



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

ΤΙΤΛΟΣ

*Θαλάσσια Ρύπανση και Διεθνείς Συμβάσεις: Προστασία του Θαλάσσιου
Περιβάλλοντος και Ασφάλεια στη Ναυτιλία*

ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ

*Marine Pollution and International Conventions: Protection of the Marine
Environment and Maritime Safety*

Όνοματεπώνυμο Φοιτητή:

ΣΦΥΡΟΕΡΑ ΕΛΕΝΗ

Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:

ΠΑΠΟΥΤΣΙΔΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΑΪΟΣ 2023

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

ΠΑΠΟΥΤΣΙΔΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ

ΔΡΟΣΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΑΒΡΑΑΜ

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Σφυρόερα Ελένη του Ιωάννη, με αριθμό μητρώου 8066281, φοιτήτρια του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι: «Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Η δηλούσα

Ημερομηνία 10/05/2023



***Θαλάσσια Ρύπανση και Διεθνείς Συμβάσεις: Προστασία του Θαλάσσιου
Περιβάλλοντος και Ασφάλεια στη Ναυτιλία***

ΣΦΥΡΟΕΡΑ ΕΛΕΝΗ

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για την μερική εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.

Περιεχόμενα

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	- 6 -
2.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ.....	- 7 -
2.1	ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ.....	- 7 -
2.2	Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	- 9 -
2.3	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ.....	- 12 -
2.4	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	- 13 -
3.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ.....	- 14 -
3.1	Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (OILPOL 1954)	- 15 -
3.2	ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (1972)	- 15 -
3.3	Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (MARPOL 1973/1978)	- 16 -
3.4	Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (1982)	- 17 -
3.5	Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΖΗΜΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ (2001)	- 18 -
3.6	Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΟΡΑ 1990	- 18 -
3.7	Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΕΡΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΖΗΜΙΕΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (1969) ΚΑΙ Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΙΔΡΥΣΗ ΤΑΜΕΙΟΥ ΓΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ (1971)	- 18 -
3.8	ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ BUNKERS (2001) (ΔΣ ΓΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ)	- 19 -
3.9	ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (ISM CODE)	- 20 -
4.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ	- 21 -
4.1	ΝΑΥΛΩΣΗ	- 21 -
4.2	ΕΙΔΗ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ	- 22 -
4.3	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΤΩΝ	- 23 -
5.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ.....	- 24 -
5.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	- 24 -
5.2	ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ (CLC)	- 25 -
5.3	ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΖΗΜΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΟΥΣΙΩΝ - HNS	- 32 -
5.4	ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ (bunker convention)-	35 -
5.5	ΕΥΘΥΝΗ ΝΑΥΛΩΤΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.....	- 38 -
6.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	- 45 -

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία ασχολείται με το κρίσιμο πρόβλημα της θαλάσσιας μόλυνσης και τις νομικές προεκτάσεις του. Μια από τις μεγαλύτερες περιβαλλοντικές προκλήσεις στον κόσμο σήμερα είναι η θαλάσσια ρύπανση, η οποία έχει αντίκτυπο τόσο στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας όσο και στην υγεία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Στα κεφάλαια που ακολουθούν θα αναλυθούν διάφορες πτυχές αυτού του ζητήματος. Το πρώτο μέρος, θα εξεταστούν οι διάφοροι τύποι θαλάσσιας ρύπανσης.

Το επόμενο κεφάλαιο, είναι αφιερωμένο στις διεθνείς συμβάσεις που έχουν συναφθεί για τη διαχείριση και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης. Θα επικεντρωθούμε στις συνθήκες που αφορούν την αστική ευθύνη για ζημίες που προκαλούνται από τη ρύπανση από καύσιμα, την πετρελαϊκή ρύπανση και πολλές άλλες μορφές θαλάσσιας ρύπανσης, όπως η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου (OILPOL 1954), η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982) και άλλες.

Στα επόμενα κεφάλαια θα ασχοληθούμε με την αστική ευθύνη που απορρέει από τη θαλάσσια ρύπανση. Θα εξετάσουμε συμβάσεις όπως η CLC για τη ρύπανση από πετρέλαιο και την αστική ευθύνη για ζημίες που προκαλούνται από τη μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών (HNS). Επιπλέον, θα αναλύσουμε τη σχέση με την περιβαλλοντική νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις υποχρεώσεις του ναυλωτή.

Τέλος, θα συνοψίσουμε τα κύρια σημεία και συμπεράσματα που προέκυψαν από την έρευνά μας σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση, τις διεθνείς συμβάσεις, τη ναύλωση και την αστική ευθύνη.

2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

2.1 ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Η θάλασσα υφίσταται έντονη πίεση από την ανθρωπογενή δραστηριότητα, είτε είναι ο τελικός αποδέκτης των επεξεργασμένων λυμάτων είτε όχι. Παρά τη λειτουργία των εγκαταστάσεων επεξεργασίας αστικών αποβλήτων, τα υπερμεγέθη μητροπολιτικά κέντρα αποτελούν σημαντικές πηγές σημειακής ρύπανσης, υποβαθμίζοντας το οικοσύστημα σε θαλάσσιες περιοχές με χαμηλό δυναμικό φυσικής ανανέωσης. Στις παράκτιες ζώνες, οι φυσικές απορροές των κατακρημνισμάτων παρασύρουν τη γεωργική γη και παραλαμβάνουν σημαντικές ποσότητες χημικών λιπασμάτων.¹

Τα απόβλητα της βαριάς βιομηχανίας απελευθερώνουν τακτικά οργανικές βιοτοξικές ουσίες και βαρέα μέταλλα στον ωκεανό. Τα εργοστάσια ηλεκτροπαραγωγής διαταράσσουν τη βιολογική ισορροπία θερμαίνοντας τον ωκεανό. Η ρύπανση προκαλείται επίσης από δραστηριότητες που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Αν και υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες για φυσική αναζωογόνηση και αυτοθεραπεία των ωκεανών, οι δυνατότητες αυτές είναι περιορισμένες. Με απώτερο στόχο την αποτελεσματικότερη εφαρμογή στέρεων περιβαλλοντικών πολιτικών, απαιτείται η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου σχεδίου δράσης των φορέων που εμπλέκονται στην παρακολούθηση των δεικτών ποιότητας του περιβάλλοντος.

Μια σημαντική νομική πρόκληση τα τελευταία χρόνια ήταν το μέγεθος και η ταχεία αύξηση της θαλάσσιας ρύπανσης. Ανάλογα με το εφαρμοστέο νομικό πλαίσιο, η θαλάσσια ρύπανση έχει πολλές έννοιες στο πλαίσιο αυτό.

Τα Ηνωμένα Έθνη (ΟΗΕ) ορίζουν ως θαλάσσια ρύπανση "κάθε άμεση ή έμμεση εισαγωγή ανθρωπογενών ουσιών ή ενέργειας στο υδάτινο περιβάλλον, η οποία έχει επιβλαβείς επιπτώσεις στους ζωντανούς οργανισμούς, είναι επικίνδυνη για την ανθρώπινη υγεία,

¹ Marine pollution - Sources of pollution, methods of decontamination, legislation for the protection of the marine environment

παρεμποδίζει τη χρήση της θάλασσας (είτε για λόγους αναψυχής είτε για λόγους διαβίωσης) και μεταβάλλει την ποιότητα του θαλασσινού νερού".²

Με άλλα λόγια, ως θαλάσσια ρύπανση (marine pollution) ορίζεται η εισροή ξένων ουσιών που αλλοιώνουν τα θαλάσσια ύδατα και την φυσική κατάσταση αυτών, ενώ παράλληλα τα καθιστούν επιβλαβή για την υγεία του ανθρώπου αλλά και στην χλωρίδα και πανίδα των βυθών και ακατάλληλα για τους χρήστες.³

Επιπλέον, διάφορες νομοθετικές πράξεις προσφέρουν διαφορετικούς ορισμούς της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για παράδειγμα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 της Π.Ν.Κ 16/18.6.1982,⁴ "ως ρύπανση ορίζεται η άμεση ή έμμεση εκπομπή στο περιβάλλον ουσιών ή οποιασδήποτε μορφής ενέργειας σε ποσότητα, συγκέντρωση ή διάρκεια που μπορεί να προκαλέσει βλάβη στην ανθρώπινη υγεία, ζημία στην περιουσία ή να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στους ζωντανούς οργανισμούς ή στα οικοσυστήματα και γενικά να καταστήσει το περιβάλλον ακατάλληλο για τις επιθυμητές χρήσεις".

Η κύρια αιτία της θαλάσσιας ρύπανσης είναι η απόρριψη ρύπων σε ποτάμια, λίμνες και ωκεανούς. Τα υλικά αυτά είτε διαλύονται στο νερό είτε βυθίζονται στον πυθμένα. Λόγω των ναυτικών καταστροφών που συνέβησαν μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, η κατάσταση επιδεινώθηκε.

Οι ακόλουθοι ρύποι απελευθερώνονται συχνότερα στη θάλασσα:

- Διατροφή
- Τα ιζήματα
- Ραδιενεργές ουσίες
- Μικρόβια που προκαλούν ασθένειες
- Υδρογονάνθρακες από το πετρέλαιο
- Βαρέα μέταλλα
- Διαλυτά στερεά
- Απόβλητα

² https://polynoe.lib.uniwa.gr/xmlui/bitstream/handle/11400/1730/Makri_182020.pdf?sequence=1&isAllowed=y
σελ.11

³ Άρθρο 3 παρ.1 περ. α' του Ν. 743/1977, αντικατάσταση με το άρθρο 10 παρ. Ν. 2252/1992 (Α'192)

⁴ <https://elinyae.gr/ethniki-nomothesia/pnp-tis-16-61982-fek-73a-1861982>

Όσον αφορά την μεταφορά μέσω θαλάσσης, η ίδια φαίνεται να αποτελεί την κύρια και σημαντικότερη πηγή ρύπανσης τα τελευταία χρόνια.

Θα μπορούσε να ευθύνεται ένα ναυτικό ατύχημα ή η ρύπανση του πλοίου που προκαλείται από τις επιχειρήσεις. Οι ακόλουθες πηγές επιχειρησιακής ρύπανσης περιλαμβάνουν: Οι μεγάλες ποσότητες χρωμάτων και υπολειμμάτων υφαλοχρωμάτων που υπάρχουν κατά τη ναυπήγηση και κάθε φορά που ένα πλοίο χρειάζεται συντήρηση ρουτίνας ή επείγουσα συντήρηση, κατά τη διάρκεια της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης του πλοίου κ.α. Στη περίπτωση ρύπανσης από φορτίο όπως είναι φυσικό, το είδος της ρύπανσης καθορίζεται από το περιεχόμενο του φορτίου που μεταφέρει το πλοίο. Για παράδειγμα, το υγρό χύδην φορτίο είναι πιο πιθανό να μολύνει σε μεγαλύτερο βαθμό εν αντιθέσει με το ξηρό χύδην φορτίο, εάν χρησιμοποιηθεί.⁵

2.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τα άρθρα 94 παρ. 7 και 221 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας⁶ αναφέρονται στην έννοια του ναυτικού ατυχήματος, όπου το ορίζουν ως μια υλική ζημία που μπορεί να προξενηθεί είτε λόγω σύγκρουσης πλοίων είτε προσάραξης ή οποιοδήποτε άλλο περιστατικό ναυσιπλοΐας ή ακόμα και οποιοδήποτε γεγονός που μπορεί να συμβεί πάνω ή έξω από το πλοίο, ή υπάρχει απειλή για πρόκληση υλικής ζημίας σε φορτίο ή σε πλοίο. Επίσης, ως ναυτικό ατύχημα νοείται ακόμα και εκείνο το γεγονός που μπορεί να προκαλέσει τραυματισμό ή ακόμα και θάνατο.

Επομένως καταλήγουμε στο ότι η έννοια του ναυτικού ατυχήματος συμπεριλαμβάνει γεγονότα δυσάρεστα τα οποία συμβαίνουν είτε σε φορτίο είτε σε πλοίο είτε και ανθρώπους, δηλαδή στο πλήρωμα του πλοίου ή στους επιβάτες.

Πιο συγκεκριμένα, σε φορτίο, συμβάντα ναυτικού ατυχήματος συνιστούν οι αλλοιώσεις από οποιαδήποτε αιτία (π.χ. σύγκρουση, πρόσκρουση κλπ) όπως και οι περιπτώσεις που εκδηλώνεται πυρκαγιά σε τμήμα του πλοίου ή που στα πλαίσια αβαρίας κρίνεται αναγκαία η

⁵ https://polynoe.lib.uniwa.gr/xmlui/bitstream/handle/11400/1730/Makri_182020.pdf?sequence=1&isAllowed=y
σελ 14

⁶ <https://www.e-nomothesia.gr/diethneis-sunthekes/nomos-2321-1995-phek-136-a-23-6-1995.html>

εκβολή του φορτίου στη θάλασσα, ενώ οι περιπτώσεις ναυτικού ατυχήματος σε σχέση με το πλήρωμα ή τους επιβάτες σχετίζονται με την απώλεια ζωής τους ή τον τραυματισμό τους. Στο πλοίο ως ναυτικό ατύχημα μπορεί να θεωρηθεί⁷:

- Η βύθιση του πλοίου (ολική ή μερική)
- Πυρκαγιά
- Έκρηξη του πλοίου
- Η σύγκρουση, προσάραξη, επαφή, σοβαρή ζημία λόγω καιρικών συνθηκών (πχ πάγος, ρωγμές στο κύτος ή ελάττωμα στο εξωτερικό περίβλημα (κύτος του πλοίου)
- Οι μηχανικές βλάβες, που απαιτεί ρυμούλκηση ή αρωγή από την ξηρά.

Στην ελληνική νομοθεσία υπάρχει ο Ν.Δ. 712/70 «Περί διοικητικού ελέγχου ναυτικών ατυχημάτων», όπου περιλαμβάνει τις προϋποθέσεις που οι κρατικοί φορείς πρέπει να προχωρήσουν σε διοικητικούς ελέγχους.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Ν.Δ 712/70, δίνεται ο ορισμός του ναυτικού ατυχήματος , ως εκείνο που λαμβάνει χώρα στο πλοίο ή στο φορτίο και επιφέρει είτε τραυματισμό ή απώλεια ζωής μέρους του πληρώματος ή επιβάτη. Επομένως, απορρέει από τον εν λόγω ορισμό, ότι ένα ναυτικό ατύχημα ότι θα πρέπει να έχει προκληθεί:

- Ολική απώλεια ελληνικού πλοίου
- Την προσωρινή ή οριστική εγκατάλειψη του πλοίου από τα μέλη του πληρώματος
- Απώλεια ή βλάβη του φορτίου που μεταφέρει το πλοίο
- Τη βλάβη λόγω ακυβερνησίας του πλοίου
- Σοβαρό τραυματισμό ή απώλειας ζωής μέλους του πληρώματος ή επιβάτη

Από τα παραπάνω προκύπτει και η έννοια της ατυχηματικής ρύπανσης καθώς είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την έννοια του ναυτικού ατυχήματος.

