Ο ζημιωθείς καλείται να ξεπεράσει όλες τις εγγενείς αδυναμίες των εν λόγω συστημάτων, ώστε να επιτύχει αποζημίωση σε χρήμα ή in natura ή ενδεχομένως χρηματική ικανοποίηση για ηθική βλάβη. Το σύνθετο και διεθνοποιημένο καθεστώς ίδρυσης και λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιριών καθιστά την καταδίκη και εκτέλεση εις βάρος των νομικά υπευθύνων εμπόδια αζεπέραστα.

Η αναβάθμιση του θεσμικού πλαισίου με πρώτη την αναβάθμιση του συστήματος απόδοσης ευθύνης και επιβολής κυρώσεων αποτέλεσαν αναγκαίες εξελίξεις ενόψει της βελτίωσης της παραδοσιακά σε αυτές τις περιπτώσεις δυσμενούς θέσης του ζημιωθέντος αλλά και της γενικοπροληπτικής περιβαλλοντικής προστασίας. Το στάτους διακινδύνευσης, στο οποίο εισήχθη ευθέως το περιβάλλον, όπως εμμέσως και η ανθρώπινη ζωή και υγεία ενεργοποίησε το εύλογο 'αντίτιμο' της ουσιαστικής και δικονομικής διευκόλυνσης των ζημιωμένων ως προς την επιδίωξη αποζημίωσης. Η υποκατάσταση του υποκειμενικού συστήματος επιτρέπει την παράκαμψη απόδειξης πταίσματος με μόνη την απόδειξη επέλευσης ζημίας και θεμελίωσης αιτιότητας μεταξύ αυτής και συγκεκριμένης ρυπογόνου πηγής να είναι αρκετή. Η ευθύνη γεννάται από την επέλευση του περιστατικού, που τελεί σε αντικειμενικό αιτιώδη σύνδεσμο με τη μεταφορά ρυπογόνου φορτίου. Η εξουσίαση ορισμένη πηγής κινδύνου υπονοεί αυξημένη επιδραστικότητα και σχετική ή απόλυτη επιρροή πάνω της. Αν παράλληλα ληφθεί υπόψη ότι ο κύριος του πλοίου αποτελεί τον κατά κανόνα αποδέκτη των ωφελειών εκ της ναυτιλιακής δραστηριότητας, είναι συνεπές να επωμίζεται και τις σχετικές ζημίες. Για αυτόν ακριβώς το λόγο ο κύριος του πλοίου εμφανίζεται στην πλειοψηφία των νομοθετικών κειμένων που εισάγουν αντικειμενική ευθύνη από ρύπανση ως ο κατεξοχήν φορέας της, μολονότι δεν είναι απόλυτη η ταύτιση στον εκάστοτε προβλεπόμενο ορισμό του, ώστε άλλοτε είναι ευρύτερος και άλλοτε στενότερος¹¹⁴. Πλάι σε αυτόν ο εν στενή έννοια κυρίαρχος της θαλασσίας αποστολής και υπεύθυνος για την κατάσταση του πληρώματος και του πλοίου, πλοίαρχος έχει αυξημένες εξουσίες και αυξημένα καθήκοντα. Ο εγγυητικός του ρόλος όμως παρουσιάζεται περισσότερο σε επίπεδο ασφαλείας μέσω της καλής διακυβέρνησης του πλοίου και λιγότερο σε οικονομικό. Ως εκ τούτου η ευθύνη του βρίσκεται στο μεταίχμιο μεταξύ υποκειμενικής και αντικειμενικής ευθύνης. Όπως θα φανεί στη συνέχεια, στις περισσότερες περιπτώσεις απαιτείται προσωπική του

¹¹⁴ Χαροκόπου Τζ., *ibid*, σελ.165επ.

συμπεριφορά για να ενεργοποιηθεί η ευθύνη του, ενώ σωστά ερευνάται και πάλι η υποκειμενική επικάλυψη της ζημιογόνου συμπεριφοράς του (πρόθεση ή απεισκευσία) για να κριθεί η ζωή ή ο θάνατος του περιορισμού της ευθύνης του.

Σε σχέση τέλος με την καθιέρωση της αντικειμενικής ευθύνης, υπάρχουν διαφοροποιήσεις σε σχέση με την αυστηρότητα των προϋποθέσεων θεμελίωσής και του περιορισμού της της με ακραίες τις περιπτώσεις της απόλυτης και απεριόριστης αντικειμενικής ευθύνης αντίστοιχα.

ii. Η πορεία αναβάθμισης του θεσμικού πλαισίου σε επίπεδο διεθνούς κοινότητας και εθνικού δικαίου

Η καθιέρωση του συστήματος αντικειμενικής ευθύνης επήλθε για πρώτη φορά μέσα από την προσπάθεια αντιστάθμισης του κινδύνου και των συνεπειών, που συνεπάγεται η πυρηνική τεχνολογία για ειρηνική χρήση και κυρίως για την παραγωγή ενέργειας. Τούτο επετεύχθη μέσω τριών Συμβάσεων. Πρώτον με τη Σύμβαση του Παρισιού¹¹⁵, η οποία υιοθετήθηκε το 1960 και ετέθη σε ισχύ το 1968 σχετικά με την ευθύνη τρίτων στο πεδίο της πυρηνικής ενέργειας. Προβλέπεται επαρκής και δίκαια αποζημίωση για τους ζημιωθέντες από περιστατικά χρήσης της πυρηνικής ενέργειας. Η δε ευθύνη ιδρύεται στο πρόσωπο του χειριστή-εκμεταλλευόμενου την εγκατάσταση (operator). Είναι αντικειμενική με εξαιρέσεις και περιορισμένη Στο άρθρο 4(b) η ευθύνη επεκτείνεται και στη διαδικασία μεταφοράς πυρηνικών ουσιών εκτός εγκατάστασης¹¹⁶ περιλαμβάνοντας έτσι και τις αντίστοιχες μεταφορές δια θαλάσσης. Δεύτερον, με τη Σύμβαση της Βιέννης για την αστική ευθύνη από πυρηνική καταστροφή¹¹⁷, που υιοθετήθηκε το 1963 και ετέθη σε ισχύ το 1977. Η ευθύνη του εκμεταλλευόμενου την εγκατάσταση είναι απόλυτη, κατ' άρθρο IV(1) με εξαιρέσεις προβλεπόμενες στις επόμενες παραγράφους, ενώ στο άρθρο V προβλέπεται ποσοτικό minimum ευθύνης. Τέλος, με την υιοθέτηση της Σύμβασης για την αστική ευθύνη στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς πυρηνικού υλικού¹¹⁸ το 1971 το θαλάσσιο περιβάλλον εξοπλίζεται με εξειδικευμένο νομοθετικό κείμενο για την προστασία από την εφαρμοσμένη πυρηνική τεχνολογία. Υπό το ίδιο πνεύμα και με την επίκληση των ειδικών υποστάσεων θεμελίωσης ευθύνης στις Συμβάσεις του Παρισιού και της Βιέννης, ο εκμεταλλευόμενος την πυρηνική εγκατάσταση καθίσταται υπεύθυνος -κάθε λοιπού εμπλεκόμενου στη θαλάσσια μεταφορά φυσικού προσώπου απαλλασσόμενου. Έχουμε έτσι εκ νέου αντικειμενική ευθύνη για τον εκμεταλλευόμενο και ταυτόχρονα ρήτρα απαλλαγής στο άρθρο 1¹¹⁹ κάθε τρίτου, που ενεπλάκη στο πυρηνικό σύμβαμα. Ωστόσο, προσωπική συμπεριφορά, που έγινε με πρόθεση να

¹¹⁵ Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy. Κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν.Δ. 336/1969.

¹¹⁶ *The operator of a nuclear installation shall be liable, in accordance with this Convention, for damage upon proof that it was caused by a nuclear incident outside that installation and involving nuclear substances in the course of carriage thereto (...).*

¹¹⁷ Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material.

¹¹⁸ Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material.

¹¹⁹ *Any person who by virtue of an international convention or national law applicable in the field of maritime transport might be held liable for damage caused by a nuclear incident shall be exonerated from such liability: (a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris or the Vienna Convention, or (b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Convention.*

προκληθεί πυρηνική καταστροφή επιφέρει έκπτωση από το ευεργέτημα του άρθρου 1 και έτσι ο πλοίαρχος, ο πλοιοκτήτης και κάθε άλλο πρόσωπο απολαύουν ασυλίας με όριο το άρθρο 2 παρ. 2¹²⁰.

Δεύτερο και αποφασιστικότερο βήμα στην προσπάθεια εξισορρόπησης της σχέσης ζημιωθέντος- ζημιώσαντος και αποτελεσματικής περιβαλλοντικής προστασίας έγινε με την υιοθέτηση της Σύμβασης των Βρυξελλών, που υιοθετήθηκε στις 29/11/1969 και ετέθη σε ισχύ στις 19/6/1975 υπό την πίεση και της δημοσιότητας που πήρε η προσάραξη του Torrey Canyon το 1967. Το κείμενο καλύπτει ρύπανση από δεξαμενόπλοια, που μεταφέρουν πετρελαιοειδή ως φορτίο από το οποίο μπορεί να προκύψει ρύπανση, είτε ως λειτουργική περίπτωση, είτε ως ατύχημα. Πρόκειται για εξαιρετικά σημαντική Σύμβαση αν αναλογιστεί κανείς, ότι τα πετρελαϊκά ατυχήματα συνιστούν τη συνηθέστερη πηγή ρύπανσης παγκοσμίως. Έχοντας ως επίκεντρο την αντικειμενική ευθύνη¹²¹ του πλοιοκτήτη, η CLC καταστρώνεται με τρόπο, που απετέλεσε πρότυπο για όλα τα μεταγενέστερα σχετικά νομοθετήματα ευθύνης εισάγοντας παράλληλα το διεπίπεδο σύστημα ευθύνης. Δεδομένου ότι πρόκειται αντικειμενική ευθύνη ο ενάγων καλείται να αποδείξει την επελθούσα ζημία σε όλο της το εύρος, την αιτιώδη συνάφεια ανάμεσα σε αυτήν και τη ζημιόγono συμπεριφορά και το δεξαμενόπλοιο από το οποίο προέκυψε. Η αποζημίωση που μέλλει να επιδικαστεί υπόκειται εκ των προτέρων σε ανώτατα όρια, εξού και γίνεται λόγος για περιορισμένη ευθύνη ή περιορισμη ζημία, στοιχείο που αίρεται, εφόσον αποδειχθεί υπαιτιότητα από τον πλοιοκτήτη. Κρίσιμη παράμετρος, που εισήχθη είναι η υποχρεωτική ασφάλιση για πλοία μεταφέροντα (ορθότερο: ικανά να μεταφέρουν¹²²) πάνω από 2000tn πετρελαιοειδή¹²³. Σημειώνεται τέλος ότι η Σύμβαση κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 314/1976 ενώ υπέστη δύο τροποποιήσεις αφενός δια του Πρωτοκόλλου του 1976 (κυρωθέν με το Π.Δ. 81/1989), αφετέρου δια του Πρωτοκόλλου 1992 (κυρωθέν με το Π.Δ. 197/1995) προκειμένου να προσαρμοστεί στα οικονομικά δεδομένα και τις νέες προκλήσεις ανάγκες και προκλήσεις κάθε δεκαετίας.

Αντίστοιχο αποφασιστικό βήμα και εξίσου προϊόν πιέσεων από ομάδες πολιτών, περιβαλλοντικές οργανώσεις και ειδικούς της εγχώριας ναυτιλίας στον απόηχο θαλάσσιου ατυχήματος συνιστά η υιοθέτηση ομοσπονδιακών ρυθμίσεων στις ΗΠΑ με τίτλο Oil Pollution Act (OPA '90)¹²⁴, που μπορεί σχηματικά να ιδωθεί ως αντίπαλον δέος της CLC. Το ναυάγιο του Exxon Valdez το 1989 πλησίον των ακτών της Αλάσκας σε προστατευόμενη περιοχή των ΗΠΑ προκάλεσε τη μεγαλύτερη ρύπανση στα αμερικανικά ύδατα τόσο από πλευράς ποσότητας (257.000 βαρέλια) όσο και οικολογικής καταστροφής καθώς 1500 μίλια ακτογραμμής μολύνθηκαν από το πετρέλαιο και 600.000 έμβια όντα έχασαν τη ζωή τους. Χρειάζεται να επισημανθεί ότι ήδη ο ΙΜΟ είχε απαιτήσει διπλά αμπάρια για όλα τα πετρελαιοφόρα. Το παραπάνω δεξαμενόπλοιο ήταν μονού κύτους. Οι προηγούμενες απόπειρες στις διασκέψεις του ΙΜΟ είχαν χαθεί στο γνώριμο πλαίσιο συμβιβασμού που διέπει τις διαδικασίες επεξεργασίας, υπογραφής και επικύρωσης μιας διεθνούς σύμβασης. Το ατύχημα που επισυνέβη σε θαλάσσια περιοχή, που ανήκε στις ΗΠΑ ήταν συν τοις άλλοις ένα πολιτικό πλήγμα για το πιο ισχυρό

¹²⁰The provisions of paragraph 1 shall not, however, affect the liability of any individual who has caused the damage by an act or omission done with intent to cause damage.

¹²¹ Foster M., *Civil Liability of Shipowners for Oil Pollution*, JBL, 1973, σελ.25

¹²² Βλ. για το σχετικό προβληματισμό σε Αντάπαση, Αθανασίου, ό.π., σελ. 844-846 και εκεί παραπομπές.

¹²³ VII(1) CLC

¹²⁴ Tan Alan Khee-Jin, *VESSEL-SOURCE MARINE POLLUTION*, ό.π., σελ.318 επ.

παγκοσμίως περιβαλλοντικό λόμπι, ως εκ τούτου δεν ήταν δυνατό να αντιμετωπιστεί με χρονοβόρες διαδικασίες.

Η εν λόγω νομοθεσία διέπει τα πλοία, τα οποία προσεγγίζουν την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα λιμάνια των ΗΠΑ. Παρενθετικά επισημαίνεται ότι η εφαρμογή της έχει επεκταθεί και στις εγκαταστάσεις εξόρυξης και άρα εν προκειμένω τα πλοία οριοθετούνται ευρύτερα σε σχέση με τη CLC¹²⁵. Βασικός στόχος του νομοθετήματος είναι η αποτελεσματική αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης σε συνδυασμό με την επαρκή αποζημίωση των θυμάτων του ίδιου ρυπογόνου συμβάντος. Οι βασικότεροι πυλώνες αυτού του εγχειρήματος είναι ο σχετικός με την τεχνολογία των πλοίων και με το σύστημα αποζημίωσης. Ως προς τον πρώτο αναφέρεται ενδεικτικά ότι προβλέφθηκε υποχρεωτική εφαρμογή των διπλών ή/και διπύθμενων τοιχωμάτων ασφαλείας^{126,127} για όλα τα νέα δεξαμενόπλοια, που καταπλέουν σε περιοχές δικαιοδοσίας των ΗΠΑ. Θεωρήθηκε ότι η ποσότητα πετρελαίου που θα διέρρευε λόγω ζημιών στο εξωτερικό περίβλημα λόγω ατυχήματος θα παρουσιαζόταν μειωμένη -πράγμα οικονομικά συμφερότερο. Ως προς τον δεύτερο επισημαίνεται ότι η ευθύνη για περιστατικά ρύπανσης είναι αυστηρά αντικειμενική και ενίοτε απεριόριστη (unlimited liability¹²⁸).

Η ευθύνη στην OPA καταστρώνεται ως εξής: Πρώτον από το στοιχείο 32A του Sec.1001 προκύπτει ότι καθ' όσον πρόκειται για ρύπανση από δεξαμενόπλοιο ως υπεύθυνο [σε αποζημίωση] μέρος λογίζεται ο κύριος, διαχειριστής, εφοπλιστής ή ναυλωτής του. Τα εν λόγω πρόσωπα επιβαρύνονται με αντικειμενική ευθύνη. Το περιεχόμενο αυτής προβλέπεται λίγο παρακάτω, υπό Sec.1002(a), σύμφωνα με το οποίο ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλη διάταξη νόμου κάθε υπεύθυνο για σκάφος ή εγκατάσταση μέρος, από το οποίο απορρίπτεται πετρέλαιο στα πλεούμενα ύδατα ή τις παρακείμενες ακτές ή την ΑΟΖ, ευθύνεται για τα έξοδα απομάκρυνσης και τις προκύψασες ζημίες, όπως καθορίζονται στον παρόντα νόμο. Όλοι οι υπόλοιποι εμπλεκόμενοι μπορεί να θεωρηθεί πλην αντίθετης πρόβλεψης ότι συνιστούν τρίτα καταρχήν μη ευθυνόμενα μέρη. Επιπρόσθετα το ευθυνόμενο μέρος δεν μπορεί να προβάλλει ως λόγο απαλλαγής την πράξη ή παράλειψη του τρίτου μέρους, που όμως δραστηριοποιείται υπό την ιδιότητα υπαλλήλου ή πράκτορα του πρώτου¹²⁹. Ως εκ τούτου οι πράξεις ή παραλείψεις του πλοιαρχού λόγω των οποίων επήλθε το ρυπογόνο αποτέλεσμα δεν διαρρηγνύουν τον αντικειμενικό σύνδεσμο ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τη ρύπανση. Σε αντίθετη περίπτωση θα αναιρείτο το πνεύμα του ίδιου του συστήματος ευθύνης που, ως ελέγχθη, έχει σκοπό να εξασφαλίσει μια κατ' ελάχιστον αξιόπιστη πηγή αποζημίωσης για τους θιγόμενους και δη μια εκ των κυριαρχικώς εξουσιαζουσών

¹²⁵ Βλ. ενδεικτικά ρυθμίσεις OPA υπό Sec1001 (18,22,26B, 32C/E), Sec1004(a)(3), Sec1016(c).

¹²⁶ Double Hull & Double Bottom

¹²⁷ Tan Alan Khee-Jin, VESSEL-SOURCE MARINE POLLUTION, ό.π., σελ.39 επ..

¹²⁸ Βλάχος Γ./Αλεξόπουλος Α., ΤΕΧΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, Α. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς, 1995, Inho Kim, *Financial responsibility Rules under the Oil Pollution Act of 1990*, 42 Nat. Resources J. 565 (2002).

¹²⁹ Sec. 1033: Defenses to Liability: (a) COMPLETE DEFENSES: *A responsible party is not liable for removal costs or damages under section 1002 if the responsible party establishes, by a preponderance of the evidence, that the discharge or substantial threat of a discharge of oil and the resulting damages or removal costs were caused solely by an act or omission of a third party, other than an employee or agent of the responsible party or a third party whose act or omission occurs in connection with any contractual relationship with the responsible party (except where the sole contractual arrangement arises in connection with carriage by a common carrier by rail), if the responsible party establishes, by a preponderance of the evidence, that the responsible party*

την πηγή κινδύνων, που επάγεται η εμπορική δραστηριότητα πετρελαίου και άλλων επικίνδυνων ουσιών.

Εν τούτοις τα τρίτα πρόσωπα δεν απαλλάσσονται σε κάθε περίπτωση. Έτσι η προσωπική συμπεριφορά τους, στην οποία αποκλειστικά οφείλεται αιτιωδώς η απόρριψη- διαφυγή πετρελαίου, τα καθιστά υπεύθυνα μέρη κατά τους κανόνες της OPA¹³⁰. **Παράλληλα, ως έχει και με τα ισχύοντα επί CLC, ο πλοιοκτήτης διατηρεί τα αναγωγικά του δικαιώματα σε βάρος του πλοιάρχου¹³¹.**

Επιλογικά επισημαίνεται ότι η μονομερής αντίδραση των Ηνωμένων Πολιτειών, σε σχέση με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, παραμερίζει σημαντικά τις υφιστάμενες διεθνείς και περιφερειακές συμβάσεις, αλλά και το πεδίο εφαρμογής τους. Σε κάθε περίπτωση η OPA δεν ήταν απλώς αποτέλεσμα μιας διένεξης ανάμεσα στις περιβαλλοντικές ομάδες και την πλοιοκτησία. Μέχρι σήμερα εξακολουθεί να υφίσταται τροποποιήσεις και πολλά σημεία της αποτελούν πεδίο τριβής για τη ναυτιλιακή κοινότητα.

Μολονότι η CLC έθεσε ουσιαστικά για πρώτη φορά στέρεες βάσεις προς την ορθή κατεύθυνση αφενός της ήδη επισημανθείσας εξισορρόπησης και ταυτόχρονα συνέβαλε στην υιοθέτηση ενός στο μέτρο του δυνατού αποτελεσματικού μοντέλου αποζημίωσης, δεν εξέλιπαν από νέα νομοθετήματα τα χρόνια που ακολούθησαν ορισμένες παρεκβάσεις, χάρη στα οποία διατηρήθηκε ανοιχτή η κερκόπορτα της υποκειμενικής ευθύνης. Δύο τέτοια παραδείγματα συνιστούν οι συγγενείς στη δομή τους Συμβάσεις του Λονδίνου και της Βαρκελώνης, το 1972 και 1978 αντίστοιχα.

Η μεν πρόκειται για τη Διεθνή Σύμβαση για την πρόληψη της ρυπάνσεως της θάλασσας εξαιτίας απορρίψεως αποβλήτων και άλλων υλών. Κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν.1147/1981 έχοντας ως πεδίο εφαρμογής τα θαλάσσια ύδατα πλην των εσωτερικών υδάτων των κρατών. Στο άρθρο II της Συμβάσεως υπογραμμίζεται η υποχρέωση των συμβαλλομένων κρατών να λάβουν αποτελεσματικά μέτρα το καθένα τόσο ξεχωριστά (ανάλογα με τις τεχνικές, οικονομικές και επιστημονικές δυνατότητες καθενός) όσο και συλλογικά. Στο δε άρθρο X αναφέρεται ότι τα συμβαλλόμενα κράτη δεσμεύονται να μεριμνήσουν για την αξιολόγηση της ευθύνης και την επίλυση διαφορών από την απόρριψη καταλοίπων. Ο ελληνικός νόμος στο περί εξασφάλισης απαιτήσεων τέταρτο άρθρο του Παραρτήματος III στοιχειοθετεί υποκειμενική ευθύνη του υπαιτίως προκαλέσαντα ρύπανση την ίδια μάλιστα στιγμή εισάγει πλάι σε αυτήν αντικειμενική ευθύνη του πλοιάρχου και άλλων προσώπων καθόσον πρόκειται για πλοία και δεξαμενόπλοια (άρθρο 4 παρ.1 περ. α'). Το προηγούμενο πταίσμα συνιστά έτσι όρο ενεργοποίησης της (αντικειμενικής) ευθύνης των λοιπών αναφερομένων προσώπων τα οποία στο εξής θα ευθύνονται *εις ολόκληρον ανεξαρτήτως υπαιτιότητας*. Καθώς πάντως ως απόρριψη κατ' άρθρο III(1^α περ. i) νοείται πάσα ηθελημένη ρίψη στη θάλασσα καταλοίπων ή άλλων υλών εκ πλοίων μεταξύ άλλων, υπαιτίως προκαλέσας τη ρύπανση δύναται να είναι απευθείας ο πλοίαρχος, ώστε θα είναι

¹³⁰ Sec. 1003(d) LIABILITY OF THIRD PARTIES. (1) IN GENERAL. (A) THIRD PARTY TREATED AS RESPONSIBLE PARTY: *Except as provided in subparagraph (B), in any case in which a responsible party establishes that a discharge or threat of a discharge and the resulting removal costs and damages were caused solely by an act or omission of one or more third parties described in section 1003(a)(3) (or solely by such an act or omission in combination with an act of God or an act of war), the third party or parties shall be treated as the responsible party or parties for purposes of determining liability under this title.*

¹³¹ Sec. 1002(d)(B)(ii).

υποκειμενική η ευθύνη του. Το πρόβλημα της ευθύνης δεν αποφεύγεται ούτε σε επίπεδο εσωτερικών υδάτων δεδομένου ότι ο καλούμενος σε εφαρμογή Ν. 743/1977 προβλέπει επίσης υποκειμενική αστική ευθύνη¹³².

Σε σχέση με τη Σύμβαση της Βαρκελώνης ‘‘περί προστασίας της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως’’ λεκτέο είναι ότι ακολουθεί παρεμφερή τρόπο κατάστρωσης με την ως άνω για τα απόβλητα. Ως πεδίο εφαρμογής ορίζεται ολόκληρη η περιοχή της Μεσογείου θάλασσας των εσωτερικών υδάτων των συμβαλλομένων μερών εξαιρουμένων. Στο άρθρο 12 αναφέρεται ότι τα Συμβαλλόμενα κράτη αναλαμβάνουν το γρηγορότερο δυνατό να συνεργαστούν για τη διαμόρφωση και υιοθέτηση προσηκουσών διαδικασιών, ώστε να καταλήξουν σε ζητήματα ευθύνης και αποζημίωσης για ρύπανση επελθούσα κατά παράβαση των όρων της Σύμβασης και των Πρωτοκόλλων της. Η Ελλάδα προχώρησε άμεσα σε κύρωση με τον Ν. 855/1978¹³³. Προβλέπεται στο άρθρο 4 του Παραρτήματος ΙΙΙ ομοίως¹³⁴ πταισματική ευθύνη για τον προκαλέσαντα ρύπανση και παράλληλα αντικειμενική εις ολόκληρον ευθύνη για τον Πλοίαρχο και άλλα ειδικώς αναφερόμενα πρόσωπα.

Επιστροφή στη νεοσχηματισθείσα κανονικότητα είχαμε με τη Σύμβαση αστικής ευθύνης για ζημίες από δραστηριότητες επικίνδυνες για το περιβάλλον, γνωστή και ως Σύμβαση του Λουγκάνο, που υπεγράφη στις 22 Ιουνίου του 1993. Δεν έχει κυρωθεί με νόμο. Βασικό της μέλημα η προστασία και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, του οποίου η έννοια παρουσιάζεται διευρυμένη περιλαμβάνοντας και περιουσιακά στοιχεία ανήκοντα στην πολιτιστική κληρονομιά¹³⁵, ουσιαστικά κάθε τύπο ζημίας, που προκαλείται από τις οριζόμενες στο άρθρο 2 παρ.2 επικίνδυνες δραστηριότητες¹³⁶. Η σκοπούμενη προστασία βασίζεται στις αρχές της

¹³² *Infra* υπό 2-B.2ii.

¹³³ Άρθρο 2: Ορισμοί: Δια τους σκοπούς της παρούσης Συβάσεως: α) «Ρύπανσις» εννοείται η εισαγωγή από τον άνθρωπον, αμέσως ή εμμέσως ουσιών ή ενεργειάς εις το θαλάσσιον περιβάλλον αι οποίαι έχουν βλαβεράς επιπτώσεις όπως ζημίας διά τους ζώντας οργανισμούς κινδύνους διά την ανθρωπίνην υγείαν, παρεμπόδιση των θαλασσίων δραστηριοτήτων συμπεριλαμβανομένης και της αλιείας, χειροτέρευση της ποιότητος των προς χρησιμοποίησιν θαλασσίων υδάτων και υποβάθμισιν των χώρων ψυχαγωγίας

Άρθρο 6: Ρύπανσις εκ πλοίων: Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα λάβουν όλα τα μέτρα συμφώνως προς το Διεθνές Δίκαιον διά να αποφύγουν, μειώσουν και καταπολεμήσουν την ρύπανσιν της περιοχής της Μεσογείου Θαλάσσης την προκαλουμένην εκ των εκφορτώσεων των πλοίων, και δια να εξασφαλίσουν εντός της περιοχής ταύτης την αποτελεσματικήν εφαρμογήν των κανόνων οι οποίοι είναι γενικώς ανεγνωρισμένοι διεθνώς και αφορούν εις τον έλεγχον της ρυπάνσεως αυτού του τύπου.

Άρθρο 7: Ρύπανσις προερχομένη εκ της εξερευνήσεως και εκμεταλλεύσεως της υφαλοκρηπίδος, του βυθού της θαλάσσης και του υπεδάφους των. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα λάβουν παν πρόσφορον, μέτρον δια να αποφύγουν, μειώσουν και καταπολεμήσουν την ρύπανσιν της περιοχής της Μεσογείου Θαλάσσης την προερχομένην εκ της εξερευνήσεως και εκμεταλλεύσεως της υφαλοκρηπίδος, του βυθού της θαλάσσης και του υπεδάφους αυτών.

¹³⁴ «1. Δια την αποκατάστασιν προκληθεισών εκ ρυπάνσεως ζημιών, ως και δια τας γενομένας δαπάνας προς αποτροπήν ή εξουδετέρωσιν αυτής, υπεύθυνος είναι ο υπαιτιώς προκαλέσας την ρύπανσιν, μετ' αυτού δε ευθύνονται εις ολόκληρον και οι κάτωθι: α) Επί πλοίων και δεξαμενοπλοίων ο Πλοίαρχος, ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο εν Ελλάδι διαχειριστής του πλοίου, επί πλοίων δε και δεξαμενοπλοίων ανηκόντων εις Ναυτικές Ανωνύμους Εταιρείας και ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας, ως και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής.

¹³⁵ Art.2 (10)(b)

¹³⁶ Article 2 – Definitions For the purpose of this Convention: 1 "Dangerous activity" means one or more of the following activities provided that it is performed professionally, including activities conducted by public authorities: a the production, handling, storage, use or discharge of one or more dangerous substances or any operation of a similar nature dealing with such substances; b the production, culturing, handling, storage, use, destruction, disposal, release or any other operation dealing with one or more: – genetically modified organisms which as a result of the properties of the organism, the genetic modification and the conditions under which the operation is exercised, pose a significant risk for man, the environment or property; – micro-organisms which as a result of their properties and the conditions under which the operation is exercised pose a significant risk for man, the environment or property,

προφύλαξης και της προληπτικής δράσης, της επανόρθωσης των περιβαλλοντικών καταστροφών, και της αρχής ο ‘‘ ρυπαίνων πληρώνει’’. Η Σύμβαση καθιερώνει γνήσια αντικειμενική ευθύνη του φορέα της επικίνδυνης για το περιβάλλον δραστηριότητας¹³⁷, ενώ παράλληλα εισάγεται και ευθύνη εις ολόκληρον των φορέων περισσότερων πηγών επικίνδυνων δραστηριοτήτων, εφόσον δεν είναι εφικτός ο ακριβής προσδιορισμός ποσοστού καθενός στη ζημία¹³⁸. Η έκταση της ευθύνης περιλαμβάνει πέραν των ζημιών στο περιβάλλον, που απαιτούν δαπάνες αποκατάστασης, των προληπτικών δαπανών και των εξ αυτών προκαλούμενων ζημιών και τις ζημίες σε πρόσωπα και πράγματα¹³⁹. Τέλος στο άρθρο 8 προβλέπονται λόγοι αποκλεισμού ή απαλλαγής από την ευθύνη. Ο φορέας οφείλει να αποδείξει: α) ότι η ζημία προκλήθηκε από πολεμικές ενέργειες, πράξεις εμφύλιου πολέμου, κινήματος ή φυσικού φαινομένου εξαιρετικού αναπόφευκτου και ακαταμάχητου χαρακτήρα, β) είναι αποτέλεσμα ενέργειας τρίτου προσώπου, που είχε σκοπό να προκαλέσει βλάβη, παρά τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας που ελήφθησαν κατά το πλαίσιο ενάσκησης επικίνδυνης δραστηριότητας, γ) προκλήθηκε λόγω συμμόρφωσης προς τις επιταγές και τα μέτρα που επέβαλε δημόσια αρχή, δ) αφορά ρύπανση εντός ανεκτών επιπέδων ενόψει των τοπικών επικρατουσών συνθηκών, ε) προκλήθηκε κατόπιν επικίνδυνης δραστηριότητας νόμιμης και προς το συμφέρον του παθόντος/ζημιωθέντος υπό την προϋπόθεση του ευλόγου ως προς την έκθεση αυτού στους κινδύνους της επικίνδυνης δραστηριότητας.

Αντίθετα προς τις Συμβάσεις του Λονδίνου και της Βαρκελώνης συναφές περιβάλλον ως προς το πνεύμα θεμελίωσης της ευθύνης εντοπίζουμε στις νομοθεσίες περί ζημίας από μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών (HNS 1996) και αστικής ευθύνης από πετρέλαιο κίνησης (Bunker 2001). Ιδίως η πρώτη καταστρώνεται παρεμφερώς τόσο σε σχέση με το είδος ευθύνης του κυρίου του πλοίου, όσο σε σχέση με το διεπίπεδο αποζημιωτικό μοντέλο, το οποίο μάλιστα καταλαμβάνει όχι απλώς ένα ταμείο πετρελαϊκού Κεφαλαίου αλλά πλείονα ανάλογα με την επικίνδυνη- επιβλαβή μεταφερόμενη ουσία. Από την άλλη, η Bunker εμφανίζεται ως η αναγκαία αυτοτελής Σύμβαση για ρύπανση πετρελαίου δεδομένου ότι εν προκειμένω δεν υφίσταται, όπως στη CLC, η ανάγκη συμβιβαστικού επιμερισμού κόστους από τον κίνδυνο πετρελαϊκής ρύπανσης καθόσον πρόκειται για πετρέλαιο κίνησης, οπότε είναι παράλογη η επιβάρυνση των μεταφορέων σε ένα πεδίο ωφέλειας και κινδύνου αποκλειστικά αναληφθέν από την πλοιοκτησία.

Η HNS ψηφίστηκε με πρωτοβουλία του IMO στο Λονδίνο, 3^η Μαΐου του 1996. Η αύξηση μεταφοράς τοξικών φορτίων, όπως εξάλλου συνέβη και με το πετρέλαιο ήδη από τη δεκαετία του 50 υπήρξε κατακόρυφη . Μολονότι η έκταση ρύπανσης δεν έχει την έκταση των μεγάλων πετρελαϊκών ρυπάνσεων, τα ατυχήματα κατά τη μεταφορά χημικών και τοξικών ουσιών

such as those micro-organisms which are pathogenic or which produce toxins; c the operation of an installation or site for the incineration, treatment, handling or recycling of waste, such as those installations or sites specified in Annex II, provided that the quantities involved pose a significant risk for man, the environment or property; d the operation of a site for the permanent deposit of waste.

¹³⁷ 6(1): *The operator in respect of a dangerous activity mentioned under Article 2, paragraph 1, subparagraphs a to c shall be liable for the damage caused by the activity as a result of incidents at the time or during the period when he was exercising the control of that activity*

¹³⁸ 6(3)

¹³⁹ *"Damage" means: a loss of life or personal injury; b loss of or damage to property other than to the installation itself or property held under the control of the operator, at the site of the dangerous activity; c loss or damage by impairment of the environment in so far as this is not considered to be damage within the meaning of sub-paragraphs a or b above provided that compensation for impairment of the environment, other than for loss of profit from such impairment, shall be limited to the costs of measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken d the costs of preventive measures and any loss or damage caused by preventive measures.*

παρουσιάζουν ακαριαία καταστροφικά αποτελέσματα, ενώ οι εκρήξεις που κατά κανόνα συνεπάγονται οδηγούν σε απώλειες ζωών, σωματικές βλάβες και σοβαρές ζημιές εγκαταστάσεων. Αξίζει να αναφερθεί ότι μετά το 2010 Καναδάς και Νορβηγία προσχώρησαν στη Σύμβαση, η οποία μετά το ατύχημα της Fukushima ετέθη εκ νέου στο προσκήνιο Σε κάθε επίπεδο πρόκειται για ζήτημα μείζονος σημασίας λόγω της ενεργειακής εξάρτησης της Ευρωπαϊκή Ένωσης (βλ. γεωτρήσεις, αυξημένη χρήση υδροποιημένου φυσικού αερίου, αγωγούς σύνδεσης με Ρωσία και άλλες χώρες παραγωγής). Ωστε, μολονότι για παραπάνω από μια δεκαετία υπήρχε έντονη στασιμότητα στο θέμα θέσης σε ισχύ της Σύμβασης, αρχίζει να διαφαίνεται η πιθανότητα ενός θετικού δικαίου. Η Ελλάδα πάντως ακόμη δεν έχει προχωρήσει σε κύρωση . Έτσι εφόσον ορισμένο σχετικό ρυπογόνο συμβάν λάβει χώρα σε εθνικά ύδατα, σε εφαρμογή θα κληθεί το αντίστοιχο εθνικό δίκαιο¹⁴⁰. Με βάση τη Σύμβαση υπεύθυνος πρωτίστως προς αποζημίωση των παθόντων είναι ο κύριος του πλοίου. Πρόκειται για ευθύνη αντικειμενική δεδομένου ότι γεννάται με μόνη την επέλευση περιστατικού, που τελεί σε αντικειμενικά αιτιώδη συνάφεια με το μεταφέρον πλοίο και το επικίνδυνο ή επιβλαβές φορτίο του. Ο νόμος προβλέπει εξαιρετικές περιπτώσεις που δικαιολογούν έρευνα περί την υπαιτιότητα και καθιερώνει ορισμένες απαλλαγές¹⁴¹.

Εν αντιθέσει με την HNS η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση Bunkers με το Ν. 3393/2005. Η τελευταία κάλυψε το υφιστάμενο ως τότε κενό στα διεθνή κείμενα οδηγώντας στην ενοποίηση του διεθνούς δικαίου σε ένα αρκετά κρίσιμο ζήτημα. Τούτο διότι ακόμη και εκ του πετρελαίου κίνησης προερχόμενες ρυπάνσεις και συχνές είναι και εξαιρετικά δαπανηρές σε σχέση με τα ανακλύπτοντα κόστη καθαρισμού. Μάλιστα οι φυσικές ιδιότητες του πετρελαίου κίνησης καθιστούν τις διαδικασίες απορρύπανσης τόσο δυσκολότερες όσο και δαπανηρότερες. Πάντως παρά την ξεκάθαρη διαφοροποίηση των δύο σχετικών με το πετρέλαιο συμβάσεων σε επίπεδο εφαρμογής, είναι δεδομένο ότι και η Bunkers -λιγότερο πάντως από ό τι η HNS- έχει δομηθεί υπό το πνεύμα αρχών και ρυθμίσεων της CLC. Υπεύθυνος προς αποζημίωση είναι ο κύριος του πλοίου, για την ευθύνη του οποίου ο ζημιωθείς από τη ρύπανση δε χρειάζεται να επικαλεστεί και να αποδείξει υπαιτιότητα. Ο νόμος υπάγει συγκεκριμένα πρόσωπα στην έννοια του ‘κυρίου’, τα οποία και ευθύνονται εις ολόκληρον για την καταβολή της οφειλόμενης αποζημίωσης. Από άποψη νομοθετικής στρατηγικής η καθιέρωση αντικειμενικής ευθύνης για πρόσωπα που άλλως δεν θα μπορούσαν να υπαχθούν στην τυπική έννοια του κυρίου και στην ουσία είναι κατά κανόνα επιφορτισμένα με τη διεύθυνση της ναυτιλιακής επιχείρησης και λειτουργίας του πλοίου, αποσκοπεί στην επίταση της προσοχής τους και επομένως στη μείωση των περιστατικών θαλασσίας ρύπανσης.

Η εν λόγω ενότητα ολοκληρώνεται με την αναφορά του συστήματος ευθύνης στην ελληνική έννομη τάξη. Είναι αυτονόητο ότι η ιδιαίτερα στρατηγική γεωπολιτικά θέση της Ελλάδος, το πλήθος νησιών και η μεγάλη ακτογραμμή οδήγησαν από πολύ νωρίς στην ανάπτυξη του κλάδου της εμπορικής ναυτιλίας. Ωστε, υπήρχε ένας λόγος παραπάνω να υιοθετηθούν μέτρα που αποσκοπούσαν στην προστασία ιδίως του θαλασσιού περιβάλλοντός της¹⁴². Μην παροράται

¹⁴⁰ *Infra* υπό 2-B.2

¹⁴¹ *Infra* υπό 2-B.1ii

¹⁴² Οι κυριότεροι νόμοι που σχετίζονται άμεσα με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι οι εξής: **I. Ν. 4229/1966** κύρωση της Διεθνούς σύμβασης OILPOL 1954 για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο, η οποία δεν ισχύει πλέον έχοντας αντικατασταθεί από τη νέα Σύμβαση του IMO, τη MARPOL 73/78. **II. Ν.314/1976** κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών (CLC 1969) ‘‘περί αστικής ευθύνης συνέπεια ζημιών ρύπανσης από

ότι κύρια αιτία θαλασσίας ρύπανσης συνιστά η απόρριψη τόσο αποβλήτων και λυμάτων προερχομένων από μεγάλα αστικά κέντρα και λιμάνια, όσο και βιομηχανικών αποβλήτων από εργοστασιακές εγκαταστάσεις κατά κανόνα πλησίον των ακτών. Το επί σειρά ετών ανύπαρκτο ή αδύναμο κανονιστικό πλαίσιο αντιμετώπισης του φαινομένου συνετέλεσε σε μια έντονη ποιοτική υποβάθμιση κυρίως κλειστών θαλάσσιων περιοχών αλλά και των περιοχών κοντά στα μεγάλα αστικά κέντρα καθιστώντας αδήριτη την ανάγκη νομοθετικής επίλυσης. Στο αυτό πνεύμα είναι μάλλον απορίας άξιο πώς ο Έλληνας νομοθέτης κατέληξε έναν μόλις χρόνο μετά την κύρωση (Ν.314/1976) της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών, που καθιέρωνε αντικειμενική ευθύνη, να υιοθετήσει πταισματική δια του Ν.743/1977 ευθύνη. Και μπορεί σε επίπεδο σύγκρουσης να μην τίθεται ζήτημα λόγω της υπερνομοθετικής ισχύος των διατάξεων της CLC (άρθρο 28 παρ.1 του Συντάγματος), σε κάθε όμως άλλη περίπτωση το ημεδαπό περιβαλλοντικό οπλοστάσιο καταλήγει αποψιλωμένο, τότε ακριβώς δηλαδή, που καλείται σε εφαρμογή. Και μάλιστα ενώ πρόκειται για ειδικό περιβαλλοντικό νόμο, που θα αναμενόταν τουλάχιστον να σχετικοποιεί το καθεστώς υποκειμενικής ευθύνης που υιοθετούν οι περιθωριοποιημένες στο χώρο της οικολογικής ζημίας γενικές διατάξεις περί αδικοπραξίας (914 επ. ΑΚ). Μοναδική καινοτομία του ειδικού νόμου μπορεί να θεωρηθεί η εις ολόκληρον αντικειμενική ευθύνη του πλοιάρχου και ορισμένων λοιπών

πετρελαιοειδή”. **III. Ν.468/1976** περί “αναζήτησης, έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων και ρύθμισης συναφών θεμάτων”, που προβλέπει τα αναγκαία μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από μόνιμες ή επιπλέουσες εγκαταστάσεις εξόρυξης πετρελαίου **IV. Ν.786/1978**, κύρωση της συμφωνίας Ελλάδας- Ιταλίας για οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας, που προβλέπει ότι η εξόρυξη υδρογονανθράκων δεν θα μεταβάλλει την οικολογική ισορροπία ούτε θα εμποδίσει άλλες δραστηριότητες στη θάλασσα. **V. Ν.743/ 1977** για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στη διεθνή για την επιβολή κυρώσεων σχετικά με την αστική ευθύνη σε βάρος νομικών ή φυσικών προσώπων που θεωρούνται υπεύθυνοι ρύπανσης, και την αποκατάσταση των ζημιών, που προκάλεσε η ρύπανση. **VI. Ν.855/1978**, κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση. **VII. Ν.1147/1981**, κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου “περί προλήψεως ρύπανσης της θάλασσας εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών από πλοία” και Υ.Α.3221.2/2/91-12 3/91. **VIII. Ν.1267/1982**, κύρωση της συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Ιονίου Πελάγους και των παράκτιων ζωνών του. **IX. Ν.1269/1982**, κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία σε συνδυασμό με τα Π.Δ. 404/7.11.86 “διατάξεις αναφορών περιστατικών ρύπανσης με επιβλαβείς ουσίες”, Π.Δ.254/1989 και Π.Δ.46/1992 “σχετικά με την προσθήκη των κανονισμών *I3ΣΤ I3Ζ του παραρτήματος I της ΔΣ MARPOL*” **X. Ν.1634/1986**, κύρωση πρωτοκόλλων της Σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές. **XI. Ν.1638/1986**, κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών (Fund Convention 1971) περί ίδρυσης Διεθνούς Κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή, ενώ η διαδικασία καταβολής συνεισφορών καθορίζεται με την Υ.Α.747/Φ183507/87. **XII. 1650/1986** “για την προστασία του περιβάλλοντος, των ακτών, των θαλασσών, των νησίδων και του βυθού ως οικοσυστημάτων”, και η Υ.Α.25.10.90. **XIII. Ν.2252/1994**, κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης IMO για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, (OPRC 1990) **XIV. Ν.2289/1995** για την αναζήτηση, έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων.

Επίσης για τη θαλάσσια ρύπανση στην ελληνική έννομη τάξη έχουν εκδοθεί τα εξής: **a. Π.Δ.81/1989**, που επικύρωσε το Πρωτόκολλο στη Διεθνή Σύμβαση αστικής ευθύνης για ζημίες από ρύπανση από πετρελαιοειδή (Λονδίνο 10-11-1976) **b. Υ.Α.3231.8/89/1989** “*όροι και προϋποθέσεις χορήγησης άδειας σε πλοία και πλωτά ναυπηγήματα, που χρησιμοποιούνται σαν πλωτές ευκολίες υποδοχής πετρελαιοειδών καταλοίπων*” **c. Π.Δ.494/1989** “τροποποίηση και συμπλήρωση του Π.Δ.666/1982 περί ίδρυσης, διαχείρισης και κατανομής του κεφαλαίου περιορισμού της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη για ζημίες από ρύπανση και πετρέλαιο. **d. Π.Δ.98/1990** “*αρμοδιότητες και διαδικασία εκδίκασης υποθέσεων, στις οποίες είναι διάδικος το Διεθνές Κεφάλαιο Αποζημίωσης για ζημίες από ρύπανση από πετρέλαιο*”, το οποίο αφορά την εφαρμογή του Ν.1638/1986. **e. Ν.1923/1991**, “*κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις*”, που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 19/11 1976, βάσει της οποίας μεταξύ των απαιτήσεων που εξαιρούνται από τον περιορισμό και για τις οποίες δεν εφαρμόζονται οι Κανόνες της είναι οι απαιτήσεις για ζημίες από ρύπανση πετρελαίου υπό την έννοια της CLC ή οποιασδήποτε τροποποίησης ή Πρωτοκόλλου της σε ισχύ και οι απαιτήσεις για ζημίες από πυρηνική ενέργεια. **f. Υ.Α.3131.2/09/1004/1994** “*έγκριση ειδικού Κανονισμού Λιμένα Πειραιά με αριθ.179 περί παραλαβής και μεταφοράς πετρελαιοειδών καταλοίπων από πλοία και βυτιοφόρα οχήματα κ.ά.*”.

προσώπων του άρθρου 12 παρ.1 περ.α' με την προϋπόθεση απόδειξης από τον ζημιωθέντα προηγούμενου πταίσματος του υπαιτίως προκαλέσαντος τη ρύπανση, ένα μοντέλο ευθύνης που υιοθετήθηκε, ως ελέγχι, στις Διεθνείς Συμβάσεις της Βαρκελώνης περί προστασίας της Μεσογείου από ρύπανση και του Λονδίνου περί προλήψεως ρυπάνσεως της θάλασσας εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών από πλοία.

Από την άλλη, μακριά από το αναχρονιστικό πνεύμα υποκειμενικής ευθύνης βρίσκεται το άρθρο 29 του Ν.1650/1986 εισάγοντας πλήρη αντικειμενική ευθύνη και άρα ευθύνη από διακινδύνευση. Αν ο Ν.743/1977 αποσκοπεί στην 'καταστολή' και την αποκατάσταση, ο 1650/1986 αποβλέπει κατά βάση στην πρόληψη. Μολονότι όμως απαγκιστρώνει το ζήτημα της αποζημίωσης για περιβαλλοντική ζημία από τα αρνητικά του συστήματος υποκειμενικής ευθύνης, εν τούτοις καταλήγει τελικώς πολλαπλά προβληματικός με την τυποποίηση που επιφυλάσσει, και η οποία πάσχει αφενός σε θέματα περιγραφής, ώστε θεωρείται άκρως γενικός, αφετέρου σε θέματα αναλογικότητας καθώς μεταχειρίζεται με τον ίδιο τρόπο διαφορετικής έντασης προσβολές.

iii. Παρέκβαση: Η αστικοποίηση του ποινικού δόγματος μέσω του μοντέλου αντικειμενικής ευθύνης

Η παρείσφρηση στοιχείων αστικής ευθύνης στο πεδίο του ποινικού δικαίου, ένα χώρο εκ προοιμίου τυπικό και οριοθετημένο από συγκεκριμένο δόγμα και αρχές αποτελεί εξέλιξη σκοπιμότητας, η οποία άλλοτε επισυνέβη έμμεσα ως απόρροια άλλων εγχειρημάτων, όπως αυτό της στοιχειοθέτησης ποινικής ευθύνης για τα νομικά πρόσωπα, είτε άμεσα σε απροκάλυπτες πολιτικής φύσης βάσεις να πληγούν οι βαθιές εταιρικές τσέπες μέσω μιας οιονεί διαπραγματευτικής στάθμισης υποψήφιων ποινών. Μπορεί να υποστηριχθεί ότι η εν λόγω διολίσθηση εμφανίζεται περισσότερο ως σφάλμα των ηπειρωτικών δικαίων στην προσπάθειά τους να ανταποκριθούν στο επιδεινούμενο περιβαλλοντικό ζήτημα, που συνήθως αίρεται μέσα από συνεπέστερες κατασκευές, ενώ στις χώρες του common law με προεξάρχουσες τις ΗΠΑ ως εσκεμμένη παρέκβαση, καλούμενη μέχρι και σε ex post facto εφαρμογή και επιτελώντας αμιγώς εκδικητικό ρόλο για να περάσει τα σκοπούμενα μηνύματα στις μεγάλες εταιρίες, οι οποίες έφτασαν σε σημείο να εντάσσουν τα κόστη των ρυπογόνων δραστηριοτήτων τους στα ετήσια λειτουργικά τους έξοδα. Εξαιρετικά συχνά δε οι εν λόγω μηχανισμοί απόδοσης ευθυνών σε επίπεδο θαλάσσιας ρύπανσης ενεργοποιούνται από αμελείς συμπεριφορές ενδιαμέσων φυσικών προσώπων, που είναι επιφορτισμένα με την ομαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας αποστολής και συνδέονται συμβατικά με τις εταιρίες, οι οποίες εμφανίζονται στο προσκήνιο μετά από το ατύχημα.

Ένα εξαιρετικό τέτοιο παράδειγμα στο χώρο του κοινού δικαίου αποτελεί η υπόθεση του Exxon Valdez, το υπό εξέταση νομικό μέρος της οποίας πυροδοτήθηκε από αμελή συμπεριφορά του πλοιάρχου, που ανέθεσε σε ακατάλληλο μέλος του πληρώματος τον αποκλειστικό έλεγχο της γέφυρας. Η παρούσα ανάπτυξη δεν πρόκειται να υπεισέλθει σε λεπτομέρειες σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά. Αντίθετα αρμόζει να εστιάσουμε στη δικαστική μέθοδο μετακύλισης της ευθύνης για το ατύχημα όχι απλώς στη θυγατρική Exxon Shipping Company αλλά και την όπισθεν ευρισκόμενη μητρική Exxon Corporation (στο εξής Exxon), που είχε σαν αποτέλεσμα

την επιβολή της υψηλότερης χρηματικής ποινής στην ιστορία του αμερικανικού περιβαλλοντικού δικαίου, η οποία εν πολλοίς βασίστηκε σε θεωρίες που ποτέ δεν αποδείχθηκαν εξολοκλήρου. Για πρώτη δε φορά η μητρική εταιρία ευρέθη (και) ποινικά υπόλογη για τις πράξεις της θυγατρικής. Επισημαίνεται ότι το κατηγορητήριο εις βάρος της Exxon δομήθηκε αποκλειστικά επί τη βάση μιας επί τούτου διαμορφωθείσας παραλλαγής της λεγόμενης agency theory¹⁴³, η οποία για πρώτη φορά διεστάλη, ώστε να εφαρμοστεί στο χώρο του ποινικού δικαίου και να καταστήσει τη μητρική υπεύθυνη για τις πράξεις/ παραλείψεις της Exxon Shipping. Δια της εν λόγω θεωρίας απεφεύχθη οι δύο εταιρίες να κληθούν να πληρώσουν ως μία ενιαία οντότητα, δίνοντας έτσι στην Πολιτεία τη δυνατότητα να εξασφαλίσει βαρύτατα πρόστιμα από δύο εταιρικά ταμεία. Κι αν η εν συνεχεία αξιοποίηση της αντικειμενικής ευθύνης στα κεφάλαια εκείνα του κατηγορητηρίου, που αφορούσαν υποστάσεις συμπεριφορών μη απαιτούσες συγκεκριμένη πρόθεση αλλά απλώς ορισμένο αποτέλεσμα δεν θεωρήθηκε προβληματική από την αμερικανική θεωρία, δε συνέβη το ίδιο με τα κεφάλαια εκείνα που αφορούσαν συμπεριφορές συγκεκριμένης υποκειμενικής επικάλυψης. Η εσφαλμένη προσαρμογή της agency theory στην υπόθεση και η ενεργοποίηση της αντικειμενικής ευθύνης οδήγησαν στο άτοπο να θεωρηθεί η Exxon υπεύθυνη για πράξεις, για τις οποίες υποκειμενικά δεν είχε ούτε την απαιτούμενη γνώση, πόσω μάλλον την απαιτούμενη πρόθεση. Δεδομένης, εξάλλου της πρόθεσης του δικαστηρίου να εφαρμόσει την agency theory πάση θυσία, το τελευταίο δεν αντιμετώπισε σπουδαίο εμπόδιο να “αποδείξει” την προαπαιτούμενη εκ του νόμου σχέση αντιπροσώπευσης (agency relationship between subsidiary and parent) μεταξύ των δύο εταιριών. Μόλις που χρειάζεται να αναφερθεί ότι μόνη η ύπαρξη μητρικής- θυγατρικής δεν υποδεικνύει σχέση αντιπροσώπευσης αλλά προσαπαιτείται η πλήρωση επιπλέον όρων-ενδείξεων¹⁴⁴ (πλήρης οικονομικής εξάρτησης, κοινό υπαλληλικό- διευθυντικό προσωπικό), ώστε να μετακυλυθεί η ευθύνη από τη δεύτερη στην πρώτη καθιστώντας κατά την ενάγουσα αρχή δυνατή την υπαγωγή του σχετικού ποινικού πλαισίου και στις δύο.

Όμως η προσαρμογή μιας αστικής κατασκευής στο πεδίο του ποινικού δικαίου, έπρεπε να φέρει το τότε οικείο θετό ποινικό κείμενο, ήτοι την Clean Water Act στα όριά του. Το πραγματικό του ατυχήματος υπαγόταν στη διάταξη υπ’ αριθμόν 311, που τυποποιούσε τη διαφυγή πετρελαίου και δεν προέβλεπε ποινή παρά μόνο την πλημμεληματικού χαρακτήρα παράλειψη/ αποτυχία αναφοράς της πετρελαϊκής απόρριψης στις Αρχές. Ωστόσο, με τελεολογική διαστολή επιχειρήθηκε η υπαγωγή στους όρους των διατάξεων 309 και 301, που προέβλεπαν ποινές για την απόρριψη ρύπων (pollutants). Για να συμβεί αυτό τρεις όροι της αντικειμενικής υπόστασης του 301 έπρεπε να ερμηνευτούν ως εξής: Πρώτον το πετρέλαιο να υπαχθεί στην έννοια *ρύπος*, δεύτερον η έννοια της ατυχηματικής πετρελαϊκής διαφυγής (accidental oil spill) να υπαχθεί στην έννοια *χωρίς άδεια* (without permit), τρίτον η έννοια του πλοίου ως πηγή προελεύσεως της πετρελαϊκής διαφυγής να υπαχθεί στον όρο *σημειακή πηγή*. Επισημαίνεται αφενός ότι η απουσία άδειας έχει νόημα σε μια απόρριψη, που υποκειμενικά καλύπτεται από σκοπό ή γνώση, ειδικά κάθε ατυχηματική

¹⁴³Για τη διαφορά ανάμεσα στην agency theory και τη θεωρία του alter ego στο εταιρικό δίκαιο βλ. *Delaware Journal of Corporate Law*, vol.34, σελ.660 επ., διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://www.djcl.org/wp-content/uploads/2014/08/Unreported-Cases-Vol.3422.pdf> [τελευταία πρόσβαση: 26/11/1010]

¹⁴⁴ Στην υπόθεση Amoco Cadiz η αμερικανική νομολογία έκρινε ότι υφίσταται τόσο στενός ουσιαστικός δεσμός μεταξύ μητρικής και θυγατρικής, ώστε θεωρήθηκαν ως ένα και ενιαίο πολυεθνικό νομικό πρόσωπο. Για το δόγμα της άρσης του εταιρικού πέπλου εν προκειμένω βλ. σε Matthew Kipp, *Piercing the Veil of the Amoco Cadiz Decision: Judge Posner's Jurisdictional Analysis Runs Aground*, 38 DePaul L.Rev.703(1989), διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://via.library.depaul.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=2089&context=law-review> [τελευταία πρόσβαση: 26/11/2020].

περίπτωση στερείται αυτονόητα αδείας, αφετέρου η σημειακή πηγή προοριζόταν να καλύπτει καταρχήν βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Παρατηρούμε έτσι ότι ο περιβαλλοντικός νόμος εκλήθη μεταξύ άλλων να καλύψει μια συμπεριφορά με υποκειμενική επικάλυψη χαμηλότερη του κατώτατου ορίου (willful or knowing misconduct)· από το σημείο αυτό και έπειτα η απόδειξη αμέλειας και η διάχυση της αντικειμενικής ευθύνης ήταν μάλλον αναμενόμενη εξέλιξη δεδομένου ότι κάθε ατυχηματική διαφυγή περιέχει εγγενώς ένα ποσοστό αμέλειας. Η επιθετική αυτή ερμηνεία των νομικών διατάξεων ήταν ουσιαστικά ο λόγος που η Exxon κατέληξε να συμβιβαστεί στην καταβολή χρηματικής ποινής 120 εκατομμυρίων. Βασικότερο πάντως ατόπημα πρέπει να θεωρηθεί η εξόφθαλμα contra legem μη υπαγωγή του πετρελαίου στο λεκτικό της διάταξης 311. Και πάντως, όπως σωστά παρατηρήθηκε, το πιο πειστικό επιχείρημα περί αποκλεισμού της άνευ δόλου/ (unintentional) διαφυγής πετρελαίου από την ευθύνη που εισάγει το 309 της CWA, είναι ότι η τελευταία δεν περιλαμβάνει τη διάταξη 311 στη λίστα με τις διατάξεις, η παραβίαση των οποίων επισύρει την κατά το 301 ποινική ευθύνη. Ολόκληρο λοιπόν το οικοδόμημα του πρώτου από τα πέντε κεφάλαια του κατηγορητηρίου βασίστηκε σε μια σειρά κυρίως de lege ferenda ερμηνειών.

Η OPA 1990, που αποτέλεσε τη νομοθετική απάντηση στο ατύχημα Exxon Valdez υιοθέτησε τις ανωτέρω θέσεις μετατρέποντάς τες σε θετό δίκαιο και προβλέποντας ποινές για τους υπευθύνους για τη διαφυγή και απόρριψη πετρελαίου. Έτσι οι ρυθμίσεις για την αστική ευθύνη ενισχύθηκαν με τις αποτρεπτικού, γενικοπροληπτικού και ειδικοπροληπτικού χαρακτήρα ποινικές κυρώσεις, οι οποίες φέρουν επιπρόσθετα το τιμωρητικό στοιχείο και παράλληλα αυτό του κοινωνικού στίγματος¹⁴⁵.

Ειδικά σε ό τι έχει να κάνει με την αντικειμενική ευθύνη λεκτέα είναι τα εξής: Πρώτον, η πετρελαϊκή διαρροή δεν διεπόταν ρητά από το καθεστώς ούτε της Refuse Act (RA), ούτε της Migratory Bird Treaty Act (MBTA). Χρειάζεται να διευκρινιστεί ότι μια σειρά αμερικανικών νομοθεσιών -μεταξύ των οποίων η RA και MBTA- εισάγουν ποινική αντικειμενική ευθύνη σε περιπτώσεις προσβολών δημοσίου συμφέροντος¹⁴⁶, προσβολών δηλαδή που παρουσιάζονται να θίγουν την υγεία και εν γένει ευημερία της κοινωνίας. Γι' αυτές τις περιπτώσεις επιφυλάσσεται ένα προνόμιο για την κατηγορούσα αρχή και στην ουσία για τους ζημιωθέντες από τη ρύπανση και παράλληλα στερεί από τον κατηγορούμενο τη θεμελιώδη αρχή της ενοχής· καθώς δεν απαιτείται απόδειξη της εγκληματικής πρόθεσης (ενν. του δόλου) αίρεται το βάρος απόδειξης για τον ενάγοντα. Χρειάζεται απλώς να αποδειχθεί ότι αντικειμενικά η πράξη τελέστηκε από το X υποκείμενο, ευθύς δε τότε καταπίπτει η ποινική κύρωση¹⁴⁷. Με τη βοήθεια ενός νομικού

¹⁴⁵ Βλ. μεταξύ άλλων όμως και τις εκφρασθείσες αντιρρήσεις ως προς τις συνέπειες στο επίπεδο του θεσμού *Voluntary Compliance* στο άρθρο του DeGroff E., *The application of strict criminal liability to maritime oil pollution incidents: is there OPA for the accidental spiller?*, Loyola Law Review, vol. 50, no.4, 2004, σελ.827 επ. και ιδίως 858 επ., διαδικτυακά διαθέσιμο σε https://heinonline.org.libproxy.ucl.ac.uk/HOL/Page?lname=&public=false&collection=journals&handle=hein.journals/loyolr50&men_hide=false&men_tab=toc&kind=&page=827 [τελευταία πρόσβαση στις 26/11/2020].

¹⁴⁶ Βλ. αντίστοιχα για το χαρακτηρισμό της Clean Water Act ως νομοθεσίας δημοσίου συμφέροντος και τις συνέπειες στην υπόθεση *United States v. Hanousek, No.97-30185, (March 19, 1999)* σε Johnston S., *Is ordinary negligence enough to be criminal- reconciling united states v. Hanousek with the liability limitation provisions of the oil pollution act of 1990*, 12(2) U. S. F. Mar. L. J. 263, 2000, σελ.286-301, διαδικτυακά διαθέσιμο σε https://heinonline.org.libproxy.ucl.ac.uk/HOL/Page?lname=&public=false&collection=journals&handle=hein.journals/usfm12&men_hide=false&men_tab=toc&kind=&page=263 [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

¹⁴⁷ Η αμηχανία που προκαλεί μια τέτοια στροφή στο ποινικό δίκαιο και οι δυσαναλογίες που συνεπάγεται αποτυπώνεται με ενάργεια στα λόγια του δικαστή Holland, σύμφωνα με τον οποίον είναι δύσκολο να εμπεδωθεί η

προηγούμενου¹⁴⁸ η κατηγορούσα αρχή πέτυχε να υπαγάγει την υπόθεση μέσω του θεσμού των προσβολών δημοσίου συμφέροντος στο καθεστώς των δύο ανωτέρω ποινικών κειμένων. Το μεν πρώτο καθιστούσε πλημμεληματική την απόρριψη σε πλεύσιμα ύδατα υλικών απορριμμάτων κάθε είδους. Το δε δεύτερο προέβλεπε ομοίως αντικειμενική ευθύνη και καθιστούσε πλημμέλημα την πρόκληση θανάτου κάθε αποδημητικού πουλιού με κάθε τρόπο και μέσο.

Η ειρωνεία σε σχέση με τη δικαστική διαμάχη της Exxon είναι πως τα κακούργηματα για τα οποία κατηγορήθηκε βασίζονταν όχι σε περιβαλλοντικές νομοθεσίες αλλά σε διατάξεις θαλάσσιας ασφάλειας (marine safety provisions). Υποψήφια προς υπαγωγή κείμενα ήταν οι Ports and Waterways Safety Act (PWSA) και Dangerous Cargoes Act (DCA). Τα εμπόδια που καλείτο να ξεπεράσει η Πολιτεία ήταν εν προκειμένω σπουδαιότερα: Αφενός έθεταν πολύ πιο απαιτητικό πλαίσιο βάρους απόδειξης για τον ενάγοντα, αφετέρου σε αντίθεση με τα 3 πρώτα κεφάλαια του κατηγορητηρίου, η Αρχή όφειλε να αποδείξει ότι ο εναγόμενος τελούσε σε γνώση της άδικης πράξης του. Περαιτέρω οι αναφερθείσες νομοθεσίες διατυπώνονταν με τέτοιο τρόπο, ώστε η Κατηγορούσα Αρχή ήταν αναγκασμένη να βασιστεί ακόμη παραπάνω στην κατασκευή της αντιπροσωπευτικής δια της agency theory ευθύνης. Και οι δύο νομοθεσίες καθιστούν τόσο την ένσκηνη όσο και τη με γνώση παράβαση των τυποποιούμενων ρυθμίσεων κακούργημα. Η κατηγορία υπ. αριθμόν 4 προσήπτε στους εναγόμενους ότι στο πλαίσιο των κανόνων ασφαλούς πλοήγησης, δεν είχαν μεριμνήσει να εξασφαλίσουν τη διαρκή, ως όφειλαν, επάνδρωση του πλοίου με ικανό (competent) προσωπικό. Πρόκειται για υποχρέωση που βαρύνει ρητά τόσο τον πλοιοκτήτη, όσο και τον πλοίαρχο. Ως εκ τούτου, η Exxon Shipping ευθυνόταν ήδη με την πρόσληψη και ανάθεση καθηκόντων στον πλοίαρχο Joseph Hazelwood με το επιβαρυντικό ιστορικό αλκοολισμού του και σε ακατάλληλο πηδαλιούχο. Συν τοις άλλοις η θυγατρική έφερε ευθύνη και για την -καταστροφική, όπως αποδείχθηκε- συνακόλουθα ανάθεση καθηκόντων από τον πλοίαρχο στον Τρίτο Αξιοματικό γέφυρας Gregory Cousins, τα οποία δεν ήταν εκ των προτέρων ικανός να αναλάβει, κατά παράβαση της DCA¹⁴⁹. Είναι ακριβές να υποστηριχτεί πως όσον αφορά την Exxon Shipping, η γνώση της σχετικά με τη το ιστορικό του πληρώματος που προσλαμβάνει που το καθιστά δυνητικά επικίνδυνο ήταν πιθανή, αφού πράγματι ήταν δυνατή η πρόσβαση στα εν λόγω στοιχεία από τους αρμόδιους υπαλλήλους της. Εξάλλου η κατά πλάσμα μετακύλιση της γνώσης αυτής και κατ' επέκταση της ευθύνης στην ίδια τη θυγατρική ήταν, όπως φάνηκε παραπάνω μάλλον εύκολη με την αξιοποίηση του ίδιου μοντέλου εταιρικής ευθύνης. Το ζήτημα ήταν και πάλι πώς η γνώση αυτή θα καταλήξει να μετατοπιστεί στη σφαίρα ευθύνης της Exxon. Η Ενάγουσα παραδέχθηκε ότι πάντως αγνοούσε τυχόν γνώση ή πρόθεση των υπαλλήλων της μητρικής, ικανών να ενεργοποιήσουν τις ρυθμίσεις των PWSA και DCA. Κι όμως μόνο το καθεστώς της Exxon Shipping θεωρούμενης ως agent της Exxon κατέστησε εφικτή αυτήν τη μετατόπιση. Εδώ επομένως αξιοπρόσεκτα είναι τα εξής: Πρώτον η πιθανότητα και η συνακόλουθα αμφιβολία ως προς τη γνώση της θυγατρικής τελικώς λειτούργησαν εις βάρος της διαρρηγνύοντας το τεκμήριο αθωότητας και δεύτερον η στη βάση αμφιβολιών επιρριφθείσα πάντως ευθύνη μετατοπίστηκε στη μητρική, η οποία δια της αντιπροσωπευτικής ευθύνης κατέστη αντικειμενικά υπεύθυνη για κακούργημα! Ο τελικός συνομολογηθείς συμβιβασμός δεν απέτρεψε πάντως να

λογική που επιτάσσει την ποινικοποίηση περιβαλλοντικών ατυχημάτων που πλήττουν την πανίδα και όχι τα εξ αμελείας αεροπορικά δυστυχήματα, που πλήττουν την ανθρώπινη ζωή.

¹⁴⁸ Πρόκειται για την υπόθεση *United States v. Park*, 421 U.S. 658 (1975).

¹⁴⁹ “No person shall be engaged as a member of the crew on a tank vessel if he is known by the employer to be physically or mentally incapable of performing the duties assigned him.”.

δούμε την ανωτέρω αλληλουχία λογικών αλμάτων και δογματικών εκτροπών σε οριστική απόφαση με την Πολιτεία να αποσύρει το 4^ο και 5^ο κεφάλαιο του κατηγορητηρίου.

Με αντίστοιχες παραλλαγές στο μοντέλο αντικειμενικής ευθύνης απειλήθηκε η Εχxon και στο επίπεδο των προβλεπομένων στην Criminal Fine Improvements Act (CFIA) προστίμων. Μόλις που χρειάζεται να υπογραμμιστεί ότι τα υπέρογκα ποσά που προβλέπονται στην εν λόγω νομοθεσία εγείρουν για άλλη μια φορά ερωτήματα σε σχέση με τη δια της οδού της αντικειμενικής ποινικής ευθύνης επιβολή τους. Δεν θα πρέπει βέβαια να διαλάθει της προσοχής μας ότι το όλο ιστορικό αφορούσε έναν ναυτιλιακό κολοσσό με κέρδη πολλαπλάσια των προστίμων που προέκυπταν από εδώ¹⁵⁰. Ακριβώς λοιπόν στόχος της παρούσης δεν είναι να υπονοήσει τυχόν θυματοποίηση μιας εταιρίας, που ελέγχοντας μια τεράστια πηγή κινδύνων που τελικά υλοποιήθηκαν θα αναμενόταν κοινωνικά και νομικά να επιφορτιστεί με τη σχετικοποίηση της βλάβης, αλλά κυρίως να τονίσει την καθολική εργαλειοποίηση του ποινικού δικαίου ενόψει του τελικού σκοπού.

