

**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ  
ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑΣ  
ΤΟΜΕΑΣ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑΣ  
ΠΜΣ «Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ  
ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ»**



**ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ:  
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΠΟΙΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ  
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ**

**ΙΣΑΚΟΓΛΟΥ ΑΝ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ  
ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ**

**ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΦΑΡΣΕΔΑΚΗΣ ΙΑΚ.  
ΜΕΛΗ: ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΜΑΓΓΑΝΑΣ ΑΝΤ.  
ΕΠΙΚ. ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΛΑΖΟΣ ΓΡ.**

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑΣ  
ΤΟΜΕΑΣ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑΣ  
ΠΜΣ «Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ  
ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ»

ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ:  
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΠΟΙΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ  
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

ΙΣΑΚΟΓΛΟΥ ΑΝ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ  
ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΦΑΡΣΕΔΑΚΗΣ ΙΑΚ.  
ΜΕΛΗ: ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΜΑΓΓΑΝΑΣ ΑΝΤ.  
ΕΠΙΚ. ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΛΑΖΟΣ ΓΡ.

ΑΘΗΝΑ 2005

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

Αρθρ.=	Άρθρο
Αριθμ.=	Αριθμός
Α.Ε.Π.=	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
Δ.Ε.Κ.=	Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
Εδαφ.=	Εδάφιο
Ε.Ε.Ε.=	Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
HEL.M.E.P.A=	Hellenic Maritime Environment Pollution Association
I.A.C.S=	International Association of Classification Societies
I.M.O.=	International Maritime Organization
ΚΥΑ=	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Μ.Ε.Π.Θ.Π.=	Μόνιμη Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος
Μ.Μ.Ε.=	Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας
Μ.Π.Ε.=	Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
Μ.Κ.Ο.=	Μη Κυβερνητικός Οργανισμός
Ν. =	Νόμος
Ν.Δ.=	Νομοθετικό Διάταγμα
Ο.Η.Ε.=	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
Παραγρ.=	Παράγραφος
Π.Δ.=	Προεδρικό Διάταγμα
Π.Ε.Κ.=	Πρωτοδικείο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
Περ.=	Περίπτωση
Υ.Ε.Ν.=	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

«Τρία είναι τα στοιχεία που συνθέτουν το εγκληματικό φαινόμενο. Αν λάβουμε υπόψη μας τη δυναμική του είναι ίσως καλύτερα να μιλήσουμε για τρεις χρόνους του εγκληματικού φαινομένου: τον κανόνα (ποινικό νόμο), την παράβαση (έγκλημα) και την κύρωση (ποινή)».<sup>1</sup>

Αν και η εγκληματολογία καλείται να διερευνήσει όλα τα στοιχεία που συνθέτουν το εγκληματικό φαινόμενο και να δώσει επιστημονικές απαντήσεις και για τη δημιουργία των ποινικών νόμων, εντούτοις μόλις τη δεκαετία του '70 συστηματοποιείται η μελέτη και η διερεύνηση της αναγωγής μιας συμπεριφοράς σε έγκλημα και του μετασχηματισμού διαφόρων συμφερόντων σε ποινικούς νόμους, σε σημείο που η μελέτη του νόμου να παύει να εξαντλείται στη διάπλαση και στη διατύπωση τυπολογικών ορισμών και επιφανειακών συστηματικών διακρίσεων.

Αν κάποιος θέλει να μιλήσει για το ποινικό δίκαιο επιστημονικά και με συνέπεια, δεν μπορεί παρά να λάβει υπόψη του τον ρόλο της ισχύος του κράτους στην δημιουργία του. Η διαδικασία λοιπόν της αναγωγής μιας συμπεριφοράς σε έγκλημα πρέπει να λάβει υπόψη της ότι η απόφαση μιας νομοθέτησης συνεπάγεται υπολογισμούς του πολιτικοοικονομικού και διοικητικού συστήματος.

Τον τελευταίο καιρό στον χώρο της εγκληματολογίας όλο και περισσότερο αποτελεί αντικείμενο μελέτης η έννοια του προστατευόμενου αγαθού και ο τομέας της αντεγκληματικής πολιτικής που σχετίζεται με την εγκληματοποίηση και ποινικοποίηση μιας συμπεριφοράς. Και αυτό γιατί μέσα από το τι ορίζει ο νομοθέτης κάθε φορά ως έγκλημα κινητοποιείται το σύστημα απονομής της ποινικής δικαιοσύνης.

Η έννοια του έννομου αγαθού είναι γνωστή ως ένα θεμελιώδες εργαλείο της επιστήμης και πράξης του ποινικού δικαίου για την ορθολογική θεμελίωση της ποινής. Συνδέεται με την αναζήτηση κριτηρίων ικανών να οδηγήσουν τον νομοθέτη στην προαγωγή ορισμένων συμπεριφορών ως αξιόποινων. Οι επιταγές και περιορισμοί που προέρχονται από το διεθνές δίκαιο εισάγουν το στοιχείο της διεθνικότητας στην αντεγκληματική πολιτική.

Αν και θα μπορούσε κανείς να θεωρήσει ότι δεν πρόκειται για επιταγές και περιορισμούς, με την έννοια ότι το κράτος τηρώντας τις εσωτερικές του εθνικές διαδικασίες είναι εκείνο που θα αποφασίσει να ενσωματώσει αυτές τις παραμέτρους στην έννομη τάξη του, εντούτοις σήμερα στα πλαίσια της προσπάθειας παγκοσμιοποίησης, της οικονομίας και της ένταξης της Ελλάδας στην Ε.Ε. και της διαμόρφωσης μιας ενιαίας ευρωπαϊκής οικονομικής αγοράς, με την κατάργηση συνόρων, την ελευθερία κυκλοφορίας κεφαλαίων, εμπορευμάτων, υπηρεσιών και προσώπων, η διεθνικότητα στη διαμόρφωση της αντεγκληματικής πολιτικής των κρατών προβάλλεται περισσότερο αναγκαία παρά ποτέ.

Η επιλογή του συγκεκριμένου θέματος για μελέτη και προβληματισμό οφείλεται σε αυτή την αναγκαιότητα να διερευνηθεί το εγκληματικό φαινόμενο από μια νέα οπτική γωνιά, πέρα της μελέτης των παραγόντων εγκληματογένεσης και διαχείρισης-αντιμετώπισης του παραβάτη ως ατόμου στα πλαίσια της αντίδρασης του επίσημου κοινωνικού ελέγχου. Η νέα αυτή τάση πραγματεύεται την διαδικασία ποινικής νομοθέτησης και τους παράγοντες διαμόρφωσής της.

Η ιδέα, να επικεντρωθεί στο δίκαιο προστασίας του θαλάσσιου χώρου ως ένα μέρος του περιβαλλοντικού δικαίου, είναι αρκετά ενδιαφέρουσα μια και η Ελλάδα

<sup>1</sup> Φαρσεδάκης Ιακ., Στοιχεία Εγκληματολογίας, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 1996, σελ. 14

στήριξε από τα σπάργανά της έως και σήμερα την οικονομία της σε αυτή τη πλουτοπαραγωγική πηγή. Ο θαλάσσιος χώρος απετέλεσε και αποτελεί πρωταρχική πηγή πλούτου. Η οικονομία της στηρίζεται σε σημαντικό βαθμό σε αυτό το φυσικό στοιχείο σε όλους τους τομείς: πρωτογενή (αλιεία, ιχθυοκαλλιέργειες κλπ.), δευτερογενή (βιομηχανίες, ναυπηγεία, διυλιστήρια), και τριτογενή (εμπόριο, εμπορική ναυτιλία, τουρισμός).

Επί μια δεκαετία ο στόλος που κατέχουν και διαχειρίζονται οι Έλληνες εφοπλιστές βρίσκεται στην κορυφή του διεθνούς στίβου με χωρητικότητα που το 2004 υπερβαίνει τα 180 εκατομμύρια τόνους και ποσοστό 18,3 % του παγκόσμιου στόλου. Από την διεθνή μεταφορική δύναμη του ελληνόκτητου στόλου εισήχθησαν στην Ελλάδα 9,5 δις ευρώ σε συνάλλαγμα. Η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, καθώς μετέχει στο 2,5% του ελληνικού ΑΕΠ, και στο 1,5% της συνολικής απασχόλησης, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι άμεσες επιδράσεις που σχετίζονται με τον επισκευαστικό και χρηματοπιστωτικό τομέα.

Ο τουρισμός αποτελεί έναν εξίσου σημαντικό οικονομικό τομέα, αφού πέραν της σημαντικής άμεσης απασχόλησης, συνδέεται και ενισχύει και λοιπούς τομείς της εθνικής οικονομίας. Μάλιστα το τουριστικό συνάλλαγμα ενισχύει σε τέτοιο βαθμό την εθνική οικονομία, που κατά χρονικές περιόδους ανταγωνίζεται το ναυτιλιακό.