Ως ατυχηματική μπορεί να οριστεί η ρύπανση που είναι αποτέλεσμα της απώλειας ενός πλοίου ή του φορτίου του και μπορεί να οφείλεται στις εξής περιπτώσεις:⁸

⁷ <http://www.opengov.gr/yptp/?p=585>

⁸ <https://docplayer.gr/1541199-Eisagogi-4-kefalaio-1-o-6-thalassia-rypanisi-6-1-1-orismos-kai-piges-tis-rypanis-toy-thalassioy-perivallontos-6-1-1-1-rypanisi-apo-hersaies.html>

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

β) Προσάραξη του πλοίου ή όταν το πλοίο εξοκείλει συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία λόγω κάποιας μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας ή λανθασμένης πλοήγησης και παρατηρείται κυρίως στα μεγάλα δεξαμενόπλοια. Τα μεγάλα σε μέγεθος πλοία είναι πιο εύκολο να πάθουν τέτοιου είδους ατυχήματα, λόγω δυσκολίας έγκαιρου ελιγμού και χωρητικότητας.

γ) Σύγκρουση ή επαφή του πλοίου. Στην περίπτωση της σύγκρουσης, θεωρείται η επαφή με άλλο πλοίο ή και πλοία σε θαλάσσιες περιοχές όπου υπάρχει συχνή κυκλοφορία δηλαδή σε διεθνή στενά, διώρυγες κ.α.

Στην περίπτωση της επαφής περιλαμβάνονται τα περιστατικά επαφής με μία μόνιμη εγκατάσταση, π.χ. πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου, προβλήτες λιμένων, κ.α.

δ) Πυρκαγιά ή Έκρηξη, όπου προκαλούν υλικές ζημιές στο πλοίο, κυρίως κατά την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, πετρελαίου ή καυσίμου. Σε αυτές τις περιπτώσεις όπου δεν μπορεί να κατασβηστεί έγκαιρα η φωτιά, είτε γιατί ο καιρός δεν ευνοεί, είτε γιατί είναι αδύνατη η παροχή βοήθεια από την στεριά, τότε προκαλούνται σε μεγάλα ποσοστά ανθρώπινες απώλειες.

ε) Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών δηλαδή στις περιπτώσεις που εμπορικά πλοία έχουν επιταχθεί από την κυβέρνηση κράτους να μεταφέρουν καύσιμα για πολεμικούς σκοπούς.

στ) Ζημιές στη δομή του πλοίου όπου συνήθως προκαλούνται από κλιματολογικές συνθήκες, είτε λόγω μετατόπισης φορτίου, μηχανικών βλαβών, κακής κατάστασης του πλοίου. Κυρίως ζημιές τέτοιου είδους εντοπίζονται στο εξωτερικό περίβλημα ή στα τοιχώματα δεξαμενών του πλοίου.

ζ) Πρόκληση διαφόρων ατυχημάτων δηλαδή ατυχημάτων που προκαλούνται από συμπλοκή διαφόρων καταστάσεων είναι:

- πυρκαγιά και βύθιση, πρόσκρουση και έκρηξη

- εσκεμμένη βύθιση πλοίου με τη μέθοδο του ανοίγματος πχ για εξοικονόμηση του πλοίου
- εξαφάνιση του πλοίου χωρίς αιτιολόγηση
- εγκατάλειψη του πλοίου.

Κάποιοι παράγοντες που επηρεάζουν την πρόκληση ατυχηματικής ρύπανσης μεταξύ άλλων είναι οι εξής:⁹ κλασσικοί κανόνες ναυτικής πειθαρχίας, η ελλιπής εκπαίδευση των πληρωμάτων, η πολυγλωσσία πάνω στο πλοίο, οι ηλικίες των πλοίων και φυσικά ο ανθρώπινος παράγοντας, π.χ. κόπωση, άγχος, σύγχυσης, μέθη, έλλειψη ενημέρωσης κ.α.

2.3 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Ως λειτουργική ρύπανση ορίζουμε κάθε μορφή μη ατυχηματικής ρύπανσης που οφείλεται από την λειτουργία των εμπορικών πλοίων. Με άλλα λόγια η λειτουργική ρύπανση μπορεί να προκληθεί και να αναζητηθεί σε όλες τις φάσεις του κύκλου ζωής ενός πλοίου, δηλαδή από την στιγμή που θα αρχίζει να κατασκευάζεται, στην οικονομική ζωή του, κατά το στάδιο των συντηρήσεων του, επισκευών, φορτοεκφορτώσεων κα, έως και το τέλος του δηλαδή κατά την διάλυση του.¹⁰

Επομένως, η λειτουργική ρύπανση οφείλεται στις λειτουργικές διαδικασίες ενός εμπορικού πλοίου και περιλαμβάνει¹¹

- τις διαρροές κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση,
- τις διαρροές κατά τον ερματισμό και τον αφερματισμό,
- τις απορρίψεις αποβλήτων κατά την πλύση των δεξαμενών φορτίου,
- τις μεταγίσεις καυσίμων
- τις διαρροές καταλοίπων στους χώρους φορτίου και μηχανοστασίου,
- τη ρύπανση από τα λύματα και τα απορρίμματα
- τα υφαλοχρώματα

⁹ Ναυτιλία και Περιβάλλον «Η επιρροή της ναυτιλίας στο θαλάσσιο περιβάλλον: Τελικά αφορά το περιβάλλον ή τον ίδιο τον άνθρωπο»

¹⁰ Ποινικές ευθύνες, κυρώσεις και Νομολογία στο Εσωτερικό, Κοινοτικό και Διεθνές Δίκαιο για Θαλάσσια Ρύπανση από Πλοία

¹¹

<https://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/19140/Πτυχιακή%20%20Κουρέλη%20Ευσταθία.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

2.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Οι επιπτώσεις που μπορεί να προκαλέσει η θαλάσσια ρύπανση έχουν αντίκτυπο τόσο στην υγεία των ανθρώπων, στο περιβάλλον όσο και στην οικονομία μιας χώρας.

Απόρροια μιας τέτοιας περιβαλλοντικής καταστροφής είναι η κλιματική αλλαγή και η αύξηση της θερμοκρασίας που έχει ως αποτέλεσμα την δημιουργία επικίνδυνων φυσικών φαινομένων όπως είναι οι πλημμύρες, η αύξηση της στάθμης της θάλασσας.

Η δημιουργία αυτών των προβλημάτων επιφέρει εκ νέου άλλες καταστροφές όπως η μείωση της αξίας της αστικής γης σε παράκτιες περιοχές, την υποβάθμιση της τουριστικής βιομηχανίας και της σημαίας της εκάστοτε περιοχής, και άρα και την μείωση του εισοδήματος της χώρα και των θέσεων εργασίας.

Ταυτόχρονα δεν θα μπορούσε να μείνει ανέπαφη και η αλιευτική βιομηχανία όπου λόγω των μολυσμένων νερών οι ανθρωπίνι οργανισμοί προσβάλλονται από παθογόνους μικροοργανισμούς και ιούς που επιβαρύνουν την ανθρωπινή υγεία ενώ παράλληλα εξαφανίζονται ειδή χλωρίδας και πανίδας και παρουσιάζονται φαινόμενα ευτροφισμού όπου λόγω της μόλυνσης των νερών τα διάφορα φύκη αναπτύσσονται με ραγδαίους ρυθμούς με αποτέλεσμα μέρων αυτών να σαπίζει και να αποδομείται τελείως καταναλώνοντας το οξυγόνο του νερού με τα ψάρια και τους άλλους οργανισμούς να πεθαίνουν.¹²

Επίσης, η πρόκληση αισθητικής ρύπανσης που προκαλείται από την πίσσα λόγω απόρριψης πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών στις ακτές, δημιουργεί επιπρόσθετα προβλήματα στις παράκτιες τουριστικές περιοχές.

Τέλος, σε οικονομικό επίπεδο με τα υπέρογκα ποσά που πληρώνουν όσοι ευθύνονται για τις ρυπάνσεις με αποτέλεσμα να πέφτει και η οικονομία της χώρας.¹³

¹² Δορυφορικός Εντοπισμός Πετρελαικής Ρύπανσης, Satellite Detection Of Oil Pollution, διπλωματική εργασία, 2016, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

¹³ Ναυτιλία και Περιβάλλον <<Η επιρροή της ναυτιλίας στο θαλάσσιο περιβάλλον: Τελικά αφορά το περιβάλλον ή τον ίδιο τον άνθρωπο>>

3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Για τον λόγο ότι η θαλάσσια ρύπανση προκύπτει από τα εμπορικά πλοία και των συχνών μετακινήσεων τους και μεταφοράς επικινδύνων ουσιών, έχει προβληματίσει τόσο τους λαούς όσο και τις κυβερνήσεις αυτών, με αποτέλεσμα να αναζητάνε μέτρα για την αντιμετώπιση της.

Η διεθνής και εθνική νομοθεσία διαθέτει πλούσιο περιεχόμενο όσον αφορά την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Πιο συγκεκριμένα ο ΙΜΟ έχει υιοθετήσει περισσότερο από 25 βασικές συμβάσεις για τη ναυτική ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης, την ευθύνη και την αποζημίωση καθώς και έναν μεγάλο αριθμό κωδίκων προκειμένου να περιοριστεί η θαλάσσια ρύπανση.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) ιδρύθηκε ύστερα από συμφωνία στην διάσκεψη των Ηνωμένων εθνών που πραγματοποιήθηκε στην Γενεύη το 1948, και αποτελεί ειδικευμένο Οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών με απώτερο σκοπό την ασφάλεια και προστασία των ναυτιλιακών ενεργειών σε διεθνές επίπεδο αλλά και την πρόληψη για την αποφυγή ρύπανσης από τα πλοία.¹⁴ Ο ίδιος για πρώτη φορά λειτούργησε για πρώτη φορά δέκα χρόνια μετά την διάσκεψη της Γένεσης, το 1959. Η έδρα του είναι το Λονδίνο και απαρτίζεται από 174 κράτη μέλη και 3 Συνδεδεμένα Μέλη.

Ο ΙΜΟ ως οργάνωση του ΟΗΕ έχει ως αντικείμενο του τα ναυτιλιακά ζητήματα σε παγκόσμιο επίπεδο.

Κύριοι στόχοι του ΙΜΟ είναι:

- 1) βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας στη θάλασσα και στην ξηρά.
- 2) Η διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού της εμπορικής ναυτιλίας
- 3) Η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης

Οι στόχοι αυτοί επιδιώκονται μέσα από την υιοθέτηση νομικών εργαλείων, για παράδειγμα συμβάσεων, κωδίκων, οδηγιών κ..α. Οι τρόποι που θα επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, προβλέπονται σε ξεχωριστές διεθνείς συμβάσεις, όπως για παράδειγμα η SOLAS, ασχολείται

¹⁴ Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) - Η Ελλάδα στους Διεθνείς Οργανισμούς (mfa.gr)

αποκλειστικά με τα ζητήματα της ναυτικής ασφάλειας , η MARPOL έχει ως αντικείμενο της την πρόληψη ρύπανσης από πετρέλαιο.¹⁵

Στην συνέχεια του αυτού κεφαλαίου θα αναφερθούμε περιληπτικά στις σημαντικότερες διεθνείς συμβάσεις που έχουν θεσπιστεί από τον οργανισμό ΙΜΟ, οι οποίες συνέβαλαν στην αντιμετώπιση ζητημάτων θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία.

3.1 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (OILPOL 1954)

Η πρώτη διεθνής σύμβαση που θεσμοθετήθηκε και απέκτησε ιστορική σημασία για την προάσπιση της προστασίας των θαλάσσιων υδάτων από τα πλοία ήταν η διεθνής σύμβαση του Λονδίνου.

Η εν λόγω σύμβαση διατυπώθηκε το 1954 και τέθηκε σε ισχύ το 1958, με την ονομασία Convention of the Prevention of pollution of the sea By Oil, OIL POL.

Σκοπός αυτής ήταν η αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο και των παραγώγων του σε συγκεκριμένες θαλάσσιες ζώνες.

3.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (1972)

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

¹⁵ Αριστ.Β Αλεξοπούλου Νικ. Γ.Φουρναράκη, Βιβλίο Διεθνείς Κανονισμοί- Ναυτιλιακή Πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας, Γ' έκδοση, 2018 , Αθήνα

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

Η Διεθνής Σύμβαση του ΙΜΟ για την πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978, υιοθετήθηκε από τον ΙΜΟ το 1973, και κυρώθηκε από την Ελλάδα με το άρθρο 28 παρ.1 του Συντάγματος. Η ίδια αποσκοπεί στην διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε μια προσπάθεια να αποφευχθούν φαινόμενα ρύπανσης από πετρέλαιο αλλά και άλλων επιβλαβών ουσιών.

Επιπλέον η ίδια καθιερώνει μέτρα για έλεγχο της ρύπανσης σε συγκεκριμένες διεθνώς περιοχές, ενώ παράλληλα έχει ως αντικείμενο της όλες τις μορφές ρύπανσης από πλοία και θεσπίζει μέτρα για τον αποφυγή ρύπανσης στην θάλασσα.