Αυτό που καταληκτικά αρμόζει να κρατήσουμε είναι ότι η πλημμελής εκπλήρωση καθηκόντων του πλοιάρχου είχε σαν αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη περιβαλλοντική καταστροφή της έως τότε αμερικανικής ιστορίας και έκτοτε τη διάνοιξη μιας πρώτιστα ‘‘πολιτικής’’ υπόθεσης, η συμβιβαστική επίλυση της οποίας εξοικονόμησε δικαστικό και κυρίως ουσιαστικό χρόνο, αφού η αποκατάσταση των ζημιών δεν μπορούσε να αναμείνει τις πολυετείς μάχες περί την ευθύνη και τις ζημίες στις δικαστικές αίθουσες. Παράλληλα εμπεδώθηκε -θα λέγαμε κανονικοποιήθηκε- ένα νέο καθεστώς εταιρικής ευθύνης υπό το φως της ακραίας προσαρμογής των μοντέλων αντικειμενικής ευθύνης και της agency theory, τουλάχιστον σε σχέση με σοβαρές περιβαλλοντικές παραβάσεις, όπου δηλαδή η υπαγωγή στον μανδύα της δημοσίου συμφέροντος παράβασης θα θεωρείται πλέον δόκιμη.

Η κοινωνική έκφραση με άλλες λέξεις των περιβαλλοντικών εγκλημάτων κατέστησαν εύλογη τη συνολική πρόκριση μοντέλων αντικειμενικής ευθύνης τα οποία εστιάζοντας στο οντολογικό σκέλος της συμπεριφοράς, ήτοι τη ρύπανση, απομακρύνεται από αξιολογήσεις ικανές να καθυστερήσουν ή να αποψιλώσουν στην ουσία το αληθινά επίδικο, την αποκατάσταση των ζημιών και των ζημιωθέντων. Η ποινική οδός και δη σε μια εν πολλοίς αλλοτριωμένη εκδοχή της φαντάζει πράγματι ανορθόδοξη επιλογή, πλην όμως είχαμε να κάνουμε, πάνω από όλα με μια οικολογική καταστροφή δημοσίων σχέσεων για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και σε αυτό το πλαίσιο ο συμβολικός ρόλος του ποινικού δικαίου δεν θα ήταν εφικτό να εξυπηρετηθεί μέσω άλλης οδού.

Ένα δεύτερο πολύ ηπιώτερο κρούσμα προσαρμογής της αντικειμενικής ευθύνης στο χώρο της ποινικής προστασίας του περιβάλλοντος εντοπίζεται στο ελληνικό ποινικό δίκαιο και ιδίως στην προϊσχύουσα εκδοχή του 28 παρ. 5¹⁵¹ του Ν. 1650/1986 περί ευθύνης διευθυνόντων νομικά

¹⁵⁰ Το απειλούμενο εδώ πρόστιμο κινούταν κοντά 1.5 δις την ίδια στιγμή που τα κέρδη της Εχxon κατά το πρώτο τέταρτο του έτους 1991 ανέρχονταν κοντά στα 2.2 δις.

¹⁵¹ Οι πρόεδροι διοικητικών συμβουλίων, οι εντεταλμένοι ή διευθύνοντες σύμβουλοι ανώνυμων εταιρειών, οι διαχειριστές εταιρειών περιορισμένης ευθύνης, ο πρόεδρος του διοικητικού και του εποπτικού συμβουλίου συνεταιρισμών, καθώς και τα πρόσωπα που ασκούν τη διοίκηση ή τη διαχείριση άλλων νομικών προσώπων του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα έχουν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να μεριμνούν για την τήρηση των διατάξεων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος. Για κάθε πράξη ή παράλειψη του νομικών προσώπου, που εμπίπτει στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού, τα πρόσωπα αυτά τιμωρούνται ως αυτουργοί, ανεξάρτητα από την τυχόν ποινική ευθύνη άλλου φυσικού προσώπου και την αστική ευθύνη του νομικού προσώπου, εφόσον από πρόθεση ή από αμέλεια δεν τήρησαν την ιδιαίτερη νομική τους υποχρέωση να μεριμνούν για την εφαρμογή των διατάξεων αυτού του νόμου.

πρόσωπα. Η τελευταία ορθώς από μερίδα της θεωρίας είχε χαρακτηριστεί ως αμφιβόλου συνταγματικότητας καθώς εισήγε ένα είδος αντικειμενικής ευθύνης, για τα στελέχη των επιχειρήσεων, των οποίων η δραστηριότητα προξενούσε εγκληματικά αποτελέσματα. Επρόκειτο πράγματι για διάταξη πάσχουσα τόσο σε επίπεδο δόγματος όσο και αντεγκληματικής αποτελεσματικότητας. Τούτο διότι: Πρώτον η διάταξη εισάγουσα δια παραλείψεως ρητώς *νομική υποχρέωση μέριμνας προς εφαρμογή διατάξεων* άνευ ορισμένου αποτελέσματος επί της ουσίας καθιέρωνε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προς ιδιαίτερη νομική υποχρέωση (αποτροπής εν γένει περιβαλλοντικών αποστολών).. Δεύτερον, στο ισχύον ποινικό σύστημα ποινική ευθύνη φυσικού προσώπου για πράξη που τέλεσε άλλο φυσικό πρόσωπο συγχωρείται μόνον εφόσον η πρώτη δύναται να αναχθεί σε ορισμένη αξιόποινη συμπεριφορά του κατηγορουμένου. Τέτοια στο ποινικό δίκαιο μπορεί να είναι η παράλειψη άσκησης εποπτείας, λήψης μέτρων -απαιτείται δηλαδή ορισμένη πράξη- παράλειψη με ορισμένη εξατομικευμένη/ εξατομικεύσιμη εξωτερικότητα. Ως εκ τούτου αναγκαίο θα ήταν ο διευθύνων είτε να πράττει ορισμένως, είτε να παραλείπει λ.χ. να ασκήσει εποπτεία αλλά και πάλι ορισμένως. Ειδάλλως θίγεται η αρχή *nullum crimen sine lege* κατ' άρθρο 7 του Συντάγματος. Τρίτον, προσήπτε εγκληματική συμπεριφορά στο νομικό πρόσωπο, ενώ το τελευταίο ούτε άδικα πράττει, ούτε είναι επιδεκτικό σε καταλογισμό -εν πάση περιπτώσει επρόκειτο για ατυχή διατύπωση αντί του επιθυμητού "με την ποινή του αυτουργού". Έτσι όμως κατέληγε να υπέχει θέση ασαφούς γενικής ρήτρας -άρα αντισυνταγματικής-, η οποία επέτρεπε αναλογική εφαρμογή εκ δόλου βασικού εγκλήματος, εφόσον κάποιος τελούσε υπό την ιδιότητα προέδρου Δ.Σ. Ωστε, καθιερωνόταν αντικειμενική ποινική ευθύνη για περιβαλλοντικές προσβολές απορρέουσες από επιχείρηση, δεδομένου ότι ο δόλος ή η αμέλεια δεν απαιτούνταν να επικαλύπτουν ορισμένη πλήρωση αντικειμενικής υπόστασης, λ.χ. της ρύπανσης, αλλά απλώς την παράβαση της ιδιαίτερης νομικής υποχρέωσης μέριμνας προς εφαρμογή των διατάξεων. Φτάναμε έτσι στο σημείο να επιβάλλεται η ποινή της δόλιας ρύπανση ή υποβάθμισης σε υποκείμενο που υποκειμενικά βαρυνόταν με αμέλεια ως προς την εν λόγω παράλειψη μέριμνας, όπερ άτοπο. Η θέση ότι επρόκειτο για από το νόμο πρόβλεψη μιας ιδιαίτερης νομικής υποχρέωσης, στοιχειοθετούσα μη γνήσιο έγκλημα παράλειψης δεν αναιρεί τα ανωτέρω καθώς και τότε η υπαιτιότητα πρέπει να επικαλύπτει την επέλευση του αποτελέσματος και την υποθετική αιτιότητα, πράγμα που η διάταξη δεν θέτει ως προϋπόθεση. Εύλογα παρατηρήθηκε επομένως ότι ένα τέτοιο είδος τεκμαιρόμενης αυτουργικής ευθύνης και στο ισχύον ουσιαστικό ποινικό δόγμα προσέκρουε και τη δικονομική αποδεικτική διαδικασία δυσχέρανε.

Για τους λόγους που αναφέρθηκαν, η διάταξη τροποποιήθηκε με το άρθρο 8 του Ν.4042/2012¹⁵², θεραπεύοντας σε μεγάλο βαθμό τα παραπάνω άτοπα, με την εισαγωγή ιδιαίτερου εγγυητικού εγκλήματος, επιλογή που φέρει το πλεονέκτημα ότι εξομοιώνει αυτουργική

¹⁵² Η παράγραφος 5 του άρθρου 28 του ν. 1650/1986 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. 1. Τα φυσικά πρόσωπα που κατέχουν ιθύνουσα θέση σε οιοδήποτε νομικό πρόσωπο του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα και ιδίως οι πρόεδροι διοικητικών συμβουλίων, οι εντεταλμένοι ή διευθύνοντες σύμβουλοι ανώνυμων εταιριών, οι διαχειριστές εταιριών περιορισμένης ευθύνης, ο πρόεδρος του διοικητικού και του εποπτικού συμβουλίου συνεταιρισμών, έχουν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να εποπτεύουν και να ελέγχουν την τήρηση, από φυσικά πρόσωπα που τελούν υπό τις εντολές του, των διατάξεων του παρόντος νόμου και των κατ' εξουσιοδότησή του εκδιδόμενων κανονιστικών πράξεων, που αφορούν στην προστασία του περιβάλλοντος.

5.2. Το φυσικό πρόσωπο, το οποίο κατέχει ιθύνουσα θέση τιμωρείται ως αυτουργός για κάθε πράξη ή παράλειψη, που προβλέπεται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου αυτού και τελέσθηκε κατά ή εξ αφορμής της δραστηριότητας ή επιχείρησης του νομικού προσώπου, εφόσον αυτή δεν αποτράπηκε λόγω της παράλειψής του, από πρόθεση ή από αμέλεια, να ασκήσει την προβλεπόμενη στην περίπτωση 5.1. εποπτεία ή έλεγχο, ανεξάρτητα από την τυχόν ποινική ή αστική ή διοικητική ευθύνη άλλου φυσικού προσώπου ή του ίδιου νομικού προσώπου.

συμπεριφορά ήδη με την πλήρωση αντικειμενικής υπόστασης, δεδομένου ότι η εποπτική - ελεγκτική ιδιότητα του φυσικού προσώπου λόγω θέσης εννοεί εποπτική- ελεγκτική κυριαρχία επί του συμβάντος (οργανωτική κυριαρχία¹⁵³). Επιπλέον προσεγγίζει την ιθύνουσα θέση όχι απλώς τυπικά αλλά στη βάση ουσιαστικών εκ του νόμου κριτηρίων καταλαμβάνοντας έτσι τον έχοντα ιθύνουσα θέση de facto διοικούντα το νομικό πρόσωπο και τον extraneus που τυπικά δεν έχει καμία σχέση με το νομικό πρόσωπο, όμως de facto κάμει κουμάντο. Τέλος σε σχέση με το άρθρο 5παρ.2 πρέπει να προσεχθεί αφενός η κατά πλεονασμό αναφορά στην από αμέλεια μη άσκηση εποπτείας δεδομένου ότι η παράβαση των διατάξεων της νομοθεσίας για την περιβαλλοντική προστασία είναι ούτως ή άλλως αξιόποινη με βάση τα γενικώς ισχύοντα για το εξ αμελείας έγκλημα, αφετέρου και κυριότερα ότι η ρητή πρόβλεψη της αμέλειας σε συνδυασμό με τη λεκτική κατάστρωση της παραγράφου, επιτρέπει μεταξύ άλλων και κακούργημα εξ αμελείας, στην περίπτωση δηλαδή που ο υφιστάμενος τέλεσε κακούργημα και ο προϊστάμενος από αμέλεια παρέλειψε την εποπτεία ή έλεγχο. Οι συνειρμοί ενός τέτοιου ενδεχομένου σε σχέση με τις τελολογικές επιλογές που είδαμε να προκρίνονται στο ιστορικό της Εχχοπ είναι αναπόφευκτοι ακόμη και αν η νομική κουλτούρα των δύο Δικαίων είναι διαφορετική. Οπωσδήποτε εν προκειμένω δεν μπορεί παρά να επιλεγεί τελολογική συστολή δεδομένης της θεμελιώδους διάταξης 26 παρ. 1 του γενικού ποινικού δικαίου, ώστε ο προϊστάμενος θα ευθύνεται με μέγιστο όριο το διακεκριμένο πλημμέλημα του 28 παρ.3 τελ. εδ.. Εξάλλου, η μόλις αναφερθείσα πιθανότητα θα μπορούσε να βρει εφαρμογή σε ιστορικό με πλοίαρχο υφιστάμενο, εφόσον καλείτο σε εφαρμογή ο 1650/1986 πράγμα κατά την ορθή άποψη εφικτό και αναγκαίο για την πληρότητα του ποινικού περιβαλλοντικού οπλοστασίου.

4. Η ratio της διαφοροποιημένης μεταχείρισης του πλοιάρχου

Τα αυξημένα μεγέθη των πλοίων, η κατακόρυφη αύξηση των μεταφερόμενων επικίνδυνων φορτίων και των μεταφορών συντέλεσαν στην αύξηση των ναυτικών ατυχημάτων με καταστροφικές συνέπειες, των απαιτήσεων των ζημιωθέντων και του ύψους των αξιώσεων αποζημίωσης. Τα ατυχήματα θαλάσσιας ρύπανσης διεύρυναν κατά τρόπο μη ανεκτό την απόκλιση ανάμεσα στο ιδιωτικό και το κοινωνικό κόστος των όλο και εξαντλούμενων πλουτοπαραγωγικών πόρων που χρησιμοποιεί η ναυτιλιακή επιχείρηση, καθιστώντας απαραίτητη την ενιαία ρύθμιση από τη μια της πρόληψης, από την άλλη της αποζημίωσης και των κυρώσεων. Όταν λαμβάνει χώρα ναυτικό ατύχημα ρύπανσης, ο περιορισμός της ευθύνης προβάλλεται απέναντι σε μια ιδιαίτερα ευρεία ομάδα συμφερόντων, τα οποία δεν έχουν σχέση με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα (παρακτία κράτη, ανεξάρτητες επιχειρήσεις πληγισίων περιοχών, κοινωνικό σύνολο υφιστάμενο την οικολογική ζημία). Ως εκ τούτου δεν ενδιαφέρει η στενή σκοπιά της ναυτιλιακής επιχείρησης αλλά κυρίως αυτή των θυμάτων ρύπανσης¹⁵⁴.

Η παραπάνω εικόνα εξηγεί σε ικανοποιητικό βαθμό τη λογική, με την οποία κατανέμονται οι θαλάσσιοι κίνδυνοι στα διεθνή καθεστώτα με σημείο αναφοράς το πρωτότυπο καθεστώς της CLC. Είναι αλήθεια ότι, αν ο υπεύθυνος πλοιοκτήτης ευθύνεται και μάλιστα απεριόριστα η επιχειρηματική δραστηριότητα καθίσταται ασύμφορη και ανεπίδεκτη ασφάλισης. Την ίδια στιγμή

¹⁵³ Στοιχείο που προαπαιτεί ένα είδος ιεραρχικής κατά την παράγραφο 5.1.

¹⁵⁴ Αντάπασης, Αθανασίου, ό.π., σελ. 837.

αν ευθύνεται βάσει υπαιτιότητας δεν παρέχονται οι ελάχιστες εγγυήσεις από την εγγενώς επικίνδυνη ναυτιλιακή εμπορική δραστηριότητα. Τέλος αν μεν ευθύνεται αντικειμενικά αλλά μαζί με άλλους (λχ. τον πλοίαρχο) δεν ικανοποιείται το αίτημα για ασφάλεια δικαίου. Ο κύριος του πλοίου είναι το μοναδικό πρόσωπο που μπορεί να εξευρεθεί έπειτα από απλή έρευνα στο νηολόγιο, άνευ προσφυγής στο πολύπλοκο συμβατικό πλέγμα σχέσεων των ενδιαφερομένων στο φορτίο. Με αυτόν τον τρόπο επιτεύχθηκε διοχέτευση της ευθύνης σε ένα πρόσωπο, το οποίο θα ήταν υπεύθυνο για τη σύναψη μίας μόνο ασφάλισης, με σκοπό να μειωθεί το κόστος¹⁵⁵ καθώς επιτυγχάνεται αποτελεσματικότερη χρήση της ασφαλιστικής κάλυψης από την ασφαλιστική αγορά. Το βάρος από τις αξιώσεις των τρίτων μετατίθεται στον ασφαλιστή, στόχος που θα ματαιωνόταν, αν οι τρίτοι μπορούσαν να εναγάγουν περισσότερους. Παράλληλα περιορίζεται η χρονοβόρα και δαπανηρή διαδικασία διάγνωσης ευθύνης αλλά και η ίδια η δικαστική επίλυση της διαφοράς που απαιτεί το κλασικό αδικοπρακτικό δίκαιο. Και αυτό γιατί κέντρο βάρους δεν συνιστά το άδικο της πράξης αλλά το αποκαταστατέο της ζημίας. Επαγγελματικό κίνδυνο του κυρίου του πλοίου συνιστά η πρόκληση της ζημίας από τρίτο πρόσωπο. Εξάλλου, και η εξ αμελείας τρίτου ακόμη πρόκληση περιβαλλοντικής μόλυνσης δεν αναιρεί το γεγονός ότι τελείται στο πλαίσιο της εμπορικής εκμετάλλευσης της μεταφοράς πετρελαίου και θεωρείται περίπτωση επαγγελματικού κινδύνου, που οφείλει ο κύριος του πλοίου να φέρει έναντι όσων υπέστησαν ζημία, διατηρώντας το οριζόντια προβλεπόμενο στις διεθνείς συμβάσεις αναγωγικό δικαίωμα κατά του υπαιτίου. Κρίνεται έτσι τελολογικά απαραίδεκτο οι ζημιωθέντες να εκτίθενται στην επισφαλή διαδικασία αποζημίωσης από έναν εξ αμελείας υπαίτιο, που και την οικονομική δυνατότητα δεν έχει να αντέξει το βάρος της αλλά και δικαιοπολιτικά ανεκτό δε θα ήταν στη βάση κόστους – οφέλους από την ουσιαστική εμπλοκή αυτού στην επικίνδυνη επιχειρηματική δραστηριότητα.

B. Το Δίκαιο της Αστικής Ευθύνης για θαλάσσια ρύπανση

1. Διεθνές πλαίσιο

i. Η Αστική ευθύνη από πετρελαϊκή ρύπανση

Στις 29.11.1969 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) σε συνεργασία με το Comité Maritime International (CMI) κατέληξαν στο κείμενο της Διεθνούς Σύμβασης για την Αστική ευθύνη για ζημία από ρύπανση από πετρέλαιο (CLC^{156,157}), το οποίο τελικά υπεγράφη από τη Διεθνή Διπλωματική Συνδιάσκεψη των Βρυξελλών και τροποποιήθηκε δις με τα Πρωτόκολλα του Λονδίνου (CLC Prot. 1976, 1992), όπου αποφασίστηκε η σύσταση ενός Διεθνούς Οργανισμού δια του οποίου θα εξασφαλιζόταν συμπληρωματική και πλήρης αποζημίωσης στους ζημιωθέντες από ρύπανση και ταυτόχρονα θα σχετικοποιούσε το οικονομικό βάρος της πλοιοκτησίας μετακυλίνοντας μέρος αυτού στην επίσης ωφελούμενη πλευρά των πετρελαϊκών, αφού δεν ήταν μόνο που η επικίνδυνη φύση του φορτίου ήταν καθοριστική επί ρύπανσης αλλά και η δια δεξαμενόπλοιου μεταφορά του, παράγων επίσης επαύξησης του ρίσκου ιδίως σε περιπτώσεις

¹⁵⁵ Θεοχαρίδης, Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση, σε: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ: ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ, 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Εισηγήσεις, Σάκκουλας, σελ.13 επ..

¹⁵⁶ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage.

¹⁵⁷ Tan Alan Khee-Jin, VESSEL-SOURCE MARINE POLLUTION, ό.π., σελ.288 επ..

ήκιστα αξιόπλων πλοίων. Δημιουργήθηκε έτσι ένα Ταμείο δια της Διεθνούς Συμβάσεως για την ίδρυση του Διεθνούς Κεφαλαίου για την αποζημίωση της ρύπανσης από πετρελαιοειδή (Convention on Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage- Fund 1971), η οποία υπεγράφη 18.12.1971 και τροποποιήθηκε αντίστοιχα με τα Πρωτόκολλα του Λονδίνου (Fund Prot. 1976, 1992). Ως εκ τούτου υπάρχουν δύο Συμβάσεις, που εξετάζονται παράλληλα και δημιουργούν δύο επίπεδα αποζημίωσης. Σε πρώτο επίπεδο ευθύνεται το πλοίο σε δεύτερο το φορτίο¹⁵⁸. Αν εξέλιπε το δεύτερο, η ναυτιλία θα ατροφούσε, αφού κανένας δε θα αναλάμβανε το ρίσκο μεταφοράς χύδην υγρού φορτίου. Αν η θέση των δύο επιπέδων παρουσιαζόταν αντίστροφη θα ήταν ενδεχομένως άδικο διότι ο κύριος είναι από τη φύση του πράγματος *συνολικά* υπεύθυνος για τη συντήρηση και την εν γένει κατάσταση του πλοίου, την επιλογή του πληρώματος και τον τρόπο διαχείρισης, ενώ συχνά από την άλλη η κυριότητα του πετρελαίου ως φορτίου αλλάζει κατά τη διάρκεια του πλου¹⁵⁹. συν τοις άλλοις καθίσταται δυνατή η κατάσχεση του πλοίου. Και τα δύο επίπεδα αποτελούν ένα ενιαίο σύστημα ευθύνης, πράγμα που σημαίνει ότι οι ίδιοι ακριβώς ορισμοί γίνονται δεκτοί τόσο για τη CLC, όσο και για τη Σύμβαση Κεφαλαίου, ενώ την ίδια στιγμή δε χωρεί ένα κράτος να είναι μέρος της δεύτερης χωρίς να έχει κυρώσει την πρώτη. Κι αυτό γιατί πρωτίστως πρέπει η πλοιοκτησία να επιβαρυνθεί τηρώντας τους όρους της CLC. Με άλλα λόγια μια ενδεχομένως ασυνείδητη πλοιοκτησία δεν θα μπορέσει να ρίξει ολόκληρο το βάρος στο Κεφάλαιο. Σε σχέση δε με το πρώτο επίπεδο έχει ένα πλαφόν, που εφόσον ξεπεραστεί, καλείται να καλυφθεί από την αγορά πετρελαίου, ήτοι από τους εισαγωγείς πετρελαίου.

Η ευθύνη που καθιερώνει η CLC έχει τα εξής χαρακτηριστικά: Πρώτον, είναι ευθύνη μόνο του πλοιοκτήτη. Ο τελευταίος έχει την έννοια του κυρίου του πλοίου, που είναι εγγεγραμμένος στο νηολόγιο. Ως εκ τούτου πρόκειται για στενότερο ορισμό από τον οποίο απουσιάζει το δυναμικό στοιχείο της εκμετάλλευσης, που περιλαμβάνει ο ΚΙΝΔ. Η τελολογία αυτής της επιλογής είναι ευνόητη, αφού μέλημα της Σύμβασης είναι το πρόσωπο που θα φέρει την ευθύνη να είναι ευεύρετο διευκολύνοντας την αποδεικτική διαδικασία. Έτσι ακόμη και σε περίπτωση εφοπλισμού, όπου θα ανεμένετο να φέρει την ευθύνη ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο, η Σύμβαση επιμένει στον πλοιοκτήτη, όπως ορίστηκε μόλις. Μάλιστα ακόμη και υπό αυτό το καθεστώς δεν επιτυγχάνεται ο βέλτιστος βαθμός διαφάνειας, ιδίως στις περιπτώσεις ατυχημάτων, όπου εμπλέκονται πλείονες έννομες τάξεις. Η λύση επέρχεται δια του άρθρου 7 και τη στοιχειοθέτηση υποχρεωτικής ασφάλισης, που καθιστά ήττον επαχθή την επιλογή του κυρίου του πλοίου ως μοναδικού υπευθύνου. Για να παράσχει επομένως υπηρεσίες μεταφοράς το εκάστοτε πλοίο, οφείλει να διαθέτει υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης και πιστοποιητικό ασφάλισης, κάθε φορά που είναι ικανό να μεταφέρει πάνω από 2.000tn φορτίου. Η εν λόγω υποχρέωση συνοδεύεται με ευθεία αξίωση κατά του ασφαλιστή (7παρ.8). Στην ουσία η Σύμβαση προσθέτει έναν κατά τεκμήριο φερέγγυο οφειλέτη πλάι στον κύριο του πλοίου, και ο οποίος είναι πρωτοφειλέτης. Άρα σε πρώτο χρόνο ο ζημιωθείς ήδη με μια απλή αποστολή μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου

¹⁵⁸ Αθανασίου Λ., Η ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ, Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου, Συλλογή Μελετών Ελληνικού και Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, Σάκκουλας, 2005, σελ.52επ., Αθανασοπούλου Β., *Η έννοια της ζημίας από ρύπανση σύμφωνα με τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις περί αστικής ευθύνης από πετρελαϊκή ρύπανση*, Περιβάλλον και Δίκαιο, 2005,σελ.62επ., Κιάντου- Παμπούκη Α., *Αστική ευθύνη για ρύπανση της θάλασσας, ευθύνη υποκειμενική αντικειμενική;*, ΕΝΔ 1989, σελ. 1επ., De La Rue C./ Anderson C., SHIPPING AND THE ENVIRONMENT, 2009, Tsimplis M, *Marine pollution from shipping activities*, Journal of International Maritime Law, 14.

¹⁵⁹ Ρούκουνας Εμ., ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΙΙ, 1982, σελ.248 .

στην υπηρεσία του οικείου νηολογίου είναι σε θέση να γνωρίσει απευθείας τον κύριο του βυθισθέντος. Καθώς όμως, ως είθισται, τα πετρελαιοφόρα ανήκουν σε μονοβάπορες εταιρίες, πιθανώς δεν θα έχει απομείνει στον τελευταίο άλλο περιουσιακό στοιχείο, ο κίνδυνος αυτός θα καλυφθεί μέσω της ευθείας αξίωσης κατά του ασφαλιστή -κατά κανόνα των P&I Clubs. Αντίστροφα ο τελευταίος απαγορεύεται ex lege να αντιτάξει ισχυρισμό pay to be paid.

Περαιτέρω εισάγεται αντικειμενική ευθύνη δηλαδή ευθύνη από διακινδύνευση¹⁶⁰, ώστε παρέλκει η απόδειξη πταίσματος και παράλληλα ευθύνη οριοθετημένη¹⁶¹. Η τελευταία διαπίστωση ερμηνεύεται διττώς: Πρώτον, σε επίπεδο φορέα της ευθύνης μόνον ο κύριος του πλοίου είναι υπόχρεος. Δεύτερον, σε επίπεδο αποδέκτη της αξίωσης, κάποιος δύναται να στραφεί εναντίον του (θετικά) ή (να μην στραφεί) κατά των λοιπών αναφερομένων προσώπων (αρνητικά) μόνο στη βάση των διατάξεων της CLC. Άλλως δεν είναι καταρχήν δυνατό κάποιος να στραφεί κατά του κυρίου βάσει της CLC και κατά άλλου (λ.χ. πλοίαρχου) βάσει άλλης διάταξης (λχ εθνικές -γενικές ή ειδικές- διατάξεις¹⁶²). Τέλος, η ευθύνη είναι περιορισμένη με βάση τη χωρητικότητα¹⁶³, ο δε περιορισμός είναι συνολικός δηλαδή η ευθύνη που γεννάται από το ίδιο βιωτικό συμβάν, αφορά όλους τους εμπλεκόμενους ζημιωθέντες. Τα όρια ευθύνης τίθενται στο άρθρο V, το οποίο απαιτεί υποχρεωτικά τη σύσταση κεφαλαίου· ο νόμος εν προκειμένω προσπαθεί να εξασφαλίσει ότι πριν από όλα ο πλοιοκτήτης θα πληρώσει το μέρος που του αναλογεί. Ο πλοιοκτήτης απολύει το δικαίωμα περιορισμού σε περίπτωση που κατά το V(2) αποδειχθεί ότι η ζημία ρύπανσης προήλθε από προσωπική του πράξη ή παράλειψη, που διαπράχθηκε με πρόθεση να προκληθεί μια τέτοια ζημία ή απερίσκεπτα και με γνώση ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανώς να προκύψει. Ως εκ τούτου κρίσιμη παρουσιάζεται η τήρηση των κανόνων ασφαλείας.

Η Σύμβαση στο III(4) προβλέπει λίστα καταρχήν ανευθύνου για ορισμένα πρόσωπα άμεσα ή έμμεσα σχετιζόμενα με τη θαλάσσια αποστολή και με αυτόν τον τρόπο επαληθεύει τη διττή έκφραση του οριοθετημένου της ευθύνης κατά CLC. Συγκεκριμένα ορίζει: 4. *Καμία απαίτηση για αποζημίωση ζημίας ρύπανσης δεν μπορεί να ασκηθεί κατά του πλοιοκτήτη κατά τρόπο άλλον από αυτόν που προβλέπει η Σύμβαση αυτή. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου αυτού, καμία απαίτηση για αποζημίωση ζημίας ρύπανσης, είτε σύμφωνα με τη Σύμβαση αυτή, είτε κατά άλλον τρόπο, δεν μπορεί να ασκηθεί εναντίον: (α) των προστηθέντων ή εντολοδόχων του πλοιοκτήτη ή των μελών του. (β) Του πλοηγού ή οποιουδήποτε άλλου προσώπου, το οποίο, αν και δεν είναι μέλος του πληρώματος, παρέχει υπηρεσίες στο πλοίο. (γ) Οποιοδήποτε ναυλωτή, (με οποιονδήποτε τρόπο και αν περιγράφεται, συμπεριλαμβανομένου και του ναυλωτή γυμνού πλοίου), διαχειριστή ή εφοπλιστή του πλοίου. (δ) Οποιοδήποτε προσώπου που ενεργεί επιχείρηση διάσωσης με τη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή με βάση τις οδηγίες αρμόδιας δημόσιας αρχής. (ε) Οποιοδήποτε προσώπου που λαμβάνει προληπτικά μέτρα. (στ) Όλων των προστηθέντων ή εντολοδόχων των προσώπων που αναφέρονται στα εδάφια (γ), (δ) και (ε) εκτός αν η ζημία προήλθε από προσωπική τους πράξη ή παράλειψη που διαπράχθηκε με πρόθεση να προκληθεί μια τέτοια ζημία ή απερίσκεπτα και με γνώση ότι μία τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανώς να προκύψει).*

¹⁶⁰ III. (1),(2),(3)

¹⁶¹ III.4

¹⁶² Λ.χ. 914 ΑΚ, Ν.743/1977

¹⁶³ V(1).: *The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows: (a) 4,510,000 units of account for a ship not exceeding 5,000 units of tonnage, (b) for a ship with a tonnage in excess thereof, for each additional unit of tonnage, 631 units of account in addition to the amount mentioned in sub-paragraph (a);*

Με βάση την ανωτέρω ρύθμιση η ευθύνη του πλοίαρχου στο πλαίσιο της CLC διαγράφεται ως εξής: Πρώτον, ως προστηθείς υπάγεται στο στοιχείο α' επομένως καταλαμβάνεται από το καταρχήν ανεύθυνο της Σύμβασης, που αποτελεί τον κανόνα. Ευρίσκεται, ώστε σε καθεστώς ασυλίας. Αξίζει να επισημανθεί ότι η εν λόγω πρόβλεψη δεν υπήρχε στο αρχικό κείμενο του 1969 αλλά προστέθηκε το 1984, καθώς είχε παρατηρηθεί το φαινόμενο να κυνηγώνται άλλοι πιθανοί οφειλέτες από τον ζημιωθέντα, εφόσον δεν μπορούσε να ικανοποιηθεί από τον κύριο του πλοίου. Επί της ουσίας εκβιάζεται ο κύριος του πλοίου να πληρώσει. Παρόλα αυτά ο πλοίαρχος είναι δυνατό να ευθύνεται δευτερογενώς, εφόσον αποδειχθεί σύμφωνα με τη διάταξη ότι η ζημία προήλθε από προσωπική του συμπεριφορά, που διαπράχθηκε με πρόθεση ή απερίσκεπτα και με γνώση ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανώς να επέλθει. Συνεπώς είναι να αντιστοιχίσουμε την απερίσκεπτα με τους οικείους κατά το ημεδαπό δίκαιο όρους του ενδεχόμενου δόλου και ενσυνείδητης αμέλειας. Επομένως η εξαίρεση καλύπτει όλο το φάσμα του δόλου και την ενσυνείδητη αμέλεια. Εφόσον συντρέξει μια τέτοια περίπτωση, ο πλοίαρχος εκπίπτει από την προστατευτική ομπρέλα της παραγράφου 4. Χρειάζεται να προσεχθεί όμως ότι ακόμη και τότε δεν θα ευθύνεται στη βάση της CLC διότι, ως ελέγχθη, η ίδια η Σύμβαση επιτρέπει να ευθύνεται με βάση αυτή μόνον ο κύριος του πλοίου. Επομένως η ευθύνη (ή μη) του εκπεσόντος από το ανεύθυνο πλοίαρχου θα κριθεί κατά το κοινό εφαρμοστέο -εθνικό- δίκαιο. Συνεπώς μόνη η έκπτωση από τη λίστα ανευθύνου δεν προδικάζει άνευ ετέρου τη θεμελίωση ευθύνης, απλώς χάνεται το προνόμιο. Εξάλλου, σε κάθε περίπτωση αποκλείεται υπαγωγή στο ευνοϊκό καθεστώς της LLMC καθώς η ευθύνη από ρύπανση είναι μη περιορίσιμη¹⁶⁴.

Μια τελευταία κρίσιμη διευκρίνιση: Ήδη ελέγχθη ότι το V(2) στοιχειοθετεί λόγο έκπτωσης του κυρίου του πλοίου από το προνόμιο περιορισμού με βάση τα ίδια κριτήρια που θέτει το V(4τελ.εδ). Συχνά στις δικαστηριακές αίθουσες επιχειρείται η συμπεριφορά των προστηθέντων να καταλογιστεί στον κύριο του πλοίου μέσω του στοιχείου της γνώσης. Ο εν λόγω όρος είναι αναγκαίος και όχι βέβαια ικανός να οδηγήσει σε έκπτωση, αφού χρειάζεται να συντρέχει πλάι στο στοιχείο ορισμένης προσωπικής πράξης ή παράλειψης. Η εξωτερική ορισμένης συμπεριφοράς είναι το αντικειμενικό σκέλος της ρύθμισης και εκδηλώνεται είτε θετικά ως επιφέρουσα τη ζημία της ρύπανσης, είτε αρνητικά ως παραλειφθέν καθήκον (μέριμνας) να μην επέλθει η ζημία της ρύπανσης, δια της μη τήρησης κανόνων ασφαλείας. Έτσι ο πλοίαρχος, που λόγω μέθης οδηγεί με λαθεμένους ελιγμούς σε προσάραξη το δεξαμενόπλοιο με αποτέλεσμα η διαρροή φορτίου πετρελαίου να επιφέρει εκτεταμένη ρύπανση εκπίπτει από τη λίστα ανευθύνου λόγω προσωπικής ζημιολογού συμπεριφοράς κατά κανόνα εξ αμελείας. Το ίδιο θα ίσχυε αν η μέθη του ήταν ο λόγος που δεν ήταν στην προβλεπόμενη θέση ελέγχου και δεν προέβη στους αναγκαίους ελιγμούς κατά τις στιγμές προ του ατυχήματος. Μόνη η μέθη του πλοίαρχου δεν είναι καταλογιστέα στον κύριο του πλοίου ως δική του, προσωπική πράξη. Ωστόσο, η μέθη του πλοίαρχου με καταγεγραμμένο ιστορικό αλκοολισμού συνιστά προσωπική συμπεριφορά του κυρίου, δεδομένου ότι ο τελευταίος οφείλει να παρέχει πλοίο αξιόπλοο, μέρος δε αυτής τη υποχρέωσης συνιστά η επάνδρωσή του με καταρτισμένο και κατάλληλο (στη διεθνή νομολογία χρησιμοποιείται ο όρος competent) πλήρωμα. Στο σημείο αυτό είναι χρήσιμο να διακρίνεται η περίπτωση πλοίαρχου με γνωστό ιστορικό αποτοξίνωσης άνευ ετέρου από εκείνη ενός πρώην αλκοολικού, ο οποίος προέβη σε θεραπευτική αντιμετώπιση και φέρει τα σχετικά αποδεικτικά αποτοξίνωσης. Άρα είναι αναγκαία

¹⁶⁴ 3(β) LLMC: *Απαιτήσεις που εξαιρούνται από τον περιορισμό: Απαιτήσεις για ζημιές που προέρχονται από ρύπανση πετρελαίου, με την έννοια της Διεθνούς Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη για ζημιά από ρύπανση πετρελαίου, της 29ης Νοεμβρίου 1969 ή οποιασδήποτε τροποποίησης ή πρωτοκόλλου της που είναι σε ισχύ.*

κάθε φορά η διάκριση των περιπτώσεων που εμπίπτουν στο εγγυητικό πεδίο του προστήσαντος ως καθήκοντα τήρησης συγκεκριμένων κανόνων ασφαλείας και μέσω αυτού σε μια οιονεί κατεστημένη εποπτική κυριαρχία του επί του συμβάντος. Το μη θεραπευθέν ιστορικό αλκοολισμού μολύνει την ίδια τη νομική πράξη της πρόσληψης- ανάθεσης εργασίας. Από το σημείο αυτό και έπειτα κάθε ζημιόγόνος προσωπική συμπεριφορά του πλοιάρχου, που αιτιακά ανάγεται στο πλημμελές της πρόσληψης είναι υπό το πνεύμα του νόμου πράγματι προσωπική συμπεριφορά του πλοιοκτήτη. Αν τέλος, αντί για πλοιοκτήτη ως φυσικό πρόσωπο πρόκειται πλοιοκτήτρια εταιρία δέον να αναζητηθεί τέτοια προσωπική πράξη ή παράλειψη στις πράξεις των οργάνων της, των διαχειριστών, καταστατικών οργάνων, ΔΣ και γενικών διευθυντών. Συμπερασματικά αναζητώνται πρόσωπα, τα οποία την εκπροσωπούν και έχουν αποφασιστικές αρμοδιότητες, δηλαδή μπορεί να θεωρηθούν ιθύνοντες νόες.

Πέραν του λόγου αναβίωσης της ευθύνης που εισάγει το V(4), το III(5) προβλέπει - ακριβέστερα διαφυλάττει επιβεβαιώνοντας- έναν ανεξάρτητο λόγο ευθύνης των υπό ασυλία προσώπων, ήτοι την ευθύνη εξ αναγωγής. Συγκεκριμένα ορίζεται ότι *το δικαίωμα αναγωγής του πλοιοκτήτη κατά τρίτων ουδαμώς περιορίζεται δια της παρούσης συμβάσεως*. Αυτό σημαίνει ότι παρά το προστατευτικό καθεστώς της παραγράφου 4, τα εξαιρούμενα πρόσωπα θα έχουν ευθύνη από αναγωγή απέναντι στον κύριο που κατέβαλε αποζημίωση. Τούτο είναι εύλογο καθώς ο δικαιολογητικός λόγος κατάστροφης της CLC κατά τον εκτεθέντα τρόπο δεν είναι να προστατέψει τον πλοίαρχο έναντι του κυρίου αλλά τους ζημιωθέντες έναντι του ενδεχομένου να αντιμετωπίσουν δυσθεώρητες αποδεικτικές δυσχέρειες για περιστατικά, η γνώση και απόδειξη των οποίων θα απαιτούσε πρόσβαση στο εσωτερικό της διαχείρισης του πλοίου και μεταξύ άλλων της διεύθυνσής του από τον πλοίαρχο, όπερ αδύνατο, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα εκ προοιμίου γνώση του αποδέκτη της αξίωσης και αποφυγή κατάτμησης της απαίτησης. Η εξισορρόπηση αυτής της εγγενούς με το θεσμό της ναυτιλίας και του θαλασσίου εμπορίου ανωμαλίας και κατ' ουσίαν η επίτευξη απόδοσης δικαίου -δια της αντικειμενικής ευθύνης του κυρίου- επί ίσοις όροις δεν υπονοεί παράλειψη απόδοσης δικαίου στις λοιπές έννομες (δικαιοπρακτικές) σχέσεις που απαραίτητα διαπλέκονται πέριξ τέτοιων περιστατικών. Ορθή επομένως η αναγωγική αξίωση του κυρίου έναντι του πλοιάρχου, που υπαίτια αθέτησε τις -από την προσωπική τους σχέση πηγάζουσες- υποχρεώσεις.

Η σπουδαία διαφορά στη θεμελίωση ευθύνης και δι' αυτής στο σκοπούμενο αποκαταστατικό αποτέλεσμα γίνεται περαιτέρω αντιληπτή αν αναλογιστεί κανείς πως προ της κυρώσεως της Διεθνούς Σύμβασης του 1969, ο υπαίτιος της ρύπανσης πλοίαρχος είχε υποχρέωση κατά τις γενικές περί αδικοπραξιών διατάξεις (914 ΑΚ), ενώ ο πλοιοκτήτης του υπευθύνου για τη ρύπανση πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 84 ΚΙΝΔ σχετικά με τις αδικοπραξίες πλοίαρχου, πληρώματος και πλοηγού. Αποφεύγονται έτσι οι συνέπειες του καθεστώτος υποκειμενικής ευθύνης, ενώ δε χρειάζεται πλέον προσφυγή στην περί αντιστροφής του βάρους απόδειξης κατασκευής με βάση τη θεωρία των σφαιρών επιρροής. Η αντικειμενική ευθύνη¹⁶⁵ καθιερώνεται εκ του νόμου. Μοναδικές αποδεικτικές εκκρεμότητες πια η ζημία από ρύπανση και ο αιτιώδης

¹⁶⁵ Η οποία πάντως δεν είναι αυστηρή αντικειμενική, πράγμα που θα καθιστούσε ρεαλιστικά αδύνατο να δεχθούν οι ασφαλιστικοί οργανισμοί την απεριόριστη ασφαλιστική κάλυψη του κυρίου του πλοίου έναντι των ζημιωθέντων. Απαλλαγές του κυρίου το κείμενο της CLC προβλέπει στα άρθρα III(2), (3).

σύνδεσμος μεταξύ αφενός ζημίας και ζημιογόνου περιστατικού, αφετέρου ζημιογόνου περιστατικού και της δραστηριότητας του πλοίου.

Καταληκτικά η έκφραση του οριοθετημένου της ευθύνης, για την οποία ήδη έγινε λόγος παραπάνω, αποκλείει την εφαρμογή κάθε άλλης σχετικής διάταξης που ιδρύει ευθύνη προς αποζημίωση τόσο σε διεθνές, όσο και σε εθνικό επίπεδο -κατόπιν κύρωσης με νόμο-. Συνεπώς ιδίως ως προς τα καθ' ημάς, κατ' εφαρμογή του 28 παρ.1 του Συντάγματος, ο ζημιωθείς δεν δύναται να στραφεί κατά του κυρίου του πλοίου, δυνάμει τόσο γενικών (λ.χ. περί αδικοπραξίας κατά τα 914επ ΑΚ, περί προσβολής της προσωπικότητας κατά τα 57 επ.), όσο και ειδικών (λ.χ. άρθρο 12 του Ν.743/1977, άρθρο 29 του Ν.1650/1986). Για τους ίδιους λόγους δεν μπορεί να στραφεί κατά του πλοίαρχου (και λοιπών προστηθέντων του κυρίου ή φορέων οικονομικής εκμετάλλευσης του πλοίου συνδεδόμενων με αυτό) μόνης της περίπτωσης, όπου οι τελευταίοι ενήργησαν με δόλο ή ενσυνείδητη αμέλεια εξαιρουμένης.

Στο ελληνικό δίκαιο, η αδικοπρακτική ευθύνη του πλοιοκτήτη, του κυρίου και του εφοπιστή θεμελιώνονται γενικά για άδικη και καταλογιστή συμπεριφορά του δράστη, σύμφωνα με τις διατάξεις του 5^{ου} τίτλου του ΚΙΝΔ και του ΑΚ. Αναφορικά με τον περιορισμό της ευθύνης αυτής, μετά την κύρωση της LLMC 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης επί ναυτικών απαιτήσεων, και της CLC & Fund, οι ρυθμίσεις των διατάξεων 85-89 ΚΙΝΔ δέον να θεωρηθούν σιωπηρώς καταργημένες, ως προς το περιεχόμενο που έρχεται σε σύγκρουση με τις Συμβάσεις, ενώ τίθεται θέμα επιβίωσής τους όταν ο περιορισμός αφορά αερόστρωμα ή πλωτές εξέδρες. Η πρώτη εφαρμόζεται εν Ελλάδι ανεξαρτήτως στοιχείου αλλοδαπότητας στο εκάστοτε ιστορικό, οι δε άλλες, εφόσον πρόκειται διεθνής διαφορά. Σημειωτέο τέλος ότι η LLMC παρέχει μέσω του 1 παρ.4 επιπλέον και στον πλοίαρχο δικαίωμα περιορισμού ως ανήκοντα στους προστηθέντες του πλοιοκτήτη, οπότε, εφόσον τίθεται θέμα εφαρμογής της τελευταίας, απολαύει της αυτής μεταχείρισης με τον πλοιοκτήτη. Η εφαρμογή της διάταξης προϋποθέτει η υπαίτια συμπεριφορά του προστηθέντος να γεννά ευθύνη του πλοιοκτήτη ή αρωγού κατά το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο. Ως εκ τούτου η διεύρυνση που παρέχει η τέταρτη παράγραφος αποσκοπεί ιδίως στην προστασία των βασικών δικαιούχων της παραγράφου 1 από αγωγές, που θα ασκούνταν εις βάρος των προστηθέντων τους, ώστε να παρακάμψουν το δικαίωμα περιορισμού και να ασκήσουν πίεση στους βασικούς δικαιούχους του περιορισμού. Παράλληλα δε προστατεύει και τους προστηθέντες, τόσο από ευθείες αξιώσεις εναντίον τους, όσο και από αξιώσεις αναγωγής¹⁶⁶.

ii. Η Αστική ευθύνη από θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών¹⁶⁷

Η Σύμβαση HNS 1996 για τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea) ψηφίστηκε με πρωτοβουλία του IMO στο

¹⁶⁶ Αντάπασης, Αθανασίου, ό.π., σελ. 805

¹⁶⁷ Αθανασίου, Αντάπασης, ό.π., σελ. 881 επ., De La Rue C./ Anderson C., ό.π., σελ.269επ., Κοροντζής Ι., *Η ευθύνη προς αποζημίωση κατά τη διεθνή σύμβαση για την αστική ευθύνη για ζημία σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων και επιβλαβών ουσιών -HNS 1996*, ΕΕμπΔ 2008, σελ.25. Βλ. και στην επίσημη διαδικτυακή σελίδα του IMO, σε <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/HNS-2010.aspx> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020], καθώς και την επίσημη διαδικτυακή σελίδα του IOPC FUNDS σε <https://www.hnsconvention.org/the-convention/> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

Λονδίνο, την 3^η Μαΐου 1996. Αξίζει να σημειωθεί ότι, ωστόσο, η πρόταση υιοθέτησης ενός τέτοιου συστήματος ήταν ταυτόχρονη με τη CLC. Εντούτοις η μια υιοθετήθηκε δυο μόλις χρόνια αργότερα, η άλλη σχεδόν τριάντα. Από πολιτικής απόψεως ίσως σχετίζεται με την απουσία σοβαρών σχετικών ατυχημάτων ικανών να οδηγήσουν μέσω της πίεσης της κοινής γνώμης σε λήψη πρωτοβουλιών. Συν τοις άλλοις εν προκειμένω υπάρχει μια έντονη ανομοιογένεια σε σχέση με τα υλικά που καταλαμβάνονται, η οποία δημιουργεί σοβαρά δομικά ζητήματα στη Σύμβαση. Περαιτέρω οι λόγοι που οδήγησαν στην αυτοτελή υπογραφή της και όχι ως συμπληρωματικού πρωτοκόλλου στη CLC ήταν οι εξής: Πρώτον οι κίνδυνοι και η φύση των ζημιών από τα επικίνδυνα και επιβλαβή φορτία είναι διαφορετικοί από τους αντίστοιχους της ρύπανσης του περιβάλλοντος από πετρελαιοειδή. Δεύτερον το σύστημα ευθύνης που καθιερώνει η CLC δεν είναι κατάλληλο για τα φορτία που καλείται να συμπεριλάβει η HNS (ετερογενή φορτία πετρελαίου και παραγώγων, LNG, LPG, χημικών συσκευασμένων τοξικών ενώ εξαιρείται ο γαιάνθρακας), λόγω του ότι ο κίνδυνος πρόκλησης ζημιών από τα τελευταία προέρχεται από τη φύση τους (με προεξάρχουσα την ιδιότητά τους ως εύφλεκτα) και όχι από την κακή εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς. Τρίτον μεταξύ της CLC και της Σύμβασης Βρυξελλών 1971 για την ευθύνη κατά τη μεταφορά πυρηνικών υλικών υπάρχει μεγάλο κενό, το οποίο έπρεπε να καλυφθεί με αυτοτελή σύμβαση. Σκοπός της HNS είναι η διασφάλιση κατάλληλης, έγκαιρης και αποτελεσματικής αποζημίωσης στους ζημιωθέντες, η καθιέρωση ομοιόμορφων διεθνών κανόνων και διαδικασιών πάνω στο ζήτημα της ευθύνης και της αποζημίωσης λόγω τέτοιας ζημίας και η δίκαια κατανομή των συνεπειών ανάμεσα στους εμπλεκόμενους εισαγωγείς των σχετικών φορτίων μεταξύ τους, οι οποίοι χρηματοδοτούν και τα αντίστοιχα Funds αφενός αλλά και ανάμεσα στους τελευταίους και τη ναυτιλιακή βιομηχανία αφετέρου.

Βασικό θετικό χαρακτηριστικό της Σύμβασης είναι ότι ακολούθησε το διεπίπεδο μοντέλο αποζημίωσης της CLC. Ο διεθνής νομοθέτης ωφελήθηκε από την αποκτηθείσα εμπειρία του συστήματος αποζημίωσης για τη ρύπανση από πετρέλαιο. Η διαφορά εν προκειμένω είναι ότι πρώτον αντί να προβλεφθούν δυο αυτοτελείς Συμβάσεις για έκαστο επίπεδο, ενοποιήθηκαν σε ένα κείμενο και δεύτερον πως οι contributors του δευτέρου επιπέδου HNS Fund είναι ξεχωριστοί εισαγωγείς -αναλόγως της ουσίας του φορτίου- με ξεχωριστά ταμεία. Η HNS συνδυάζει το μεν τη Σύμβαση HNS 1967, το δε το Πρωτόκολλο 2010, στο οποίο ξεκαθαρίστηκε ποιος συνεισφέρει και για ποιο φορτίο

Πέραν της δομής του νομοθετικού κειμένου και του επιμερισμού του ρίσκου αναλόγως του φορτίου, βασική διαφορά των δύο Συμβάσεων εντοπίζεται στο σκέλος της αποκαταστατέας ζημίας. Εν προκειμένω η έννοια της ζημίας¹⁶⁸ είναι πολύ πιο εκτεταμένη από εκείνη των άρθρων I(6) και II της CLC για την πετρελαϊκή ρύπανση. Περιλαμβάνει κάθε ζημία για απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη επί του πλοίου ή εκτός αυτού και κάθε περιουσιακή ζημία εκτός του μεταφέροντος τις επικίνδυνες ή επιβλαβείς ουσίες πλοίου. Επιπλέον αφορά τη ζημία από ρύπανση του περιβάλλοντος, τη ζημία που προκύπτει από δαπάνες προληπτικών μέσων αλλά και εκείνη εξαιτίας των τελευταίων. Τέλος καθιερώνει νόμιμο τεκμήριο, κατά το οποίο η ζημία θεωρείται προκληθείσα από τις εν λόγω ουσίες, εφόσον υφίσταται εύλογη αδυναμία απόδειξης αν επήλθε από αυτές ή ξένους παράγοντες.

¹⁶⁸ Άρθρο 1 παρ.6.

Καταρχήν, ευθύνη για την αποκατάσταση της ζημίας υπέχει ο κύριος¹⁶⁹ του πλοίου, ανεξάρτητα αν το εκμεταλλεύεται ή όχι. Η ευθύνη του είναι αντικειμενική^{170,171}, με δυνατότητα απαλλαγής¹⁷² μόνο στις περιοριστικά αναφερόμενες στο κείμενο περιπτώσεις και οριοθετημένη. Ως αντιστάθμισμα παρέχεται στον κύριο του πλοίου το δικαίωμα του περιορισμού. Η έλλειψη υπαιτιότητας του κυρίου του πλοίου λαμβάνεται σε δύο περιπτώσεις υπόψη, ήτοι στις ρυθμίσεις 7(2)(di) και 7(2)(dii). Επιπλέον στην περίπτωση που ως λόγος απαλλαγής του προβάλλεται η ύπαρξη πταίσματος του παθόντος, κατά το άρθρο 7(3), οπότε, όπως ακριβώς και στο III της CLC, χωρεί προβολή ένστασης συνυπαιτιότητας.

Η παραπάνω αυστηρή ευθύνη βαρύνει αποκλειστικά τον κύριο του πλοίου. Το άρθρο 7(5)¹⁷³ της HNS περαιτέρω, καθιερώνει το ανεύθυνο για τον ίδιο κατάλογο οφειλετών που, προβλέπει το III(4) της CLC¹⁷⁴ και παραλείπει να προβλέψει η Bunkers 2001¹⁷⁵. Συνεπώς ο πλοίαρχος ευρίσκεται καταρχήν σε καθεστώς ασυλίας το οποίο αίρεται στην περίπτωση, που η προκληθείσα ζημία υπήρξε προϊόν προσωπικής του πράξης ή παράλειψης, που τελέστηκε με πρόθεση ή απερίσκεπτα, με γνώση ότι η ζημία αυτή ήταν δυνατό να επέλθει¹⁷⁶. Συνεπώς αποκλείεται σε πρώτο επίπεδο αξίωση του παθόντος κατά του υπαίτιου για το περιστατικό καταστροφής ή βλάβης προστηθέντος πλοίαρχου με βάση οποιαδήποτε διάταξη και συγκεκριμένα κατά τις διατάξεις του κοινού δικαίου, που θα καλείτο σε εφαρμογή κατά το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο του δικάζοντος την υπόθεση δικαστή (λ.χ. 914 ΑΚ και λοιπές ειδικές διατάξεις). Σε δεύτερο επίπεδο τα εν λόγω πρόσωπα είναι επιδεκτικά εναγωγής από το ζημιωθέντα με βάση το εθνικό δίκαιο. Σημειούται παράλληλα ότι σε αντίθεση με τα ισχύοντα επί CLC η LLMC δεν έχει αντίστοιχη του 3(β) LLMC διάταξη αποκλεισμού, με αποτέλεσμα οι απαιτήσεις από την HNS να υπόκεινται καταρχήν σε περιορισμό βάσει του 2(1)(ε) LLMC, εφόσον για το τελευταίο δεν έχει διατυπώσει επιφύλαξη το εκάστοτε κράτος κατ' εφαρμογή του 18(1) LLMC. Άρα η τυχόν ευθύνη του υπαίτιου πλοίαρχου θα περνούσε μέσα από τα άρθρα 7(5)(α) HNS και 12(1)(α) του Ν.743/1977 ή 29 του Ν.1650/1986 για τη θεμελίωσή της και τα 1(4) και 2(1)(ε) LLMC για τον περιορισμό της, του 18 (1) μη εφαρμοζόμενου καθώς η Ελλάδα δεν έχει κάνει χρήση του δικαιώματος επιφύλαξης. Περαιτέρω ο πλοίαρχος μπορεί να εναχθεί από τον υπόχρεο κύριο του

¹⁶⁹ Art 1. par.3: *Owner means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, owner shall mean such company*

¹⁷⁰ Αντάπασης, Αθανασίου, ό.π., σελ. 882.

¹⁷¹ Κατά την Κιάντου- Παμπούκη, *ibid*, η εν λόγω ευθύνη μπορεί να χαρακτηριστεί ως παραλλαγή της νόθου αντικειμενικής με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά πρώτον το αντεστραμμένο βάρος απόδειξης, δεύτερον τις περιορισμένες περιπτώσεις, που ερευνάται η υπαιτιότητα του ζημιώσαντος και τρίτον τα νομοθετικά ανεύθυνα, που αποβλέπουν στον περιορισμό της αυστηρότητας της πάντως αντικειμενικής ευθύνης.

¹⁷² 7 παρ.2. Οι περιπτώσεις απαλλαγής περιλαμβάνουν τις προβλεπόμενες στο III(2) της LLMC και μία επιπλέον (έλλειψη πληροφόρησης από το φορτωτή για τη φύση του φορτίου, η οποία είτε προκάλεσε τη ζημία, είτε την απουσία ασφαλιστικής κάλυψης).

¹⁷³ *Subject to paragraph 6, no claim for compensation for damage under this Convention or otherwise may be made against: (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew; (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship; (c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship; (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority; (e) any person taking preventive measures; and (f) the servants or agents of persons mentioned in (c), (d) and (e)[...]*

¹⁷⁴ *Supra* υπό 2-B.1ii

¹⁷⁵ *Infra* υπό 2-B.1iii

¹⁷⁶ 7(5, τελ.εδ): [...] *unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.*

πλοίου αναγωγικά κατά το άρθρο 7(6)¹⁷⁷, εφόσον τέτοιο δικαίωμα αναγωγής θεμελιώνεται κατά το δίκαιο που έχει εφαρμογή.

Εν κατακλείδι πρέπει να προσεχθεί το εξής: Το καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης, που εισάγει η HNS ιδίως μετά τις βελτιώσεις που επέφερε το 2010 HNS Protocol είναι ομοιόμορφο, δίκαιο και ισορροπημένο. Το τελευταίο σημαίνει ότι μολονότι δεν λείπουν οι εκατέρωθεν αντιρρήσεις¹⁷⁸ (τόσο από τη μεριά των εισαγωγέων χύδην φορτίου, όσο και της πλοιοκτησίας) η συνολική εικόνα είναι πως έχουμε να κάνουμε με ένα σύστημα στο μέτρο του εφικτού αποτελεσματικό, οι παρενέργειες του οποίου προκύπτουν κατά μάλλον από την πολυπλοκότητα της αγοράς και την ανομοιογένεια του φορτίου και ήττον από την πλημμυρή κατάσταση του κειμένου. Επιπλέον καμία από τις ενδιαφερόμενες ομάδες (εισαγωγείς, πλοιοκτήτες, ασφαλιστές) δεν επιβαρύνεται δυσανάλογα και παράλληλα ωφελούνται στο βέλτιστο βαθμό οι ζημιωθέντες, το περιβάλλον, το δημόσιο συμφέρον εν γένει. Παρόλα αυτά η HNS ακόμα δεν έχει κυρωθεί από τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό κρατών, ώστε να τεθεί σε ισχύ¹⁷⁹. Η Ελλάδα δεν έχει προχωρήσει σε κύρωση. Μέχρι να συμβεί αυτό, οι ζημίες από μεταφορά επιβλαβών ουσιών θα αντιμετωπίζεται με τις γενικές περί αδικοπραξιών διατάξεις και τις και τις ειδικές για τις ζημίες από ρύπανση. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη έως ότου κυρωθεί η HNS θα είναι βάσει του άρθρου 2(1)(α) LLMC περιορίσιμη [18(1)(β) Πρωτοκόλλου 1996]. Στις έννομες τάξεις που εξήρεσαν ήδη τις εν λόγω ζημίες από την LLMC βάσει του άρθρου

18(1), η ευθύνη του πλοιοκτήτη θα είναι απεριόριστη. Σε ό τι αφορά τον πλοίαρχο, η επικύρωση της HNS δεν θα επηρεάσει τον τρόπο θεμελίωσης ευθύνης του βάσει του εθνικού δικαίου -αφού η έκπτωση από τη λίστα ανευθύνου οδηγεί στο ίδιο πεδίο διατάξεων με αυτό, που καλείται σε εφαρμογή για την ώρα- αλλά το στη βάση της LLMC δικαίωμα **περιορισμού**.

iii. Η Αστική ευθύνη για ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης¹⁸⁰

Ως πετρέλαιο κίνησης θεωρείται κάθε υδρογονανθρακούχο ορυκτό, το πετρέλαιο, τα λιπαντικά έλαια που χρησιμοποιούνται για την πρόωση και λειτουργία πλοίου, καθώς και τα κατάλοιπα αυτών¹⁸¹. Υπό την αιγίδα του IMO συνήλθε στο Λονδίνο το Μάρτιο του 2001 διεθνής διάσκεψη, στην οποία υπεγράφη η Διεθνής Σύμβαση για την αστική ευθύνη προς αποζημίωση για

¹⁷⁷ *Nothing in this Convention shall prejudice any existing right of recourse of the owner against any third party, including, but not limited to, the shipper or the receiver of the substance causing the damage, or the persons indicated in paragraph 5.*

¹⁷⁸ Οι εκτεταμένοι έλεγχοι σχετικά με τον όγκο παραλαβής εμπορευμάτων, τα κόστη του νέου συστήματος αποζημίωσης, η αμφιβολία για το κατά πόσο είναι εφικτή η διεθνής συνεργασία σε αυτό το επίπεδο, και οι τεχνικές γνώσεις και υποδομές που απαιτούνται αποτελούν τους κύριους ανασταλτικούς παράγοντες της ενεργοποίησής της.

¹⁷⁹ Το γεγονός πάντως ότι σε ελάχιστο χρονικό διάστημα -ουσιαστικά μεταξύ 2017-2018- επικύρωσε το 1/3 ((Νορβηγία, Καναδάς, Δανία, Τουρκία) του απαιτούμενου συνόλου (12 κράτη) είναι ενθαρρυντικό.

¹⁸⁰ Alan Khee-Jin Tan, VESSEL-SOURCE MARINE POLLUTION, ό.π., σελ. 339επ..

¹⁸¹ Bunkers'01, 1(ε).

ζημία από ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης (Bunker Convention¹⁸²), την οποία η Ελλάδα κύρωσε με το Ν. 3393/2005¹⁸³.

Είναι ακριβές να υποστηριχτεί ότι η εν λόγω Σύμβαση ήρθε να καλύψει μια αναγκαιότητα, ένα τεράστιο κενό που είχε αφήσει πίσω της η CLC. Η τελευταία υιοθετώντας συνολικά ένα μικτό κριτήριο¹⁸⁴ για τον ορισμό του πλοίου (κατασκευαστικό- οντολογικό για τα tankers¹⁸⁵ και λειτουργικό- αξιολογικό για τα πλοία μικτού φορτίου¹⁸⁶) άφησε αναπόφευκτα ακάλυπτες ορισμένες αρκετά συνήθεις κατηγορίες, όπως λ.χ. φορτηγά πλοία -ή αλλιώς container ships-, LNG/LPG, πλοία μικτού φορτίου τα οποία δεν μετέφεραν κατά την κρίσιμη χρονική στιγμή πετρέλαιο χύμα ως φορτίο ή δεν εξευρέθηκαν κατάλοιπα πετρελαίου στις αποθήκες τους κλπ.. Το 2002, βάσει ερευνών που διεξήγαγε το UK P&I Club σε ορισμένες χώρες (Ολλανδία, Κίνα, Σιγκαπούρη κ.ά.), αποδείχθηκε ότι περίπου 80% του παγκόσμιου στόλου υπάγεται καταρχήν στις ρυθμίσεις της Bunkers Convention, με βάση τους προβλεπόμενους ορισμούς της περί πλοίων. Αυτό ακριβώς ήταν και το νομοθετικό κενό το οποίο έχρηζε συμπλήρωσης και το οποίο κατόρθωσε η Bunkers να καλύψει. Τέλος χρειάζεται να επισημάνουμε ότι είναι και συστηματικοί οι λόγοι, που το περιεχόμενο της εν λόγω δεν ήταν δυνατό να τεθεί στο ίδιο κείμενο με της CLC και έχουν να κάνουν με το διεπίπεδο σύστημα αποζημίωσης που καθιερώνει η τελευταία. Αν η συνύπαρξη πλοιοκτησίας και Κεφαλαίου ήταν διαπραγματευτικά εύλογη και ρεαλιστικά απαραίτητη, στην περίπτωση της Bunkers, που καταλαμβάνει ρύπανση από πετρέλαιο ως καύσιμο, το οποίο έχει κατά κανόνα αγοράσει ο (εκ)ναυλωτής -σε κάθε περίπτωση ο εκμεταλλεόμενος το πλοίο για να είναι σε θέση το τελευταίο να κινηθεί, δεν υπάρχει ανάμιξη στο ρίσκο από τη μεριά των εισαγωγέων πετρελαίου.

Σε σχέση με το πεδίο εφαρμογής, στο άρθρο 2 ορίζεται ότι η Σύμβαση καταλαμβάνει ζημίες, οι οποίες προκαλούνται στο έδαφος Κράτους Μέρους, συμπεριλαμβανομένων και των χωρικών υδάτων, ή στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) Κράτους Μέρους -ή εάν το Κράτος αυτό δεν έχει κατοχυρώσει ΑΟΖ, εντός της αντίστοιχης περιοχής 200 ν.μ. από τις γραμμές βάσης-, καθώς και προληπτικά μέτρα τα οποία αποσκοπούν στην πρόληψη ή μείωση της ζημίας η οποία προκλήθηκε στις ως άνω ζώνες και περιοχές, ανεξαρτήτως του τόπου στον οποίο αυτά ελήφθησαν, σε αντίθεση με τη ζημία. Είναι έκδηλη η συνάφεια με την αντίστοιχη διάταξη της CLC (II). Όπως ήδη έχει αναφερθεί τα δύο νομοθετήματα (πλάι στη CLC εννοούμε και τη Σύμβαση Κεφαλαίου) παρουσιάζουν αρκετές δομικές ομοιότητες. Σε κάθε περίπτωση πάντως μετά την ψήφιση και διαμόρφωση του τελικού κειμένου της Bunkers, γεννήθηκε πράγματι μία

¹⁸² Tsimplis M., *The Bunker Pollution Convention 2001: completing and harmonising the liability regime for oil pollution from ships?* Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, 83-100, Gutiérrez, N. A. M., *The bunkers convention and the shipowner's right to limit liability*. Journal of Maritime Law and Commerce, 43(2), 2012, σελ. 235-254, [διαδικτυακά διαθέσιμο σε \[https://search-proquest-com.libproxy.ucl.ac.uk/docview/1023134836?rfr_id=info%3Axri%2Fsid%3Aprimo\]\(https://search-proquest-com.libproxy.ucl.ac.uk/docview/1023134836?rfr_id=info%3Axri%2Fsid%3Aprimo\)](https://search-proquest-com.libproxy.ucl.ac.uk/docview/1023134836?rfr_id=info%3Axri%2Fsid%3Aprimo), [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

¹⁸³ Κοσμίδης Τ., Χασάπης Χρ., Εξωσυμβατική ευθύνη προς αποζημίωση για ρύπανση του περιβάλλοντος στο πλαίσιο της ναυτιλιακής δραστηριότητας, σε ΕΝΕΡΓΕΙΑ -ΝΑΥΤΙΛΙΑ & ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, επιμ.: Φαραντούρης, Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 76.

¹⁸⁴ Βλ. υιοθετηθέντα ορισμό στο I(5) δια του τροποποιητικού Πρωτοκόλλου 1992.

¹⁸⁵ Η εν λόγω κατηγορία προορίζεται εκ προοιμίου να περιλάβει πλοία κατ' αποκλειστικότητα κατασκευασμένα να μεταφέρουν πετρέλαιο χύμα ως φορτίο, χωρίς να ενδιαφέρει αν κατά τη στιγμή του ατυχήματος πράγματι μετέφεραν πετρέλαιο.

¹⁸⁶ Σε αυτήν την περίπτωση εντάσσονται τα πλοία των οποίων ο προορισμός δεν είναι κατ' αποκλειστικότητα η μεταφορά πετρελαίου, υπάγονται όμως στη CLC, εφόσον τη στιγμή του ατυχήματος μετέφεραν πετρέλαιο.

νέα αυτόνομη σύμβαση με όλα τα χαρακτηριστικά τα οποία αυτή η φύση του νομοθετήματος συνεπάγεται. Υπάρχουν εξάλλου κρίσιμες διαφοροποιήσεις σε πλείονα επίπεδα όπως η έννοια του πλοίου, το καταλαμβανόμενο είδος πετρελαίου, το (όχι) διεπίπεδο σύστημα αποζημίωσης (η έννοια της ζημίας είναι παρόμοια τηρουμένων των αναλογιών) και τέλος τα ευθυνόμενα πρόσωπα και η αποκεντρωμένη προσέγγιση της ευθύνης (μολονότι η υιοθετούμενη ευθύνη ως σύστημα είναι ίδια).