Στην Ελλάδα κατά συνέπεια που η θάλασσα αποτελεί «πηγή ζωής», το πρόβλημα της ρύπανσης και υποβάθμισης του θαλάσσιου ύδατος συνεχώς και επιδεινώνεται. Τα οικοσυστήματα χάνουν όχι μόνο τη μερική, αλλά την ολική τους ικανότητα να παράγουν και να αναπαράγονται, με ότι συνέπειες απορρέουν από αυτό για το οικοσύστημα και τον ίδιο τον άνθρωπο. Η κρίση αξιοπιστίας των θεσμών κοινωνικού ελέγχου, η αναποτελεσματικότητα των μεθόδων και τεχνικών αντιμετώπισης του προβλήματος (όπως αποδεικνύεται εκ του αποτελέσματος μέσω της καταγραφής της ποιότητας του θαλασσίου ύδατος) και η έλλειψη από την ελληνική Πολιτεία συστηματικής καταγραφής των πηγών θαλάσσιας ρύπανσης, και έρευνας αξιολόγησης του υφιστάμενου κεντρικού σχεδιασμού, ελέγχου και αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης, συμπεριλαμβανομένης και της ισχύουσας νομοθεσίας, κέντρισε το ενδιαφέρον του συγγραφέα του παρόντος εκπονήματος.

Η παρούσα εργασία προσεγγίζει την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ως έννομου αγαθού μέσα από μια ιστορική οπτική και διερευνά την διαδικασία που οδήγησε στην «κατασκευή» του, μέσα από τις κοινωνικοπολιτικές συνθήκες τόσο στον διεθνή, όσο και στον εθνικό χώρο. Αναζητά και καταγράφει τη μορφή μέσα στο ιστορικό γίνεσθαι της περιβαλλοντικής πολιτικής που αφορά τη θαλάσσια ρύπανση σε επίπεδο διακυβερνητικών καθεστώτων διαχείρισης περιβαλλοντικής πολιτικής, αλλά και σε εθνικό επίπεδο. Ταυτόχρονα διερευνά τους παράγοντες δικαϊκής παραγωγής, μέσα από μία οικονομικοπολιτική ανάλυση του διεθνούς και εθνικού καθεστώτος, καθώς και το ιδεολογικό ρεύμα που διαπνέει την εκάστοτε πολιτική διαχείρισης του περιβαλλοντικού προβλήματος, ενώ παράλληλα αναζητά την ύπαρξη σχέσης τόσο μεταξύ διεθνούς νομοθετικής πολιτικής και εθνικής, όσο και των παραγόντων που επηρεάζουν την κάθε μία από τις παραπάνω πολιτικές.

Στα πλαίσια του παρόντος εκπονήματος έγινε προσπάθεια επέκταση της μελέτης και της έρευνας και εκτός του ποινικού δικαίου, προκειμένου γίνει μια συνολική επισκόπηση της νομοθετικής πολιτικής και στους λοιπούς κλάδους του δικαίου και αναζητηθεί η σχέση των κοινωνικών, οικονομικών και πολιτικών παραμέτρων στην παραγωγή του δικαίου και στις εκάστοτε επιλογές του νομοθέτη. Άλλωστε η ιστορική πραγματικότητα αναδεικνύει πλήθος συμπεριφορών που κατά περίπτωση διαχειρίζονται από διάφορα δικαϊκά συστήματα.

Η ερευνητική περιπλάνηση και μελέτη του αντικειμένου στηρίχθηκε στην άντληση γνώσεων τόσο από πρωτογενείς πηγές, όσο και από δευτερογενείς. Δημόσια αρχεία, αρχεία της Βουλής και διοικητικά έγγραφα, στατιστικά δεδομένα, ο έντυπος και ηλεκτρονικός τύπος, συνεντεύξεις με φορείς διαχείρισης περιβαλλοντικής πολιτικής και βιβλιογραφία αποτέλεσαν πηγή γνώσεων μέσα από μια κριτική οπτική προσέγγισης και ελέγχου, προκειμένου επιτευχθεί επιστημονική εγκυρότητα και αξιοπιστία των διαπιστώσεων, που σχετίζονται με τη βούληση και τους στόχους του νομοθέτη. Άξονες προσέγγισης του υλικού ήταν ότι η σχέση καθεστώτων περιβαλλοντικής διαχείρισης, οικονομικοκοινωνικής δομής και κρατούσας ιδεολογίας δεν καταγράφεται απλά στους νομικούς κανόνες, αλλά καθορίζει τη γενικότερη πολιτική του δικαίου πέραν της νομοθετικής, μέσα από μια διαδικασία αλληλεξάρτησης.

Το παρόν εκπόνημα με τίτλο: «Διεθνές Δίκαιο και Εθνική Νομοθετική Πολιτική: Το παράδειγμα της ποινικής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση» διαιρείται σε τρία μέρη.

Στο πρώτο μέρος κάτω από το τίτλο «Περιβάλλον Ανάπτυξη και Δικαιική Πολιτική» γίνεται μια ιστορική προσέγγιση του περιβαλλοντικού προβλήματος μέσα από περιόδους που διαχωρίζονται από την αγροτική, βιομηχανική και τεχνολογική επανάσταση (κεφάλαιο πρώτο). Επιχειρείται μια κωδικοποίηση των πηγών ρύπανσης (κεφάλαιο δεύτερο) και καταγραφή των συνεπειών αυτής σε ατομικό και συλλογικό επίπεδο στο χώρο της οικονομίας και υγείας σωματικής, ψυχικής και κοινωνικής (κεφάλαιο τρίτο). Αναπτύσσεται η σχετικότητα της ποινικής προστασίας του έννομου αγαθού θαλάσσιου περιβάλλοντος αναλυμένη σε δύο άξονες. Ο ένας άξονας αναφέρεται στην ιστορική σχετικότητα και πραγματοποιείται μέσω μιας σύντομης ιστορικής αναδρομής και ο δεύτερος στην νομική σχετικότητα στο ίδιο ιστορικοκοινωνικό σχηματισμό μέσω της αντιπαράθεσης του εννόμου αγαθού «θαλάσσιο περιβάλλον», με την «έννομη τάξη» και τα λοιπά έννομα αγαθά. Στο εγχείρημα αυτό αρωγός μας ήταν η ανθρωποκεντρική και η οικολογική προσέγγιση προστασίας του περιβάλλοντος που αναπτύσσεται στο δικαϊκό χώρο (κεφάλαιο τέταρτο). Προβληματιζόμαστε στη σχέση δικαίου και τεχνολογικής εξέλιξης, μέσα από τα ερωτήματα της δυνατότητας ελέγχου της τελευταίας καθώς και της μορφής της νομοθετικής προστασίας, όπως επίσης και του ρεαλισμού αυτού του ελέγχου, και οριοθετείται ο ρόλος του νομοθέτη ανάμεσα στη ολοένα αναπτυσσόμενη τεχνολογία και στο κίνδυνο που απορρέει για το θαλάσσιο περιβάλλον (κεφάλαιο πέμπτο), ενώ αναζητούμε το ρόλο του ποινικού δικαίου με τα λοιπά δικαϊκά συστήματα (κεφάλαιο έκτο). Ερευνάται και προσδιορίζεται ο ρόλος και η σχέση των πολιτικοοικονομικών συμφερόντων ως προσδιοριστικών παραγόντων, αλλά και περιοριστικών συνιστωσών στην διαδικασία αναγωγής μιας συμπεριφοράς σε έγκλημα, εκφραζόμενα μέσω της κρατικής εξουσίας, των επαγγελματικών ενώσεων-οργανώσεων-σωματείων, των οικολογικών οργανώσεων, της κοινής γνώμης, των ομάδων ειδικών επιστημόνων και των τεχνοκρατών, με την συμβολή των μέσων μαζικής επικοινωνίας (κεφάλαιο έβδομο). Ενώ τέλος επισημαίνεται η συμβολή της πολιτικοδιοικητικής οργάνωσης, κοινοβουλίου, κυβέρνησης, διοίκησης και προσδιορίζεται ο βαθμός και το περιεχόμενο αυτής (κεφάλαιο όγδοο) και οι νομικοτεχνικές δογματικές περιορισμοί (κεφάλαιο ένατο).