Η MARPOL περιλαμβάνει στις διατάξεις της την έννοια του πλοίου ως ευρεία έννοια, κάνει αναφορά στην έννοια του συμβάντος, δηλαδή το γεγονός που προκαλεί θαλάσσια ρύπανση από την απόρριψη ή την απειλή απόρριψης επικινδύνων ουσιών. Εξαιρεί από τους ρυθμιστικούς κανόνες της τα πολεμικά πλοία και όσων πλοίων που δεν εξυπηρετούν εμπορικούς σκοπούς ενώ παράλληλα υποχρεώνει τα πλοία για τη κατοχή συγκεκριμένου πιστοποιητικού και την συνεργασία των κρατών μελών για τον έλεγχο παρανομιών και παραβάσεων.¹⁶

Η MARPOL απαρτίζεται από τα εξής παραρτήματα:

- (παράρτημα 1) περιέχει κανονισμούς για αποφυγή ρύπανσης από πετρελαιοειδή
- (παράρτημα 2) αφορά κανονισμούς για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς χημικές χύδην ουσίες, όπου με λεπτομέρεια αναλύονται τα κριτήρια απόρριψης επιβλαβών υγρών ουσιών που μεταφέρονται χύδην ενώ παράλληλα ορίζονται τα μέτρα για τον έλεγχο της ατυχηματικής ρύπανσης που μπορεί να προκληθεί από τη μεταφορά αλλά και η απαγόρευση εισόδου τέτοιων ουσιών στις ειδικές περιοχές εφόσον δεν τηρούνται τα προβλεπόμενα μέτρα
- (Στο παράρτημα 3) γίνεται αναφορά σε κανονισμούς που αποβλέπουν στην πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρουν πλοία σε συσκευασμένη μορφή, δηλαδή δίνοντας τις προδιαγραφές σχετικά με την συσκευασία, τη σήμανση και πιστοποίηση ή στοιβαξη των ουσιών.

¹⁶ «ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ Ε.Ε.», Διπλωματική Εργασία, 2015, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

- (παράρτημα 4), αφορά κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης από λύματα πλοίων. Αφορά τόσο τον εξοπλισμό όσο και τα συστήματα ελέγχου απόρριψης λυμάτων.
- (παράρτημα 5) περιέχει κανονισμούς για την αποφυγή της ρύπανσης από τα απορρίμματα των πλοίων, με τον καθορισμό των ελάχιστων αποστάσεων που πρέπει να έχουν αυτά από την ξηρά.
- (παράρτημα 6) αφορά κανονισμούς για πρόληψη ρύπανσης του αέρα από τα πλοία, και οριοθετεί την επιτρεπόμενη ποσότητα εκπομπών οξειδίου του θείου και οξειδίου του αζώτου καθώς και την περιεκτικότητα καυσίμου πετρελαίου σε θείο.

3.4 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (1982)

Η σύμβαση του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας, εφαρμόστηκε από το 1982 και αφορά την αποτροπή των συμβαλλόμενων να ελέγχουν ή να μειώνουν την ρύπανση των θαλάσσιων υδάτων και την διατήρηση των θαλάσσιων ζωντανών οργανισμών με κατάλληλη διαχείριση. Η Σύμβαση ορίζει ρητά ότι τα κράτη έχουν την υποχρέωση να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για «την ρύπανση από πλοία και ειδικότερα, απορρίψεων και στη ρύθμιση του σχεδιασμού, της κατασκευής, του εξοπλισμού και της εκμετάλλευσης των πλοίων.»

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

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

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

Η εφαρμογή της διεθνούς αυτής σύμβασης έρχεται να συμπληρώσει τις συμβάσεις περί αστικής ευθύνης ζημίας από ρύπανση τόσο από πετρελαιοφόρα όσο και πλοίων που μεταφέρουν άλλες επικίνδυνες ή τοξικές ουσίες. Η σύμβαση καλύπτει ένα κενό που υπήρχε μέχρι πρότινος στην διεθνή νομοθεσία όσον αφορά την θαλάσσια ρύπανση , καθώς συμπεριλαμβάνει στις ρυθμίσεις της όλα τα είδη πλοίων.

Η σύμβαση παρουσιάζεται ο πλοιοκτήτης υπό την ευρεία έννοια του, θεσπίζοντας την αντικειμενική του ευθύνη σε τέτοια ζητήματα. Παράλληλα μέσω αυτής προβλέπεται και η απαλλαγή του πλοιοκτήτη από την ευθύνη προς αποζημίωση, με την προϋπόθεση ότι θα αποδείξει πως η ρύπανση προκλήθηκε εξαιτίας πόλεμου ή φυσικών φαινομένων ή ναυτιλιακών άλλων ενεργειών από την κυβέρνηση ή άλλη αρμόδια αρχή.

3.6 Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΟΡΑ 1990

Σύμφωνα με την νομοθεσία ΟΡΑ καθιερώνεται ένα στοχευόμενο σχέδιο ασφάλειας με σκοπό την αποτελεσματική αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης σε συνδυασμό με την αποζημίωση των θυμάτων αυτής και την αποκατάσταση των ζημιών.

3.7 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΕΡΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΖΗΜΙΕΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (1969) ΚΑΙ Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΙΔΡΥΣΗ ΤΑΜΕΙΟΥ ΓΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ (1971)

Η σύμβαση για αστική ευθύνη από ζημίες θαλάσσιας ρύπανσης γνωστή και ως CLC (international convention on civil liability for oil pollution damage) υπογραφή κατά την διάσκεψη των Βρυξελλών το 1969. Ο ΙΜΟ την υιοθέτησε με σκοπό την αποκατάσταση των

ζημιών που προκαλούνται από πλοία τα οποία μεταφέρουν πετρέλαιο, με αποζημίωση των θυμάτων από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη.

Ταυτόχρονα την περίπου περίοδο υπογραφή και η Διεθνής Σύμβαση για την ίδρυση Διεθνούς Ταμείου, που θα χρηματοδοτεί ζημίες από ρύπανση πετρελαίου. Το ταμείο αυτό θα χρηματοδοτείται από εισφορές εισαγωγέων πετρελαίου.

Ο στόχος των δυο αυτών συμβάσεων είναι να θεσπίσουν την αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη από ζημίες που προέρχονται λόγω της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο, αλλά και αποζημίωση των πληγέντων ακόμα και στην περίπτωση που δεν αποζημιώνονται από τον πλοιοκτήτη.

Αξίζει να σημειωθεί πως η εν λόγω σύμβαση κυρώθηκε στην Ελλάδα με τον ν. 314/76, ενώ παράλληλα δεν καλύπτει ζημίες που δεν συνδέονται με την μεταφορά πετρελαίου από πλοία.

3.8 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ BUNKERS (2001) (ΔΣ ΓΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ)

Η ρύθμιση της ΔΣ Bunkers 2001 διαφοροποιείται σημαντικά από το σύστημα ευθύνης της CLC, αφού δεν καθιερώνει σύστημα ευθύνης, «διοχετευμένης» στο πρόσωπο του κυρίου. Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 3 της ΔΣ, ο «πλοιοκτήτης» θα φέρει αντικειμενική και ανεξάρτητη από την ύπαρξη πταίσματος ευθύνη, πλην όμως στην έννοια του «πλοιοκτήτη» εμπίπτουν τόσο ο εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος του πλοίου, όσο και ο μισθωτής γυμνού σκάφους (ναυλωτής bareboat), ο διαχειριζόμενος και ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο.

Έτσι, όπου υπάρχουν τέτοια πρόσωπα, τα οποία εμπλέκονται στη ναυτική, εμπορική και οικονομική διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου, ευθύνονται και αυτά αντικειμενικά και εις ολόκληρο με τον κύριο (άρθρο 3 παρ. 2 της ΔΣ). Περαιτέρω, υποχρέωση να ασφαλίσει την ευθύνη του έχει μόνο ο κύριος του πλοίου. Όμως, δεν προβλέπεται ειδικότερος περιορισμός της από τη ΔΣ 2001. Το μόνο που προβλέπεται σχετικά, είναι ότι τα πρόσωπα που εμπίπτουν στην έννοια του «πλοιοκτήτη» και οι ασφαλιστές τους, θα διατηρούν τα δικαιώματα περιορισμού που τους παρέχονται κατά το εφαρμοστέο δίκαιο, όπως η ΔΣ για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (LLMC) 1976, όπως ισχύει, ανάλογα με τις

κυρωθείσες από τα διάφορα κράτη τροποποιήσεις (άρθρο 6 της ΔΣ). Ως προς τα παραπάνω πρόσωπα η ευθύνη είναι οριοθετημένη, καθόσον αποκλείεται ρητά από το άρθρο 3 η θεμελίωση απαίτησης αποζημίωσης σε διατάξεις άλλες από αυτές της ΔΣ. Όμως δεν εμποδίζεται η άσκηση της απαίτησης, με οποιαδήποτε νομική βάση, ως προς τυχόν άλλα υπαίτια πρόσωπα, για τα οποία ισχύουν οι κοινές διατάξεις.

3.9 ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (ISM CODE)

Σκοπός του κώδικα ISM είναι να παρέχει ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης.¹⁷

Τα τελευταία χρόνια το ζήτημα ασφάλειας, ποιότητας και προστασίας του περιβάλλοντος είναι μείζονος σημασίας. Προς αυτή την κατεύθυνση προσανατολίστηκε και ο IMO ο οποίος στη διάσκεψη του 1993 οδήγησε στην καθιέρωση ενός διεθνούς προτύπου για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων. Τον Μάιο του 1994 ενσωμάτωσε τον νέο κώδικα ISM στον κανονισμό 2 του ένατου κεφαλαίου της σύμβασης SOLAS (1974), ο οποίος από 1/7/1998 κατέστη υποχρεωτικός για όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Ο ISM CODE είναι ουσιαστικά ένα σύστημα ελέγχου της ποιότητας που αναπτύχθηκε από το Πρότυπο Διαχείρισης της Ποιότητας του ISO 9002 (Πιστοποίηση Διεθνούς Οργανισμού) και έχει σαν στόχο την ασφάλεια στη θάλασσα, την πρόληψη ανθρωπίνων τραυματισμών ή απωλειών ζωής και την αποφυγή ζημιάς στο περιβάλλον και στις περιουσίες. Ο κώδικας απαιτεί ο κάθε πλοιοκτήτης να τον εφαρμόζει και στο πλοίο και στην ακτή. Τα ζητήματα ασφάλειας αφορούν τη σωστή εκπαίδευση του προσωπικού, την καλή επικοινωνία εν πλω και τα πρακτικά ζητήματα ασφάλειας του πλοίου. Επιπλέον μπορεί και να επηρεάσει την κάλυψη ενός ασφαλισμένου σύμφωνα με τα ασφαλιστήρια συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μια σειρά ατυχημάτων οδήγησαν τον IMO στη θεσμοθέτηση του κώδικα ISM όπως η απώλεια του Herald of Free Enterprise (1987), του Scandinavian Star (1991) στο οποίο ξέσπασε πυρκαγιά και του Estonia (1994) 51 με συνέπεια την απώλεια 900 ανθρώπων. Ομοίως, τα δεξαμενόπλοια Aegean Sea (1992) και Braer (1993) προσάραξαν σε

¹⁷ Η μελέτη των ναυτικών ατυχημάτων των πλοίων με ελληνική σημαία μετά την εφαρμογή του κώδικα ISM 2002-2007, διπλωματική εργασία, 2009

αβαθή εντός των κοινοτικών υδάτων καθιστώντας επιτακτική την ανάγκη για λήψη μέτρων ως προς τον ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα. Η καινοτομία που εισάγει ο κώδικας ISM αφορά στην άμεση και όπως φαίνεται επιτακτική ανάγκη συνεχούς επικοινωνίας γραφείου και πλοίου.

Σύμφωνα με τον κώδικα ISM κάθε εταιρία έχει τις ακόλουθες υποχρεώσεις:

- (α) να εφαρμόσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης το οποίο θα είναι εναρμονισμένο με τις απαιτήσεις του κώδικα,
- (β) να θεσπίσει μία πολιτική ασφάλειας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος στην οποία να καθορίζεται με ποιον τρόπο θα επιτευχθούν οι στόχοι του κώδικα,
- (γ) να καταγράψει τις καθορισμένες ευθύνες και τις αρμοδιότητες του προσωπικού που ασχολείται με τα θέματα ασφάλειας και να τους εξασφαλίσει τα απαραίτητα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Για την καλύτερη εφαρμογή του κώδικα απαραίτητη είναι η επιβολή του από τη διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρίας, αφού έχει πειστεί η επιχείρηση για τα οφέλη που ενδεχόμενα θα αποκομίσει.

4. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

4.1 ΝΑΥΛΩΣΗ

Η ναύλωση περιγράφεται ως μια νομική συμφωνία μεταξύ δύο μερών που καθιστά ένα πλοίο διαθέσιμο για τη μεταφορά ανθρώπων ή φορτίου έναντι πληρωμής. Επομένως, για να υπάρξει ναυλοσύμφωνο πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) Μια σύμβαση στην οποία συμμετέχουν δύο μέρη.
- β) Μια σύμβαση που απαιτεί τουλάχιστον από το ένα μέρος να θέσει ένα πλοίο στη διάθεση του άλλου μέρους προκειμένου να μεταφέρει ανθρώπους ή εμπορεύματα.
- γ) Ναύλωση, μια πληρωμή που συνήθως γίνεται σε αντάλλαγμα για κάτι.¹⁸

¹⁸ <https://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/19733/ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ-ΚΑΙ-ΕΥΘΥΝΕΣ-ΤΟΥ-ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ-ΣΤΗ-ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ.pdf?sequence=2&isAllowed=y> σελ 7

Μια διμερής συμφωνία, ή μια συμφωνία μεταξύ δύο μερών, είναι ένας χάρτης. Σύμφωνα με αυτήν, το ένα από τα μέρη, γνωστό ως ναυλωτής (που στις θαλάσσιες μεταφορές μπορεί να είναι ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου ή ο εκπρόσωπός τους, όπως ένας ναυτικός πράκτορας), συμφωνεί να διαθέσει ένα συγκεκριμένο πλοίο, ολόκληρο ή μέρος αυτού (τη μεταφορική του ικανότητα), στο άλλο μέρος, γνωστό ως ναυλωτής ή φορτωτής, με σκοπό τη διενέργεια μιας θαλάσσιας μεταφοράς. Επιπλέον, μπορεί να συμφωνήσει να μεταφέρει ανθρώπους (επιβάτες) ή φορτίο για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα (περίοδο), συνήθως με αντάλλαγμα μια αμοιβή γνωστή ως ναύλος.