Εμβαθύνοντας στο κομμάτι της ευθύνης, η Σύμβαση εγκαθίδρυσε ένα σύστημα διασποράς της ευθύνης, που αντί να αποδίδεται αποκλειστικά και μόνο στον κύριο του ευθυνόμενου πλοίου, μοιράζεται ανάμεσα σε περισσότερα πρόσωπα, τα οποία λειτουργούν το πλοίο. Τα πρόσωπα αυτά χαρακτηρίζονται συλλήβδην στο κείμενο ως «πλοιοκτήτης» και περιλαμβάνουν τον κύριο (με την αυτή έννοια που του επιφυλάσσουν οι CLC και HNS), τον μισθωτή γυμνού σκάφους (bareboat charterer), το διαχειριστή (manager) και τον εκμεταλλεύόμενο το πλοίο (operator). Πρόκειται με άλλες λέξεις για όλα εκείνα τα πρόσωπα, που χρησιμοποιούν το πλοίο (operate), έχουν οικονομικό συμφέρον από την ομαλή και εύρυθμη λειτουργία του ευρισκόμενα σε μεγαλύτερη ή μικρότερη εγγύτητα με αυτό και ως εκ τούτου θεωρείται ότι, σε περίπτωση ατυχήματος, από το οποίο προέκυψε διαρροή πετρελαίου κίνησης και, κατ' επέκταση, θαλάσσια ρύπανση, φέρουν μέρος αυτής της ευθύνης. Φυσικά, τα εν λόγω πρόσωπα ευθύνονται για τυχόν ζημίες με βάση τη Σύμβαση, εφόσον υφίσταται ο ρόλος τους στην εκάστοτε σχέση, εφόσον δηλαδή υπάρχει ανά περίπτωση διαχειριστής ή έχει συναφθεί σύμβαση μίσθωσης γυμνού σκάφους ή διαχωρίζεται η κυριότητα από την εκμετάλλευση ώστε να είναι υπαρκτός ο ρόλος του εκμεταλλεύόμενου το πλοίο. Πάντως η Bunkers διατήρησε ένα μέρος του προηγούμενου συστήματος καθιστώντας υποχρεωτική την ασφάλιση του πλοίου με βάση τη Σύμβαση μόνο εκ μέρους του κυρίου του πλοίου υπό την έννοια του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο υπό το ίδιο πνεύμα με τη CLC (registered owner)¹⁸⁷. Η εις ολόκληρον ευθύνη περισσότερων προσώπων είναι από άποψη σκοπιμότητας εύλογη εκτροπή σε σχέση με το μοντέλο που υιοθέτησαν οι δύο προαναφερθείσες συμβάσεις, εφόσον ληφθεί υπόψη η απουσία του δευτερογενούς εγγυητικού καθεστώτος αποζημίωσης από το Διεθνές Κεφάλαιο. Ελλείπει έτσι ενός μεγάλου Ταμείου, που έρχεται να καλύψει μεταξύ άλλων περιπτώσεις αφερεγγυότητας του πλοιοκτήτη, το κείμενο επιλέγει να ορίσει μια λίστα υπευθύνων προσπαθώντας να εξασφαλίσει βέλτιστες πιθανότητες ικανοποιητικής αποζημίωσης για τους ζημιωθέντες.

Η ευθύνη -ελλείπει αυτοτελούς συστήματος περιορισμού, ήτοι αυτοτελούς Κεφαλαίου- είναι προσαρμοσμένη στο σύστημα περιορισμού που εισάγει η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου 1976 (LLMC) για τον περιορισμό της ευθύνης στις ναυτικές απαιτήσεις, όπου παραπέμπει η Bunkers για τις εμπόπτουσες στο γράμμα της αξιώσεις. Όπως αναφέρει στο άρθρο 6, *καμία διάταξη της παρούσας σύμβασης δεν θίγει το δικαίωμα του εφοπλιστή και του προσώπου ή των προσώπων που παρέχουν ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια να περιορίζουν την ευθύνη τους δυνάμει οποιουδήποτε εφαρμοστέου εθνικού ή διεθνούς, καθεστώτος, όπως της σύμβασης της 19ης Νοεμβρίου 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης λόγω ναυτλιακών απαιτήσεων, όπως έχει τροποποιηθεί*. Εδώ χρειάζεται προσοχή γιατί η εν λόγω ρύθμιση δεν προεξοφλεί βέβαια τον περιορισμό ευθύνης -απλώς δεν τον αποκλείει. Συνεπώς το αν πράγματι θα χωρήσει περιορισμός

¹⁸⁷ Κριτική και επιφυλάξεις σε σχέση με το υιοθετούμενο μοντέλο βλ. σε Ch. Wu, *Journal of Maritime Law & Commerce*, 2002, σελ. 559.

έχει να κάνει με το περιορισμό ή μη της απαίτησης βάσει των διατάξεων 2,3 της LLMC¹⁸⁸. Το εν λόγω σύστημα καλύπτει την πλειοψηφία των περιπτώσεων ευθύνης του κυρίου για ναυτικές απαιτήσεις. Στο ίδιο σύστημα υπάγονται και τα λοιπά αναφερόμενα ευθυνόμενα πρόσωπα, που είναι επιφορτισμένα με τη διεύθυνση της ναυτιλιακής επιχείρησης και λειτουργίας του πλοίου. Θα μπορούσε πάντως να ανακύψει το ερώτημα κατά πόσον το πταίσμα του ενός ευθυνόμενου κατά την Bunkers προσώπου επηρεάζει το δικαίωμα στον περιορισμό ευθύνης των άλλων προσώπων. Ωστόσο, εφόσον το ισχύον καθεστώς περιορισμού είναι η LLMC, το ζήτημα είναι πιο ξεκάθαρο, καθώς το άρθρο 4 αυτής καθιερώνει έκπτωση από το δικαίωμα στον περιορισμό εάν μεσολαβήσει προσωπική πράξη ή παράλειψη του εκάστοτε υπεύθυνου προσώπου, συνδεδεμένη αιτιωδώς με την πρόκληση της ζημίας.

Παρενθετικά υπενθυμίζεται ότι η Σύμβαση καθιερώνει σύστημα αντικειμενικής ευθύνης¹⁸⁹. Ο ζημιωθείς από τη ρύπανση δεν καλείται να επικαλεστεί και να αποδείξει υπαιτιότητα του εννοούμενου εδώ κυρίου. Ωστόσο, ο νόμος -όπως και οι προηγούμενοι σε αυτό το κεφάλαιο- προβλέπει ορισμένες απαλλαγές¹⁹⁰ σχετικοποιώντας τον αντικειμενικό χαρακτήρα της ευθύνης. Ως τρίτος κατά την έννοια του άρθρου 3 παρ.3β θεωρείται πρόσωπο άλλο από τον ζημιούμενο και τον κύριο του πλοίου, που είναι τα υποκείμενα της αδικοπρακτικής σχέσης. Τρίτος είναι ο επιβάτης του πλοίου, ο ανεξάρτητος επαγγελματίας. Τρίτος δεν είναι ο ευρισκόμενος στην υπηρεσία του κυρίου, ο προστηθείς· δηλαδή ο πλοίαρχος και τα όργανα αυτού ανήκουν στη σφαίρα ενέργειάς του και ως εκ τούτου δεν μπορεί να θεωρηθούν τρίτοι, ακόμη και όταν ενεργούν δόλια.

Εν αντιθέσει με τη CLC, η Bunkers δεν περιέχει αντίστοιχη της III(4) ρύθμιση-προστατευτική ομπρέλα για τις εγειρόμενες κατά των προστηθέντων και εντολοδόχων του πλοιοκτήτη, του ναυλωτή και των ελεύθερων επαγγελματιών που προσέλαβε στην υπηρεσία του αξιώσεις. Και μάλιστα τούτο τη στιγμή που πολλά από τα παραλειπόμενα πρόσωπα, όπως πλοηγοί, θαλάσσιοι αρωγοί, ο πλοίαρχος, οι clean-up contractors, εν γένει κάθε πρόσωπο, που λαμβάνει εύλογα μέτρα αποκατάστασης του περιβάλλοντος ως απάντηση σε ένα ατύχημα ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, καθώς και οι βοηθοί και προστηθέντες του ίδιου του πλοιοκτήτη, που τελούν σε συστηματικά εγγύς επαφή με το πλοίο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τα εν λόγω πρόσωπα να βρίσκονται εκτεθειμένα σε απεριόριστες αξιώσεις αποζημίωσης με βάση τα εθνικά εφαρμοζόμενα δίκαια και παρεμφερώς συν τοις άλλοις να χάνουν κάθε ενδεχόμενο κίνητρο δραστηριοποίησης. Σε αυτήν την κραυγαλέα έλλειψη αντιτάχθηκαν αρκετές διεθνείς οργανώσεις¹⁹¹, οι οποίες θεώρησαν προβληματική την παράλειψη, που αφήνει σημαντικά περιθώρια για ανεπιθύμητη τροπή μιας αξίωσης και υπέβαλαν πρόταση στη Διπλωματική Συνδιάσκεψη με θέμα την εισαγωγή σχετικής διάταξης περί προστασίας των προσώπων που

¹⁸⁸ Αν επί παραδείγματι συμβεί έκρηξη από καύσιμο και αυτός, που σκοτώνεται είναι μέλος του πληρώματος, η γεννώμενη απαίτηση θα είναι μη περιορίσιμη ως απαίτηση από σύμβαση ναυτεργασίας (άρθρο 3(ε) LLMC).

¹⁸⁹ Κοροντζής Ι., *Η αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του Λονδίνου του 2001*, Δνη2008, σελ.1293 επ..

¹⁹⁰ 3. Ο εφοπλιστής δεν ευθύνεται για ζημία από ρύπανση, εάν αποδείξει ότι η ζημία:

α) επήλθε λόγω πολεμικής ενεργείας, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, εξεγέρσεως ή φυσικού φαινομένου με εξαιρετικό, αναπότρεπτο και ακαταμάχητο χαρακτήρα, ή

β) προκλήθηκε εξ ολοκλήρου από πράξεις ή παραλείψεις τρίτου με πρόθεση να προξενηθεί ζημία, ή

γ) προκλήθηκε εξ ολοκλήρου από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη κυβερνήσεως ή άλλης αρχής υπεύθυνης για τη συντήρηση των φάρων, φανών ή άλλων βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας κατά την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών.

¹⁹¹ Πρόκειται για τις ITOPF, CMI, Intertanko, IAPH, ICS, IG, ISU111, OCIMF και BIMCO.

έλαβαν προληπτικά μέτρα κατά της ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης. Η τελευταία απερρίφθη, ομοίως και άλλες σχετικές με τη «responder immunity¹⁹²» αναφορές που έγιναν κατά τη Συνδιάσκεψη.

Ανεπαρκές υποκατάστατο της εν λόγω παράλειψης μπορεί να θεωρηθεί το ένα από τα τρία Ψηφίσματα [Resolutions¹⁹³], που συντάχθηκαν (“Resolution on protection for persons taking measures to prevent or minimize the effects of oil pollution”) και επισυνάφθηκαν μαζί με το κείμενο της Σύμβασης. Με αυτό *συστήνεται*¹⁹⁴ στα εθνικά κράτη να προβούν σε προσήκουσα νομοθέτηση -στο πλαίσιο του εθνικού δικαίου- διατάξεων, η οποία θα προστατεύει τα ως άνω πρόσωπα προσφέροντας ένα κίνητρο για την επίτευξη των σκοπών τους. Στόχος είναι να προκύψει μια προστατευτική λίστα υπό το πνεύμα της CLC, η οποία παρεμφερώς θα απενεργοποιείται επί προσωπικής συμπεριφοράς που συντελέστηκε με πρόθεση να προκληθεί ζημία ή απερίσκεπτα, αλλά γνωρίζοντας ότι μια τέτοια ζημία ενδέχεται να προκύψει (recklessly with knowledge). Επιπλέον, προτρέπει τα Κράτη Μέρη να χρησιμοποιήσουν ως πρότυπο διατύπωσης τις σχετικές διατάξεις της HNS Convention, και συγκεκριμένα το άρθρο 5 αυτής.

Το ως άνω Ψήφισμα αποτελεί soft law, επομένως στερείται δεσμευτικότητας. Παρόλα αυτά πολλές εθνικές νομοθεσίες έχουν δείξει ότι τα Κράτη παρουσιάζουν τάσεις σύμπλευσης με το πνεύμα της σύστασης. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η Merchant Shipping Act του αγγλικού δικαίου, ο οποία εξαιρεί από την ευθύνη κάθε βοηθό εκπλήρωσης ή προστηθέντα του πλοιοκτήτη αλλά και κάθε πρόσωπο που συμβάλλει στην αποτροπή ή μείωση της ρύπανσης είτε αυτή προέρχεται από tankers είτε από άλλα πλοία¹⁹⁵. Πάντως με δεδομένο ότι η επίτευξη ομοιόμορφου δικαίου μέσα από τις καθέκαστον εθνικές νομοθεσίες είναι παραδοσιακά δύσκολο και χρονοβόρο αίτημα και πως εν προκειμένω πρόκειται ένα βασικό ζήτημα για την αποτελεσματική εφαρμογή της Σύμβασης και της επίτευξης των σκοπών της, εκτιμούμε ότι θα ήταν περισσότερο δόκιμο να προκύψει μια τέτοια ρύθμιση μέσα από το ίδιο το βασικό κείμενο της Σύμβασης κατόπιν τροποποιητικής πρωτοβουλίας.

Έως τότε η εναγωγή του πλοιάρχου και των υπόλοιπων παραλειπόμενων προσώπων θα επιχειρείται στη βάση του εθνικού εφαρμοστέου δικαίου. Έτσι σε ό τι έχει να κάνει με το ελληνικό δίκαιο, για τη θεμελίωση της αστικής ευθύνης του πλοιάρχου, υποψήφια διάταξη τυγχάνει η 12(1)(α) του Ν.743/1977, ενώ για τον συνακόλουθο τυχόν περιορισμό, εφόσον αφενός πληρούνται οι όροι του άρθρου 15 παρ.1,2 LLMC, αφετέρου η Ελλάδα δεν αξιοποίησε την ευχέρεια που παρέχει το 15 παρ.3 περί διατύπωσης επιφυλάξεων, εφαρμογής ανεξαρτήτως αλλοδαπότητας θα τύχουν οι διατάξεις περιορισμού που υιοθετεί η LLMC και όχι ο ΚΙΝΔ. Κατά

¹⁹² Πρόκειται για τις προστατευτικές έναντι της ευθύνης των θαλασσιών αρωγών και clean up contractors διατάξεις.

¹⁹³ Συγκεντρωτικά τα εν λόγω Ψηφίσματα στο <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/briefings/2010/international-convention-on-civil-liability-for-bunker-oil-pollution-damage-2001/> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

¹⁹⁴ Υπογράμμιση του γράφοντος.

¹⁹⁵ M. Tsimplis, MARITIME LAW-Second Edition, Sweet & Maxwell, 2011, σελ. 456

δε το πρώτο σκέλος του άρθρου 1 παρ.4¹⁹⁶ ο πλοίαρχος υπόκειται καταρχήν στις διατάξεις περιορισμού, ενώ εκπίπτει αν πληρωθεί το γράμμα του άρθρου 4¹⁹⁷.

Παράλληλα, όπως ακριβώς συμβαίνει και στο πλαίσιο της CLC (III5), έτσι και στη Bunkers τίποτα δεν εμποδίζει την άσκηση των αναγωγικών απαιτήσεων του πλοιοκτήτη απέναντι στα λόγω της προσωπικής τους σχέσης ευθυνόμενα πρόσωπα. Ως εκ τούτου ο πλοίαρχος έχει μεταξύ άλλων και αναγωγική ευθύνη κατ' άρθρο 3 παρ.6..

2. Ημεδαπό πλαίσιο¹⁹⁸

ι. Γενικές περί αδικοπραξιών διατάξεις

Με το καθεστώς του 1954 και πριν από την κύρωση της CLC 1969, δεν υφίστατο εξειδικευμένο εθνικό καθεστώς αξιολογής προστασίας. Το ίδιο το μοντέλο της αντικειμενικής ευθύνης για περιβαλλοντικές παραβάσεις βρισκόταν για ολόκληρο το πρώτο και πλέον μισό του 20^{ου} αιώνα σε εμβρυακή μορφή τόσο σε διεθνές όσο και σε εσωτερικό επίπεδο. Ο υπαίτιος για ρύπανση πλοίαρχος είχε υποχρέωση κατά βάση κατά τις γενικές διατάξεις περί αδικοπραξίας του ΑΚ (914επ.), ο δε υπαίτιος πλοιοκτήτης του συντελέσαντος τη ρύπανση πλοίου κατά το άρθρο 84 ΚΙΝΔ για τις αδικοπραξίες του πλοίαρχου, του πληρώματος και του πλοηγού¹⁹⁹.

Μετά την κύρωση της CLC μεγάλο ποσοστό ύλης σχετιζόμενο με θαλάσσια ρύπανση και δη από πετρέλαιο απέκτησε ρητό ειδικό πεδίο αναφοράς, το ίδιο δε ισχύει σε επίπεδο πυρηνικών, πετρελαίου κίνησης. Η ΗΝS εκτιμούμε ότι είναι θέμα δεκαετίας να τεθεί σε ισχύ και έτσι και ένα πολύ ουσιαστικό πεδίο ρύπανσης από το χώρο των επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών να καλυφθεί επίσης από ειδικό κείμενο. Αν πλάι στα παραπάνω συνεκτιμηθούν κάποια βήματα που έγιναν σε εθνικό επίπεδο με την προσθήκη ειδικών περιβαλλοντικών διατάξεων, αντιλαμβάνεται κανείς ότι ο 914 μοιάζει να υπέχει ρόλο όλως δευτερεύοντα. Δεδομένου όμως ότι αφενός οι λίστες ανευθύνου των διεθνών συμβάσεων προβλέπουν λόγο άρσης, ομοίως και το δικαίωμα περιορισμού, και αφετέρου ότι οι εσωτερικές ειδικές διατάξεις στο βαθμό που δεν αυτομολούν σε υποκειμενικά συστήματα ευθύνης εισάγουν διατάξεις που καθιερώνουν μεν αντικειμενική ευθύνη, πάσχουν δε σε επίπεδο περιγραφής και αναλογικότητας καταλήγοντας ανεφάρμοστες, τα γενικώς ισχύοντα επί αδικοπραξιών βρίσκουν εμμέσως πεδίο εφαρμογής. Μην παροράται εξάλλου ότι το εν γένει θεωρητικό υπόβαθρο για την αδικοπραξία -έστω μερικώς συναντάται συχνά στην κατάστρωση των ειδικών νόμων και των διεθνών συμβάσεων που αφορούν τη θαλάσσια ρύπανση ακόμη κι αν τυπικά δεν καταλείπεται πεδίο υπαγωγής στο 914 ΑΚ.

¹⁹⁶ Εάν κάποια από τις απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στο Άρθρο 2 στρέφεται κατά οποιουδήποτε προσώπου, που, για πράξη, αμέλεια ή παράλειψή του, είναι υπεύθυνος ο πλοιοκτήτης ή πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής, το πρόσωπο αυτό δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη όπως προβλέπει η Σύμβαση αυτή.

¹⁹⁷ Πρόσωπο που υπέχει ευθύνη δεν δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του εάν αποδειχθεί ότι η απώλεια προήλθε από προσωπική του πράξη ή παράλειψη που έγινε με πρόθεση να προκληθεί αυτή η απώλεια ή επέδειξε αδιαφορία και με γνώση ότι μία τέτοια απώλεια θα επακολουθήσει πιθανά.

¹⁹⁸ Για τους κυριότερους ειδικούς νόμους που έχουν σχέση με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος *supra* υποσημείωση

¹⁹⁹ Ρόκας- Θεοχαρίδης, ό.π.,75 επ., Χαροκόπου Τζ., ό.π., σελ.165 επ.

Η γενική διάταξη προϋποθέτει πρώτον νόμιμο λόγος ευθύνης, ήτοι παράνομη και υπαίτια συμπεριφορά, δεύτερον ζημία και τρίτον αιτιώδη σύνδεσμο ανάμεσα στον νόμιμο λόγο ευθύνης και στη ζημία. Αρμόζει σχετικώς να αναφερθούν τα εξής:

Ως ανθρώπινη συμπεριφορά νοείται κάθε συμπεριφορά φυσικού προσώπου με εξωτερικότητα και εκούσιο χαρακτήρα, η οποία μπορεί να συνίσταται είτε σε θετική πράξη είτε σε παράλειψη. Η παράλειψη στοιχειοθετείται εφ' όσον υπάρχει υποχρέωση για πράξη πηγάζουσα από δικαιοπραξία, από το νόμο, από τις κρατούσες κοινωνικές αντιλήψεις και την καλή πίστη, από προηγούμενη συμπεριφορά εκείνου που παρέλειψε ή από το γενικό πνεύμα του δικαίου. Ειδικά σε ό τι αφορά το περιβαλλοντικό δίκαιο εξεταστέο αν υφίστανται ειδικές διατάξεις που επιβάλλουν τη λήψη μέτρων ή συμπεριφορά, που επιβάλλεται, ώστε να αποτραπεί ορισμένη περιβαλλοντική ζημία. Βάσει του συνόλου των διατάξεων επομένως θα κριθεί αν υφίσταται ή όχι υποχρέωση για πράξη, αν δηλαδή συντρέχει η πρώτη προϋπόθεση του νόμου.

Από την άλλη, κάθε παράλειψη δεν είναι παράνομη. Απαιτείται το προσβαλλόμενο έννομο αγαθό να εμπίπτει στο προστατευτικό πεδίο της διατάξεως που παραβιάστηκε. Έτσι μια συμπεριφορά είναι παράνομη αν αντίκειται σε κανόνα δικαίου, κάθε νομοθετική ρύθμιση, που επιτάσσει την τήρηση ή την αποχή από συγκεκριμένη συμπεριφορά. Επιπλέον υπάρχει παρανομία στις περιπτώσεις που μια ανθρώπινη συμπεριφορά αποδοκιμάζεται εν γένει από το θετικό δίκαιο και τους σκοπούς του. Έχει γίνει δεκτό²⁰⁰ ότι από τις διατάξεις των άρθρων 31, 34(1), 43(1) και 235(1)(ιε) του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ 187/1973) προκύπτει, ότι η εκτέλεση πλου με πλοίο που λόγω βλάβης ή ελαττώματος γενικώς δεν έχει ικανότητα ασφαλούς πλεύσεως αποτελεί, εφόσον αποβεί ζημιογόνος εις βάρος τρίτου, αδικοπραξία υπό την έννοια του άρθρ. 914 Α.Κ. Τέλος θα πρέπει να ερευνάται, αν το ιδιωτικό έννομο αγαθό (ζωή, υγεία, περιουσία) ή συμφέρον που προσβλήθηκε περιλαμβάνεται στη σφαίρα των αγαθών, που είχε σκοπό να προστατεύσει η διάταξη που παραβιάστηκε. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να προσεχθεί ότι ο παραβιαζόμενος κανόνας δικαίου πρέπει να είναι απαγορευτικός ή επιτακτικός κανόνας δικαίου που να θεμελιώνει ιδιωτικό δικαίωμα ή να προστατεύει συγκεκριμένο συμφέρον του ζημιωθέντος^{201, 202}. Επομένως το παράνομο του 914Α.Κ. στοιχειοθετείται α) ως προσβολή διάταξης νόμου, που απονέμει ιδιωτικό δικαίωμα (προσβολή αλλότριου δικαιώματος) και β) ως προσβολή ρύθμισης που προστατεύει (και) ιδιωτικό συμφέρον

Δεύτερο πυλώνα του 914ΑΚ συνιστά η υπαιτιότητα. Η παράνομη συμπεριφορά του ρυπαίνοντος πρέπει να έχει τελεστεί με δόλο ή αμέλεια. Τούτο σημαίνει ότι ο τελευταίος πρόβλεψε και αποδέχτηκε τα αποτελέσματα της πράξεώς του, οπότε βαρύνεται με δόλο, είτε τα πρόβλεψε μεν, αλλά δεν τα αποδέχτηκε ή ακόμα ούτε τα πρόβλεψε ούτε τα αποδέχτηκε πλην όμως όφειλε

²⁰⁰ Χρ. Χασάπης - Τ. Κοσμίδης, ΔΙΚΑΙΟ ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΩΝ (επιμέλεια Ν. Φαραντούρης – Τ. Κοσμίδης, σελ. 418επ

²⁰¹ ΑΠ889/2008, ΤΠΝ «ΙΣΟΚΡΑΤΗΣ»

²⁰² Εάν δεν ετίθετο ο εν λόγω περιορισμός, θα μπορούσε να ισχυρισθεί κάποιος, ότι οποιαδήποτε περιβαλλοντική προσβολή, η οποία ως τέτοια συνιστά παραβίαση του άρθρου 24 του Συντάγματος, αποτελεί παράνομη συμπεριφορά κατά την έννοια της 914 Α.Κ., και συντρεχουσών των λοιπών προϋποθέσεων, γεννά αξίωση αποζημίωσης του ζημιωθέντος. Η νομολογία ωστόσο, δεν κάνει δεκτό αυτόν τον ισχυρισμό, δεδομένου ότι η εν λόγω αξίωση δεν δύναται να βρει «έννομο έρεισμα στο άρθρο 24Σ, αφού η διάταξη αυτή δεν καθιερώνει ιδιωτικό δικαίωμα κι ούτε έχει καθιερωθεί νομοθετικώς η αποκαλούμενη "άμεση τριτενέργεια" των διατάξεων του Συντάγματος και στο πεδίο του ιδιωτικού δικαίου, και επομένως οι συνταγματικές διατάξεις δεν μπορούν να θεμελιώνουν και ιδιωτικό δικαίωμα, παρά μόνον να χρησιμοποιούνται ερμηνευτικώς για την εξειδίκευση του πλάτους των δικαιωμάτων αυτών (έμμεση τριτενέργεια)», βλ. ΕφΑθ2579/2003 Δ/νη2003, 1423.

να γνωρίζει ότι η πράξη του θα επιφέρει ρύπανση του περιβάλλοντος, ώστε εν προκειμένω γίνεται λόγος για αμέλεια.

Η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτικών ατυχημάτων, που οδηγούν σε ρύπανση και στα οποία εμπλέκεται ενέργεια του πλοιάρχου²⁰³ οφείλονται σε ορισμένη αμελή συμπεριφορά, που απαρτίζεται από ένα σύνολο αμελών πράξεων και παραλείψεων. Τούτο επί παραδείγματι ισχύει επί πλοιάρχου που, κατά παράβαση των κανόνων της ναυτικής τέχνης, εκτίμησε εσφαλμένα το σημείο αλλαγής πορείας και δεν μείωσε εγκαίρως την ταχύτητα των 19 κόμβων πριν την άφιξη στο σημείο στροφής, με βάση τις επικρατούσες στην περιοχή συνθήκες. Οι παραπάνω παραλείψεις του πλοιάρχου, που οφείλονται στη μη επίδειξη της οφειλόμενης εκ μέρους του επιμέλειας και προσοχής κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, την οποία όφειλε και μπορούσε να επιδείξει, συνιστούν υπαίτια (αμελή) συμπεριφορά με σύνηθες αποτέλεσμα την προσάραξη του πλοίου και τη διαφυγή ρυπογόνων ουσιών. Αμελείς συμπεριφορές είναι οι συνήθεις λαθεμένες υποδείξεις πορείας, η μη αυτοπρόσωπη διακυβέρνηση ή η πλημμελής διακυβέρνηση του πλοίου λόγω μέθης, η ανάθεση σε μη ικανό τη συγκεκριμένη στιγμή μέλος του πληρώματος να εκτελέσει χρέη αξιωματικού γέφυρας και συνακόλουθα ο κακός χειρισμός του πηδαλίου ή η εσφαλμένη θέση του τελευταίου σε χειροκίνητη θέση, η υποκατάσταση του πλοιάρχου από τον πλοηγό κατά τη διακυβέρνηση του πλοίου. Σε όλα τα ανωτέρω παραδείγματα, το δίκαιο θεωρεί επιλήψιμη την ψυχική στάση του πλοιάρχου, εφόσον αυτός μπορούσε να προβλέψει ότι η παράνομη συμπεριφορά του θα είχε ενδεχόμενα ένα αποδοκιμαζόμενο από την έννομη τάξη αποτέλεσμα και όμως «έπραξε» είτε γιατί δεν προέβλεψε αδικαιολόγητα το αποτέλεσμα αυτό, είτε (εφόσον το προέβλεψε) γιατί ήλπιζε ανεπίτρεπτα ότι δε θα επέλθει.

Στις περιβαλλοντικές ζημίες -ενίοτε πολυπαραγοντικές, η απόδειξη της υπαιτιότητας καθίσταται ιδιαίτερα επαχθής, καθώς συνήθως ισοδυναμεί με απόδειξη της μη λήψεως από τον δράστη των απαραίτητων μέτρων για την πρόληψη της ζημίας, γεγονός που σημαίνει ότι ο ζημιωθής θα κληθεί να εξεύρει την πηγή της περιβαλλοντικής ζημίας, όπερ πρακτικά αδύνατο. Αν παράλληλα ληφθεί υπόψη αυτό που ανωτέρω υπαινιχθήκαμε, ότι δηλαδή η πράξη ενεργείται τις περισσότερες φορές από τον προστηθέντα του μεταφορέα και σε χώρο, όπου δεν είναι εύκολη η πρόσβαση για τη συλλογή των αποδεικτικών στοιχείων, καθίσταται σαφές ότι η θέση του ζημιωθέντα είναι σαφώς ουσιαστικά και δικονομικά επιβαρυνμένη. Αυτός ακριβώς είναι ο λόγος που τα αντικειμενικά μοντέλα ευθύνης στη θαλάσσια ρύπανση παρακάμπτουν το στοιχείο της υπαιτιότητας, ως πρόκριμα αποζημίωσης θέτοντας στο επίκεντρο και εκ του νόμου πρωτογενώς έναν εκ προοιμίου “εγγυητή”.

Παρόλα αυτά η υπαιτιότητα συνιστά ρυθμιστικό παράγοντα της ευθύνης από θαλάσσια ρύπανση. Παρότι για την κατάφαση πλέον της αστικής ευθύνης σε επίπεδο διεθνών συμβάσεων η συνδρομή του εν λόγω όρου είναι αδιάφορη, ωστόσο υφίσταται συγκεκριμένο μέγεθος με ειδικά χαρακτηριστικά, που παραμερίζει τον ποσοτικό περιορισμό. Η δυσχέρεια απόδειξης του επίμαχου μεγέθους τελεί σε συνάρτηση με το ύψος της αποζημίωσης. Συναφώς, εφόσον συντρέχει σε

²⁰³ Τονίζουμε ιδιαίτερα την τελευταία προϋπόθεση, δηλαδή την εμπλοκή με εσφαλμένη συμπεριφορά πλοιάρχου στη ρύπανση, διότι στις λοιπές περιπτώσεις που είναι εξίσου πολλές προϋπάρχει αμελής ως προς τη ρύπανση συμπεριφορά του προστήσαντος πλοιοκτήτη και παράλληλα εμπρόθετη ενέργεια που αποσκοπεί στην άντληση οφέλους. Κλασική τέτοια περίπτωση είναι η υποψία του κυρίου ότι το πλοίο είναι μερικώς αναξιόπλοο, αλλά ελπίζει ότι θα αποφύγει το δυστύχημα πολλώ δε μάλλον τη ρύπανση.

πρόσωπο, για το οποίο ο κύριος του πλοίου υπέχει ευθύνη, διοχετεύει άμεσα την ευθύνη στον τελευταίο.

Τέλος, δέον να επέλθει ζημία σε ένα πρόσωπο, η οποία πρέπει να αποτελεί τη συνέπεια της παράνομης και υπαίτιας συμπεριφοράς του δράστη (αιτιώδης σύνδεσμος). Για την αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας ο ζημιωθείς οφείλει να επικαλεστεί και να αποδείξει τη συνδρομή αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της υπαίτιας και παράνομης συμπεριφοράς του δράστη αφενός, της περιβαλλοντικής ζημίας αφετέρου. Κρίσιμη είναι η πρόσφορη αιτιώδης συνάφεια με το ζημιόγONO αποτέλεσμα και αποδεικτέα η υπαγωγή του προσβληθέντος περιβαλλοντικού αγαθού και της ζημίας που προκλήθηκε, στον προστατευτικό σκοπό της παραβίασθEισης διάταξης. Ωστόσο, στο περιβαλλοντικό δίκαιο, η απόδειξη της αιτιώδους συνάφειας παρουσιάζεται το ίδιο δυσχερές με την απόδειξη της υπαιτιότητας δεδομένων ως ελέχθη τόσο της πολυπαραγοντικότητας ενός ρυπογόνου αποτελέσματος, όσο και της διαπίστωσης ότι η οικολογική επιβάρυνση εμφανίζεται αρκετά μεταγενέστερα μιας προσβολής τότε που ο αιτιώδης σύνδεσμος δείχνει να έχει χαλαρώσει. Κατά συνέπεια, ο ζημιωθείς οφείλει να αποδείξει τη ζημία, το γεγονός ότι το προσβληθέν αγαθό και η ζημία υπάγονται στο προστατευτικό πεδίο του ιδρυτικού της ευθύνης κανόνα δικαίου, καθώς και ότι η αιτία της ζημίας προκύπτει από τον κύκλο δραστηριοτήτων του ζημιώσαντος, υποχρέωση που ισοδυναμεί με απόδειξη από τον ζημιωθέντα, μιας «ελάχιστης αιτιότητας».

ii. Ο Νόμος 743/1977

Η εν λόγω νομοθεσία για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων, όπως ισχύει πλέον μετά την τροποποίηση που επέφερε το Π.Δ. 55/1998, συνιστά ένα εξειδικευμένο νομοθέτημα με γενικευμένη εφαρμογή εκδοθέν σε υλοποίηση τόσο του άρθρου 24 Σ., όσο και του άρθρου XI της Σύμβασης του Λονδίνου του 1954 (OILPOL 1954). Βασικό χαρακτηριστικό της ότι εγκαταλείπει την αρχή της αντικειμενικής ευθύνης και υπεύθυνος προς αποζημίωση είναι ο κατά το άρθρο 12 παρ.1 *υπαιτίως προκαλέσας τη ρύπανση* ή τον πιθανό κίνδυνο πρόκλησης αυτής²⁰⁴.

Η καθιερωνόμενη πταισματική ευθύνη αποτελεί αναχρονιστική επιλογή του ημεδαπού νομοθέτη και όχι μόνο δεν καλύπτει πρακτικές ανάγκες αλλά δημιουργεί όλα τα προβλήματα με τα οποία είναι συνδεδεμένη η υποκειμενική ευθύνη στο πεδίο, που αναλύει η παρούσα. Είναι σημαντικό να γίνει αντιληπτό ότι το πρότυπο ευθύνης, που υιοθετείται εισήχθη 23 χρόνια μετά, μια μακρά περίοδος, εντός της οποίας είχε εμπεδωθεί σε επίπεδο διεθνούς κοινότητας η χρησιμότητα επικράτησης του αντικειμενικού μοντέλου αστικής ευθύνης. Εξάλλου η διατήρηση του καθεστώτος του Ν.743/1977 σε κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση, με τελευταία αυτήν του 1998 μαρτυρά εκούσια εμμονή και άρα πάγια και σταθερή βούληση διατήρησης του καθεστώτος

²⁰⁴ Στο άρθρο 11 παρ. 1 ορίζεται: *Σε περίπτωση ρύπανσης ή πιθανού κινδύνου πρόκλησης αυτής, ο πλοίαρχος και ο εκπρόσωπος του πλοίου, ο προϊστάμενος ή διευθυντής της εγκατάστασης, καθώς και οι τυχόν εντεταλμένοι υποχρεούνται να αναφέρουν αμέσως το περιστατικό στην αρμόδια Λιμενική Αρχή ή στο Υπουργείο και να λάβουν άμεσα κάθε πρόσφορο μέτρο για την αποτροπή, περιορισμό και αντιμετώπιση της ρύπανσης, ενεργώντας σύμφωνα με τα υφιστάμενα σχέδια αντιμετώπισης της ρύπανσης.*

αυτού. Η αιτιολόγηση αυτής της επιλογής στη βάση του ευρύτατου του πεδίου εφαρμογής²⁰⁵ της εν λόγω νομοθεσίας εκτιμούμε ότι μπορεί κάλλιστα να αποτελέσει βάσιμο επιχείρημα και για την ακριβώς αντίστροφη οπτική. Σύμφωνα πάντως με το άρθρο 2(1) ο παρών νόμος εφαρμόζεται εις περιπτώσεις ρυπάνσεως: α) των λιμένων, των ακτών της χώρας και των Ελληνικών χωρικών υδάτων υπό εγκαταστάσεων ή πλοίων ή δεξαμενοπλοίων υπό Ελληνική ή ξένη σημαία και β) της ανοικτής θαλάσσης υπό πλοίων και δεξαμενοπλοίων, υπό Ελληνικήν ή ξένην σημαία, επιφυλασσομένης της εφαρμογής των διατάξεων των εκάστοτε εν ισχύι Συμβάσεων. Έτσι, προσδιορίζει ο ίδιος το πεδίο εφαρμογής του και κατά συνέπεια οι σχετικές διατάξεις του, όταν η ρύπανση προκαλείται στην Ελλάδα από ξένο πλοίο, χαρακτηρίζονται ως αμέσου εφαρμογής²⁰⁶

Η πταισματική ευθύνη του υπαιτίως προκαλέσαντα ρύπανση κατά το άρθρο 12 παρ.1 αποτελεί πρόκριμα για την εν συνεχεία στοιχειοθετούμενη εις ολόκληρον αντικειμενική ευθύνη για την αποκατάσταση της ζημίας και τις δαπάνες που έχουν γίνει ειδικά αναφερόμενων προσώπων, μεταξύ των οποίων ο πλοίαρχος²⁰⁷. Άρα ο ζημιωθείς οφείλει σε κάθε περίπτωση να αποδείξει σε πρώτο επίπεδο υπαιτιότητα του προκαλέσαντα περιστατικό ρύπανσης (λ.χ. του εργαζόμενου στο πλοίο). Αν προκαλέσας τη ρύπανση είναι ο ίδιος ο πλοίαρχος τότε αποδεικτέα η υπαιτιότητα αυτού ανεξαρτήτως του 12(1)(α), ακριβώς γιατί η αντικειμενική ευθύνη του τελευταίου γεννάται δευτερογενώς. Η ρύθμιση είναι γενική και γεννά ευθύνη του ζημιώσαντος σε αποζημίωση λόγω του χαρακτήρα της απαγόρευσης ως προστατευτικού κανόνα (914 ΑΚ) και περιλαμβάνει κάθε πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα και κάθε στέρεο ή υγρό απόβλητο ή κατάλοιπο, δηλαδή καύσιμο ή άλλο υλικό, που χρησιμοποιήθηκε από το πλοίο καθώς και φορτίο ή άλλα απορρίμματα, κατά το σκοπό του νόμου.²⁰⁸

Η τελολογία του καθιερωμένου συστήματος εντοπίζεται στο γεγονός ότι το δευτερογενές επίπεδο ευθύνης -εντός του οποίου ο (ανυπαίτιος) πλοίαρχος, περιλαμβάνει πρόσωπα, που ωφελούνται από την εκμετάλλευση του πλοίου, όπου κατά νομοθετική βούληση εκρίθη σκόπιμο να επιρριφθεί το κόστος αποκατάστασης²⁰⁹. Τούτο δε τόσο για λόγους διανεμητικής δικαιοσύνης, όσο και με σκοπό να εξαναγκαστούν σε επίταση της προσοχής τους ενόψει του αιτήματος ελαχιστοποίησης των ρυπογόνων παραγόντων στον ευαίσθητο χώρο τη θάλασσα²¹⁰. Η εν λόγω ευθύνη είναι εξωδικαιοπρακτική και αντικειμενική²¹¹ βασίζεται δε στον απλό αιτιώδη σύνδεσμο μεταξύ παράνομης συμπεριφοράς και ζημιολογού αποτελέσματος²¹². Αποσκοπεί ακριβώς στην αποκατάσταση της ζημίας που δύναται να επιφέρει η άσκηση μια

²⁰⁵ Καρακώστας, Ι., Τσεβρένης, Β. (2005), *Η προστασία του περιβάλλοντος κατά το ιδιωτικό δίκαιο*, Χρονικά Ιδιωτικού Δικαίου, Ε/2005, σελ. 577.

²⁰⁶ ΕφΠειρ127/2009, ΕΝΑυτΔ2009/429.

²⁰⁷ (...) *διά την αποκατάσταση προκληθεισών εκ ρυπάνσεως ζημιών, ως και διά τας γενομένας δαπάνας προς αποτροπήν ή εξουδετέρωσιν αυτής υπεύθυνος είναι ο υπαιτίως προκαλέσας την ρύπανσιν, μετ' αυτού δε ευθύνονται εις ολόκληρον και οι κάτωθι: α) Επί πλοίων και δεξαμενοπλοίων, ο πλοίαρχος, ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο εν Ελλάδι διαχειριστής του πλοίου, επί πλοίων δε δεξαμενοπλοίου ανηκόντων εις Ανωνύμους Εταιρείας και ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ως και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής. β) Επί εγκαταστάσεως, ο ιδιοκτήτης, ο εκμεταλλεόμενος αυτήν, εάν δε αυτή ανήκει εις εταιρίαν ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής ως και ο εν γένει εκπροσωπών την ρυπαίνουσαν Μονάδα.*

²⁰⁸ Κωνσταντινίδης Ε., *Θαλάσσια Ρύπανση*, σελ. 1837 σε ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (επιμ. Τριανταφυλλάκης Γ.), Νομική Βιβλιοθήκη, 2007.

²⁰⁹ Καρακώστας Κ., ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΔΙΚΑΙΟ, ΔΙΚΑΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΑΓΑΘΩΝ, Νομική Βιβλιοθήκη, 2011, σελ. 418

²¹⁰ Κοροντζής, ό.π., σελ. 1293.

²¹¹ ΑΠ332/2006, ΜΜΠ 4315/2019.

²¹² Γεωργιάδης, ΕΝΟΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, Γενικό Μέρος, 2015, σελ. 642.

νόμιμη κατά κανόνα οικονομικής δραστηριότητας, η οποία ούσα εγγενώς επικίνδυνη θέτει αναπόδραστα σε κίνδυνο το περιβάλλον με μοναδική διαφοροποίηση στο ότι εν προκειμένω τίθεται ως πρόκριμα η υπαιτιότητα του προκαλέσαντα τη ρύπανση, πρόσωπο ξένο εκείνων στους οποίου επεκτείνεται η ευθύνη. Η τελευταία ούτως θεσπιζόμενη συγγενεύει στενά με τις καθιερόνουσες ευθύνη για αλλότριες πράξεις διατάξεις των άρθρων 922 και 926 ΑΚ, οι οποίες ρυθμίζουν ευθύνη προστήσαντος και προστηθέντος προσώπου έναντι του ζημιωμένου. Απλώς επιπλέον διευρύνεται ο κύκλος των προσησάντων επειδή ωφελείται από τη δραστηριότητα του υπαιτίου²¹³

Επισημαίνεται ότι στο μέτρο που ο Ν.743/1977 και η -δια του Ν.314/1976 κυρωθείσα- CLC έρχονται σε σύγκρουση -επί της ουσίας η επικάλυψη αφορά την αστική ευθύνη που γεννάται όταν επέλθει ρύπανση στο έδαφος ή στα ελληνικά χωρικά ύδατα από πετρέλαιο που διέφυγε ή εξέρρευσε από πλοίο ελληνικό ή ξένο²¹⁴- ώστε προκύπτει σύγκρουση εφαρμοστέου δικαίου και άρα συστημάτων ευθύνης το ζητούμενο επιλύεται υπέρ της Διεθνούς Σύμβασης ως εξής: Πρώτον στη βάση του ίδιου του Ν.743/1977 μέσα από το συνδυασμό των διατάξεων 1(ιε)²¹⁵ και 2(1)(β)²¹⁶. Δεύτερον και ανεξαρτήτως των εσωτερικών προβλέψεων του ειδικού νόμου, στη βάση του 28(1) του Συντάγματος. Ως εκ τούτου ο ειδικός εθνικός νόμος δύναται να εφαρμοστεί μόνο αν ο υπαίτιος της ρύπανσης είναι πρόσωπο πέραν του κυρίου του πλοίου και του κύκλου των προστηθέντων και εντολοδόχων του. Εκτός από τις περιπτώσεις πετρελαϊκής ρύπανσης της θάλασσας από πλοίο, το μοντέλο ευθύνης του άρθρου 12 μπορεί να εφαρμοστεί στις υπόλοιπες περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας [1(ιδ)] αλλά μόνο από πλοία και εγκαταστάσεις, όπως προκύπτει από τις διατάξεις 2(1) και 12. Κλασική περίπτωση εφαρμογής του Ν.743/1977 είναι το πεδίο ρύπανσης, που πυροδοτεί η νομοθεσία HNS για φορτίο επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, για όσο καιρό εκκρεμεί η κύρωση της εν λόγω Σύμβασης από τα απαιτούμενα υπόλοιπα 2/3 των κρατών²¹⁷. Εξάλλου, οι διατάξεις περί αστικής ευθύνης των ειδικών εθνικών νόμων που κυρώνουν τις Συμβάσεις της Βαρκελώνης και του Λονδίνου 1972 για την απόρριψη καταλοίπων προβλέπουν υποκειμενική ευθύνη, όμοια με του 12(1).

iii. Ο Νόμος 1650/1986

Το άρθρο 29 με τίτλο “Αστική Ευθύνη” ορίζει ότι *οποιοσδήποτε, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, προκαλεί ρύπανση ή άλλη υποβάθμιση του περιβάλλοντος ευθύνεται σε αποζημίωση, εκτός αν αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε ανώτερη βία ή ότι προήλθε από υπαίτια ενέργεια τρίτου*

²¹³ Καράκωστας, *ibid*, σελ.418.

²¹⁴ Βλ. ΠΠΠ2580/2020, ΠΠΠ5537/2018, Κιάντου- Παμπούκη, *Η αστική ευθύνη για ρύπανση της θάλασσας*, ευθύνη υποκειμενική ή αντικειμενική;, ΕΝΔ 17, σελ.6

²¹⁵ “Συμβάσεις”: *Αι υπό της Ελλάδος κυρωθείσαι και ισχύουσαι Διεθνείς Συμβάσεις μετά των Πρωτοκόλλων, Παραρτημάτων και προσθηκών αυτών, αι αναφερόμενα οπωσδήποτε εις θέματα ρυπάνσεως της θαλάσσης και εν γένει προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος*

²¹⁶ *Ο παρών Νόμος εφαρμόζεται εις περιπτώσεις ρυπάνσεως: (β) της ανοικτής θαλάσσης υπό πλοίων και δεξαμενοπλοίων, υπό Ελληνικήν ή ξένην σημαίαν, επιφυλασσομένης της εφαρμογής των διατάξεων των εκάστοτε εν ισχύι Συμβάσεων.*

²¹⁷ *Supra* υπό 2-B.iii

που ενήργησε δολίως. Εν προκειμένω καθιερώνεται ευθύνη²¹⁸ σε αποζημίωση²¹⁹ από διακινδύνευση²²⁰ του ρυπαίνοντος, ως φορέα του περιβαλλοντικού ρίσκου άσκησης επωφελών δραστηριοτήτων²²¹. Η εν λόγω αντικειμενική ευθύνη αίρεται κατ' εξαίρεση σε ορισμένες περιπτώσεις απαλλαγής²²², το βάρος απόδειξης των οποίων φέρει ο ρυπαίνων. Με την εν λόγω διάταξη στο πεδίο της οικολογικής ζημίας ως *lex specialis* εν πολλοίς θα μπορούσε να περιθωριοποιηθεί ο 914 ΑΚ²²³. Ωστόσο, τα μείζονα προβλήματα, που συνεπάγεται ήδη σε επίπεδο γραμματικής ερμηνείας έχουν σαν αποτέλεσμα να χάνει έδαφος από το γενικό άρθρο του αστικού κώδικα και επί της ουσίας να παραμένει ανεφάρμοστη εκμηδενίζοντας τα όποια θετικά από την επιστροφή στο σύστημα αντικειμενικής ευθύνης.

Η κριτική²²⁴ που ασκείται στη διάταξη κινείται σε δύο φαινομενικά αντιφατικές κατευθύνσεις, που καταδεικνύουν ότι ο τρόπος που καταστρώνεται είναι τόσο προβληματικός, ώστε καταλήγει να είναι την ίδια στιγμή απαράδεκτα αυστηρή και επεικής. Πρώτον η αοριστία στη διατύπωση του άρθρου συνάγεται από το ότι περιλαμβάνει τόσο τη ρύπανση όσο και την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, ενώ από άποψη περιεχομένου αντιμετωπίζει με ενιαίο τρόπο προσβολές όλου του πιθανού φάσματος στην πηγή και την ένταση, ώστε αντιμετωπίζονται ομοίως τόσο ηπιώτατες προσβολές ενός φυσικού αγαθού όσο αντίστοιχες προκαλούσες πλήρη κατάλυση οικολογικών ισορροπιών²²⁵. Από την άλλη μεριά η θέσπιση των συγκεκριμένων ρητρών

²¹⁸ Απαιτείται η πρόκληση ζημίας σε βάρος ορισμένου φυσικού ή νομικού προσώπου, ως αποτέλεσμα του σχετικού γεγονότος της περιβαλλοντικής ρύπανσης ή υποβάθμισης. Επομένως, δεν αρκεί η πρόκληση ρύπανσης ή υποβάθμισης, αλλά απαιτείται η πρόκληση ζημίας από αυτή σε προστατευόμενο ιδιωτικό έννομο αγαθό. Η ζημία δέον να είναι περιουσιακής φύσης. Μπορεί δε να είναι θετική, ήτοι να συνίσταται σε μείωση της αξίας της περιουσίας του θιγέντος ή αποθετική (διαφυγόν κέρδος), ήτοι να συνίσταται σε ματαίωση αύξησης, εφόσον αυτή προσδοκάται με πιθανότητα σύμφωνα με τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων ή τις ειδικές περιστάσεις και ιδίως τα προπαρασκευαστικά μέτρα που έχουν ληφθεί (άρθρ. 298 εδ. 2 ΑΚ). Περιουσιακή ζημία υφίσταται μάλιστα ακόμα και στην περίπτωση κατά την οποία τρίτος προβαίνει στην ανόρθωση της βλάβης που προέκυψε από την πραγμάτωση του κινδύνου ο οποίος πηγάζει από τη ρυπογόνο δράση. Στις περισσότερες περιπτώσεις τρίτος είναι το Δημόσιο λόγω της υποχρέωσής του που πηγάζει από το άρθρ. 24 του Συντάγματος ή ιδιώτης ο οποίος ανέλαβε τις δαπάνες για να αποκαταστήσει την προσβολή σε έννομο αγαθό του από τη ρύπανση ή την υποβάθμιση.

²¹⁹ Εφαρμογής τυγχάνουν τα 297 επ. ΑΚ. ενώ καταρχήν εφαρμόζεται η αρχή της χρηματικής αποζημίωσης (297 εδ. 1 ΑΚ). Ο Ν. 1650/1986 δεν προβλέπει ποσοτικό περιορισμό της χρηματικής αποζημίωσης, ώστε αποκαθίσταται το σύνολο της ζημίας. Ωστόσο, δεν αποκλείεται το δικαστήριο να επιδικάσει φυσική (in natura) αποζημίωση κατόπιν εκτίμησης των ειδικών περιστάσεων και στην περίπτωση που η αποζημίωση με τον εν λόγω τρόπο δεν προσκρούει στο συμφέρον του δανειστή

²²⁰ Αιτιακά επομένως η ζημία πρέπει να συνιστά αποτέλεσμα της πραγμάτωσης των τυπικών κινδύνων, οι οποίοι συνδέονται με την κατοχή και λειτουργία μιας πηγής ρυπάνσεως ή υποβαθμίσεως του περιβάλλοντος

²²¹ Βλ. τον ορισμό του φορέα εκμετάλλευσης, που εισάγει το ΠΔ148/2009 στο άρθρο 3 παρ.6: «φορέας εκμετάλλευσης»: *οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, το οποίο εκμεταλλεύεται ή ελέγχει την επαγγελματική δραστηριότητα ή στο οποίο έχει μεταβιβασθεί αποφασιστική οικονομική αρμοδιότητα όσον αφορά στην τεχνική λειτουργία τέτοιας δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένου και του κατόχου σχετικής αδείας ή εξουσιοδότησης ή του νόμιμου εκπροσώπου της επαγγελματικής δραστηριότητας, ή οποιουδήποτε προσώπου καταχωρεί ή κοινοποιεί τέτοια δραστηριότητα.*

²²² Μολονότι ο νόμος δεν περιλαμβάνει ρητώς στους λόγους απαλλαγής από την ευθύνη το πταίσμα του ζημιωθέντος, γίνεται δεκτό ότι το άρθρο 300 ΑΚ έχει εφαρμογή και στις περιπτώσεις ευθύνης από διακινδύνευση με αποτέλεσμα να χωρεί περιορισμός ή και αποκλεισμός της ευθύνης, στην περίπτωση που ο ζημιωθείς έχει συμβάλει με πράξη ή παράλειψη στη ζημία. Συνεπώς για τον αποκλεισμό της ευθύνης κατ' άρθρ. 29, ο υπόχρεος δύναται να επικαλεστεί και να αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται είτε σε δόλια πράξη τρίτου είτε σε πταίσμα του ίδιου του ζημιωθέντος ή ακόμη ότι ο τελευταίος είναι κάτοχος πηγής κινδύνου, για την οποία ο νόμος θεσπίζει ευθύνη από διακινδύνευση και η λειτουργία της οποίας συνδέεται αιτιωδώς με τη ζημία.

²²³ Γεωργιάδης Απ., *Περιβάλλον και αστικό δίκαιο*, ΝοΒ1987, σελ.1340.

²²⁴ Καρακώστας Ι., *ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ*, 3^η έκδ., Νομική Βιβλιοθήκη, 2015, σελ. 403 επ.

²²⁵ Γ' αυτούς του λόγους η διάταξη έχει μείνει έως σήμερα ανεφάρμοστη με εξαίρεση τη νομολογιακή επίκλησή της, το 2014 στην υπόθεση ναυαγίου του Sea Diamond.

απαλλαγής συντελεί στην επίρριψη του βάρους των δυσμενών συνεπειών της περιβαλλοντικής προσβολής στο κοινωνικό σύνολο ακόμη και στην περίπτωση που πρόκειται για διακεκριμένης έντασης και έκτασης κινδύνους. Από οικονομικοπολιτική άποψη, εξάλλου, είναι ανακόλουθο να προβλέπεται αντικειμενική ευθύνη και την ίδια στιγμή ο ζημιωθείς να μένει αποδεικτικά έκθετος στις περιπτώσεις που η αιτία της ζημίας κείται εκτός του κύκλου δραστηριοτήτων του φορέα πηγής αυξημένου περιβαλλοντικού κινδύνου. Συμπερασματικά διαπιστώνει κανείς ότι ο νόμος αντιμετωπίζει δυσανάλογα τόσο τους μικρούς όσο και τους πλέον σοβαρούς κινδύνους διεμβολίζοντας σε τελική ανάλυση το ίδιο το μοντέλο ευθύνης που έκρινε καταλληλότερο. Είναι ευτύχημα ότι αποφεύχθηκε ρητή κατάργηση διατάξεων του Ν.743/1977 από τον νεώτερο.

Μολονότι πρακτικά η διάταξη στην τωρινή της εκδοχή δεν παρέχει τα εχέγγυα, ώστε να εφαρμοστεί με συνέπεια, σε επίπεδο δέοντος θα μπορούσε να αποτελεί μια χρήσιμη προσθήκη στη φαρέτρα του εθνικού οπλοστασίου για την ευθύνη από θαλάσσια ρύπανση, αναλογιζόμενοι αφενός το υποψήφιο καταλειπόμενο πεδίο εφαρμογής εκεί που Ν.743/1977 σταματά να δίνει λύσεις, και με δεδομένο ότι, όπως ελέγχθη και ανωτέρω, η HNS συνιστά προς στιγμή θετέο δίκαιο. Έτσι καλείται θεωρητικά σε εφαρμογή πρώτον σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από ευρισκόμενες στην ακτή εγκαταστάσεις, είτε εφόσον οι τελευταίες δεν έχουν σοβαρή και άμεση επίδραση στο θαλάσσιο περιβάλλον, δεύτερον σε περιπτώσεις ρύπανσης ευρύτερης του εννοιολογικού πλαισίου του Ν.743/1977 (βλ. θόρυβο, ακτινοβολία, άλλες μορφές ενέργειας) και τρίτον όπου πρόκειται εν γένει υποβάθμιση -όρος ευρύτερος της ρύπανσης.

Υπόχρεος σε αποζημίωση είναι ο φορέας της πηγής κινδύνου, καθώς αυτός αντλεί οικονομικό όφελος όντας σε θέση να ελέγξει, να περιορίσει, να προλάβει τον κίνδυνο. Η αστική ευθύνη του νόμου ως εκ τούτου βασίζεται στην πανευρωπαϊκή αρχή “ο ρυπαίνων πληρώνει”. Εξ αντιδιαστολής προκύπτει ότι ο προστηθείς πλοίαρχος δεν ευθύνεται με βάση το αντικειμενικό σύστημα που εισάγει το 29 και έτσι η ευθύνη του θα αναζητηθεί στις γενικές διατάξεις αδικοπραξίας του Αστικού Κώδικα (914 επ.).

Μόλις που χρειάζεται να διευκρινιστεί ότι σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης, όπου δεν βρίσκεται εφαρμογή η CLC, εφαρμόζεται η διάταξη 12 του 743/1977 πρώτον διότι ο εν λόγω νόμος επιβιώνει μέσω του 32(1)²²⁶ του 1650/1986 και δεύτερον διότι είναι ειδικότερος. Ωστόσο, το πρόβλημα δεν μπορεί να θεωρηθεί εξολοκλήρου επιλυθέν δεδομένου ότι ο 1650/1986 όντας νόμος πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος αφορά μεταξύ άλλων και το θαλάσσιο περιβάλλον. Προσωρινή λύση μπορεί να θεωρηθεί το γεγονός πως η αοριστία και η γενικότητα που τον διέπουν έχουν συντελέσει στην περιέλευσή του σε αχρησία. Σε κάθε περίπτωση είναι κρίσιμο να τροποποιηθεί το άρθρο 29, ώστε να προσδιοριστεί σαφέστερα το βεληνεκές του προστατευτικού της πεδίου, με μεγαλύτερη συνέπεια στο προκρινόμενο σύστημα ευθύνης, περαιτέρω δε να δικαιωθεί το αίτημα περιβαλλοντικής πρόληψης, στο οποίο αποσκοπεί.

²²⁶ Κάθε διάταξη που αντιβαίνει στις διατάξεις του νόμου αυτού ή ανάγεται σε θέματα που ρυθμίζονται ειδικά από το νόμο αυτόν καταργείται από την έναρξη της ισχύος του με εξαίρεση τις διατάξεις των ν. 1515/1985, 1561/1985 και 743/1977, όπως τροποποιούνται με το άρθρο 31 παράγρ. 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12 και 13 του παρόντος νόμου.

iv. Το ΠΔ148/2009

Το ΠΔ148/2009 (Α' 190/29.09.2009) ενσωμάτωσε την Οδηγία 35/2004 για την περιβαλλοντική ευθύνη. Επί της ουσίας το περιβάλλον τυγχάνει για πρώτη φορά αντικείμενο *αυτοτελούς* προστασίας μέσα από την καθιέρωση νομοθετικού πλαισίου, το οποίο να υποχρεώνει τους φορείς εκμετάλλευσης να αναλάβουν άμεσα το κόστος πρόληψης ή αποκατάστασης περιβαλλοντικής ζημίας. Με αυτόν τον τρόπο ο εσωτερικός νομοθέτης ξεφεύγει για πρώτη φορά από τα στεγανά αποκατάστασης της παραδοσιακά νοούμενης ζημίας ως εκπλήρωσης αστικής ευθύνης προς τρίτους²²⁷.

Κρίσιμες πτυχές του εν λόγω κειμένου είναι οι εξής: Πρώτον εντάσσονται στο ρυθμιστικό πλαίσιο και οι εθνικά προστατευόμενοι φυσικοί οικοτόποι και είδη. Δεύτερον προϋποθέσεις συνδρομής της περιβαλλοντικής ευθύνης κατά αποτελούν: α. Η ύπαρξη φορέα εκμετάλλευσης (άρθρο 2), όπου ως «φορέας εκμετάλλευσης» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, που εκμεταλλεύεται ή ελέγχει επαγγελματική δραστηριότητα ή στο οποίο έχει μεταβιβασθεί αποφασιστική οικονομική αρμοδιότητα για την τεχνική λειτουργία τέτοιας δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένου του κατόχου σχετικής αδείας ή εξουσιοδότησης ή του νομίμου εκπροσώπου επαγγελματικής δραστηριότητας ή προσώπου που καταχωρεί ή κοινοποιεί τέτοια δραστηριότητα (άρθρο 3 παρ. 6).. Δεύτερον στο Παράρτημα III εξειδικεύονται οι κατηγορίες έργων και δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παρ. 1 εδάφιο α' του ΠΔ [στην περιβαλλοντική ζημία και σε οποιαδήποτε άμεση απειλή τέτοιας ζημίας που προκαλείται σε προστατευόμενα είδη και φυσικούς οικοτόπους, από την άσκηση επαγγελματικών δραστηριοτήτων άλλων από αυτές που απαριθμούνται στο Παράρτημα III, ανεξάρτητα από υπαιτιότητα του φορέα εκμετάλλευσης], στις οποίες εμπίπτουν μεταξύ άλλων οι διαδικασίες διαχείρισης αποβλήτων (συλλογή, μεταφορά, αποθήκευση, αξιοποίηση διάθεσης των μη επικίνδυνων και των επικινδύνων αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της εποπτείας των εργασιών αυτών καθώς και της μετέπειτα φροντίδας των χώρων διάθεσης), για τις οποίες απαιτείται άδεια σύμφωνα με (...). Τρίτον υιοθετείται αντικειμενική ευθύνη. Σημειούται ότι η ρύθμιση του 4 παρ.1β βαίνει πέραν του ελαχίστου ορίου προστασίας, που θεσπίζει η Οδηγία 2004/35/EK, πράγμα που σημαίνει πως μολονότι η Οδηγία στο άρθρο 3 αυτής προβλέπει ότι εφαρμόζεται στις εν λόγω περιπτώσεις περιβαλλοντικής ζημίας μόνον όταν οι φορείς εκμετάλλευσης ενήργησαν από δόλο ή αμέλεια, η αντίστοιχη ρύθμιση του άρθρου 4 παρ. 1β' του διατάγματος επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του σε περιπτώσεις περιβαλλοντικής ζημίας ή άμεσης απειλής της που προκλήθηκαν σε προστατευόμενα είδη και φυσικούς οικοτόπους από την άσκηση επαγγελματικών δραστηριοτήτων και τούτο αδιακρίτως της υπαιτιότητας του φορέα εκμετάλλευσης.

²²⁷ Στο ΠΔ148/2009 με τον όρο *περιβαλλοντική ευθύνη* νοείται η υποχρέωση αποκατάστασης της ζημίας, την οποία έχει υποστεί το περιβάλλον. *Αστική ευθύνη για πρόκληση περιβαλλοντικής ζημίας* καλείται η υποχρέωση αποκατάστασης της ζημίας που έχουν υποστεί ιδιωτικά έννομα αγαθά (ζωή, σωματική ακεραιότητα, περιουσία) λόγω περιβαλλοντικής προσβολής. Ως *ζημία* νοείται κάθε μετρήσιμη δυσμενής μεταβολή φυσικού πόρου ή υποβάθμιση υπηρεσίας συνδεδεμένης με φυσικό πόρο που μπορεί να επέλθει οπωσδήποτε.

Γ. Δίκαιο της Αποζημίωσης και αμφισβήτηση του καθεστώτος περιορισμού της ευθύνης ως παράγων διακινδύνευσης του καθεστώτος ευθύνης του πλοιάρχου

Με τη CLC καθιερώθηκε αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη από διακινδύνευση. Υπεύθυνο πρόσωπο ορίστηκε ο κύριος του πλοίου εγγεγραμμένος εν τω νηολογίω αδιαφόρως αν παράλληλα εκμεταλλεύεται το πλοίο ή όχι. Ουδεμία απαίτηση για αποζημίωση για ζημία από ρύπανση δε δύναται να ασκηθεί εις βάρος του με τρόπο διαφορετικό αυτού που προβλέπει η Σύμβαση. Η ευθύνη είναι διπλά οριοθετημένη. Περαιτέρω ορίζεται δικαίωμα αναγωγής του κυρίου. Το σύστημα καθορισμού της CLC υιοθετείται στα κυριότερα κρίσιμα σημεία από την HNS, ενώ έντονη συνάφεια υπάρχει και με το καθεστώς που εισάγει η Bunkers 2001. Η τελευταία πέραν των 3(1) σε συνδυασμό με το 1(3) διαφοροποιείται ως προς την παράλειψη σε σχέση με τη δεύτερη έκφανση του οριοθετημένου της ευθύνης, η οποία επιχειρήθηκε να σχετικοποιηθεί μέσα από τη σύσταση (βλ. Resolution II) στα εθνικά κράτη να μεριμνήσουν σχετικώς.

Ως προς τον περιορισμό ευθύνης η CLC προβλέπει στο άρθρο V ποσοτικό όριο με κριτήριο τη χωρητικότητα του πλοίου. Ο κύριος του πλοίου ή ο ασφαλιστής ιδρύουν κεφάλαιο για την κάλυψη της αποζημίωσης προφυλάσσοντας τυχόν λοιπά περιουσιακά στοιχεία του πρώτου. Μόνη περίπτωση κατάρρευσης του ως άνω συστήματος συνιστά το επίμεμπτο του άρθρου V(2). Παράλληλα προβλέπεται λίστα ανευθύνου συγκεκριμένων προσώπων (βλ. προστηθέντων, εντολοδόχων). Τελολογία του συστήματος αυτού είναι η αντιστάθμιση της αντικειμενικής ευθύνης, που παρέχεται με τη δυνατότητα ασφαλιστικής κάλυψης της αποζημίωσης, ενώ παράλληλα η επιβάρυνση σε δεύτερο επίπεδο των εισαγωγών πετρελαίου από κοινού με τα εθνικά κράτη με τη συμμετοχή τους στο Διεθνές Κεφάλαιο (I.O.P.C. Fund 71/92) συντείνει ακόμη περισσότερο στην εξισορρόπηση. Σκοπός του συστήματος είναι η εξασφάλιση πλήρους και επαρκούς αποζημίωσης για τους ζημιωθέντες.

Το καθεστώς της Σύμβασης καλύπτει ζημίες από ρύπανση εκτός πλοίου από διαφυγή-εκροή πετρελαίου, οπουδήποτε κι αν επέλθει απώλεια ή ζημία, την περιβαλλοντική ζημία, που συσταλτικά ερμηνευμένη καλύπτει αφενός απώλεια κέρδους από την υποβάθμιση, αφετέρου δαπάνες ευλόγων μέτρων αποκατάστασης, και τέλος τις δαπάνες των προληπτικών μέτρων και κάθε εξ αυτών απώλεια ή ζημία. Σημειωτέο ότι οι Η.Π.Α δεν συμμετέχουν στο εν λόγω σύστημα. Αντίθετα το ατύχημα του Exxon Valdez το 1989 πυροδότησε τη δημιουργία ενός αυτοτελούς ομοσπονδιακού καθεστώτος ευθύνης, την OPA 1990 μέσω του οποίου παρέχεται το έρεισμα υιοθέτησης αυστηρότερου πλαισίου ευθύνης και αποζημίωσης από αυτό του IMO.

Το διεπίπεδο σύστημα θεωρήθηκε ορθολογικό και σε μεγάλο βαθμό λειτουργικό. Το 2^ο επίπεδο μειώνει τους κραδασμούς που δημιουργούνται όταν η ευθύνη του πλοιοκτήτη δεν επαρκεί για την κάλυψη των ζημιών. Κατά κανόνα επομένως το Ταμείο ενεργοποιείται όταν ξεπερνώνται τα όρια ευθύνης του πρώτου επιπέδου για τον πλοιοκτήτη. Ωστόσο, προβλέπονται δύο ακόμα λόγοι από το κείμενο της Σύμβασης Κεφαλαίου, στο άρθρο 4(1)²²⁸. Πρώτον η περίπτωση

²²⁸ For the purpose of fulfilling its function under Article 2, paragraph 1(a), the Fund shall pay compensation to any person suffering pollution damage if such person has been unable to obtain full and adequate compensation for the damage under the terms of the 1992 Liability Convention, (a) because no liability for the damage arises under the 1992 Liability Convention; (b) because the owner liable for the damage under the 1992 Liability Convention is financially incapable of meeting his obligations in full and any financial security that may be provided under Article VII of that Convention does not cover or is insufficient to satisfy the claims for compensation for the damage; an owner being treated as financially incapable of meeting his obligations and a financial security being treated as

συνδρομής λόγου απαλλαγής του πλοιοκτήτη από την ευθύνη, δεύτερον η αφερεγγυότητα αυτού και συνακόλουθα η μη επάρκεια της υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης να καλύψει ολικώς ή μερικώς τις απαιτήσεις για αποζημίωση. Περαιτέρω αναγνωρίζεται η ταχύτητα καταβολής της αποζημίωσης ενώ η εν γένει δομή του συστήματος, διευκολύνει τον προσδιορισμό εκ μέρους των ζημιωθέντων, παράλληλα μη οφειλομένης της απόδειξης πταίσματος ή αμέλειας του πλοιοκτήτη για τη θεμελίωση αξίωσης αποζημίωσης. Συν τοις άλλοις παραδοσιακοί λόγοι δυσχέρασης και αναβολής της ικανοποίησης του ενάγοντος, όπως η εθνικότητα του πλοίου, το καθεστώς ιδιοκτησίας και η οικονομική κατάσταση του κυρίου δεν δημιουργούν προβλήματα λόγω της ρητής θεμελίωσης δικαιώματος ευθείας αγωγής κατά του ασφαλιστή. Τέλος ο μηχανισμός λειτουργίας του ταμείου δια συνεισφορών των εισαγωγέων είναι σαφής

Παρόλα αυτά μέσα από τα ατυχήματα του Erika και του Prestige²²⁹ κατεδείχθη η ανεπάρκεια του συστήματος, αποδεικνύοντας τη δυσκολία υλοποίησης του αιτήματος πλήρους και επαρκούς αποζημίωσης για το ζημιωθέντα. Η αμφισβήτηση του συστήματος στην ισχύουσα μορφή του, προκύπτει τόσο έμμεσα μέσα από την αντίστοιχη αμερικανική νομοθεσία για τη θαλάσσια ρύπανση όσο και άμεσα σε πλαίσιο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η θέση της δεύτερης είναι εμφανής μέσα από τις αιτιολογικές σκέψεις της πρότασης κανονισμού του *Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του Συμβουλίου για τη σύσταση ταμείου αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα και σχετικά μέτρα* στον απόηχο του ατυχήματος του Erika. Εκεί παρατίθενται μεταξύ άλλων και οι σκέψεις σχετικά με την κατάργηση του δικαιώματος περιορισμού ευθύνης, την καθιέρωση ευθύνης επιπλέον προσώπων και τη σύσταση ευρωπαϊκού ταμείου αποζημίωσης (Ταμείο COPE) για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα²³⁰.