Στο δεύτερο μέρος που τιτλοφορείται «Διεθνής Δικαιική Πολιτική Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος» καταγράφονται οι οικονομικοπολιτικές συνιστώσες διεθνοποίησης του περιβαλλοντικού προβλήματος και η κατοχύρωση της προστασίας του περιβάλλοντος ως δικαίωμα τρίτης γενιάς (κεφάλαιο πρώτο), οι διεθνείς οργανισμοί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ως περιβαλλοντικά

καθεστώτα διαχείρισης του προβλήματος της θαλάσσιας ρύπανσης και παραγωγής soft και hard law, με έμφαση στον I.M.O., τον κυρίαρχο διεθνή οργανισμό στο θαλάσσιο χώρο (κεφάλαιο δεύτερο) και αναζητούνται με παράμετρο την γεωγραφική κάλυψη οι διεθνείς συμβάσεις παγκόσμιου (κεφάλαιο τρίτο), περιφερειακού και διμερούς χαρακτήρα (κεφάλαιο τέταρτο), οι σχέσεις μεταξύ τους και οι οικονομικοπολιτικές συνιστώσες διαμόρφωσής αυτών και πολιτικών που εγκαθιδρύουν, μέσα από μια ιστορική, συγκριτική καταγραφή. Καταγράφεται το διεθνές δικαιικό πλαίσιο αστικής ευθύνης, το οποίο παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, αφού γίνονται εμφανέστερα τα πολιτικοοικονομικά συμφέροντα διαμόρφωσής του και οι οικονομικές παράμετροι, αλλά και λόγω του ποινικού ενδιαφέροντος από την οπτική, ότι ο χώρος αυτός καθιερώνει πιστοποιητικά και βιβλία, η μη ύπαρξη των οποίων επιφέρει πέραν των πειθαρχικών ακόμη και ποινικές κυρώσεις (κεφάλαιο πέμπτο) και αναλύεται η μονομερής εθνική πολιτική των Η.Π.Α. για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και η αντίδραση σε αυτό από τη διεθνή δικαιική κοινότητα (κεφάλαιο έκτο). Επιπρόσθετα αναλύεται η ευρωπαϊκή κοινοτική πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος μέσω της μελέτης του πρωτογενούς και δευτερογενούς δικαίου, των γενικών αρχών περιβαλλοντικής πολιτικής και της νομολογίας του Δ.Ε.Κ., και καταγράφεται παράλληλα η μορφή και οι συνιστώσες αντίδρασης της Ε.Ε. στις περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων στην περιοχή της, καθώς και του ελέγχου της χημικής βιομηχανίας (κεφάλαιο έβδομο). Τέλος επιχειρείται η καταγραφή των προγραμμάτων δράσης που αναπτύσσονται και οι κατευθύνσεις δράσεις τους (κεφάλαιο όγδοο) και η νομοθετική πολιτική σε κράτη μέλη της Ε.Ε. ως μια προσπάθεια διερεύνησης της περιβαλλοντικής πολιτικής από αλλοδαπά εθνικά καθεστώτα (κεφάλαιο ένατο).

Στο τρίτο και τελευταίο μέρος του εκπονήματος με τίτλο «Νομοθετική Πολιτική Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος στην Ελλάδα» καταγράφεται η ιστορική προσέγγιση της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, το γενικό νομοθετικό πλαίσιο, η προληπτική και κατασταλτική πολιτική και οι παράγοντες μεταστροφής της πολιτικής (κεφάλαιο πρώτο), προβληματιζόμαστε στη συνταγματική κατοχύρωση της προστασίας του περιβάλλοντος (κεφάλαιο δεύτερο) και στις θεμελιώδεις αρχές, σκοπούς και κατευθύνσεις του νόμου 743/77 για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, όπως έχει κωδικοποιηθεί και ισχύει σήμερα, καθώς επίσης αντιπαραθέτουμε σε αυτόν, το νόμο 1650/86 προσπαθώντας να διερευνήσουμε την ύπαρξη ή μη ενιαίας περιβαλλοντικής νομοθετικής πολιτικής και στρατηγικής, διαγράφοντας επίσης μια γρήγορη τροχιά στις λοιπές νομικές ρυθμίσεις, που δεν αναφέρονται άμεσα στην διαχείριση της θαλάσσιας ρύπανσης, αλλά που έμμεσα σχετίζονται με αυτήν (κεφάλαιο τρίτο), ενώ επιπρόσθετα μέσα από την καταγραφή των αποφάσεων της εθνικής νομολογίας και των γενικών αρχών επισημαίνεται η συμβολή αυτών στο νομοθετικό γίγνεσθαι (κεφάλαιο τέταρτο). Αναλύεται η έλξη του διεθνούς δικαίου, οι παράγοντες και ο τρόπος υιοθέτησής του από τον Έλληνα νομοθέτη, μέσα από μία ιστορική και οικονομικοπολιτική προσέγγιση (κεφάλαιο πέμπτο) και επισημαίνεται η θέση της Ελλάδας στην περιβαλλοντική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η διαδικασία προσαρμογής του ελληνικού δικαίου στο κοινοτικό, μια και η ένταξη της χώρας μας στο προαναφερόμενο διακυβερνητικό σχηματισμό βασίζεται στην τήρηση συγκεκριμένων νομικών υποχρεώσεων, εξετάζοντας μέσα σε αυτό το πλαίσιο και δύο χαρακτηριστικές περιπτώσεις εμπλοκής της ελληνικής έννομης τάξης με την ευρωπαϊκή: των υποθέσεων του Κηφισού και Κουρουπητού (κεφάλαιο έκτο).

Στο τέλος του εκπονήματος παρατίθεται παράρτημα με πίνακες διατάξεων απορρεουσών από την διεθνή έννομο τάξη μαζί με τα Π.Δ. και τις Υ.Α. που τις υιοθέτησαν και χάρτες που συντελούν στην κατανόηση του συγγραφικού υλικού.

Γνωρίζοντας ότι στα πλαίσια της παρούσης εργασίας ενταγμένης σε μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών, με βασικό τροχοπέδη το χρόνο, δεν είναι δυνατόν να εξαντληθεί ένα τόσο ενδιαφέρον και αναλυμένο από ποικίλους επιστημονικούς χώρους θέμα, ευελπιστούμε η συγγραφή του παρόντος εκπονήματος να δώσει απαντήσεις στα ερωτήματα του αναγνώστη και να προκαλέσει νέα ερεθίσματα και προβληματισμούς για την προαγωγή της επιστημονικής γνώσης.



**ΜΕΡΟΣ Α΄**

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ  
ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Το γήινο περιβάλλον στα εκατομμύρια έτη ζωής του, έχει υποστεί τρομακτικές αλλαγές τόσο ως αποτέλεσμα γεωλογικών και φυσικών διεργασιών,<sup>2</sup> όσο και ανθρωπογενών επεμβάσεων.<sup>3</sup> Η σχέση μεταξύ άνθρωπου και φύσης διαπνέεται από ένα ιδιόμορφο χαρακτήρα λόγω αφενός του γεγονότος ότι ο άνθρωπος αποτελεί συστατικό στοιχείο των φυσικών οικοσυστημάτων και αφετέρου της έντονης δράσης του ανθρώπου να κυριαρχήσει της φύσης. Ο άνθρωπος ενώ συνδέεται ως βιολογική μονάδα με το υπόλοιπο οικοσύστημα, εντούτοις οι αυξημένες του, σε σχέση με τις άλλες βιολογικές μονάδες, ικανότητες σύνθετων εγκεφαλικών διεργασιών,<sup>4</sup> του παρέχει την δυνατότητα να παρέμβει στο περιβάλλον με καθοριστικό τρόπο προκειμένου ικανοποιήσει παραγωγικές και καταναλωτικές ανάγκες του. Έτσι ενώ η σχέση ανθρώπου και περιβάλλοντος ξεκίνησε από την ανάγκη του πρώτου για επιβίωση, έφθασε στις μέρες μας στη συστηματική σύληση του τελευταίου.

Κάτω από το πρίσμα της ιστορικής προσέγγισης του ευρωπαϊκού χώρου, το περιβαλλοντικό πρόβλημα είναι κατανοητό μέσα από τις οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και επιστημονικές-τεχνολογικές εξελίξεις, με σημεία αναφοράς την αγροτική, τη βιομηχανική και την τεχνολογική επανάσταση.<sup>5</sup>

### 1. Προβιομηχανική Περίοδος

Στα πρώτα στάδια της ανθρώπινης παρουσίας, η επέμβαση του ανθρώπου στη φύση συνίστατο στην ικανοποίηση βασικών αναγκών επιβίωσης του (π.χ. τροφή, ένδυση), λειτουργώντας ο άνθρωπος ως ομαλό στοιχείο των φυσικών οικοσυστημάτων. Οι αρχικές δραστηριότητές του ως τροφосуλλέκτη μπορεί να δημιούργησαν κάποιες ελλείψεις συγκεκριμένων μορφών πανίδας και χλωρίδας σε περιορισμένο τοπικό επίπεδο, όμως η συνεχή μετακίνησή του εκμηδένιζε ουσιαστικά αυτές, αφού επέτρεπε στη φύση να ανακυκλώνει τα συστατικά της.

---

<sup>2</sup> Η θεώρηση ότι ο εθνικός και διεθνής νομοθέτης δεν ενασχολείται με τη υποβάθμιση του περιβάλλοντος από γεωλογικές και φυσικές διεργασίες και φαινόμενα π.χ. ηφαιστεια, πλημμύρες οφείλεται στο ότι αυτά δεν υποβαθμίζουν το περιβάλλον αλλά αποτελούν μια φυσική εξέλιξη του στο βαθμό που η φύση της ως οργανισμός εξελίσσεται. Άλλωστε οι περισσότερες γεωλογικές και φυσικές διεργασίες με καταστροφικό χαρακτήρα είναι αποτέλεσμα ανθρωπίνων δραστηριοτήτων είτε μεμονωμένων (σπάνια) είτε συνδυασμένων δράσεων (πιο σύνηθες). Κατά συνέπεια ο νομοθέτης επικεντρώνει το ενδιαφέρον του στον ανθρώπινο παράγοντα, ο οποίος μπορεί να αποτελέσει και υποκείμενο δικαίου.