Η συμφωνία αυτή, η οποία αντιπροσωπεύεται από το ναυλοσύμφωνο και αναφέρεται επίσης ως ναυλοσύμφωνο, πρέπει απαραίτητα να πληροί όλες τις απαιτήσεις μιας νόμιμης συναλλαγής, συμπεριλαμβανομένων των τόπων φόρτωσης και παράδοσης (εάν βρίσκονται σε διαφορετικές χώρες). Λάβετε υπόψη ότι, ανάλογα με την ιδιότητα του ναυλωτή, η ίδια φράση μπορεί να χρησιμοποιείται τόσο στις χερσαίες όσο και στις αεροπορικές μεταφορές.¹⁹

4.2 ΕΙΔΗ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

Ο πλοιοκτήτης έχει διάφορες επιλογές για τη λειτουργία του σκάφους του κατά τη μεταφορά προϊόντων. Μπορεί πρώτα να παραδώσει τα δικά του προϊόντα με το πλοίο του. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για μεγάλες, ισχυρές επιχειρήσεις που συνήθως εισάγουν τις δικές τους πρώτες ύλες, όπως οι εταιρείες χάλυβα, χημικών και πετρελαίου. Μπορεί επίσης να μισθώσει το διαστημόπλοιο του σε τρίτους αντί να το αφήσει. Είναι σημαντικό για τα μέρη να συνάψουν σύμβαση πριν από τη μίσθωση οποιουδήποτε πράγματος. Οι τοπικοί νόμοι διέπουν ορισμένες συμφωνίες παρακολούθησης, όπως η καθαρή ναύλωση που εφαρμόζεται στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ο ναυλωτής είναι επίσης υπεύθυνος για την πληρωμή της διαχείρισης του φορτίου. Υπάρχουν και άλλες συμβάσεις, όπως η ναύλωση επιβατηγών πλοίων, ρυμουλκών, πλοίων για επιστημονικές μελέτες κ.λπ., που δεν έχουν καμία σχέση με τη μεταφορά προϊόντων.

Μερικά είδη ναύλωσης είναι τα εξής:

-Ναύλωση ταξιδιού: ταξίδι ή μεταφορά.

- Χρονοναύλωση : Η ενοικίαση του πλοίου μαζί με το τρέχον πλήρωμα και τον εξοπλισμό του.

-Μικτή ναύλωση για τη σειρά ταξιδιών: Αυτή συνδυάζει τις δύο προηγούμενες ναυλώσεις.

¹⁹ <https://hellenicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/9652/file0.pdf?sequence=1> σελ 6

-Ολική ναύλωση: Όταν ένα πλοίο είναι πλήρως ναυλωμένο, νοικιάζεται ολόκληρη η χωρητικότητά του.

- Μερική ναύλωση: Ένα μέρος της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου.

- Ναύλωση γυμνού πλοίου: παραχωρησιακή ναύλωση, κατά την οποία ο ναυλωτής αντικαθιστά τους ναυλωτές, επιλέγει ο ίδιος τον πλοίαρχο και το πλήρωμα και αναλαμβάνει την ευθύνη για την ασφάλιση του πλοίου. Επιβάλλει ένα ορισμένο μίσθωμα στον πλοιοκτήτη (όπως και στη χρονοναύλωση).

-Κατ' αποκοπήν ναύλωση: Ανεξάρτητα από το πόσο φορτίο μεταφέρεται, έχει καθορισμένη τιμή.

-Η ναύλωση γραμμής είναι η μίσθωση ενός πλοίου γραμμής για να ταξιδεύει συχνά σε μια συγκεκριμένη διαδρομή και να μεταφέρει εμπορεύματα για έναν αριθμό φορτωτών και παραληπτών.

-Ναύλωση Επιβατική: Σύμβαση για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή ανθρώπων για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα.

-Ναύλωση εργολαβική: Τεχνικοί εργολάβοι εκτελούν συνήθως τέτοιου είδους ναυλώσεις, ενώ υπάρχει και η ναύλωση επιβατών, η οποία είναι ο πιο δημοφιλής τύπος μεταφοράς επιβατών και στην οποία ο ναύλος είναι το κόστος της ναύλωσης.²⁰

4.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΤΩΝ

Οι "υποχρεώσεις του ναυλωτή" εξετάζονται στα άρθρα 149-154 του κεφαλαίου 4 του ΚΙΝΔ. Η καταβολή του ναύλου στον ναυλωτή από τον ναυλωτή είναι η σημαντικότερη ευθύνη του ναυλωτή και, ταυτόχρονα, το σημαντικότερο δικαίωμά του. Η πλειονότητα των διατάξεων του ΚΙΝΔ, δηλαδή οι διατάξεις 149-153, αφορούν τις υποχρεώσεις του ναυλωτή. Είναι αυτονόητο ότι η ναύλωση δεν μπορεί να υπάρξει χωρίς ναύλο και καταβολή του αντιτίμου, παρά μόνο μια άλλη συναλλαγή του κοινού δικαίου.

Οι υπόλοιπες υποχρεώσεις του ναυλωτή, οι οποίες είναι δευτερεύουσας σημασίας, αναφέρονται στο άρθρο 154 του ΚΙΝΔ. Ωστόσο, ο ναυλωτής έχει επίσης το δικαίωμα να μην εκπληρώσει τις δικές του υποχρεώσεις σε περίπτωση που αυτές δεν εκπληρώνονται. Ως εκ τούτου, είναι ζωτικής σημασίας η ορθή τήρηση των συμφωνιών που συνάπτονται από τον

²⁰ <https://hellenicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/9652/file0.pdf?sequence=1> σελ 9

φορτωτή και τον ναυλωτή, προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών.²¹

5. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παγκόσμια κοινότητα αναγκάστηκε να αναπτύξει τους πρώτους διεθνείς νόμους (στις αρχές της δεκαετίας του 1950) λόγω του κλιμακούμενου και αυξανόμενου προβλήματος της θαλάσσιας ρύπανσης. Η "ασυλία" της ναυτιλίας στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης καταργήθηκε ως αποτέλεσμα αυτών των περιορισμών. Με την εισαγωγή της υποκειμενικής ευθύνης δημιουργήθηκε ένα σύστημα που ήταν επωφελές για τον ζημιωθέντα αλλά δυσμενές για τον ρυπαίνοντα. Λόγω των ανεπαρκών πολιτικών ευθύνης και αποζημίωσης αυτού του καθεστώτος και των ανεπαρκών προληπτικών δυνατοτήτων, η ναυτιλία έχει εν μέρει "εσωτερικεύσει" το περιβαλλοντικό της κόστος.

Στη δεκαετία του 1960, καταβλήθηκε προσπάθεια να αυξηθεί η αυστηρότητα και η αποτελεσματικότητα αυτού του καθεστώτος, ξεκινώντας από τις επικίνδυνες επιχειρήσεις που σχετίζονται με την ειρηνική χρήση της πυρηνικής ενέργειας. Ο κανόνας αυτός επεκτάθηκε τελικά για να συμπεριλάβει όλο και πιο ποικίλες θαλάσσιες δραστηριότητες. Η καθιέρωση αυστηρής ευθύνης (συμπεριλαμβανομένης της αυστηρότητας και των περιορισμών, με σπάνιες εξαιρέσεις για απεριόριστη υπαιτιότητα), καθώς και η διαθεσιμότητα των απαιτούμενων οικονομικών πόρων για επαρκή και δίκαιη αποζημίωση, αποτελούν σημαντικά χαρακτηριστικά. Εκτός από τον εξορθολογισμό της διαδικασίας αποζημίωσης του ζημιωθέντος, η καθιέρωση μιας τέτοιας ευθύνης έχει ισχυρό αποτρεπτικό αποτέλεσμα για όλα τα μέρη που ενδέχεται να εμπλακούν σε ατυχήματα με θαλάσσια ρύπανση.

Φαίνεται ότι κινούμαστε προς ένα αυστηρότερο καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης (με αύξηση των περιπτώσεων απόλυτης και περιορισμένης ευθύνης) στο γενικό πλαίσιο της προώθησης της ποιοτικής ναυτιλίας, σύμφωνα με τις διεθνείς τάσεις και προοπτικές στο θέμα της ναυτιλίας, της θαλάσσιας ρύπανσης, της ευθύνης και της αποζημίωσης.

²¹ <https://hellenicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/9652/file0.pdf?sequence=1> σελ 19

Όσον αφορά το ισχύον καθεστώς στην Ελλάδα, η παράλληλη και ταυτόχρονη εφαρμογή αντικρουόμενων διατάξεων, ιδίως στο θέμα της ευθύνης (υποκειμενικής και αντικειμενικής), τόσο στο διεθνές όσο και στο εθνικό δίκαιο, δημιουργεί ασάφειες και επικαλύψεις, οι οποίες έχουν ως πρακτικό αποτέλεσμα να καθιστούν τη διαδικασία αποζημίωσης δυσλειτουργική. Η κατάλληλη κωδικοποίηση και ενοποίηση του συστήματος ευθύνης, καθώς και η γενίκευση της αντικειμενικής ευθύνης σε ορισμένες περιπτώσεις, θα έπρεπε να είναι η νομοθετική λύση στο πρόβλημα αυτό. Το αποτέλεσμα της αδράνειας του νομοθέτη φαίνεται να είναι ουσιαστικά το ίδιο, αλλά μόνο μετά από μια δύσκολη και δυσάρεστη διαδικασία για το κοινό και το νομικό σύστημα.

5.2 ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ (CLC)

Στο σημερινό εθνικό και διεθνές πλαίσιο, είναι αναμφισβήτητα ζωτικής σημασίας, τόσο από οικονομική όσο και από στρατηγική άποψη, η θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου ως φορτίου. Η σημασία αυτών των δραστηριοτήτων αναμένεται να αυξηθεί με την πάροδο του χρόνου ως αποτέλεσμα των δυναμικών απαιτήσεων της παγκόσμιας αγοράς ενέργειας. Υπάρχει όμως και η άλλη πλευρά του νομίσματος, καθώς η θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου είναι μια πολύπλοκη επιχείρηση με μειονεκτήματα. Οι πιθανές απειλές που θέτει για την ακεραιότητα του περιβάλλοντος συγκαταλέγονται μεταξύ των σημαντικότερων προκλήσεων.

Οι κίνδυνοι αυτοί είναι πολύ ανησυχητικοί και έχουν προφανείς πρακτικές επιπτώσεις. Η εμφάνιση αυτών των κινδύνων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στους περιβαλλοντικούς πόρους και μόλυνση του οικοσυστήματος. Όπως αποδεικνύεται από την καταστροφή του Exxon Valdez στην Αλάσκα τον Μάρτιο του 1989 και την πετρελαιοκηλίδα Prestige στην Ισπανία τον Νοέμβριο του 2002, τα περιστατικά αυτά έχουν τη δυνατότητα να επηρεάσουν το περιβάλλον ανυπολόγιστα, με επιζήμιες επιπτώσεις ιδίως στο οικοσύστημα. Η προστασία του περιβάλλοντος θεωρείται πλέον θεμελιώδες ανθρώπινο δικαίωμα καθώς και υποχρέωση του κράτους. Το δικαίωμα αυτό προστατεύεται από το άρθρο 24, παράγραφος 1, στοιχείο α) του Συντάγματος, το οποίο αναφέρει πλέον ρητά την αρχή της αειφορίας.

Ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός IMO σε συνεργασία με τον Comité Maritime International CMI κατέληξαν στην διατύπωση της διεθνούς σύμβασης για αστική ευθύνη για ζημία από

ρύπανση (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage ή CLC), η οποία κυρώθηκε και υπογράφηκε το 1969 από την Διεθνή συνδιάσκεψη των Βρυξελλών και τροποποιήθηκε με τα πρωτόκολλα του Λονδίνου του 1976 και 1992 . Παράλληλα με την κύρωση της εν λόγω σύμβασης, δημιουργήθηκε και η διεθνής σύμβαση για ίδρυση του διεθνούς κεφαλαίου για αποζημίωση από πετρελαϊκή ρύπανση (Convention On Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage- Fund 1971) που θα συνείσφερε συμπληρωματικά ή και πλήρως στην αποζημίωση για ζημίες που οφείλονται από ρύπανση πετρελαίου.²²

Αυτές οι δυο συμβάσεις λειτουργούν συμπληρωματικά σε ένα ενιαίο δίκαιο αποζημίωσης. Πιο συγκριμένα από την μια μεριά έχουμε την σύμβαση ευθύνης η οποία αποσκοπεί στην ευθύνη που έχει ο κύριος του πλοίου, η οποία περιορίζεται μέχρι ενός χρηματικού ποσού, όπου το όριο βασίζεται στην χωρητικότητα του πλοίου και καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση του.

Και από την άλλη έχουμε την σύμβαση κεφαλαίου η οποία βασίζεται στην σύσταση ενός διεθνούς οργανισμού, που χρηματοδοτείται και συντηρείται από εισφορές παραληπτών πετρελαίου στα κράτη μέλη. Το διεθνές κεφάλαιο καλύπτει αποζημίωση σε περιπτώσεις που ο κύριος του πλοίου δεν μπορεί να καλύψει το προβλεπόμενο ποσό που του αναλογεί ή στην περίπτωση που η ζημία ξεπερνά την ευθύνη του κυρίου του πλοίου που προβλέπεται από την σύμβαση.

Πεδίο εφαρμογής

Πεδίο εφαρμογής λοιπόν έχει η σύμβαση μόνο σε περιπτώσεις πετρελαιοφόρων πλοίων που μεταφέρουν πετρέλαιο ως εμπόρευμα, δηλαδή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής και η περίπτωση διαρροής από πετρέλαιο ως καύσιμο για την μεταφορά του πλοίου. Με την τροποποίηση του πρωτοκόλλου του 1992 , το άρθρο 2 παρ.1 αναφέρει πως δεν εφαρμόζεται για πολεμικά πλοία ή κρατικά πλοία ή πλοία που χρησιμοποιούνται για κυβερνητικούς ή μη εμπορικούς σκοπούς.

²² «Η αρχή ο " ρυπαίνων πληρώνει" στο δίκαιο του θαλάσσιου περιβάλλοντος» , διπλωματική εργασία, 2015

Αντικειμενική ευθύνη πλοιοκτήτη

Βασικό στοιχείο της σύμβασης, όπως προκύπτει από το άρθρο 3 παρ 1, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 παρ 1 Πρωτοκόλλου 1992, για την αστική ευθύνη για πετρελαϊκή ρύπανση είναι η αντικειμενική ευθύνη του κυρίου του πλοίου, όπου είναι υπεύθυνος ανεξαρτήτως υπαιτιότητας από ζημίες που προκλήθηκαν από ρύπανση της θάλασσας από διαφυγή ή διαρροή πετρέλαιο από πλοίο. Επομένως η ευθύνη του ρυπαίνοντος εντάσσεται στην αντικειμενική ευθύνη από διακινδύνευση, όπου για την ύπαρξη της δεν προϋποθέτει ύπαρξη υπαιτιότητας και παρανομίας από την μεριά του κυρίου του πλοίου, ή κάποιος βαθμός πταίσματος.²³

Όπως αναφέρει συγκεκριμένα το άρθρο 3 παρ.1 ο πλοιοκτήτης κατά την διάρκεια ενός περιστατικού ακόμα και αν το περιστατικό αποτελείται από μια σειρά συμβάντων κατά την εμφάνιση του πρώτου από αυτά είναι υπεύθυνος για ζημία που αποτελεί απόρροια αυτού του περιστατικού.¹⁷ Ως περιστατικό νοείται ένα γεγονός ή μια ακολουθία γεγονότων που έχουν όμως την ίδια καταγωγή και το οποίο δημιουργεί την αιτία ή απειλεί για την πρόκληση της ζημίας από ρύπανση.