Η Επιτροπή υπογραμμίζει την ανάγκη διασφάλισης επαρκούς αποζημίωσης για τα πρόσωπα που υφίστανται ζημιές ως αποτέλεσμα ρύπανσης, που προκαλείται από τη διαρροή ή την απόρριψη πετρελαίου από δεξαμενόπλοια στα ευρωπαϊκά ύδατα²³¹ διαπιστώνοντας παράλληλα ότι, παρά τις εγγυήσεις που παρέχει το Διεθνές Κεφάλαιο²³², η μέγιστη προβλεπόμενη αποζημίωση που προβλέπεται στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος δεν θεωρείται ικανή να καλύψει πλήρως τις δαπάνες ενδεχόμενων μελλοντικών ατυχημάτων²³³. Ένα πρώτο βήμα για τη βελτίωση της προστασίας των θυμάτων στην περίπτωση πρόκλησης πετρελαιοκηλίδας είναι η σημαντική αύξηση του μέγιστου προβλεπόμενου ορίου αποζημίωσης. Θεωρήθηκε δε ότι ακόμα και μια αύξηση των υφισταμένων ορίων κατά 50% στη Σύμβαση ευθύνης και Διεθνούς Κεφαλαίου δεν θα εγγυάτο επαρκή προστασία. Αναγκαία, ώστε η συμπλήρωση του διεθνούς

insufficient if the person suffering the damage has been unable to obtain full satisfaction of the amount of compensation due under the 1992 Liability Convention after having taken all reasonable steps to pursue the legal remedies available to him; (c) because the damage exceeds the owner's liability under the 1992 Liability Convention as limited pursuant to Article V, paragraph 1, of that Convention or under the terms of any other international Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date of this Convention.

²²⁹ Juan L. Pulido, Compensation by the Coastal States σε THE PRESTIGE DISASTER ΣΕ POLLUTION OF THE SEA — PREVENTION AND COMPENSATION, Jürgen Basedow Ulrich Magnus, Springer, σελ. 155 επ., διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://link-springer-com.libproxy.ucl.ac.uk/book/10.1007/978-3-540-73396-6> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

²³⁰ Άρθρο 4 Κανονισμού: *Ιδρύεται ταμείο αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα (στο εξής "Ταμείο COPE") με τους ακόλουθους στόχους: α. να καταβάλλει αποζημιώσεις που οφείλονται στη ρύπανση, εφόσον η προστασία που παρέχεται στο πλαίσιο της σύμβασης περί ευθύνης και της σύμβασης του Ταμείου Αποζημίωσης δεν επαρκεί, και β. να επιτελεί τα λοιπά καθήκοντα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.*

²³¹ Σκέψη (1)

²³² Σκέψη (2)

²³³ Σκέψη (3)

καθεστώς με τη θέσπιση ευρωπαϊκού Ταμείου²³⁴. Κρίθηκε, εξάλλου, ότι το μέγιστο ποσό αποζημίωσης θα έπρεπε να φτάσει το 1 δις ευρώ ως καθολικό ανάχωμα κάθε πιθανής καταστροφής. Το εν λόγω όριο κείται στο πρότυπο του αντίστοιχα οριζόμενου της αμερικανικής νομοθεσίας²³⁵ για ρύπανση από πετρέλαιο καθώς και των ισχυουσών ασφαλιστικών πρακτικών έναντι της σχετικής αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών, που ενδέχεται να εφαρμοστεί, όπου δεν ισχύει ο περιορισμός της CLC²³⁶.

Επιπλέον, αυτή τη φορά στον απόηχο του ατυχήματος του πλοίου Prestige ο ΙΜΟ υιοθέτησε, το Μάιο του 2003 ένα νέο Πρωτόκολλο στη ΔΣ Διεθνούς Κεφαλαίου του 1992, για τη δημιουργία ενός Συμπληρωματικού Ταμείου Αποζημίωσης -σε παγκόσμιο αυτήν τη φορά επίπεδο- προλαβαίνοντας επί της ουσίας την Επιτροπή. Με το λεγόμενο Supplementary Fund τα όρια αποζημίωσης ανήλθαν στα 750 εκ. ΕΤΔ, σε ένα πια τρίτο επίπεδο αποζημίωσης. Πλέον για ένα μεγάλο αριθμό απαιτήσεων, περνούμε από το καθεστώς της περιορισμένης ικανοποίησης σε αυτό της πλήρους αποζημίωσης²³⁷. Περαιτέρω εδόθη η δυνατότητα αναθεώρησης της νέας Σύμβασης μετά πρόταση του 1/3^{ου} των κρατών μελών αλλά και του ανωτάτου ορίου αποζημίωσης μετά πρόταση του 1/4^{ου} των κρατών μελών. Με αυτόν τον τρόπο δικαιώθηκε μεγάλο μέρος των αιτιολογικών σκέψεων της Επιτροπής για την υιοθέτηση ενός καθεστώτος, εντός του οποίου θα παρέχεται επαρκής και κατάλληλη αποζημίωση.

Παρόλα αυτά το διεθνές καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης εξακολουθεί να έχει σημαντικές αδυναμίες. Η δομή του παρέχει ελάχιστα κίνητρα στους φορείς για τη διασφάλιση της μεταφοράς πετρελαίου δεξαμενόπλοια άριστης ποιότητας και έτσι απόλυτα αξιόπλοια. Με άλλα λόγια ούτε στους μεταφορείς ούτε στους εισαγωγείς του φορτίου παρέχονται αντικίνητρα προς αποφυγή της πρακτικής να χρησιμοποιούνται ήσσονος ποιότητας πλοία για μεταφορά πετρελαϊκού φορτίου. Την ίδια στιγμή εξαιρετικά επίκαιρες μοιάζουν οι σκέψεις της Επιτροπής ότι η παροχή επαρκούς αποζημίωσης στα θύματα των πετρελαιοκηλίδων δεν αποτελεί απαραίτητα κίνητρο για να ενεργούν με επιμέλεια οι διάφοροι φορείς που συμμετέχουν στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου, ώστε απαιτείται θέσπιση ειδικής διάταξης η οποία να προβλέπει την επιβολή οικονομικών κυρώσεων σε οποιοδήποτε πρόσωπο συμβάλει στην πρόκληση ατυχήματος με σκόπιμη ή οφειλόμενη σε βαριά αμέλεια συμπεριφορά του²³⁸. Πλάι σε αυτά οι σκέψεις ακόμη και περί κατάργησης του δικαιώματος περιορισμού ευθύνης του κυρίου μόνο θεωρητικά αστήρικτες δεν μπορούν να θεωρηθούν. Είναι δεδομένο ότι το ισχύον δικαίωμα περιορισμού του κυρίου είναι άθραυστο σε πεδία πέραν του επίμεπτου ενώ παραμορφωτικός παράγοντας απεικόνισης της ευθύνης είναι η εξολοκλήρου εξάρτησή της από τη χωρητικότητα του πλοίου και όχι για παράδειγμα και από την ποσότητα του διαρρέυσαντος πετρελαίου. Σε πολλά καθεστάτα περιβαλλοντικής ευθύνης της δεκαετίας του 90, παρατηρείται η τάση κατάργησης της δυνατότητας του περιορισμού ευθύνης. Μάλιστα στη Λευκή Βίβλο που θέσπισε η Επιτροπή το 2000 διαβάζει κανείς²³⁹ ότι όπως σχεδόν όλα τα εθνικά καθεστάτα περιβαλλοντικής ευθύνης, το

²³⁴ Σκέψη (4)

²³⁵ Oil Spill Liability Trust Fund.

²³⁶ Αθανασίου Λ., Η ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ, Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου, Συλλογή Μελετών Ελληνικού και Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, Σάκκουλας, 2005, σελ. 23 επ..

²³⁷ Αντάπασης, Αθανασίου, ό.π., σελ.867.

²³⁸ Σκέψη 11

²³⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_00_137 [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

κοινοτικό καθεστώς θα πρέπει να βασίζεται στην ευθύνη υπό την αυστηρή έννοια της (υπονοείται ότι δεν χρειάζεται να διαπιστώνεται σφάλμα του ρυπαίνοντος), όταν οι ζημιές προκαλούνται από επικίνδυνες δραστηριότητες. Η ζημιά στην βιοποικιλότητα στις περιοχές που προστατεύονται βάσει του Natura 2000 πρέπει επίσης να καλύπτονται αν προκαλούνται και από μη επικίνδυνες δραστηριότητες. Στην περίπτωση αυτή, ωστόσο, η ευθύνη θα πρέπει να προσδιορίζεται με βάση την αβλεψία του ρυπαίνοντος. Το υπεύθυνο μέρος θα είναι ο παράγων που ελέγχει τη δραστηριότητα που προκάλεσε τις ζημιές.

Ένα τέτοιο παράδειγμα τυποποίησης εισάγεται με το Πρωτόκολλο²⁴⁰ της Διεθνούς Σύμβασης Βασιλείας²⁴¹ σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημιές από τη διασυνοριακή μετακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων και την απόθεσή τους, το οποίο προβλέπει αντικειμενική ευθύνη έως ένα ορισμένο ελάχιστο όριο, που θα καλύπτεται από την ασφάλιση²⁴². Η επίδειξη τουλάχιστον βαριάς αμέλειας από τον πλοιοκτήτη τον εκθέτει στο καθεστώς απεριόριστης ευθύνης²⁴³. Το άρθρο 12 προβλέπει ότι δεν υφίσταται οικονομικό όριο στην ευθύνη βάσει του άρθρου 5²⁴⁴.

Πέραν των ανωτέρω η OPA 1990 προβλέπει μεν δικαίωμα περιορισμού για τον κύριο του πλοίου, πλην όμως το όριο ενεργοποίησης του τελευταίου είναι εξαιρετικά υψηλό (10 εκ. δολάρια), ενώ επιπλέον σε έκπτωση οδηγούν η βαριά αμέλεια, είτε η παράβαση κανονισμών ασφαλείας ή άρνηση συνεργασίας και βοήθειας προς τις αρχές για την εξάλειψη της ρύπανσης.

Από τα παραπάνω καθίσταται σαφές ότι πάντως η θεωρητική ύλη και επιχειρηματολογία προς ένα καθεστώς απεριόριστης ευθύνης για τον κύριο υφίσταται, ενώ παράλληλα σχετικά ψήγματα εντοπίζονται τόσο σε νομοθετικά κείμενα, όσο και σε προτάσεις νομοθετημάτων. Δεν είναι υπερβολικό να υποστηριχτεί επομένως ότι η εν λόγω τάση θα επηρεάσει αλυσιδωτά και τα πρόσωπα που τελούν σε ασυλία κάτω από την ασφαλή ομπρέλα του κυρίου, στον οποίο διοχετεύεται η ευθύνη. Το θετικό από τη μια είναι ότι εντοπίζεται άμεσα ο ευθυνόμενος και επίσης άμεσα ικανοποιούνται οι εγειρόμενες αξιώσεις. Η λίστα ανευθύνου όμως που καθιερώνει η CLC εμποδίζει την έγερση αξιώσεων έναντι λοιπών φορέων, που ενδεχομένως ελέγχουν τη μεταφορά του πετρελαίου στον ίδιο βαθμό με τον κύριο. Την ίδια στιγμή στην 13^η και τελευταία σκέψη της Επιτροπής διαβάξει κανείς: Η ευθύνη του υφιστάμενου διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης για πετρελαϊκή ρύπανση πρέπει να διενεργηθεί σε συνάρτηση με τα μέτρα που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό προκειμένου να επιτευχθεί μεγαλύτερη συνάφεια μεταξύ

²⁴⁰ Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal

²⁴¹ BASEL CONVENTION on the control of transboundary movements of hazardous wastes and their disposal

²⁴² Art 14(1): *The persons liable under Article 4 shall establish and maintain during the period of the time limit of liability, insurance, bonds or other financial guarantees covering their liability under Article 4 of the Protocol for amounts not less than the minimum limits specified in paragraph 2 of Annex B. States may fulfil their obligation under this paragraph by a declaration of self-insurance. Nothing in this paragraph shall prevent the use of deductibles or co-payments as between the insurer and the insured, but the failure of the insured to pay any deductible or co-payment shall not be a defence against the person who has suffered the damage.*

²⁴³ Art 15. Fault-based Liability: *Without prejudice to Article 4, any person shall be liable for damage caused or contributed to by his lack of compliance with the provisions implementing the Convention or by his wrongful intentional, reckless or negligent acts or omissions. This Article shall not affect the domestic law of the Contracting Parties governing liability of servants and agents.*

²⁴⁴ Art 12. Financial Limits: *1. Financial limits for the liability under Article 4 of the Protocol are specified in Annex B to the Protocol. Such limits shall not include any interest or costs awarded by the competent court. 2. There shall be no financial limit on liability under Article 5.*

των ευθυνών και των πράξεων των φορέων, που εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου και της ανάληψης ευθύνης από τους τελευταίους. Ειδικότερα η ευθύνη του πλοιοκτήτη πρέπει να είναι απεριόριστη εφόσον αποδεικνύεται ότι η ζημία που προκλήθηκε ήταν αποτέλεσμα βαριάς αμέλειας εκ μέρους του. Τέλος το καθεστώς ευθύνης δεν πρέπει να προστατεύει ρητά ορισμένους από τους βασικούς φορείς που συμμετέχουν στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου, ενώ η έννοια της αποζημίωσης των περιβαλλοντικών ζημιών πρέπει να αναθεωρηθεί και να διευρυνθεί βάσει αντίστοιχων καθεστώτων αποζημίωσης, που έχουν θεσπιστεί στο πλαίσιο του κοινού δικαίου. Η προστασία επομένως των φορέων αυτών σημαίνει ότι τα πρόσωπα αυτά μπορούν να δρουν σε τεράστιο βαθμό προστατευμένα έναντι αξιώσεων αποζημίωσης επί συμβάντος πετρελαϊκής ρύπανσης. Τέτοιας κλίμακας προστασία θα μπορούσε να θεωρηθεί αντιπαραγωγική στην προσπάθεια εμπέδωσης απόλυτης υπευθυνότητας όλων των εμπλεκόμενων μερών της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Άρα η απαγόρευση έγερσης αξιώσεων έναντί τους ενδεχόμενα να κριθεί κάποια στιγμή απαλειπτά και στο βαθμό που η προστασία ορισμένων κρίνεται αναγκαία για τη λειτουργία του καθεστώτος, το κατώτατο όριο μπορεί να μειωθεί στο επίπεδο ορίου που θα ισχύει για τον κύριο του πλοίου.

Ένα τέτοιο ενδεχόμενο δεν στερείται αντιλόγου²⁴⁵, που όμως εκφεύγει από το σκοπό της παρούσης ενότητας. Ζητούμενο είναι να καταδειχθεί ότι το υιοθετηθέν ανεύθυνο δεν είναι απροσμάχητο ως μηχανισμός και μολονότι κατά την εκτίμησή μας ακόμη κι αν υλοποιούταν κάποια στιγμή η παραπάνω κατάργηση, θα εφαρμοζόταν κλιμακωτά σε μια απόπειρα να καταλάβει τα κυρίως “μεγάλα ψάρια” της ναυτιλίας, δεν αποκλείεται να φτάσει να αφορά και πρόσωπα χαμηλότερα στη βιομηχανική ιεραρχία, όπως τον πλοίαρχο, μέσα από μια ενδεχόμενη καθολική κατάργηση του III(4).

²⁴⁵ Jacobsson M., *The international regime on liability and compensation for oil pollution: recent developments*, in 16th Annual Conference Oil Pollution 2003, London, p.11, του ίδιου *The International Regime of Compensation for Oil Pollution Damage and the Policy of the International Oil Pollution Compensation Funds as to the Admissibility of Claims*, WMU Journal of Maritime Affairs, 2002, NO. 1, 59-69

ΜΕΡΟΣ 3

Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟ ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΙΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

A. Το προστατευόμενο έννομο αγαθό και η φύση των εν λόγω εγκλημάτων

1. Το προστατευόμενο έννομο αγαθό

Δύο είναι οι βασικές σχολές που συνεισέφεραν αξιολογη θεωρητική ύλη ως προς το προστατευτέο έννομο αγαθό και εκκινούν από διαφορετικές (όχι όμως διαμετρικά αντίθετες) αφετηρίες. Πρόκειται για την ανθρωποκεντρική²⁴⁶ και την οικολογική σχολή που αποκρυσταλλώνονται στις αντίστοιχες αντιλήψεις. Προτού προβούμε σε περαιτέρω διευκρινίσεις, ας ανακαλέσουμε μερικά κρίσιμα για την εν λόγω θεματική σημεία της εισαγωγικής πρακτικής εφαρμογής. Η προσβολή που προήλθε από τον εργαζόμενο δράστη του ιστορικού μπορεί να εντοπιστεί αφενός στο έννομο αγαθό της ζωής[], αφετέρου στο έμβρυο[], αφετέρου στο ίδιο το περιβάλλον[]. Η ποινική προστασία των πρώτων εννόμων αγαθών είναι γνωστή και δεδομένη. Ότι περαιτέρω το ίδιο το περιβάλλον²⁴⁷ προστατεύεται, ή εν πάσει περιπτώσει είναι άξιο προστασίας διεκδικεί ομοίως δάφνες αναντίρρητης παραδοχής. Δεν πρέπει να διαλάθει ότι το περιβάλλον, καίτοι ιδιόρρυθμο, είναι έννομο αγαθό ανθρωποκεντρικό, που συνιστά αναγκαίο όρο της ποιότητας της ανθρώπινης ζωής και της ελεύθερης ανάπτυξης της προσωπικότητας. Είναι δε τόσο άρρηκτα συνδεδεμένη η ζωή του ανθρώπου μέσα σε αυτό και παράλληλα τόσο αδιανόητη και απίθανη η επιβίωσή του χωρίς²⁴⁸ αυτό, ώστε η ίδια η ουσία του πράγματος προτρέπει σε μέριμνα και προστασία του όχι απλώς χάριν των γενεών που ήδη ζουν και το απολαμβάνουν αλλά και ενόψει όσων πρόκειται να ακολουθήσουν. Συνεπώς μία πρώτης τάξης διαπίστωση είναι ότι σε κάθε περίπτωση το περιβάλλον προσεγγίζεται σε συνάρτηση με τον άνθρωπο, ενόψει δηλαδή του ανθρώπινου παράγοντα. Χωρίς τον άνθρωπο, και άρα χωρίς το αίτημα για κοινωνική ευημερία, οικονομική ευμάρεια και πολιτισμό οποιαδήποτε συζήτηση για το περιβάλλον στερείται νοήματος και πρακτικής χρησιμότητας ή για να το δούμε και αντίστροφα, χωρίς τον άνθρωπο το περιβάλλον ενδεχομένως δεν έχει και ανάγκη προστασίας, απύσασ ακριβώς της πηγής κινδύνου ή βλάβης του. Εκκρεμεί, ώστε, να απαντηθεί τούτο: Προστατεύεται το περιβάλλον καθαυτό ή μήπως προστατεύεται σε άμεση συνάρτηση με τα ατομικά έννομα αγαθά; Επιστρέφοντας στο ιστορικό και παραβλέποντας τα προσβληθέντα ατομικά έννομα αγαθά που ούτως ή άλλως προστατεύονται και από τον Ποινικό Κώδικα, ταυτόχρονα δε τυποποιούν και ειδικές ποινικές υποστάσεις που ο ίδιος ο σχετικός νόμος επιλέγει να στοιχειοθετήσει αξιολογώντας τα ως συμπροσβαλλόμενα, θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι το έννομο αγαθό "περιβάλλον" εθίγη έστω και αν εξέλιπαν

²⁴⁶ Αλεξιάδης, ό.π., σελ. 49επ., Γιαννόπουλος, *Οι νέες ποινικές διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος*, ΝΒ1987, σελ.645.

²⁴⁷ Ορισμό για το περιβάλλον, δίνουν τόσο ο Ν.1650/1986 όσο και ο Ν.743/1977. Σύμφωνα με άρθρο 2 του πρώτου, περιβάλλον είναι "το σύνολο των φυσικών και ανθρωπογενών παραγόντων και στοιχείων που βρίσκονται σε αλληλεπίδραση και επηρεάζουν την οικολογική ισορροπία, την ποιότητα ζωής, την υγεία των κατοίκων, την ιστορική και πολιτιστική παράδοση και τις αισθητικές αξίες". [Βλ. σχετικά: Παναγοπούλου, ό.π., σελ.19 επ., η ίδια, ΠοινΔικ 2000, σελ.718. Σχετικά με τις εκφάνσεις του περιβάλλοντος επίσης βλ.: Χαραλαμπίδης, ό.π. σελ. 46, Ιωαννίδης, ΠοινΔικ 2000, σελ.731, Ρέμελης, *Η προστασία του περιβάλλοντος*, σελ.156, Μανωλεδάκης, *ΤΟ ΕΝΝΟΜΟ ΑΓΑΘΟ*, σελ. 328.

²⁴⁸ Ενοώντας ένα σφόδρα επιβαρυνόμενο και υποβαθμισμένο φυσικό περιβάλλον, οικολογικής ανισορροπίας και εξαντληθέντων φυσικών πόρων.

οι λοιπές προσβολές με μόνη τη μόλυνση του ποταμού που έφτασε μέχρι το σημείο να βλάψει εκτεταμένα την πλούσια ως τότε χλωρίδα πλησίον του;

Σύμφωνα με την ανθρωποκεντρική αντίληψη, όχι. Κατά την παλαιότερη αυτή και μη επικρατούσα άποψη, οι οικείες ποινικές διατάξεις δεν προστατεύουν το περιβάλλον καθαυτό, αλλά ατομικά έννομα αγαθά, όπως η ίδια η ζωή, η υγεία, η ιδιοκτησία, που εξαρτάται από την εμφάνιση, την καλή κατάσταση του περιβάλλοντος²⁴⁹. Το περιβάλλον αποτελεί, λοιπόν, φυσική προϋπόθεση των ατομικών αγαθών, όπισθεν της βασικής στόχευσης που είναι ο άνθρωπος. Υπό το ίδιο πνεύμα, υποστηρίζεται ότι το άρθρο 24 του Συντάγματος δεν διασφαλίζει την προστασία του περιβάλλοντος ως αυτοσκοπό, αλλά προς διασφάλιση των επιμέρους ατομικών αγαθών.

Άλλως έχουν τα πράγματα σύμφωνα με την οικολογική/ οικοκεντρική αντίληψη²⁵⁰. Εν προκειμένω, το περιβάλλον αποτελεί αυτόνομο αγαθό με αυτοτελή αξία και άρα χρήζει και αυτοτελούς προστασίας. Έτσι το περιβάλλον αυτονομείται ως μέγεθος και απολαμβάνει προστασίας ανεξαρτήτως αν προσβάλλονται επιπλέον ατομικά έννομα αγαθά. Η εν λόγω αντίληψη αποδίδει πληρέστερα το προστατευτέο μέγεθος αφού περιλαμβάνει και περιβαλλοντικές προσβολές που μόνο έμμεσα προσβάλλουν τον άνθρωπο²⁵¹. Τυπικό επιχείρημα υπέρ αυτής συνάγεται και από το γράμμα του άρθρου 28 παρ. 1, 2α' του Ν.1650/1986, δεδομένου ότι η ρύπανση ή υποβάθμιση του περιβάλλοντος τιμωρείται χωρίς να προσαπαιτείται *prima facie* η συνδρομή οποιουδήποτε άλλου στοιχείου. Δηλαδή αρκεί το ίδιο το γεγονός της ρύπανσης χωρίς να χρειάζεται να επέλθει κάποιο αποτέλεσμα στον άνθρωπο για να πληρωθεί η ειδική υπόσταση του βασικού εγκλήματος. Συν τοις άλλοις, αξιόπιστο ενδείκτη περί του ασφαλούς της παραπάνω κατεύθυνσης, λέγεται ότι συνιστά ο ίδιος ο τίτλος του κεφαλαίου Γ' του τροποποιητικού Ν.4042/2012 όπου αναγράφεται "Για την προστασία του περιβάλλοντος" άνευ ετέρου. Βέβαια ενέχει ρίσκο η άντληση επιχειρημάτων προς τη μία ή την άλλη κατεύθυνση από τον τίτλο ενός κεφαλαίου όσο και αν παραδοσιακά επιχειρείται έτσι να αποδοθεί συνοπτικά το περιεχόμενο των διατάξεων που ακολουθούν και το πεδίο προστασίας του. Εξάλλου, το περιβάλλον προστατεύεται ούτως ή άλλως. Το θέμα είναι αν η προστασία που του επεφύλαξε ο νομοθέτης είναι αυτόφωτη ή ετερόφωτη και εκεί ακριβώς εντοπίζεται η διχοστασία. Συναφώς έχουν τα πράγματα εν σχέσει με το ιστορικοβουλευτικό επιχείρημα που αρύεται από την Αιτιολογική Έκθεση, όπου ρητά αναφέρεται η σημασία του *εννόμου αγαθού* περιβάλλον για την κοινωνική ζωή. Τέλος, σαφώς πειστικότερη είναι η σκέψη που οδηγεί στην οικολογική άποψη εστιάζοντας στην αναφορά που κάνει ο νόμος στο πολιτιστικό περιβάλλον (βλ.: 2 παρ.1 του Ν.1650/1986), ιδίως δε στις έννοιες "ποιότητα ζωής", "ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά", "αισθητικές αξίες", η υποβάθμιση ή καταστροφή των οποίων δεν επάγεται κινδύνους ή βλάβες της ζωής, υγείας.

Δεχόμενοι την τελευταία, λοιπόν αντίληψη μένει να απαντήσουμε ένα τελειωτικό ερώτημα: Ακόμη και έτσι, όπου το πεδίο προστασίας ξεφεύγει από το στενό πλαίσιο προσβολής

²⁴⁹ Υποστηρίζεται υπό το ίδιο πρίσμα, ότι το 24 του Συντάγματος δεν διασφαλίζει την προστασία του περιβάλλοντος ως αυτοσκοπό αλλά προς διασφάλιση των αναφερθέντων ατομικών εννόμων αγαθών [Γιαννόπουλος, ΠοινΔικ 2000, σελ.734].

²⁵⁰ Μανωλεδάκης, ΤΟ ΕΝΝΟΜΟ ΑΓΑΘΟ, σελ.325 επ., ο ίδιος, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, σελ. 125, Καϊάφα-Γκμπάντι, ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΩΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΓΚΛΗΜΑΤΩΝ, σελ. 108 επ., Μανωλεδάκης με επιμέλεια Καϊάφα-Γκμπάντι και Συμεωνίδου-Καστανίδου, ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ -ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ, επιτομή, σελ.170 επ., Παναγοπούλου, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, σελ.13 επ.

²⁵¹ Για παράδειγμα, μόλυνση λίμνης εντελώς απομονωμένης, η οποία δε γεννά καν αφηρημένο κίνδυνο για ορισμένο ατομικό έννομο αγαθό. Εντούτοις, το περιβάλλον και εδώ ακόμη πλήρως.

ατομικών εννόμων αγαθών, μπορεί να υποστηριχθεί με βεβαιότητα ότι το περιβάλλον προστατεύεται πλέον ως κοινωνικό έννομο αγαθό (αφού το βάρος πέφτει σε έννοιες όπως αισθητική αξία, ποιότητα ζωής ανθρώπου, προσωπική ελευθερία) ή μήπως μπορεί να χωρήσει μια έτι απώτερη σύλληψη, βάσει της οποίας το περιβάλλον προστατεύεται καθαυτό, γι' αυτό που είναι; Με λίγα λόγια, είμαστε αντιμέτωποι με μια απόλυτη²⁵² αυτονόμηση ή σχετική²⁵³; Η απάντηση είναι ότι η αυτονόμηση (πρέπει να) είναι σχετική²⁵⁴. Το περιβάλλον δηλαδή και πάλι προστατεύεται για τον άνθρωπο και ενόψει του ανθρώπου²⁵⁵. Απλώς με τη γενικότερη σύλληψη δεχόμαστε μία μακροπρόθεσμη, όπως ήδη υπονοήθηκε, προστασία και για τους ανθρώπους που δεν έχουν γεννηθεί ακόμη²⁵⁶. Λόγου χάρι, ας φανταστούμε μία περιβαλλοντική μόλυνση που όχι μόνο δεν επιβαρύνει την τωρινή και παρούσα γενιά αλλά ενδέχεται -μικροσκοπικά εξετάζοντάς το- να την ωφελεί κιόλας, προσδοκάται, ωστόσο, να πλήξει όσους μέλλει να έρθουν. Η αυτονόμηση τούτη ευνοεί και την προστασία των γενεών αυτών.

Η μόλις ανωτέρω ανάπτυξη αφορά στην εν γένει πρόσληψη του εννόμου αγαθού περιβάλλον και καταλαμβάνει όλες τις επιμέρους περιβαλλοντικές νομοθεσίες. Το ζήτημα όμως της αυτοτέλειας ή όχι των επιμέρους μορφών περιβαλλοντικής προστατευτέας αξίας είναι διαφορετικό. Έτσι επί παραδείγματι στο Ν. 743/1977 *‘περί προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων’* προκύπτει το ερώτημα αν το έννομο αγαθό θαλάσσιο περιβάλλον θα ιδωθεί ως αυτοτελές έννομο αγαθό²⁵⁷ ή ως υποπερίπτωση (έννοια είδους) του εννόμου αγαθού περιβάλλον²⁵⁸. Εξάλλου, η διακεκριμένη εκδοχή του εδαφίου β', προστατεύει πλην του περιβάλλοντος και τα ατομικά έννομα αγαθά της ζωής, της ιδιοκτησίας και της υγείας²⁵⁹.

2. Το συναρτώμενο ζήτημα της φύσης των εν λόγω εγκλημάτων

²⁵² Βάσει της απόλυτης αυτονόμησης το περιβάλλον δεν έλκει την απαξία του από τις συνέπειες που μπορεί να έχει για τον άνθρωπο, αφού αυτές δεν τυποποιούνται στη βασική υπόσταση του 1650/1986, αλλά αρκούν οι συνέπειες που έχει για το περιβάλλον η εγκληματική συμπεριφορά (ρύπανση και υποβάθμιση), [Παναγοπούλου, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, σελ. 14, της ίδιας, Αρμ 2011, σελ 555 επ., Χαραλαμπίδης, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, σελ.47, Ιωαννίδης, ΠοινΔικ 2000, σελ.731 επ.. Βλ. επίσης σε Αιτιολογική Έκθεση Ν.3937/2011 (σελ.2)]

²⁵³ Γιαννόπουλος, ΠοινΔικ 2000, σελ.734. Μοροζίνης Ι, ό.π., σελ.7, Μπήκα, Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΛΟΓΙΚΗ ΣΚΟΠΙΑ, Νομική Βιβλιοθήκη, 1996, σελ. 121.

²⁵⁴ Υπέρ της σχετικής αυτονόμησης συνηγορεί και η Αιτιολογική Έκθεση του Ν.3937/2011. Συγκεκριμένα αναφέρει ότι σκοπός του είναι η αποτελεσματική προστασία της βιοποικιλότητας, που νοείται ως η ποικιλία των εκφάνσεων όλων των μορφών ζωής σε κάθε επίπεδο, από το γενετικό, το επίπεδο των ειδών και των οικοσυστημάτων, μέχρι το επίπεδο του τοπίου. Στο ίδιο μήκος κύματος κινείται εκ του αποτελέσματος και η Αιτιολογική Έκθεση του Ν.4042/2012, η οποία επισημαίνει σχετικά με τη σημασία του εννόμου αγαθού του περιβάλλοντος στην κοινωνική ζωή ότι "είναι εμφανές ότι αυτός που καταστρέφει το περιβάλλον αναιρεί τις θεμελιώδεις προϋποθέσεις επιβίωσης του ανθρώπου".

²⁵⁵ Εξάλλου, ενδεχόμενη απόλυτη αυτονόμηση παρορά την ιεράρχηση του ίδιου του Συντάγματος, που έθεσε ως πρωταρχική υποχρέωση του κράτους το σεβασμό της αξίας του ανθρώπου (2 παρ.1), ώστε η υποχρέωση για προστασία του περιβάλλοντος του 24 έπεται και δεν προηγείται αυτής.

²⁵⁶ Όπως χαρακτηριστικά λέγεται, το περιβάλλον είναι ένα λειτουργικό έννομο αγαθό, δεδομένου ότι έχει βέβαια ανταξία, που όμως απορρέει και εκτείνεται μέχρι του βαθμού που υπηρετεί την υπέρτατη συνταγματική αξία, τον άνθρωπο, τόσο σε παροντική όσο και μελλοντική προοπτική, χωρίς, ωστόσο, τούτο να αναιρεί την αυτοτελή ποινική προστασία του [Παπανεοφύτου, ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ, ό.π., σελ.259].

²⁵⁷ Παπανεοφύτου, Αντεγκληματική Πολιτική ΙΙΙ, σελ. 412.

²⁵⁸ Μοροζίνης ΙΙΙ, ό.π., σελ.3.

²⁵⁹ Μοροζίνης, ό.α.π..

Η στάση που τηρεί κανείς εν σχέσει με το προσβαλλόμενο έννομο αγαθό, προδικάζει (μόνο εν μέρει) τη θέση του σχετικά με το αν τα βασικά εγκλήματα του 28 παρ.1,2α' του Ν.1650/1986 είναι εγκλήματα βλάβης ή διακινδύνευσης.

Από τη μια λοιπόν, οι υποστηρικτές της ανθρωποκεντρικής αντίληψης αντιλαμβάνονται εύλογα τα βασικά αδικήματα ως εγκλήματα διακινδύνευσης των ατομικών εννόμων αγαθών, τα οποία κατά τη γνώμη τους επιχειρεί να προστατέψει ο νομοθέτης. Επειδή μάλιστα στις επιμέρους υποστάσεις δεν μνημονεύεται ρητά ο κίνδυνος γι' αυτά, πρόκειται για εγκλήματα *αφηρημένης* διακινδύνευσης (των ατομικών εννόμων αγαθών). Διαφορετική διακινδύνευση και δη *δυνητική* (του περιβάλλοντος ή των ατομικών εννόμων αγαθών)²⁶⁰, βλέπει μια άλλη άποψη, με το σκεπτικό ότι ο κίνδυνος (για το περιβάλλον ή τα ατομικά έννομα αγαθά) προβλέπεται έμμεσα, συναγόμενος δια της περιγραφής των πράξεων προσβολής, ως δυνάμενος να προκύψει²⁶¹. Ωστόσο, κάτι τέτοιο ελέγχεται ως ανακριβές. Και τούτο διότι η ελάχιστη ποσότητα ρύπανσης (ή το ελάχιστο επίπεδο υποβάθμισης) που απαιτείται να υφίσταται για να στοιχειοθετηθούν τα βασικά εγκλήματα του νόμου, πόρρω απέχει από τα είναι επιβλαβής ή να εγκυμονεί κινδύνους για τη ζωή ή την υγεία του ανθρώπου. Τα στοιχεία της επιστήμης και της κοινής πείρας, έως τώρα τουλάχιστον, μαρτυρούν ότι η ρύπανση του περιβάλλοντος τελεί εν εξελίξει πολύ πριν οι καταστροφικές της συνέπειες αρχίσουν να επιδρούν στα ατομικά αγαθά του ανθρώπου²⁶². Συνεπώς η προστασία του περιβάλλοντος είναι αναγκαία σε προωθημένο²⁶³ ήδη στάδιο σε σχέση με την ανάγκη προστασίας του ανθρώπου έστω από ήδη δημιουργηθέντες όρους κινδύνου που καθόλου βέβαιο δεν είναι αν κάποτε προκύψουν. Σαφώς πειστικότερα, καίτοι εκ πρώτης άποψης *de lege ferenda*, είναι τα

²⁶⁰ Πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα, ωστόσο, ότι εν προκειμένω η διακινδύνευση εντοπίζεται στο έννομο αγαθό του περιβάλλοντος και όχι στα ατομικά έννομα αγαθά. Δεν είναι τυχαίο, εξάλλου, ότι η άποψη αυτή προτείνεται από τους υποστηρικτές της οικολογικής θεώρησης. Η άποψη τούτη είναι εύλογη καθώς βασίζεται στην παραδοχή ότι κάθε επέμβαση στο περιβάλλον -ιδίως αυτή που επισυμβαίνει με την κατ' ελάχιστον παρουσία ρύπων- δεν πληροί αναγκαία και την έννοια της *ρύπανσης* ή *υποβάθμισης* ως στοιχείων της αντικειμενικής υπόστασης του νόμου αλλά ίσως δημιουργεί εστίες κινδύνου ανενεργείς που μελλοντικά πιθανολογείται να οδηγήσουν σε ρύπανση ή υποβάθμιση. Υποστηρίζεται, ωστόσο, ότι αυτή η άποψη λαθεύει ακριβώς εδώ καθώς και η παραμικρή παρουσία ρύπων επιφέρει πάντοτε αλλοίωση της φυσικής σύστασης των συστατικών στοιχείων του περιβάλλοντος και ως εκ τούτου επέρχεται το πρώτον και αυτόματα ρύπανση ή υποβάθμιση, άρα βλάβη. Το αληθινό πρόβλημα εδώ εντοπίζεται βέβαια στην προβληματικότητα του ίδιου του νόμου και στον τρόπο που περιγράφει τους ορισμούς και τις αξιόποινες πράξεις, ώστε χαρακτηρίζεται από πρόδηλη αοριστία. Καθόλου λοιπόν σαφές δεν είναι το εύρος και η ένταση της ρυπογόνου ανθρώπινης δραστηριότητας που ο νομοθέτης θέλησε να καταστήσει αξιόποινη ή αν συγκεκριμένα, αντιλαμβάνεται ένα αναπόδραστο *minimum* ρύπανσης ή υποβάθμισης που δεν θα άρμοζε να υπαχθεί λόγω αμελητέας έντασης στις έννοιες "ρύπανση" και "υποβάθμιση" του νόμου. Μόνο με διορθωτική ερμηνεία και τελολογική συστολή θα καθίστατο δυνατή μια τέτοια εν πολλοίς από τα πράγματα αναγκαία διάκριση.

²⁶¹ Το επιχείρημα τούτο αρύεται, όχι βέβαια από το γράμμα του άρθρου 28 παρ.2α', στο οποίο ασφαλώς η τυποποιούμενη περιγραφή του βασικού εγκλήματος παραπέμπει πρόδηλα σε έγκλημα βλάβης, αλλά από του ορισμούς που δίνει ο νόμος 1650/1986 στις έννοιες "ρύπανση" και "υποβάθμιση", στα άρθρα 2 παρ.2,4, όπου και αναγράφει "*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*" και "*είναι πιθανό να έχει αρνητικές συνέπειες στην οικολογική ισορροπία, στην ποιότητα ζωής και στην υγεία των κατοίκων, στην ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά και στις αισθητικές αξίες*" αντίστοιχα. Μέσω λοιπόν, αυτών των δύο διατάξεων, υποστηρίζεται ότι ο περιγραφόμενος εκεί κίνδυνος μετακυλίνεται έμμεσα στο 28 παρ.2α καθώς αξιοποιεί για την περιγραφή της αντικειμενικής του υπόστασης τους δύο αυτούς όρους.

²⁶² Επιχείρημα που απαντάει (στο) γιατί δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή η θέση που υποστηρίζει δυνητική διακινδύνευση για τα ατομικά έννομα αγαθά.

²⁶³ Λέγοντας προωθημένο στάδιο, εννοούμε ένα στάδιο περιβαλλοντικής επιβάρυνσης εντοπισμένης σε στάδιο που κανένας λόγος δεν μπορεί ακόμα να γίνει για δυνητική διακινδύνευση των ατομικών εννόμων αγαθών. Μένει εν εκκρεμότητα όμως το ερώτημα αν η ως άνω περιβαλλοντική επιβάρυνση θα προσληφθεί υπό τη σκοπιά της επιβάρυνσης υπό μορφή βλάβης ή της επιβάρυνσης υπό μορφή κινδύνου για το περιβάλλον. Και αν κανείς δεχτεί το δεύτερο, τι κίνδυνο θα προκρίνει; Δυνητικό ή συγκεκριμένο;

επιχειρήματα που προσέφερε επιπλέον η ανθρωποκεντρική αντίληψη, εστιάζοντας στο ότι τα εν λόγω εγκλήματα δεν θα έπρεπε να θεωρούνται βλάβης, αφενός γιατί υπάρχουν προσβολές του περιβάλλοντος που δεν το θίγουν καθόλου, μη αφήνοντας, όπως χαρακτηριστικά λέγεται, κάποιο ίχνος μεταβολής στην υλική του υπόσταση, αφετέρου γιατί ο ίδιος ο νομοθέτης αποδέχεται την ύπαρξη προσβολών κατά του περιβάλλοντος που εκτιμώντας είτε ως αδιάφορες είτε, εν πάσει περιπτώσει, ως αναγκαίες δεν τυποποιεί, αφετέρου τέλος, γιατί το ποινικό δίκαιο οφείλει να επέμβει προληπτικά απέναντι σε ευρείες και ανεξέλεγκτες προσβολές ήδη κατά το στάδιο του κινδύνου ή (και) της δημιουργίας των όρων του.

Οι αντιρρήσεις στους παραπάνω προβληματισμούς είναι σαφείς: Πρώτον, η βλάβη στο περιβάλλον δεν επάγεται και αναγκαία την εμφανή επένδυση στην υλική του υπόσταση, αλλά όπως υποστηρίζεται αρκεί να καταφθαί η επέλευση ορισμένου προσκόμματος στην έως τότε ομαλή λειτουργία του περιβάλλοντος²⁶⁴. Δεύτερον, το Ποινικό Δίκαιο οφείλει να επιτελεί εγγυητικό ρόλο, και τούτος ασφαλώς ευνοείται με την τυποποίηση εγκλημάτων βλάβης που διαγιγνώσκονται ευκολότερα και ασφαλέστερα. Συναφώς η διάγνωση της περιβαλλοντικής βλάβης ως εμφανούς και παρούσης είναι ακριβώς πιο εύκολη από τη διάγνωση επιβλαβών επενεργειών που επηρεάζουν αρνητικά την υγεία ή ακόμη και τη ζωή του ανθρώπου, και τούτο γιατί οι τελευταίες επισυμβαίνουν συχνά σε βάθος χρόνου, οπότε και ο αιτιώδης σύνδεσμος χαλαρώνει επικίνδυνα καθώς παρεισφρέουν ανεξάρτητα κριτήρια, όπως λ.χ. ο εν γένει τρόπος ζωής καθενός.

Εντούτοις, και πέρα από τις όποιες θεωρητικές προσεγγίσεις σχετικά με το ζήτημα, *de lege lata*²⁶⁵, όπως ακριβώς συμβαίνει και με το έννομο αγαθό, μοιάζει να μην καταλείπονται πολλά

²⁶⁴ Η λεγόμενη "ανακοπή της λειτουργικής του ικανότητας".

²⁶⁵ Νομίζω, ωστόσο, ότι αν πρέπει να κρατήσει κανείς κάτι από όλον τον προεκτεθέντα προβληματισμό περί τη φύση των βασικών εγκλημάτων του 1650/1986 είναι, ότι το νομικό κείμενο, όπως είναι διατυπωμένο, περισσότερο βοηθάει να αποκλείσουμε ορισμένες κατευθύνσεις παρά να καταλήξουμε στη μία και αναντίρρητη. Για παράδειγμα, δεν είναι καθόλου σαφές γιατί θα ήταν *contra legem* μια ερμηνεία που θα κατέφασκε δυνητική ή συγκεκριμένη διακινδύνευση για το περιβάλλον, με τη συνδυαστική επίκληση τόσο του 28 παρ.2α όσο και των 2 παρ.2,4, που ορίζουν τη ρύπανση και την υποβάθμιση. Και βέβαια, συνδυαστική στη βάση μιας έσχατης απόπειρας να ερμηνεύσουμε τις δύο διατάξεις με πνεύμα αλληλοεναρμόνισης, πράγμα ελάχιστα εφικτό, χωρίς νομοθετική παρέμβαση. Υπό το παραπάνω πρίσμα, θα ήταν πιο εύστοχο να λεχθεί ότι δεν δημιουργούνται τόσα προσκόμματα στην υιοθέτηση δυνητικής ή συγκεκριμένης διακινδύνευσης για το περιβάλλον όσα σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη εναλλακτική. Έτσι, αφενός σε σχέση με τη διακινδύνευση του περιβάλλοντος στη βάση του 2 παρ.2,4, αποκλείεται εκ προοιμίου η αφηρημένη διακινδύνευση ως πρόδηλα *contra legem* εκδοχή αφού καλά- καλά δεν συμφωνεί με το είδος κινδύνου όπως τον εισάγει η διάταξη (2 παρ.2,4). Αφετέρου, σε σχέση με τη διακινδύνευση των ατομικών εννόμων αγαθών επίσης στη βάση του 2 παρ.2,4, αποκλείεται και πάλι η αφηρημένη διακινδύνευση αφού θέτει εξ ολοκλήρου εκποδών τη διάταξη 28 παρ.2α' που ρυθμίζει ρητά βλάβη του περιβάλλοντος η οποία σε τέτοια περίπτωση καθίσταται άτοπη αφού στο κεντρικό νομοθέτημα για την προστασία του περιβάλλοντος θα εξέλειπε κάποια διάταξη που να ποινικοποιεί τις βλαπτικές για το ίδιο το περιβάλλον δραστηριότητες, ενώ η δυνητική διακινδύνευση πρέπει πάλι να αποκλειστεί για τον ίδιο λόγο· επίσης και τα δύο αυτά είδη κινδύνου αγνοούν και το ήδη αναφερθέν πραγματικό επιχείρημα ότι οι καταστροφικές περιβαλλοντικές συνέπειες με την έννοια του νόμου συχνά επέρχονται πριν τη επέλευση οποιουδήποτε καν κινδύνου για ατομικά έννομα αγαθά. Τέλος, πρέπει να αποκλειστεί και η συγκεκριμένη διακινδύνευση αφού ειδάλως θα καθίστατο πλήρως ασυνάρτητη η επιλογή του νομοθέτη να προβλέψει τέτοιο κίνδυνο ως διακεκριμένη μορφή του βασικού εγκλήματος του 28 παρ.2α', στην παράγραφο 3. Επιστρέφοντας στη διακινδύνευση του περιβάλλοντος, η δυνητική και η συγκεκριμένη διακινδύνευση φαίνεται να φαντάζουν ως τα μόνα σενάρια που δε δημιουργούν τόσο θεμελιώδεις παθογένειες. Μεταξύ των δύο κινδύνων, το γράμμα του 2 παρ.2,4 δημιουργεί την εντύπωση ότι πρόκειται περί δυνητικής. Όμως αν δεχτούμε την άποψη του Μοροζίνη [Μοροζίνης, Περιβάλλον ΙΙ, σελ. 30], σύμφωνα με την οποία ο νόμος περιγράφει έγκλημα αποτελέσματος -εφόσον η πλήρωση της αντικειμενικής υπόστασης προϋποθέτει αφενός πράξη ή παράλειψη που προκαλεί ρύπανση ή υποβάθμιση και αφετέρου άσκηση δραστηριότητας ή επιχείρησης και εξ αυτών υποβάθμιση- το οποίο δεν μπορεί να αποτελέσει έγκλημα δυνητικής διακινδύνευσης καθώς τα τελευταία ως υποκατηγορία των εγκλημάτων αφηρημένης

περιθώρια αμφισβήτησης ως προς την επικροτέα κατεύθυνση. Πρώτον, εφόσον το έννομο αγαθό, που διαφαίνεται από τη διατύπωση του νόμου είναι το περιβάλλον, τότε είναι σχεδόν²⁶⁶ μονόδρομος η κατάφαση εγκλήματος βλάβης του υπερατομικού αυτού αγαθού. Δεύτερον και κυριότερα, αξίζει να προσεχθεί ότι παράλληλα με την τυποποίηση βασικών μορφών, ο νομοθέτης τυποποίησε και την επέλευση συγκεκριμένου κινδύνου των ατομικών εννόμων αγαθών, ήτοι τη συγκεκριμένη διακινδύνευση της ζωής ή της υγείας, ως διακεκριμένης παραλλαγής. Συνεπώς όπου θέλησε την ταυτόχρονη στοιχειοθέτηση του κινδύνου (δηλαδή για ατομικά έννομα αγαθά) πέραν της βλάβης του περιβάλλοντος, πρόβλεψε τούτο ρητά. Και ακριβώς η επιλογή της διακεκριμένης μορφής του 28 παρ.3 μαρτυρά ακριβώς ότι συντρέχει επιπλέον άδικο, που χρήζει βαρύτερης κύρωσης, όπου πέραν του περιβάλλοντος, συμπροσβάλλεται, με τη μορφή διακινδύνευσης αυτήν τη φορά, και ένα περαιτέρω έννομο αγαθό.

B. Το νομικό πλαίσιο

1. Ν.743/1977

Ο Ν.743/1977 και δη η κρίσιμη διάταξη του άρθρου 13²⁶⁷ είναι η παλαιότερη περιβαλλοντική ποινική ρύθμιση του ελληνικού δικαίου. Πρόκειται μάλιστα για το βασικό

διακινδύνευσης, τα οποία είναι πάντα εγκλήματα απλής συμπεριφοράς. Συνεπώς τα εγκλήματα δυνητικής διακινδύνευσης είναι κι αυτά πάντοτε εγκλήματα απλής συμπεριφοράς. Το χαρακτηριστικό τους είναι ότι περιγράφουν στην υπόστασή τους και μια ιδιότητα της συμπεριφοράς -εν αντιθέσει με τα αφηρημένης- που συνίσταται στη γενική ικανότητα ή προσφορότητά της να προκαλέσει κίνδυνο για το εκάστοτε προστατευόμενο έννομο αγαθό διαπιστούμενο *in concreto*. Εν προκειμένω όμως η επικινδυνότητα δεν αναφέρεται στην εγκληματική συμπεριφορά, αλλά συνιστά μια ιδιότητα του εγκληματικού αποτελέσματος. Δεν είναι επικίνδυνη η συμπεριφορά, αλλά το αποτέλεσμα είναι ένας κίνδυνος, όπως συμβαίνει στα εγκλήματα συγκεκριμένης διακινδύνευσης. Έτσι διαβάζοντας το 2 του ν.1650/1986 προκύπτει ότι δεν περιγράφουν μια επικινδυνότητα της συμπεριφοράς του δράστη, αλλά προσδιορίζουν ειδικότερα την ασυνήθιστη, μη κανονική κατάσταση, που μπορεί ανά πάσα στιγμή να εξελιχθεί σε βλάβη όσον αφορά το περιβάλλον, καθώς ήδη έχουν αρχίσει να συντρέχουν κάποια εμπειρικά δεδομένα- όροι της, πχ. παρουσία στο περιβάλλον ρύπων, οι οποίοι είναι αναγκαίοι αιτιακοί όροι σταδιακής εξέλιξης προς τη βλάβη. Επομένως ιδίως η συγκεκριμένη διακινδύνευση του περιβάλλοντος παρέχει μια μάλλον αξιόπιστη εναλλακτική, σαν ένα πεδίο προστασίας του περιβάλλοντος έμπροσθεν της αναμφισβήτητης και σαφώς τυποποιούμενης στο 28 παρ.2α' (περιβαλλοντική) βλάβης. Συν τοις άλλοις επιτυγχάνεται έτσι μια εντονότερη εμπλοκή της ποινικής διάταξης στην περιβαλλοντική προστασία, σε στάδιο που προηγείται της βλάβης, εκεί που ακόμα διαμορφώνονται οι όροι κινδύνου, οπότε επιτελούνται λειτουργίες προληπτικής πολιτικής που ενδέχεται να αποσοβήσουν μια μελλοντική σοβαρή και εκτεταμένη καταστροφή. Από την άλλη, τέλος, η υιοθέτηση θέσης που απαιτεί (μόνον) βλάβη του περιβάλλοντος για την ενεργοποίηση του βασικού εγκλήματος, φαίνεται ως η πιο γραμματικά συνεπής με το 28 παρ.2α' το οποίο στοιχειοθετεί έγκλημα βλάβης και συνιστά την κυρωτική διάταξη που παρέχει την ερευνώμενη ειδική υπόσταση τη στιγμή που οι υποστηρικτές της συγκεκριμένης περιβαλλοντικής διακινδύνευσης υποστηρίζουν ότι η βλάβη του περιβάλλοντος αποτελεί την ουσιαστική αποπεράτωση του αδικήματος που ήδη έχει τελεστεί κατ' αντικειμενική υπόσταση, υπό τη μορφή θέσης εμπειρικών όρων κινδύνου, στη βάση των ορισμών του 2 παρ.2,4. Τέλος η απαίτηση επέλευσης βλάβης σε ατομικά έννομα αγαθά είναι αφενός *contra legem* και αφετέρου, όπως συμβαίνει και παραπάνω, καθιστά εντελώς ασυνάρτητη τη ρητή μέριμνα που έλαβε ήδη ο νομοθέτης για τόσο ως προς τη διακινδύνευση όσο και ως προς τη βλάβη των ατομικών εννόμων αγαθών, με την κατασκευή διακεκριμένων μορφών στην παράγραφο τρία.

²⁶⁶ Βλ σχετικές αναπτύξεις στην ανωτέρω υποσημείωση 55.

²⁶⁷ 13 παρ.1 *Οι παραβάτες του παρόντος Νόμου, της Σύμβασης και των Προεδρικών Διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων που εκδίδονται σε εκτέλεση αυτών, τιμωρούνται ποινικά, διοικητικά και πειθαρχικά ως εξής:*

(Α) Ποινικές κυρώσεις:

ι. Αυτοί που με πρόθεση προκαλούν σοβαρή ρύπανση τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον 3 μηνών. Αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος ζημιάς ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα, τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους.

νομοθέτημα σε σχέση με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Είναι λευκός ποινικός νόμος και τυποποιεί έγκλημα βλάβης του τελευταίου εν αντιθέσει με τον συστηματικά απείθαρχο ν.1650/1986, που τυποποιεί βασικά εγκλήματα διακινδύνευσης²⁶⁸.

Δεδομένου ότι πρόκειται για ύλη που προορίζεται εξορισμού να προστατέψει το θαλάσσιο περιβάλλον, είναι ως εκ τούτου εκείνη που καταρχήν καταλαμβάνει ενέργειες του εντός του πλοίου κυριαρχικά δραστηριοποιούμενου πλοιάρχου. Έπεται λοιπόν ότι ελάσσονα επί παραδείγματι²⁶⁹ πρόταση αφορώσα πλοίαρχο πλοίου με ρωσική σημαία, που δεν είχε φροντίσει για τη σωστή συντήρηση και την καλή κατάσταση των μηχανών του πλοίου, ώστε επισυνέβη διαρροή στη θάλασσα πετρελαιοειδών σε έκταση 30 τ.μ. προκαλώντας σοβαρά ρύπανση και θαλάσσια περιβαλλοντική υποβάθμιση, ενεργοποιεί καταρχήν τα αντανακλαστικά του 743/1977. Για αυτό αρμόζει να εμβαθύνουμε ως εξής:

i. Αντικειμενική υπόσταση

Το έγκλημα απαιτεί σοβαρή κατά την έννοια του νόμου ρύπανση. Τελείται με πράξη ή παράλειψη. Το έγκλημα ενεργείας είναι κοινό μη απαιτώντας ιδιαίτερες ιδιότητες στο πρόσωπο του υποκειμένου που το τελεί. Αυτονόητα επομένως δεν τελείται μόνον²⁷⁰ από πλοίαρχο αλλά και από πλοίαρχο, εφόσον πραγματώνει την τυποποιούμενη εγκληματική συμπεριφορά. Το δε έγκλημα παράλειψης προαπαιτεί να συντρέχει στο πρόσωπο του δράστη ιδιαίτερη νομική υποχρέωση και είναι έγκλημα καθήκοντος. Ως εκ τούτου είναι κρίσιμο να εξειδικεύεται το εκάστοτε περιεχόμενο του καθήκοντος του πλοιάρχου. καθότι η εκπλήρωση των καθηκόντων ενημέρωσης, ανάθεσης σε τρίτους κλπ., οδηγεί σε απαλλαγή από την ποινική ευθύνη για το δια παραλείψεως έγκλημα, έστω κι αν κατά αποτέλεσμα η ρύπανση δεν απετράπη. Στο αυτό πλαίσιο η πρώτη παράγραφος του άρθρου 11²⁷¹ του 743/1977 αναφέρει ότι *‘Σε περίπτωση ρύπανσης ή πιθανού κινδύνου πρόκλησης αυτής, ο πλοίαρχος και ο εκπρόσωπος του πλοίου, ο προϊστάμενος ή διευθυντής της εγκατάστασης, καθώς και οι τυχόν εντεταλμένοι υποχρεούνται να αναφέρουν αμέσως το περιστατικό στην αρμόδια Λιμενική Αρχή ή στο Υπουργείο και να λάβουν άμεσα κάθε πρόσφορο μέτρο για την αποτροπή, περιορισμό και αντιμετώπιση της ρύπανσης, ενεργώντας σύμφωνα με τα υφιστάμενα σχέδια αντιμετώπισης της ρύπανσης. Σε περίπτωση που για οποιονδήποτε λόγο αυτός*

ii. Αυτοί που αμέλεια γίνονται υπαίτιοι των παραπάνω πράξεων τιμωρούνται με φυλάκιση. Αυτοί μπορούν να απαλλάσσονται από κάθε ποινή, αν με δική τους πρωτοβουλία εξουδετερώσουν τη ρύπανση και αποτρέψουν κάθε βλάβη ή ζημία που μπορεί να επέλθει ή αν με γρήγορη αναγγελία προ τις Αρχές συντελέσουν στην εξουδετέρωση της ρύπανσης, καταβάλλοντας ταυτόχρονα και τις συναφείς δαπάνες.

²⁶⁸ *Infra* υπό 3-B.2

²⁶⁹ ΑΠ 247/2000 ΠοινΔικ 2000, σελ. 716.

²⁷⁰ Η διάταξη όχι μόνο δεν αποκλείει η σοβαρή ρύπανση να τελεστεί από πρόσωπο άλλο του πλοιάρχου - καταλαμβάνοντας καταρχήν οποιοδήποτε υπεύθυνο πρόσωπο μιας θαλάσσιας αποστολής λ.χ. πλήρωμα- αλλά κάλλιστα περιλαμβάνει όλες τις περιπτώσεις μιας από ξηρά τελούμενης προσβολής, που καταλήγει να προσβάλει το θαλάσσιο περιβάλλον. Έχει έτσι κριθεί νομολογιακά ότι συνιστά σοβαρή ρύπανση της θάλασσας η διοχέτευση αποβλήτων μεταλλουργικού εργοστασίου, με αποτέλεσμα την αλλοίωση της φυσικής κατάστασης του θαλασσίου νερού, το οποίο κατέστη επιβλαβές για την πανίδα και χλωρίδα του βυθού (ΑΠ 308/2002). Ακόμα, σοβαρή ρύπανση κατά την έννοια της ρύθμισης, κρίθηκε ότι συνιστά η εκβολή στη θάλασσα αποχετευτικών λυμάτων ξενοδοχείου άνευ προηγούμενης κατεργασία δια βιολογικού καθαρισμού (ΑΠ 1371/1983) αλλά και η εκβολή σε αυτή αποβλήτων χαρτοβιομηχανίας εκ χρωστικών και χημικών ουσιών (ΑΠ 1493/1983). Παρεμφερώς τέλος είχε το πράγμα στην ΑΠ 733/1984.

²⁷¹ Το άρθρο 11 παρ. 1 του 743/1977, όπως και το άρθρο 3 του ίδιου, στο οποίο γίνεται αναφορά αμέσως παρακάτω αποτελούν περιπτώσεις εσωτερικής παραπομπής σε επιτακτικό κανόνα, η παράβαση του οποίου στοιχειοθετεί αμέσως δια παραλείψεως τέλεση -τουτέστι χωρίς προηγούμενη προσφυγή στους όρους του 15 ΠΚ- και προσδιορίζει το περιεχόμενο της σχετικής ιδιαίτερης νομικής υποχρέωσης προς αποτροπή ή άρση της θαλασσίας ρύπανσης.

που προκάλεσε τη ρύπανση, οι συνυπεύθυνοι και οι τυχόν εντεταλμένοι αδυνατούν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα στην έκταση, που απαιτείται, υποχρεούνται να αναθέτουν αμέσως τις εργασίες αυτές σε αναγνωρισμένες επιχειρήσεις αντιμετώπισης της ρύπανσης, ευθυνόμενοι επιπρόσθετα για τις συνέπειες κάθε καθυστέρησης.”. Νομολογιακά εκρίθη²⁷² ότι αρκεί η επίκληση τούτης της διάταξης για να πληρωθεί η δια παραλείψεως υπαλλαγή του 13 παρ.1. Περαιτέρω διατάξεις που θεμελιώνουν το καθήκον άρσης-αποτροπής του αξιόποινου αποτελέσματος εντοπίζονται στις διοικητικές διατάξεις και τις κανονιστικές διοικητικές πράξεις, όπου παραπέμπει ο λευκός ποινικός κανόνας και περιλαμβάνουν επιτακτικούς πρωτεύοντες κανόνες, ήτοι επιβάλλουν καθήκοντα ενεργείας²⁷³. Προς αυτήν την κατεύθυνση, άξιο αναφοράς το λεκτικό του άρθρου 7 παρ.1 της Υπουργικής Απόφασης 8111.1/41/’09²⁷⁴ βάσει της οποίας ‘ *οι πλοίαρχοι των πλοίων που καταπλέουν σε ελληνικό λιμένα, πριν αποπλεύσουν από το λιμένα, παραδίδουν όλα τα απόβλητα που παράγονται στα πλοία σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής.*’.

Ομοίως και η πράξη του υπαιτίου δέον να αφορά παράβαση πρωτεύοντος κανόνα για την καθαρή λειτουργία των πλοίων, των εγκαταστάσεων ξηράς κλπ., που περιέχονται στην τελική μορφή²⁷⁵ του 743/1977, στις Διεθνείς Συμβάσεις για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και στις κανονιστικές διοικητικές πράξεις που εκδίδονται κατ’ εξουσιοδότησή τους²⁷⁶. Κατά τη ρητή αναφορά του 13 παρ. 1, η τυποποιούμενη συμπεριφορά αρύεται την αξιόποινη υφή της από διοικητικές διατάξεις²⁷⁷. Απαιτείται, ώστε, σχετική εξουσιοδότηση και εν συνεχεία σε εκτέλεση αυτής έκδοση Προεδρικών Διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων, ενώ περαιτέρω, κυρώσεις επιβάλλονται σε παραβάτες του ‘...*παρόντος Νόμου και της Σύμβασης...*’. Κατά το άρθρο 1 εδ. ιε’ ως Διεθνείς Συμβάσεις νοούνται όσες ‘...*έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα και ισχύουν, μαζί με τα Πρωτόκολλα, τα Παραρτήματα και τις προσθήκες τους και που αναφέρονται με κάθε τρόπο σε θέματα ρύπανσης της θάλασσας και γενικά προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.*’. Χρειάζεται να προσεχθεί έτσι ότι ο νόμος, λευκός καθώς είναι περιορίζει τον αξιόποινο χαρακτήρα του στα νομικά κείμενα που εκδίδονται κατ’ εξουσιοδότησή του. Αντίστροφα έλλειψη νομοθετικής εξουσιοδότησης εκ του 743/1977 ή της Σύμβασης- εμποδίζει έτερες κανονιστικές διοικητικές πράξεις να εμπλουτίσουν την περιπτωσιολογία εφαρμογής του σε επιπλέον συμπεριφορές προς αποφυγή συνταγματικά ασυγχώρητης αναλογικής εφαρμογής. Ο ξένος τυπικός νόμος δύναται απλώς να επικαλεστεί τον 743/1977 αποκλειστικά σε επίπεδο ποινών, πράγμα που προϋποθέτει να τυποποιεί εξολοκλήρου την αξιόποινη συμπεριφορά σε επίπεδο αντικειμενικής και υποκειμενικής υπόστασης.

Η ως άνω τελευταία άποψη δεν είναι απροσμάχητη, ούτε ερμηνευτικά²⁷⁸, ούτε νομοθετικά. Μολονότι το γράμμα του άρθρου 13 μοιάζει να είναι ξεκάθαρο, υπάρχουν περιπτώσεις που το λεκτικό του συμπληρώνεται από άλλα συναφή νομοθετήματα που προνοούν για την εύρυθμη

²⁷² ΑΠ 1682/1998, ΠΧ1999, σελ.939.

²⁷³ Μοροζίνης, ό.π., σελ. 6.

²⁷⁴ Πρόκειται για κανονιστική διοικητική πράξη που θέτει απαγορευτικούς κανόνες δικαίου. Βλ. ΦΕΚ Β’412/6-3-2009 για ‘ *Μέτρα και όρους για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της υπ. αριθμ. 71/2007 Οδηγίας*’.

²⁷⁵ Όπως δηλαδή ισχύει μετά την κωδικοποίησή του από το ΠΔ 55/1998.

²⁷⁶ Αναγνωστόπουλος, *Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος*, σελ. 84, Μοροζίνης, ό.π., σελ. 3.

²⁷⁷ Σε μάλλον contra legem ερμηνεία υποπίπτουν οι Kareklas/Fitrakis, Griechenland, σελ. 207, όταν κατατάσσουν την υπό ανάλυση ειδική υπόσταση στις γνήσιες ποινικές διατάξεις προστασίας του περιβάλλοντος και τούτο ακριβώς γιατί ελλείπει ωρισμένης διοικητικής πράξης η ποινική ρύθμιση αδρανεί.

²⁷⁸ Δημητράτος, ό.π., σελ.1064.

λειτουργία των πλοίων απαγορεύοντας επιπλέον απορρίψεις στη θάλασσα συγκεκριμένων ουσιών, όπως ραδιενεργά κατάλοιπα. Περίπτωση αντισυνταγματικής επιβολής ποινής αποτελεί η συμπλήρωση του 743/1977 με το άρθρο 235 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, δυνάμει του οποίου *“ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για κάθε συμβάν στο πλοίο, ιδίως δε για τη λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για την αποφυγή πρόκλησης ρύπανσης στη θάλασσα”*. Πρόκειται για διάταξη, η οποία έγινε μάλιστα προ εικοσαετίας δεκτή από τη νομολογία²⁷⁹.

Οπωσδήποτε πάντως αξίζει να επισημανθεί ότι το άρθρο 3 του 743/1977 απαγορεύει ρητώς τη συντριπτική πλειοψηφία πιθανών αξιόποινων συμπεριφορών, ώστε το 13 παρ. 1 καταλήγει να είναι μόνον τύποις λευκός ποινικός νόμος. Κατά το άρθρο 3 παρ. 1 *“Απαγορεύεται (α) Η απόρριψη στις ακτές, στα λιμάνια και στα ελληνικά χωρικά ύδατα πετρελαίου, πετρελαιοειδών μιγμάτων, επιβλαβών ουσιών ή μιγμάτων αυτών και πάσης φύσεως αποβλήτων, λυμάτων και απορριμμάτων από τα οποία μπορεί να προκληθεί ρύπανση της θάλασσας και των ακτών*²⁸⁰. (β) *Η απόρριψη πετρελαιοειδών και λοιπών ρυπαντικών ουσιών στην ανοικτή θάλασσα, από τα οποία είναι δυνατό να προκύψει ρύπανση, σύμφωνα με αυτά που ορίζουν οι ‘Συμβάσεις’*. Κατά δε την παρ. 2 *“ Η απόρριψη στη θάλασσα οποιωνδήποτε ουσιών από παράκτιες ή άλλες εγκαταστάσεις επιτρέπεται μόνο μετά από άδεια που παρέχεται σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν, εφόσον δεν υφίσταται κίνδυνος ρύπανσης.”* Έχουμε επομένως να κάνουμε με εσωτερική παραπομπή, με τα στοιχεία του άρθρου 3 να συμπληρώνουν την ειδική υπόσταση που απαξιολογείται στο άρθρο 13.

Υφίσταται έτσι μια πλατφόρμα πλείστων υποψήφιων αξιόποινων συμπεριφορών, δυνατό να συντρέξουν μεταξύ άλλων στο πρόσωπο του πλοίαρχου, αφού στην ουσία πρόκειται για τον διοικητή και κυβερνήτη του πλοίου με ιδιαίτερα εκτεταμένη τη βεντάλια των σχετικών εξουσιών, η πλημμελής ή η μη τήρηση των οποίων ενδέχεται να ενεργοποιεί τα αντανακλαστικά των παραπάνω ρυθμίσεων. Συγκεντρωτικά επομένως στο πλαίσιο της εσωτερικής παραπομπής ευθύνη του πλοίαρχου, δύναται να γεννηθεί από παράβαση των απαγορευτικών διατάξεων του άρθρου 3, των διατάξεων περί υποχρεώσεων πλοίων και δεξαμενόπλοιων του άρθρου 4 (λ.χ. μη παράδοση πετρελαιοειδούς μίγματος στις αναγνωρισμένες ευκολίες υποδοχής καταλοίπων του λιμανιού²⁸¹, απόπλους άνευ προηγούμενη παράδοσης²⁸², μη παράδοση αυτών στο επόμενο λιμάνι²⁸³), των

²⁷⁹ ΑΠ 247/2000: *“(...) Τέλος απορριπτέος τυγχάνει ο ισχυρισμός του κατηγορουμένου ότι ουδεμία ευθύνη φέρει ο ίδιος για την επίμαχη ρύπανση, αφού ανεξαρτήτως της τυχόν ευθύνης και τρίτων προσώπων, ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για κάθε συμβάν στο πλοίο, ιδίως δε για τη λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για την αποφυγή πρόκλησης ρύπανσης στη θάλασσα (άρθρο 235 ΚΑΝΔ).”*

²⁸⁰ Κατά τους ορισμούς στα εδάφια α, β, γ, η, ι, ια και ιη: Απόβλητα είναι τα υγρά που αποβάλλονται από πλοία, δεξαμενόπλοια και εγκαταστάσεις, τα οποία περιέχουν υπολείμματα των μεταφερόμενων, χρησιμοποιούμενων ή παραγόμενων υλών. Απόρριψη είναι η εκβολή ή διαφυγή οιασδήποτε ουσίας στη θάλασσα. Πετρέλαιο είναι κάθε τύπος πετρελαίου που περιλαμβάνει αργό πετρέλαιο, πετρέλαιο εξωτερικής καύσης, στερεά, πετρελαιοειδή κατάλοιπα, πετρελαιοειδή απορρίμματα και προϊόντα απόσταξης, καθώς και κάθε άλλος τύπος που, που, άσχετα από τη σύνθεσή του, χαρακτηρίζεται ειδικά από τη Σύμβαση ως πετρέλαιο. Πετρελαιοειδές μίγμα είναι κάθε μίγμα που περιέχει πετρέλαιο, όπως αυτό προσδιορίζεται από τον παρόντα Νόμο ή από τη Σύμβαση. Επιβλαβής ουσία είναι κάθε είδους στερεά, υγρή ή αέρια ουσία, η οποία χαρακτηρίζεται ως επιβλαβής και περιλαμβάνεται στους σχετικούς πίνακες των διεθνών συμβάσεων που ισχύουν και των κωδίκων Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Ι.Μ.Ο.). Λύματα είναι τα αποβαλλόμενα από το αποχετευτικό σύστημα των πλοίων και δεξαμενοπλοίων που προέρχονται από χώρους υγιεινής, ενδιάθεσης και ιατρείου του πληρώματος και των επιβατών, τα αντίστοιχα των οικιών και των κάθε είδους εγκαταστάσεων, καθώς και αυτά που προέρχονται από τους χώρους των πλοίων που μεταφέρουν ζωντανά ζώα. Απορρίμματα είναι τα πάσης φύσεως στερεά ή ημίρρευστα κατάλοιπα που αποβάλλονται από πλοία, δεξαμενόπλοια και εγκαταστάσεις ξηράς.