<sup>3</sup> Η εξελικτική πορεία περιγράφεται στο: Γκρήφαν Μόνικα, (επιμ.) Greenpeace, Αθήνα εκδ. Μετά τη Βροχή, 1986, σ. 7.

<sup>4</sup> Η ικανότητα σύνθετων λογικών διεργασιών θεωρούνται βασικά στοιχεία διαφοροποίηση του ανθρώπου από τα υπόλοιπα έμβια όντα, όχι όμως και το μοναδικό.

<sup>5</sup> Από ισχνά στοιχεία που υπάρχουν για τον υπόλοιπο γήινο χώρο, φαίνεται ότι λαοί της Αμερικής, Αυστραλίας, Κεντρικής και Νότιας Αφρικής πριν δεχθούν την επίδραση του ευρωπαϊκού πολιτισμού επιβίωσαν με έντονη την οικολογική συνείδηση. Μάλιστα και σήμερα γηγενείς της Αυστραλίας, των Νησιών του Ειρηνικού, κλπ. απορρίπτουν το «δυτικό» τρόπο ζωής, βλέπε σχετικά Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γρ., Διεθνής προστασία του περιβάλλοντος, Διεθνείς πολιτικές και δίκαιο του περιβάλλοντος, τόμ. Ι, Αθήνα, εκδ. Παπαζήσης, 1990, σελ.59 και Domergues Pierre, «Η υπόθεση του κόλπου Τζέημς», Διεθνής Πολιτική (Ελληνική έκδοση Le Monde Diplomatique), τευχ.Ι., Νοέμβριος 1976, σελ.20.

Με την αγροτική επανάσταση και με την ανάπτυξη της οικόσιτης κτηνοτροφίας εμφανίσθηκαν τα πρώτα περιβαλλοντικά προβλήματα, εμβρυακού βαθμού. Τη χρονική αυτή περίοδο που ο άνθρωπος αποκτά μόνιμη εγκατάσταση, και αρχίζει να δημιουργεί ανθρωπογενές περιβάλλον, η επέμβασή του στη φύση αποκτά ένα πιο σύνθετο τρόπο. Οι πρώτοι οικισμοί δημιουργούνται και προοιωνίζεται η ανάπτυξη αστικών τρόπων κοινωνικής οργάνωσης. Μόνιμοι θύλακες υποβάθμισης του περιβάλλοντος με τάσεις επέκτασης κυρίως στον περιμετρικό χώρο κάνουν την εμφάνισή τους<sup>6</sup> π.χ. μόλυνση υδάτινου χώρου κατά το 2100 π.Χ. στην περιοχή των Χετταίων.<sup>7</sup>

Κατόπιν με την δημιουργία των πόλεων-κρατών και την ανάπτυξη νέων μεθόδων και τεχνικών για την εκμετάλλευση των πρώτων υλών, με κύριες εκφάνσεις την λατόμευση λίθων, την εξόρυξη μεταλλευμάτων, την αποψίλωση δασικών εκτάσεων, την υπερβόσκηση περιοχών, τις υδραυλικές διευθετήσεις κ.λ.π. ο βαθμός περιβαλλοντικής υποβάθμισης<sup>8</sup> αυξάνεται. Στην αρχαία Ελλάδα και στις αστικές περιοχές για παράδειγμα εμφανίζεται ατμοσφαιρική ρύπανση από καπνό και σκόνη μεταλλουργικών δραστηριοτήτων, όπως επίσης και ρύπανσης νερών, δυσοσμίας αποχετευτικών δικτύων κλπ.. Η ανάπτυξη της ανθρωποκεντρικής θεώρησης επηρεάζει τη σχέση ανθρώπου και περιβάλλοντος, ενώ οι πολεμικές εκστρατείες και συγκρούσεις επιδεινώνουν τις αρχικές αρνητικές συνέπειες.

Τα προβλήματα συνεχίζονται με αυξητική τάση και στη περίοδο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, με την Ρώμη να υφίσταται καθημερινά προβλήματα μόλυνσης του πόσιμου νερού από απόβλητα και ρύπους από εργαστήρια της εποχής σε βαθμό που είχαν οριοθετηθεί συγκεκριμένες περιοχές λειτουργίας τους. Παράλληλα η ανάπτυξη των εξορυκτικών δραστηριοτήτων για την κάλυψη ειρηνικών και πολεμικών αναγκών συνέβαλλε στο βαθμό που της αναλογεί στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος.<sup>9</sup>

Την περίοδο του Μεσαίωνα το φυσικό περιβάλλον εξακολουθεί να υποβαθμίζεται. Περιοχές της Αγγλίας, Βόρειας Ιταλίας, κοιλάδας του Ρήνου κλπ. αποτελούν χαρακτηριστικές περιπτώσεις, όπου με τις εκχερσώσεις και τις αποξηράνσεις υδροτόπων, με την εξόρυξη μετάλλων και την υλοτομία, καθώς επίσης με την μεταλλουργία, την υαλουργία, την εριουργία-υφαντουργία κ.λπ., ο άνθρωπος επεμβαίνει στο περιβάλλον με εντονότερο τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα. Η όλο και μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού στις αστικές περιοχές κατά το τέλος του Μεσαίωνα επιδεινώνει την κατάσταση και ως συνέπεια των υποβαθμισμένων συνθηκών υγιεινής και διαβίωσης, έχουμε την εκδήλωση μαζικού χαρακτήρα επιδημιών, με την μορφή της χολέρας, τυφοειδούς πυρετού και ενδημικής δυσεντερίας. Παρόλα αυτά, την περίοδο αυτή μπορεί μεν τα περιβαλλοντικά προβλήματα να παρουσιάζουν ένα μόνιμο χαρακτήρα με τη δημιουργία θυλάκων

---

<sup>6</sup> Βλ. Morris Brian, Η εξέλιξη των απόψεων για τη φύση, Οικολογία και Περιβάλλον, τεύχος 11, 1983, σ.σ.83-89, και Σάμουελ Πιέρ, Οικολογία, Αθήνα, εκδ. Βέργος, 1973 και Blunden John, Η επίδραση του ανθρώπου στο περιβάλλον, στο Open University, Άνθρωπος και Περιβάλλον II, Αθήνα, εκδόσεις Κουτσούμπος, 1998

<sup>7</sup> Ιωαννίδης Δ., Η ποινική προστασία του περιβάλλοντος και η έννοια του περιβαλλοντικού θύματος στο: επιμ. Ζαραφονίτου Χρ, Η προστασία του περιβάλλοντος από εγκληματολογική σκοπιά, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 1996, σελ. 162

<sup>8</sup> Μάλιστα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις οι παρεμβάσεις αυτές θεωρείται ότι ξεπέρασαν τα όρια αναδημιουργίας των φυσικών οικοσυστημάτων με αποτέλεσμα εκτενή ερημοποίηση ή πλημμύρες βλ. Σαμιώτης Γ. , Τσάλτας Γρ., 1990, όπ. π., σελ 57. Βλέπε επίσης Κανελλόπουλος Αθ. Οικολογία και Οικονομική του περιβάλλοντος, Αθήνα, εκδόσεις Καραμπερόπουλος. 1985

<sup>9</sup> Βλ. σχετικά Blunden John, 1998,οπ.π. και Κώττης Γ. , Οικονομική της Προστασίας του περιβάλλοντος , Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση , 1975,σ.70

υποβάθμισης του περιβάλλοντος, όμως η υποβάθμιση δεν έχει καθοριστικό χαρακτήρα για το ίδιο το περιβάλλον ή για τα στοιχεία του σαν όρο ύπαρξης, ποιότητας ζωής και ανάπτυξης των ανθρώπινων κοινωνιών, γεγονός που θα αρχίσει να διαφαίνεται την περίοδο της εκβιομηχάνισης.

## 2. Βιομηχανική Επανάσταση και Βιομηχανική Περίοδος

Με αφετηρία το 18<sup>ο</sup> αιώνα μ.Χ.<sup>10</sup> η βιομηχανική επανάσταση με χαρακτηριστικά της, την εισαγωγή του βιομηχανικού συστήματος παραγωγής, την αυτοματοποίηση της παραγωγής με τη χρήση μηχανών, την εισαγωγή νέων μορφών ενέργειας και τη σημαντική εξέλιξη των μέσων μεταφοράς, επιδρά καταλυτικά στη σχέση περιβάλλοντος και ανθρώπου. Οι οικονομικές, τεχνολογικές, κοινωνικές και πολιτιστικές αλλαγές την περίοδο αυτή ήταν ραγδαίες. Οι παράγοντες που οδήγησαν στην καθημερινή θυσία του περιβάλλοντος, εντάσσονται στο πλαίσιο ενός ευρύτερου οικονομικού φαινομένου το οποίο μέσα από τη φιλοσοφική θεώρηση της γενικότερης κοινωνικής ηθικής μετεξελίχθηκε σε πολιτική πλέον ιδεολογία, με βάσεις που στηρίζουν τη νεοαποικιοκρατική προσπάθεια επικυριαρχίας του ανθρώπου πάνω στο φυσικό του χώρο. Υπό την πίεση για αύξηση των οικονομικών μεγεθών, το περιβάλλον αποτέλεσε μια από της οικονομικές παραμέτρους μείζονος σημασίας για την επίτευξη των στόχων.