Να αναφέρουμε πως σε περίπτωση περιστατικού όπου εμπλέκονται παραπάνω από ένα πλοίο στην πρόκληση της πετρελαϊκής ρύπανσης, τότε ευθύνονται από κοινού όλοι οι πλοιοκτήτες. Από την άλλη ως πλοιοκτήτης κατά την CLC θεωρείται εκείνος που είναι εγγεγραμμένος στο νηολόγιο ως κύριος του πλοίου, αν δεν υπάρχει νηολόγιο τότε είναι εκείνο ή εκείνα τα πρόσωπα στα οποία ανήκει το πλοίο.

Προϋποθέσεις ευθύνης

Προϋποθέσεις για να ευθύνεται ο κύριος του πλοίου είναι οι εξής:

- η ύπαρξη ζημίας από ρύπανση,
- η αιτιώδης σχέση ανάμεσα στην ζημία και στο περιστατικό από την οποία προκλήθηκε αλλά και η μεταξύ αυτού και της δραστηριότητας του πλοίου.²⁴
- Η ύπαρξη περιστατικού

²³ «Η Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημίες από Πετρελαϊκή Ρύπανση (CLC) - Το Διεθνές Καθεστώς και η εφαρμογή της στην διεθνή και ελληνική έννομη τάξη, πτυχιακή εργασία, 2020

²⁴ «Η Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημίες από Πετρελαϊκή Ρύπανση (CLC) - Το Διεθνές Καθεστώς και η εφαρμογή της στην διεθνή και ελληνική έννομη τάξη, πτυχιακή εργασία, 2020

Η αντικειμενική ευθύνη συνεισφέρει στην διευκόλυνση εκείνου που υπέστη την ζημία να στραφεί εξ αρχής εναντίον του, καθότι είναι δύσκολο υπό άλλες περιπτώσεις να αποδείξει το πταίσμα του ζημιώσαντος αφού ο ζημιωθείς αδυνατεί πρακτικά να έχει πρόσβαση σε θέματα που εν των πραγμάτων βρίσκονται στην αποκλειστική σφαίρα του ζημιώσαντος.

Από το πρωτόκολλο του 1992 προκύπτει επιπλέον ότι η ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι αποκλειστική και έτσι δεν μπορεί να μεταφερθεί η ευθύνη σε πρόσωπα όπως είναι ο πλοηγός, ναυλωτής, πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες στο πλοίο, διαχειριστής, εφοπλιστής κ.α. Με άλλα λόγια δεν μπορεί να υπάρξει ευθύνη ή κάποια απαίτηση σε βάρος άλλων ατόμων εκτός του πλοιοκτήτη ή και του ασφαλιστή.

Επομένως τα πρόσωπα, τα οποία είναι είτε προσθηθέντες ή εντολοδόχοι του πλοιοκτήτη, είτε πρόκειται για πλοηγό ή πρόσωπο εκτός του πληρώματος αλλά παρέχει υπηρεσίες στο πλοίο, είτε είναι ο ναυλωτής, διαχειριστής, εφοπλιστής του πλοίου ή όποιος επιχειρεί διάσωση με συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή με βάση οδηγίες αρμόδιας δημόσιας αρχής, όποιος λαμβάνει προληπτικά μέτρα δεν μπορεί να εγερθεί κάποια απαίτηση ή να δοθεί κάποια ευθύνη για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης. Παρόλα αυτά το άρθρο 3 παρ. 4 σύμβασης θεσπίζει μια εξαίρεση στον κανόνα, δηλαδή αξιώνει κάποια ευθύνη στα πρόσωπα αυτά αν προκύψει ότι τα τελευταία ενέργησαν με υπαιτιότητα και μέσω εκείνης προκλήθηκε η ζημία. Επίσης ο πλοιοκτήτης μπορεί να στραφεί αναγωγικά στα πρόσωπα αυτά εφόσον προκύπτει η ευθύνη της ζημίας από τα πρόσωπα αυτά.

Ο πλοιοκτήτης λοιπόν ευθύνεται από την Σύμβαση αντικειμενικά, ανεξάρτητα αν συνέβαλε ή όχι στο περιστατικό της ζημίας. Ωστόσο, η ίδια η σύμβαση προβλέπει την απαλλαγή του από αυτή υπό συγκεκριμένες περιπτώσεις που ορίζονται από αυτή.

Σε περίπτωση που γίνει δεκτή η επίκληση για απαλλαγή της ευθύνης από τον πλοιοκτήτη, δεν σημαίνει σε καμία περίπτωση ότι ο ζημιωθείς δεν θα αποζημιωθεί, τουναντίον, θα αποζημιωθούν από το 1992 FUND, με την προϋπόθεση ότι το κράτος που συνέβη το εν λόγω περιστατικό είναι συμβαλλόμενο μέρος της CLC 1992.²⁵

²⁵ «Η Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημίες από Πετρελαϊκή Ρύπανση (CLC) - Το Διεθνές Καθεστώς και η εφαρμογή της στην διεθνή και ελληνική έννομη τάξη, πτυχιακή εργασία, 2020

Απαλλαγή

Η απαλλαγή του κυρίου του πλοίου από την συγκεκριμένη υπεισέρχεται στις εξής περιπτώσεις :

- Όταν Η ζημία προκλήθηκε λόγω πολέμου ή εχθροπραξιών δηλαδή περιπτώσεων ανωτέρας βίας
- Είτε προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη τρίτου που ενέργησε με δόλο, δηλαδή με πρόθεση για πρόκληση ζημίας (πχ τρομοκρατικές ενέργειες, σαμποτάζ)
- Είτε λόγω αμέλειας ή παράνομης πράξης κυβέρνησης ή αρχής που ευθύνεται για την συντήρηση φανών, φάρων ή βοηθημάτων ναυσιπλοΐας
- Όταν προκύπτει πταίσμα ζημιωθέντος που συντέλεσε στην συγκεκριμένη ζημία .

Ο περιορισμός όμως της ευθύνης που προκύπτουν από τις παραπάνω περιπτώσεις πρέπει να βασίζονται στις αποδείξεις του κυρίου του πλοίου ότι η συγκεκριμένη εξαίρεση προκλήθηκε άμεσα από τα συγκεκριμένα γεγονότα και δεν μπορούσαν αυτά να προβλεφτούν λη να αποφευχθούν. Σε καμία περίπτωση όμως δεν μπορεί να περιοριστεί αν ισχύει δόλος ή βαριά αμέλεια του κυρίου του πλοίου.

Υποχρεωτική ασφάλιση

Το άρθρο VII της σύμβασης αναφέρει πως για πλοία τα οποία μεταφέρουν φορτίο άνω των 2000 τόνων χύμα πετρέλαιο είναι υποχρεωμένος κύριος του πλοίου που νηολογείται σε συμβαλλόμενο κράτος, να φέρει πιστοποιητικό ασφαλιστικής κάλυψης ευθύνης για ζημιές από πετρελαϊκή ρύπανση. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται για το κάθε πλοίο από τις αρμόδιες αρχές των συμβαλλομένων κρατών στην σύμβαση.

Τα συμβαλλόμενα κράτη υποχρεούνται στον έλεγχο κατοχής αυτών των πιστοποιητικών κατά την είσοδο στα λιμάνια τους. Σε αντίθετη περίπτωση δηλαδή όταν δεν φέρουν το πιστοποιητικό αυτό , τα πλοία απαγορεύονται να εισπλέουν ή να εκπλέουν από το λιμάνι συμβαλλόμενου κράτους. Ενώ στην περίπτωση που τα δεξαμενόπλοια δεν είναι νηολογημένα σε κράτη που δεν είναι συμβαλλόμενα στην σύμβαση , τότε και πάλι οφείλουν να έχουν πιστοποιητικό ασφάλισης όταν θελήσουν να πλεύσουν σε κράτη που είναι συμβεβλημένα με την σύμβαση.

Εναλλακτικά όπως προβλέπεται από την σύμβαση τα συμβαλλόμενα μέρη που φέρουν αυτή την υποχρέωση μπορούν να φέρουν και οποιοδήποτε άλλο είδος χρηματοοικονομικής ασφάλειας, πχ εγγυητικές επιστολές τραπεζής , πιστοποιητικό από το διεθνές ταμείο αποζημίωσης.

Σχετικά με την αγωγή του ζημιωθέντα , μπορεί να γίνει ακόμα και στον ασφαλιστή ακόμα και σε πρόσωπο που έχει χορηγήσει οικονομική ασφάλεια στον πλοιοκτήτη. Μια τέτοια αξίωση είναι σημαντική καθώς υπάρχει περίπτωση ο πλοιοκτήτης να αδυνατεί να αποζημιώσει τον ζημιωθέντα, και άρα να πέσει το βάρος στον ίδιο τον ασφαλιστή, ο οποίος μπορεί με την σειρά του να επικαλεστεί τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη αλλά και να εξαιρεθεί από το πλαίσιο της σύμβασης και άρα της αποζημίωσης όταν τα γεγονότα συμφωνούν με τις προβλεπόμενες διατάξεις της σύμβασης. Στην τελευταία περίπτωση ο ζημιωθείς θα αποζημιωθεί από το Διεθνές κεφάλαιο.²⁶

Διεθνές κεφάλαιο

Για τον λόγο ότι υπήρξε πολλές φορές η οικονομική αδυναμία του κύριου του πλοίου για αποκατάσταση της ζημίας, ενίσχυσε την προσπάθεια αυτή η σύμβαση του διεθνούς κεφαλαίου σε περίπτωση ζημίας από πετρελαϊκή ρύπανση. Η Διεθνής Σύμβαση <<περί

δημιουργίας Διεθνούς Κεφαλαίου αποζημίωσης σε περίπτωση ζημίας από πετρελαϊκή ρύπανση απέκτησε ισχύ το 1978 και κυρώθηκε με τον Ν.1638/1986. Η σύμβαση προβλέπει ανά κράτος fund δηλαδή κεφάλαιο. Στα κεφάλαια συμμετέχουν τόσο οι κύριοι των πλοίων όσο και όσοι εμπλέκονται ή έχουν συμφέροντα από την μεταφορά πετρελαίου. Με αυτόν τον τρόπο επισκοπείται η πλήρη αποζημίωση του ζημιωθέντα από το περιστατικό χωρίς να βασίζεται αποκλειστικά στην δυνατότητα αποκατάστασης ζημίας από τον κύριο του πλοίου. Επομένως, το Διεθνές κεφάλαιο οφείλει να αποζημιώσει του πληγέντες από την πετρελαϊκή ρύπανση στις εξής περιπτώσεις:

- Όταν η ζημία ξεπερνά τα όρια ευθύνης του πλοιοκτήτη που προβλέπονται στην Σύμβαση CLC.

²⁶ «Η Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημίες από Πετρελαϊκή Ρύπανση (CLC) - Το Διεθνές Καθεστώς και η εφαρμογή της στην διεθνή και ελληνική έννομη τάξη, πτυχιακή εργασία, 2020

- Όταν δεν προβλέπεται ευθύνη στον πλοιοκτήτη σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διατάξεις της σύμβασης

Όταν ο πλοιοκτήτης αδυνατεί να εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις που προβλέπονται από την Σύμβαση, ακόμα και όταν ο ασφαλιστής του αδυνατεί να καταβάλει πλήρη αποζημίωση.

Πολύ σημαντικό στο κεφάλαιο αποζημίωσης είναι ότι το ίδιο καλύπτει απαιτήσεις ιδιωτών ή δημοσίου για ζημίες από ρύπανση από πετρέλαιο σε πολύ μεγαλύτερα ποσά από της διεθνούς σύμβασης σε περιπτώσεις που

- 1) Η ζημία επήλθε στην εδαφική επικράτεια ή στα χωρικά ύδατα και όχι στην ανοιχτή θάλασσα
- 2) Ο ενάγων αποδεικνύει ότι η ζημία οφείλεται σε πάνω από ένα εμπλεκόμενα πλοία
- 3) Ο θιγόμενος δεν μπόρεσε να καλύψει είτε ολικά είτε μερικά την αποζημίωση, λόγω οικονομικής αδυναμίας του κυρίου του πλοίου είτε λόγω του ότι η ασφάλεια του πλοίου είναι ανεπαρκής να καλύψει τις υποχρεώσεις είτε γιατί η ζημία υπερβαίνει την ευθύνη του κυρίου του πλοίου.²⁷

Το κεφάλαιο δεν ενέχει υποχρέωση να δοθεί εφόσον αποδειχθεί πως η ζημία εν τέλει προήλθε από αμέλεια συμμόρφωσης στις διεθνείς συμβάσεις του κυρίου του πλοίου όσον αφορά τα μέτρα για ασφαλή πλοιο και για τον έλεγχο της ρύπανσης. Σε τέτοιες περιπτώσεις αποζημιώνει τον θιγόμενο και έχει το δικαίωμα να στραφεί ενάντια στον κύριο του πλοίου να του αποδώσει το καταβληθέν ποσό ή και στον ασφαλιστή του.

Δικαιοδοσία

Τέλος σχετικά με την δικαιοδοσία, αρμόδια για την εκδίκαση αγωγών αποζημίωσης λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης γίνεται στα δικαστήρια του συμβαλλόμενου κράτους στο οποίο συνέβη το περιστατικό. Η απόφαση η οποία θα παρθεί θα αναγνωρίζεται απ όλα τα συμβαλλόμενα κράτη της σύμβασης εκτός εάν η απόφαση εκδόθηκε από δόλο ή σε

²⁷ «Η αρχή ο "ρύπαίνων πληρώνει" στο δίκαιο του θαλάσσιου περιβάλλοντος», διπλωματική εργασία, 2015

περίπτωση που ο εναγόμενος δεν είχε τον προβλεπόμενο χρόνο να υπερασπιστεί τον εαυτό του.

5.3 ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΖΗΜΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΟΥΣΙΩΝ - HNS

Σχετικά με τα καθήκοντα και τις αμοιβές που σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επικίνδυνων υλικών, η ΔΣ χρησιμοποίησε το ίδιο κανονιστικό μοντέλο (HNS 1996/2010). Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, ο κανονισμός αυτός δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ, διότι δεν έχει λάβει τον απαραίτητο αριθμό κρατικών επικυρώσεων.