281 4παρ.1β'

282 4παρ.2

283 4παρ.3.

διατάξεων σχετικά με τη μετάγγιση πετρελαίου του άρθρου 6 (λ.χ. μη προηγούμενη ενημέρωση από τον πλοίαρχο της τοπικής λιμενικής αρχής ενόψει αφίξεως σε ελληνικό λιμάνι για εκφόρτωση πετρελαίου ή άλλων επιβλαβών ουσιών²⁸⁴), των διατάξεων του άρθρου 7 περί υποχρεώσεων του πλοίαρχου δεξαμενόπλοιων (λ.χ. μη αναφορά στην οικεία αρχή πραγματικών περιστατικών από τα οποία μπορεί να επέλθει θαλάσσια ρύπανση, είσοδος σε ελληνικά ύδατα άνευ τήρησης των προστατευτικών μέτρων που επέβαλε η Αρχή λόγον ότι το δεξαμενόπλοιο υπέστη φθορά ή ατύχημα²⁸⁵, των διατάξεων του άρθρου 8 περί πρόσθετων υποχρεώσεων των δεξαμενόπλοιων (μη τήρηση υποχρεωτικής πορείας, προσέγγιση για εκφόρτωση σε ελληνικό λιμάνι δεξαμενόπλοιου που δεν πληροί τα κατασκευαστικά standards που επιβάλλει διεθνή σύμβαση κυρωμένη από την Ελλάδα, παράνομη προσέγγιση δεξαμενόπλοιου περικόλειστης περιοχής²⁸⁶), του άρθρου 11 περί υποχρεώσεων υπευθύνων ρύπανσης (λ.χ. μη αναφορά από τον πλοίαρχο περιστατικού ρύπανσης ή πιθανού κινδύνου πρόκλησης τέτοιου στην αρμόδια λιμενική αρχή ή το Υπουργείο, μη λήψη όλων των πρόσφορων μέτρων για την αποτροπή ή περιορισμό της από τον πλοίαρχο, μη έγκαιρη ανάθεση λήψης των αναγκαίων μέτρων σε αρμόδιο τρίτο, εφόσον ο πλοίαρχος δεν είναι σε θέση να τα λάβει²⁸⁷). Ομοίως έχει το πράγμα με τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς κυρωμένα με νόμο, η παράβαση των οποίων συνδέεται αιτιακά με το εν συνεχεία επελθόν γεγονός της σοβαράς ρύπανσης (βλ. κανόνες MARPOL, UNCLOS, SOLAS, όπως έχουν κυρωθεί με τους Ν.1269/1986, 2321/1995, 1045/1980 αντίστοιχα κ.α.).

Είναι απαραίτητο να υπογραμμιστεί πως μολονότι οι συνέπειες μιας συμπεριφοράς που επιφέρει ρυπογόνο αποτέλεσμα δύνανται να εκτείνονται επί μακρῶ, το καθαυτό έγκλημα που περιγράφεται είναι στιγμιαίο. Τούτο σημαίνει ότι ο πλοίαρχος που προκαλεί σοβαρή θαλάσσια ρύπανση απορρίπτοντας ανεπίτρεπτα απόβλητα διαρκούντος του δρομολογίου χ, και αφού διωχθεί ποινικά ή καταδικαστεί προβεί σε εκ νέου απαγορευμένη-ακόμη και στην ίδια περιοχή-απόρριψη ενόσω διαρκεί το δρομολόγιο ψ, δεν δύναται να επικαλεστεί αντίστοιχα εκκρεμοδικία ή δεδικασμένο²⁸⁸.

ii) Το αποτέλεσμα του εγκλήματος

Δύο πράγματα είναι σκόπιμο να επισημανθούν εν προκειμένω.

Πρώτον, η υπό ανάλυση υπόσταση περιγράφει έγκλημα αποτελέσματος. Τούτο σημαίνει πως το έγκλημα στοιχειοθετείται όχι από τη στιγμή της απόρριψης ρυπογόνου ουσίας αλλά κατά τι υστερόχρονα: Χρειάζεται να επέλθει σοβαρή ρύπανση της θάλασσας, ώστε περαιτέρω

²⁸⁴ 6 παρ.4

²⁸⁵ 7 παρ.3

²⁸⁶ 8παρ.1, 8 παρ.2β, 8παρ.3

²⁸⁷ 11παρ.1

²⁸⁸ Βλ. σχετικά ΤριμΠλημΡοδ 1004/1981, ΠΧ 1981, σελ. 597

πρόκειται έγκλημα βλάβης. Ο σχετικός όρος αποσαφηνίζεται²⁸⁹ στο άρθρο 1 εδ. ιδ' του νόμου, ενώ λίγο παρακάτω, υπό ιθ' δίνεται ο ορισμός της μόλυνσης²⁹⁰ ως έννοιας είδους.

Από το στοιχείο ιδ' προκύπτει ότι αυτό που απαξιολογείται είναι η αλλοίωση της φυσικής κατάστασης του θαλασσίου ύδατος και μάλιστα ανεξάρτητα από τη δυνατότητα βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα. Η τελευταία διευκρίνιση ετέθη για δύο λόγους. Αφενός για να ιδωθεί σε αντιπαραβολή με τα ισχύοντα στο Ν.1650/1986²⁹¹, αφετέρου για να ξεκαθαριστεί ότι το επιβλαβές της αλλοίωσης για την υγεία του ανθρώπου, τη χλωρίδα και πανίδα των βυθών συνιστά απλώς τη συνηθέστερη περίπτωση ακαταλληλότητας του νερού για τις προβλεπόμενες κατά περίπτωση χρήσεις του και όχι το έτερον μέρος της διάζευξης στη ρύθμιση. Ως εκ τούτου ο 743/1977 αποσυνδέει ρητά την προστασία του οικολογικού στοιχείου από τις προσβολές ιδίως ατομικών εννόμων αγαθών²⁹². Όσον αφορά τον όρο αλλοίωση, με αυτόν πρέπει να εννοηθεί κάθε επί τα χείρω μεταβολή της προ της πράξης ή παράλειψης φυσικής, χημικής ή βιολογικής ποιότητας του θαλασσίου ύδατος. Επίσης αλλοίωση ασφαλώς νοείται και επί ήδη αλλοιωθέντα ύδατα, αφού τα φυσικά ύδατα δεν μπορεί να είναι βέβαια είτε φερ' ειπείν μολυσμένα ή αμόλυντα αλλά χωρεί διαβάθμιση όσο οι ιδιότητές τους χειροτερεύουν ολοένα²⁹³. Τέλος -και της διάταξης 13 παρ.1β, εξάλλου, παράλληλα υφισταμένης- είναι ορθότερο να δεχτούμε ότι απορρέει συγκεκριμένη διακινδύνευση²⁹⁴ από την υποπερίπτωση 'το καθιστά επιβλαβές, στην υγεία του ανθρώπου ή στην πανίδα και χλωρίδα των βυθών', πράγμα που σημαίνει ότι πρόκειται άμεσος και επικείμενος κίνδυνος δυνάμενος να εξελιχθεί σε βλάβη αφού το θαλάσσιο νερό είναι ήδη ακατάλληλο προς χρήση και όχι μια απλώς αφηρημένη²⁹⁵ επικινδυνότητα της εγκληματικής συμπεριφοράς.

Δεύτερον, η προβλεπόμενη ρύπανση πρέπει να είναι σοβαρή. Πρόκειται για αόριστη νομική έννοια, όρο αξιολογικό, που υπόκειται σε αναιρετικό έλεγχο. Κριτήριο για τη σοβαρότητα της ρύπανσης είναι κατά βάση η ικανότητα της φύσης να αποκαθιστά με τις ίδιες δυνάμεις τη βλάβη, που υπέστη. Υπό αυτό το πρίσμα συνεκτιμώνται το είδος, η έκταση και οι λοιπές περιστάσεις. Η αξιολόγηση δεν μπορεί παρά να γίνεται *in concreto*. Αξιοποιητέοι είναι επικουρικά οι κανόνες και τα πορίσματα της επιστήμης (είδος, επικινδυνότητα και ποσότητα ρύπου)²⁹⁶. Συχνά γίνεται αναφορά στο *πολύ* επιβλαβές για τους οργανισμούς και τον άνθρωπο της αλλοίωσης, στο *ουσιώδες* αυτής για τη φυσική κατάσταση του θαλασσίου ύδατος²⁹⁷. Κατ' ουσίαν ανακυκλώνονται αόριστες έννοιες που μόνο *ad hoc* απεικονίζουν ευκρινώς την αληθινή έκταση της ρυπογόνου συμπεριφοράς. Με αυτόν τον τρόπο οδηγούμαστε στο εξής αποτέλεσμα:

²⁸⁹ Ρύπανση είναι 'η παρουσία στη θάλασσα κάθε ουσίας, η οποία αλλοιώνει τη φυσική κατάσταση του θαλασσίου νερού ή το καθιστά επιβλαβές, στην υγεία του ανθρώπου ή στην πανίδα και χλωρίδα των βυθών, και γενικά ακατάλληλο για τις προβλεπόμενες κατά περίπτωση χρήσεις του'

²⁹⁰ Μόλυνση είναι 'η μορφή ρύπανσης που χαρακτηρίζεται από την παρουσία παθογόνων μικροοργανισμών στο περιβάλλον ή δεικτών που υποδηλώνουν την πιθανότητα παρουσίας τέτοιων μικροοργανισμών.'

²⁹¹ *Infra* 3-B.2

²⁹² Μοροζίνης, ό.π., σελ. 7 και εκεί παραπομπές.

²⁹³ Μοροζίνης, ό.π., σελ. 8. Βλ. όμως και Αναγνωστόπουλο, ό.π., σελ. 84

²⁹⁴ Μοροζίνης, ό.π., σελ. 8.

²⁹⁵ Αναγνωστόπουλος, ό.π., σελ. 84.

²⁹⁶ Κατά τον Τσιρίδη (Τσιρίδης, ό.π., σελ. 214), μια ρύπανση, που με τα σύγχρονα μέσα τεχνολογίας γρήγορα και ασφαλώς εξαλείφθηκε, δεν μπορεί να θεωρηθεί σοβαρή ρύπανση κατά την έννοια του νόμου. Η άποψη αυτή ελέγχεται από το Μοροζίνη (Μοροζίνης ΙΙΙ, ό.π., σελ.9) στη βάση ότι αναιρεί τον γενικοπροληπτικό σκοπό του νόμου που εγγυάται τη μέγιστη δυνατή αποτελεσματικότητα σε επίπεδο προστασίας.

²⁹⁷ ΑΠ 592/2003, ΑΠ 1682/1998

Από τη μία επιβεβαιώνεται *in abstracto* ο προορισμός του Ποινικού Δικαίου ως *ultima ratio* με αποτέλεσμα να μην ενεργοποιείται εκεί που φαινομενικά το περιβαλλοντικό διακύβευμα είναι ήσσονος διάστασης, καταλείποντας πεδίο ελεύθερο να δραστηριοποιηθούν τα αστικοδιοικητικά αντανεκλαστικά των επιμέρους νομοθεσιών. Είναι έτσι αυτονόητο ότι δεν τίθεται αμφιβολία ποινικής επέμβασης σε ακραία περιστατικά ρύπανσης επιπέδου Torrey Canyon, Amoco Cadiz ή Exxon Valdez. Σύμφωνα με το ιστορικό άλλωστε της τελευταίας περίπτωσης, ο πλοίαρχος κατά τη στιγμή του ατυχήματος, που είχε σαν αποτέλεσμα τη ρύπανση 1300μιλίων ακτογραμμής και την απώλεια ζωής τουλάχιστον 600 χιλιάδων έμβιων όντων, ήταν μεθυσμένος. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τέτοια ιστορικά διαθέτουν εξόφθαλμα ποινική απαξία. Αυτό που πρέπει να προσεχθεί είναι, ωστόσο, το εξής: Συχνά περιπτώσεις μέσης ή αμελητέας -αυτοτελώς εξεταζομένης- ρύπανσης επάγονται σπουδαία περιβαλλοντική και δη θαλάσσια επιβάρυνση επαναλαμβανόμενες και σωρευόμενες. Όπως περαιτέρω σημειώνεται²⁹⁸, αυτό οδηγεί συν τοις άλλοις στο να καταλείπεται εν τοις πράγμασι η άσκηση της ποινικής δίωξης στην ευχέρεια της εκάστοτε λιμενικής αρχής, που διαβιβάζει στην αρμόδια εισαγγελία μόνον τις κατά την κρίση της περιπτώσεις σοβαρής ρύπανσης.

iii. Εξ αμελείας τέλεση

Στο μεταίχμιο της εκ δόλου και από αμέλεια πρόκλησης σοβαρής ρύπανσης κινείται το πραγματικό που αφορά τον πλοίαρχο του Sea Diamond, το οποίο βυθίστηκε στην Καλντέρα της Σαντορίνης πριν 13 χρόνια έπειτα από πρόσκρουση σε ύφαλο, με απολογισμό δύο Γάλλους αγνοούμενους, ενώ πέραν των περιβαλλοντικών καταστροφών που προκάλεσε, συνεχίζει να αποτελεί οικολογική βόμβα για το θαλάσσιο περιβάλλον. Αξίζει να αναφερθεί ότι ενώ στο παραπεμπτικό βούλευμα η κατηγορία ήταν από αμέλεια, μετετράπη στο έγκλημα δόλου κατά την ακροαματική διαδικασία. Η απόφαση του Τριμελούς Πλημμελειοδικείου Πειραιώς ανετράπη σε δεύτερο βαθμό. Το Τριμελές Εφετείο Πειραιώς επέβαλε συνολικά 6,5 χρόνια φυλάκισης. Αναλυτικά: Δύο έτη για διατάραξη της υδάτινης συγκοινωνίας, 4 μήνες για την παραβίαση της SOLAS 1974 (παραμέληση διάσωσης ναυτιλιακών εγγράφων, παραβίαση του κανονισμού αποφυγής συγκρούσεων), 20 μήνες για ανθρωποκτονία εξ αμελείας, ένα έτος για πρόκληση ναυαγίου από αμέλεια με αποτέλεσμα τη βύθιση πλοίου και το θάνατο ανθρώπων και 18 μήνες για πρόκληση σοβαρής θαλάσσιας ρύπανσης -για την αντικειμενική στοιχειοθέτηση της οποίας πάντως το δικαστήριο της ουσίας δεν παρέσχε επαρκή αιτιολογία²⁹⁹- που παραμένει από την προηγούμενη απόφαση του ίδιου δικαστηρίου η οποία δεν αναιρέθηκε. Το Πρωτοδικείο Πειραιά (τον Ιούλιο 2013) είχε καταδικάσει αρχικά τον πλοίαρχο σε ποινή φυλάκισης 12 ετών και 10 μηνών. Σημειώνεται τέλος ότι το πλοίο αντιμετώπιζε σοβαρά προβλήματα στο μηχανοστάσιό του, καθώς λίγο πριν την πρόσκρουση είχε παρουσιάσει βλάβη στη δεξιά κύρια μηχανή. Η έκθεση αναφέρει ότι ο χάρτης που χρησιμοποιούσε ο πλοίαρχος ήταν λανθασμένος. Ωστόσο, παράλληλα, κατά τον κατάπλου, όπως τονίζεται, δεν λειτουργούσε το βυθόμετρο του πλοίου, το οποίο κατά την προσέγγιση στον ύφαλο θα κατέγραφε το μικρότερο βάθος και άρα ο πλοίαρχος και οι

²⁹⁸ Παπανεοφύτου, *Αντεγκληματική Πολιτική II*, σελ. 243

²⁹⁹ Βλ. αναλυτικότερη προσέγγιση του θέματος κατωτέρω, υπό iv

αξιωματικοί της γέφυρας θα μπορούσαν να αντιληφθούν τον επερχόμενο κίνδυνο και ενδεχομένως και να αποφύγουν την πρόσκρουση.

Το ανωτέρω ιστορικό έχει διπλό ενδιαφέρον. Αφενός παρέχει την αφορμή για τις αναπτύξεις ως προς το προβλεπόμενο προνόμιο του 13 παρ.1^α(ii) για την περίπτωση που το αδίκημα του στ' (i) τελέστηκε εξ αμελείας. Αφετέρου αποτελεί ένα μάλλον ενδεικτικό παράδειγμα αμηχανίας περί την υποκειμενική υπόσταση του κατηγορουμένου, για την οποία μολονότι κατεφάθη πρωτοδίκως δόλος, εν συνεχεία ανατράπηκε, υποβιβάζομενος σε αμέλεια α' βαθμού. Η εν λόγω κατεύθυνση, που παρεμφερώς υιοθετήθηκε και στην περίπτωση του ναυαγίου του Express Samina ενδεικνύει τη δυσκολία θεμελίωσης της αληθούς ενοχής στο έγκλημα εκεί που εμπλέκονται περισσότερα πρόσωπα, πλείονες εξουσίες και αρμοδιότητες αλλά και πράξεις και παραλείψεις. Ας μην παροράται εξάλλου, ότι πλάι στο παραπάνω ζήτημα, που εν μέρει αποτελεί ύλη αιτιώδους συνάφειας και τουλάχιστον θεωρητικά δέον να αντιμετωπίζεται προτερόχρονα σε σχέση με οποιαδήποτε παραδοχή περί αδίκου και ενοχής, ενυπάρχει και η διχοστασία σχετικά με τη φύση της αδιαφορίας του τελέσαντος ορισμένη άδικη πράξη. Αν και παρέλκει να εμβαθύνουμε εν προκειμένω, υπογραμμίζεται ότι κατά κανόνα αυτή ακριβώς η γκρίζα ζώνη υπαιτιότητας μεταξύ ενδεχόμενου δόλου και ενσυνείδητης αμέλειας προκαλεί διαφοροποιήσεις στα διατακτικά των δικαστηρίων της ουσίας.

Το άρθρο 13 παρ.1^α(ii) ορίζει: *‘Αυτοί που από αμέλεια γίνονται υπαίτιοι των παραπάνω πράξεων τιμωρούνται με φυλάκιση. Αυτοί μπορούν να απαλλάσσονται από κάθε ποινή, αν με δική τους πρωτοβουλία εξουδετερώσουν τη ρύπανση και αποτρέψουν κάθε βλάβη ή ζημία που μπορεί να επέλθει ή αν με γρήγορη αναγγελία προς τις Αρχές συντελέσουν στην εξουδετέρωση της ρύπανσης, καταβάλλοντας ταυτόχρονα και τις συναφείς δαπάνες.’* Λεκτέα είναι τα εξής: Πρώτον στο έγκλημα αμελείας που τυποποιείται απαιτείται να συντρέχουν όλοι οι αντικειμενικοί όροι που θεμελιώνουν το έγκλημα δόλου. Δεύτερον η παράβαση του αντικειμενικού καθήκοντος επιμελείας θεωρείται και εν προκειμένω ενυπάρχουσα στην παράβαση αφενός του Ν.743/1977, αφετέρου της Σύμβασης, αφετέρου τέλος των κατ' εξουσιοδότησή του εκδιδόμενων κανονιστικών πράξεων³⁰⁰. Τοιουτοτρόπως προκύπτει και η ιδιαίτερη νομική υποχρέωση, εφόσον το έγκλημα τελείται δια παραλείψεως. Η δε αναφορά του Νόμου σε τέλεση μέσω πράξης ή παράλειψης αποκλείει και στο έγκλημα αμέλειας την επίκληση του 15 ΠΚ. Οπωσδήποτε ανάμεσα στην αμελή πράξη ή παράλειψη και το αποτέλεσμα της σοβαρής ρύπανσης απαιτείται η ύπαρξη (αντικειμενικής ή υποθετικής αντίστοιχα) αιτιώδους συνάφειας. Τρίτον για να πληρωθεί η υποκειμενική υπόσταση και με σημείο αναφοράς τον αμελή πλοίαρχο αποδεικτέα το μεν η κατ' αντικειμενική κρίση μη καταβολή της απαιτούμενης προσοχής, που ο μέσος συνετός και ενσυνείδητος πλοίαρχος οφείλει κάτω από τις ίδιες πραγματικές περιστάσεις να καταβάλει υπό το φως των νομικών κανόνων, των συνηθειών που επικρατούν και της συνήθους πορεία των πραγμάτων, το δε η υποκειμενική-προσωπική περίσταση και ικανότητα του συγκεκριμένου κατηγορουμένου. Έχει νομολογηθεί ότι ενδείκτη περί της απουσίας αμέλειας συνιστά η αυξημένη προσοχή του δράστη, χάρη στην οποία αντιλαμβάνεται και αντιμετωπίζει έγκαιρα το πρόβλημα³⁰¹.

³⁰⁰ Μοροζίνης III, ό.π., σελ. 10

³⁰¹ Πρβλ. ΤριμΕφΠλημΑγ 89/1999, ΠοινΔικ 2000, σελ.726.

iv. Διακεκριμένο έγκλημα

Ειδική ρύθμιση προβλέπει ο νόμος στο 13 παρ.1^α εδ.β'³⁰², στο οποίο απαξιολογεί τη συντοίς άλλους ενδεχόμενη επικινδυνότητα για ατομικά έννομα αγαθά. Εν προκειμένω δεν απαιτείται η επέλευση ενός περαιτέρω αποτελέσματος κινδύνου ή βλάβης³⁰³. Στους Χαραλαμπάκη³⁰⁴ και Παναγοπούλου- Μπέκα³⁰⁵ εντοπίζεται η άποψη πως πρόκειται ρύθμιση διττής νομοθετικής μορφής και ως εκ τούτου στοιχειοθετείται ένα έγκλημα βλάβης σε σχέση με το έννομο αγαθό περιβάλλον -η σοβαρή δηλαδή ρύπανση που τυποποιείται στο βασικό έγκλημα του Ν.743/1977- και ένα έγκλημα δυνητικής διακινδύνευσης σε σχέση με την υγεία, τη ζωή του ανθρώπου και τα περιουσιακά αγαθά. Δυνητικής γιατί η ίδια η διατύπωση του άρθρου κάνει λόγο για κίνδυνο πιθανό (''δύναται να προκύψει'') και όχι υπαρκτό. Για τον ίδιο λόγο δεν τίθεται ζήτημα (αυτοτελούς) εκ του αποτελέσματος εγκλήματος 'εδώ πέραν του γράμματος και η ίδια κατά κανόνα η εμπειρική πραγματικότητα δεν θα επέτρεπε διαφορετική ερμηνεία με το σκεπτικό ότι συχνότατα τα επιβλαβή για τη ζωή και την υγεία του ανθρώπου αποτελέσματα επέρχονται πολύ μετά το εγκληματικό συμβάν, ενίοτε δε είναι δυσδιάκριτο και δυσσαπόδεικτο την ίδια τη στιγμή της ρύπανσης. Αυτό, ώστε, που απαξιολογείται εδώ είναι η απομακρυσμένη δυνατότητα πρόκλησης κινδύνου για τα ατομικά έννομα αγαθά³⁰⁶.

Δύο ακόμη επισημάνσεις. Πρώτον το επιβαρυντικό σκέλος της υπό εξέταση διάταξης ως μέρος της αντικειμενικής υπόστασης πρέπει να καλύπτεται από το δόλο του δράστη για να οδηγηθούμε σε αξιόποινο. Αν ο δράστης δεν καλύπτει με δόλο την επικινδυνότητα της σοβαρής ρύπανσης που προκαλεί για τα ατομικά έννομα αγαθά το αξιόποινο κατά το 30 παρ. 2 ΠΚ δεν θα επαυξηθεί. Επομένως θα τιμωρηθεί για το βασικό έγκλημα. Δεύτερον, το στοιχείο της σοβαρότητας της ρύπανσης από τη μια και της επικινδυνότητας αυτής να προκαλέσει βλάβη σε προσωπικά αγαθά από την άλλη είναι δύο στοιχεία που πρέπει να αξιολογηθούν ξεχωριστά. Οπωσδήποτε δε δεν είναι δυνατό να οδηγηθούμε αυτόματα από το ένα στο άλλο. Η πρακτική συνέπεια αυτής της παραδοχής δεν είναι αμελητέα. Ο Ν.1650/1986 χρησιμοποιεί στις ειδικές υποστάσεις των ρυθμίσεων του παρεμφερείς δυνητικές διατυπώσεις. Ως εκ τούτου αν η επικίνδυνη για τον άνθρωπο ρύπανση συνεπαγόταν ή προϋπέθετε κατά τεκμήριο σοβαρή ρύπανση τότε όλες οι ρυπάνσεις θα ήταν κατά την έννοια του νόμου αυτού σοβαρές. Περαιτέρω έτσι η προσφυγή στην εν λόγω νομοθεσία για τις περιπτώσεις της μη σοβαρής ρύπανσης θα στερείτο νοήματος. Όμως η σωστή κατά την εκτίμησή μας κατεύθυνση είναι ο 1650/1986 να καλείται σε συμπληρωματική εφαρμογή σε περιπτώσεις θαλασσίας ρύπανσης που όμως δεν θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν κατά την έννοια του 743/1977 ως σοβαρές. Τούτο επιτάσσει η ανάγκη για μια συστηματικά συνεπή και πλήρη αντιμετώπιση του ζητήματος.

Η στο ανωτέρω υποκεφάλαιο αναφερθείσα περίπτωση Sea Diamond προσφέρει ένα παράδειγμα αδρανούς αλλά εν μέρει υπαρκτού κινδύνου όχι μόνο για το οικοσύστημα της περιοχής αλλά και για την υγεία του ανθρώπου. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι εκτός των πετρελαιοειδών και των ελαίων που αναβλύζουν αδιάλυτα στην επιφάνεια της θάλασσας και

³⁰² ' 'Αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος ζημίας ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα, τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους. ''.

³⁰³ Αυτό συμβαίνει στη ρύθμιση του 28 παρ. 3^α του Ν.1650/1986.

³⁰⁴ Χαραλαμπάκης, *Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος*, ό.π., σελ. 51.

³⁰⁵ Παναγοπούλου- Μπέκα, ό.π., Αρμενόπουλος 2011, σελ. 556.

³⁰⁶ Μοροζίνης, ό.π., σελ. 12, contra Τσιριδής, *Ποινική Δικαιοδοσία*, σελ. 215.

συλλέγονται, σημαντικότερος κίνδυνος είναι οι υδατοδιαλυτές και μη διαλυτές τοξικές ουσίες που προέρχονται από την αποσύνθεση των μερών του πλοίου και χαρακτηρίζονται ως εξαιρετικά επικίνδυνες. Τα τοξικά υγρά στο δίκτυο των σωληνώσεων και των συστημάτων ψύξης, οι μεγάλες ποσότητες αμιάντου που βρίσκονται στα σημεία θερμομόνωσης και στους χώρους του μηχανοστασίου, οι ίνες του οποίου χαρακτηρίζονται ιδιαίτερα καρκινογόνες και ικανές να διαπλεύσουν χιλιάδες μίλια χωρίς να αλλοιωθούν, υδράργυρος από τους 5610 λαμπτήρες φθορισμού, αρσενικό και άλλα επικίνδυνα στοιχεία που περιέχονται στις 92 οθόνες τηλεοράσεων, ηλεκτρονικών υπολογιστών και άλλων ηλεκτρονικών συσκευών, ραδιενεργά στους 1050 ανιχνευτές καπνού, μόλυβδος και ηλεκτρολύτες στις μπαταρίες κλπ.. Αυτό που χρειάζεται να προσεχθεί είναι ότι έχουμε να κάνουμε με έναν μη εκδηλωμένο κίνδυνο και τούτο διότι για την ώρα βρίσκεται περιορισμένος στο ολοένα διαβρωνόμενο κουφάρι του ναυαγίου, που 13 χρόνια μετά δεν έχει ανελκυστεί, αποτελώντας μια βραδυφλεγή οικολογική βόμβα, η οποία δεδομένα θα κοστίσει μακροπρόθεσμα περισσότερα από τα απαιτούμενα για την ανέλκυση έξοδα.

Μολονότι τα εν λόγω στοιχεία καταρχήν πληρούν τις προϋποθέσεις τις διακεκριμένης ρύθμισης, εκτιμούμε ότι χρειάζεται προσοχή στα εξής δύο σημεία: Πρώτον το γεγονός της παρέλευσης 13 ετών από το δυστύχημα σε συνδυασμό με την έκτοτε αδράνεια και απουσία ολοκληρωμένου σχεδίου και μελέτης για τις επιπτώσεις του ναυαγίου από τους αρμόδιους φορείς, δημιουργεί σοβαρά θέματα σε επίπεδο αιτιώδους συνδέσμου. Μπορεί με ασφάλεια μάλλον να υποστηριχθεί ότι δεν θα είναι οι παραλείψεις του πλοιάρχου και των λοιπών εμπλεκομένων η αιτία ενδεχόμενης περαιτέρω και γενικευμένης πλέον ρύπανσης αλλά οι συνακόλουθες και έως σήμερα παραλείψεις των σχετικών Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, Υπουργείων και της Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης. Δεύτερον είναι χρησιμότερο να εστιάσουμε στην ήδη προκληθείσα εκ του ατυχήματος ρύπανση. Από τη μελέτη του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσιών Ερευνών σε μετρήσεις των συγκεντρώσεων ουσιών στην υδάτινη στήλη, όχι δηλαδή σε ιζήματα και θαλάσσιους οργανισμούς, προέκυπταν τα εξής: Οι μετρήσεις είχαν ληφθεί τον Οκτώβριο του 2009 σε διάφορα σημεία στην Καλντέρα και τα αποτελέσματα ανακοινώθηκαν τον Ιανουάριο του 2010. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα εκείνα, δεν παρατηρήθηκαν συγκεντρώσεις επιβλαβών ουσιών (πετρελαιοειδή, βαρέα μέταλλα, οργανικές ουσίες ανθρωπογενούς προέλευσης, θρεπτικά άλατα) πέραν του φυσιολογικού. Συνεπώς το θαλάσσιο οικοσύστημα θεωρείται μη επιβαρυνμένο με ρύπανση και αναμένεται ολοκλήρωση της εικόνας όταν, εκτός από το θαλασσινό νερό, γίνουν και μετρήσεις συσσώρευσης ουσιών σε ιζήματα, θαλάσσιους οργανισμούς και μύδια που τοποθετήθηκαν για τον έλεγχο βιοσυσσώρευσης πιθανής ρύπανσης. Η επαναξιολόγηση του θέματος λίγα χρόνια μετά, ωστόσο, έδειξε σοβαρή επιδείνωση της κατάστασης με απελευθέρωση τοξικών ουσιών, η οποία πιθανότατα οφείλετο στο κουφάρι του πλοίου³⁰⁷

³⁰⁷ . Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων που πραγματοποίησε το Πανεπιστήμιο Κρήτης διαπιστώθηκαν υψηλές συγκεντρώσεις βαρέων μετάλλων και τοξικών ουσιών όπως κάδμιο -η συγκέντρωση του οποίου σε κάποια δείγματα ήταν 1.000 φορές μεγαλύτερη των θεσμοθετημένων ορίων για θαλάσσια ύδατα- και τοξικό νικέλιο. Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν από το Πολυτεχνείο Κρήτης στο πλαίσιο προγράμματος «Παρακολούθησης και ελέγχου των επικίνδυνων και τοξικών ουσιών από το ναυάγιο του Sea Diamond» που εφάρμοσε το τμήμα Μηχανικών Περιβάλλοντος υπό την εποπτεία του καθηγητή Ευάγγελου Γιδαράκου. Η συγκεκριμένη ομάδα είχε πραγματοποιήσει μετρήσεις και το 2010-2011 προκειμένου να ανιχνευτεί η ρύπανση στην περιοχή πέριξ του ναυαγίου, ωστόσο τα επόμενα χρόνια οι μετρήσεις λόγω έλλειψης κονδυλίων διακόπησαν. Το 2014 η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου ζήτησε από την ομάδα των επιστημόνων να πραγματοποιήσει εκ νέου μετρήσεις προκειμένου να διαπιστωθεί η εξέλιξη της ρύπανσης στην περιοχή. Δείγματα από τα ιζήματα και τα ψάρια (Μάιος 2014 και Οκτώβριος 2014) έδειξαν, όπως

Από τα παραπάνω προκύπτουν τα εξής πορίσματα: Πρώτον εφόσον κατά τη στιγμή του δυστυχήματος δεν προέκυψε *σοβαρή* θαλάσσια ρύπανση δεν εφαρμόζεται ο ν.743/1977. Δεύτερον ελλείψει σοβαρής ρύπανσης παρέλκει η έρευνα για τυχόν επιπρόσθετη επικινδυνότητα της πράξης για ατομικά έννομα αγαθά στη βάση του 13 παρ. 1^α εδ.β'. Το βασικό έγκλημα του άρθρου 13 είναι έγκλημα βλάβης, η δε διακεκριμένη παραλλαγή παραμένει, όπως ήδη κατέστη σαφές, πρωτίστως έγκλημα στρεφόμενο κατά του περιβάλλοντος και δεν συνιστά αυτοτελές έγκλημα δυνητικής διακινδύνευσης ατομικών εννόμων αγαθών. Αν όμως η ρύπανση ήταν το πρώτον σοβαρή τότε η φύση της ρύπανσης και ιδίως η χωρική της τοποθέτηση επιτρέπουν να γίνουν αξιολογήσεις που δικαιολογούν κατάφαση επικινδυνότητας κατά τους διακεκριμένους όρους του 13 παρ.1^α εδ.β. Από την άλλη μια τυχόν μόνο εν δυνάμει σοβαρότητα της ρύπανσης στη βάση ότι το ναυάγιο παραμένει ως σήμερα στο βυθό, κρεμάμενο σε χείλος γκρεμού και θεωρείται τοξική απειλή για την περιοχή έχοντας χαρακτηριστεί «απόβλητο» ενώ στην περίπτωση που γλιστρήσει, ανάλογα με το πότε αυτό θα συμβεί και την κατάσταση αποσύνθεσης του πλοίου, είναι πιθανό να μην αντέξει το κουφάρι και η ρύπανση να επιταχυνθεί σε μεγάλα επίπεδα με τη διαδικασία ανέλυκυσής του να γίνεται πιο δυσχερής, δεν είμαι σίγουρος αν θα μπορούσε να εξακολουθήσει να βαρύνει το πλήρωμα. Μια τέτοια εκκρεμότητα στην κατάφαση του σχετικού αξιοποίνου θα οδηγούσε σε ανεπίτρεπτη ψυχολογική ομηρία του πλοιάρχου τη στιγμή ιδίως που επί μακρῶ παρεμβάλλεται μια σειρά ξένων νομικών υποχρεώσεων και έως και σήμερα παραλείψεων.

Περισσότερο ίσως δόκιμη στο πλαίσιο του διακεκριμένου εγκλήματος, μολονότι δεν φαίνεται να αφορά εμπλοκή του πλοιάρχου είναι η περίπτωση του Αγία Ζώνη II. Εδώ το δεξαμενόπλοιο βουλιάζοντας, απελευθέρωσε χιλιάδες τόνους πετρελαιοειδών στο Σαρωνικό, ενώ ο χωρικός εντοπισμός και η φύση της ρύπανσης καθιστούν αυτονόητη την -το λιγότερο- δυνητική διακινδύνευση των προσωπικών εννόμων αγαθών.

v. Λόγοι άρσης του αδίκου

Αυτοτελές κεφάλαιο επιφυλάχθηκε στους λόγους άρσης του αδίκου καθώς η ιδιότητα του επικεφαλής πληρώματος πλοίου και της εν γένει θαλάσσιας αποστολής σε συνδυασμό με την εγγενή επικινδυνότητα της ναυσιπλοΐας, καταλείπει πρόσφορο έδαφος προσφυγής στους όρους του άρθρου 25 του γενικού μέρους ΠΚ. Είναι εξάλλου τέτοιες οι εξουσίες και οι αρμοδιότητες του πλοιάρχου, ώστε αρκετά συχνά θα κληθεί να πάρει αποφάσεις, οι οποίες θα επάγονται μια καταρχήν άδικη ρύπανση.

Επισημαίνεται ότι έρεισμα για την άρση δύναται να συνιστά όχι απλώς το εθνικό αλλά και το διεθνές συμβατικό δίκαιο και γενικά οποιοσδήποτε κλάδος του δικαίου³⁰⁸. Έτσι στο κλασικό παράδειγμα ενός πλοιάρχου που για να σώσει το πλήρωμα και τους επιβαίνοντες αναγκάζεται να αδειάσει στη θάλασσα τόνους πετρελαίου, ώστε να ελαφρύνει και να μη βουλιάξει το δεξαμενόπλοιο, τελείται σοβαρή ρύπανση κατά τους όρους του νόμου 743/1977, το άδικο όμως της πράξης του θα αρθεί ενόψει της εξασφάλισης των ανθρωπίνων ζωών. Γίνεται εδώ δεκτό με

τονίζει στην «Κ» ο καθηγητής κ. Γιδάρκος, «σοβαρή επιδείνωση της κατάστασης σε σχέση με το 2011 και αύξηση της συγκέντρωσης τοξικών ουσιών, η οποία το πιθανότερο οφείλεται στο κουφάρι του Sea Diamond».

³⁰⁸ Βλ. άρθρο 20 ΠΚ, Μυλωνόπουλο Χ., ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ -ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ Ι, σελ.536

βάση τη συνταγματική κατάσταση των προστατευτέων αξιών ότι η ανθρώπινη ζωή (πρέπει να) υπερισχύει έναντι του εννόμου αγαθού περιβάλλον. Η διαπίστωση αυτή αφορά το βασικό έγκλημα της απλής σοβαρής ρύπανσης. Όπου όμως η ρύπανση θα ήταν τέτοια, ώστε πλέον θα αφορούσε όχι μόνο το περιβάλλον αλλά και την ανθρώπινη ζωή και υγεία και μάλιστα σε επίπεδο μαζικής επικινδυνότητας (βλ. περιπτώσεις Grand Canyon, Exxon Valdez), τότε είναι ορθότερο να γίνει λόγος για τραγικό ηθικό δίλημμα, που θα επιλυθεί σε δεύτερο επίπεδο ενοχής.

Πέρα από την παραπάνω κλασική περίπτωση, το διεθνές συμβατικό δίκαιο περιλαμβάνει περιπτώσιολογία παραδειγμάτων, που αποτελούν λόγους άρσης του αδικού. Συγκεκριμένα πέντε από τα έξι Παραρτήματα της Διεθνούς Σύμβασης για την αποτροπή ρύπανσης από πλοία, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 (στο εξής Marpol 73/78³⁰⁹), προχωρούν σε σχετική μνεία.

Τα Παραρτήματα εστιάζουν σε περιπτώσεις αναγκαστικής απόρριψης στη θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου³¹⁰, επιβλαβών υγρών ουσιών ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες³¹¹, επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται σε συσκευασία σε εμπορευματοκιβώτια, δεξαμενές και οδικά και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα³¹², λυμάτων³¹³ και απορριμμάτων πλοίων³¹⁴ για χάρη της ασφάλειας του πλοίου και ιδίως των σε αυτό επιβαινόντων, για τη διάσωση ζωής στη θάλασσα και τέλος για τη λήψη ευλόγων μέτρων προφύλαξης ή ελαχιστοποίησης της ζημίας. Η ανάγνωση των εν λόγω περιπτώσεων καθιστά προφανές ότι απαιτούν προηγούμενων λήψη απόφασης από τον πλοίαρχο για την οποία έχει την αποκλειστική ή καθοριστική αρμοδιότητα.

Σημειωτέο τέλος, ότι οι ως άνω κανόνες της Marpol 73/78 είναι υπερνομοθετικής περιωπής κατ' άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος.

³⁰⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

³¹⁰ Annex I [Prevention of pollution by oil], ch.8, Reg. 40 par.4: “*The regulations contained in this chapter shall not apply to STS operations necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea, or for combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution.*”. Αναγκαία εδώ προϋπόθεση είναι αφενός να έχουν ληφθεί όλες οι εύλογες προφυλάξεις μετά από τη βλάβη ή την ανακάλυψη της διαρροής για την εξουδετέρωση ή την ελάττωση αυτής και αφετέρου ο πλοιοκτήτης ή πλοίαρχος να μην ενήργησαν με πρόθεση να προκαλέσουν βλάβη είτε με αμέλεια και αποδοχή της πιθανότητας ότι η βλάβη θα προκαλείτο.

³¹¹ Annex II [Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk], υπό όμοιες προϋποθέσεις.

³¹² Annex III [Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form], Reg.7 Exceptions: 1. *Jettisoning of harmful substances carried in packaged form shall be prohibited, except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.* 2. *Subject to the provisions of the present Convention, appropriate measures based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances shall be taken to regulate the washing of leakages overboard, provided that compliance with such measures would not impair the safety of the ship and persons on board.*

³¹³ Annex IV [Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships], ch.1, Reg. 3- Exceptions: Par.1: *Regulation 11 of this Annex shall not apply to: 1. the discharge of sewage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or 2. the discharge of sewage resulting from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the discharge.*

³¹⁴ Annex V [Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships], Reg. 6- Exceptions: *Regulations 3, 4 and 5 of this Annex shall not apply to: a. the disposal of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea, or b. the escape of garbage resulting from damage to a ship or its equipment provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the escape or c. the accidental loss of synthetic fishing nets, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss.*

vi. “Εμπρακτη μεταμέλεια”

Στο δεύτερο εδάφιο του 13 παρ. 1^α παρ.ii προβλέπεται: ‘*Αυτοί μπορούν να απαλλάσσονται από κάθε ποινή, αν με δική τους πρωτοβουλία εξουδετερώσουν τη ρύπανση και αποτρέψουν κάθε βλάβη ή ζημιά που μπορεί να επέλθει ή αν με γρήγορη αναγγελία προς τις Αρχές συντελέσουν στην εξουδετέρωση της ρύπανσης, καταβάλλοντας ταυτόχρονα και τις συναφείς δαπάνες.*’. Πρόκειται επομένως για λόγο δυνητικής άφεσης της ποινής καθώς αφορά πράξεις υστερόχρονες του εγκλήματος, οι οποίες αίρουν το ποινικό κολάσιμο ή δικαιολογούν τη μη επιβολή ποινής³¹⁵.

Η υπό ανάλυση δυνατότητα προβλέπεται de lege lata μόνο πλάι στο έγκλημα αμελείας. Ο δε Δημητράτος³¹⁶ υποστηρίζει ότι σε επίπεδο θετού δικαίου η πρόβλεψη αρμόζει να εφαρμόζεται υποχρεωτικά με το σκεπτικό ότι σε αντίθετη περίπτωση η θέση του εν προκειμένω αμελούς δράστη καθίσταται επαχθέστερη σε σχέση με δράστες άλλων σοβαρότερων εγκλημάτων του Ποινικού Κώδικα.

Με τη μόλις αναφερθείσα πρόβλεψη ένα αρκετά μεγάλο μέρος εξ αμελείας ναυτικών ατυχημάτων που υπάγονται στην ειδική υπόσταση του άρθρου 13 και οφείλονται σε πλημμελή εκπλήρωση καθηκόντων από τον πλοίαρχο, δηλαδή σε ορισμένο σφάλμα κατά την εκπλήρωση των αρμοδιοτήτων του επιφέροντας σοβαρή επιβάρυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δίνεται η δυνατότητα να παραμείνουν ατιμώρητα, εφόσον ο τελευταίος συντελέσει στην τελικώς εξουδετέρωση ή αποτροπή της ρύπανσης με τον τεχνικά ενδεδειγμένο τρόπο (χρήση κατάλληλων απορρυπαντικών ουσιών). Εξ αντιδιαστολής η εκ των υστέρων επίδειξη της δέουσας από τον πλοίαρχο επιμέλειας δεν αρκεί, εφόσον το σοβαρό ρυπογόνο αποτέλεσμα της πράξης εν τέλει δεν αποτραπεί.

2. Ν.1650/1986

i. Σκέψεις με αφορμή την ΑΠ 247/2000

Ο κατηγορούμενος της υπόθεσης που εκλήθη να ελέγξει αναιρετικά ο Άρειος Πάγος ήταν πλοίαρχος, σύμφωνα δε με τα πραγματικά περιστατικά, καίτοι είχε την εν λόγω ιδιότητα δεν μερίμνησε για τη σωστή συντήρηση και καλή κατάσταση των μηχανών του πλοίου, με αποτέλεσμα να υπάρξει διαρροή στη θάλασσα πετρελαιοειδών (fuel oil) σε έκταση 30τ.μ προκαλώντας ρύπανση και υποβαθμίζοντας το θαλάσσιο περιβάλλον. Υποκειμενικά δε βαρυνόταν με αμέλεια αφού η ρυπογόνος ουσία ήταν το καύσιμο του πλοίου και όχι κάποιο άχρηστο απόβλητο, συνεπώς εμπρόθετη απόρριψή του θα προκαλούσε οικονομική βλάβη στο πλοίο³¹⁷. Το Ακυρωτικό αναίρεσε την απόφαση του Μονομελούς Πλημμελειοδικείου Ναυπλίου για έλλειψη ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολογίας σε σχέση με τη συνδρομή του “σοβαρού” της ρυπάνσεως ή αν από αυτή μπορούσε να προκύψει κίνδυνος ζημίας ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα (13, Ν.743/1977), καθιστώντας έτσι αδύνατο για το πρώτο να ελέγξει τα σχετικά με την πιθανότητα εφαρμογής του 28 του Ν.1650/1986³¹⁸. Επί της ουσίας ο ΑΠ υπονόησε ότι η ρύπανση

³¹⁵ Μοροζίνης, ό.π., σελ. 18.

³¹⁶ Δημητράτος, *Το πρόβλημα των ποινικών κυρώσεων για τη θαλάσσια ρύπανση*, ΠοινΧρ 2004 ,ΠΧ 2004, σελ.1064.

³¹⁷ ΜονΠΛΗΜΝαυπλ 1168/1998

³¹⁸ ΠοινΔικ 7/2000, σελ.717

ήταν μη σοβαρή και το σημαντικότερο προσανατολίστηκε στο να την υπαγάγει στο 28 παρ.1 (και νυν 28παρ.2) του Ν.1650/1986. Η κατεύθυνση αυτή δίνει το έναυσμα για την επεξεργασία ενός μείζονος ζητήματος, αυτό της οριοθέτησης της σχέσης του Ν. 1650/1986 με τον Ν. 743/1977.

Το δυσκολότερο ερώτημα που καλείται να απαντήσει κανείς στην προσπάθεια διάγνωσης της σχέσης των δύο ειδικών νόμων, είναι το εξής: Είναι ο Ν.743/1977 ειδικότερος του 1650/1986 και συνεπώς ανεπίδεκτος διεύρυνσης ή συστολής του γράμματος και του πεδίου εφαρμογής του μέσω στοιχείων του τελευταίου, που ο ίδιος δε διαθέτει ή μήπως ο μεταγενέστερος Ν.1650/1986 πρέπει να εφαρμόζεται συμπληρωματικά, όπου ο προηγούμενος δεν περιλαμβάνει ρητή αντίθετη ρύθμιση;

Σύμφωνα με την κρατούσα και πιο ορθή άποψη το δεύτερο ενδεχόμενο προσφέρει μια δογματικά αρτιότερη λύση αφού πρώτον το περιβάλλον συνιστά ένα ενιαίο έννομο αγαθό συνεπώς και οι επιμέρους νομοθεσίες που το αφορούν πρέπει να αλληλοσυμπληρώνεται εφόσον καταλείπεται από τις επιμέρους (μη) ρυθμίσεις ελεύθερο πεδίο, δεύτερον η ίδια η αιτιολογική έκθεση επισημαίνει ρητά αυτήν την κατεύθυνση, τρίτον ο Ν.1650/1986 περιλαμβάνει αρκετές διατάξεις αφορώσες την υδρόσφαιρα και συνεπώς θα ήταν απορίας άξια η σχετική μέριμνα εάν επρόκειτο να εκτοπίζεται σε όλες τις περιπτώσεις που το υδάτινο στοιχείο αποτελούσε το θιγόμενο τμήμα ενός οικοσυστήματος. Τέλος, στην αντίθετη περίπτωση η από αμέλεια μη σοβαρή θαλάσσια ρύπανση θα έμενε ατιμώρητη, και τούτη η ηπιότερη ποινική μεταχείριση της θάλασσας έναντι των λοιπών περιβαλλοντικών στοιχείων θα ήταν παράλογη και ασυνάρτητη με τους σκοπούς του νομοθέτη.

Η πρακτική χρησιμότητα να αξιοποιηθεί συμπληρωματικά ο Ν.1650/1986 διαφαίνεται στις ακόλουθες περιπτώσεις όπου το νεώτερο νομοθετικό κείμενο τυποποίησε ζητήματα παντελώς αρρύθμιστα στον 743. Πρώτον, στην υποβάθμιση της θάλασσας ή τη μη σοβαρή θαλάσσια ρύπανση. Δεύτερον, επί σοβαρής θαλάσσιας ρύπανσης από δραστηριότητα καθ' υπέρβαση ή ελλείψει αδείας. Τρίτον, στις διακεκριμένες περιπτώσεις αποτελέσματος θανάτου ή βαριάς σωματικής βλάβης. Συγκεκριμένα ερωτάται αν σε περίπτωση σοβαρής θαλάσσιας ρύπανσης από την οποία προκλήθηκε ως περαιτέρω αποτέλεσμα με την έννοια του άρθρου 29 ΠΚ θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη ανθρώπου, θα εφαρμοστεί το εκ του αποτελέσματος διακρινόμενο έγκλημα του άρθρου 28 παρ. 3 περ. ε' Ν. 1650/1986 (πλαίσιο απειλούμενης ποινής κάθειρξη ή και χρηματική ποινή 150.000,00 έως 500.000,00 ευρώ) ή το άρθρο 13 παρ. 1α του Ν. 743/1977 σε συνδυασμό με τις οικείες διατάξεις του ΠΚ (ανθρωποκτονία ή σωματική βλάβη από αμέλεια σε αληθινή συρροή με τη σοβαρή θαλάσσια ρύπανση)Τέταρτον, στην επέκταση ευθύνης προσώπων που κατέχουν ιθύνουσα θέση (28 παρ.5). Πέμπτον, στο δικαίωμα δήλωσης παράστασης πολιτικής αγωγής του Δημοσίου, των ΟΤΑ, του ΤΕΕ κτλ., με λίγα λόγια στην εν γένει επέκταση του δικαιώματος πολιτικής αγωγής (28 παρ.7). Στην "έμπρακτη μετάνοια", τέλος του 28 παρ.6. Εν προκειμένω, η εκ δόλου θαλάσσια ρύπανση του άρθρου 13 παρ.1α του Ν.743/1977 δεν διαθέτει τη εν λόγω δυνατότητα.

Για όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις, ο Ν.743/1977 δεν διαθέτει όμοιες ή ισοδύναμες διατάξεις. Γεννάται ως εκ τούτου ζήτημα εναρμόνισης των δύο νομοθετημάτων³¹⁹.

³¹⁹ Επισημαίνεται πως η μεταβατική διάταξη 32 του Ν.1650/1986 δεν είναι ικανή να παράσχει επιχειρήματα ισχυρά προς τη μία ή την άλλη κατεύθυνση. Το άρθρο 32 διατηρεί ρητά σε ισχύ τις διατάξεις του 743/1977 ακόμη και αν

Συνεπώς για θέματα που ρυθμίζονται και στους δύο νόμους, η συρροή ευνοεί το Ν.743/1977 ο οποίος θα εφαρμοστεί ως ειδικότερος (φαινομενική συρροή- ειδικότητα). Για δε θέματα στο πλαίσιο του Ν.743/1977, που μόνο ο 1650/1986 έχει ρυθμίσει, ενόψει της ενότητας του εννόμου αγαθού "περιβάλλον" και της καθολικής προστασίας που επιφυλάσσει για το περιβάλλον ο Ν.1650/1986, οι προβλέψεις του τελευταίου έχουν συμπληρωματική λειτουργία και θα εφαρμοστούν^{320,321}. Εν πάση πάντως περιπτώσει η νομοθετική επέμβαση κρίνεται άμεση και επιτακτική ανάγκη για να αρθούν οι δογματικές αντινομίες³²² και να μη θίγεται η αποτελεσματικότητα της ποινικής προστασίας του περιβάλλοντος από τέτοια νομοτεχνικά ζητήματα.

Τέλος, αξιοσημείωτη είναι και η ακόλουθη νομολογιακά προτεινόμενη δυνατότητα σύμφωνα με την οποία αναγνωρίζεται η λεγόμενη έμμεση θαλάσσια ρύπανση, δηλαδή ρύπανση με τη διοχέτευση αποβλήτων σε ποταμό που εκβάλλει στη θάλασσα. Στην περίπτωση αυτή τα ελληνικά δικαστήρια³²³ δέχτηκαν αληθινή συρροή των ποινικών αδικημάτων του 28 παρ.1,2 του Ν.1650/1986 με το 13 του Ν.743/1977.

ii. Άρθρο 28 παρ. 2

Ως προς την εν λόγω διάταξη, αξιοπρόσεχτα είναι τα εξής: Πρώτον το πλαίσιο ποινής παρουσιάζεται αυξημένο σε σχέση με το προϋσχύσαν (από 3 μήνες με 2 χρόνια σε 1 με 5 χρόνια). Περαιτέρω το έγκλημα είναι υπαλλακτικά μεικτό³²⁴ και μη γνήσιας παράλειψης³²⁵. Δεύτερον, και σε αντίθεση με τα ισχύοντα σε σχέση με την παράγραφο 1, έχουμε, εν προκειμένω, να κάνουμε

αντιβαίνουν τις διατάξεις του Ν1650/1986 ή ανάγονται σε θέματα που ρυθμίζονται αποκλειστικά στον τελευταίο νόμο. Είναι εμφανές όμως ότι ερευνητέο δεν είναι τι συμβαίνει με τα θέματα που ρυθμίζει ο πρώτος, αφού προκύπτει ότι θα εφαρμοστεί ως ειδικότερος, αλλά τι μεταχείριση θα προκριθεί εν σχέσει με την αρρυθμιστη ουσιαστικά και δικονομικά ύλη του.

³²⁰ Σε αντίθετη περίπτωση το θαλάσσιο περιβάλλον θα απολάμβανε μικρότερης συνολικής προστασίας σε σχέση με άλλα φυσικά στοιχεία του περιβάλλοντος, πρόδηλη βέβαια αξιολογική αντινομία, τη στιγμή που η προστασία του υπήρξε τόσο σπουδαίας σημασίας που απασχόλησε το ευρωπαϊκό και εθνικό δίκαιο χρονικά προγενέστερα από ό τι οι λοιπές προσβολές.

³²¹ Έτσι ο Αναγνωστόπουλος, σε ΕΕΠΔ, *Ποινική προστασία του περιβάλλοντος*, σ. 86., Παναγοπούλου – Μπέκα, *Παρατηρήσεις σε ΑΠ247/2000*, ΠοινΔικ 2000, σ. 718, Δημητράτος, *ibid*, σ. 1064. Ουδέτερη στάση κρατά η Συμεωνίδου-Καστανίδου, *Ποινική καταστολή της θαλάσσιας ρύπανσης*, ό.π., επισημαίνοντας ότι και οι δύο απόψεις θα μπορούσαν εξίσου να γίνουν δεκτές.

³²² Άλλωστε και η κατάφαση της συμπληρωματικής εφαρμογής του μεταγενέστερου νόμου δεν είναι παντελώς άμοιρη συνεπειών. Συγκεκριμένα σε τούτη την περίπτωση, η μη σοβαρή ρύπανση θα απολάμβανε με βάση το αρ. 28 παρ. 2 α' Ν. 1650/1986 (φυλάκιση μεγαλύτερη ή ίση 1 έτους) μεγαλύτερη προστασία σε σχέση με τη σοβαρή ρύπανση του αρ. 13 του Ν. 743/1977 (φυλάκιση μεγαλύτερη ή ίση 3 μηνών).

³²³ ΑΠ 2067/2008, ΤριμΕφΑθ 2391/2008, contra: ΑΠ 172/1997

³²⁴ Οι τρόποι τέλεσης είτε εναλλαχθούν, είτε σωρευθούν θεωρείται ότι προκαλούν μία περιβαλλοντική βλάβη, εφόσον η μονάδα εννόμου αγαθού παραμένει η ίδια.

³²⁵ Εν προκειμένω, περιγράφεται δίπλα στο έγκλημα ενέργειας. Εξομοιούται με αυτό υπό τους ειδικούς όρους που αναγράφει ο νόμος χωρίς να απαιτείται η συνδρομή των προϋποθέσεων του 15 ΠΚ. Πρόκειται δηλαδή για μη γνήσιο έγκλημα παράλειψης. Τα καθήκοντα ενεργείας του δράστη προς αποτροπή των εγκληματικών αποτελεσμάτων της ρύπανσης και της υποβάθμισης, περιγράφονται στις οικείες διοικητικές διατάξεις και κανονιστικές διοικητικές πράξεις στις οποίες παραπέμπει η λευκή ποινική διάταξη. Η παράβαση αυτών με τη μορφή μη τήρησης των κανόνων που επιτάσσουν (πχ. μετρήσεις, βιολογικοί καθαρισμοί ανά διαστήματα) ιδρύει αξιόποινο.

με λευκό³²⁶ ποινικό νόμο. Και να γιατί: Μολονότι αναφέρονται η ποινή και τα αποτελέσματα³²⁷ της πράξης, απουσιάζει η ακριβής περιγραφή (στην ουσία ολοκληρωτικά) της αξιόποινης πράξης^{328, 329}, ο προσδιορισμός δηλαδή του αξιόποινου αδικού. Πιο αναλυτικά, η διάταξη στερείται δικής της αντικειμενικής υπόστασης ενώ πλημμελής είναι και η σχετική

³²⁶ Επισημαίνεται ότι από τη στιγμή που ο εν λόγω ποινικός νόμος, τυποποιεί αξιόποινη συμπεριφορά που δια μέσω της παραπομπής σε απαγορευτικούς πρωτεύοντες κανόνες εντός των διοικητικών διατάξεων και των κανονιστικών διοικητικών πράξεων, εφόσον οι τελευταίες ελλείπουν, ο νόμος παραμένει ούτως ή άλλως πια ανενεργός λόγω της παντελούς έλλειψης των συγκροτούντων το αξιόποινο άδικο στοιχείων.

³²⁷ Το εγκληματικό αποτέλεσμα του νόμου είναι η ρύπανση και η υποβάθμιση, οι ορισμοί των οποίων δίνονται στο 2 παρ.2,4 του Ν.1650/1986 αντίστοιχα. Από δε το γράμμα του 2 παρ.4 συνάγεται ότι η υποβάθμιση είναι έννοια γένους ως προς τη ρύπανση και ότι αμφοτέρως προϋποθέτουν μεταβολή στο περιβάλλον. Τα δικαστήρια οφείλουν να αναφέρουν συγκεκριμένα για το πλήρες (ειδικό και εμπεριστατωμένο) της αιτιολογίας του, τις αρνητικές επιπτώσεις για την υγεία και το οικοσύστημα κτλ που επάγονται η ρύπανση και η υποβάθμιση [contra: ΑΠ 2041/2006].

Επίσης, μορφή ρύπανσης αποτελεί η μόλυνση που ορίζεται στο 2 παρ.3.

Επιπλέον η αναφορά του νόμου σε "αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής και στις αισθητικές αξίες, επιτρέπει να περιλάβουμε, κατά γραμματική ερμηνεία, στον ορισμό της υποβάθμισης την οπτική ρύπανση ή υποβάθμιση [ΑΠ 1521/2004, ΑΠ 1602/1992, ΣυμβΠλημΡοδ 125/2007, contra: ΑΠ 1005/1999].

³²⁸ Συνεπώς η εν λόγω διάταξη δύναται να εφαρμοστεί μόνο συνδυαστικά, με τη διάταξη δηλαδή που θα περιγράψει επακριβώς την εκάστοτε προσβολή, εξειδικεύοντας το περιεχόμενο του 28 παρ.2α. Ως εκ τούτου το αξιόποινο άδικο δε θεμελιούται (μόνο) επί τη βάσει του 28 παρ.2α αλλά προκύπτει αρχικά από την πλήρωση ουσιαστικών στοιχείων της ειδικότερης διάταξης στην οποία υπάγεται η συμπεριφορά και από κοινού με τη διάταξη -οιονεί πλαίσιο του 28 παρ.2α' δημιουργούν το αξιόποινο. [βλ. Μοροζίνη ΙΙ, ό.π., σελ. 16, contra: Παναγοπούλου, ό.π., Αρμ 2011, σελ.556, που υποστηρίζει ότι το 28 παρ.2α ιδρύει prima facie το απαραίτητο αξιόποινο, αρκούσης της προσβολής του περιβάλλοντος που αναγράφει]. Κατά την ορθή άποψη, το ερευνώμενο αδίκημα ανήκει στην υποκατηγορία των εγκλημάτων αποτελέσματος, στα οποία δεν αρκεί η πρόκλησή του με οποιονδήποτε τρόπο, αλλά η πλήρωση της αντικειμενικής υπόστασης προϋποθέτει πρόκληση του αποτελέσματος με ειδική συμπεριφορά, η οποία ακριβώς περιγράφεται στις διοικητικές διατάξεις και πράξεις.

Αξίζει πάντως να σημειωθεί η τάση απεξάρτησης της νομολογίας - η οποία επιδεικνύει μεν μια έντονη οικολογική συνείδηση, αγνοεί όμως ότι η εν λόγω διάταξη εγκολπώνει έγκλημα αποτελέσματος που προκαλείται από συγκεκριμένη συμπεριφορά και όχι οπωσδήποτε- από τις κανονιστικές διοικητικές πράξεις. Ενίοτε δεν μνημονεύεται η ειδική κανονιστική διάταξη που περιλαμβάνει τον συμπληρωματικό ή τον επιτακτικό πρωτεύοντα κανόνα και απλώς γίνεται αόριστα η επίκληση του Ν.1650/1986 στη βάση μόνο του 28 παρ.2α' [ΑΠ 444/2002, ΣυμβΕφΘρ 160/2008, ΑΠ 743/2006, ΑΠ 2360/2002]. Άλλες αποφάσεις επικαλούνται απλώς τη γενική διάταξη 18 παρ. 1 για την προστασία του τοπίου [ΤριμΠλημΛαρ3045/1992]. Άκρον άωτον της πρακτικής τούτης είναι η αναγνώριση πλήρους αυτοδυναμίας στον λευκό κανόνα του 28 παρ.2α' [ΤριμΠλημΠατρ 3002/2001]! Οι αποφάσεις που ακολουθούν την τακτική αυτή αποβλέπουν στο αποτέλεσμα της ρύπανσης ή υποβάθμισης, αδιαφορώντας ή αποδίδοντας ελάχιστη σημασία στον τρόπο με τον οποίο προκλήθηκε. Ωστόσο ελλοχεύει ο κίνδυνος -αν δε συμβαίνει πάντα- να διευρυνθεί ασυγχώρητα το αξιόποινο άδικο contra legem, με την κατάφαση εγκλήματος επί τη βάσει μόνο του 28 παρ. 2α -και τη συνακόλουθη διάρρηξη της αρχής nullum crimen sine lege- τη στιγμή που σαφώς ο νομοθέτης εξάρτησε τη διάταξη από κανονιστικές διοικητικές πράξεις μετά εξουσιοδότηση του εν λόγω νόμου.

³²⁹ Κρίσιμη για τη διάγνωση της εκάστοτε αξιόποινης συμπεριφοράς που in concreto πληροί τα κριτήρια υπαγωγής στην ειδική κάθε φορά διάταξη είναι η βασική διάκριση των αποβλήτων σε υγρά, στερεά και αέρια, καθώς για τη διαχείρισή του ισχύουν ειδικοί κανόνες [Παπανεοφύτου, Παρατηρήσεις σε ΤρΕφΠατρ1142/1998, ΠοινΔικ 1999, σελ.347]. Σε σχέση ιδίως τα στερεά απόβλητα το 28 παρ.2α δε συνιστά γνήσιο ποινικό κανόνα αλλά πρόκειται περί εσωτερικής, στο 12 παρ.5 του Ν.1650/1986, παραπομπής.

παραπομπή^{330, 331} που γίνεται προς το σκοπό αυτό, καθώς δεν επιφυλάχθηκε παραπομπή σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας για την συμπλήρωση και τον επακριβώς προσδιορισμό της. Αντίθετα παραπέμπει αόριστα σε ομάδα διατάξεων που πολλές φορές δεν έχουν καν εκδοθεί, αλλά πρόκειται να εκδοθούν³³² στο μέλλον. Μπορεί βέβαια να προσδιορίζεται ο ευρύτερος χώρος του αντικειμένου της ρύθμισης (περιβάλλον) όμως τούτο καθόλου δεν είναι αρκετό για τον προσδιορισμό του αδίκου της πράξης που προορίζεται να αποτελέσει έγκλημα. Και φυσικά δεν αρκεί που προσδιορίζει όπως αναφέρθηκε το πλαίσιο ποινής και καθορίζει το εγκληματικό αποτέλεσμα. Και αυτό γιατί ο πολίτης αδυνατεί εκ των προτέρων (προτού ενεργήσει) να λάβει γνώση της ακριβούς έκτασης του αδίκου, δηλαδή από ποιο σημείο και έπειτα η εκάστοτε πράξη ρύπανσης ή υποβάθμισης καθίσταται αξιόποινη, ώστε να προσανατολίσει ανάλογα τη συμπεριφορά του.. Συν τοις άλλοις, οι ίδιοι οι ορισμοί των εννοιών της ρύπανσης και της υποβάθμισης εμπεριέχουν αόριστες έννοιες "επιθυμητές χρήσεις περιβάλλοντος", οικολογική ισορροπία", "αισθητική αξία", που είναι δυσχερώς προσδιορίσιμες και δεν αποδίδουν, με σαφήνεια το άδικο της αξιόποινης συμπεριφοράς³³³.

Μια επιπλέον επισήμανση, συχνή απόρροια όσων αναφέρθηκαν ανωτέρω είναι ότι λόγω του πλήθους και της πολυπλοκότητας των οικείων νόμων που στοιχειοθετούν αντικειμενικά το έγκλημα, είναι συχνές οι νομικές πλάνες λόγω άγνοιας ή κακής γνώσης. Το συγγνωστό ή μη πρακτικά μπορεί να εξαρτάται από το μέγεθος της επιχείρησης. Είναι από τα πράγματα ευλογότερο να δικαιολογείται η πλάνη ενός εμπόρου μιας ατομικής μικροεπιχείρησης παρά ενός κολοσσού που κατά πάσα πιθανότητα διαθέτει ειδικά και αρμόδια νομικά κλιμάκια που είναι επιφορτισμένα ακριβώς με την έρευνα του νομίμου ή μη της δραστηριότητας που ασκεί.

Επισημαίνεται τέλος η πιθανότητα συρροής του 28 παρ.2^α με τον εαυτό του. Εν προκειμένω, πρέπει να διακρίνουμε ως εξής: Πρώτον, εφόσον οι δύο (ή περισσότερες) προσβολές

³³⁰ Η διάταξη κάνει διττή παραπομπή. Η μία αφορά λοιπά άρθρα ενταγμένα στο ίδιο νομικό κείμενο (εσωτερική παραπομπή). Η δεύτερη αφορά τις κανονιστικές διοικητικές πράξεις, εκδιδόμενες κατ' εξουσιοδότηση του παρόντος νόμου [Νικολόπουλος, ΠοινΔικ 2002, σελ.19]. Κανένας άλλος τυπικός νόμος δεν μπορεί να εξουσιοδοτήσει ορισμένη κανονιστική διοικητική πράξη και έτσι να επιτύχει ενεργοποίηση του πεδίου υπαγωγής ή του κυρωτικού πλαισίου του παρόντος, επί ποινή αντισυνταγματικότητας λόγω επιβολής ποινής άνευ νόμου (7 παρ. 1 Σ), ήτοι απαγορευμένη αναλογία εις βάρος του υποκειμένου της εκάστοτε πράξης (Νικολόπουλος, ό.π., σελ.19).

Επισημαίνεται ότι ο Ν.4042/2012 που αναμόρφωσε το άρθρο 28, περιέλαβε ρητή διάταξη περί επέκτασης της εξουσιοδότησης της ποινικοποίησης (ήτοι επέκταση των ορίων της αξιόποινης συμπεριφοράς) και πέραν των διατάξεων του Ν.1650/1986 και των κατ' εξουσιοδότηση εκδιδόμενων κανονιστικών διοικητικών πράξεων. [Αναλυτικά βλ. σε Αιτιολογική Έκθεση Ν.4042/2012]. Εν προκειμένω δε γεννάται ζήτημα αντισυνταγματικότητας, αφού η επέκταση των ορίων της νομοθετικής εξουσιοδότησης, που δίδεται εκ του λευκού ποινικού κανόνα, γίνεται δυνάμει ρητής διάταξης τυπικού νόμου [Μοροζίνης, ό.π., σελ. 17].

³³¹ Ιδίως διατάξεις που ενεργοποιούν το 28 παρ.2^α -στο πλαίσιο της εσωτερικής παραπομπής- είναι, μετά την τροποποίηση που επέφερε ο Ν.3937/2011, τα άρθρα 18, 19, 21 [βλ. αναλυτικά σε Μοροζίνη, ό.π., σελ.22 επ. όπου αναπτύσσονται οι ζώνες προστασίας που εισάγει το 19 και οι προϋποθέσεις ενεργοποίησης μέσω αυτών του 28 παρ.2^α].

³³² Αν κατά το χρόνο τέλεσης της πράξης δεν υπάρχει ισχύουσα -εκδοθείσα κατ' εξουσιοδότηση του Ν.1650/1950- κανονιστική διοικητική πράξη, που να περιγράφει σαφώς το αξιόποινο άδικο, ταξινομώντας τα ανώτατα όρια ρύπων και τυποποιώντας τις αξιόποινες προσβολές επακριβώς, δεν μπορεί να επιβληθεί ποινή, ελλείψει ποινικού νόμου (βλ. άρθρο 7 Σ), [Παπανεοφύτου, ΠοινΔικ 2000, σελ.715, contra ΑΠ 302/2010].