Οι ιδεολογικές τάσεις και αντιλήψεις της εποχής τόσο από την μεριά των Α. Σμιθ, Ρ. Μπέικον, Φ. Μπέικον, Καρτέσιου, Νεύτωνα κλπ., όσο και από την ριζοσπαστική πλευρά των Κ. Μαρξ και Φ. Ένγκελς υποβοηθούν την ανάπτυξη μιας πατερναλιστικής-εξουσιαστικής σχέσης ανθρώπου-περιβάλλοντος.<sup>11</sup> Έτσι στην πρώτη περίπτωση των χωρών με καθεστώς ελεύθερης οικονομίας ουσιαστικό ρόλο άσκησε η επιδίωξη μεγιστοποίησης του επιχειρηματικού και ατομικού κέρδους, ενώ στη δεύτερη η πίεση ήταν αποτέλεσμα των «αναγκαιοτήτων» που επέβαλε η δόμηση του υπαρκτού σοσιαλισμού.<sup>12</sup> Κατά τη βιομηχανική επανάσταση και την περίοδο που την ακολούθησε ο έμφυτος σκοπός της επιβίωσης του είδους έχει υπερκερασθεί από την απληστία, την υπεροψία και την αυταρχικότητα, χάριν των οποίων το ανθρώπινο γένος επιχειρεί να εκμεταλλευθεί, υποτάξει, και τελικά καταστρέψει το φυσικό και βιολογικό περιβάλλον. Η καθολική επικράτηση των οικονομικών κριτηρίων στις παραγωγικές διαδικασίες και η αξιοποίηση των επιτευγμάτων της μηχανής, μέσω της αλόγιστης χρήσης των δυνατοτήτων της, με την σε προηγούμενο στάδιο άναρχη εκμετάλλευση των πρώτων και ενεργειακών υλών, είναι χαρακτηριστικό και των δύο μοντέλων ανάπτυξης, αφού αυτό που σε θεωρητικό επίπεδο διαφέρει είναι το αποτέλεσμα αυτής της ανάπτυξης ποιοι το καρπώνονται και όχι ο παράγοντας φυσικό περιβάλλον.

<sup>10</sup> Από άλλους μελετητές θεωρείται η διαδικασία της βιομηχανικής επανάστασης να αρχίζει σε κάποια μορφή από τον 13<sup>ο</sup> αιώνα μ.Χ. με επίκεντρο την υφαντουργία στην Αγγλία, ενώ από άλλους στην ίδια χώρα περίπου το 1760 μ.Χ., βλ. περισσότερα UNESCO, Λεξικό Κοινωνικών Επιστημών, Αθήνα, εκδόσεις Ελληνική Παιδεία, 1972, σ.σ.99-101

<sup>11</sup> Βέβαια στο πλαίσιο της συνολικής εργασίας των Μαρξ και Ένγκελς υπάρχουν σπέρματα που μαρτυρούν οικολογικό προβληματισμό, όμως στα έργα τους αποβλέπουν στην «όλο και μεγαλύτερη ανάπτυξη των παραγωγικών δυνάμεων», θεωρώντας τη φύση σαν αναλλοίωτο υπόβαθρο της ταξικής πάλης. Βλέπε Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γρ., 1990, οπ.π., σελ.61, πρβλ. Benthon Ted, Marxism and natural limits: An ecological critique and reconstruction, in New Left Review, No 178, 1989 και Λουλούδης Λ., Εν ονόματι του οικολογικού αντιλόγου, στα Σύγχρονα Θέματα, τεύχ. 7, 1980

<sup>12</sup> Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γρ., 1990, οπ.π., σελ.84

Η αστικοποίηση, που ως φαινόμενο προϋπήρχε, αυτή τη περίοδο εντείνεται. Οι χωρίς επαρκείς περιβαλλοντικές προϋποθέσεις μεγέθυνση των πόλεων, κυρίως σε χώρους μαζικής εγκατάστασης βιομηχανικού εργατικού δυναμικού, δημιουργούν προβλήματα ποιότητας ζωής.<sup>13</sup>

Η γεωργική δραστηριότητα καλείται να ικανοποιήσει τις ανάγκες ενός μεγάλου αριθμού βιομηχανικού πληθυσμού και για την επίτευξη του έργου της, υποβοηθείται με νέο τεχνικομηχανικό εξοπλισμό και μεθόδους. Η μηχανοποίηση της έρχεται να καλύψει το κενό που δημιούργησε το μειωμένο γεωργικό ανθρώπινο δυναμικό σε συνδυασμό με την παραγωγή μεγάλων ποσοτήτων προϊόντων για τα αστικά κέντρα. Η αναγκαιότητα μετεξέλιξης και εντατικοποίησης της γεωργικής παραγωγής στηρίζεται τόσο στην χρησιμοποίηση της «μηχανής», όσο και στην χρήση λιπασμάτων όπως νιτρικά και φωσφορικά άλατα, που μεταφέρονται από τις υδάτινες πηγές στη θάλασσα προκαλώντας ανάπτυξη των θαλάσσιων αλγών.<sup>14</sup>

Παράλληλα με την ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος από τις γεωργικές δραστηριότητες, και η βιοτεχνία και η βιομηχανία συμβάλλει με τα απόβλητα, βαρέα μέταλλα και λοιπές ρυπογόνες ουσίες στην επιδείνωση του φαινομένου. Η βιομηχανική παραγωγή στηριζόμενη σε μια λαθεμένη αντίληψη για το περιβάλλον, «επιτίθεται» σε αυτό μέσω της άναρχης εξερεύνησης και εκμετάλλευσης των πρώτων υλών, της ταυτόχρονης επέκτασης των τεχνητών ανθρωπίνων οικοσυστημάτων σε βάρος των φυσικών, με κύριες εκφάνσεις τις αποξηράνσεις υγροτόπων, λιμνοθαλασσών κλπ. Το πετρέλαιο ανάγεται σε κύρια πηγή ενέργειας όχι μόνο για την βιομηχανική παραγωγή, αλλά και πηγή ενέργειας για την ικανοποίηση ανθρώπινων αναγκών βασικών ή μη π.χ. θέρμανσης, μετακίνησης.

Στην προσπάθεια μείωσης του κόστους, οι βιομηχανικές παραγωγικές μονάδες συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένα γεωγραφικά σημεία. Αυτό έχει ως συνέπεια αφενός, συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές να δέχονται το μεγαλύτερο ποσοστό ρύπανσης του περιβάλλοντος, με την απόρριψη στο περιβάλλον των «άχρηστων» υλικών, ενέργειας και ουσιών που δεν χρησιμοποιήθηκαν, είτε λόγω ελλείψεως της απαιτούμενης τεχνογνωσίας της εποχής, είτε λόγω της θεώρησης ότι η αξιοποίησή τους είναι οικονομικά μη ορθολογική και συμφέρουσα, και αφετέρου να διαμορφώνεται μια γεωγραφική απόσταση μεταξύ παραγωγικών μονάδων, καταναλωτικών κέντρων και κέντρων διάθεσης πρώτων και ενεργειακών υλών.

Η γεωγραφική απόσταση μεταξύ παραγωγικών μονάδων, καταναλωτικών κέντρων και κέντρων διάθεσης πρώτων και ενεργειακών υλών οδήγησε σε ανάπτυξη και αύξηση των μεταφορών στο σύνολό τους, με ηγέτη την θαλάσσια ως την πιο μαζική και οικονομικά συμφερότερη. Η αύξηση των μεταφορών και η μαζική μεταφορά προϊόντων και πρώτων και ενεργειακών υλών αυξάνει όμως τον κίνδυνο για ρύπανση και μάλιστα μεγαλύτερων ποσοτικά διαστάσεων, ιδιαίτερα όταν οι θαλάσσιοι οδοί είναι συνήθως συγκεκριμένοι.

Στο βωμό του κέρδους και της οικονομικής ανάπτυξης τα πάντα θυσιάζονται σε σημείο που η περίοδος από τη βιομηχανική επανάσταση έως και την τεχνολογική που θα την ακολουθήσει, σε αντιδιαστολή με το παρελθόν, να χαρακτηρίζεται από προβλήματα ποιότητας ανθρώπινης ζωής και περιβάλλοντος μόνιμα και σημαντικά.

<sup>13</sup> Ο Engels Fr., στο έργο του : Η κατάσταση της εργατικής τάξης στην Αγγλία, Αθήνα, εκδόσεις Μπάυρον, 1985-9, παραθέτει χαρακτηριστικές περιγραφές για τις βιομηχανικές πόλεις της Αγγλίας.