Επιπλέον, ισχύει ένας παρόμοιος μηχανισμός αποζημίωσης δύο επιπέδων και το πλοίο υποχρεούται να φέρει ασφάλιση που καλύπτει περιβαλλοντικές ζημιές μέχρι το όριο ευθύνης του πλοιάρχου. Μέχρι ενός μέγιστου ποσού που ορίζεται στη δεύτερη βαθμίδα, σχηματίζεται επίσης ένα διεθνές ταμείο (Ταμείο HNS) για να αντιμετωπιστούν οι περιπτώσεις στις οποίες η ζημία δεν έχει ακόμη αποκατασταθεί μετά την καταβολή της αρχικής αποζημίωσης.

Το 1996 θεσπίστηκε η σύμβαση HNS (international convention on liability and compensation for damage by sea) ύστερα από πρωτοβουλία του IMO και αφορά αποζημίωση των θυμάτων που υπέστησαν ζημία από μεταφορά επικινδύνων και επιβλαβών ουσιών.²⁸

Η διαφορά της με την σύμβαση CLC είναι ότι η ζημία που μπορούν να προκαλέσουν τα επικίνδυνα και επιβλαβή φορτία διαφέρει από την ζημία που θα προκληθεί από το πετρέλαιο και άρα η φύση των φορτίων αυτών δεν οφείλεται στην λανθασμένη μεταφορά τους όπως ορίζει η CLC την φύση τους είναι επικίνδυνες. Επίσης ένας ακόμα λόγος που υπογραφή η HNS σύμβαση ως ξεχωριστή σύμβαση είναι γιατί στη CLC υπάρχει ένα μεγάλο κενό όσον αφορά την ευθύνη που καταλογίζει σε περίπτωση ζημίας από μεταφορές πυρηνικών ουσιών, και γιατί ήταν αναγκαία η θέσπιση της σύμβασης HNS.

²⁸ «Η Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημιές από Πετρελαϊκή Ρύπανση (CLC) - Το Διεθνές Καθεστώς και η εφαρμογή της στην διεθνή και ελληνική έννομη τάξη, πτυχιακή εργασία, 2020

Η ευρωπαϊκή ένωση θεώρησε αναγκαία την επικύρωση της εν λόγω σύμβασης, γιατί εξουσιοδότησε τα κράτη μέλη να την θεσπίσουν, με την Ελλάδα να την επικυρώνει το 2008. Και στις δυο συμβάσεις προβλέπεται η υπαιτιότητα και η αντικειμενική ευθύνη του κυρίου του πλοίου ενώ παράλληλα υπάρχουν και αντίστοιχες κοινές διατάξεις όσον αφορά τον περιορισμό του και βρίσκουμε σε αυτές παρόμοια συστήματα αποζημίωσης.

Στο πεδίο εφαρμογής της συμπεριλαμβάνονται περίπου 5.000 επικίνδυνες ουσίες, όπου σε περίπτωση ατυχήματος τέτοιων ουσιών στην θάλασσα γεννάται δικαίωμα αποζημίωσης.

Η έννοια της ζημίας είναι ευρύτερη στην σύμβαση αυτή.

Ως ζημία συγκαταλέγει την απώλεια ζωής, τον τραυματισμό επί του πλοίου ή εκτός αυτού αλλά και κάθε περιουσιακή ζημία εκτός πλοίου που μεταφέρει επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, ζημίες από ρύπανση περιβάλλοντος, ζημίες δαπανών από προληπτικά μέτρα.

Ταυτόχρονα καθιερώνει και το νομικό τεκμήριο σύμφωνα με το οποίο η ζημία προκλήθηκε από επικίνδυνες επιβλαβείς ουσίες, σε περίπτωση που υπάρχει αδυναμία να διαπιστωθεί ότι προκλήθηκε από αυτές ή άλλους παράγοντες.

Ως θαλάσσια μεταφορά κατά την σύμβαση νοείται το χρονικό εκείνο διάστημα από την στιγμή που οι επικίνδυνες ή επιβλαβείς ουσίες εισέρχονται σε οποιοδήποτε μέρος εξοπλισμού του πλοίου κατά τη φόρτωση μέχρι και τη στιγμή που θα πάνε να βρίσκονται σε οποιοδήποτε μέρος του εξοπλισμού του πλοίου κατά την εκφόρτωση. Αν δεν χρησιμοποιείται εξοπλισμός τότε όταν διέλθουν οι ουσίες στη κουπαστή του πλοίου.

Αν λοιπόν το φορτίο εκφορτωθεί σε επιπλέον μονάδες αποθήκευσης και επέλθει σε αυτές το ζημιόγνο γεγονός, τότε η ζημία δεν προκαλείται από θαλάσσια μεταφορά και έτσι η σύμβαση δεν έχει εφαρμογή.

Για την αποζημίωση προβλέπεται σύσταση κεφαλαίου, όπου συνεισφέρουν οι παραλήπτες των επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, με τη έννοια ότι εκείνοι που κάνουν χρήση του επικίνδυνου προϊόντος θα αναλάβουν και την αποκατάσταση της ζημίας που ενδέχεται να επέλθει κατά την μεταφορά του.²⁹

²⁹ «Η αρχή ο "ρυπαίνων πληρώνει" στο δίκαιο του θαλάσσιου περιβάλλοντος», διπλωματική εργασία, 2015

Προϋποθέσεις εφαρμογής της σύμβασης σύμφωνα με το άρθρο 3

- 1) Ο τόπος πρόκλησης ζημίας. Πρόκειται για ζημία που έχει προκληθεί σε έδαφος ή χωρικά ύδατα κράτους-μέλους ή όταν η ζημία εκτείνεται στην οικονομική ζώνη κράτους μέλους ή σε περιοχή πέρα από χωρικά ύδατα του κράτους και δεν εκτείνεται πέρα των 200 ν.μ από τις γραμμές βάσης.
- 2) Νηολόγηση πλοίου

Υπόχρεος προς αποζημίωση κατά βάση είναι ο κύριος του πλοίου για πράξεις παραλήψεις που σχετίζονται με την ζημία. Στην περίπτωση όμως που ο κύριος του πλοίου δεν ευθύνεται ή δεν μπορεί να αποκαταστήσει την ζημία, τότε η αποζημίωση προέρχεται από διαρκές κεφάλαιο όπου χρηματοδοτείται από εισφορές παραληπτών (αρ.1 παρ.4 σύμβασης)

Η ευθύνη του κυρίου του πλοίου είναι αντικειμενική, ευθύνεται ανεξαρτήτως αν φταίει ή όχι, και υποχρεώνεται να αποκαταστήσει την ζημία.

Το ενδεχόμενο για απαλλαγή, προκύπτει εφόσον αποδείξει ότι η ζημία οφειλόταν σε πράξη ή παράληψη τρίτου προσώπου, σε παράνομη πράξη κυβέρνησης ή άλλης αρχής, σε πταίσμα φορτωτή ή σε πταίσμα του παθόντος. Ο παθών ασκεί αγωγή για αποζημίωση κατά του κυρίου του πλοίου. Δεν υπάρχει αξίωση του παθόντα να στραφεί και εναντίων υπαιτιών της ζημίας δηλαδή εναντίων ναυλωτών, πλοηγών, προστεθέντων, διαχειριστών, προσώπων που αναλαμβάνουν προληπτικά μέτρα, κ.α. Εξαιρέση μπορεί να υπάρξει σε περίπτωση που η ζημία προκλήθηκε από προσωπική τους πράξη παράλειψη που έγινε με πρόθεση ενώ γνώριζαν τι επίπτωση θα έχει. Επίσης αξίωση έχει και ο κύριος του πλοίου να ασκήσει αγωγή σε αυτά τα πρόσωπα εφόσον τέτοιο το δικαίωμα αναγωγής θεμελιώνεται κατά το δίκαιο που έχει εφαρμογή.

Σε περίπτωση που εμπλέκονται περισσότερα από ένα πλοία στο περιστατικό που προκάλεσε την ζημία τότε ευθύνονται οι κύριοι των πλοίων διαιρετά, ενώ αν δεν μπορεί να καθοριστεί διαιρετά τότε καταλογίζεται ευθύνη εις ολόκληρον για το σύνολο της. Ενώ αν δεν συμμετείχε κάποιος στην πρόκληση ζημίας τότε μπορεί να πάρει απαλλαγή από ευθύνη.

Για να πάρει ο κύριος του πλοίου απαλλαγή από ευθύνη πρέπει να ισχύουν οι εξής προϋποθέσεις:

- υπαίτια ενεργεία τρίτου, αμέλεια κράτους ή αρχής για συντήρηση φάρων ή βοηθημάτων ,
- μη παροχή πληροφοριών από φορτωτή,
- υπαίτια πρόκληση ζημίας από παθόντα και για λόγους ανωτέρας βίας (δηλαδή πόλεμος , φυσικών αναπόφευκτων φαινομένων)

Διεθνές κεφάλαιο ΕΕΟ (HNS Fund)

Ο ζημιωθείς από το περιστατικό έχει το δικαίωμα να στραφεί προς ικανοποίηση της ζημίας που υπέστη κατά του κεφαλαίου ΕΕΟ (HNS Fund).

Η σύμβαση HNS προβλέπει την ίδρυση κεφαλαίου ΕΕΟ (HNS Fund) για αποζημίωση, το οποίο χρηματοδοτείται από εισφορές βασιζόμενο στις ποσότητες του εισφέροντας φορτίου (δηλαδή του φορτίου που μεταφέρει επικίνδυνες ουσίες)

Το κεφάλαιο καταβάλλει αποζημίωση στα πρόσωπα που υπέστησαν την ζημία σε περιπτώσεις που

- 1) δεν υπάρχει ευθύνη για ζημία κατά τη σύμβαση
- 2) ο κύριος του πλοίου που ευθύνεται αδυνατεί να εκπληρώσει οικονομικά την υποχρέωση του 3)επειδή η ζημία υπερβαίνει όριο που ο κύριος του πλοίου δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του κατά τους όρους του κεφαλαίου.
- 3) Η υποχρεωτική ασφάλιση ή οικονομική εξασφάλιση (πχ εγγυητική επιστολή τράπεζας κα) έχει προβλέπει και στην HNS σύμβαση.

5.4 ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ (bunker convention)

Η Σύμβαση Bunkers 2001 δεν προβλέπει ένα σύστημα ευθύνης που διοχετεύεται αποκλειστικά στον πλοιοκτήτη, γεγονός που αποτελεί σημαντική διαφορά από το σύστημα ευθύνης της CLC. Η φράση "πλοιοκτήτης" έχει αντικειμενική και ανεξάρτητη υποχρέωση σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 και το άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 2 της σύμβασης για τα καύσιμα, ανεξάρτητα από την ύπαρξη υπαιτιότητας. Ωστόσο, ο

εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος του πλοίου, ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο διαχειριστής του πλοίου και ο εκμεταλλευτής του εμπίπτουν στον ορισμό του "πλοιοκτήτη" και υπόκεινται στις απαιτήσεις του. Ως εκ τούτου, μοιράζονται την αντικειμενική υποχρέωση με τον κύριο πλοιοκτήτη σε περιπτώσεις που εμπλέκονται τέτοιες εταιρείες που συμμετέχουν στη ναυτική, εμπορική και οικονομική διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου (άρθρο 3, παράγραφος 2 της Σύμβασης για τα καύσιμα).

Επιπλέον, το μόνο μέρος που υποχρεούται να φέρει ασφάλιση αστικής ευθύνης είναι ο πλοιοκτήτης. Το ICA 2001, ωστόσο, δεν αναφέρει κανέναν ειδικό περιορισμό. Με απλά λόγια, ορίζει ότι όσοι πληρούν την περιγραφή του "πλοιοκτήτη" και οι ασφαλιστές τους θα συνεχίσουν να έχουν δικαιώματα περιορισμού βάσει της σχετικής νομοθεσίας, όπως ο LLMC 1976, όπως τροποποιήθηκε και εφαρμόζεται σε διάφορα κράτη (άρθρο 6 του LLMC).

Όσον αφορά τα άτομα αυτά, το άρθρο 3 παράγραφος 5 απαγορεύει ρητά τις αξιώσεις αποζημίωσης που βασίζονται σε ρήτρες διαφορετικές από την ICL. Ωστόσο, δεν αποκλείει την επιδίωξη απαίτησης σε σχέση με κάθε άλλο υπόχρεο μέρος που καλύπτεται από τις κοινές απαιτήσεις, ανεξάρτητα από τη νομική βάση.

Υπό την αιγίδα του IMO στο Λονδίνο το 2001 υπογραφή η διεθνής σύμβαση για αστική ευθύνη προς αποζημίωση για ζημία που προκλήθηκε από ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης (bunker convention). Στην Ελλάδα κυρώθηκε η σύμβαση αυτή το 2005 με τον Ν.3393/2005.

Η σύσταση της σύμβασης κρίθηκε αναγκαία καθότι οι ρυθμίσεις της CLC για αστική ευθύνη από ρύπανση πετρελαίου δεν κάλυπτε και την ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης και τα κατάλοιπα του που χρησιμοποιείται από μη πετρελαιοφόρα πλοία και από πετρελαιοφόρα που δεν μεταφέρουν πετρέλαιο κατά τη επέλευση ζημιολόγου περιστατικού. Σκοπός της σύμβασης είναι να καλύψει το κενό της CLC η οποία περιόριζε τις ρυθμίσεις της μόνο για τα πλοία που μετέφεραν πετρέλαιο και όχι το πετρέλαιο ως καύσιμο κίνησης. Άρα η διαφοροποίηση των δυο αυτών συμβάσεων έγκειται στις διαφορές ως προς την ιδιότητα του πετρελαίου αλλά και το είδος του πλοίου.³⁰

³⁰ «Η Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημίες από Πετρελαϊκή Ρύπανση (CLC) - Το Διεθνές Καθεστώς και η εφαρμογή της στην διεθνή και ελληνική έννομη τάξη, πτυχιακή εργασία, 2020

Πεδίο εφαρμογής της σύμβασης αυτής αναφορικά με την αστική ευθύνη είναι η ζημία που προκαλείται στο έδαφος στα χωρικά ύδατα και στην ΑΟΖ κράτους μέλους, στη ζημία που προκλήθηκε από την λήψη προληπτικών μέτρων που λαμβάνονται οπουδήποτε για να προλάβουν ή να ελαχιστοποιήσουν τη ρύπανση, και επίσης όταν ο τόπος έλευσης του περιστατικού είναι μεν στην ανοιχτή θάλασσα αλλά οι ζημιολογικές συνέπειες επέρχονται στο έδαφος στα χωρικά ύδατα ή στην ΑΟΖ κράτους μέλους.³¹

Από το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης εξαιρούνται: πολεμικά πλοία , πλοία κρατικών που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς. Εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής της ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης πολεμικών πλοίων και πλοίων κρατικών που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς , και η ζημία από εκροή ή διαφυγή πετρελαίου από πετρελαιοφόρο πλοίο, το οποίο εμπίπτει στην ρύθμιση της CLC.