³³³ Έτσι λ.χ. οι ορισμοί του νόμου δύνανται υποθετικά να καταστήσουν αξιόποινη ακόμα και μια ενδεχόμενη ρίψη τυριού σε ψάρια (με την προϋπόθεση ότι το προέβλεπε κάποια διοικητική πράξη όπου ο νόμος παραπέμπει) εφόσον τους προκαλούσαν αρνητικές επιπτώσεις (βλ. στον ορισμό ρύπανσης), ούτε καν δηλαδή βλάβη (πχ δυσπεψία). Συνεπώς η γενικότητα των ορισμών του άρθρου 2 περιλαμβάνει κατ' αρχήν τα πάντα ενώ οι διοικητικές πράξεις του 28 παρ.2^α ενδέχεται να αφορά πλείστα όσα νομοθετικά διατάγματα. Είναι λοιπόν εμφανής η προβληματικότητα του νόμου και είναι τουλάχιστον αναγκαίο να ερμηνεύεται με πνεύμα συστολής.

επενεργούν σε διαφορετικά οικοσυστήματα, οι μονάδες εννόμου αγαθού που πλήσσονται είναι διαφορετικές και άρα η συρροή αληθινή (πραγματική³³⁴). Δεύτερον, το ίδιο οικοσύστημα πληγεί τουλάχιστον δις, μεταξύ δε των προσβολών επήλθε ειρήνευση, υπάρχει και πάλι αληθινή (πραγματική) συρροή. Αν όμως οι περισσότερες προσβολές επισυνέβησαν σε διάστημα που δεν επέτρεψε ειρήνευση του εννόμου αγαθού, η συρροή είναι φαινομενική³³⁵ (πραγματική). Η ποσότητα αδικού που συσσωρεύεται από το σύνολο των προσβολών ασκεί επιρροή -μόνο- στην επιμέτρηση, εφόσον δεν μεταπίπτουμε σε νομοθετικά προβλεφθείσα επιβαρυντική- διακεκριμένη περίπτωση. Τέλος, αν οι προσβολές επισυμβαίνουν σε διαφορετικά (φυσικά) στοιχεία του ίδιου οικοσυστήματος, αφού η πληττόμενη μονάδα είναι μία και δεδομένου ότι ως μονάδα έχει αναχθεί η έννοια του οικοσυστήματος στον ορισμό του οποίου περιλαμβάνεται ακριβώς τούτη η ποικιλία των επιμέρους εκάστοτε στοιχείων του, η συρροή είναι φαινομενική.

Στο 28 παρ.2β στοιχειοθετείται η εξ αμελείας³³⁶ ρύπανση- υποβάθμιση. Αυτό που αρμόζει να προσεχθεί είναι πως η συστηματική κατάταξη του αδικήματος οδηγεί στο ασφαλές συμπέρασμα ότι αφορά μόνο το 28 παρ.2α' και όχι επιπλέον το 28 παρ.1. Επιπλέον, η διάταξη έχει μεμονωμένα υποστηριχθεί ότι συνιστά προνομιούχα παραλλαγή. Όμως εδώ υπάρχει διαφορετική υποκειμενική υπόσταση για το στοιχειοθετούμενο έγκλημα και άρα διαφορετική νομοτυπική μορφή από το βασικό έγκλημα. Συν τοις άλλοις εκλείπουν τα αναγκαία εκείνα στοιχεία που να αποσιλώνουν την απαξία σε σχέση με το 28 παρ.2α'. Γι' αυτούς τους λόγους η τελευταία άποψη δεν είναι ορθή.

Αντίθετα, στο 28 παρ.2γ, πρόκειται πράγματι προνομιούχα παραλλαγή η οποία βασίζεται στο περιορισμένο της ρύπανσης- υποβάθμισης. Το κριτήριο είναι βέβαια το είδος και η ποσότητα των ρύπων. Ασφαλέστερο πάντως ως ανταποκρινόμενο πληρέστερα στις ιδιαιτερότητες του προστατευόμενου εννόμου αγαθού κριτήριο είναι η δυνατότητα της φύσης να αποκαταστήσει τη βλάβη αμέσως και με τις ίδιες δυνάμεις. Αυτός είναι ο καθρέφτης της ποιότητας και της έντασης εκάστης επιβάρυνσης. Περαιτέρω επί συρροής της διάταξης με το 28 παρ.3^{α,β} το υπέρβαρος της διακεκριμένης μορφής αναιρεί το προνόμιο της άλλης και αντίστροφα. Συνεπώς συνεπέστερη λύση είναι η αλληλοεξουδετέρωση και η αναβίωση της βασικής μορφής εγκλήματος.

Ένα επιπλέον ζήτημα είναι αν μήπως είναι αξιόποινη η τέλεση του 28 παρ. 2γ' από αμέλεια. Η απάντηση που αντλείται τόσο από την ιστορικοβουλευτική όσο και από την λογικο-συστηματική ερμηνεία του νόμου είναι αρνητική. Αφενός δηλαδή αναφέρεται τούτο ρητά στην Αιτιολογική Έκθεση, αφετέρου η οικεία διάταξη επελέγη να τοποθετηθεί στο επόμενο εδάφιο από εκείνο που στοιχειοθετεί εξ αμελείας έγκλημα, πράγμα όχι τυχαίο.

iii. Άρθρο 28 παρ.3

³³⁴ Αν με την ίδια πράξη πλήσσονται διαφορετικά οικοσυστήματα η συρροή είναι αληθινή κατ' ιδέα.

³³⁵ Οι κατ' ιδίαν προσβολές συγχωνεύονται

³³⁶ Αμελώς δρα όποιος δεν τηρεί τα προβλεπόμενα καθήκοντα επιμέλειας, τα οποία προκύπτουν σαφώς από τις διοικητικές πράξεις. Η αξιολόγηση γίνεται υπό το πρίσμα του μέσου συνετού και ενσυνείδητου ανθρώπου του οικείου κύκλου, ήτοι εν προκειμένω λχ του μέσου εργοστασιάρχη, και επιπλέον των προσωπικών γνώσεων και των δυνατοτήτων του εκάστοτε υποκειμένου.

Η αμέλεια, όπως και ο δόλος, πρέπει να αιτιολογούνται ειδικά και εμπεριστατωμένα μέσω της έκθεσης των κρίσιμων περιστατικών που τα θεμελιώνουν.

Η τρίτη παράγραφος του υπό εξέταση άρθρου εξαντλεί τις διακεκριμένες μορφές που επέλεξε να στοιχειοθετήσει ο νομοθέτης, αφορούν δε μόνο το βασικό έγκλημα του 28 παρ. 2α'. Με μια πρόχειρη μακροσκοπική θεώρηση της διάταξης θα διαπιστώναμε ένα θετικό και ένα αρνητικό. Το θετικό εντοπίζεται στα *αναλογικά* αυξανόμενα πλαίσια ποινής, που διαμορφώνονται επί τη βάση της σημασίας του προσβαλλόμενου εννόμου αγαθού και της βαρύτητας προσβολής του. Το αρνητικό από την άλλη μεριά, έχει να κάνει με τις αποδεικτικές δυσχέρειες εν σχέσει με τη στοιχειοθέτηση των διακεκριμένων μορφών, και τούτοι καθότι εμφιλοχωρούν συχνότατα ανεξάρτητοι όροι που διακόπτουν την αιτιώδη συνάφεια (ή αντίστροφα: δύσκολα μπορεί να αποδειχθεί ότι δεν εμφιλοχώρησαν). Σημειώνεται τέλος, πως οι διακεκριμένες παραλλαγές εισήχθησαν κυρίως με τους νόμους 3937/2011 και 4042/2012. Συνεπώς, πράξεις τελεσθείσες πιο πριν δεν καλύπτονται από τις διακεκριμένες μορφές ακόμη και αν εκδικάζονται μετά (2 ΠΚ).

Σε σχέση με το 28 παρ.3α' και β' μπορούν να παρατηρηθούν τα εξής: Πρώτον, η ιστορικοβουλευτική³³⁷ ερμηνεία στοιχειοθέτησης, βασίζεται στην παρατήρηση ότι η παράνομη διαχείριση και διάθεση κάθε είδους αποβλήτων, συνιστά ιδιαίτερα προσοδοφόρα δραστηριότητα της νέας τάξης επιχειρηματιών. Περαιτέρω, έχουμε να κάνουμε με εγκλήματα σκοπού, με υπερχειλή υποκειμενική υπόσταση.

Έχει τεθεί το ερώτημα, γιατί ο νόμος αναφέρεται σε οικονομικό ή άλλο όφελος και όχι σε περιουσιακό³³⁸. Η απάντηση σχετίζεται με την πρόθεση του νομοθέτη να μην περιληφθεί στην ειδική υπόσταση του εγκλήματος η ηθική ωφέλεια^{339, 340}. Το δε περιουσιακό όφελος δεν απαιτείται να είναι κατ' ανάγκη παράνομο ή αθέμιτο. Έτσι υπάγεται στη διάταξη ο διαχειριστής αποβλήτων για παρεχόμενες υπηρεσίες που λαμβάνει ως όφελος νόμιμη αμοιβή ή προμήθεια³⁴¹. Η προσβολή του περιβάλλοντος από κάποιον που ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα υπάγεται σχεδόν πάντα εδώ.

Σε σχέση με την κατ' επάγγελμα και συνήθεια τέλεση, τα πράγματα είναι λίγο έως πολύ γνωστά. Η πρώτη απαιτεί επανειλημμένη τέλεση ή (de lege lata) / και (de lege ferenda) διαμορφωθείσα υποδομή προσιδιάζουσα σε επαγγελματική δράση. Η δεύτερη απαιτεί επανειλημμένη τέλεση με σταθερή ροπή τέλεσης αναδεικνυόμενη σε συστατικό της κοινωνικής προσωπικότητας του δράστη. Τέλος ο νομοθέτης συναρτά και τις δύο με σκοπό προσπορισμού εισοδήματος 15.000€.

Επιλογικά επισημαίνεται ότι παράλληλη συνδρομή των εν λόγω διακεκριμένων περιπτώσεων με την προνομιούχα παραλλαγή του 28 παρ.2γ', οδηγεί σε αλληλοεξουδετέρωση και εφαρμογή του βασικού εγκλήματος (28 παρ. 2α').

Στη διακεκριμένη παραλλαγή του άρθρου 28 παρ.3 γ' στοιχειοθετείται ο κίνδυνος ευρείας περιβαλλοντικής ρύπανσης. Πρόκειται σαφώς για έγκλημα συγκεκριμένης³⁴² διακινδύνευσης, με

³³⁷ Βλ. Αιτιολογική Έκθεση του Ν.4042/2012 (σ. 6).

³³⁸ Όπως κατά κόρον συμβαίνει στον Ποινικό Κώδικα (λ.χ. άρθρα 216 παρ.3, 242 παρ.3, 385, 386 παρ.3).

³³⁹ Π.χ. προσβολή περιβάλλοντος με μόνο σκοπό να μην υποστεί πλήγμα η φήμη της επιχείρησης.

³⁴⁰ Βλ. π.χ. άρθρο 259 ΠΚ.

³⁴¹ άρθρο 3 παρ. β' του Ν.4042/2012.

³⁴² Περί δυνητικής διακινδύνευσης κάνει λόγο αντίθετα ο Μοροζίνης [Μοροζίνης Π, ό.π., σελ. 57], ("...κίνδυνος να προκληθεί κίνδυνος είναι δυνητική διακινδύνευση, επικινδυνότητα και συνεπώς ιδιότητα της συμπεριφοράς..."). Ο ίδιος αναφέρει επιπλέον ότι με το πρώτο ζεύγος (ευρεία ή σοβαρή ρύπανση ή υποβάθμιση) απαξιολογείται μια πρόσθετη ιδιότητα της αξιόποινης συμπεριφοράς (συνιστάμενη σε δυνητική διακινδύνευση) ενώ με το δεύτερο,

την εγκληματική πράξη να (πρέπει να) έχει δημιουργήσει ήδη μια κατάσταση που εξελισσόμενη και αν δεν διακοπεί θα επιφέρει αυτοδύναμα ευρεία, σοβαρή περιβαλλοντική βλάβη η οποία (πρέπει να) είναι ορατή και επικείμενη³⁴³. Είναι βέβαια σαφής ο προληπτικός χαρακτήρας της διάταξης με την τυποποίηση του κινδύνου προτού ακόμα καταστεί εμπειρική πραγματικότητα η βλάβη και κατ' αυτόν τον τρόπο την έμπροσθεν μετάθεση του ορίου ποινικής προστασίας.

Το 28παρ.3δ (όπως συμβαίνει και με το 28 παρ.3ε' τυποποιεί υπαλλακτικά σειρά αποτελεσμάτων υπό την έννοια του άρθρου 29 ΠΚ., η επέλευση εκάστου των οποίων συνεπάγεται στοιχειοθέτηση αντίστοιχου εκ του αποτελέσματος διακρινόμενου εγκλήματος. Η γραμματική διατύπωση του προϊσχύσαντος άρθρου 28 παρ.3α', πριν την αλλαγή που επέφερε ο τροποποιητικός Ν.4042/2012, οδηγούσε στο συμπέρασμα ότι στα τρία εδάφια εδάφιά του προέβλεπε αντίστοιχα τρεις διακεκριμένες παραλλαγές, υπό τη μορφή εκ του αποτελέσματος διακρινόμενων εγκλημάτων. Ειδικότερα, ο κίνδυνος ζωής ή υγείας (συγκεκριμένη διακινδύνευση) γίνεται παγίως δεκτό στη διδασκαλία περί την υπόσταση ότι συνιστά ένα αποτέλεσμα, ώστε τα εγκλήματα συγκεκριμένης διακινδύνευσης είναι πάντοτε και εγκλήματα αποτελέσματος. Εν προκειμένω τυποποιείται έγκλημα συγκεκριμένης διακινδύνευσης. Τούτο συνάγεται από τη γραμματική ερμηνεία της διάταξης, στην οποία η αντικειμενική υπόσταση του εγκλήματος πληρούται, όταν επέλθει το αποτέλεσμα της αρχικής ενέργειας του δράστη, ο (συγκεκριμένος) κίνδυνος για το "θάνατο εμβρύου ή ανθρώπου...", με άλλα λόγια μία κατάσταση που εξελίσσεται προς την (τελική) βλάβη και η οποία είναι ορατή και επικείμενη, για δε την επέλευσή της δεν χρειάζεται η ενεργοποίηση οποιουδήποτε άλλου όρου³⁴⁴.

Επιπλέον, ο τυποποιούμενος κίνδυνος διαπιστώνεται *in concreto*, βάσει δηλαδή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών εκάστης περίπτωσης³⁴⁵. Επί παραδείγματι, πώς μια βιομηχανία δημιουργεί κίνδυνο για ανθρώπους θα αξιολογηθεί από την απόσταση των παρακείμενων κατοικιών, από το είδος και την ποσότητα των ουσιών που εκπέμπονται και από το πόσο δηλητηριώδεις είναι.

Επιστρέφοντας ξανά στα ανωτέρω αναφερθέντα, ελέχθη ήδη ότι ο κίνδυνος της υπό εξέταση περίπτωσης (όπως και ο αντίστοιχος της περίπτωσης γ') μοιάζει να θεμελιούται ως αποτέλεσμα κατά το πρότυπο του 29 ΠΚ. Χρειάζεται όμως να προσεχθεί το εξής: Το εκ του αποτελέσματος διακρινόμενο έγκλημα προϋποθέτει το βαρύτερο αποτέλεσμα να τυποποιείται ήδη αυτοτελώς ως έγκλημα αμελείας. Ο κίνδυνος θανάτου ή βαριάς σωματικής βλάβης εμβρύου ή ανθρώπου, ωστόσο, δεν τυποποιείται αυτοτελώς. Ενδεχόμενη λοιπόν, εφαρμογή του 29 ΠΚ θα επέφερε το άτοπο η εξ αμελείας πρόκληση ενός αποτελέσματος να καταστήσει κακουργήματα με υψηλές ποινές πρώην πλημμελήματα, δηλαδή να επαυξάνει το αξιόποινο ενώ δεν μπορεί να το θεμελιώσει. Συνεπώς οι περιπτώσεις γ' και δ' μπορούν να συντρέχουν μόνο με το εκ δόλου βασικό έγκλημα (28 παρ.2α') μόνο εφόσον τελούνται επίσης με δόλο³⁴⁶. Επομένως είναι ορθότερο τα εν

ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά του -ήδη επελθόντος- αποτελέσματος (κινδύνου) που τυποποιεί η υπόσταση του βασικού εκ δόλου αδικήματος του 28 παρ.2α'.

³⁴³ Συμεωνίδου- Καστανίδου, ΕΜΒΑΘΥΝΣΗ ΣΤΟ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, Νομική Βιβλιοθήκη, 2008, σελ.19 επ.

³⁴⁴ *Ibid*, σελ.26.

³⁴⁵ Αξιόπιστους ενδείκτες συνιστούν ιδίως το είδος και η ποσότητα των ρύπων, η έκταση και η σημασία της υποβάθμισης του περιβάλλοντος. Η διατύπωση τούτη χρησιμοποιείται στο 28 παρ.3γ,ε. Ο Ν.4042/2012 την κατήργησε από την εν λόγω περίπτωση

³⁴⁶ Η θέση αυτή, παρότι δογματικά άρτια κάτω από το πρίσμα του γενικού μέρους του ποινικού, φαίνεται να δημιουργεί μία εστία δυσαρμονίας, ένα ρήγμα στη δόμηση της όλης διάταξης υπό το πνεύμα της οικοκεντρικής

λόγω εγκλήματα να θεωρηθεί ότι θεμελιώνουν επιβαρυντική περίσταση, εξού και απαιτείται υποχρεωτικά ο δόλος (βλ. 30 παρ.2).

Εν σχέσει τέλος με τη διάζευξη στην οποία προβαίνει η διάταξη ("...νεογνό ή άνθρωπος..."), μολονότι φαίνεται ότι τυποποιήθηκε -άστοχα- για άλλον λόγο³⁴⁷, σε τελική ανάλυση καταλήγει να χρησιμεύει σε περιπτώσεις που η επενέργεια της περιβαλλοντικής προσβολής συμβαίνει στην έγκυο και εν συνεχεία στο έμβρυο, το δε αποτέλεσμα επέρχεται επί του νεογνού³⁴⁸.

Σε αντίθεση με τις παραπάνω δύο περιπτώσεις που τυποποιούν ορισμένο κίνδυνο ως ενδεχόμενο επόμενο της βασικής πράξης προσβολής του 28 παρ.2α', το 28 παρ.3ε τυποποιεί την επέλευση τελικά του τέως κινδύνου που πλέον μετουσιώνεται σε βλάβη. Εδώ λοιπόν το αποτέλεσμα της βασικής πρόκλησης ρύπανσης ή υποβάθμισης του περιβάλλοντος είναι η επέλευση σοβαρής ή ευρείας ρύπανσης ή υποβάθμισης ή σοβαρής ή ευρείας οικολογικής και περιβαλλοντικής διατάραξης ή καταστροφής, ή το θάνατο εμβρύου ή ανθρώπου ή την εμφάνιση βαριάς σωματικής ή διανοητικής πάθησης³⁴⁹ νεογνού ή ανθρώπου.

Και σε αυτήν την περίπτωση διατυπώνεται το ίδιο ερώτημα, αν δηλαδή τα αποτελέσματα αυτής είναι δυνατό να νοηθούν με την έννοια του αποτελέσματος του 29 ΠΚ. Εδώ όμως θα πρέπει να διακρίνουμε: Πρώτον, ως προς το θάνατο ή της βαριά σωματική βλάβη ανθρώπου η απάντηση είναι καταφατική, καθότι οι εν λόγω προσβολές προβλέπονται αυτοτελώς ως εγκλήματα αμέλειας³⁵⁰. Δεύτερον, ως προς το θάνατο ή τη βαριά σωματική βλάβη εμβρύου η απάντηση είναι αρνητική διότι ο θάνατος ή η σωματική βλάβη εμβρύου³⁵¹ δεν προβλέπονται αυτοτελώς ως εγκλήματα αμέλειας³⁵². Τρίτον ως προς την επέλευση ευρείας [περιβαλλοντικής καταστροφής τα πράγματα προκύπτουν λίγο συνθετότερα. Εκ πρώτης όψεως, θα απαντούσε κανείς θετικά γιατί η ρύπανση/ υποβάθμιση του περιβάλλοντος τυποποιούνται αυτοτελώς ως εγκλήματα αμέλειας στο 28 παρ.2β'. Η τελική κρίση όμως θα πρέπει να είναι η αντίθετη επί τη βάση των εξής δύο επιχειρημάτων: Αφενός διότι το παραπέρα αποτέλεσμα, εν προκειμένω, συνιστά απλώς μία ποσοτική επίταση της αρχικής προσβολής του εννόμου αγαθού του περιβάλλοντος και δεν υπάρχει καμία ποιοτική μεταβολή επί τα χείρω όπως απαιτείται για τη στοιχειοθέτηση του 29 ΠΚ. Επομένως περισσότερο προσομοιάζει σε επιβαρυντική περίσταση. Αφετέρου, διότι αν αντίθετα

αντίληψης με το να "συμπεριφέρεται" στην εν λόγω ρύθμιση, ως αν να εισάγει ένα κοινό έγκλημα συγκεκριμένης διακινδύνευσης των ατομικών εννόμων αγαθών, όπου το αποτέλεσμα προσδοκάται βέβαια να καλύπτεται από δόλο. Τούτη ακριβώς είναι και η θέση της ανθρωποκεντρικής αντίληψης που όμως έρχεται σε πλήρη συμφωνία και ακολουθία και με το εν γένει πνεύμα της απέναντι στη φύση των εγκλημάτων του 28. Για το συγκεκριμένο θέμα βλ. σε Μοροζίνη II, ό.π., σελ.60, Παπανεοφύτου Α., ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ, τ.Α', Η γενικότερη δικαιοπολιτική, η νομοθεσία και νομολογία στο πεδίο της ποινικής προστασίας από τους κινδύνους της τεχνολογικής εξέλιξης, σελ. 264.

³⁴⁷ Δηλαδή για τη διάκριση ανάμεσα σε κίνδυνο βαριάς σωματικής βλάβης ανθρώπου και νεογνού, ενώ και το νεογνό είναι άνθρωπος.

³⁴⁸ Π.χ. ρύπανση με ραδιενέργεια που συνεπάγεται μόλυνση της εγκύου (επενέργεια επ' αυτής και συνακόλουθα του εμβρύου) συνεπάγεται βαριά σωματική ή διανοητική πάθηση του νεογνού. Πρόκειται για περίπτωση όπου οι επιπτώσεις της περιβαλλοντικής προσβολής επέρχονται το πρώτον στον άνθρωπο (νεογνό) έχοντας προηγουμένως επενεργήσει δια της εγκύου και επί του εμβρύου.

[Παράδειγμα από τον Μοροζίνη II, ό.π., σελ. 61]

³⁴⁹ Η βαριά σωματική ή διανοητική πάθηση ταυτίζεται εννοιολογικά με το 310 παρ.2 ΠΚ.

³⁵⁰ Συνεπώς ισχύει το σχήμα: [δόλος 28 παρ.2α' + αμέλεια 28 παρ.3ε'].

³⁵¹ Σημειωτέο ότι το έμβρυο συνιστά αυτοτελή φορέα εννόμων αγαθών.

³⁵² Συνεπώς ισχύει το σχήμα: [δόλος 28 παρ.2α' + δόλος 28 παρ.3ε'].

εφαρμοζόταν το 29³⁵³ ΠΚ (οπότε θα επρόκειτο για αμέλεια σε σχέση με την ευρεία περιβαλλοντική καταστροφή) θα υφίστατο σοβαρή κυρωτική αντινομία για τις περιπτώσεις που το παραπέρα αποτέλεσμα επερχόταν εκ δόλου με ανεπίτρεπτη αυστηρότερη μεταχείριση της αμέλειας από το δόλο.

Επιπλέον λεκτέα είναι τα εξής: Πρώτον, το σοβαρό της ρύπανσης κρίνεται από τη δυνατότητα της φύσης να αποκαταστήσει της εγγύς ή απώτερη βλάβη αμέσως και με τις ίδιες δυνάμεις³⁵⁴. Δεύτερο, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, τόσο η σοβαρή περιβαλλοντική καταστροφή όσο και οι σοβαρές επενέργειες στον ανθρώπινο οργανισμό είναι όροι που δύσκολα διακριβώνονται καθώς απαιτείται συστηματική έρευνα, κλινικές εξετάσεις και συχνά παρεισφρουν άσχετοι όροι³⁵⁵ που διασπούν την αποδεικτική αιτιώδη³⁵⁶ αλυσίδα με αποτέλεσμα να δυσκολεύεται οι εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων και εν τέλει να κινδυνεύει να ακυρωθεί η αντεγκληματική περιβαλλοντική πολιτική. Τέλος, μία ακόμη παθολογία της διάταξης είναι ότι εξισώνει καθ' ύψος τις ποινές για την πρόκληση ποιοτικά διαφορετικών αποτελεσμάτων (ευρεία ρύπανση, θάνατος, σωματική βλάβη ανθρώπων), επιλογή που αντιβαίνει στην αρχή της αναλογικότητας.

Υφίσταται τέλος πιθανότητα συρροής των διακεκριμένων μορφών του 28 (παρ.3δ',ε') με το κοινώς επικίνδυνο έγκλημα του 279,. Επισημαίνεται ότι: Αφενός οι εν λόγω διακεκριμένες μορφές αξιολογούν εν μέρει ύλη αδικού που αξιολογεί και τα συγκεκριμένο άρθρο του Ποινικού Κώδικα, αφετέρου, κατά το άλλο μέρος οι πρώτες αποβλέπουν βέβαια και σε μια αξία που δεν απαντάται αλλού, στην προστασία δηλαδή του εννόμου αγαθού "περιβάλλον". Κατά το σκέλος τούτο, η ετερότητα των εννόμων αγαθών είναι πρόδηλη και η προκριτέα συρροή είναι η αληθινή. Είναι όμως αναγκαίο να μην αξιολογηθεί διπλά ό τι ήδη οι διατάξεις του Ποινικού Κώδικα έχουν αξιολογήσει³⁵⁷. Συγκεκριμένα δεν μπορεί να αξιολογηθεί εκ νέου ο κίνδυνος για άνθρωπο πέραν του άρθρου 279 ΠΚ. Για να μείνουμε όμως συνεπείς στο αίτημα για προστασία του περιβάλλοντος θα εφαρμόσουμε τη βασική μορφή προσβολής που είναι απογυμνωμένη από τυχόν συμπροσβολές και άλλων (ατομικών) εννόμων αγαθών. Έτσι η συρροή είναι μεν αληθινή (κατ' ιδέα), αφορά, ωστόσο, τις διατάξεις 28 παρ.2α και 279.

Σύμφωνα με το τελικό εδάφιο του άρθρου 28 *"Αν οι πράξεις³⁵⁸ των στοιχείων γ', δ' και ε', της παραγράφου αυτής τελέστηκαν από αμέλεια, επιβάλλεται φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους ή και*

³⁵³ Έτσι ο Μοροζίνης, ό.π. σελ.63.

³⁵⁴ Μοροζίνης, ό.π., σελ. 58

³⁵⁵ Βλ. άγχος, τρόπος ζωής, κάπνισμα

³⁵⁶ Παπανεοφύτου, *Σχέση της ποινικής προστασίας του περιβάλλοντος με τις διοικητικές διατάξεις και τις διοικητικές κυρώσεις*, σε Πρακτικά Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου της Ελληνικής Εταιρίας Ποινικού Δικαίου με θέμα "Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος", 1996, σελ.37, Παναγοπούλου, ΠοινΔικ 2000, σελ. 724, Δημητράτος, ΠΧ 1994, σελ. 142 επ..

Βλ. επίσης ΣυμβΠλημΡοδ 125/2007.

³⁵⁷ Από τη μία στη διάταξη στο 28 παρ.3δ,ε συνδυάζεται η προστασία τόσο του περιβάλλοντος ως αυτοτελούς κοινωνικού εννόμου αγαθού όσο και της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας, που μπορεί να προσβληθούν μέσω της βλάβης του πρώτου. Αντίθετα στη δηλητηρίαση πηγών και τροφίμων (279 ΠΚ) τα προστατευόμενα έννομα αγαθά είναι αποκλειστικά η ζωή και η σωματική ακεραιότητα. Οι προστατευόμενες αξίες ως εκ τούτου δεν ταυτίζονται. Γι' αυτό όταν δηλητηριάζεται μια πηγή από τη χρήση της οποίας μπορεί να προκληθεί κίνδυνος σε αόριστο αριθμό ανθρώπων, τότε η συρροή του 279 ΠΚ με τις διατάξεις για την προσβολή του περιβάλλοντος δεν μπορεί παρά να είναι αληθινή. [απόσπασμα από το ΣυμβΠλημΓρεβ 4/1991].

³⁵⁸ Και όχι ασφαλώς των διακεκριμένων περιπτώσεων α' και β' που δεν μπορεί να τελεσθούν από αμέλεια, αφού η επιδίωξη του οικονομικού οφέλους είναι νοηματικά άρρηκτα συνδεδεμένη με το δόλο.

χρηματική ποινή 60.000 έως 150.000€." Μια πρώτη διαπίστωση εντοπίζεται στο λαθεμένο της διατύπωσης αυτής. Τούτο διότι οι περιπτώσεις γ', δ' και ε' δεν εισάγουν πράξεις (αντίθετα πράξη εισάγει το 28 παρ.2α') αλλά αποτελέσματα πράξεων. Ωστε, κατά διορθωτική ερμηνεία, από αμέλεια τελείται η πράξη του 28 παρ. 2α εκ της οποίας επέρχονται τα αποτελέσματα των περιπτώσεων γ', δ' και ε'. Πάντως έτσι, προκύπτουν νέα δογματικά προβλήματα δημιουργούμενης έτσι της εντύπωσης ότι νομοθετικά προκρίνεται αντικειμενική ευθύνη. Έχει προταθεί η διάταξη να εφαρμόζεται όταν υπάρχει αμέλεια τόσο για τη βασική πράξη όσο και για τα βαρύτερα αποτελέσματά της [αμέλεια 28 παρ. 2α' + αμέλεια 28 παρ.3γ,δ,ε]. Ακόμα και έτσι, ωστόσο, η ανωτέρω πρόταση καταλείπει ένα δογματικό κενό: τι θα συμβεί στην περίπτωση που ο δράστης γνωρίζει και αποδέχεται τη βασική πράξη, βαρυνόμενος δηλαδή με δόλο, αλλά έχει αμέλεια ως προς το βαρύτερο αποτέλεσμα.

Εξάλλου, εφόσον η βασική πράξη (28 παρ.2α') τελέστηκε από αμέλεια και το εκ του αποτελέσματος τελεσθέν από αμέλεια είναι ο θάνατος/ βαριά σωματική βλάβη ανθρώπου, τότε έχουμε αληθινή συρροή και δεν θα εμπλακεί το 29 ΠΚ που προϋποθέτει βασική πράξη τελεσθείσα από δόλο.

iv. Άρθρο 28 παρ. 6

Στην υπό εξέταση διάταξη τυποποιείται δυνητικός λόγος δικαστικής άφεσης του αξιοποιού λόγω μεταμέλειας του δράστη ή αντίστοιχα ελαφρυντική περίπτωση³⁵⁹. Εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του δικαστή αν θα απόσχει από την επιβολή της ποινής ή θα επιβάλει την πλήρη ποινή στο δράστη. Προηγούμενος απαιτείται να έχει λάβει χώρα μεταγενέστερος περιορισμός των επιπτώσεων της ρύπανσης- υποβάθμισης που επέφερε η αρχική πράξη είτε από τον ίδιο το δράστη, είτε από τρίτο κατόπιν εντολής ή δρώντος για λογαριασμό του. Επιπλέον όρος, η συνδρομή του οποίου πρέπει να ελέγχεται είναι η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ αναγγελίας και ουσιώδους μείωσης της ρύπανσης.

Δύο είναι οι λόγοι που εμποδίζουν το χαρακτηρισμό της τυποποιούμενης συμπεριφοράς ως έμπρακτης μετάνοιας. Πρώτον, το γεγονός ότι η τελευταία επάγεται υποχρεωτική εξάλειψη του αξιοποιού και όχι, όπως εν προκειμένω, δυνητική και δεύτερον ότι ενεργοποιείται σε περιπτώσεις πλήρους αποκατάστασης της προσβληθείσας μονάδας εννόμου αγαθού και όχι, όπως εδώ συμβαίνει, ουσιώδους μείωσης των αρνητικών επιπτώσεων.

3. Ν.4037/2012³⁶⁰

³⁵⁹ Συγκεκριμένα πρόκειται για δικαστική άφεση κατά το σκέλος απαλλαγής του δράστη ενώ κατά το σκέλος μείωσης της ποινής για ελαφρυντική περίπτωση.

³⁶⁰ Ο εν λόγω νόμος συνιστά συμμόρφωση της Ελλάδας στην Οδηγία 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ΕΕ "Ρύπανση από πλοία και θέσπιση κυρώσεων για την περίπτωση παραβάσεων", που τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/ΕΚ.

Ζητήματα που άπτονται της θαλάσσιας ρύπανσης ανέκυσαν τόσο σε διεθνές όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το μεν σε διεθνές πλαίσιο σχετικά ζητήματα ρυθμίστηκαν ιδίως από τη Σύμβαση MARPOL του 73/78 (πρόκειται για τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου "περί προλήψεως ρύπανσης της θάλασσας από πλοία" της 2/11/1973 και του Πρωτοκόλλου της, της 17/2/1978, η οποία κυρώθηκε στην Ελλάδα με το Ν.1269/1982), το δε σε επίπεδο ενωσιακό

ι. Η εν γένει κατάσταση του Νόμου

Ένα από τα βασικότερα νομοθετήματα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία με τη θέσπιση ποινικών κυρώσεων είναι ο προσαρμοσμένος στην Οδηγία 2005/35³⁶¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης}/09/2005 νόμος 4037/2012.

Στόχος της Οδηγίας υπήρξε η ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο των διεθνών προτύπων περί της ρύπανσης από τα πλοία και η θέσπιση κυρώσεων, στις οποίες περιλαμβάνονται ποινικές ή διοικητικές κυρώσεις, για παραβιάσεις των προτύπων αυτών προκειμένου να επιτευχθεί υψηλού επιπέδου ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος στις θαλάσσιες μεταφορές. Ληφθέντος υπόψη ότι τούτο δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη και μπορεί συνεπώς να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η εν λόγω οδηγία δεν υπερέβη τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών³⁶². Λίγο πιο πάνω, στη σκέψη 7 η Αιτιολογική Έκθεση τονίζει πως ούτε το διεθνές καθεστώς για την αστική ευθύνη και αποζημίωση λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο ούτε το καθεστώς που αφορά τη ρύπανση από άλλες επικίνδυνες ή επιβλαβείς ουσίες παράγουν επαρκώς αποτρεπτικά αποτελέσματα, ώστε να αποθαρρύνουν τα μέρη τα οποία συμμετέχουν στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων από πρακτικές, που δεν ανταποκρίνονται στα ισχύοντα πρότυπα· τα απαιτούμενα αποτρεπτικά αποτελέσματα μπορούν να επιτευχθούν μόνο με τη θέσπιση κυρώσεων που θα επιβάλλονται σε όποιον προξενεί θαλάσσια ρύπανση ή συνεργεί στην πρόκλησή της. Κυρώσεις θα πρέπει να επιβάλλονται όχι μόνο στον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο, αλλά και στον κύριο του φορτίου, τον νηογνώμονα ή και γενικά βάσει της αρχής της αναλογικότητας σε κάθε άλλο ενδιαφερόμενο πρόσωπο.

Σκοπείται³⁶³ έτσι δι' αυτής να επιτευχθεί το εξαρχής ζητούμενο, η εναρμόνιση³⁶⁴ των εθνικών νομοθεσιών, κάτι που δεν μπορούσε να καταστεί εφικτό, με μόνη την ύπαρξη της

υιοθετήθηκε αντίστοιχα, με αφορμή το ναυάγιο του πλοίου Prestige, η Οδηγία 2009/35/EK και ακολούθως η απόφαση πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ (η οποία ακυρώθηκε με την απόφαση C-440/2005 της 23/10/2007 του ΔΕΕ), ενώ μετά την τροποποιητική οδηγία 2009/123/EK, συμπληρώθηκε ένα ενιαίο ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο με την υιοθέτηση αποτελεσματικών μέτρων. Αξίζει να κρατηθεί ότι τόσο η Οδηγία όσο και η ακυρωθείσα απόφαση πλαίσιο προκάλεσαν έντονες αντιδράσεις. Επιφυλάξεις και διαμαρτυρίες διατυπώθηκαν τόσο από κράτη που συναρτούν σημαντικά οικονομικά συμφέροντα με τις θαλάσσιες μεταφορές όσο και από μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες που θεωρούσαν ότι η πρόβλεψη ποινικών κυρώσεων σε περιπτώσεις ατυχημάτων, αλλά και τα πολύ υψηλά πρόστιμα που έφταναν μέχρι και ενάμισι εκατομμύριο ευρώ, περιόριζαν σε σημαντικό βαθμό την αυτονομία της λειτουργίας τους, ως προέκυπτε από τις έως τότε Διεθνείς Συμβάσεις. Πλέον στο κοινοτικό δίκαιο δεν καθορίζεται το είδος και το ύψος των ποινικών κυρώσεων που πρέπει να απειλούνται για τη ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία, όπως συνέβαινε στην Απόφαση -Πλαίσιο, όπου μάλιστα οι κυρώσεις διαβαθμίζονταν αναλόγως με την έκταση της προσβολής και το είδος της υπαιτιότητας. Δεν υπάρχει καν ένας ενιαίος ορισμός σχετικά με το περιεχόμενο της υπαιτιότητας ως προς τις τυποποιούμενες αξιόποινες πράξεις. Πάντως μετά την τελευταία απόφαση του ΔΕΚ γίνεται σαφές ότι τα κράτη υποχρεούνται να τηρήσουν κατά τη μεταφορά της Οδηγίας τις θεμελιώδεις δικαιοκρατικές αρχές και την αρχή ιδίως της νομιμότητας. Συνεπώς είναι μάλλον πια θέμα χρόνου οι με γενικούς όρους στοιχειοθετούμενες αξιόποινες προσβολές να περιγραφούν με σαφήνεια και να εξειδικευτούν από τις εθνικές νομοθεσίες. [Αναλυτικά, για τις αποφάσεις του ΔΕΕ και την κοινοτική νομοθετική πρωτοβουλία βλ. ΠοινΔικ 2/2009, Συμεωνίδου-Καστανίδου, *Θαλάσσια ρύπανση από τα πλοία*, σελ. 199 επ.]

³⁶¹ Η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης}/10/2009.

³⁶² Σκέψη 15 της Αιτιολογικής Έκθεσης της Οδηγίας 35/2005.

³⁶³ Για το αν επιτυγχάνεται βλ. σχετικές αναπτύξεις υπό 3-B.4.

³⁶⁴ Αιτιολογική Έκθεση Οδηγίας 35/2005

Σύμβασης Marpol 73/78, η οποία εφαρμοζόταν με αποκλίσεις κατά την επιβολή ποινικών κυρώσεων από τα κράτη.

Ενδιαφέρον περαιτέρω παρουσιάζουν τα εξής: Ο υπό εξέταση νόμος παρουσιάζει αυτοτέλεια τόσο σε επίπεδο περιεχομένου όσο και σε επίπεδο ποινικών κυρώσεων. Καλώς επομένως δεν επελέγη το κείμενό του να προσαρμοστεί στο περιεχόμενο ενός εκ των Ν.743/1977 ή 1650/1986. Δεύτερον το άρθρο 6 του Ν.4037/2012 επιφυλάσσει πλήρεις ειδικές υποστάσεις για τα τυποποιούμενα εγκλήματα. Ως εκ τούτου δεν παρατηρείται εκ νέου το φαινόμενο λευκού/χωλού ποινικού νόμου³⁶⁵. Συνακόλουθα δεν υφίσταται εξάρτηση από τις διοικητικές πράξεις.

Προστατευόμενο έννομο αγαθό είναι το θαλάσσιο περιβάλλον, ενώ το εκ του αποτελέσματος έγκλημα του 6 παρ.1^α προστατεύει επιπρόσθετα τα ατομικά έννομα αγαθά της ζωής και της υγείας. Προς αυτό το σκοπό τυποποιούνται τα εξής εγκλήματα. Πρώτον, το εκ του αποτελέσματος κακούργημα του 6 παρ.1^α, όπου πλάι στη θαλάσσια υποβάθμιση προβλέπονται υπαλλακτικώς τα αποτελέσματα είτε του κινδύνου της ζωής ή της βαριάς βλάβης της υγείας, είτε της ευρείας οικολογικής διατάραξης ή καταστροφής. Για τούτο προβλέπεται κάθειρξη 5 έως 10 έτη και χρηματική ποινή 3.000- 300.000€. Δεύτερον το πλημμέλημα του 6 παρ.1β, που συνιστά το βασικό έγκλημα του νόμου. Τιμωρείται η εκ δόλου υποβάθμιση της ποιότητας του θαλασσίου ύδατος μέσω της απόρριψης ρυπογόνων ουσιών από το πλοίο. Προβλέπεται φυλάκιση 1 με 5 έτη και χρηματική ποινή 1.500-50.000€. Τρίτον στο 6 παρ. 2 δύο αντίστοιχα πλημμελήματα από αμέλεια -ένα απλό και ένα διακεκριμένο- η κυρίως διαφορά των οποίων εντοπίζεται σε επίπεδο χρηματικής ποινής. Για το απλό απειλείται φυλάκιση 3μηνών έως 5 ετών και χρηματική ποινή 200€-3.000€, για δε το διακεκριμένο φυλάκιση 6μηνών έως 5 ετών. Προβλέπεται τέλος ένα χαρακτηριζόμενο από την Αιτιολογική Έκθεση ως αυτοτελές εκ δόλου πλημμέλημα, που ποινικοποιεί επαναλαμβανόμενες αμελητέες απορρίψεις, που, ωστόσο, (και ιδίως συνολικά ιδωμένες) υποβαθμίζουν το θαλάσσιο περιβάλλον επισύροντας ποινή φυλάκισης 6 μηνών έως 5 ετών και χρηματική ποινή από 1.000 έως 15.000€. Για δε την αντίστοιχη εξ αμελείας προνομιούχα παραλλαγή προβλέπεται φυλάκιση 3 μηνών έως 5 ετών και χρηματική ποινή από 200 μέχρι 3.000€

ii. Αντικειμενική Υπόσταση του βασικού εγκλήματος

Το άρθρο 6 παρ.1β αναφέρει: 1. *Η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών από πλοίο σε οποιαδήποτε από τις περιοχές του άρθρου 3, από την οποία προκαλείται υποβάθμιση της ποιότητας του θαλασσίου ύδατος τιμωρείται: β) με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους και χρηματική ποινή από χίλια πεντακόσια (1.500) έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ στις υπόλοιπες περιπτώσεις.*

Η αντικειμενική υπόσταση της παραγράφου 1 αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του παρόντος νόμου αφού στη βάση της δομούνται τα εγκλήματα του άρθρου 6. Εισάγει έγκλημα κοινό και ως εκ τούτου τελούμενο όχι μόνο από τον πλοίαρχο αλλά από οποιοδήποτε φυσικό πρόσωπο. Η Αιτιολογική Έκθεση του νόμου παραθέτει έναν ενδεικτικό κύκλο δραστών περιλαμβάνοντας «τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο, τα μέλη του πληρώματος του πλοίου, τους πλοηγούς, τους λιμενικούς

³⁶⁵ *Supra* υπό 3-B.1i/ii., 3-B.2ii.

υπαλλήλους κλπ.»³⁶⁶. Βασική προϋπόθεση είναι η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών. Το άρθρο 2 παρ. 2 ορίζει ως ρυπογόνες τις ουσίες, που ορίζονται στα Παραρτήματα I (πετρέλαιο³⁶⁷) και II (επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύδην³⁶⁸) της Marpol 73/78. Στο μεν δίνεται ο ορισμός του πετρελαίου και του μαζούτ. Στο δε προκρίθηκε η τετραμερής διάκριση των επιβλαβών υγρών ουσιών σε κατηγορίες X, Y, Z και άλλες ουσίες, κοινός παρονομαστής όλων είναι ότι συνιστούν μείζων κίνδυνο για τους θαλάσσιους πόρους, είτε για την υγεία του ανθρώπου ή αποδεικνύονται επιβλαβείς για τυχόν άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας. Ως εκ τούτου προβλέπεται ένα ποσοτικό όριο, η υπέρβαση του οποίου, καθιστά εγκληματική την απόρριψη των εν λόγω ουσιών στη θάλασσα.

Η ανωτέρω κατηγοριοποίηση πραγματοποιείται στη βάση αξιολόγησης³⁶⁹, κατά την οποία λαμβάνονται υπόψη τα επίπεδα βιοσυσώρευσης και βιοαποικοδόμησης, η οξεία και η χρόνια τοξικότητα της εν λόγω ουσίας, οι μακροπρόθεσμες επιπτώσεις στην υγεία αλλά και οι επιπτώσεις στη θαλάσσια άγρια ζωή και στους βενθικούς³⁷⁰ βιότοπους.

Τους ως άνω ορισμούς των Παραρτημάτων οφείλουν μεταξύ άλλων να έχουν ιδίως υπόψιν τους τόσο ο πλοίαρχος όσο και ο πλοιοκτήτης, αφού από εκεί θα εξαρτηθεί αν η απορριφθείσα ουσία υπάγεται στο λεκτικό των διατάξεων ως μέρος των Παραρτημάτων και επομένως αν στοιχειοθετούνται τα σχετικά εγκλήματα.

Το κυρίως κείμενο της Marpol δίνει περαιτέρω στο άρθρο 2 παρ.3 τον ορισμό της απόρριψης. Σύμφωνα με αυτό ως απόρριψη³⁷¹ νοείται κάθε έκλυση από πλοίο (διαφυγή,

³⁶⁶ Βλ. Αιτιολογική Έκθεση Ν. 4037/2012, σ. 1. Πρβλ. επίσης Συμεωνίδου-Καστανίδου, *Ποινική καταστολή της θαλάσσιας ρύπανσης*, ό.π..

³⁶⁷ Βλ. σχετικά Annex I, ch.1, Reg.1: Definitions: 1. *Oil means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than those petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in appendix I to this Annex.* 2. *Crude oil means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:* 2.1. *crude oil from which certain distillate fractions may have been removed and* 2.2. *crude oil to which certain distillate fractions may have been added.*

³⁶⁸ Annex II, Ch.1, Reg.1: Definitions, ch.2, Reg.6: Categorization and listing of noxious liquid substances and other substances. 1.1. *Category X: Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment,* 2.2. *Category Y: Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment,* 2.3. *Category Z: Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment,* 2.4. *Other substances: Substances indicated as OS (Other substances) in the pollution category column of chapter 18 of the International Bulk Chemical Code which have been evaluated and found to fall outside category X, Y or Z as defined in regulation 6.1 of this Annex because they are, at present, considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances referred to as "Other Substances" shall not be subject to any requirements of the Annex.*

³⁶⁹ Annex II, Appendices to Annex II, Appendix 1: Guidelines for the categorization of noxious liquid substances

³⁷⁰ Βένθος (ουδ.): το σύνολο των έμβιων οργανισμών που ζουν και αναπτύσσονται στο βυθό των θαλασσών ή και λιμνών.

³⁷¹ Article 2 par.3a: *"Discharge", in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying*

απόρριψη, διαρροή, άντληση, εκπομπή ή εκκένωση) , όπως αυτό ορίζεται στην παράγραφο 4³⁷². Πρόκειται, ώστε για κάθε διαρροή πετρελαίου ή επιβλαβών υγρών ουσιών που μεταφέρονται χύδην³⁷³.

Κρίσιμη παράμετρος για την εφαρμογή της διάταξης πέραν της απόρριψης ρυπογόνου ουσίας από πλοίο είναι το χωρικό πεδίο εφαρμογής. Σύμφωνα με το άρθρο 3 «ο παρών νόμος εφαρμόζεται, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, σε απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών: α) στα εσωτερικά ύδατα κράτους – μέλους, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, κατά το βαθμό που εφαρμόζεται το καθεστώς *Margol*· β) στα χωρικά ύδατα κράτους – μέλους· γ) στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και υπόκεινται στο καθεστώς του πλου δι- έλευσης, όπως ορίζεται από το Μέρος III τμήμα 2 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας, εφόσον τα στενά αυτά τελούν υπό τη δικαιοδοσία κράτους – μέλους· δ) στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή σε αντίστοιχη ζώνη κράτους – μέλους, που έχει καθορισθεί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και ε) στην ανοικτή θάλασσα.».

Αποτέλεσμα της εγκληματικής συμπεριφοράς είναι η υποβάθμιση της ποιότητας του θαλασσιού ύδατος. Επί αυτού δύο είναι τα σημεία, όπου αξίζει να σταθεί κανείς. Πρώτον, του νόμου μη διακρίνοντας ως υποβάθμιση θα πρέπει να νοηθεί η οποιασδήποτε διαβάθμισης υποβάθμιση, ήτοι η μείζον ή ήττον -μα πάντως όχι αμελητέα³⁷⁴, με την επιφύλαξη του 6 παρ.1 περ. β' - σοβαρή. Εκεί που ο νομοθέτης θέλησε να καταστήσει το σοβαρό της ρύπανσης μέρος της αντικειμενικής υπόστασης (βλ. ν.743/1977) το έκανε προχωρώντας σε ρητή πρόβλεψη. Το μέγεθος της υποβάθμισης, που δεν τυποποιείται ως αντικειμενική υπόσταση θα ληφθεί υπόψη μεταγενέστερα κατά το στάδιο της επιμέτρησης (79 ΠΚ)³⁷⁵. Δεύτερον, ελλείψει ειδικού ορισμού για την υποβάθμιση χρειάζεται να γίνει προσφυγή στις ρυθμίσεις συγγενούς κειμένου· καταρχήν κατάλληλες υποψήφιες νομοθεσίες παρουσιάζονται οι 743/1977 και 1650/1986. Η επιλογή ανάμεσα στις δύο προδικάζει και το επίπεδο προσβολής που θα προσδώσουμε στον υπό εξέταση όρο. Δοθέντος ότι στο κείμενο του 4037/2012 έχει επιλεγεί ειδικά στην ειδική υπόσταση του εκ του αποτελέσματος κακουργήματος να νοηθεί η υποβάθμιση ως το περαιτέρω αποτέλεσμα- βλάβη (γίνεται λόγος για οικολογική διατάραξη ή καταστροφή), είναι ορθότερο³⁷⁶ να γίνει δεκτό πως στις λοιπές περιπτώσεις και δη στην περίπτωση του βασικού εγκλήματος η υποβάθμιση εκλαμβάνεται ως εγκληματική σε ένα πρωιμότερο στάδιο (συγκεκριμένης) διακινδύνευσης. Ως εκ τούτου για τον ορισμό της η υποβάθμιση θα δανειστεί τα στο άρθρο 2 παρ. 4 του 1650/1986

³⁷² Ως «πλοίο» νοείται το ποντοπόρο σκάφος, ανεξαρτήτως σημαίας, οποιουδήποτε τύπου, το οποίο λειτουργεί εντός του θαλάσσιου περιβάλλοντος, περιλαμβανομένων των υδροπτερυγών, των αερόστρωμνων σκαφών, των καταδυτικών σκαφών και των πλωτών ναυπηγημάτων. Εξαιρούνται τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού ή άλλα πλοία κρατικής ιδιοκτησίας ή κρατικής εκμετάλλευσης, τα οποία χρησιμοποιούνται, προσωρινώς, μόνο για κρατικούς και μη εμπορικούς σκοπούς.

³⁷³ Συμεωνίδου- Καστανίδου, *Ποινική Καταστολή της Θαλάσσιας Ρύπανσης*, ό.π., <https://nomosphysis.org.gr/11953/poiniki-katastoli-tis-thalassias-rupansis-i-metafora-tis-odigias-200535ek-sto-elliniko-dikaio-oktobrios-2009/> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

³⁷⁴ Πρόκειται για μια εξ αντιδιαστολής διαπίστωση, που προκύπτει από το γεγονός ότι στο 6 παρ. 3 επελέγη νομοθετικά η τιμώρηση της ασήμαντης υποβάθμισης με την προϋπόθεση ότι προκύπτει ως μέρος ασήμαντων επιμέρους επαναλαμβανόμενων απορρίψεων. Συνεπώς η άπαξ ήσσονος σημασία υποβάθμιση καταρχήν δεν είναι αξιόποινη [Συμεωνίδου- Καστανίδου, *ibid*, 2β.]. Σωστά έτσι παρατηρεί ο Μοροζίνης [Μοροζίνης III, ό.π., σελ. 32] ότι η απαξία των προσβολών στον 4037/2012 ακολουθεί την κλιμάκωση που ξεκινά από την ποινικά αδιάφορη ασήμαντη υποβάθμιση και προχωρά το μεν στην πλημμεληματική στοιχειοθέτηση της απλής υποβάθμισης, το δε στην κακουργηματική στοιχειοθέτηση της ευρείας οικολογικής διατάραξης-καταστροφής.

³⁷⁵ Αιτ. Έκθ. 4037/2012, σκ.3

³⁷⁶ Μοροζίνης III, ό.π., σελ.31

αναφερόμενα, οπότε αναλογικά θα γίνει λόγος για κάθε επί τα χείρω μεταβολή του θαλασσιού ύδατος, που είναι πιθανό να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οικολογική ισορροπία, την ποιότητα ζωής και την υγεία του ανθρώπου, την ιστορική- πολιτιστική κληρονομιά και τις αισθητικές αξίες.

iii. Άρση του Αδίκου

Αναγκαίο να υπογραμμιστεί ότι ούτε στο κείμενο του νόμου ούτε σε αυτό της Μαγροί γίνεται ρητά λόγος για λόγους άρσης του αδίκου. Αν όμως προσέξουμε τις σχετικές περιεχόμενες διατάξεις γίνεται αντιληπτό ότι ο νομοθέτης αξιολογώντας ορισμένη προσβολή, όταν γίνεται στα επιτρεπόμενα από τη Σύμβαση πλαίσια, που καθορίζονται από τη συνεκτίμηση άλλων δικαιωμάτων ή συμφερόντων, προκρίνει τελικά το μη τυπικά αξιόποινο αυτής. Παρόλα αυτά ουσιαστική σε πρώτο -οντολογικό επίπεδο προσβολή υφίσταται και άρα υφίσταται αρχικό άδικο. Η αξιολόγηση, που τελικά οδηγεί να μη θεωρηθεί μια αρχική προσβολή ποινικό αδίκημα είναι ακριβώς ο ορισμός των λόγων άρσης του αδίκου^{377,378}.

Σε κάθε περίπτωση το άρθρο 4 παρ. 1,2 του 4037/2012, στη βάση των σχετικών κανονισμών που προβλέπουν τα Παραρτήματα I και II της Σύμβασης Μαγροί διακρίνει σε γενικούς και ειδικούς ως προς τους ενδιαφερομένους λόγους εξαίρεσης από το πεδίο εφαρμογής του νόμου. Από τη μια έτσι εξαιρούνται οι ελεγχόμενες απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών, ήτοι πετρελαίου, πετρελαιοειδών μιγμάτων, επιβλαβών υγρών ουσιών, υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών, που καλύπτουν συγκεκριμένους όρους και προδιαγραφές της Μαγροί³⁷⁹ (λειτουργικές απορρίψεις) ή γίνονται για την ασφάλεια του πλοίου ή τη διάσωση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή μετά άδεια της αρμόδιας αρχής για την καταπολέμηση συγκεκριμένου περιστατικού ρύπανσης· από την άλλη καθόσον ειδικά αφορά τον πλοιοκτήτη και τον πλοίαρχο ή το πλήρωμα³⁸⁰ που ενεργεί υπό την ευθύνη του δεύτερου, οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών στα στενά, στην ΑΟΖ ή στην ανοιχτή θάλασσα, εφόσον αφενός προκαλούνται από βλάβη του πλοίου ή τον εξοπλισμό του, αφετέρου μετά τη βλάβη λαμβάνονται όλες οι εύλογες προφυλάξεις και δεν οφείλονται σε δόλο ή ενσυνείδητη αμέλεια^{381,382}.

iv. Το κακούργημα του άρθρου 6 παρ.1 περ. α'

Τρία στοιχεία χρήζει να τονιστούν στο υπό εξέταση εκ του αποτελέσματος διακρινόμενο έγκλημα της διάταξης. Πρώτον η τυποποίηση των περαιτέρω αποτελεσμάτων γίνεται στη βάση του 29 ΠΚ, κατά εφαρμογή του οποίου απαιτείται κατά κρατούσα γνώμη η επέλευση των επιπλέον αποτελεσμάτων του κινδύνου για τα έννομα αγαθά ή των μορφών της περιβαλλοντικής βλάβης να καλύπτονται *τουλάχιστον*³⁸³ από αμέλεια του δράστη. Σημειώνεται ακόμα ότι οι όροι οικολογική διατάραξη ή καταστροφή νοούνται αντιστοίχως των όρων "περιβαλλοντική

³⁷⁷ Έτσι και η Συμεωνίδου- Καστανίδου, ό.π., υποσημείωση 19.

³⁷⁸ Contra Μοροζίνης ΙΙΙ, ό.π., σελ.39

³⁷⁹ Τέτοιες οι ειδικές περιοχές, βλ. βλ. Κανονισμό 1 περ. 10 και Κανονισμό 10 του Παραρτήματος Ι, καθώς και Κανονισμό 1 περ. 7, 8 και 9 του Παραρτήματος ΙΙ της Μαγροί.

³⁸⁰ Ορθώς κατά τη Συμεωνίδου- Καστανίδου, ό.π., 2γ, η διάταξη πρέπει ευθυγραμμισμένη με την αρχή της αναλογικότητας να περιλάβει και κάθε άλλο πρόσωπο που κατά τα λοιπά πληροί τους όρους της εξαίρεσης.

³⁸¹ Κανονισμός 4 του Παραρτήματος Ι και Κανονισμός 3 του Παραρτήματος ΙΙ της Μαγροί

³⁸² Βλ. και σχετικές αναπτύξεις ανωτέρω στο πλαίσιο του Ν.743/1977, υπό 3-Β.1ν.

³⁸³ Μοροζίνης, ό.π., σελ. 32

διατάραξη” και “περιβαλλοντική καταστροφή³⁸⁴” που αναφέρονται στο Ν.1650/1986, ήτοι μερική ή ολική άρση της λειτουργικής χρησιμότητας του περιβαλλοντικού στοιχείου «θαλάσσια ύδατα³⁸⁵. Τέλος απαιτείται να υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος του τελικού αποτελέσματος με την αρχική υποβάθμιση. Τούτο σημαίνει ότι το πρώτο θα πρέπει να επέρχεται ως άμεσο αποτέλεσμα της δεύτερης αυτοδύναμα ως συνακόλουθη μετεξέλιξή της. Με άλλα λόγια ήδη στην αρχική υποβάθμιση (πρέπει να) ενυπάρχει εν δυνάμει ο κίνδυνος ακόμα της ευρείας οικολογικής διατάραξης, που μετουσιωνόμενος σε βλάβη μετατρέπεται σε κακούργημα. Εκτιμούμε ότι το ιστορικό της περίπτωσης Sea Diamond παραλλαγμένο κατά το απευκταίο τούτη τη στιγμή σενάριο, την κύλιση δηλαδή στο βάθος της Καλντέρας και απελευθέρωση όλων των τοξικών ουσιών που βρίσκονται παγιδευμένες στο κουφάρι του πλοίου θα πληρούσε τους όρους του εκ του αποτελέσματος εγκλήματος, εφόσον όλα τα περαιτέρω λάμβαναν χώρα τον πρώτον καιρό του ναυαγίου, τότε που η ανέλκυση δεν υπήρχε αντικειμενικά επαρκής χρόνος να πραγματοποιηθεί.

Για τη θεμελίωση της υποκειμενικής υπόστασης των διακεκριμένων παραλλαγών απαιτείται δόλος οποιασδήποτε μορφής, αρκούντως έτσι και του ενδεχόμενου.

ν. Οι εξ αμελείας προνομιούχες παραλλαγές

Βασικότερο ζητούμενο που ανακύπτει κατά την ερμηνεία των εξ αμελείας διατάξεων του άρθρου 6 (δηλαδή στις παραγράφους 2 και 4) είναι το πεδίο της υποκειμενικής υπόστασης. Τούτο διότι το 6 παρ.7 εισάγει μια καταρχήν ξένη με τα ισχύοντα στο ελληνικό ποινικό δίκαιο ρύθμιση σύμφωνα με την οποία *οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 4 δεν εφαρμόζονται σε περίπτωση ελαφράς αμέλειας*. Ερμηνευτική ύλη παρέχουν τόσο το ΔΕΕ, όσο και η ίδια η Αιτιολογική Έκθεση του 4037/2012. Καθώς δε εκτιμούμε ότι οι συνέπειες τις συγκεκριμένης επιλογής επιδρούν στο πεδίο της νομοθετικής ομοιομορφίας και έτσι ακόμη αμεσότερα στο πρόσωπο του πλοιάρχου στο πλαίσιο της σύγχρονης απόλυτα διεθνοποιημένης ναυτιλίας, παραπέμπουμε στην ξεχωριστή ανάπτυξη της παρακάτω ενότητας Β4. Ως προς την αντικειμενική υπόσταση ισχύουν όσα αμέσως ανωτέρω έγιναν δεκτά για τα εκ δόλου εγκλήματα των περιπτώσεων α' και β' του 6 παρ.1. Συν τοις άλλοις δέον να στοιχειοθετείται και εξωτερική αμέλεια στη συμπεριφορά του υποκειμένου τέλεσης.

Σε σχέση με τη διακεκριμένη παραλλαγή του εξ αμελείας εγκλήματος (6 παρ.2^α) λεκτέα είναι τα εξής: Πρώτον κακώς γίνεται λόγος για *πράξη* της περ.α' της παραγράφου 1, καθώς εκεί τυποποιούνται αποτελέσματα (διακινδύνευση ατομικών εννόμων αγαθών, βλάβη περιβάλλοντος). Ορθόν επομένως να θεωρηθεί ότι εννοείται η πράξη του βασικού εγκλήματος, ήτοι η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών σε ορισμένη από τις θαλάσσιες περιοχές του άρθρου 3 του Ν.4037/2012. Επομένως το έγκλημα που εισάγει η προκείμενη διάταξη είναι η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών από πλοίο στις θαλάσσιες περιοχές, η οποία πέραν της υποβάθμισης της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, και ακριβώς εξαιτίας της σοβαρότητας αυτής, προκάλεσε *κίνδυνο ζωής ή βαριάς σωματικής βλάβης ή ευρεία οικολογική διατάραξη ή καταστροφή*. Επισημαίνεται ότι βέβαια από

³⁸⁴ 28 παρ.3περ.γ',ε'.

³⁸⁵ *Ibid*, σελ.32

αμέλεια πρέπει να επικαλύπτεται η συμπεριφορά του δράστη και ως προς το περαιτέρω επελθόν αποτέλεσμα.

Κενό φαίνεται να υφίσταται στην περίπτωση, όπου ένας επί παραδείγματι πλοίαρχος καλύπτει μεν με δόλο το σκέλος της υποβάθμισης του θαλάσσιου ύδατος, έχει όμως αμέλεια ως προς το σκέλος της επέλευσης του κινδύνου για τα ατομικά έννομα αγαθά ή της ευρείας οικολογικής διατάραξης ή καταστροφής. Εν προκειμένω δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής του εγκλήματος δόλου της παραγράφου 1 ούτε του εγκλήματος αμελείας της παραγράφου 2 καθώς και τα δύο απαιτούν ενιαία υπαιτιότητα του δράστη για τα στοιχεία της αντικειμενικής υπόστασης (δόλος+ δόλος είτε αμέλεια+ αμέλεια αντίστοιχα). Ελλείπει άλλης εναλλακτικής πέραν του ενδεχομένου ο δράστης να τιμωρηθεί για κάτι βαρύτερο αυτού που τέλεσε, προκρίνεται η εφαρμογή της υπό εξέταση παραγράφου 2^α με παράλληλα δυνατότητα του δικαστή κατά το στάδιο της επιμέτρησης να λάβει υπόψιν του την κατά το ήμισυ αναντιστοιχία της απαιτούμενης υπαιτιότητας καθώς ο πρώτος βαρύνεται με δόλο ως προς την προκληθείσα υποβάθμιση.

vi. Το ιδιώνυμο^{386,387} έγκλημα του 6 παρ.3³⁸⁸

Όπως προκύπτει από το γράμμα της διάταξης η εν λόγω υπόσταση απαιτεί χωροχρονική ενότητα, η οποία ερμηνευόμενη ως χωροχρονική συνάφεια μπορεί να περιλάβει απορρίψεις που έλαβαν χώρα εντός τις ίδιας θαλάσσιας περιοχής και κατά το ίδιο ή σε διαδοχικά δρομολόγια. Το εν λόγω στοιχείο εξετάζεται *ad hoc* από το δικαστήριο³⁸⁹. Περαιτέρω ότι οι επιμέρους -ποινικά αδιάφορες- πράξεις μόνο σωρευτικά οδηγούν σε προσβολή και επομένως η αναγκαία εδώ αιτιότητα είναι επίσης σωρευτική, αφού μεμονωμένα δεν οδηγούμαστε σε υποβάθμιση.

Η πρωτοτυπία με την οποία καταστρώνεται η υπόσταση του ιδιώνυμου εγκλήματος, έδωσε βάση να ιδωθεί σε αντιπαράβολή με ορισμένους όρους και κατασκευές του Ποινικού Δικαίου, καθώς μια πρόχειρη ματιά επιτρέπει να διαπιστωθεί ορισμένη συνάφεια. Αφενός έτσι, υποστηρίχθηκε³⁹⁰ ότι σε υποκειμενικό επίπεδο απαιτείται ενότητα δόλου ανάμεσα στις επιμέρους πράξεις, με άλλες λέξεις ένας συνολικός σχεδιασμός που εκκινεί από τη χρονική στιγμή που προηγείται της πρώτης κατά σειρά πράξης και επικαλύπτει των σύνολο όσων μέλλει να ακολουθήσουν³⁹¹. Την ίδια στιγμή υποστηρίχθηκε³⁹² ότι η σχετική διάταξη συνιστά ιδιάζον κατ'

³⁸⁶ Ανδρουλάκης, ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ- ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ Ι, σ. 191 επ., Μανωλεδάκης, ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ- ΕΠΙΤΟΜΗ, σ. 388 επ., Μυλωνόπουλος, ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ- ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ Ι, σ. 166 επ., Μοροζίνης ΙΙΙ, ό.π., σελ. 36.

Βλ. και Αιτιολογική Έκθεση, όπου επισημαίνεται ότι *οι επαναλαμβανόμενες, μικρής σημασίας απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών, όταν, αξιολογούμενες συνολικά και όχι μεμονωμένα, καταλήγουν σε υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, συγκροτούν αυτοτελές ποινικό αδίκημα.*

³⁸⁷ Διακεκρμένη μορφή απουσιάζει δεδομένου ότι από τις απορρίψεις που υπάγονται στην αντικειμενική υπόσταση του 6 παρ.3 δεν μπορεί να προκύψει ευρεία υποβάθμιση. Βλ. και Αιτιολογική Έκθεση Ν. 4037/2012, σ. 3.

³⁸⁸ *Επαναλαμβανόμενες μικρής σημασίας απορρίψεις, οι οποίες, όχι μεμονωμένα αλλά σε συνδυασμό μεταξύ τους και εν όψει της τοπικής και χρονικής ενότητας, επιφέρουν υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, τιμωρούνται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον έξι μηνών και χρηματική ποινή από χίλια (1.000) έως δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ.*

³⁸⁹ Μοροζίνης ΙΙΙ, ό.π., σελ.37

³⁹⁰ Από την Συμεωνίδου-Καστανίδου, *Ποινική καταστολή της θαλάσσιας ρύπανσης*, σε www.nomosphysis.org.gr [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

³⁹¹ Έτσι και σε Ανδρουλάκη, ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ -ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ, σ. 34.

³⁹² Μοροζίνης ΙΙΙ, ό.π., σελ. 36

εξακολούθηση έγκλημα. Εξάλλου, η έννοια της ενότητας δόλου συνιστά την υποκειμενική προϋπόθεση της εν λόγω κατασκευής του ποινικού κώδικα. Οι σκέψεις αυτές δεν φαίνονται ικανές³⁹³ να στηρίξουν την προτεινόμενη αναλογία για δύο κυρίως λόγους. Πρώτον το κατ' εξακολούθηση έγκλημα συνιστά ένα δικονομικό όλον, που απαρτίζεται από μερικότερες αυτοτελώς αξιόποινες πράξεις³⁹⁴ σε αληθινή πραγματική συρροή, των οποίων η αυτοτέλεια παύει, ώστε να χωρήσει συνεκδίκαση και να επιβληθεί ενιαία ποινή. Εν προκειμένω όμως κάθε επιμέρους πράξη είναι ποινικά αδιάφορη. Δεύτερον η κατάφαση εν προκειμένω κατ' εξακολούθηση εγκλήματος καθιστά άτοπη την ακολούθως τυποποίηση αντίστοιχου εξ αμελείας εγκληματικού τύπου στο 6 παρ.4. Ασφαλώς δε δύναται να νοηθεί ενιαίος δόλος σε έγκλημα αμελείας αλλά ούτε και ενιαία αμέλεια. Μάλλον δόκιμο φαντάζει να αντιπαραβληθεί η κατασκευή του 6 παρ.3 με τη γερμανικής προελεύσεως προβληματική των *εγκλημάτων συσώρευσης*³⁹⁵, όπου αντίστοιχα απαξιολογείται το σύνολο μεμονωμένων κατά μόνας ανίκανων να επιβαρύνουν το περιβάλλον θεωρούμενες μάλιστα ακόμη και αφηρημένα μη επικίνδυνες³⁹⁶. Ως εκ τούτου αρκεί υποκειμενικά για το ιδιώνυμο έγκλημα ενδεχόμενος δόλος κατά την τέλεση εκάστης απόρριψης.