<sup>14</sup> Μόνο τα τρία μεγάλα ποτάμια, Ροδανός, Πάδος και Έβρος απορρίπτουν στην Μεσόγειο ετησίως 60.000 τόνους ρυπαντών βλ. σχετ. Παπαδημητρίου Ιωάννα, ...Μαύρη θάλασσα η Μεσόγειος, Έθνος, 14/04/05

### 3. Μεταβιομηχανική - Τεχνολογική Περίοδος

Με το πέρασμα του χρόνου η κατακλυσμιαία ταχύτητα των τεχνολογικών εξελίξεων και εφαρμογών της ωθεί την ανθρώπινη κοινωνία στα ανώτερα στάδια του τεχνικού πολιτισμού, με συνεχή και αέναη ανάπτυξη.<sup>15</sup> Η τεχνολογία «νέας γενεάς» απόγονος της επανάστασης της μηχανής του 19ου αιώνα και των αρχών του 20ου, αποτελεί στη σημερινή εξελιγμένη μορφή της, προϊόν της επιστημονικοτεχνικής προόδου που συντελέστηκε στην εικοσαετία του 1940-60 στους τομείς της ατομικής φυσικής, της οργανικής χημείας, της ραδιοφυσικής, της βιολογίας κλπ., οδηγώντας σε αυτό που καλείται «τεχνολογική» επανάσταση.

Η σύγχρονη τεχνολογία είναι τόσο προηγμένη που γίνεται πια λόγος για «υψηλή τεχνολογία». Η χρήση και τελειοποίηση της ενσωματώνει όχι μόνο τη φυσική δύναμη του ανθρώπου, γεγονός που ήδη έχει επιτευχθεί με την εισαγωγή της μηχανής την περίοδο της βιομηχανικής ανάπτυξης, αλλά και μέρος της διανοητικής του λειτουργίας. Με ρυθμό ανάπτυξης που οδηγεί σε απόσυρση του 7% ανά έτος της χρησιμοποιούμενης τεχνολογικής γνώσης, και χρήση εντελώς νέας τεχνολογικής εφαρμογής κάθε δέκα χρόνια, τα κρίσιμα ερωτήματα του «πως», «σε ποιόν βαθμό» και «προς ποια κατεύθυνση» επιδρά η εξέλιξη της τεχνολογίας, δεν απαντώνται από την ίδια την τεχνολογία αλλά από το πλαίσιο μέσω στο οποίο τα επιτεύγματα της εντάσσονται και εφαρμόζονται. Το πλαίσιο το οποίο θα αναπτυχθεί και εφαρμοσθεί είναι που καθιστά κάθε νέα τεχνολογική εφαρμογή ως απειλή.<sup>16</sup> Το γεγονός δηλαδή ότι για να επιδράσει θετικά ή αρνητικά απαιτείται η μεσολάβηση ενός πλαισίου αναγκών – στόχων και μεθόδων, τεχνικών πρακτικών με βάση το οποίο αναζητούνται και υιοθετούνται ή αναπτύσσονται εξ αρχής και ενσωματώνονται οι ανάλογες τεχνολογικές επινοήσεις.

Στην σύγχρονη εποχή η τεχνολογία ως μια οικονομική, πολιτική και κοινωνική επιλογή των επί μέρους κρατών και της διεθνούς κοινότητας συνολικά, εντάχθηκε στο ήδη προϋπάρχον οικονομικοπολιτικό πλαίσιο.<sup>17</sup> Η αξιοποίηση των επιτευγμάτων της τεχνολογίας εντάσσεται σε αναπτυξιακά μοντέλα που επικεντρώνονται σε στόχους μονοδιάστατου οικονομικού χαρακτήρα, με αιχμή την αύξηση της

<sup>15</sup> Βλ. Τόλφερ Άλβιν, Το τρίτο κύμα, Αθήνα, Κάκτος, 1982.

<sup>16</sup> Χάιδου Ανθ., Εγκληματολογικά Κείμενα : Ανήλικοι, Ναρκωτικά, Κοινωνικός Έλεγχος, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 2003, σελ.97

<sup>17</sup> Ακόμη και χώρες του λεγομένου «Τρίτου Κόσμου» που παραδοσιακά ζούσαν αρμονικά με το περιβάλλον, κάτω από την πίεση έντονων κοινωνικών και οικονομικών ανισοτήτων αναπτύσσουν μια θεώρηση, επηρεασμένη της περισσότερες φορές και από το προϋπάρχον αποικιακό καθεστώς, όπου βασικός στόχος γίνεται η ανάπτυξη τους έστω και με τίμημα την προσβολή του περιβάλλοντος, θεωρώντας την προστασία του ως ανασχετική δύναμη στο όραμα για οικονομική και κοινωνική ευμάρεια. Στις χώρες αυτές επικρατεί ένα αληθινό πάθος για ανάπτυξη μέσα από τα πεπατημένα μονοπάτια (κλασικού τύπου βιομηχανία, πετρελαιοπαραγωγή, εξηλεκτρισμός μέσω του πετρελαίου κλπ). Μάλιστα σε αυτή την θεώρηση βρίσκουν συμμάχους από τον λεγόμενο «ανεπτυγμένο οικονομικό χώρο». Σε αυτό συνετέλεσε τα περισσότερα από τα 160 περίπου κράτη της σύγχρονης διεθνούς κοινότητας διαθέτουν την ικανότητα «εξαγωγής» ρύπανσης-μόλυνσης και αυτή την ασκούν στα φυσικά οικοσυστήματα είτε άλλων κρατών, είτε χώρων εκτός εθνικής δικαιοδοσίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η Διάσκεψη για τη βιώσιμη ανάπτυξη του ΟΗΕ στο Γιοχάνεσμπουργκ, όπου προέκυψε μια ιδιότυπη συμμαχία Τρίτου Κόσμου-Αμερικής σε βασικό άξονα την φιλελευθεροποίηση των αγορών και την ανεμπόδιστη κίνηση του πετρελαίου και κατά των ρυθμίσεων για την περιβαλλοντική προστασία. Σε αυτό το πλαίσιο ο Τρίτος Κόσμος έστρεψε την πλάτη του στην Ευρώπη μη αποδεχόμενος από αυτήν ούτε τη δωρεάν παροχή τεχνολογίας ήπιων και ανανεώσιμων μορφών ενέργειας, βλ. σχετ. Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γρ., 1990, οπ.π.,σελ.67

παραγωγής και κατανάλωσης αγαθών, χωρίς μακροπρόθεσμη προοπτική. Με το δημογραφικό φαινόμενο και την αστικοποίηση να συνεχίζουν να αυξάνουν,<sup>18</sup> την επιλογή για αύξηση οικονομικών μεγεθών και μεγιστοποίηση του ατομικού και επιχειρηματικού κέρδους να παραμένει, πολύ δε μάλλον τώρα που οι τεχνολογικές εξελίξεις δίνουν τη δυνατότητα για επιτάχυνση επίτευξης των στόχων, και με τον καταμερισμό εργασίας να ξεπερνά τα κρατικά όρια και να εντάσσεται σε ένα παγκόσμιο χώρο, όπου τα ολιγοπώλια και μονοπώλια κυριαρχούν, η αρχή πως «το περιβάλλον δεν είναι ούτε ανεξάντλητο ώστε να αντέχει σε συνεχή και εντατική εκμετάλλευση, ούτε απρόσβλητο ώστε να αντέχει σε απεριόριστη απόρριψη αποβλήτων»<sup>19</sup> μάλλον αγνοείται<sup>20</sup>.

Στον παγκοσμιοποιημένο οικονομικό χώρο οι μεγάλοι όμιλοι που είχαν δημιουργηθεί, επιδίδονται σε διασυννοριακές συγχωνεύσεις και προσαρμόζουν τη στρατηγική τους για να μπορέσουν να ελέγξουν όσο το δυνατό μεγαλύτερο τομέα του παγκόσμιου χώρου. Οι πολυεθνικές<sup>21</sup> ενισχύονται κάτω από μια κρατική πολιτική που ξεκινά από την ανοχή και φτάνει στον εκθιασμό τους, ιδιαίτερα από τα αναπτυσσόμενα κράτη,<sup>22</sup> ενώ το διεθνές εμπόριο εξακολουθεί να διογκώνεται με ταχύτερους ρυθμούς από την παγκόσμια παραγωγή, αντανακλώντας το αυξανόμενο άνοιγμα και την αλληλεξάρτηση των εθνικών οικονομιών. Η κυριαρχία των πολυεθνικών στο διεθνές εμπόριο είναι εμφανής αφού οι εξαγωγές από τη μια πολυεθνική προς την άλλη αντιστοιχούν στο ένα τρίτο των παγκόσμιων εξαγωγών

<sup>18</sup> Το κυριότερο χαρακτηριστικό της τελευταίας πεντηκονταετίας είναι η αύξηση του αριθμού των αστικών κέντρων, με μεγαλύτερη τάση την αύξηση των μικρών πόλεων, των πρωτευουσών νομών. Ενώ το 1950, το 30% του παγκόσμιου πληθυσμού κατοικούσε στις αστικές ζώνες, υπολογίζεται ότι το 2007 αυτό το ποσοστό θα φτάσει στο 50%. Το 2000, το ποσοστό της αστικοποίησης ήταν 75% για τις βιομηχανικές χώρες (έναντι 55% το 1950) και 40% για τις αναπτυσσόμενες χώρες (έναντι 18% το 1950), περισσότερα βλ. Τα μητροπολιτικά κέντρα, στο: Το νέο πρόσωπο του Κόσμου, τευχ. 1<sup>ο</sup>, εκδ. Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία - Le Monde diplomatique, σελ. 56-57. Ιδιαίτερα ο πληθυσμός των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου που σήμερα αριθμεί περίπου 150 εκατομμύρια ανθρώπους, διπλασιάζεται κατά τη θερινή περίοδο εξαιτίας του τουρισμού, ενώ υπολογίζεται στα επόμενα είκοσι χρόνια να αυξηθεί κατά 20%. Παρόλο όμως τους ταχείς ρυθμούς αύξησης του πληθυσμού των παρακτίων αστικών κέντρων, προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι το ένα τέταρτο των πόλεων με πληθυσμό πάνω από 100.000 ανθρώπους δεν διαθέτει σταθμό επεξεργασίας λυμάτων, ενώ το ποσοστό γίνεται 30% σε πόλεις με μικρότερο πληθυσμό, βλ. Παπαδημητρίου Ιωάννα, Έθνος, 14/04/2005, σ.π.