Σε περιπτώσεις θανάτου ή σωματικής βλάβης οι ζημίες δεν υπόκεινται στην ρύθμιση της σύμβασης.

Συμφώνα με την εν λόγω σύμβαση , η έννοια του κυρίου του πλοίου περιλαμβάνει και τον ναυλωτή (μισθωτή) γυμνού πλοίου (bareboat charterer), τον διαχειριστή (manager) και εκμεταλλεζόμενο το πλοίο (εφοπλιστή) δηλαδή προβλέπει μια πιο διευρυμένη εν αντιθέσει εκείνης της CLC, έννοια του κυρίου του πλοίου

Το σύστημα ευθύνης κυρίου του πλοίου στο αρ.3 καθιερώνει ως μοναδικό υπεύθυνο τον κύριο του πλοίου. Απαλλαγή της ευθύνης του προβλέπεται σε περιπτώσεις όπως είναι ανωτέρα βία και των τυχηρών πχ πόλεμο ή δόλια πράξη ή παράλειψη τρίτου ή του ζημιωθέντα ή παράνομη υπαίτια πράξη του κράτους.

Εάν ο κύριος του πλοίου δεν καταβάλει την αποζημίωση που πρέπει τότε προβλέπεται σύστημα ευθύνης προσώπων που θα καταβάλουν την αποζημίωση από κοινού.

Με την ευθύνη των λοιπών προσώπων υπάρχει ιδιαίτερη προσοχή απαλά τα μέλη του πλοίου να αποφύγουν οποιαδήποτε ενέργεια που μπορεί να προκαλέσει θαλάσσια ρύπανση.

Το άρθρο 4 της σύμβασης δίνει την δυνατότητα στον κύριο του πλοίου να απαλλαχτεί από τη ευθύνη του προς αποζημίωση του ζημιωθέντος.

³¹ «Η αρχή ο " ρυπαίνων πληρώνει" στο δίκαιο του θαλάσσιου περιβάλλοντος» , διπλωματική εργασία, 2015

Ο κύριος του πλοίου είναι ανεύθυνος για τέτοιες ζημίες από ρύπανση στις εξής περιπτώσεις: πολεμικούς κινδύνους, εχθροπραξίες, εμφύλιες συγκρούσεις και επαναστάσεις, φυσικό και αναπόφευκτο φαινόμενο, ενδέχεται με ένσταση του κυρίου του πλοίου από ζημία ως αποτέλεσμα πράξης ή παράλειψης τρίτου που τελέστηκε με πρόθεση πρόκλησης ζημίας, αμελή ή παράνομη πράξη κυβέρνησης ή άλλης αρχής για συντήρηση φάρων ή άλλων βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, η ζημία προκλήθηκε από υπαίτια πράξη ή παράλειψη προσώπου που υπέστη ζημία.

Επίσης η σύμβαση προβλέπει ρύθμιση αξιώσεων αποζημίωσης κατά των προστεθέντων και εντολοδόχων του πλοιοκτήτη, του ναυλωτή, ελεύθερων επαγγελματιών που προσέλαβε στην υπηρεσία του στους πλοηγούς και θαλάσσιους αρωγούς.

Σε αντίθεση με την CLC, και την HNS η οποία δεν προβλέπει τέτοια ρύθμιση.

Τέλος σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ.1, η ασφάλιση, για θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης παρέχεται από ασφαλιστικές εταιρείες όπως (O&I CLUBS).

Οι οποίες και παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη ναυτικών κινδύνων ή τραπεζικής εγγυητικής επιστολής ή από συναφές χρηματοπιστωτικό ίδρυμα. Επίσης παρόλο ότι η ευθύνη προς αποζημίωση από πετρέλαιο κίνησης πολλά πρόσωπα, η υποχρέωση ασφάλισης ή παροχής χρηματικής ασφάλειας θα βαρύνει μόνο τον εγγεγραμμένο στο νηολόγιο κύριο του πλοίου.

5.5 ΕΥΘΥΝΗ ΝΑΥΛΩΤΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Ένα πρόσθετο και σημαντικό νομικό ζήτημα προέκυψε στον απόηχο της δικαστικής επανεξέτασης της υπόθεσης Erika και χρήζει περαιτέρω εξέτασης. Το Διεθνές Συμβούλιο Ευθύνης Πετρελαίου (CLC) και το Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (IOPC) διαπίστωσαν ότι η κοινοτική νομοθεσία για τη διαχείριση στερεών αποβλήτων επικαλύπτεται κατά κάποιον τρόπο με τους κανονισμούς που ελέγχουν την ευθύνη των διοικητικών τους συμβουλίων.

Εξέτασαν περαιτέρω την πιθανότητα ενοχής βάσει του νόμου για την ακούσια απελευθέρωση πετρελαίου στο νερό και τις επιπτώσεις που έχει στις παράκτιες περιοχές. Παράλληλα, εξετάστηκε και το ζήτημα του κατά πόσον το κοινοτικό δίκαιο δεσμεύει τα

κοινοτικά δικαστήρια και υπερισχύει των εθνικών νομικών συστημάτων σε περιπτώσεις όπου συνυπάρχουν διεθνείς συμφωνίες.

Επιπλέον, εάν διαπιστωθεί ότι το προστατευτικό πλαίσιο της CLC είναι πιο προληπτικό από άλλους νομικούς κανόνες που δεν θέτουν περιορισμούς στην ευθύνη, οι διατάξεις του άρθρου III παράγραφος 4 μπορούν να επιτρέψουν σε όσους ενδέχεται να είναι υπεύθυνοι να υποβάλουν μηνύσεις εναντίον τους. Αυτό μπορεί να επηρεάσει άμεσα τη θέση του φορτωτή, ιδίως εάν η αγωγή καταλήξει στα ευρωπαϊκά δικαστήρια.

Πιο συγκεκριμένα:

Η περίπτωση της "Commune de Mesquer" και η εφαρμογή της οδηγίας 75/442/EΚ.

Ένας μικρός γαλλικός δήμος που είχε πληγεί σοβαρά από τη ρύπανση που προκλήθηκε από το ναυάγιο του πλοίου Erika και του οποίου οι απαιτήσεις δεν είχαν αποζημιωθεί πλήρως από το Διεθνές Ταμείο κατέθεσε αγωγή κατά της Total France SA και της Total International Ltd για να ζητήσει επιπλέον 69.232 ευρώ ως αποζημίωση για μη καταβληθέντα έξοδα καθαρισμού. Ο ισχυρισμός αυτός υποστηρίχθηκε από την οδηγία 75/442/EΚ103, η οποία αφορά τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων. Ωστόσο, σύμφωνα με τους όρους της CLC και του Ταμείου IOPC, η αγωγή απορρίφθηκε από τα πολιτικά δικαστήρια λόγω περιορισμών στο ύψος της αποζημίωσης.

Στη συνέχεια, οι ενάγοντες άσκησαν έφεση ενώπιον του Cour de Cassation, το οποίο υπέβαλε στο ΔΕΕ τρία κρίσιμα ερωτήματα για την έκδοση προδικαστικής απόφασης σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 1 και 15 της προαναφερθείσας οδηγίας σύμφωνα με το άρθρο 234 της συνθήκης ΕΚ105. Τα ερωτήματα αυτά παρατίθενται είναι τα εξής: Μπορεί το βαρύ μαζούτ που πληροί τις απαιτήσεις των καταναλωτών και το οποίο ο παραγωγός προτίθεται να πωλήσει ως καύσιμο να χαρακτηριστεί ως απόβλητο σύμφωνα με το άρθρο 1 της οδηγίας 75/442. Πληροί ένα φορτίο βαρέος μαζούτ που διαρρέει ή διαρρέει τυχαία στη θάλασσα κατά τη μεταφορά του με πλοίο τα κριτήρια των αποβλήτων όπως περιγράφονται στην περίπτωση Q4 του παραρτήματος 1 της οδηγίας 2006/12, είτε αυτοτελώς είτε μετά την ένωση με νερό και ιζήματα;

Μπορούν ο παραγωγός του βαρέος μαζούτ, καθώς και ο πωλητής ή ο φορτωτής, να θεωρηθούν ως παραγωγοί ή/και κάτοχοι των αποβλήτων σύμφωνα με το άρθρο 1, στοιχεία β'

και γ', της οδηγίας 2006/12, αν το πρώτο ερώτημα απαντηθεί αρνητικά και το δεύτερο θετικά

Το ΔΕΕ απάντησε στα προαναφερθέντα ερωτήματα στην απόφασή του της 24ης Ιουνίου 2008106 αναγνωρίζοντας μια ευρεία τελεολογική ανάγνωση του όρου "απόβλητα". Η ερμηνεία αυτή είναι σύμφωνη με τις αρχές της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 174 παράγραφος 1 στοιχείο β) της Συνθήκης ΕΚ, και λαμβάνει υπόψη τον στόχο της οδηγίας να προστατεύσει τη δημόσια υγεία και το περιβάλλον από τις δυσμενείς επιπτώσεις που προκαλούνται από τη συσσώρευση, τη μεταφορά, την επεξεργασία, την επεξεργασία και τη διάθεση των αποβλήτων.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 της οδηγίας, ο όρος "απόβλητα" αναφέρεται σε κάθε ουσία ή αντικείμενο που ο κάτοχός του είτε επιθυμεί να απορρίψει είτε υποχρεούται να το πράξει. Σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου, η έννοια αυτή περιλαμβάνει όλα τα αντικείμενα και τις χημικές ουσίες που απορρίπτονται από τους ιδιοκτήτες τους, ακόμη και αν έχουν χρηματική αξία και υπάρχει πιθανότητα να συγκεντρωθούν για χρήση στο εμπόριο ή για άλλες μορφές οικονομικής εκμετάλλευσης (συμπεριλαμβανομένης της ανακύκλωσης, της ανάκτησης ή της επαναχρησιμοποίησης). Όταν αυτά τα αντικείμενα ή οι ουσίες δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως νόμιμα αγαθά χωρίς προηγούμενη επεξεργασία ή μεταποίηση, πρόκειται για την περίπτωση αυτή.

Ο ΔΕΕ έδωσε αρχικά αρνητική απάντηση στην πρώτη ερώτηση και θετική απάντηση στη δεύτερη ερώτηση με βάση την αιτιολόγηση που περιγράφεται ανωτέρω. Αναγνώρισε ότι το εν λόγω υλικό (βαρύ μαζούτ) δεν ανταποκρίνεται στον ορισμό των αποβλήτων, διότι έχει ξεχωριστή και διακριτή εμπορική αξία. Ωστόσο, εμπίπτει στον ορισμό των "αποβλήτων" μετά την εκδήλωση της διαρροής, όταν η ουσία συνδυάστηκε με νερό και λάσπη, καθιστώντας την εμπορικά άχρηστη χωρίς επεξεργασία και μετατροπή. Σύμφωνα με την αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει", το άρθρο 15 του προαναφερθέντος κανονισμού ορίζει ότι ο παραγωγός ή/και ο κάτοχος των αποβλήτων είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση των αποβλήτων και επιβαρύνεται με τα έξοδα των προληπτικών μέτρων, των δραστηριοτήτων απορρύπανσης κ.λπ.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η απελευθέρωση του πετρελαίου δεν έγινε σκόπιμα από τον κάτοχο, όπως θα συνέβαινε εάν, για παράδειγμα, το πετρέλαιο ήταν ένα υπόλειμμα χωρίς οικονομική αξία. Αντιθέτως, ήταν το αποτέλεσμα ενός ατυχήματος κατά το οποίο χάθηκε

πραγματικά ένα πράγμα με μεγάλη εμπορική αξία. Όμως, στην υπόθεση Van de Welle, όπου υδρογονάνθρακες διέρρευσαν στο έδαφος από μια εγκατάσταση που λειτουργούσε η Texaco στις Βρυξέλλες, το ΔΕΕ είχε προηγουμένως ασχοληθεί με το πρόβλημα της ακούσιας απόρριψης ρύπων. Το ελάττωμα της δεξαμενής αποθήκευσης υδρογονανθράκων κρίθηκε ότι ήταν η αιτία της διαρροής, η οποία ανακαλύφθηκε ενώ γινόταν κατασκευή σε κοντινό ακίνητο. Οι υδρογονάνθρακες που είχαν διαρρεύσει στη γη και συνδυάστηκαν με τα συστατικά της, έχασαν την εμπορική τους βιωσιμότητα και την οικονομική τους αξία.

Ως αποτέλεσμα, το ΔΕΕ τα χαρακτήρισε ως "απόβλητα". Δεν υπήρχε επίσης καμία πιθανότητα ο ιδιοκτήτης των απορριμμάτων να συγκεντρώσει, να επεξεργαστεί ή να μεταβάλει τα απόβλητα για εμπορικό όφελος. Ως εκ τούτου, ο κάτοχος εξακολουθεί να είναι υποχρεωμένος να αναλάβει τη διαχείρισή τους και να αποκαταστήσει τη ζημία που προκλήθηκε από τη ρύπανση, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων δαπανών, ακόμη και όταν η απελευθέρωση υδρογονανθράκων στο έδαφος ήταν συνέπεια ατυχήματος.

Στην υπόθεση Commune de Mesquer, το ΔΕΕ χρησιμοποίησε επίσης αυτή τη νομολογία για να δεχθεί την ύπαρξη ζητήματος ευθύνης σχετικά με τη διαχείριση αποβλήτων βάσει της οδηγίας 75/442/ΕΚ. Ωστόσο, στο πλαίσιο του τρίτου ερωτήματος που του τέθηκε, το ΔΕΕ κλήθηκε να αξιολογήσει το ζήτημα της μεταβίβασης της κυριότητας του πετρελαίου από τον ιδιοκτήτη του φορτίου στον θαλάσσιο μεταφορέα.