Στην παράγραφο 4 του άρθρου 6³⁹⁷ προβλέπεται η εξ αμελείας εκδοχή του ιδιώνυμου εγκλήματος. Ομοίως ισχύουν όσα ελέχθησαν ήδη για τη χωροχρονική ενότητα, επίσης εφαρμόζεται το 6 παρ.7, ώστε το ποινικό ενδιαφέρον εντοπίζεται στις περιπτώσεις ενσυνείδητης και βαριάς ασυνείδητης αμέλειας³⁹⁸. Εφόσον πρόκειται περί πλοίαρχου δέον να αποδεικνύεται συγκεκριμένο σφάλμα που καθιστά πλημμελή την εκτέλεση των θαλάσσιων αποστολών στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης.

vii. Έμπρακτη μεταμέλεια

Στο άρθρο 6 παρ.6 ορίζεται ότι *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 συνεπειών της ρύπανσης ή της υποβάθμισης της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, που προκάλεσε η ενέργεια ή η παράλειψή του, το δικαστήριο μπορεί να του επιβάλει ποινή μειωμένη, σύμφωνα με το άρθρο 83 του Ποινικού Κώδικα ή να τον απαλλάξει από κάθε ποινή.*

Πρόκειται για πρακτικά σημαντική διάταξη, η οποία θεσπίζει διαζευκτικά έναν λόγο δυνητικής δικαστικής άφεσης της ποινής ή έναν λόγο μείωσής της. Πρόκειται για διάταξη, που συναντάται και στο Ν.1650/1986 στο άρθρο 28 παρ.6. με την εξής διαφοροποίηση: Εν προκειμένω παραλείπεται στο κείμενο η αναφορά στη δράση τρίτου κατ' εντολή ή για λογαριασμό του δράστη ενεργούντος ως λόγου άφεσης ή μείωσης της ποινής. Αυτό έχει ως συνέπεια ο πλοίαρχος, που

³⁹³ Πάντως ακόμη και η πρότυπη αντίστοιχη διάταξη 5^α(3) της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ φαίνεται να περιγράφει κάτι διαφορετικό από αυτό που προϋποθέτει ο ενιαίος δόλος, απαιτώντας απλώς την τιμώρηση των επαναλαμβανόμενων πράξεων, εφόσον διαπράττονται *εκ προθέσεως, από αμέλεια ή βαρεία αμέλεια*

³⁹⁴ Ενδεικτικά βλ. σε Μανωλεδάκη, ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΕΠΙΤΟΜΗ, σ. 306 επ, Ανδρουλάκη, ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ, σ. 24 επ

³⁹⁵ Kuhlen L., *Der Handlungserfolg der strafbaren Gewässerverunreinigung*, GA 1986, σ. 389 επ.

³⁹⁶ *Ibid*, σελ.403

³⁹⁷ *Όποιος από αμέλεια έγινε υπαίτιος της πράξης της παραγράφου 3 τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή από διακόσια (200) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.*

³⁹⁸ *Infra* υπό 3-B.4

αναθέτει σε εξειδικευμένο τρίτο τον ουσιώδη περιορισμό των αρνητικών συνεπειών της υποβάθμισης είτε την έγκαιρη αναγγελία προς την αρχή να μην ευνοείται από το προνόμιο της παραγράφου 6. Αρκεί μόνο να αναφερθεί ότι τέτοια ανάθεση έλαβε χώρα στο ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου Sea Diamond³⁹⁹ στη Σαντορίνη το 2007 δέκα χρόνια αργότερα στην περίπτωση της βύθισης του δεξαμενόπλοιου «Αγία Ζώνη II» στον Σαρωνικό. Λύση στο υπό εξέταση παράλογο (αφού με βάση το γράμμα προστατεύεται ο καταρχήν ήττον αποτελεσματικός περιορισμός της υποβάθμισης από τον ανειδίκευτο πλοίαρχο και όχι η μέσω αυτού αποτελεσματική επέμβαση εξειδικευμένου προσωπικού ικανού να παράσχει το βέλτιστο αποτέλεσμα) και δικαιοπολιτικά ασυνεπές μπορεί να δοθεί ως εξής: Πρώτον με αναλογική ή συμπληρωματική εφαρμογή του άρθρου 28 παρ. 6 Ν. 1650/1986 στην προκειμένη περίπτωση και δεύτερον με διασταλτική⁴⁰⁰ ερμηνεία του ίδιου του 6 παρ.6.

viii. Συρροή με Ν. 1650/1986 και 743/1977

Χάρη τόσο στη σαφή διατύπωση του νόμου όσο και στα αναφερόμενα στην Αιτιολογική Έκθεση του Ν. 4037/2012 τα πιθανά ζεύγη συρροής δεν δημιουργούν ιδιαίτερες δυσκολίες. Έτσι οι διατάξεις του τελευταίου αποτελούν συγκριτικά τόσο με του Ν.1650/1986 όσο και του 743/1977, ειδική νομοθεσία ρυθμίζουσα κατ' αποκλειστικότητα τις προσβολές του θαλάσσιου περιβάλλοντος⁴⁰¹ από (περιοριστικά) απορρίψεις συγκεκριμένων ρυπογόνων ουσιών από πλοία. Έπεται ότι η συρροή του Ν.28 παρ.2α με το 6 του Ν.4037/2012 είναι φαινομενική και η ειδικότητα ευνοεί τον δεύτερο. Παρ' όλα αυτά οι διατάξεις των δύο λοιπών νόμων (1650/1986 και 743/1977) εφαρμόζονται συμπληρωματικά, στο μέτρο που οι διατάξεις του Ν.4037/2012 δεν ευρίσκουν έδαφος εφαρμογής⁴⁰². Έτσι ζητήματα για τα οποία απουσιάζει παντελώς ορισμένη ρύθμιση στο Ν.4037/2012 (λ.χ. πολιτική αγωγή), καταλείπεται πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του Ν. 1650/1986 (επί πολιτικής αγωγής) ή του Ν. 743/1977. Εάν αντίθετα πρόκειται για ζήτημα που ρυθμίζεται στον Ν. 4037/2012 (λ.χ. διακεκριμένες περιπτώσεις υποβάθμισης του θαλάσσιου ύδατος, κυρώσεις σε βάρος νομικών προσώπων για έγκλημα που διαπραττόμενο προς όφελός τους) ορθότερο είναι να θεωρήσουμε ότι η ρύθμιση αυτή είναι τελειωτική συμπληρωματικής εφαρμογής τυχόν συναφών διατάξεων των λοιπών περιβαλλοντικών νόμων αποκλειομένης⁴⁰³. Η ανωτέρω λύση είναι επιβεβλημένη, ειδάλως εμφανίζεται ο κίνδυνος μιας περιπτώσιολογικής αντιμετώπισης του ζητήματος, γεγονός που θα επέφερε μόνιμη ανασφάλεια δικαίου.

³⁹⁹ ΑΠ 63/2015

⁴⁰⁰ Ο Μοροζίνης υποστηρίζει ότι και στην περίπτωση της ανάθεσης της σχετικής εντολής σε τρίτο, η επίτευξη του απαιτούμενου αποτελέσματος γίνεται πάντως με τη βούληση του υπαίτιου προσώπου, επομένως η παραπάνω διασταλτική ερμηνεία είναι περιττή. Μοροζίνης ΙΙΙ, ό.π., σελ. 41.

⁴⁰¹ Που συνιστά το προστατευόμενο έννομο αγαθό του νόμου. Βέβαια δεν αποκλείεται και η ταυτόχρονη συμπροβολή+ άλλων ατομικών έννομων αγαθών (π.χ. ζωής και υγείας, βλ. 6 παρ.1 α')

⁴⁰² Αιτιολογική Έκθεση Ν.4037/2012, σ.2

⁴⁰³ Επί παραδείγματι εάν η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών από πλοίο, είχε ως περαιτέρω αποτέλεσμα το θάνατο ανθρώπου, δεν χωρεί εφαρμογή του εκ του αποτελέσματος διακρινόμενου εγκλήματος του άρθρου 28 παρ. 3 περ. ε' του Ν. 1650/ 1986. Εν προκειμένω θα εφαρμοστεί το άρθρο 6 παρ. 1 περ. β' Ν. 4037/2012 σε αληθινή συρροή με το 302 ΠΚ.

4. Αμέλεια και ποινική ευθύνη του πλοιάρχου- Τι μας διδάσκει η διεθνής νομολογία

Από νωρίς, οι Ηνωμένες Πολιτείες ξεκίνησαν να υιοθετούν επιθετικές περιβαλλοντικές νομοθεσίες. Στα μέσα της δεκαετίας του 1990, η εν λόγω πρακτική εστιάζει στη ναυτιλιακή βιομηχανία — ιδιοκτήτες, πλοίαρχοι, χειριστές, διευθυντές, μέλη πληρώματος, προσωπικό ακτών και εταιρικοί αξιωματούχοι. Πρακτικά ουδείς τύπος πλοίου και κανένα φυσικό πρόσωπο ακόμη και χαμηλά ιστάμενο στη ναυτιλιακή ιεραρχία δεν απολαύει ασυλίας. Οι διώξεις συχνά αφορούν παραβιάσεις σχετιζόμενες με το διαχωριστήρα πετρελαίου-νερού ("OWS"), την παραποίηση του ORB⁴⁰⁴ και άλλες παράνομες απορρίψεις, που οδηγούν σε δημιουργία πετρελαιοκηλίδων. Αυτή η επένδυση στο ποινικό δίκαιο αρχικά θεωρήθηκε από τις περισσότερες έννομες τάξεις δυσανάλογη και μη αναγκαία. Η τάση των ΗΠΑ, ωστόσο, συνεχίστηκε ακατάπαυστα έως το 2005, με πλειάδα ομοσπονδιακών εισαγγελέων να συν-αξιοποιούν και έτερες ποινικές τυποποιήσεις, περί απάτης, παρεμπόδισης της δικαιοσύνης και συνωμοσίας, παράλληλα με την προσπάθεια στοιχειοθέτησης (ποινικής) ευθύνης για περιβαλλοντικές προσβολές. Την τελευταία εικοσαετία πολλές χώρες ακολουθώντας το παράδειγμα των ΗΠΑ χρησιμοποιούν την ποινική επιβολή ως σημαντικό εργαλείο στην προσπάθειά τους να προστατεύσουν το περιβάλλον και να επιτύχουν συμμόρφωση δια της αποτροπής. Η διαχρονική τάση των ρυθμιστικών αρχών να δίνουν το βάρος στην ex ante συμμόρφωση μέσα από την κανονιστική πύκνωση αλλάζει, και η τιμωρία διαδραματίζει όλο και μεγαλύτερο ρόλο στην περιβαλλοντική πολιτική. Η τάση των ΗΠΑ επηρέασε και τον Ευρωπαϊκό νομοθέτη. Τέτοιο παράδειγμα συνιστά η Οδηγία 35/2005, που επικεντρώθηκε στη θέσπιση κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης. Βασικό κίνητρο αυτής της κατεύθυνσης αποτέλεσε η άποψη ότι τα καθεστώτα αστικής ευθύνης δεν παρέχουν επαρκή αντικίνητρα για τη διασφάλιση συμμόρφωσης με τους περιβαλλοντικούς νόμους, και ως εκ τούτου η ποινική παρέμβαση είναι

⁴⁰⁴ Oil Record Book. Η ύπαρξη του Βιβλίου Πετρελαίου ως ναυτιλιακό έγγραφο στα πλοία καθιερώθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 46 του ΝΔ 187/73 (ΚΑΝΔ), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Η τήρηση του Βιβλίου Πετρελαίου Μέρος I [συμπληρώνεται από τον Αξιωματικό μηχανής (Α' ή Β' Μηχανικό) ο οποίος έχει οριστεί από τον Πλοίαρχο ή τον αρμόδιο σύμφωνα με το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου (Safety Management System - SMS)] προβλέπεται από το Παράρτημα I, Κεφάλαιο 3, Κανονισμό 17 της Δ.Σ. MARPOL, ενώ η τήρηση του Βιβλίου Πετρελαίου Μέρος II [συμπληρώνεται με ευθύνη Πλοιάρχου από αξιωματικούς καταστρώματος, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι και ορίζονται από τον Πλοίαρχο για την εκτέλεση των σχετικών εργασιών] προβλέπεται από το Παράρτημα I, Κεφάλαιο 4, Κανονισμό 36 της Δ.Σ. MARPOL, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Επιπλέον, ο τύπος του Βιβλίου Πετρελαίου (Μέρος I & II) για τα υπόχρεα ελληνικής σημαίας πλοία έχει καθοριστεί με την αριθ. 2431.02.1/10/10/10-11-2010 Απόφαση.

Στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος I καταχωρούνται εγγραφές που αφορούν τις παρακάτω λειτουργίες εργασίες στο χώρο μηχανοστασίου του εκάστοτε πλοίου και κατά την διάρκεια της παραλαβής καυσίμων: ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου, απόρριψη ακάθαρτου έρματος ή νερών πλύσης από δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου, συλλογή και διάθεση καταλοίπων πετρελαίου [βαρέων (sludge) και λοιπών καταλοίπων πετρελαίου], απόρριψη στη θάλασσα εκτός πλοίου ή με διαφορετικό τρόπο διάθεση σεντινόνερων που συσσωρεύθηκαν στους χώρους του μηχανοστασίου, παραλαβή καυσίμου πετρελαίου ή χύδην λιπαντικών, επιπρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις. Οι καταχωρούμενες σε σχέση με το βιβλίο Πετρελαίου Μέρος II λειτουργίες, αφορούν: φόρτωση φορτίου πετρελαίου, εσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, εκφόρτωση φορτίου πετρελαίου, ερματισμός των δεξαμενών φορτίου και δεξαμενών αποκλειστικά καθαρού έρματος (πετρελαιοφόρα Clean Ballast Tanks - CBT μόνο), καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου, συμπεριλαμβανομένης της πλύσης με αργό πετρέλαιο, απόρριψη έρματος εκτός από διαχωρισμένο έρμα, - απόρριψη νερού από τις δεξαμενές καταλοίπων (slop tanks), κλείσιμο κατάλληλων βαλβίδων για την απομόνωση των δεξαμενών αποκλειστικά καθαρού έρματος και γραμμών φορτίου από σωληνώσεις φορτίου και αποστράγγισης μετά τη λειτουργία απόρριψης από δεξαμενή καταλοίπων, - κλείσιμο όλων των βαλβίδων ή παρόμοιων μέσων ή συσκευών μετά από τις λειτουργίες απόρριψης από δεξαμενή καταλοίπων, διάθεση καταλοίπων.

Τα ανωτέρω στοιχεία έχουν περάσει στην ελληνική έννομη τάξη δια της Εγκ. 2261.4-4/39001/2020 προς ενημέρωση των ελληνικών λιμενικών αρχών σχετικά με τον Έλεγχο Πλοίων σε Θέματα Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος στο Πλαίσιο Εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL.

απαραίτητη. Εκτός των άλλων εκφράστηκαν επιφυλάξεις αν ορισμένες από τις κυρώσεις που εισήγγε η Οδηγία παρέβαιναν τα διεθνώς συμφωνημένα πρότυπα ει μη έρχονταν σε σύγκρουση με το καθεστώς της MARPOL και UNCLOS.

Η σύγκυση αφορούσε κυρίως το πεδίο της εισαγόμενης υπαιτιότητας. Αφενός θεωρήθηκε ότι με το να ποινικοποιηθεί η εξ αμελείας πρόκληση ρύπανσης ξεπερνώνταν τα ανώτατα όρια που έθετε η Marpol, αφετέρου ότι η εν λόγω υπέρβαση θα επιδρούσε στην προσπάθεια ομοιομορφίας⁴⁰⁵ των εθνικών συστημάτων.

Ξεκινώντας από τη δεύτερη παρενέργεια, ενδεικτικό παράδειγμα προβληματικής ενσωμάτωσης αποτελεί το άρθρο 6 παρ. 7 του Ν.4037/2012, μέσω του οποίου επιχειρήθηκε η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2005/35. Με την εν λόγω διάταξη ο Έλληνας νομοθέτης ενσωματώνει στο εθνικό δίκαιο την πρόβλεψη του άρθρου 4 της Οδηγίας 2005/35/EK, βάσει της οποίας η υποβάθμιση του θαλάσσιου ύδατος θα πρέπει να τιμωρείται όταν διαπράττεται *εκ προθέσεως, από αμέλεια ή βαριά αμέλεια*. Η πρόβλεψη αυτή προκάλεσε ζήτημα κατανόησης στην ελληνική γλώσσα, καθώς η αμέλεια, ως έννοια γένους, εμπεριέχει και τη βαριά αμέλεια, ώστε εύλογα δίνεται *prima facie* η αίσθηση ότι μεταξύ των δύο όρων υπάρχει σχέση υπαλληλίας.

Επιστρέφοντας στο αγγλικό κείμενο όμως διαβάζει κανείς για πράξεις, που τελούνται *with intent, recklessly or with serious negligence*. Επισημαίνεται ότι η έννοια *negligence* συνιστά *aliud* σε σχέση με την έννοια *recklessness*. Συγκεκριμένα, ενώ η δεύτερη σχηματικά αντιστοιχεί σε επίπεδο ημεδαπού δικαίου στο χώρο μεταξύ του ενδεχόμενου δόλου και της ενσυνείδητης αμέλειας καταλαμβάνοντας και τις δύο, η πρώτη ομοιάζει περισσότερο με την έννοια της μη συνειδητής (ασυνείδητης) αμέλειας. Ακόμη όμως και μετά την άρση της εννοιολογικής σύγκυσης, το πρόβλημα επιβιώνει. Τούτο διότι η διάκριση μεταξύ βαριάς και ελαφριάς αμέλειας είναι εν πολλοίς άγνωστη στο ελληνικό ποινικό δίκαιο.

Καλούμενο να απαντήσει επί υποβληθέντος βρετανικού προδικαστικού ερωτήματος αν η χρησιμοποιούμενη στο άρθρο 4 της Οδηγίας 2005/35/EK έκφραση «βαριά αμέλεια», ελλείποντος παράλληλα οποιουδήποτε διαφωτιστικού ορισμού, παραβιάζει τη γενική αρχή της ασφάλειας δικαίου γεννώντας ακυρότητα της ρύθμισης, το ΔΕΚ με την απόφασή του της 3.6.2008 στην υπόθεση C-308/06, απεφάνθη ότι τέτοια βαριά αμέλεια συντρέχει, όταν υπάρχει *ακούσια πράξη ή παράλειψη διά της οποίας το ευθυνόμενο πρόσωπο αθετεί κατάφωρα την υποχρέωση επιμέλειας, που θα όφειλε και θα μπορούσε να επιδείξει, λαμβανομένων υπόψη των προσόντων του, των γνώσεών του, των ικανοτήτων και της ατομικής καταστάσεώς του*, ενώ παράλληλα δεν θεώρησε ότι το εισαγόμενο πεδίο της βαρείας αμέλειας παραβιάζει τη γενική αρχή της ασφάλειας δικαίου. Ταυτόχρονα, ωστόσο, υπογραμμίζει στην απόφασή του ότι *ο ορισμός των κατά το άρθρο 4 της Οδηγίας παραβάσεων και οι εφαρμοστέες κυρώσεις τους είναι εκείνες που προκύπτουν από τους εκδιδόμενους από τα κράτη μέλη κανόνες*, υπαινισσόμενο έτσι ότι η θέση του ως προς το εννοιολογικό περιεχόμενο της βαριάς αμέλειας δεν είναι δεσμευτική και παρέχει σε κάθε κράτος μέλος την ευχέρεια να δίνει τον δικό του ορισμό στην έννοια αυτή. Την ίδια θέση διατύπωσε και η Γενική Εισαγγελέας *J. Kokott*⁴⁰⁶, επισημαίνοντας ότι (η Οδηγία) δεν είναι αναγκαίο να

⁴⁰⁵ Συμεωνίδου-Καστανίδου, Ποινική καταστολή της θαλάσσιας ρύπανσης, ό.π.. σελ.8 επ.

⁴⁰⁶ Σκ. 78 απόφασης.

ανταποκρίνεται στα κριτήρια σαφήνειας και νομιμότητας, που απαιτούνται για τους κυρωτικούς κανόνες, εφόσον τέτοιους κανόνες δεν μπορεί να περιλαμβάνει. Οι τελευταίοι πρέπει να εκδοθούν από τα κράτη- μέλη. Τα εθνικά δίκαια επομένως καλούνται να θεραπεύσουν την ασάφεια με τον τρόπο που ικανοποιεί συνεπέστερα τις ιδιομορφίες εκάστου συστήματος, απομακρυνόμενα την ίδια στιγμή ολόένα από το βασικό ζητούμενο της ομοιομορφίας και κατ' επέκταση της ασφάλειας δικαίου, αφού η ποινική ευθύνη που θα εγκαθιδρυθεί στα κράτη μέλη δεν θα καλύπτει το ίδιο εύρος συμπεριφορών.

Σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση του Ν. 4037/2012, η διάκριση βαριάς και ελαφράς αμέλειας είναι γνωστή στο αστικό δίκαιο, στο οποίο και δεν παρέχεται κριτήριο της διάκρισης αυτής. Η χρησιμοποιούμενη σαφής νομολογία βοήθησε ώστε να οριοθετηθεί εκεί η διάκριση μεταξύ της βαριάς αμέλειας, νοούμενης εκείνης που εμπεριέχει ασυνήθιστα μεγάλη απόκλιση από τη συμπεριφορά του μέσου επιμελούς ανθρώπου, και ελαφράς αμέλειας. Έτσι και στη συγκεκριμένη περίπτωση πιστεύουμε ότι δεν θα υπάρξει δυσκολία για τον χαρακτηρισμό σε θεωρητικό επίπεδο και τελικά από το δικαστήριο της αμέλειας ως βαριάς ή ελαφράς, ύστερα από αξιολόγηση της έκτασης της απόκλισης και συνακόλουθα της βαρύτητας της αμελούς συμπεριφοράς του δράστη⁴⁰⁷.

Σε ένα θεωρητικό πλαίσιο προκύπτει ότι η διάκριση μεταξύ της βαριάς και της ελαφράς αμέλειας δεν σχετίζεται με τα οντολογικά στοιχεία της αμέλειας, αλλά ιδίως με τα αποκαλούμενα αξιολογικά στοιχεία αυτής -συγκεκριμένα στο βαθμό της απόκλισης της συμπεριφοράς του δράστη από τη συμπεριφορά, που κατά τις περιστάσεις όφειλε να καταβάλει⁴⁰⁸. Ωστε, βαριά ασυνείδητη αμέλεια θα υφίσταται στις περιπτώσεις όπου ο δράστης δεν πρόβλεψε την παραγωγή του αποτελέσματος της υποβάθμισης από την πράξη ή παράλειψή του και η μη πρόβλεψη αυτή οφείλεται σε ιδιαίτερα επικίνδυνα απροσεξία του, σε συμπεριφορά που αποκλίνει σημαντικά από την ένταση της προσοχής που απαιτεί η έννομη τάξη σε παρόμοιες περιστάσεις⁴⁰⁹.

Πρακτικά από την άλλη, παρατηρεί κανείς ότι βαθμιαία ο χώρος της ναυτιλίας μεταπίπτει σε ένα καθεστώς ποινικοδικαιικής αβεβαιότητας, η οποία πλήττει τόσο τον πλοιοκτήτη, όσο και τον πλοίαρχο και το πλήρωμα. Ενώ η βασική γραμμή περί του αξιοποίνου της εμπρόθετης ρύπανσης δεν αμφισβητείται, οι ατυχηματικές περιπτώσεις παγιδεύονται σε μια γκρίζα ζώνη, από την οποία οι εμπλεκόμενοι τελικώς απελευθερώνονται κατά κανόνα με σταθμίσεις σκοπιμότητας. Με αυτόν τον τρόπο μοιάζει να πέφτει το βάρος περισσότερο στην αναζήτηση αποδιοπομπαίων τράγων παραγνωρίζοντας το γεγονός ότι πολλά από τα πρόσωπα, που καταδικάζονται ή απειλούνται με ποινικές κυρώσεις χρηματικών ποινών και στέρησης της ελευθερίας από ατυχηματική ρύπανση είναι αυτά που εγκαταλείπουν τελευταία το πλοίο ευρισκόμενα έως την τελευταία στιγμή σε κατάσταση αυτοδιακινδύνευσης. Σε πρακτικό επίπεδο δεν είναι καθόλου ξεκάθαρα τα όρια ανάμεσα στην ordinary και τη serious negligence. Έχουμε να κάνουμε με έναν από τους λίγους χώρους, όπου η δικανική αμφιβολία θα οδηγήσει όχι στην αθώωση αλλά στην καταδίκη των ενόχων. Οι σοβαρές περιβαλλοντικές συνέπειες και η πίεση της κοινής γνώμης είναι δύο παράγοντες ικανοί να μετατρέψουν την απλή αμέλεια του πλοίαρχου σε αξιόποινη σοβαρή αμέλεια. Αντίστροφα, εκτιμούμε ότι η ασάφεια της ρύθμισης αφήνει ανεπίτρεπτα εκτεταμένη

⁴⁰⁷ Σκ. 4

⁴⁰⁸ Βλ. τη συνάφεια της εν λόγω διάκρισης με την ερμηνεία που έδωσε η αμερικανική νομολογία στην ordinary negligence (σε αντιπαράβολή προς τη gross negligence), υπόθεση *Hanousek*, ό.π., *The Hanousek decision as a Compromise rather than a Controversy*, σελ. 297.

⁴⁰⁹ Πρβλ. Μανωλεδάκη Ι., ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΕΠΙΤΟΜΗ, σ. 232 επ.

διακριτική ευχέρεια στο δικαστή να κρίνει ποια αμέλεια θα καταδικάσει και ποια όχι. Εξάλλου, η διαχωριστική γραμμή είναι εξαιρετικά λεπτή και άρα ανεπίδεκτη να δικαιολογήσει τέτοια δυσανάλογη μεταχείριση στην ασαφή βάση τοποθέτησης του δράστη στη μία ή την άλλη μεριά.

Υπό αυτό το πρίσμα η ευχέρεια εθνικής ερμηνείας που παρέχει η Οδηγία είναι ίσως μεγαλύτερο απόστημα, αφενός από το ίδιο το γεγονός της ποινικοποίησης της αμέλειας, αφετέρου από την πιθανότητα η εν λόγω ποινικοποίηση να έρχεται σε σύγκρουση με το γράμμα και το πνεύμα της Σύμβασης MARPOL. Η διατύπωση του άρθρου 4(4)⁴¹⁰ καθιστά σαφές ότι ποινικοποιούνται οι εμπρόθετες απορρίψεις, ενώ το καθεστώς της αμέλειας αφήνει κάποια περιθώρια αντίρροπων ερμηνειών. Τα αμερικανικά δικαστήρια κινήθηκαν προς μια διασταλτική προσέγγιση επιδιώκοντας να περιλάβουν και την τελευταία. Αρκετοί πάντως δικαστές των ΗΠΑ υπογραμμίζουν ότι η Σύμβαση δεν αυτό-εφαρμόζεται αλλά υπάρχει ανάγκη προσεκτικής ερμηνείας της από τα κράτη μέλη του ΙΜΟ⁴¹¹. Ο Επίτιμος Γενικός Γραμματέας του ΙΜΟ το 2005 υποστήριξε ότι οι Συμβάσεις του ΙΜΟ ουδέποτε σχεδιάστηκαν με σκοπό την επιβολή ποινικών κυρώσεων επί ατυχηματικής ρύπανσης. Ως εκ τούτου οποιαδήποτε αντίθετη ερμηνεία, θεμελιώνει σημαντική απόκλιση τόσο από το γράμμα όσο και το πνεύμα των Συμβάσεων⁴¹². Η στάση των ΗΠΑ δεν πρέπει να ξενίζει καθώς σε αντίθεση με την Ευρωπαϊκή Ένωση, της οποίας οι επιβαλλόμενες κυρώσεις πριν το ατύχημα του Erika είχαν κατά κανόνα χαρακτήρα αποζημιωτικό, είχαν μακρά ιστορία ποινικών διώξεων σε αντίστοιχες περιπτώσεις⁴¹³, έχοντας υπαγάγει τα οικεία εγκλήματα στο καθεστώς των νομοθεσιών δημοσίου συμφέροντος (public welfare), που επέτρεπαν βαριές ποινές ακόμη και επί αμελείας. Ενδεικτικό το παράδειγμα του M/T World Prodigy, τάνκερ της Ballard Shipping Company, που προσάραξε στον όρμο του Narragansett τρεις ακριβώς μήνες μετά το ατύχημα του Exxon Valdez, προκαλώντας εκτεταμένη ρύπανση, και ο πλοίαρχος μεταξύ άλλων του οποίου, καταδικάστηκε σε πρόστιμο 10.000 δολαρίων για εξ αμελείας απόρριψη πετρελαίου. Εξάλλου μόνο το γεγονός ότι οι ποινικές (και αστικές) ευθύνες που αποδόθηκαν στους υπαίτιους της Exxon υπήρξαν αποτέλεσμα ex post facto νομοθέτησης με τροποποιήσεις της Clean Water Act από την OPA καθιστά το ειδικότερο σκέλος της ποινικοποιούμενης αμέλειας -που πάντως επέσυρε πρόστιμο 25.000 δολαρίων ή/και φυλάκιση μέχρι ένα έτος- ήσσονος σημασίας παρέκβαση μπροστά στις δογματικές παραχωρήσεις, που έγιναν ενόψει του συμβολικού και διαπραγματευτικού ρόλου του ποινικού δικαίου⁴¹⁴.

Από την άλλη είναι κρίσιμο να προσέξει κανείς ότι η Οδηγία και η επιθετική αντιμετώπιση του ζητήματος από τις ΗΠΑ είναι απλώς η κορυφή του παγόβουνου και το ενδεικτικό επιστέγασμα μιας παρεμφερούς άλλοτε εντονότερης άλλοτε ηπιώτερης τάσης της πλειοψηφίας των εθνικών νομοθεσιών. Προς επίρρωση της εν λόγω παρατήρησης αρκεί να μελετηθεί η

⁴¹⁰ *The penalties specified under the law of a party pursuant to the present article shall be adequate in severity to discourage violations of the present Convention and shall be equally severe irrespective of where the violation occurs.*

⁴¹¹ *United States v. Royal Caribbean Cruises, Ltd.*, 11 F. Supp. 2d 1358, 1998 AMC 1817 (S.D. Fla. 1998). Αναλυτικά για την υπόθεση βλ. σε Olagunju G. Anthony, *Criminalization of Seafarers for Accidental Discharge of Oil: Is There Justification in International Law for Criminal Sanction for Negligent or Accidental Pollution of the Sea*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 37, no. 2 (April 2006): υποσημείωση 27

⁴¹² Efthimios E. Mitropoulos, Secretary-General of the International Maritime Organization σε The 7th Cadwallder Annual Memorial Lecture, *Criminalisation in Shipping: Human Pawns in Legal and Political Games*, 6th October 2004 at Lloyd's of London, Captain's Room, διαδικτυακά διαθέσιμο στο https://www.shippinglbc.com/wp-content/uploads/2019/03/7_cad.pdf [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020]

⁴¹³ Αφενός η Refuse Act καθιερώνει αυστηρή αντικειμενική ευθύνη, αφετέρου η Clean Water Act έθετε ως προϋπόθεση καταδίκης και αμελή συμπεριφορά.

⁴¹⁴ Για το προκείμενο βλ. αναλυτικά *supra* 2-A.3iii.

αναλυόμενη τάση προτού η Οδηγία τεθεί σε ισχύ. Μεταξύ πολλών⁴¹⁵ αναφέρονται οι κάτωθι περιπτώσεις:

Στην Αυστραλία, το 2001 ο αξιωματικός του πλοίου τιμωρήθηκε με πρόστιμο για αμελή προσάραξη του *Bunga Teratai Satu*⁴¹⁶. Στον Καναδά, το 2005 το αλιευτικό *Hime Maru No.38*⁴¹⁷ απέρριψε παράνομα πετρελαιοειδές μίγμα. Για πρώτη φορά στη νομική ιστορία της χώρας ο πλοίαρχος τιμωρήθηκε για ψευδείς αναφορές στο Oil Book Record⁴¹⁸ με πρόστιμο 20.000 δολαρίων. Στη Γαλλία⁴¹⁹ τα παραδείγματα είναι πολλά. Ενδεικτικά αναφέρονται: Πρώτον η υπόθεση του *Captain Diamantis*, που άφησε πετρελαϊκό ίχνος μεγάλων διαστάσεων κοντά στις γαλλικές ακτές. Η καθυστέρηση συνεννόησης ανάμεσα στις γαλλικές και ελληνικές Αρχές είχαν ως συνέπεια ο πλοίαρχος να εγκαταλείψει με το πλοίο τις ακτές, με τις τοπικές διωκτικές αρχές να δηλώνουν ότι διατηρούν το δικαίωμα κίνησης νομικών διαδικασιών και σύλληψης του πλοίου και του πλοίαρχου την επόμενη φορά που θα εισέλθουν σε γαλλικά ύδατα. Τον Ιούνιο του 2004 ο πλοίαρχος του κυπριακής σημαίας *Pantokratoras* καταδικάστηκε με πρόστιμο 500.000€ για ρύπανση των γαλλικών ακτών. Το εν λόγω ποσό ήταν διπλάσιο του προβλεπόμενου διότι ο πλοίαρχος δεν σταμάτησε το πλοίο, όταν του ζητήθηκε από τις λιμενικές αρχές. Τον Απρίλιο του 2004 η γαλλική δικαιοσύνη επέβαλε πρόστιμο 250.000€ στον πλοίαρχο του δεξαμενόπλοιου *Nicholas M.*, καθώς θεωρήθηκε υπαίτιος για τον πλημμελή χειρισμό του συστήματος διαχείρισης αποβλήτων που οδήγησε σε διαφυγή πετρελαίου στη θάλασσα. Τον Αύγουστο του 2003, ασκήθηκε δίωξη στον πλοίαρχο του νηολογημένου στη Βουλγαρία φορτηγού πλοίου *Dobrudja* μετά από απόρριψη πετρελαίου στον όρμο Biscay. Ο τελευταίος κλήθηκε να πληρώσει πρόστιμο 200.000€. Αρκετά γνωστή είναι η υπόθεση του *Tasman Spirit*⁴²⁰, τον Ιούλιο του 2003, που οδήγησε σε διαρροή 27 χιλιάδων τόνων αργού πετρελαίου μετά από προσάραξη λίγο προτού εισέλθει στο λιμάνι Karachi του Πακιστάν. Οι απαιτήσεις κατά του ασφαλιστή (P&I Club) του κυρίου ανήλθαν στο 1 δις δολάρια. Στο μεσοδιάστημα 7 μέλη του πληρώματος και ο πλοίαρχος που μετείχε της επιχείρησης αρωγής και διάσωσης παρέμειναν κρατούμενοι στη χώρα για οκτώ μήνες και καθόλη της διάρκειας διαπραγματεύσεως της αποζημίωσης με τον ασφαλιστή, την ελληνική κυβέρνηση και τον IMO. Η εν λόγω πρακτική συνιστά την ακραία εκδοχή, του ρόλου που ενίοτε επιφυλάσσεται στο ποινικό δίκαιο σε περιστατικά ρύπανσης και έχει εμφανιστεί στο προσκήνιο σε πολλές περιπτώσεις κυρίως υπό τη μορφή απειλής προστίμου. Ενδεικτική είναι η υπόθεση του *Exxon Valdez*⁴²¹ ενώ στο μεταίχμιο κινήθηκε η Ισπανική δικαιοσύνη στην υπόθεση

⁴¹⁵ Jeanne M. Grasso and Allison Fennell, *Criminal Prosecutions and the Maritime Industry - A World-Wide Trend*, διαδικτυακά διαθέσιμο στο <https://meridian.allenpress.com/> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

⁴¹⁶ Για την ανάλυση των πραγματικών και των νομικών ζητημάτων βλ. ενδεικτικά σε https://www.atsb.gov.au/publications/investigation-reports/2000/MAIR/pdf/mair162_001.pdf [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

⁴¹⁷ Βλ. σε <https://www.canada.ca/en/news/archive/2005/02/precedent-set-marine-polluter-ordered-pay-substantial-penalty.html> [τελευταία επίσκεψη τις 26/11/2020].

⁴¹⁸ Ημερολόγιο χρήσης πετρελαίου, στο οποίο επί της ουσίας καταγράφεται κάθε δικαιοπραξία ή αδικοπραξία που σχετίζεται με το μεταφερόμενο πετρέλαιο.

⁴¹⁹ Η Γαλλία καθιέρωσε βαριές κυρώσεις για πετρελαϊκές απορρίψεις από πλοία με το Νόμο *Preben 2* που υπογράφηκε το Μάρτιο του 2004. Η ατυχηματική ρύπανση επισύρει πλέον ποινές φυλάκισης και πρόστιμο, που μπορούν να αγγίξουν τα 7 χρόνια και 700.000 € αντίστοιχα.

⁴²⁰ Βλ. σχετικά σε <http://www.marine-salvage.com/media-information/articles/criminalisation.htm>, <https://shipwrecklog.com/log/history/tasman-spirit/> [τελευταία επίσκεψη τις 26/11/2020].

⁴²¹ *Supra* 1-B, 2-A.3iii.

του Prestige⁴²² με τον εισαγγελέα να μη ζητά τη φυλάκιση του πλοίαρχου αλλά την καταδίκη του, ώστε η ιδιοκτήτρια και η ασφαλιστική εταιρία να υποχρεωθούν να πληρώσουν μέρος των ζημιών που ξεπερνούσαν τα 4 δις ευρώ. Σημειωτέο ότι πάντως ο πλοίαρχος μετά το περιστατικό κρατήθηκε δύο μέρες στο τοπικό αστυνομικό τμήμα προτού μεταφερθεί σε φυλακές υψίστης ασφαλείας, όπου παρέμεινε για 83 μέρες. Εν συνεχεία αφέθηκε ελεύθερος με εγγύηση 3 εκατομμύρια δολάρια και περιοριστικούς όρους εντός του ισπανικού εδάφους. Το Ανώτατο Δικαστήριο της Ισπανίας καταδίκασε σε δύο χρόνια φυλάκιση τον πλοίαρχο του πετρελαιοφόρου για αμέλεια, που επέφερε εκτεταμένη περιβαλλοντική ζημία, την ίδια στιγμή που λίγο νωρίτερα η λιμενική αρχή είχε αρνηθεί να του παράσχει λιμένα καταφυγής (place of refuge)⁴²³. Στη Βενεζουέλα ο πλοίαρχος του Nissos Amorgos ερημοδικάστηκε το Μάιο του 2000, με το δικαστήριο να του επιβάλλει 16 μήνες φυλάκιση για ρύπανση από πετρέλαιο το 1997 στον πορθμό του Maracaibo.

Η Αμερική τέλος κατέχει τα πρωτεία, όπως έχει ήδη λεχθεί, στο επίπεδο της σχετικής νομολογίας. Ενδεικτικά αναφέρονται επιπρόσθετα οι υποθέσεις **US v. M/V Khana and M/V Soloh** και **US v. M/V Guadalupe**⁴²⁴. Στην πρώτη πέραν των 5 εκ. δολαρίων, που χρειάστηκε να πληρώσουν οι εμπλεκόμενες πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες εταιρίες και ποινικά αδικήματα άμεσα και έμμεσα σχετιζόμενα με τη ρύπανση, 6 και 8 μήνες φυλάκιση επιβλήθηκε στον πλοίαρχο και τους δύο αρχιμηχανικούς αντίστοιχα για τους ίδιους λόγους. Σε σχέση με τη δεύτερη λεκτέα τα εξής: Το 2004 στο New Jersey των Ηνωμένων Πολιτειών η εταιρία OMI Corporation καταδικάστηκε για απόπειρα συγκάλυψης παράνομης απόρριψης πετρελαίου από το πλοίο Guadalupe συμφωνώντας να πληρώσει 4,2 εκ. δολάρια πρόστιμο. Ο πλοίαρχος και ο αρχιμηχανικός κρίθηκαν ένοχοι για αλλοίωση του περιεχομένου των ORBs. Το ενδιαφέρον στην εν λόγω υπόθεση είναι ότι ο δεύτερος μηχανικός που ανήγγειλε την απόρριψη στο τοπικό Αστυνομικό Τμήμα έλαβε το ποσό των 2,1 εκ. δολαρίων για την αποκάλυψη του περιστατικού, το μεγαλύτερο που επιδικάζεται σε whistleblower κατά την εφαρμογή της Clean Water Act.

Η μόλις ανωτέρω υπόθεση ανοίγει ένα μεγάλο υποκεφάλαιο σχετικά με τη ratio τούτης της υπό αυστηρούς όρους ποινικοποίησης. Ήδη έχει επισημανθεί ο γενικοπροληπτικός και ειδικοπροληπτικός ρόλος που διαδραματίζει η ποινή στην προσπάθεια αποτροπής περιβαλλοντικών παραβάσεων. Παράλληλα έντονη είναι και η διαπραγματευτική δύναμη μιας επαπειλούμενης ποινικής κύρωσης, εφόσον δεν εξαρκήσει το ποσό της (αστικής) αποζημίωσης⁴²⁵. Περαιτέρω υποστηρίζεται το προφανές, ότι δηλαδή ο πλοίαρχος (και το λοιπό πλήρωμα) αναγκάζονται να προσεγγίζουν σχολαστικά όχι απλώς τον τομέα ευθύνης τους απέναντι στον προϊστάμενό τους (προστήσαντα) αλλά και προς τη διεθνή κοινότητα. Εύλογα όμως έχει

⁴²² Marchand P., *The International Law regarding ship-source pollution liability and compensation: evolution and current challenges*, 2017 International Oil Spill Conference, σελ.1 επ., διαδικτυακά διαθέσιμο σε https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Papers/IOSC17_Marchand.pdf [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

⁴²³ Για την υποχρέωση ενός κράτους να παράσχει ασφαλή λιμένα ή τη διακριτική ευχέρεια στη βάση σταθμίσεων και εφαρμογής την αρχή της αναλογικότητας βλ. σχετικό κεφάλαιο σε Αθανασίου- Αντάπαση, *ό.π.*, σελ. 868-873 και εκεί παραπομπές.

⁴²⁴

https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/Proceedings%20Magazine/Archive/2004/Vol61_No4_Wint2004-05.pdf?ver=2017-05-31-120352-027, σελ. 26, [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

⁴²⁵ Με άκρον άωτο την προσωποκράτηση στην υπόθεση του Tasman Spirit. Βλ. Σχετικά: Efthimios Mitropoulos, *Criminalisation in Shipping: Human Pawns in Political and Legal Games*, Keynote speech at the 7th Cadwallader Annual Memorial Lecture, London, Oct. 6, 2004.

παρατηρηθεί ότι ενίοτε δεν είναι ότι ο πλοιοκτήτης καλείται να πληρώσει για την αμέλεια του πλοίαρχου, όσο ότι ο πλοίαρχος καλείται να διαχειριστεί ένα πεδίο ευθύνης που ως πρόκριμα έχει την πλήρωση ορισμένων άλλων υποχρεώσεων από τη μεριά του πλοιοκτήτη. Αυτό έχει σαν συνέπεια συχνά ο πρώτος να καλείται μετά το ατύχημα να περάσει τη βάσανο του ποινικού μηχανισμού για παραλείψεις του πλοιοκτήτη αλλά και προηγουμένως ακόμη να βρίσκεται στη διλημματική θέση ενός υφισταμένου για το αν θα αναγγείλει στις αρχές ένα αναξιόπλοο πλοίο, η πιθανή κράτηση/ κατάσχεση του οποίου θα του στερήσει τη δουλειά του. Το ίδιο ακριβώς ισχύει για τα μέλη του πληρώματος απέναντι τόσο στον πλοιοκτήτη όσο και στον πλοίαρχο. Για το μόλις αναφερθέντα λόγο αρκετές έννομες τάξεις έχουν εισαγάγει το θεσμό αποζημίωσης του προστατευόμενου μάρτυρα, με τις ΗΠΑ συγκεκριμένα να καθιερώνουν δικαίωμα αυτού στο 50% του επιβληθέντος προστίμου, ποσό που δυνητικά ισοδυναμεί με πολλά εκατομμύρια⁴²⁶. Διαφωτιστικές εν προκειμένω είναι πέρα από την παραπάνω και οι υποθέσεις US v. Sabine Transportation Company (N.D Iowa)⁴²⁷ και US v. D/S Progress et al.⁴²⁸

ΜΕΡΟΣ 4

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ, ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Α. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

Το διοικητικό ναυτικό ανήκει, όπως και το ποινικό ναυτικό δίκαιο στον ευρύτερο κλάδο του δημοσίου ναυτικού δικαίου. Οι κανόνες που περιλαμβάνει δεν παρουσιάζουν, συγκρινόμενοι με αυτούς του διοικητικού δικαίου σοβαρές ποιοτικές διαφορές. Διακρίνονται από αυτούς λόγω του ιδιαίτερου πεδίου εφαρμογής τους και θεμελιώνουν από τούτη τη σκοπιά το διοικητικό ναυτικό δίκαιο. Εξάλλου η εμπορική ναυτιλία από τη φύση και τη σημασία τη τι σύγχρονες κοινωνίες δεν θα μπορούσε να μην καταστεί αντικείμενο αστυνόμευσης και προστασίας με την τυποποίηση διαφόρων κανόνων δημοσίου δικαίου⁴²⁹. Μέσα στους ρυθμιζόμενους κανόνες εντάσσονται και αυτοί που σχετίζονται με τη διοικητική ευθύνη των φυσικών και νομικών προσώπων έναντι της Διοίκησης. Η διοικητική ευθύνη του πλοίαρχου και δη για περιβαλλοντικές παραβάσεις και η δι' αυτής επιβολή διοικητικών κυρώσεων συγκροτούν τον τρίτο και τελευταίο πυλώνα στην προσπάθεια οικοδόμησης ενός αποτελεσματικού πλέγματος διατάξεων για την πρόληψη, αποτροπή και αποκατάσταση των περιβαλλοντικών προσβολών. Αναλύεται δε σε τρεις βασικές συνιστώσες, στη βάση των Νόμων 743/1977, 4037/2012 και 1650/1986 αντίστοιχα με κρισιμώτερες, καθόσον πρόκειται για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος τις δύο πρώτες.

Μάλλον εκτεταμένη εφαρμογή για τον πλοίαρχο φαίνεται να διεκδικεί ο Ν. 4037/2012, δεδομένου ότι εισάγει ειδικό νομικό καθεστώς⁴³⁰ ρυθμίζοντας αποκλειστικά προβολές του θαλασσιού περιβάλλοντος και μάλιστα προκαλούμενες από τις απορρίψεις συγκεκριμένων

⁴²⁶ Gard News 177, *The Criminalisation of Seafarers- From Master Mariner to Master criminal*, Insight 177, 2005.

⁴²⁷ US Court of Appeals for the Fifth Circuit - 599 F.2d 663 (5th Cir. 1979). Βλ. επίσης σχετικό άρθρο σε <https://www.bizjournals.com/southflorida/stories/2005/04/04/daily5.html> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020], Olagunju G. Anthony, *ibid*, σελ.236.

⁴²⁸ <https://www.marinedefenders.org/list-of-whistleblower-awards.html> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

⁴²⁹ Αντάπασης, Αθανασίου, ό.π., σελ.4

⁴³⁰ Μοροζίνης III, ό.π., σελ. 40-41

ρυπογόνων ουσιών από πλοία. Εφόσον έτσι πρόκειται για ρυπογόνες ουσίες του Παραρτήματος Ι (πετρέλαιο) και ΙΙ (επιβλαβείς υγρές ουσίες) της MARPOL, ενεργοποιείται για το σκέλος των διοικητικών κυρώσεων το άρθρο 8 του Ν.4037/2012, όπως έχει τροποποιηθεί δια του Π.Δ. 113/2019 για την *αύξηση των ανωτάτων ορίων των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται σύμφωνα με το ν. 4037/2012*. Εξάλλου, για το λοιπό ακάλυπτο πεδίο θαλασσίας ρύπανσης αλλά και για ό τι τυχόν παραλείπει να ρυθμίσει ο νόμος, εφαρμόζονται οι αντίστοιχες διατάξεις του 743/1977⁴³¹. Εφόσον ο πλοίαρχος, στο πλαίσιο εφαρμογής της εν λόγω νομοθεσίας καταστεί υπαίτιος υποβάθμισης του θαλάσσιου ύδατος, τιμωρείται με απόφαση της αρμόδιας Αρχής, με διοικητικό πρόστιμο έως 100.000€⁴³². Αν η παραπάνω υποβάθμιση είναι σοβαρή, με απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη επιβάλλεται πρόστιμο από 100.000 έως 2.000.000€⁴³³. Μολονότι η διακεκριμένη πρόβλεψη της παραγράφου 2 δεν κάνει λόγο για υπαιτιότητα του υποκειμένου της προσβολής, ορθό είναι να θεωρήσουμε ότι και εν προκειμένω απαιτείται ο σχετικός όρος, καθώς το 8 παρ.2 φαίνεται να βασίζεται εν μέρει κατά περιεχόμενο στο 8 παρ.1, αφού δεδομένα λ.χ. εννοείται ότι και τη σοβαρή υποβάθμιση δέον να την κρίνουμε “στο πλαίσιο εφαρμογής του παρόντος νόμου”. Σε κάθε περίπτωση, ο βαθμός και η ένταση της προσβολής καθώς και η υποκειμενική στάση του δράστη συναξιολογούνται και στο επίπεδο της επιμέτρησης σε ευθυγράμμιση με την αρχή της αναλογικότητας⁴³⁴. Οι αναφερθείσες κυρώσεις επιβάλλονται αθροιστικά με τις τυχόν ποινικές⁴³⁵. Τέλος, το 8 παρ. 6⁴³⁶ παρέχει έρεισμα επιβολής προστίμου μέχρι 800.000€ στην πλοιοκτήτρια

⁴³¹ 8παρ.10, Ν.4037/2012

⁴³² 8 παρ.1, Ν.4037/2012

⁴³³ 8 παρ.2, Ν.4037/2012

⁴³⁴ Έτσι ακόμη και αν δεχόμαστε αντικειμενική ευθύνη επί σοβαράς υποβάθμισης η υπαιτιότητα του πλοιάρχου θα έπρεπε να είναι αποφασιστικός παράγοντας καθορισμού του τελικού προστίμου στο πεδίο ανάμεσα στο ελάχιστο και το μέγιστο ποσό.

Με αφορμή τον εκτεθέντα προβληματισμό επισημαίνονται τα εξής: Στην ελληνική έννομη τάξη οι περισσότερες κατηγορίες κυρώσεων δεν απαιτούν ρητά πταίσμα του δράστη ως προϋπόθεση επιβολής της κύρωσης, παρόλα αυτά και ιδίως τα τελευταία χρόνια σημαντικό μέρος της ημεδαπής νομολογίας και κυρίως της θεωρίας και του ΔΕΕ υποστηρίζουν, ότι όπου ο νόμος που στοιχειοθετεί την κύρωση σιωπά ως προς την συνδρομή πταίσματος δεν έπεται, ότι θεμελιώνεται άνευ ετέρου αντικειμενική ευθύνη. Το ΣτΕ μέσα από ορισμένες αποφάσεις (ΣτΕ 2128-30/2005) κατέστησε σαφές ότι η συνδρομή στο πρόσωπο του παραβάτη του στοιχείου της υπαιτιότητας ως κριτήριο για την επιβολή της κύρωσης συνιστά γενική αρχή του δικαίου. Ωστόσο η συγκεκριμένη τάση δεν αποτέλεσε τον κανόνα. Αντίθετα μάλιστα η νομολογία συχνά δέχτηκε, ότι δεν αποκλείεται να προβλέπονται από το νομοθέτη διοικητικές κυρώσεις, χωρίς αυτές να διαφοροποιούνται με βάση κριτήρια υποκειμενικά. Τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η ΣτΕ 405/2007 με αντίθετη πάντως μειοψηφία. Σε διαφορετική βάση θεμελιώνονται τα σκεπτικά του ΕΔΔΑ και ΔΕΕ με τα δύο δικαστήρια να συμφωνούν ότι είναι καταρχήν νόμιμη η επιβολή κυρώσεων χωρίς να απαιτείται υπαιτιότητα, εφόσον δεν παραβιάζονται η αρχή της αναλογικότητας (βλ. *Márton Urbán v. Vám- és Péntüzgynórség Észak-alföldi Regionális Parancsnoksága*, C-210/10 – Urbán, διαδικτυακά διαθέσιμη σε <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-210/10&language=EL>) και τα δικαιώματα υπεράσπισης (βλ. *Anklagemyndigheden v. Hansen & Soen I/S*, C-326/88 – Hansen, διαδικτυακά διαθέσιμη σε <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=96397&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14986524> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020]). Ωστε, η συνδρομή του στοιχείου της υπαιτιότητας είναι απαραίτητη προκειμένου επιβληθεί κύρωση επί παράβασης κανόνα δικαίου, ωστόσο αν ο νομοθέτης επιλέγει την επιβολή κυρώσεων επί τη βάσει αντικειμενικών προϋποθέσεων, ανεξάρτητα από υποκειμενική επικάλυψη της παράβασης από το δράστη, η νομιμότητά τους δέον να κρίνεται υπό το πρίσμα των δυο παραπάνω προϋποθέσεων.

⁴³⁵ 8 παρ.7, Ν.4037/2012.

⁴³⁶ Με πρόστιμο μέχρι οκτακόσιες χιλιάδες (800.000) 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'.

εταιρία για υποβάθμιση γενομένη από τον πλοίαρχο, τόσο στη βάση της περίπτωσης α' όσο και β'.

Αντίστοιχα με το Ν.4037/2012, ο Ν.743/1977 προβλέπει διοικητικές κυρώσεις στο άρθρο 13 παρ.1β, όπως τροποποιήθηκε με το ΠΔ 108/2019 *περί αύξησης των ανωτάτων ορίων των διοικητικών κυρώσεων που επιβάλλονται για παραβάσεις του ν. 743/1977, όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 55/1998*. Πρόκειται για ρυθμίσεις που συμφώνως προς 13 παρ.1β περ.ii⁴³⁷ ανταποκρίνονται ως προς τα ποσά στην τελευταία τροποποίηση, η οποία έλαβε χώρα με το ΠΔ 163/2001. Όπως ήταν λογικό, τα προβλεπόμενα ποσά μετά από 18 σχεδόν χρόνια φάνταζαν αρκετά χαμηλά, κάτι που επαληθεύεται έμμεσα από τα ανώτατα όρια στα οποία είχε κινηθεί ο μεταγενέστερος Ν.4037/2012. Συνεπώς στο πνεύμα της υποκειμενικής ευθύνης που υιοθετεί ολόκληρο το κείμενο του 743/1977, η διάταξη 13 παρ.1β περ.ii προβλέπει πρόστιμο τόσο για την πρόκληση απλής και σοβαράς ρύπανσης ως αποτελέσματος και για τη μη πρόληψη, περιορισμό και καταστολή⁴³⁸ όσο και για τη μη άρση αυτής. Έτσι στη μεν πρώτη περίπτωση το πρόστιμο έναντι του υπαίτια προκαλέσαντα ρύπανση της θάλασσας ή των ακτών ανέρχεται μέχρι τα 100.000€ και επιβάλλεται με απόφαση της αρμόδιας Αρχής⁴³⁹, ενώ το ίδιο πρόστιμο επιβάλλεται στον παραβάτη των σχετικών με πρόληψη, περιορισμό και καταστολή της ρύπανσης⁴⁴⁰. Επί σοβαράς ρύπανσης το πρόστιμο ανέρχεται στα 2.000.000€^{441,442} Στη δε δεύτερη το πρόστιμο αγγίζει τις 15.000€) για κάθε μέρα που ο επιφορτισμένος με την αποκατάσταση υπερβαίνει την ταχθείσα προς τούτη προθεσμία⁴⁴³. Για την καταβολή των εν λόγω προστίμων ο πλοίαρχος, πλοιοκτήτης, εφοπλιστής και οι λοιποί αναφερόμενοι του άρθρου 12 παρ. 1 θα ευθύνονται εις ολόκληρον⁴⁴⁴. Συνεπώς σε πρώτο επίπεδο χρειάζεται απόδειξη πταισματος τουλάχιστον ενός. Αν αυτός είναι ο πλοίαρχος, τότε του επιβάλλεται το πρόστιμο στη βάση του 13 παρ.1β περ.i. Αν όμως δεν αποδεικνύεται υπαιτιότητα του πλοίαρχου, τότε ο τελευταίος θα ευθύνεται με βάση το 13 παρ.1β περ.iii, εφόσον διαπιστώνεται πταίσμα ορισμένου άλλου προσώπου.

Παρότι οι δύο παραπάνω νομοθεσίες συνιστούν ειδικό δίκαιο ως προς τη θαλάσσια ρύπανση μόνη η ύπαρξη του Ν. 1650/1986, που αποτελεί νόμο πλαίσιο για την περιβαλλοντική προστασία, περιπλέκει κάπως την ήδη σύνθετη κατάσταση σε σχέση με το εφαρμοστέο καθεστώς, δεδομένου ότι διέπει οριζόντια την προστασία του περιβάλλοντος, ως προς το άξιο προστασίας αγαθό αλλά και το είδος και τις πηγές των προσβολών και άρα αφορά καταρχήν και το θαλάσσιο περιβάλλον. Εφόσον επομένως κληθεί σε εφαρμογή, εφαρμοστέα θα τύχουν τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 του άρθρου 30, σύμφωνα με την οποία *σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που προκαλούν οποιαδήποτε ρύπανση ή άλλη υποβάθμιση του περιβάλλοντος ή παραβαίνουν τι διατάξεις του παρόντος ή των κατ' εξουσιοδότησή του εκδιδόμενων ή υπουργικών αποφάσεων ή αποφάσεων της*

⁴³⁷ Με Προεδρικά Διατάγματα, μετά από πρόταση του Υπουργού, μπορούν να αυξάνονται τα ανώτατα όρια των προστίμων.

⁴³⁸ Πλέον καταστολής μετά την τελευταία τροποποίηση.

⁴³⁹ 13 παρ.1β περ.i εδ.α' του Ν.743/1977.

⁴⁴⁰ 13 παρ.1β περ.i εδ.β' του Ν.743/1977.

⁴⁴¹ 13 παρ.1β περ.i εδ.δ' του Ν.743/1977.

⁴⁴² Προ της τροποποίησης προβλεπόταν το ίδιο ποσό με το άρθρο 30 παρ. 6 του Ν.1650/1986 προκειμένου για εγκαταστάσεις (βλ. άρθρο 1στ, Ν.743/1977), σε περίπτωση εξαιρετικά σοβαρής ρύπανσης ή υποβάθμισης του περιβάλλοντος και ιδίως σε περίπτωση που από το είδος ή την ποσότητα των ρύπων ή από την έκταση και τη σημασία της υποβάθμισης του περιβάλλοντος, υπάρχει κίνδυνος θανάτου ή βαριάς σωματικής βλάβης ή ευρείας οικολογικής διατάραξης ή καταστροφής. Είναι ανάγκη τα ποσά τα αυξηθούν αντίστοιχα και στη δεύτερη νομοθεσία.

⁴⁴³ 13 παρ.1β περ.i εδ.γ' του Ν.743/1977.

⁴⁴⁴ 13 παρ.1β περ.iii του Ν.743/1977.

Αποκεντρωμένης Διοίκησης ή της Περιφέρειας, ανεξάρτητα από την αστική ή ποινική ευθύνη, επιβάλλεται ως διοικητική κύρωση πρόστιμο από 500 μέχρι 2.000.000 ευρώ. Το δεύτερο εδάφιο της διάταξης προβλέπει λίστα κριτηρίων αποφασιστικών για το ακριβές ποσό, που ο παραβάτης θα κληθεί να πληρώσει. Επομένως όσα περισσότερα εκ των κριτηρίων της σοβαρότητας της παράβασης, της συχνότητας, της υποτροπής, του ύψους υπέρβασης των θεσμοθετημένων ορίων εκπομπών, της παραβίασης των περιβαλλοντικών όρων και προτύπων περιβαλλοντικών δεσμεύσεων, συντρέχουν τόσο πλησίον των 2.000.000€ θα ευρίσκεται το καταβλητέο πρόστιμο. Για λόγους αναλογικότητας εκτιμούμε και εν προκειμένω ότι πρέπει να συναξιολογείται η υπαιτιότητα του προκαλέσαντος ρύπανση ή υποβάθμιση. Αντίστροφα, δεν είναι δυνατό δύο δράστες που τέλεσαν το ίδιο αδίκημα, υπό τις ίδιες περιστάσεις, στα πρόσωπα των οποίων συντρέχουν τα ίδια επιβαρυντικά κριτήρια και που η μοναδική τους διαφοροποίηση εντοπίζεται στο πεδίο της υπαιτιότητας να κληθούν να καταβάλλουν ίσα πρόστιμα. Υπό αυτήν την έννοια η λίστα του δεύτερου εδαφίου είναι ενδεικτική. Όπως ανωτέρω έτσι και στην παρούσα νομοθεσία προβλέπεται σωστά ρήτρα αναπροσαρμογής των κατώτατων ανώτατων ορίων των διοικητικών προστίμων προ αποφυγή του εξαιρετικά συχνού φαινομένου να προβλέπονται ποσά απαρχαιωμένα, που δεν ανταποκρίνονται στη μεταβολή των οικονομικών και περιβαλλοντικών συνθηκών.

B. ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

Και τα δύο ειδικά περί θαλάσσιας ρύπανσης νομοθετήματα -αξιοποιώντας τη ρήτρα του 249παρ.1^ο, που επιτρέπει πλάι στις ρυθμιζόμενες περιπτώσεις επιβολής προσωρινής στέρησης, να προβλέψει σχετικώς και οποιοσδήποτε ειδικός νόμος- προβλέπουν περαιτέρω πειθαρχική ευθύνη του υπαίτιου για ρύπανση πλοιάρχου. Παραπέμπουν δε στο Ν.Π. 187/1973 ‘περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου’ και συγκεκριμένα στο Πέμπτο Μέρος του, το οποίο περιλαμβάνει διατάξεις αφενός ουσιαστικές, αφετέρου αφορώσες τα περί της πειθαρχικής δίωξης που αρμόζει.

Βάσει μεν του 4037/2012 από ουσιαστικής άποψης ο υπαίτιος πλοίαρχος τιμωρείται με προσωρινή στέρηση άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, η οποία στοιχειοθετείται στο άρθρο 249 του ΚΔΝΔ, παράλληλα παραπέμποντας ενδεικτικώς στις διατάξεις 245, 248, 249, 253 επ. του ΚΔΝΔ Εξάλλου και στο 249, ρυθμίζεται ρητά η περίπτωση υπαιτίας ρύθμισης του θαλασσιού περιβάλλοντος (249 παρ.1^η ΚΔΝΔ). Η προσωρινή στέρηση διαρκεί από 1 μήνα έως 5 έτη και εκκινεί από την αφαίρεση του ναυτικού φυλλαδίου⁴⁴⁵. Η υφιστάμενη διαβάθμιση επιτρέπει την αξιολόγηση όλων των παραγόντων του παραπτώματος του πλοιάρχου και προκειμένου περί θαλάσσιας ρύπανσης όλων των με σημείο αναφοράς τα υπηρεσιακά καθήκοντα και τις αρμοδιότητές του στοιχείων που προσθέτουν ή αφαιρούν από την απαξία της ίδιας της ρύπανσης. Εφαρμοστές τυγχάνουν και οι λοιπές πειθαρχικές ποινές του 248 ΚΔΝΔ, ήτοι η προφορική ή έγγραφη επίπληξη, το πρόστιμο, που δύναται να ανέρχεται μέχρι του 1/5 του αναγραφόμενου το ναυτολόγιο μηνιαίου μισθού. Δεδομένου ότι ο 4037/2012 αναφέρει την προσωρινή στέρηση ως το ανώτατο είδος πειθαρχικής ποινής, συνάγεται ότι η οριστική στέρηση (248 στ. δ’ και 250 ΚΔΝΔ) δεν μπορεί πρωτογενώς να επιβληθεί. Εφόσον όμως συντρέξουν οι προϋποθέσεις που θέτει το 250, και οι οποίες είναι στενά συνδεδεμένες με ένα ατύχημα ρύπανσης, είναι δυνατόν να

⁴⁴⁵ 249 παρ.2 ΚΔΝΔ

κληθεί σε εφαρμογή. Εν προκειμένω ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι δύο πρώτες, με τις οποίες καθιερώνεται ένας υποκειμενικός και ένας αντικειμενικός αντίστοιχα λόγος. Κατά το 250 παρ. 1^α επί ναυτικού ατυχήματος κριθέντος, κατά την διοικητική διαδικασία ελέγχου ναυτικών ατυχημάτων, ως οφειλομένου ει δόλον, ή, συνεπεία του ατυχήματος επήλθεν ολική απώλεια του πλοίου, πραγματική ή τεκμαρτή, θάνατος ή βαρεία σωματική βλάβη ανθρώπου, κρινομένη κατά το άρθρον 310 Ποινικού Κώδικος, εις βαρείαν αμέλειαν, κατά δε το 250 παρ.1^β εάν ο τιμωρηθείς δις δια προσωρινής στέρσεως τουλάχιστον εξ μηνών ήθελεν υποπέσει εκ τρίτου εις το αυτό αδίκημα εντός πενταετίας. Τα άρθρα τέλος 253 επ. ρυθμίζουν τα σχετικά με τη μετατροπή της ποινής προσωρινής στέρσεως (254 παρ.1 ΚΔΝΔ)⁴⁴⁶, της παραγραφής των πειθαρχικών παραπτωμάτων (255 ΚΔΝΔ), το ανεξάρτητο πειθαρχικής και ποινικής δίωξης (264 ΚΔΝΔ), άλλα ζητήματα διαδικασίας, όπως τα όργανα άσκησης πειθαρχικής εξουσίας (257 ΚΔΝΔ), τη σύνθεση Πρωτοβάθμιου και Δευτεροβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού(258 και 259 ΚΔΝΔ), τα σχετικά με την εκδιδόμενη απόφαση (268 ΚΔΝΔ) και τις άμυνες κατά των αποφάσεων που επιβάλλουν πρόστιμο και πειθαρχικές ποινές (269 ΚΔΝΔ).

Βάσει δε του άρθρου 13 παρ.1γ προβλέπεται παρεμφερώς ότι *οι υπαίτιοι ρυπάνσεως Έλληνες ναυτικοί, υπόκεινται και εις πειθαρχικήν δίωξιν κατά τας διατάξεις του Μέρους Πέμπτου του Ν.Π 187/1973 'περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, τιμωρούμενοι δια προσωρινής στέρσεως ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος, οπότε ισχύουν οι ανωτέρω επισημάνσεις. Οι πειθαρχικές κυρώσεις επιβάλλονται σωρευτικά με τυχόν διοικητικές και ποινικές κατά το 13 παρ.2.*

Γ. ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Στο δεύτερο κεφάλαιο του πρώτου τμήματος του πέμπτου μέρους του ΚΔΝΔ που τιτλοφορείται ως 'ειδικά ναυτικά εγκλήματα' τυποποιούνται ειδικές ποινικές διατάξεις, που αφορούν αποκλειστικά τα πρόσωπα, που μετέχουν της θαλάσσιας αποστολής, ήτοι τον ασκούντα τη διακυβέρνηση του πλοίου Πλοίαρχο, τον τεταγμένο στην υπηρεσία του πλοίου, πλην του πλοιάρχου Αξιωματικό και το προσληφθέν στην υπηρεσία του πλοίου Πλήρωμα.

Πλην μίας οι εν λόγω ειδικές ρυθμίσεις δεν θεμελιώνουν καθαυτές περιβαλλοντικές παραβάσεις, εντούτοις εκτιμούμε ότι είναι χρήσιμη μια σύντομη αναφορά σε ορισμένες με το σκεπτικό ότι έμμεσα δύνανται να συνδέονται με περιβαλλοντική παράβαση συχνά αποτελώντας την απαρχή της αιτιακής αλυσίδας, που οδήγησε στην επελθούσα ρύπανση και επί της ουσίας την παράνομη πράξη ή παράλειψη, που προϋποθέτουν τα εγκλήματα ρύπανσης των ειδικών ποινικών νόμων. Το ίδιο το γεγονός εξάλλου της ποινικοποίησής τους αποδεικνύει ότι οι τυποποιούμενες συμπεριφορές ενέχουν επικινδυνότητα για τα έννομα αγαθά, ένα εκ των οποίων είναι το περιβάλλον Ως τέτοιες αναφέρονται οι εξής: Πρώτον, η μη αυτοπρόσωπος διεύθυνση του

⁴⁴⁶ Η πειθαρχική ποινή προσωρινής στέρσεως ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος μέχρι δύο ετών, μετατρέπεται υποχρεωτικώς εις χρηματικήν τοιαύτην, ανερχομένην εις το εν όγδοον (1/8) του εν τη συλλογική συμβάσει προβλεπομένου μισθού του ναυτικού, δι' έκαστον μήνα στέρσεως, του τιμωρηθέντος έχοντος δικαίωμα επιλογής επί του τρόπου εκτίσεως του συνόλου ή τμήματος της ποινής αυτού.

πλοίου⁴⁴⁷, δεύτερον η παράνομη ανάθεση διοίκησης του πλοίου⁴⁴⁸, η ανυπακοή πλοιάρχου⁴⁴⁹, η άρνηση εκτελέσεως διαταγών εν τη αλλοδαπή⁴⁵⁰, οι παραβάσεις πλοιάρχου εν ώρα κινδύνου⁴⁵¹, οι παραλείψεις πλοιάρχου επί συγκρούσεως⁴⁵², η παράβαση Κανονισμού προς αποφυγή συγκρούσεως⁴⁵³, η μέθη εν υπηρεσία⁴⁵⁴. Τέλος σημαντικό είναι το 235 ΚΑΝΔ περί παραβάσεως υπηρεσιακών υποχρεώσεων πλοιάρχου και πληρώματος. Ως προς την παράγραφο 1 σχετικές είναι οι περιπτώσεις ζ', η', θ' και ιε'.