<sup>19</sup> Περιβάλλον: ένα κεντρικό πρόβλημα, Περιοδικό Σύγχρονα Θέματα, τευχ. 7, 1980, σ.15 και Marsh P., Η μηχανοποίηση του ανθρώπινου γένους, στο Η Νέα Οικολογία, τευχ. 8, 1985, σελ.50-56

<sup>20</sup> Αξίζει να αναφερθεί και η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από το στρατιωτικό τομέα, τόσο σε επίπεδο ασκήσεων και καθημερινής δράσης του, όσο και σε επίπεδο πολεμικών συρράξεων. Όμως το απόρρητο της ανάπτυξής του και δράσης του έχει ως συνέπεια να μην δίνονται στοιχεία, ικανά για την ακριβή εκτίμηση των περιβαλλοντικών συνεπειών, ή όπου δίνονται η ανακρίβειά τους να οδηγεί σε μη ασφαλή συμπεράσματα. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε τη ρύπανση που καταλογίζεται στο πεδίο βολής της Αεροπορίας που βρίσκεται πάνω στο νησί Σχίζα της Μεσσηνίας από τα τέλη της δεκαετίας του 1970, και που το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας αναφέρει ως αδύνατη τη κατάργηση ή μετακίνησή του. Τα βαρέα μέταλλα που εντοπίστηκαν σε δείγματα είναι περισσότερα από τα επιτρεπτά όρια, με επιβαρυντικές για την υγεία επιπτώσεις (πχ. εγκέφαλο, νευρικό σύστημα, νεφρά κλπ.), βλ. σχετ., Γεωργιοπούλου Τ., Ψάρια με βαρέα μέταλλα, εφημ. Καθημερινή 15/06/2003

<sup>21</sup> Πολυεθνική θεωρείται κάθε επιχείρηση που ελέγχει τουλάχιστον το 10% του κεφαλαίου μιας θυγατρικής εταιρείας της στο εξωτερικό. Υπολογίζεται ότι το 2001, υπήρχαν περίπου 65.000 πολυεθνικές, με 850.000 θυγατρικές στο εξωτερικό, οι οποίες απασχολούσαν 54 εκατομμύρια εργαζομένους, περισσότερα βλ. Η ενίσχυση της εξουσίας των πολυεθνικών εταιρειών, στο: Το νέο πρόσωπο του Κόσμου, τευχ. 1<sup>ο</sup>, εκδ. Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία -Le Monde diplomatique, σελ.26-27

<sup>22</sup> Ο εκθιασμός βασίζεται στη μεταφορά τεχνολογίας προς τις χώρες όπου επενδύουν και απασχόλησης εργατικού δυναμικού, και μεταφράζεται στον περιορισμό της εξουσίας του κράτους προς όφελος αυτών των εταιρειών. Ως αντίποδος στην παραπάνω πολιτική υποταγής, αναδύεται ένα διεθνές κίνημα πολιτών που απαιτεί την προστασία του περιβάλλοντος, εντάσσοντας αυτή σε ένα ευρύτερο πλαίσιο προστασίας των ατομικών και συλλογικών δικαιωμάτων.

και οι εξαγωγές τους προς άλλες επιχειρήσεις αφορούν ένα ακόμη τρίτο των παγκόσμιων εξαγωγών.

Στο πλαίσιο ενός παγκοσμιοποιημένου καταμερισμού εργασίας και ενός καταναλωτισμού, συνδρόμου της τεχνολογικής επανάστασης, το 80% του διεθνούς εμπορίου αφορά ανταλλαγές αγαθών για την ικανοποίηση τόσο προϊόντων, όσο και ενέργειας και πρώτων υλών. Η παγκόσμια αγορά κατακλύζεται με μοναδική ταχύτητα και ακατάπαυστη ροή από προϊόντα κάθε μορφής. Το προϊόν δεν προσαρμόζεται στις ανάγκες του ανθρώπου, αλλά ο άνθρωπος προσαρμόζεται στις απαιτήσεις του προϊόντος και στις ανάγκες που αυτό δημιουργεί.<sup>23</sup> Θλιβερή έκφανση αυτού του καταναλωτισμού και άκρατου οικονομισμού αποτελεί η άμεση ικανοποίηση των ενεργειακών αναγκών. Η ανάγκη αυτή στηρίχτηκε στην ανεξέλεγκτη χρήση των κοιτασμάτων του πετρελαίου και των ορυκτών καυσίμων. Τα δύο τρίτα των γνωστών αποθεμάτων του πετρελαίου, που αποτελεί σήμερα μια από τις κυριότερες πηγές ενέργειας, βρίσκονται στην Αραβική Χερσόνησο και στον Περσικό Κόλπο.<sup>24</sup>

Η παγκοσμιοποίηση των ανταλλαγών συνεπάγεται μοιραία και παγκοσμιοποίηση των κινδύνων. Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες, που αποτελούν το κυριότερο διηπειρωτικό μέσο μεταφοράς αγαθών, από το 1975 έως το 2000 υπερδιπλασιάστηκαν. Σύμφωνα με έκθεση του Ο.Η.Ε. η άνοδος του θαλάσσιου εμπορίου των προϊόντων χύδην φορτίου ήταν της τάξεως του 3,7% μεταφρασμένη σε 6,17δισ τόνους και φορτίων πετρελαίου κατά 3,5% δηλ. 2,2 δισ τόνους. Αγαθά μεταφοράς αποτελούν το πετρέλαιο και τα παράγωγά του σε ποσοστό 44,3% των τονοχλιομέτρων, τα ορυκτά το 10,3%, το κάρβουνο το 11,3%, τα δημητριακά το 5,4% και διάφορα άλλα αγαθά το 28,6%.<sup>25</sup> Από την άλλη οι διαδρομές τροφοδοσίας παραμένουν σταθερές. Ιδιαίτερα η Μεσόγειος που είναι μια κλειστή θάλασσα, με θαλάσσια έκταση ίση μόλις με το 0,7% του παγκόσμιου χώρου, και με διάρκεια ανανέωσης των υδάτων της να υπερβαίνει τα 100 χρόνια,<sup>26</sup> επιβαρύνεται με το 30% της παγκόσμιας ναυσιπλοΐας και το 28% της διακίνησης καυσίμων.<sup>27</sup> Παράλληλα από τα Στενά του Βοσπόρου διέρχονται περίπου 24.000 πλοία<sup>28</sup> και διακινούνται σε ετήσια βάση 60 εκατ. μ.τ. αργού πετρελαίου, με τη χρησιμοποίηση 5.000 δεξαμενόπλοιων.<sup>29</sup> Επίσης, η γεωγραφική κομβική θέση της Ελλάδας έχει ως συνέπεια πάνω από 100 εκατ. τόνοι πετρελαιοειδών να διακινούνται ετησίως μέσω

<sup>23</sup> Καστοριάδης /Κον Μπεντίτ, Από την οικολογία στην αυτονομία, Ράππα,1981, σελ. 26-27.

<sup>24</sup> Η εξάρτηση της παγκόσμιας ζήτησης σε πετρέλαιο, από την περιοχή του Κόλπου, ανέρχεται σήμερα στο 40% και υπολογίζεται ότι το 2010 θα ανέλθει στο 52%.