Ερωτήματα σχετικά με τη διαχείριση των αποβλήτων και την ευθύνη βάσει της οδηγίας 75/442/ΕΚ εγείρονται από την υπόθεση που αφορά την Total International Ltd και τη μεταφορά μαζούτ με τη φορτηγίδα Erika. Αρχικά, η Total International Ltd είχε συμφωνήσει να πωλήσει μαζούτ στην ENEL, με την Total France SA να παραλαμβάνει την προμήθεια. Ο θαλάσσιος μεταφορέας είχε την επιμέλεια του αντικειμένου καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού μέχρι την παράδοση στον αγοραστή, μέχρι και την στιγμή που μετατράπηκε ως απόβλητο.

Το κρίσιμο ερώτημα ήταν αν ο θαλάσσιος μεταφορέας μπορούσε να θεωρηθεί "κάτοχος περιβλήματος" κατά το χρόνο που το πετρέλαιο βρισκόταν στην κατοχή του πριν φορτωθεί στο πλοίο, παρόλο που το πετρέλαιο δεν είχε ακόμη μετατραπεί σε "απόβλητο". Επιπλέον, τέθηκε το ζήτημα της χρήσης από τον θαλάσσιο μεταφορέα της αρχής της αναλογικότητας και της αρχής "ο ρυπαίνων πληρώνει". Σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, ιδίως την

υπόθεση Standley, ο ρυπαίνων δεν θα πρέπει να θεωρείται υπεύθυνος για περισσότερο από το ανάλογο ποσό της ρύπανσης που μπορεί να αποδοθεί άμεσα στις πράξεις του.

Το ΔΕΕ προχώρησε ακόμη περισσότερο στην υπόθεση του ναυαγίου της Erika, παραδεχόμενο ότι αρκεί ο προηγούμενος ιδιοκτήτης του πλοίου να έχει συμβάλει "στη δημιουργία των εν λόγω αποβλήτων και, κατά περίπτωση, στον κίνδυνο ρύπανσης που προκύπτει από αυτά". Η απόφαση αναφέρει ότι ο ρόλος του εθνικού δικαστηρίου είναι να αξιολογήσει το γεγονός αυτό υπό το πρίσμα των διαθέσιμων πληροφοριών.

Ειδικότερα, ο φορτωτής-ναυλωτής μπορεί να θεωρηθεί ως "προηγούμενος κάτοχος των αποβλήτων" κατά την έννοια του άρθρου 15 της οδηγίας, εάν το εθνικό δικαστήριο κρίνει ότι συνέβαλε στον κίνδυνο ρύπανσης που προκάλεσε το ναυάγιο, παραλείποντας να λάβει "μέτρα για την πρόληψη παρόμοιου περιστατικού, όπως αυτά που σχετίζονται με την επιλογή του πλοίου". Η διαπίστωση αυτή του δικαστηρίου συνδέεται άμεσα με τις ανάρμοστες ενέργειες του ναυλωτή κατά τη διαδικασία διαλογής, οι οποίες περιγράφηκαν προηγουμένως.

Στην υπόθεση Van de Welle, η Texaco είχε συνάψει σύμβαση με ένα τρίτο μέρος που ήταν ο ιδιοκτήτης των υδρογονανθράκων κατά τη στιγμή της διαρροής για τη λειτουργία των εγκαταστάσεων. Η Texaco ακύρωσε τη συμφωνία διαχείρισης μετά τη δημοσιοποίηση της διαρροής, επικαλούμενη την παράλειψη του φορέα εκμετάλλευσης να τηρήσει τις συμβατικές δεσμεύσεις που οδήγησαν στη ρύπανση. Παρόμοια με το ζήτημα με το φορτίο της Erika, η Texaco είχε προηγουμένως την κυριότητα των υδρογονανθράκων, γεγονός που τους καθιστούσε μη επιλέξιμους να θεωρηθούν ως "απόβλητα" ακόμη και μετά τη διαρροή και την αλληλεπίδραση με τα συστατικά του εδάφους.

Προκειμένου να αποφευχθεί η υπονόμηση των στόχων της οδηγίας σε περιπτώσεις ακούσιας απόρριψης, η λύση του ΔΕΕ περιελάμβανε μια τελεολογική ανάγνωση του όρου "απόρριψη".

Η οδηγία αναφέρει ότι "εάν οι πρώην ιδιοκτήτες επέδειξαν επιμελή συμπεριφορά που συνέβαλε αιτιωδώς στη ρύπανση, έστω και εξ αμελείας (το τεστ "αιτιώδης συνάφεια και αμέλεια"), τότε μπορούν επίσης να θεωρηθούν υπεύθυνοι για τη διαχείριση ουσιών που κατέστησαν απόβλητα λόγω διάθεσης, έστω και χωρίς πρόθεση".

Νομικές διαφορές μεταξύ κοινοτικού και διεθνούς δικαίου

Ένα ιδιαίτερο σενάριο προκύπτει στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης, παρά το γεγονός ότι η ΕΕ, τουλάχιστον συστηματικά, δεν προτίθεται να αντιταχθεί στις δραστηριότητες των διεθνών οργανισμών ή να παρέμβει σκόπιμα στη νομοθεσία που διέπει τους διεθνείς κανόνες. Το διεθνές ναυτικό δίκαιο και οι νόμοι της ΕΕ, οι οποίοι κατά τη δημιουργία τους δεν είχαν σκοπό να συμπεριλάβουν το θαλάσσιο εμπόριο¹¹³, "αλληλεπιδρούν τυχαία" στον τομέα του ναυτικού δικαίου.

Από τη μία πλευρά, υπάρχει το Ταμείο CLC-IOPC, ένα διεθνές καθεστώς ευθύνης στο οποίο έχουν προσχωρήσει τα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ. Ωστόσο, η προαναφερθείσα κοινοτική νομοθεσία για την προστασία των περιβαλλοντικών αποβλήτων περιλαμβάνει μέτρα που αφορούν την αστική ευθύνη των φορέων των σκουπιδιών.

Αν και η διαφωνία αυτή δεν ήταν αυτό που επιθυμούσαν τα διάφορα νομοθετικά όργανα, ήταν κάπως προβλέψιμη. Πολύ πιο πρόσφατα από την καθιέρωση του περιορισμού της ευθύνης, το περιβαλλοντικό δίκαιο είναι ένας αναδυόμενος τομέας του δικαίου. Μέσω της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, η προστασία του περιβάλλοντος καθίσταται ζήτημα δημοσίου δικαίου, που αφορά τόσο την αποφυγή των αρνητικών επιπτώσεων από την ανθρώπινη δραστηριότητα όσο και την ευθύνη για την αποκατάστασή τους, με βάση την αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει". Η ιδέα αυτή, η οποία αποτελεί μια ειδικότερη εφαρμογή της αντικειμενικής ευθύνης, αναγνωρίζεται πλέον γενικά ως θεμελιώδης ιδέα στο διεθνές περιβαλλοντικό δίκαιο.³²

Η αρχή αυτή ορίζει ότι το μέρος που προκαλεί τη ρύπανση πρέπει να πληρώνει το κόστος που σχετίζεται με αυτή. Το κόστος αυτό καλύπτει τόσο το κόστος της πρόληψης και της αποθάρρυνσης της ρύπανσης όσο και το κόστος του περιορισμού, της ελαχιστοποίησης και της επίλυσης των αρνητικών επιπτώσεών της.

Το παγκόσμιο καθεστώς ευθύνης, είτε κριθεί επιτυχές είτε όχι, προσφέρει μια διαφορετική απάντηση που είναι ουσιαστικά εμπορικής φύσης. Ο κύριος στόχος του είναι να "ασφαλίσει" την ευθύνη όσων συμμετέχουν σε θαλάσσιες δραστηριότητες, ρυθμίζοντας την ανάγκη αποζημίωσης για οποιαδήποτε ζημία στην οποία μπορεί να υποβληθούν. Και

³² «Η ευθύνη του ναυλωτή σε περίπτωση ζημίας από ρύπανση.» διπλωματική εργασία, 2017

οι δύο νομοθετικές πράξεις προσεγγίζουν ουσιαστικά το ίδιο θέμα από διαφορετικές οπτικές γωνίες.

Παρά το γεγονός ότι η ρύθμιση του Συμβουλίου CLC προϋπήρχε της οδηγίας 75/442/EK στην αρχική της μορφή, σε αντίθεση με ορισμένες άλλες περιπτώσεις κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας (όπως η οδηγία 2004/35/EK, η οποία διακρίνει σαφώς το πεδίο εφαρμογής της από αυτό του CLC), η τελευταία δεν κάνει αναφορά σε άλλους διεθνείς νόμους. Το ζήτημα της σύγκυσης των κοινοτικών κανονισμών με εκείνους που απορρέουν από ξένες συμφωνίες και δεσμεύουν τα κράτη μέλη της ΕΕ αναδείχθηκε από την υπόθεση *Commune de Mesquer*.

Μολονότι η πλειονότητα των κρατών μελών είναι συμβαλλόμενα μέρη των ΔΣ CLC - IOPC Fund IOs, το ΔΕΕ αναγνώρισε ότι η ίδια η Ένωση δεν δεσμεύεται από αυτές, δεδομένου ότι δεν έχει συνάψει ανεξάρτητη σύμβαση μαζί τους. Επίσης, είναι αδύνατο να υπάρξει "de facto" λειτουργική διαδοχή, αν όλα τα κράτη μέλη της δεν έχουν υπογράψει σύμβαση.

Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη της ΕΕ που είναι επίσης μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, όπως η Ελλάδα, εξακολουθούν να είναι υπόλογα στην Ένωση για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τις ευθύνες τους έναντι της Κοινότητας. Η υποχρέωση αυτή είναι σύμφωνη με τις δεσμεύσεις που απορρέουν από τις ιδρυτικές συμφωνίες και την ιδέα της κοινοτικής αφοσίωσης. Σύμφωνα με τις έννοιες της συνεργατικής καλής πίστης και της υπεροχής του δικαίου της Ένωσης έναντι του εθνικού δικαίου των κρατών μελών, οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν την ανάγκη λήψης όλων των αναγκαίων μέτρων για τη διασφάλιση της πλήρους εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου στο εσωτερικό των εθνικών τους νομικών συστημάτων.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Το πετρέλαιο αλλά και άλλες επιβλαβείς ουσίες , αποτελούν πηγές κινδύνου για την πρόκληση ρύπανσης στην θάλασσα, από την μεταφορά των πλοίων. Τρανή απόδειξη ήταν μεταξύ άλλων το περιστατικό το 1967 με το ναυάγιο του λιβεριανού πετρελαιοφόρου Torrey Canyon στις ακτές της Μεγάλης Βρετανίας και της Γαλλίας, το οποίο έμεινε γνωστό στην ιστορία καθώς χύθηκαν 50 χιλ. τόνοι πετρελαίου στα θαλάσσια ύδατα. Λίγα χρόνια μετά ακολούθησαν και άλλα τέτοιου είδους περιστατικά όπως το 1978 όπου προκλήθηκε το ναυάγιο, του Amoco Cadiz, στις ακτές της Βρετανίας στη Γαλλία, το οποίο και προκάλεσε εισροή 250 χιλ. τόνων πετρελαίου. Ύστερα ακολούθησε το 1989 το πετρελαιοφόρο πλοίο Exxon Valdez, υπό την σημαία των Η.Π.Α., μεταφέροντας 180.000 τόνους αργού πετρελαίου όπου προσέκρουσε σε ύφαλο των ακτών της Αλάσκας .

Το γεγονός λοιπόν ότι ολοένα και αυξάνεται η ανάγκη για μεταφορές και έντονες ναυτιλιακές δραστηριότητες στη θάλασσα , ο κίνδυνος μεγαλώνει και μας εφιστά την προσοχή για περισσότερα μέτρα ασφάλειας.

Οι συμβάσεις περί αστικής ευθύνης λόγω θαλάσσιας ρύπανσης δεν θα μπορούσαν παρά να συντελέσουν θετικά στον περιορισμό τέτοιων κρουσμάτων και στην επιτακτική προσοχή των μελών του πλοίου για την αποφυγή πρόκλησης ζημιών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αριστ.Β Αλεξοπούλου Νικ. Γ.Φουρναράκη, Βιβλίο Διεθνείς Κανονισμοί- Ναυτιλιακή Πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας, Γ' έκδοση, 2018 , Αθήνα

Διεθνείς Κανονισμοί- Ναυτιλιακή Πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας, Αριστ. Β . Αλεξόπουλος , Νικ Γ. Φουρναράκη, Γ' έκδοση, Αθήνα 2018

«Η ευθύνη του ναυλωτή σε περίπτωση ζημίας από ρύπανση.» διπλωματική εργασία, 2017

Ναυτιλία και Περιβάλλον «Η επιρροή της ναυτιλίας στο θαλάσσιο περιβάλλον: Τελικά αφορά το περιβάλλον ή τον ίδιο τον άνθρωπο»

«Η Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημίες από Πετρελαϊκή Ρύπανση (CLC) - Το Διεθνές Καθεστώς και η εφαρμογή της στην διεθνή και ελληνική έννομη τάξη, πτυχιακή εργασία, 2020

«Η αρχή ο "ρυπαίνων πληρώνει" στο δίκαιο του θαλάσσιου περιβάλλοντος», διπλωματική εργασία, 2015

Ποινικές Ευθύνες, Κυρώσεις και Νομολογία στο Εσωτερικό, Κοινοτικό και Διεθνές Δίκαιο για Θαλάσσια Ρύπανση από Πλοία

ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ Ε.Ε, διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2015

Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) - Η Ελλάδα στους Διεθνείς Οργανισμούς (mfa.gr)

Η μελέτη των ναυτικών ατυχημάτων των πλοίων με ελληνική σημαία μετά την εφαρμογή του κώδικα ISM, 2002-2007, διπλωματική εργασία, 2009, Πανεπιστήμιο Πειραιά

<https://docplayer.gr/1541199-Eisagogi-4-kefalaio-1-o-6-thalassia-rypansi-6-1-1-orismos-kai-piges-tis-rypansis-toy-thalassioy-perivallontos-6-1-1-1-rypansi-apo-hersaies.html>

<http://www.opengov.gr/yptp/?p=585>

<https://www.e-nomothesia.gr/diethneis-sunthekes/nomos-2321-1995-phok-136-a-23-6-1995.html>

CURIA - Επιλέξτε γλώσσα - Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (europa.eu)

Marine pollution - Sources of pollution, methods of decontamination, legislation for the protection of the marine environment

<https://elinyae.gr/ethniki-nomothesia/pnp-tis-16-61982-fek-73a-1861982>