Ευθεία δε αναφορά στο περιβάλλον γίνεται στην παράγραφο 2 σύμφωνα με την οποία *πλοίαρχος ή μέλος του πληρώματος ενεργών ρύπανσιν της θάλασσας δια πετρελαιοειδών ή παραλείπων την λήψιν μέτρων προς αποφυγήν ρυπάνσεως τιμωρείται δια φυλακίσεως μέχρις ενός έτους*. Η συστηματική τοποθέτηση της εν λόγω ρύθμισης δίνει την εντύπωση ότι υπέρτερο έννομο αγαθό εν προκειμένω κρίνεται η εύρυθμη λειτουργία του πλοίου δια της τηρήσεως των υπηρεσιακών υποχρεώσεων του πλοιάρχου. Με αυτή τη λογική η ρύπανση του περιβάλλοντος περισσότερο παρουσιάζεται ως παράπλευρη απώλεια από τη μη τήρηση υπηρεσιακών υποχρεώσεων - αντίστοιχων της εγγραφής ναυτικών ατυχημάτων στο ημερολόγιο ή της διενέργειας προανάκρισης

⁴⁴⁷ 219 ΚΑΝΔ: *Πλοίαρχος όστις άνευ σοβαρού λόγου: α) δεν διευθύνει αυτοπροσώπως το πλοίον κατά τον είσπλουν εις λειμένας και όρμους, κατά τον έκπλουν εξ αυτών, κατά την διέλευσιν δια διωρύγων και στενών και κατά πάσαν γενικώς περίπτωσιν ιδιαιτέρως δυσχερούς πλου, ως και όταν αι καιρικοί συνθήκαι ή αι εν γένει περιστάσεις επιβάλλουν τούτο, β) εγκαταλείπει το πλοίον προ της παρόδου ευλόγου δια την αντικατάστασιν αυτού χρόνου, τιμωρείται δια φυλακίσεως τουλάχιστον ενός μηνός και χρηματικής ποινής.*

⁴⁴⁸ 220 ΚΑΝΔ: *1. Πλοίαρχος όστις, επιφυλασσομένων των διατάξεων περί νομίμου αναπληρώσεως, συναινεί όπως αναλάβη ουσιαστικώς την όλην διοίκησιν του πλοίου άλλο πρόσωπον, τιμωρείται δια φυλακίσεως τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματικής ποινής. 2. Αι αυταί ποιναι επιβάλλονται και εις τον αναλαβόντα ουσιαστικώς την διοίκησιν του πλοίου ως και τον τυχόν συμπράξαντα προς τούτο εφοπλιστήν.*

⁴⁴⁹ 221 ΚΑΝΔ: *1. Πλοίαρχος όστις εν ανοικτή θαλάσση, δεν υπακούει εις εντολήν του Υπουργείου ή εις πρόσκλησιν ελληνικού πολεμικού πλοίου τιμωρείται δια φυλακίσεως μέχρι δύο ετών και χρηματικής ποινής. 2. Εις την αυτήν ποινή υπόκειται και ο ευρισκόμενος εις αλλοδαπά χωρικά ύδατα ή λιμένα πλοίαρχος, εάν δεν υπακούη εις εντολήν του Υπουργείου*

⁴⁵⁰ 222 ΚΑΝΔ: *1. Πλοίαρχος ή μέλος πληρώματος αρνούμενον να εκτελέση διαταγήν της Προξενικής Αρχής ή του κυβερνήτου ελληνικού πολεμικού πλοίου, αφορώσαν εις την τιμήν της Ελληνικής σημαίας, εις επείγουσαν ανάγκην του πολεμικού ναυτικού ή γενικώτερα εθνικά συμφέροντα, τιμωρείται δια φυλακίσεως μέχρι δύο ετών και χρηματικής ποινής. 2. Δια της αυτής ποινής τιμωρείται πας εκ του πληρώματος όστις, καίτοι απελύθη νομίμως, αρνείται να υπακούση εις διαταγήν της Προξενικής Αρχής, όπως εγκαταλείψη το πλοίον εφ' ου υπηρετεί.*

⁴⁵¹ 223 ΚΑΝΔ: *1. Πλοίαρχος όστις, διαρκούντος του πλου και εν ώρα κινδύνου, διατάσσει εγκατάλειψιν του πλοίου χωρίς προηγουμένως να ζητήση την γνώμην των αξιωματικών αυτού, εν ελλείψει δε τούτων των εμπειροτάτων μελών του πληρώματος, τιμωρείται δια φυλακίσεως μέχρι δύο ετών και χρηματικής ποινής. 2. Πλοίαρχος, μη αποχωρών τελευταίος κατά την εγκατάλειψιν κινδυνεύοντος πλοίου, τιμωρείται δια φυλακίσεως και χρηματικής ποινής. 3. Πλοίαρχος όστις, εν ώρα κινδύνου του πλοίου ή εγκαταλείψεως αυτού παραμελεί την διάσωσιν των επιβαιόντων, των εγγράφων του πλοίου, του ταχυδρομείου και των εν τω πλοίω πολυτιμωτέρων πραγμάτων, τιμωρείται δια φυλακίσεως τουλάχιστον εξ μηνών και χρηματικής ποινής.*

⁴⁵² 224 ΚΑΝΔ: *Δια φυλακίσεως και χρηματικής ποινής, τιμωρείται πλοίαρχος όστις μετά σύγκρουσιν και άνευ αμέσου κινδύνου του ιδίου αυτού πλοίου και των επιβαιόντων: α) παραμελεί να χρησιμοποιήση πάντα τα δυνατά αυτό μέσα προς διάσωσιν του πλοίου μεθ' ου εγένετο η σύγκρουσις και των επιβαιόντων αυτού, β) απομακρύνεται εκ του τόπου της συγκρούσεως πριν ή βεβαιωθή ότι η εκεί παρουσία του είναι ανωφελής εις τους επιβαίνοντας του μεθ' ου εγένετο η σύγκρουσις πλοίου και πριν η καταβάλη πάσαν δυνατήν προσπάθειαν προς περισυλλογήν αυτών.*

⁴⁵³ 225 ΚΑΝΔ *1. Πλοίαρχος ή αξιωματικός φυλακής, όστις εξ αμελείας παραβαίνει τας διατάξεις του Κανονισμού προς αποφυγήν συγκρούσεων ή ο πλοηγός όστις εξ αμελείας παρέχει συμβουλάς αντιθέτους προς τας ανωτέρω διατάξεις τας αφορώσας την τηρητέαν πλευσιν, τιμωρούνται δια φυλακίσεως μέχρις εξ μηνών και χρηματικής ποινής. 2. Εάν συνεπεία των ανωτέρω παραβάσεων ή εξ αμελείας ετέρου μέλους του πληρώματος κατά την εκτέλεσιν της υπηρεσίας του, επήλθε σύγκρουσις, προσάραξις ή πρόσκρουσις του πλοίου επί εμποδίου καταφανούς ή γνωστού ή σοβαρά βλάβη του πλοίου ή του φορτίου, επιβάλλεται ποινή φυλακίσεως μέχρι τριών ετών και χρηματική ποινή. 3. Εάν εκ των παραβάσεων επήλθεν απώλεια πλοίου ή απόλυτος ανικανότης αυτού ή ολική απώλεια του φορτίου ή θάνατος προσώπου ή τραύματα βαρέα, ο υπαίτιος τιμωρείται δια φυλακίσεως τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματικής ποινής.*

⁴⁵⁴ 233 ΚΑΝΔ *Πλοίαρχος ή μέλος πληρώματος διατελών εν μέθη κατά την διάρκειαν της υπηρεσίας του, τιμωρείται δια φυλακίσεως μέχρις εξ μηνών.*

για κακούργημα που διαπράχθηκε στο πλοίο- ανάμεσα στις οποίες και η αποχή από ρυπογόνες ενέργειες ή η παράλειψη λήψεως μέτρων αποφυγής και λιγότερο η αναγόρευση αυτού σε προστατευτέα αξία. Στο ίδιο συμπέρασμα συνηγορεί και το εξαιρετικά ήπιο της προβλεπόμενης ποινής. Το γεγονός ότι η διάταξη ετέθη το 1973, ήτοι σε ένα αρκετά πρώιμο στάδιο της τεχνολογικής και ναυτιλιακής εξέλιξης δεν είναι αρκετά πειστικό δεδομένου ότι υπάρχει ήδη ένα Torrey Canyon να βαραίνει τις πλάτες της διεθνούς κοινότητας και οι ζυμώσεις σε επίπεδο διεθνών συμβάσεων είναι πολλές. Άλλωστε, μόλις 4 χρόνια μετά ο ημεδαπός νομοθέτης προέβλεψε εμφανώς μεγαλύτερη ποινή για το έγκλημα αμελείας (1 με 5 έτη) Αν έτσι έχουν τα πράγματα τότε η συρροή με τις ποινικές διατάξεις για το περιβάλλον των ειδικών ποινικών νόμων είναι αληθινή. Σε κάθε περίπτωση πάντως το συγκεκριμένο λεκτικό δεν μπορεί να συμπληρώσει τους χαλούς ποινικούς κανόνες του Ν.743/1977 καθώς το νομοθετικό κείμενο, στο οποίο υπάγεται δεν έχει εκδοθεί *κατά εξουσιοδότηση του 743/1977 ή της Σύμβασης*, όπως απαιτεί το 13 παρ.1 της πρώτης⁴⁵⁵.

⁴⁵⁵ *Supra* 3-B.1i/ii

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ -ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

I. Το σύστημα αστικής ευθύνης που καθιερώθηκε από τη Σύμβαση Ευθύνης 1992 και τα τροποποιητικά της Πρωτόκολλα πλάι στη Σύμβαση Fund 1971/1992 αποδείχθηκε με μια συνολική θεώρηση πρωτοποριακό, λειτουργικό και δίκαιο ιδίως αν ληφθεί υπόψη το πλαίσιο αντίρροπων συμφερόντων εντός του οποίου εκλήθη να δώσει λύσεις, ήτοι το τρίγωνο πλοιοκτησίας-πετρελαϊκών εταιριών και ζημιωθέντων. Η εν λόγω λιτή αξιολόγηση αποδεικνύεται από το γεγονός ότι αποτέλεσε νομοθεσία-βάση για πλείονες μετέπειτα διεθνείς και εθνικές απόπειρες. Μέσα σε ένα σύστημα, που κύριο μέλημα είχε την ταχεία καταβολή αποζημίωσης για ζημίες εξαιτίας της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πετρέλαιο, ο ρόλος του πλοιάρχου διαπλάστηκε κατά τρόπο δευτερεύοντα, ώστε να υπηρετεί τη στεγανότητα του συστήματος ακόμη και στις περιπτώσεις που λειτουργεί με δόλο. Ο ρόλος τούτος κρίνεται τεολογικά εύλογος αποδίδοντας αναλογικά τη θέση που κατέχει στη διεθνή ναυτιλία και επιχειρηματικότητα ως επί της ουσίας ενδιάμεσος δίχως να του προσάπτει περισσότερα, όπως θα συνέβαινε αν τον μεταχειριζόταν σαν τον κύριο, αλλά δίχως και να τον ευνοεί, όπως θα συνέβαινε αν δεν προβλεπόταν το επίμεμπτο ή αποκλειόταν η αναγωγή.

II. Το πρότυπο σύστημα της CLC, το οποίο ως ελέχθη έχει συγκεκριμένη σκοπιμότητα δεν πρέπει να δημιουργεί λαθεμένες εντυπώσεις σε σχέση με το ιδιαίτερα εύθραυστο καθεστώς μέσα στο οποίο ενεργεί ο πλοίαρχος. Οι σταθμίσεις εντός εθνικών κρατών και τα όρια μέσα στα οποία θα αξιολογήσουν το πταισματικό της συμπεριφοράς ποικίλλουν. Η νομολογία του Ισπανικού Ακυρωτικού στην υπόθεση Prestige αποτελεί ενδεικτικό παράδειγμα αυστηρής υπαγωγής⁴⁵⁶, καθιστώντας τον ευθέως και απεριόριστα αστικά ευθυνόμενο και καταδικάζοντάς τον για έγκλημα κατά του περιβάλλοντος και των πλουτοπαραγωγικών πηγών, που επέσυρε διετή ποινή φυλάκισης⁴⁵⁷.

III. Πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι δεν έχουν όλοι οι ναυτιλιακά εμπλεκόμενοι την ίδια ποιοτικά και ποσοτικά ευθύνη. Ο βαθμός συμμετοχής τους στην επιχειρηματική δραστηριότητα αποτελεί κινητήριο μοχλό σε αυτήν την αξιολόγηση. Γι' αυτόν το λόγο η υποκειμενική και η αντικειμενική ευθύνη αποδεικνύονται στα νομοθετικά κείμενα έννοιες εύπλαστες δικαιολογώντας πλείστες διαβαθμίσεις και κατ' επέκταση διαβαθμιζόμενες υποχρεώσεις αποζημίωσης. Την ίδια στιγμή τα διάφορα μοντέλα εφαρμογής επιφέρουν ζυμώσεις που επί το πλείστον κινούνται γύρω από το ερώτημα αν θα πρέπει να υπάρχει περιορισμός ευθύνης σε ένα κλίμα ενίσχυσης του δόγματος "ο ρυπαίνων πληρώνει". Η OPA παρέχει ένα τυπικό παράδειγμα αμφισβήτησης της κλασικής μεθόδου του περιορισμού της ευθύνης. Αν κάποια στιγμή στο μέλλον το μοντέλο του IMO θεωρηθεί ξεπερασμένο είναι μάλλον βέβαιο ότι θα επηρεαστούν οι όροι απόδοσης ευθύνης και η ορθολογική κατανομή των θαλάσσιων κινδύνων θα καταστεί εκ νέου διαπραγματευτικό αίτημα σε εκκρεμότητα. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον τίποτα δεν εγγυάται ότι δε προκύψουν αλλαγές σε σχέση με το καθεστώς ευθύνης του πλοιάρχου. Ωστόσο, η εν τοις πράγμασι ήττον επιδραστικότητά του στο ναυτιλιακό ανταγωνισμό και τη σχετική αγορά και ταυτόχρονα η ύπαρξη ισχυρότερων "παιχτών", συμπεριλαμβανομένων κυρίως των φορέων εκμετάλλευσης του πλοίου,

⁴⁵⁶ Caballero G. and Soto-Oñate D., *Environmental Crime and Judicial Rectification of the Prestige Oil Spill: The Polluter Pays*, Marine Policy 84 (October 1, 2017): 213–19, διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X17300878?via%3Dihub> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

⁴⁵⁷ *Supra* υπό 3-B.4

των διαχειριστών και των ναυλωτών, που ελέγχουν σε σημαντικό βαθμό τη μεταφορά του πετρελαίου παρέχουν την πεποίθηση ότι τυχόν προσεχείς αλλαγές θα πλήξουν αρχικά εκείνους. Εξάλλου, υφίσταται προ πολλού τεκμηριωμένος αντίλογος σε σχέση με το επιχείρημα της ασφαλισιμότητας, που αξιολογείται στη συζήτηση για τον περιορισμό⁴⁵⁸, ενώ υφίστανται ήδη τάσεις διαμοιρασμού της ευθύνης με την βελτιστοποίηση αντιμετώπισης⁴⁵⁹ των στρατηγικών των νομικών προσώπων προκειμένου να μειώσουν τις αποζημιώσεις και τον επανακαθορισμό της θέσης που πρέπει να έχουν στη συνισταμένη ευθύνης οι νηογνώμονες⁴⁶⁰.

IV. Σε επίπεδο ημεδαπού δικαίου, το ζήτημα με την αστική ευθύνη του πλοιάρχου είναι σε μεγάλο βαθμό συνώνυμο με τα ζητήματα σε επίπεδο περιβαλλοντικής νομοθεσίας εν γένει. Η αποσπασματικότητα που χαρακτηρίζει το εθνικό δίκαιο του περιβάλλοντος καθιστά δύσκολο το έργο του εφαρμοστή ήδη από το αφετηριακό στάδιο εύρεσης του κατάλληλου κανόνα. Ο μεν Ν.743/1977 είναι παρωχημένος, η δε υπό όρο υπαιτιότητας αντικειμενική ευθύνη του πλοιάρχου, πλοιοκτήτη, εφοπλιστή και διαχειριστή του πλοίου προσφέρει μόλις κάτι καλύτερο από την πλήρως ακατάλληλη ενόψει των αποδεικτικών δυσχερειών που επάγεται διάταξη του 914 ΑΚ. Κι όμως η αδυναμία απόδειξης αιτιώδους συνδέσμου και υπαιτιότητας του δράστη υφίσταται κανονικά και εν προκειμένω. Οι κατά καιρούς τροποποιήσεις αφορούσαν τεχνικά ζητήματα και όρια χρηματικών κυρώσεων, ενώ ανέγγιχτη έμεινε η καθιερωμένη υποκειμενική ευθύνη. Παράλληλα ο Ν.1650/1986 συνιστά μνημείο νομοτεχνικής αοριστίας προσφέροντας πολύ λιγότερα στο εν λόγω πεδίο από όσα θα αναμενόταν να προσφέρει ένας νόμος- πλαίσιο. Το αίτημα για μια γενική ρήτρα προστασίας και αποκατάστασης της περιβαλλοντικής ζημίας με την από κοινού καθιέρωση αντικειμενικής ευθύνης για τους ζημιώσαντες είναι εξαιρετικά ρεαλιστικό ει μη αυτονόητο σε σχέση με την εποχή που (επανα)διατυπώνεται. Σε τούτο το πλαίσιο θα είχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον το θέμα των επιλεκτών υπευθύνων αντικειμενικά προσώπων, η ένταση προσέγγισης της αρχής ‘ο ρυπαίνων πληρώνει’ και αν στο νέο περιβάλλον ευθύνης η αντίστοιχη του πλοιάρχου θα παρέμενε το ίδιο ενισχυμένη. Μόλις που χρειάζεται να υπενθυμίσουμε ότι σε εσωτερικό επίπεδο οι σταθμίσεις εμπλοκής και επιρροής στις σφαίρες ευθύνης μέσω ελέγχου πηγών διακινδύνευσης κατά τη ναυτιλιακή δραστηριότητα ενόψει του είδους και της έντασης προσήκουσας ευθύνης και αποζημίωσης περνάνε μέσα από το άρθρο 25 του Συντάγματος και την αρχή της αναλογικότητας. Ερευνητέο τέλος αν η ως άνω γενική ρήτρα θα μπορούσε να καθιερωθεί *de lege ferenda* δεδομένου ότι το θετό δίκαιο καταλήγει να διαπλάθεται με τον προσήκοντα τρόπο εκ των υστέρων, στον απόηχο κάποιου σοβαρού ατυχήματος.

⁴⁵⁸ Supra , βλ. επίσης Gotthard G., *Limitation of liability in maritime law: an anachronism?*, Marine Policy, Volume 19, 1995, Pages 65-74, διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0308597X9592573P> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

⁴⁵⁹ Λ.χ. με την άρση του εταιρικού πέλλου. Ενδεικτικά βλ. σε Αθανασοπούλου, *Η κάμψη της νομικής προσωπικότητας στις ναυτιλιακές εταιρίες*, ΠειρΝ 2005, 389επ., Καρακώστας, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ, 2015, ό.π., σελ. 575 επ., Bartlett, James W. “*In Re Oil Spill by the Amoco Cadiz - Choice of Law and a Pierced Corporate Veil Defeat the 1969 Civil Liability Convention* Tulane Maritime Law Journal 10 (April 1, 1985): 1. <http://search.ebscohost.com.ezproxy.library.qmul.ac.uk/login.aspx?direct=true&db=edslex&AN=edslex565320F9&site=eds-live>, Matthew Kipp, *Piercing the Veil of the Amoco Cadiz Decision: Judge Posner's Jurisdictional Analysis Runs Aground*, 38 DePaul L. Rev. 703 (1989) διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://via.library.depaul.edu/law-review/vol38/iss3/5> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

⁴⁶⁰ Antapassis A., *Liability of Classification Societies*, vol. 11.3 Electronic Journal of Comparative Law, (December 2007), διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://www.ejcl.org/113/article113-22.pdf> [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020] Min, Young, *Limitation of liability of classification societies* (2011). World Maritime University Dissertations. 297, διαδικτυακά διαθέσιμο σε https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1296&context=all_dissertations [τελευταία επίσκεψη στις 26/11/2020].

V. Σε σχέση με το χώρο του ποινικού δικαίου παρατηρητέα είναι τα εξής: Πρώτον η τήρηση της αρχής της νομιμότητας αποτελεί όρο εκ των ων ουκ άνευ για κάθε μορφή τυποποίησης. Αυτό σημαίνει ότι όλες οι πράξεις πρέπει να περιγράφονται με σαφή τρόπο και παράλληλα να καθορίζονται οι απαιτούμενες ποινικές κυρώσεις αναλόγως της βαρύτητας των επιμέρους πράξεων και την ένταση της ενοχής του δράστη. Σε αυτή τη βάση η ελληνική έννομη τάξη οφείλει όχι απλώς να εναρμονίζεται με τον ενωσιακό νομοθέτη αλλά να προσαρμόζει τις ενωσιακές έννοιες στο δογματικό περιβάλλον, όπου πρόκειται να εφαρμοστούν. Ως εκ τούτου η ρύθμιση περί την αμέλεια της Οδηγίας 35/2005 τυγχάνει πέρα από ανεπιεικής και ελλιπώς περιγραφείσα. Βασικός αποδέκτης των παρενεργειών, που συνεπάγεται είναι ο πλοίαρχος, αν αναλογιστούμε ότι η συντριπτική πλειοψηφία των περιστατικών ατυχηματικής ρύπανσης κινείται στις βαθμίδες της αμέλειας. Ο υποκειμενισμός που διαπνέει το σχετικό κείμενο της Οδηγίας δε θεραπεύεται εύκολα στα δίκαια εκείνα που καταστρώνουν το σύστημα καταλογισμού με τρόπο διαφορετικό, στερώντας ταυτόχρονα μια ερμηνευτική βακτηρία στους εσωτερικούς νομοθέτες. Θα πρέπει να ερευνηθεί, εξάλλου, κατά πόσο είναι σκόπιμο το υφιστάμενο διεθνές πλαίσιο αποζημίωσης και κυρώσεων, το οποίο διαμορφώθηκε με διαπραγματευτικό κόπο να ακυρώνεται εν μέρει από την κοινοτική πρωτοβουλία. Για τον πυροδοτηθέντα διάλογο και τις ενστάσεις που εκφράστηκαν παραπέμπουμε στα πρακτικά της υπόθεσης C-3008/2006 (Intertanko), ενώ αρνητικές ήταν οι αντιδράσεις από το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο, την European Community Shipowners' και την Oil Companies International Marine Forum. Παρόλα αυτά πρέπει να αναφερθεί ότι η εν λόγω κανονιστική ανασφάλεια δικαίου αποτέλεσε την αφορμή για ακόμη πιο αυστηρή εθνική νομοθέτηση. Τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η Γαλλία, η οποία στήριξε την κοινοτική πρωτοβουλία ενόψει της ενίσχυσης και αξιοπιστίας της Κοινότητας σε ζητήματα πρόληψης θαλάσσιας ρύπανσης και προφύλαξης από την ανεύθυνη επιχειρηματικότητα. Η ποινική έκφραση της υπόθεσης Prestige ακόμα, ενδεικνύει ότι πάντως η πρώτη ύλη για περαιτέρω αυστηροποίηση των εθνικών καθεστώτων ήταν μια πραγματικότητα και πριν το 2005, με εμφανείς τις επιρροές από την αμερικανική πρακτική η θέση του πλοίαρχου και του πληρώματος ενώπιον του ποινικού μηχανισμού να αποκτά πρωτίστως διαπραγματευτική χροιά, οδηγώντας στα γνωστά plea bargains που δεν αντικατοπτρίζουν τον αληθινό βαθμό ενοχής σε σχέση με το ατύχημα^{461,462}. Σε κάθε περίπτωση αρμόζει να αναγνωρίσει κανείς ότι ο γόνιμος προβληματισμός που επιφέρει το ενωσιακό δίκαιο ως προς την αποτροπή και αντιμετώπιση των συνεπειών της θαλάσσιας ρύπανσης είναι ο καρπός της συνεισφοράς του στη διεθνή ναυτιλία. Το ίδιο δε σε μικρότερο βαθμό μπορεί καταρχήν να υποστηριχτεί και για τα εθνικά δίκαια, χωρίς να παραβλέπεται ότι πάντως η εφαρμογή της εσωτερικής νομοθεσίας από τα εθνικά δικαστήρια αποτελεί συχνά κερκόπορτα ανομοιόμορφης εφαρμογής της διεθνούς ύλης και κατ' επέκταση ανασφάλειας, πράγμα που είδαμε να συμβαίνει τόσο με την Ισπανική⁴⁶³ όσο και με τη Γαλλική⁴⁶⁴ Δικαιοσύνη.

⁴⁶¹ Tan Alan Khee-Jin, VESSEL-SOURCE MARINE POLLUTION, ό.π., σελ. 324-325.

⁴⁶² Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, ποινική διαδικασία εις βάρος του πλοίαρχου δύναται να εκκινήσει μόνο με πρωτοβουλία του κράτους της σημαίας ή του κράτους εθνικότητάς του. Βλ. Giffin J., *Developments Concerning Criminal Charges Against Vessel Owners and Corporate Officers for Oil Spills in US Waters*, 5 International Maritime Law 91, 1999.

⁴⁶³ Στην υπόθεση Prestige η ποινική καταδίκη του πλοίαρχου για ρύπανση του περιβάλλοντος αποτέλεσε τη νομική βάση κατάγνωσης πλήρους αστικής ευθύνης για τον πλοίαρχο, τον κύριο ενώ το P&I Club εκλήθη να καταβάλει 1 δις αμερικανικά δολάρια.

⁴⁶⁴ Υπόθεση Erika, *Supra* σελ.17, Soyser/Tettenborn, *ibid*, Αντάπασης-Αθανασίου, ό.π., σελ.854-855, Marchand P., *ibid*.

VI. Από την άλλη η άκρατη εργαλειοποίηση του ποινικού δικαίου, η χρησιμοποίησή του ως μέσου διαπραγμάτευσης της αποζημίωσης είναι πιθανό να πλήξει την ίδια τη ναυτιλιακή βιομηχανία μειώνοντας το ενδιαφέρον για ενασχόληση με το ναυτικό επάγγελμα και εκθέτοντας ορισμένες κατηγορίες επαγγελματιών σε υπέρμετρο νομικό κίνδυνο την ίδια στιγμή, που ο πραγματικός κίνδυνος από τη δραστηριοποίηση στη θάλασσα είναι αυξημένος. Αυτό σημαίνει ότι ο ρόλος του πρέπει να παραμείνει συμπληρωματικός πίσω από την αστική ευθύνη, ενώ ουσιαστικά χρήσιμο είναι να δίνεται περαιτέρω έμφαση στην αυστηροποίηση των ελέγχων των δεξαμενόπλοιων από τα κράτη λιμένα μέσω των ΔΣ SOLAS και MARPOL, των εταιριών κατατάξεων κλπ.

VII. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η υιοθέτηση του κυρωτικού μοντέλου της ΕΕ για τα νομικά πρόσωπα αλλά και οι αλλαγές που επήλθαν μέσα από την ενσωμάτωση των ευρωπαϊκών οδηγιών με τους Ν.3037/2012 και 4042/2012. Η παρείσφρηση στο μοντέλο λειτουργίας και οργάνωσης των εταιριών καθώς και της τήρησης ή μη των υποχρεώσεων ελέγχου, εποπτείας και πρόληψης της ρύπανσης αποτελεί παραδεδεγμένη πολιτική καταπολέμησης της τάσης εικονικής εξαφάνισης ή απομείωσης των περιουσιακών στοιχείων τους και μπορούμε να πούμε ότι θα εδύνατο πράγματι να έχει τόσο αστικό όσο και ποινικό χαρακτήρα. Άλλωστε, στα νομικά πρόσωπα, τις πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες εταιρίες είναι κατά κανόνα έμμεσα στραμμένο το ενδιαφέρον των διωκτικών αρχών, όταν στρέφουν τον ποινικό μηχανισμό εις βάρος των φυσικών προσώπων της θαλάσσιας αποστολής. Δεν αμφισβητείται εξάλλου ότι η φήμη του νομικού προσώπου είναι ενίοτε σημαντικότερη από τις ίδιες τις κυρώσεις ενώπιον των οποίων τίθεται αντιμέτωπο, και ως εκ τούτου και η βαρύτητα του ποινικού αδικήματος για το οποίο θα ασκηθεί δίωξη.⁴⁶⁵

Πάντως η πλημμελής κατάστρωση του 1650/1986 ακόμη και μετά τις τροποποιήσεις, που έχει υποστεί αμφιβάλλουμε αν είναι σε θέση να επιτελέσει έναν τέτοιο σκοπό.

VIII. Το ζήτημα της ποινικής ευθύνης του πλοιάρχου εντάσσεται αναπόδραστα στο ευρύτερο ζήτημα της κατάστρωσης της περιβαλλοντικής ποινικής νομοθεσίας στην Ελλάδα. Το πολυδαίδαλο σύμπλεγμα κανόνων άλλοτε αλληλοσυμπληρούμενων, άλλοτε αλληλοαναιρούμενων καθιστά πρακτικά αδύνατη μια συνολική εποπτεία. Αναγκαία κρίνεται επομένως η απόπειρα μιας συστηματικής κωδικοποίησης των διάσπαρτων διατάξεων. Σε μια τέτοια περίπτωση το καθεστώς ποινικής ευθύνης του πλοιάρχου μπορεί να προβλέπεται ρητά ή (και) να συνάγεται σαφώς μέσα από τη διάταξη. Ενδεικτικό είναι το παράδειγμα των άρθρων 195 επ. και ιδίως 204 του Σχεδίου Ποινικού Κώδικα της Επιτροπής Μανωλεδάκη⁴⁶⁶.

⁴⁶⁵ Λ.χ. βλ. σχετική νομολογία ΗΠΑ σχετικά με την υπαγωγή συμπεριφορών στη βάση της Migratory Bird Treaty Act (MBTA), η οποία πέραν της αυστηρής αντικειμενικής ευθύνης τυποποιεί κακουργήματα η καταδίκη για τα οποία επιφέρει προστιθέμενο κοινωνικό στίγμα σε σχέση με ένα πλημμέλημα (*United State v. Wulff*, 6th Circuit). Ομοίως και στην περίπτωση της *Exxon Shipping Company v. United States*, βλ. Raucher, *ibid*, σελ.147επ., 172επ., Michael K. Glenn, *The Crime of "Pollution": The Role of Federal Water Pollution Criminal Sanctions*, 11 Am. Crim. L. Rev. 835, 858 (1973) ("*Industrial corporations, like anyone else, want to be regarded as responsible members of the community in which they operate, and a criminal conviction for polluting is not a highly valued mark of good citizenship*").

⁴⁶⁶ Βλ. αναλυτικά Παράρτημα II της παρούσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΒΑΣΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND (1971), Claims Manual, London, 1998 (IOPC Fund)

Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution- Barcelona, 1976

1976 Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1969)

1976 Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for the Compensation for Oil Pollution Damage (1971)

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims- London, 1976

Protocol Relating to the Convention for Prevention of Pollution from Ships του 1978

United nations Convention on the Law of the Sea- Montego Bay, 1982

Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969- London (IMO doc J/5309 του 1992)

Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971- London (IMO doc. J/5310 του 1992)

Rio Declaration on Environment and Development 1992

Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment- Lugano, 1993

Πράσινη Βίβλος της Ε.Ε για την Αποκατάσταση των Περιβαλλοντολογικών Ζημιών (COM (93) 47 Τελικό Κείμενο της 14/5/1993)

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea-Brussels, 1996

Protocol to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims- London, 1996

Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal – 1999

Oil Pollution Act του 1990 – London

IMO- LEGAL COMMITTEE, Amendments of the Limitation Amounts in the Protocol of 1992 to Amend the International Convention of Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969

IMO- LEGAL COMMITTEE, Amendments of the Limits of Compensation on the Protocol of 1992 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, (IMO Resolution LEG.2 (82), 18 October 2000)

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage- Brussels 2001 (IMO doc. LEG/CONF.12/DC/1)

Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992- London (IMO doc. J/8349 του 2003)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Στην επιθυμητή κατεύθυνση της κωδικοποίησης και ενσωμάτωσης των περιβαλλοντικών εγκλημάτων στο κεντρικό ποινικό νομοθέτημα κινούνται οι προτεινόμενες διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου στο Σχέδιο Ποινικού Κώδικα της Επιτροπής Μανωλεδάκη⁴⁶⁷, που αποτελούν την πρώτη συστηματική προσπάθεια, τα περιβαλλοντικά εγκλήματα να περιληφθούν ως αυτοτελή εγκλήματα κατά κοινωνικών αγαθών, σε ενιαίο και αυτοτελές κεφάλαιο του Ειδικού Μέρους του Ποινικού Κώδικα⁴⁶⁸.

Όπως αναφέρει η Αιτιολογική Έκθεση του ΣχΠΚ, στόχος της Επιτροπής ήταν μεταξύ άλλων να εντάξει στον Ποινικό Κώδικα εγκληματικές πράξεις οι οποίες θίγουν σημαντικά για τις σύγχρονες κοινωνίες έννομα αγαθά και οι οποίες δεν έχουν ακόμη ενταχθεί στο βασικό μας ποινικό νομοθέτημα, όπως είναι τα εγκλήματα σε βάρος του περιβάλλοντος ή των πληροφορικών συστημάτων.

Στο πλαίσιο του ΣχΠΚ το περιβάλλον αναγνωρίζεται ως αυτοτελές έννομο αγαθό με τη δημιουργία κοινού κινδύνου για ατομικά έννομα αγαθά (ζωή, υγεία, ιδιοκτησία) να στοιχειοθετεί διακεκριμένα επιμέρους εγκλήματα⁴⁶⁹. Περαιτέρω γίνεται αντιληπτό ότι στις σχετικές διατάξεις λαμβάνεται μέριμνα για την εναρμόνιση του εσωτερικού δικαίου με τις ρυθμίσεις των ευρωπαϊκών Οδηγιών για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου⁴⁷⁰ και την τυποποίηση της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία^{471,472}. Οι εν λόγω Οδηγίες έχουν ήδη ενσωματωθεί στο εθνικό δίκαιο μέσω των Ν. 4042/2012 και Ν.4037/2012, πράγμα που συνεπάγεται ότι η ενδεχόμενη ψήφιση και θέση σε ισχύ του νέου Ποινικού Κώδικα θα επέφερε ταυτόχρονα την κατάργηση των ποινικών διατάξεων των παραπάνω νόμων.

Ενδιαφέρον για την ποινική ευθύνη του πλοίαρχου πέρα από τη βασική διάταξη παρουσιάζει το 204 ΣχΠΚ, στο οποίο στοιχειοθετείται ποινική ευθύνη των διοικητών των νομικών προσώπων καθώς και άλλων προσώπων, που κατέχουν θέσεις αυξημένης ευθύνης (π.χ. πλοίαρχοι), εφόσον αυτοί δεν εμποδίζουν τα πρόσωπα που τελούν υπό τις εντολές τους να τελέσουν τα τυποποιούμενα στο υπό συζήτηση κεφάλαιο εγκλήματα. Για την ευθύνη των προσώπων αυτών τυποποιείται το εν λόγω γνήσιο έγκλημα παράλειψης⁴⁷³.

Οι κρίσιμες διατάξεις σε σχέση με την παρούσα παρατίθενται ακολούθως:

⁴⁶⁷ Από τον καθηγητή Ιωάννη Μανωλεδάκη, που διετέλεσε μέχρι το θάνατό του τον Ιούνιο του 2011 Πρόεδρος της νομοπαρασκευαστικής επιτροπής για την αναμόρφωση των διατάξεων του Ποινικού Κώδικα, που συστήθηκε τον Μάρτιο του 2010 με την υπ' αριθμ. 27789/17.03.2010 απόφαση του Υπουργού Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (ΦΕΚ τ. ΥΟΔΔ 96/17.03.2010). Μετά το θάνατο του Ι. Μανωλεδάκη, η προεδρία της Επιτροπής ανατέθηκε στην καθηγήτρια Ε. Συμεωνίδου-Καστανίδου. Συνολικά για το ΣχΠΚ της Επιτροπής Μανωλεδάκη, βλ. ΕΝΟΒΕ, Το Σχέδιο Ποινικού Κώδικα της Επιτροπής Μανωλεδάκη, όπου και τα ονόματα όλων των μελών αυτής (σ. 4).

⁴⁶⁸ 10^ο κεφάλαιο, άρθρα 195 -205 ΣχΠΚ

⁴⁶⁹ Παπαγεωργίου, σε ΕΝΟΒΕ, Το Σχέδιο Ποινικού Κώδικα της Επιτροπής Μανωλεδάκη, σ. 60-61.

⁴⁷⁰ Οδηγία 2008/99/ΕΚ

⁴⁷¹ Οδηγία 2005/35/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2009/123/ΕΚ.

⁴⁷² Σ. 11 της Αιτιολογικής Έκθεσης του ΣχΠΚ.

⁴⁷³ Παπαγεωργίου, σε ΕΝΟΒΕ, Το Σχέδιο Ποινικού Κώδικα της Επιτροπής Μανωλεδάκη, σ. 61.

Άρθρο 195 ΣχΠΚ - Ρύπανση του περιβάλλοντος

1. Όποιος παράνομα ρυπαίνει το νερό, το έδαφος ή τον αέρα με την απόρριψη ουσιών, με την εκπομπή ακτινοβολίας ή άλλων μορφών ενέργειας ή με θόρυβο, αν η πράξη μπορεί να προκαλέσει κίνδυνο σοβαρών βλαβών στην ποιότητα του νερού, του εδάφους ή του αέρα ή στα ζώα ή στα φυτά τιμωρείται με φυλάκιση ως τρία έτη και με χρηματική ποινή ως 180 μονάδες. Ρύπανση του νερού από πλοίο με την παράνομη απόρριψη ή τη μη αποτροπή διαφυγής πετρελαίου ή επιβλαβών υγρών ουσιών που μεταφέρονται χύδην αποτελεί επιβαρυντική περίσταση. Αν ο υπαίτιος της πράξης σκόπευε να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε άλλον παράνομο περιουσιακό όφελος, επιβάλλεται φυλάκιση από ένα ως πέντε έτη και χρηματική ποινή ως 220 μονάδες. 2. Η πράξη της παραγράφου 1 τιμωρείται: α) με φυλάκιση από ένα ως πέντε έτη και χρηματική ποινή ως 220 μονάδες αν από αυτήν μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος σε ξένα πράγματα, β) με φυλάκιση από δύο ως πέντε έτη και χρηματική ποινή ως 220 μονάδες αν από αυτήν μπορεί να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο, γ) με φυλάκιση από τρία ως πέντε έτη και χρηματική ποινή ως 220 μονάδες αν προκάλεσε σημαντικής έκτασης ή σοβαρή προσβολή της πανίδας ή της χλωρίδας ή σοβαρή ή μακράς διάρκειας χειροτέρευση της ποιότητας του νερού, του εδάφους ή του αέρα, δ) με φυλάκιση από πέντε ως δέκα έτη και χρηματική ποινή τουλάχιστον 160 μονάδες αν είχε ως αποτέλεσμα τη βαριά σωματική βλάβη ή το θάνατο άλλου και ε) με φυλάκιση από δέκα ως δεκαπέντε έτη και χρηματική ποινή τουλάχιστον 240 μονάδες αν είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο μεγάλου αριθμού ανθρώπων. 3. Όταν η πράξη της παραγράφου 1 τελείται σε οικότοπο μέσα σε περιοχή που έχει κηρυχθεί ιδιαίτερα προστατευόμενη τιμωρείται με φυλάκιση δύο ως πέντε έτη και χρηματική ποινή ως 220 μονάδες. Αν ο υπαίτιος της πράξης σκόπευε να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε άλλον παράνομο περιουσιακό όφελος, επιβάλλεται φυλάκιση πέντε ως δέκα έτη και χρηματική ποινή τουλάχιστον 160 μονάδες. 4. Αν η πράξη της παραγράφου 1 εδάφια α' και β' τελέστηκε από αμέλεια ή η δυνατότητα πρόκλησης κινδύνου σοβαρών βλαβών στην ποιότητα του νερού, του εδάφους ή του αέρα ή στα ζώα ή στα φυτά καλύπτεται από αμέλεια επιβάλλεται φυλάκιση ως ένα έτος ή χρηματική ποινή ως 90 μονάδες και αν συντρέχουν οι όροι της παραγράφου 3 εδάφιο α' επιβάλλεται φυλάκιση ως 3 έτη ή χρηματική ποινή ως 180 μονάδες. 5. Με τις ποινές των παραγράφων 1 ως 4 τιμωρούνται και οι επαναλαμβανόμενες μικρής σημασίας πράξεις της παραγράφου 1 εδάφιο β', οι οποίες σε συνδυασμό μεταξύ τους και ενόψει της τοπικής και χρονικής τους ενότητας επιφέρουν ρύπανση του νερού στο βαθμό που απαιτεί η παράγραφος 1 εδάφιο α'. 6. Όποιος παράνομα δεν λαμβάνει τα προβλεπόμενα μέτρα λειτουργίας, συντήρησης ή φύλαξης εγκαταστάσεων, όπου ασκούνται δραστηριότητες ή αποθηκεύονται ή χρησιμοποιούνται ουσίες που μπορούν να προκαλέσουν την ρύπανση της παραγράφου 1 τιμωρείται με φυλάκιση ως ένα έτος ή χρηματική ποινή ως 90 μονάδες.

Άρθρο 196 ΣχΠΚ – Επικίνδυνη διαχείριση αποβλήτων

1. Όποιος παράνομα απορρίπτει απόβλητα, αν η πράξη μπορεί να προκαλέσει κίνδυνο σοβαρών βλαβών στην ποιότητα του νερού, του εδάφους ή του αέρα ή στα ζώα ή στα φυτά τιμωρείται με φυλάκιση ως πέντε έτη και χρηματική ποινή ως 220 μονάδες. Αν ο υπαίτιος της πράξης σκόπευε να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε άλλον παράνομο περιουσιακό όφελος, επιβάλλεται φυλάκιση από ένα ως πέντε έτη και χρηματική ποινή ως 220 μονάδες. 2. Η πράξη της παραγράφου 1 τιμωρείται: α) με φυλάκιση από ένα ως πέντε έτη και χρηματική ποινή ως 220 μονάδες αν από

αυτήν μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος σε ξένα πράγματα, β) με φυλάκιση από πέντε ως δέκα έτη και χρηματική ποινή τουλάχιστον 160 μονάδες αν από αυτήν μπορεί να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο, γ) με φυλάκιση από πέντε ως δέκα έτη και χρηματική ποινή τουλάχιστον 160 μονάδες αν προκάλεσε σημαντικής έκτασης ή σοβαρή βλάβη της πανίδας ή της χλωρίδας ή σοβαρή ή μακράς διάρκειας χειροτέρευση της ποιότητας του νερού, του εδάφους ή του αέρα, δ) με φυλάκιση από πέντε ως δεκαπέντε έτη και χρηματική ποινή τουλάχιστον 200 μονάδες αν είχε ως αποτέλεσμα τη βαριά σωματική βλάβη και ε) με φυλάκιση από δέκα ως δεκαπέντε έτη και χρηματική ποινή τουλάχιστον 240 μονάδες αν είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο άλλου ή φυλάκιση ισόβια ή πρόσκαιρη από δεκαπέντε ως είκοσι έτη και χρηματική ποινή τουλάχιστον 280 μονάδες αν είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο μεγάλου αριθμού ανθρώπων. 3. Όταν οι πράξεις της παραγράφου 1 τελούνται σε οικότοπο μέσα σε περιοχή που έχει κηρυχθεί ιδιαίτερα προστατευόμενη τιμωρείται με φυλάκιση τρία ως πέντε έτη και χρηματική ποινή 220 μονάδες. Αν ο υπαίτιος της πράξης σκόπευε να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε άλλον παράνομο περιουσιακό όφελος, επιβάλλεται φυλάκιση πέντε ως δέκα έτη και χρηματική ποινή τουλάχιστον 160 μονάδες. 4. Αν η πράξη της παραγράφου 1 εδάφιο α' τελέστηκε από αμέλεια ή η δυνατότητα πρόκλησης κινδύνου σοβαρών βλαβών στην ποιότητα του νερού, του εδάφους ή του αέρα ή στα ζώα ή στα φυτά καλύπτεται από αμέλεια επιβάλλεται φυλάκιση ως δύο έτη ή χρηματική ποινή ως 120 μονάδες και αν συντρέχουν οι όροι της παραγράφου 3 εδάφιο α' επιβάλλεται φυλάκιση ως πέντε έτη. 5. Με τις ποινές των παραγράφων 1 ως 4 τιμωρούνται και οι επαναλαμβανόμενες, μικρής σημασίας απορρίψεις αποβλήτων της παραγράφου 1, οι οποίες σε συνδυασμό μεταξύ τους και ενόψει της τοπικής και χρονικής τους ενότητας, μπορούν να προκαλέσουν κίνδυνο σοβαρών βλαβών στην ποιότητα του νερού, του εδάφους ή του αέρα ή στα ζώα ή στα φυτά. 6. Όποιος παράνομα ανακτά, κατέχει, επεξεργάζεται, διαθέτει, προμηθεύεται ή μεταφέρει απόβλητα που μπορούν να προκαλέσουν κίνδυνο σοβαρών βλαβών στην ποιότητα του νερού του εδάφους ή του αέρα ή στα ζώα ή στα φυτά καθώς και όποιος παράνομα δεν λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα λειτουργίας, συντήρησης ή φύλαξης των εγκαταστάσεων διάθεσης τέτοιων αποβλήτων τιμωρείται με φυλάκιση ως τρία έτη και χρηματική ποινή ως 180 μονάδες. Αν ο υπαίτιος σκόπευε να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε άλλον παράνομο περιουσιακό όφελος, επιβάλλεται φυλάκιση από ένα ως πέντε έτη και χρηματική ποινή ως 220 μονάδες. 7. Αν η πράξη της ανάκτησης, κατοχής, επεξεργασίας, διάθεσης, προμήθειας ή μεταφοράς αποβλήτων της παραγράφου 11315 τελέστηκε από αμέλεια τιμωρείται με φυλάκιση ως ένα έτος ή χρηματική ποινή ως 90 μονάδες.

Άρθρο 199 ΣχΠΚ – Προσβολές προστατευόμενων ειδών της άγριας χλωρίδας ή πανίδας

1. Όποιος αφανίζει ή σκοτώνει προστατευόμενα από το νόμο είδη της άγριας χλωρίδας ή πανίδας ή παράνομα κατέχει, συλλαμβάνει ή εμπορεύεται αυτά τα είδη ή μέρη ή παράγωγά τους τιμωρείται με φυλάκιση από ένα ως πέντε έτη και χρηματική ποινή ως 220 μονάδες. 2. Αν η πράξη της προηγούμενης παραγράφου τελέστηκε από αμέλεια επιβάλλεται φυλάκιση ως δύο έτη ή χρηματική ποινή ως 120 μονάδες. 3. Όταν η πράξη των προηγούμενων παραγράφων αφορά αμελητέα ποσότητα αυτών των ειδών και έχει αμελητέο αντίκτυπο στο καθεστώς διατήρησής τους μπορεί να μείνει ατιμώρητη.

Άρθρο 204 – Ευθύνη διοικητών

Διευθυντές επιχειρήσεων, πλοίαρχοι ή άλλα πρόσωπα που έχουν την εξουσία λήψης αποφάσεων ή ελέγχου σε επιχειρήσεις σε σχέση με την τήρηση των διατάξεων για την προστασία του περιβάλλοντος τιμωρούνται ως φυσικοί αυτουργοί των εγκλημάτων των άρθρων 195 ως 203 σε περίπτωση που από δόλο ή αμέλεια δεν εμποδίζουν το πρόσωπο το οποίο τελεί υπό τις εντολές τους να τελέσει τις πράξεις που περιγράφονται στα άρθρα αυτά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

• ΗΜΕΛΑΠΗ

Αθανασίου Λ., Η ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ, Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου, Συλλογή Μελετών Ελληνικού και Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, Σάκκουλας, 2005, σελ.52επ..

Αθανασοπούλου Β., *Η έννοια της ζημίας από ρύπανση σύμφωνα με τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις περί αστικής ευθύνης από πετρελαϊκή ρύπανση*, Περιβάλλον και Δίκαιο, 2005,σελ.62επ..

- *Η κάμψη της νομικής προσωπικότητας στις ναυτιλιακές εταιρίες*, ΠειρΝ 2005, 389επ

Αλεξιάδης Σ., *Η ποινική προστασία του περιβάλλοντος ως πρόβλημα αντεγκληματικής πολιτικής*, Σειρά Δίκαιο και Περιβάλλον, 1981

Αναγνωστόπουλος Η., *Η ποινική προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος*, σε Πρακτικά Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου της Ε.Ε.Π.Δ. για την "Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος", 1996

Αντάπασης Α., *Προβληματισμοί σε σχέση με την προσωπική ευθύνη του πλοιάρχου*, Πρακτικά και Εισηγήσεις Εβδόμου Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου με θέμα 'Η νομική θέση των ναυτικών από συγκριτική και διεθνή άποψη', 2013, σελ. 212.

Αντάπασης Α., Αθανασίου Λ., ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, 2020, Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.789επ.

Βλάχος Γ./Αλεξόπουλος Α., ΤΕΧΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, Α. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς, 1995.

Βουγιούκα Κ., *Η ποινική προστασία του φυσικού περιβάλλοντος εις την Ελλάδα*, Αρμ. , τ. ΙΙ

Γεωργιάδης Απ., ΕΝΟΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, Γενικό Μέρος, 2015, σελ.642

-*Περιβάλλον και αστικό δίκαιο*, ΝοΒ1987, σελ.1340

Γιαννόπουλος Θ., *Οι νέες ποινικές διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος*, ΝΒ 1987, σελ.644 επ.

- Παρατηρήσεις στην ΑΠ 150/1998, σελ. 731

Γκιζάρη -Ξανθοπούλου Α., ΟΙ ΝΕΟΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε., Σάκκουλας, 2003

-*Το ζήτημα των ποινικών κυρώσεων για την προστασία του περιβάλλοντος στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, ΠερΔικ 2010, σελ. 27 επ..

Δερβέντζας Β., *Η ρύπανση του περιβάλλοντος και η ποινική της αντιμετώπιση*, ΠΧ ΚΖ'

Δημάκης Α., *Προβληματισμοί σχετικά με τις ειδικές ρυθμίσεις για την πολιτική αγωγή*, ΠΧ 2010, σελ.529 επ.

Δημητράτος Ν., *Το πρόβλημα των ποινικών κυρώσεων για τη θαλάσσια ρύπανση*, ΠΧ 2004, σελ. 1062 επ.

Ζημιανίτη, *Παρατηρήσεις στην απόφαση ΔΕΚ της 23.10.2007*, Επιτροπή κατά Συμβουλίου, σε ΠοινΔικ 2007, σ. 1158-1160

-ΠΧ2008, σελ.963

Θεοχαρίδης, Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση, σε: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ: ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ, 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Εισηγήσεις, Σάκκουλας, σελ.13 επ

Ιωαννίδης Δ., *Παρατηρήσεις στις ΑΠ 631/1996, ΑΠ 1682/1998, ΤρΕφΑγ 89/1999, ΤρΠλημΛαρ 3045/1992, ΤρΠλημΑγρ 1197-1199/1998, ΠοινΔικ2000*

Καϊάφα- Γκμπάντι Μ., ΚΟΙΝΩΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ (Άρθρα 264- 289 ΠΚ), γ' έκδοση, 2005

- ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΩΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΓΚΛΗΜΑΤΩΝ, 1987

- *Νομολογία του ΔΕΚ και νέες δυνατότητες παρέμβασης της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο ποινικό δίκαιο των κρατών μελών*, ΠοινΔικ 2006, τ.4

Καλογερόπουλος Α., *Προστασία του περιβάλλοντος και ποινικό δίκαιο*, σε: Τιμητικός τόμος Γιωτόπουλου- Μαραγκοπούλου Α., τμ Α', 2003, σελ.479 επ.

Κανίνιας, *Νόμος για την προστασία του περιβάλλοντος*, ΠΧ 1983, σελ.92

Καράκωστας Ι., *Αδικοπρακτική ευθύνη για περιβαλλοντική ζημία*, Περιβάλλον και Δίκαιο, 2000, σελ.162.

-*Αυξημένες πηγές ρυπάνσεως του ζωτικού χώρου και η αντιμετώπισή τους από το ιδιωτικό δίκαιο*, ΝΒ 1984, σελ. 1322

-ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΔΙΚΑΙΟ, ΔΙΚΑΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΑΓΑΘΩΝ, Νομική Βιβλιοθήκη,2011, σελ.418

-ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ, 3^η έκδ., Νομική Βιβλιοθήκη, 2015, σελ. 403 επ.

-*Σύμβαση αστικής ευθύνης για ζημίες από δραστηριότητες επικίνδυνες για το περιβάλλον*, ΝοΒ1994, σελ.156.

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

Κιάντου- Παμπούκη Α., *Αστική ευθύνη για θαλάσσια ρύπανση*, τιμ. Τόμος Καρακατσάνη, σελ. 441

-*Αστική ευθύνη για ρύπανση της θάλασσας, ευθύνη υποκειμενική αντικειμενική;*, ΕΝΔ 1989, σελ. 1επ..

Κονταξής Θ., *Είναι δυνατή η παράσταση πολιτικής αγωγής στα "εγκλήματα κατά του περιβάλλοντος;*, ΠοινΔικ 2012, σελ.1161

Κορνηλάκης Π., *Η ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗ*, 1982, σελ.42.

Κοροντζής Ι., *Η αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του Λονδίνου του 2001*, Δνη2008, σελ.1293 επ

- *Η ευθύνη προς αποζημίωση κατά τη διεθνή σύμβαση για την αστική ευθύνη για ζημία σε σχέση με τη θάλασσα μεταφορά επικινδύνων και επιβλαβών ουσιών -HNS 1996*, ΕΕμπΔ 2008, σελ.25.

Κοσμίδης Τ., Χασάπης Χρ., *Εξωσυμβατική ευθύνη προς αποζημίωση για ρύπανση του περιβάλλοντος στο πλαίσιο της ναυτιλιακής δραστηριότητας*, σε ΕΝΕΡΓΕΙΑ -ΝΑΥΤΙΑΙΑ & ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, επιμ.: Φαραντούρης, Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 76

Κουτούπα- Ρεγκάκου, *ΔΙΚΑΙΟ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ*, Σάκκουλας, σελ. 641

Κυριτσάκη Ι., *Αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πεδίο θέσπισης μέτρων ποινικού χαρακτήρα*, ΠοινΔικ 2010, σελ. 467

Κωνσταντινίδης Ε., *Θαλάσσια Ρύπανση*, σε ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (επιμ. Τριανταφυλλάκης Γ.), Νομική Βιβλιοθήκη, 2007 σελ. 1837

Κωνσταντινίδης Ν., *Η αμφισβήτηση του περιορισμού της αποζημίωσης για θαλάσσια πετρελαϊκή ρύπανση σε ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ: ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ*, 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Σάκκουλας, Πειραιάς 29/9-2/10/2004, Δ.Σ. Πειραιά, σελ. 53 επ.

Μανωλεδάκης Ι., *ΤΟ ΕΝΝΟΜΟ ΑΓΑΘΟ*, 1998

- *Παρέμβαση σε πρακτικά Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου της Ελληνικής Εταιρίας Ποινικού Δικαίου με θέμα "Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος"*, 1996, σελ. 91 επ.

- *ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ -ΕΠΙΤΟΜΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΜΕΡΟΥΣ* (Επιμέλεια: Καϊάφα- Γκμπάντι Μ.- Συμεωνίδου-Καστανίδου Ε.), ζ' έκδοση, 2005.

Μοροζίνης Ι., *Περιβάλλον* (τ. Ι, ΙΙ, ΙΙΙ) σε: *ΕΙΔΙΚΟΙ ΠΟΙΝΙΚΟΙ ΝΟΜΟΙ* (Επιμέλεια: Παύλου Σ.- Σάμιος Θ.), 2012

Μυλωνόπουλος Χ., *Η συμβολή του Διεθνούς Ποινικού Δικαίου στην προστασία του περιβάλλοντος*, σε *Ποινική Προστασία Περιβάλλοντος*, Πρακτικά Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου Ε.Ε.Π.Δ, 1996, σελ.67επ.

-*ΤΑ ΕΚ ΤΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΔΙΑΚΤΡΙΝΟΜΕΝΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ: ΔΟΓΜΑΤΙΚΗ ΘΕΜΕΛΙΩΣΗ*, 1984, Σειρά «Ποινικά»

- *ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ- ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ Ι*, Δίκαιο και Οικονομία, 2007, σ. 166 επ.

Νικολόπουλος Γ., ΠοινΔικ 1999, σελ.347

- Οι αρχές του κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος, (Νοέμβριος 2000) σε www.nomosphysis.org.gr

Παναγόπουλος Θ., ΔΙΚΑΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, Σταμούλης, 2001

Παναγοπούλου- Μπέκα Γ., *Η Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος: Η πρόκληση για το ποινικό δίκαιο, το στοίχημα για την αντεγκληματική πολιτική*, Αρμ. 2011, σελ. 555

- *Η ποινική προστασία του περιβάλλοντος: Η πρόκληση για το ποινικό δίκαιο, το στοίχημα για την αντεγκληματική πολιτική*, σε Αρμ. 2011, σελ.556

- *Ο προσδιορισμός του προστατευόμενου αγαθού υπό την ονομασία περιβάλλον*, Αρμ. 1994, σελ.3

- *Παρατηρήσεις στην ΑΠ 247/2000*, ΠοινΔικ. 2000, σελ.716

- *Παρατηρήσεις στην ΣυμβΠλημΙωαν*, ΠοινΔικ 2000 130/1992, σελ.718

- Το έννομο αγαθό περιβάλλον- Προβλήματα εφαρμογής της σχετικής **νομοθεσίας, 1992**

Παπαδαμάκης Α., Ποινική Δικονομία, στ' έκδοση, 2012

Παπανεοφύτου Αγ., ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ, τ.Α', Η γενικότερη δικαιοπολιτική, η νομοθεσία και νομολογία στο πεδίο της ποινικής προστασίας από τους κινδύνους της τεχνολογικής εξέλιξης, σελ. 264.

- ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ, 2016

- *Παρατηρήσεις σε ΤρΕφΠατρ 1142/1998*, ΠοινΔικ. 1999, σελ. 346 επ.

- *Παρατηρήσεις σε ΑΠ 1680/1999*, ΠοινΔικ 2000, σελ. 714 επ.

- ΠοινΔικ 1999, σελ.347

Ραυτόπουλος Ευ., ΤΟ ΝΕΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ -ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΚΑΙ ΤΑ ΚΕΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ, Νομική Βιβλιοθήκη, 2015

Ρέμελης Κ., Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ, 1989

Ρόκας/ Θεοχαρίδης, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, Σάκκουλας, 2015, σελ.84επ

Ρούκουνας Εμ., ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΙΙ, 1982, σελ.248

Σαμιώτης Γ., *Η καθιέρωση της αντικειμενικής ευθύνης ως βασικού εργαλείου πολιτικής αντιρρόπησης στο διεθνές και εσωτερικό δίκαιο* σε ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ: ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ, 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Σάκκουλας, Πειραιάς 29/9-2/10/2004, Δ.Σ. Πειραιά, σελ. 305 επ.

Σιούτη Γλ., *Η Συνταγματική κατοχύρωση της προστασίας του περιβάλλοντος*, Αθήνα 1985, σελ.16 επ.

Σκουρής, ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ, σελ. 73

Συμεωνίδου- Καστανίδου Ε., *Ποινική Καταστολή της θαλάσσιας ρύπανσης: Η μεταφορά της Οδηγίας 2005/35/εκ στο ελληνικό δίκαιο*, 2009 (εφεξής: Ποινική καταστολή της ρύπανσης), διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://nomosphysis.org.gr/11953/poiniki-katastoli-tis-thalassias-rupansis-i-metafora-tis-odigias-200535ek-sto-elliniko-dikaio-oktobrios-2009/>

- ΕΜΒΑΘΥΝΣΗ ΣΤΟ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, Νομική Βιβλιοθήκη, 2008, σελ.19 επ

- Θαλάσσια ρύπανση από τα πλοία: *Οι αποφάσεις του ΔΕΚ και η σημασία του για το Ποινικό Δίκαιο*, ΠοινΔικ. 2/2009, σελ. 199

Τάχος Α., *Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΩΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ*, 1983, σελ. 20 επ.

Τσήτουρα Α., *ΠΟΙΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ- Η ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ* (Τιμητικός Τόμος για τον Γ.- Α. Μαγκάκη), 397 επ.

Τσιρίδης Π., *Η προστασία του περιβάλλοντος μέσω του Ποινικού Δικαίου στην Ευρώπη και η επικείμενη προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας*, Νόμος & Φύση 2009

-*Οι κίνδυνοι από την ποινικοποίηση της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας και του ναυτικού επαγγέλματος*, Εισήγηση σε Όγδοο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Πειραιάς, Οκτώβριος 2013

Χαραλαμπίκης, *Αξιοποινες προσβολές του περιβάλλοντος- Κοινώς επικίνδυνα εγκλήματα και εγκλήματα διακινδύνευσης*, σε Πρακτικά Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου της Ελληνικής Εταιρίας Ποινικού Δικαίου με θέμα "Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος", 1996

Χαροκόπου Τζ., *Καθεστώς αστικής ευθύνης για τη θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο, Περιβάλλον και Δίκαιο*, τ.1, 1994, σελ. σελ.165 επ..

Ψαρούδα- Μπενάκη, *Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΗ*, 1982, σελ. 136 επ.

• ΑΛΛΟΔΑΠΗ

Antapassis A., *Liability of Classification Societies*, vol. 11.3 Electronic Journal of Comparative Law, (December 2007), διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://www.ejcl.org/113/article113-22.pdf>

Anthony O.G., 'Criminalisation of Seafarers for Accidental Discharge of Oil: Is There Justification in International Law for Criminal Sanction for Negligent or Accidental Pollution of the Sea?', 37:2 J. Marine Law and Commerce (2006).

Bartlett, James W. "In Re Oil Spill by the Amoco Cadiz - Choice of Law and a Pierced Corporate Veil Defeat the 1969 Civil Liability Convention Tulane Maritime Law Journal 10 (April 1, 1985): 1.

<http://search.ebscohost.com.ezproxy.library.qmul.ac.uk/login.aspx?direct=true&db=edslex&AN=edslex565320F9&site=eds-live>

Bergkamp L., *LIABILITY AND ENVIRONMENTAL: PRIVATE AND PUBLIC LAW ASPECTS OF CIVIL LIABILITY FOR ENVIRONMENTAL HARM IN AN INTERNATIONAL CONTEXT*, The Hague/London/New York: Kluwer Law International, 2001

Caballero G. and Soto-Oñate D., *Environmental Crime and Judicial Rectification of the Prestige Oil Spill: The Polluter Pays*, *Marine Policy* 84 (October 1, 2017): 213–19, διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X17300878?via%3Dihub>

Carlsson L., *Mark Wilde, Civil Liability for Environmental Damage - A Comparative Analysis of Law and Policy in Europe and In the United States*, the Hague, Kluwer Law International, 2002.' (2002) 15 *Rev quebecoise de droit international*, 245

Cremona M., *The Role of the EEC in the Control of Oil Pollution* σε 17 *CMLR* (1980), σελ. 179

DeGroff E., *The application of strict criminal liability to maritime oil pollution incidents: is there OPA for the accidental spiller?*, *Loyola Law Review*, vol. 50, no.4, 2004, σελ.827 επ. και ιδίως 858 επ., διαδικτυακά διαθέσιμο σε https://heinonline-org.libproxy.ucl.ac.uk/HOL/Page?lname=&public=false&collection=journals&handle=hein.journals/loyolr50&men_hide=false&men_tab=toc&kind=&page=827

De La Rue C./ Anderson C., *SHIPPING AND THE ENVIRONMENT*, 1998

De La Rue C., *Oil Pollution from Ships: Current Legal Issues, 16th Annual Conference Oil Pollution*, 2003

Esser Al., *Προστασία του Περιβάλλοντος: Μία πρόκληση για το Ποινικό Δίκαιο σε Εθνικό και Διεθνές Επίπεδο*, σε Πρακτικά Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου της Ελληνικής Εταιρίας Ποινικού Δικαίου με θέμα "Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος", 1996, σελ. 91

Foley V.J., Nolan C.R., *The Erika Judgment –Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed*, 33:1 *Tulane Maritime Law J.* (2008–9), 41

Foster M., *Civil Liability of Shipowners for Oil Pollution*, *JBL*, 1973, σελ.25.

Giffin J., *Developments Concerning Criminal Charges Against Vessel Owners and Corporate Officers for Oil Spills in US Waters*, 5 *International Maritime Law* 91, 1999.

Glenn K., *The Crime of "Pollution": The Role of Federal Water Pollution Criminal Sanctions*, 11 *Am. Crim. L. Rev.* 835, 858 (1973)

Gotthard G., *Limitation of liability in maritime law: an anachronism?*, *Marine Policy*, Volume 19, 1995, Pages 65-74, διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0308597X9592573P>

Gutiérrez, N. A. M., *The bunkers convention and the shipowner's right to limit liability*. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 43(2), 2012, σελ. 235-254, διαδικτυακά διαθέσιμο σε https://search-proquest-com.libproxy.ucl.ac.uk/docview/1023134836?rfr_id=info%3Axri%2Fsid%3Aprimio

Inho Kim, *Financial responsibility Rules under the Oil Pollution Act of 1990*, 42 Nat. Resources J. 565 (2002).

Jacobsson M., FIVE SPEECHES ON CIVIL LIABILITY FOR MARINE POLLUTION 2013-2017, Studio Legale Lauro, σελ.35, διαδικτυακά διαθέσιμο σε <http://www.shippingandthelaw.org/wp-content/uploads/2018/01/MJ-Five-speeches.pdf>

-*The international regime on liability and compensation for oil pollution: recent developments*, in 16th Annual Conference Oil Pollution 2003, London, p.11

- *The International Regime of Compensation for Oil Pollution Damage and the Policy of the International Oil Pollution Compensation Funds as to the Admissibility of Claims*, WMU Journal of Maritime Affairs, 2002, NO. 1, 59-69.

Jeanne M. Grasso and Allison Fennell, *Criminal Prosecutions and the Maritime Industry - A World-Wide Trend*, διαδικτυακά διαθέσιμο στο <https://meridian.allenpress.com/>

Johnston S., *Is ordinary negligence enough to be criminal- reconciling united states v. Hanousek with the liability limitation provisions of the oil pollution act of 1990*, 12(2) U. S. F. Mar. L. J. 263, 2000, σελ.286-301, διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://heinonline-org.libproxy.ucl.ac.uk/HOL/Page?lname=&public=false&collection=journals&handle=hein.journals/usfm12&men hide=false&men tab=toc&kind=&page=263>

Tan Alan Khee-Jin, *VESSEL-SOURCE MARINE POLLUTION: THE LAW AND POLITICS OF INTERNATIONAL REGULATION*, Cambridge Studies in International and Comparative Law, Cambridge: Cambridge University Press, 2005, σελ.110, διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://www-cambridge-org.libproxy.ucl.ac.uk/core/books/vessel-source-marine-pollution/0C89B381CA96F4652C9FB464E1ABB4D1>

Kipp M., *Piercing the Veil of the Amoco Cadiz Decision: Judge Posner's Jurisdictional Analysis Runs Aground*, 38 DePaul L.Rev.703(1989), διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://via.library.depaul.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=2089&context=law-review>

Kopela S., *Civil and Criminal liability as mechanisms for the prevention of oil marine pollution: the Erika case*, *Review of European Community & International Environmental Law*, Volume20, Issue3, November 2011, σελ. 313-324.

Marchand P., *The International Law regarding ship-source pollution liability and compensation: evolution and current challenges*, 2017 International Oil Spill Conference, σελ.1 επ., διαδικτυακά διαθέσιμο σε https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Papers/IOSC17_Marchand.pdf

Min, Young, *Limitation of liability of classification societies* (2011). World Maritime University Dissertations. 297, διαδικτυακά διαθέσιμο σε https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1296&context=all_dissertations

Morgan J.P., *Lender Liability: Civil Liability Regimes for Environmental Harm* σε ILSA JOURNAL OF INTERNATIONAL AND COMPARATIVE LAW, 1995, σελ. 139 επ..

Pulido J., *Compensation by the Coastal States* σε THE PRESTIGE DISASTER SE POLLUTION OF THE SEA — PREVENTION AND COMPENSATION, Jürgen Basedow Ulrich Magnus, Springer, σελ. 155

επ., διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://link-springer-com.libproxy.ucl.ac.uk/book/10.1007/978-3-540-73396-6>

Raucher S, "Raising the Stakes for Environmental Polluters: The Exxon Valdez Criminal Prosecution." *Ecology Law Quarterly* 19, no. 1 (1992): 147-85, διαδικτυακά διαθέσιμο σε <http://www.jstor.org/stable/24113127>

Shavell S., "Liability for Harm versus Regulation of Safety." *The Journal of Legal Studies* 13, no. 2 (1984): 357-374, διαδικτυακά διαθέσιμο σε https://www.jstor.org/stable/724240?seq=1#metadata_info_tab_contents

-ECONOMIC ANALYSIS OF ACCIDENT LAW, Cambridge- Massachusetts/ London, Harvard University Press: 1987

Schünemann, Zur Dogmatik und Kriminalpolitik des Umweltrafrechts, σε Kurt Schmoller (Hrsg.) FESTSCHRIFT FÜR OTTO TRIFTERER ZUM 65. GEBURTSTAG, 1996.

Soyer B./ Tettenborn A., Avoiding International Legal Regimes- The Erika Experience σε POLLUTION AT SEA: LAW AND LIABILITY, Informa Law from Routledge, σελ. 141επ

Stephen J. Hawkins, Ally J. Evans, Jon Moore, Mark Whittington, Kathryn Pack, Louise B. Firth, Leoni C. Adams, Pippa J. Moore, Patricia Masterson-Algar, Nova Mieszkowska, and Eve C. Southward, *From the Torrey canyon to today: a 50-year retrospective of recovery from the oil spill and interaction with climate driven fluctuations on cornish rocky shores*, 2017 International Oil Spill Conference, διαδικτυακά διαθέσιμο σε https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Papers/IOSC17_Hawkins.pdf

The Hon Justice Steven Rares, Ships that Changed the Law - The Torrey Canyon Disaster, 2017, διαδικτυακά διαθέσιμο σε <https://www.fedcourt.gov.au/digital-law-library/judges-speeches/justice-raises/raises-j-20171005>

Tiedemann Kl. *Το Οικονομικό Ποινικό Δίκαιο στην Ευρώπη – Μια αξιολογική προσέγγιση, απόδοση Όλγας Τσόλκα*, ΠΧ 2011, σ. 641-650

Tsimplis M., *The Bunker Pollution Convention 2001: completing and harmonising the liability regime for oil pollution from ships?* *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, 2005, 83-100.

-*Marine pollution from shipping activities*, *Journal of International Maritime Law*, 14

- MARITIME LAW-Second Edition, Sweet & Maxwell, 2011, σελ. 456

Wilde M., CIVIL LIABILITY FOR ENVIRONMENTAL DAMAGE: A COMPERATIVE ANALYSIS OF LAW AND POLICY IN EUROPE AND IN UNITED STATES, The Hague/ London/ New York, 2002, Kluwer Law International, σελ. 9