<sup>25</sup> περισσότερα βλ. Αναδιοργάνωση και ανάπτυξη των μεταφορών, στο: Το νέο πρόσωπο του Κόσμου, τευχ. 1<sup>ο</sup>, εκδ. Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία - Le Monde diplomatique, σελ.8-9

<sup>26</sup> Η Μεσόγειος θάλασσα μπορεί να συγκοινωνεί, από τη μία μεριά με τον Ατλαντικό και από την άλλη με την Μαύρη Θάλασσα, όμως η διαφορά αλατότητας (τα νερά της Μεσογείου έχουν αλατότητα 38,5-39,5‰, έναντι της Μαύρης Θάλασσας με 22 ‰, και του Ατλαντικού 30‰), και το θετικό ισοζύγιο υδάτων της Μαύρης θάλασσας (λόγω των μεγάλων ποταμών που εκβάλλουν σε αυτήν π.χ. Δούναβης, Δον, Δνείπερος), σε συνδυασμό με την στενότητα και του αβαθούς των Στενών επικοινωνίας (Το Γιβραλτάρ έχει άνοιγμα 15 χλμ. και βάθος 290μ, και τα Στενά των Δαρδανελίων πλάτος μόλις 7 χ.λ.μ και βάθος 55 μ.) οδηγούν σε αυτή την αργή εναλλαγή, βλ. σχετ. Σακελλαρίδης, Π., Ρύπανση περιβάλλοντος, επερχόμενος θάνατος της Μεσογείου και η Ελλάς, Πρακτικά της Ακαδημίας Αθηνών, τομ. 65, 1990, σελ.258 επ.

<sup>27</sup> Τετρακόσια εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου διακινούνται από τη Μεσόγειο ετησίως, αναφέρει σε σχετική ενημέρωση ο Πετρούνα Ρομπέρτο, διευθυντής του περιφερειακού κέντρου του ΡΑΜ, Παπαδημητρίου Ιωάννα, Έθνος,1404/2005, οπ.π.

<sup>28</sup> Νικολακόπουλος Δ., Οι απειλές για το Αιγαίο, Τα αποκαλυπτικά συμπεράσματα έρευνας που πραγματοποίησε το Πανεπιστήμιο Αθηνών, εφημ. Το Βήμα, 25/03/2000, σελ. Α42,, κωδ άρθρου Β12885Α421

<sup>29</sup> Τα πετρέλαια της Κασπίας αναζητούν ασφαλή οδό, εφημ Καθημερινή, 23/09/2001.



των ελληνικών θαλασσών,<sup>30</sup> χωρίς να υπολογιστεί ο κίνδυνος ρύπανσης από τον υπόλοιπο μεσογειακό χώρο. Σύμφωνα με έρευνα του Πανεπιστημίου Αθηνών<sup>31</sup> η μικρή υδάτινη επιφάνεια της Μεσογείου παρουσιάζει το 17% της συνολικής πετρελαϊκής ρύπανσης!

Ξεπερνώντας τα μεσογειακά σύνορα, και στην Βόρεια Θάλασσα εμφανίζονται περιπτώσεις αύξησης. Ο φωσφόρος και το άζωτο, αλλά και το πετρέλαιο συνιστούν τα κύρια ρυπαντικά σε ποσότητα υλικά. Στα ανοικτά των ακτών της Ολλανδίας αυξάνονται οι συγκεντρώσεις βαρέων μετάλλων, όπως επίσης και οι πετρελαιοκηλίδες,<sup>32</sup> ενώ των περιβαλλοντικών προβλημάτων δεν υπολείπεται ούτε και η Αρκτική, παρά το δυσπρόσιτο του συγκεκριμένου γεωγραφικού χώρου. Η τελευταία μελέτη που πραγματοποίησαν επιστήμονες του Νορβηγικού Πολικού Ινστιτούτου έδειξαν ευρήματα παρασιτοκτόνων, επιβραδυντικών φωτιάς και διοξινών στο λίπος φαλαινών, δηλαδή χημικών που χρησιμοποιούνται σε βιομηχανικές επεξεργασίες. Τα όντα αυτά βρίσκονται στην κορυφή της διατροφικής αλυσίδας και αντικατοπτρίζουν ακριβώς τι συμβαίνει στο θαλάσσιο χώρο.<sup>33</sup> Σύμφωνα με την έκθεση «The tip of the iceberg: chemical contamination in the Arctic» της W.W.F., η είσοδος ενός ρυπαντή στις αρκτικές περιοχές, παγιδεύεται στους πάγους και μπορεί να παραμείνει επί έτη.<sup>34</sup> Ο κίνδυνος από την ανθρώπινη δραστηριότητα δεν περιορίζεται στα παραπάνω, αλλά εντείνεται με τη ρύπανση από τις εξορύξεις πετρελαίου και την άντληση φυσικού αερίου.<sup>35</sup>

Κάτω από την χωρίς όρια ανάπτυξη και μεγέθυνση των οικονομικών μεγεθών, η καταστροφή του θαλάσσιου περιβάλλοντος ήταν αναπόφευκτη. Οι προαναφερόμενες πρακτικές του πρωτογενή και δευτερογενή τομέα παραγωγής (π.χ. αγροτικές και βιομηχανικές), σε συνδυασμό με την μεγέθυνση των αστικών κέντρων πολλαπλασίασαν τις καταστροφικές συνέπειες. Η τεχνολογική ανάπτυξη, αντί να συμβάλλει στην επίλυση του περιβαλλοντικού προβλήματος, το επιδείνωσε τόσο ποσοτικά, με την αύξηση του αριθμού των ρυπάνσεων, όσο και ποιοτικά με την απόρριψη σε αυτό, λειτουργικά ή ατυχηματικά, πέραν των παλαιών και νέων προϊόντων περισσότερο περιβαλλοντικά ρυπογόνων π.χ. χημικά,<sup>36</sup> πυρηνικά.<sup>37</sup> Η

<sup>30</sup> Τράτσα Μ. και Τρύφωνας Γ., Οι πετρελαϊκές βόμβες της Μεσογείου, εφημ, Το Βήμα, 10/09/2000,σελ.Α48,Β13048Α482.

<sup>31</sup> Νικολακόπουλος Δ, Το Βήμα, 25/03/2000,οπ.π.

<sup>32</sup> Παναγόπουλος Θ., Δίκαιο Περιβάλλοντος, Αθήνα,2001, εκδ. γ' αναθεωρ. Σταμούλης Αθ, σελ.206

<sup>33</sup> Γεμάτες...χημικά οι όρκες στην Αρκτική, στο Κόσμος, εφημ., Καθημερινή, 14/10/2005

<sup>34</sup> Γρηγοριάδης Κ., Από τη μακρινή Αρκτική, στην κοντινή μας Μεσόγειο και την Αμερική του κ. Μπους, εφημ., Ριζοσπάστης, 03/12/2005

<sup>35</sup> Η Greenpeace προβάλλοντας την ανάγκη για προστασία της περιοχής αυτής ζητά εδώ και πολύ καιρό την καθιέρωση ζωνών προστασίας, που θα καλύπτουν τουλάχιστον το 40% των υδάτων, ιδιαίτερα στα νησιά Λοφότεν και στην θάλασσα Μπάρεντ, περισσότερα βλ. Σήμα κινδύνου για την Αρκτική, εφημ. Ελευθεροτυπία, 18/11/2005

<sup>36</sup> Μόνο στην Ευρώπη η χημική βιομηχανία κατέχει το 33% της παγκόσμιας αγοράς και σε αυτή δραστηριοποιούνται 36.000 επιχειρήσεις με κύκλο εργασιών 525 δις ευρώ, και με άμεση απασχόληση 1,7 εκατ. εργαζόμενους, ενώ επιπλέον 3 εκατ. εργαζόμενοι είναι άμεσα εξαρτώμενοι από αυτήν. Η ελληνική χημική βιομηχανία αποτελεί το 0,5% της ευρωπαϊκής με κύκλο εργασιών 1067 εκατ. ευρώ και 28.000 εργαζόμενους και με αντιπροσωπευτικές δραστηριότητες τις τσιμεντοβιομηχανίες, τα διυλιστήρια, και τις μονάδες παραγωγής λιπασμάτων βλ. σχετικά Η εικόνα της ευρωπαϊκής και της ελληνικής χημικής βιομηχανίας, εφημ. Καθημερινή, 20/11/2005, και Λιάγγου Χρ., Ανακούφιση στις χημικές ΜΜΕ με ...δότηση των «1000 τροπολογιών» στον κανονισμό Reach, εφημ. Καθημερινή, 20/11/2005.

<sup>37</sup> Μεταξύ του 1967-1982 υπολογίζεται ότι ρίχθηκαν στη θάλασσα περίπου 142.000 τόνοι αποβλήτων «χαμηλής» και «μέσης» ενέργειας από οκτώ ευρωπαϊκά κράτη, με τη συνολική ενέργεια αυτών να ξεπερνά το ένα εκατομμύριο κιουρί όταν η ενέργεια που απελευθερώθηκε στην περιοχή του

ρύπανση αυτού του είδους είναι σημαντικότερη διότι η ραδιενέργεια και τα χημικά παραμένουν εγκλωβισμένα για πολλά έτη στο νερό, σε σημείο που οι επιστήμονες να θεωρούν πλέον υπόθεση ρουτίνας την είσοδο στην διατροφική αλυσίδα του ανθρώπου τέτοιων ουσιών μέσω των θαλασσιών ειδών.

Τα περιβαλλοντικά προβλήματα συνεχώς συσσωρεύονται και τα οικοσυστήματα χάνουν όχι μόνο τη μερική, αλλά και την ολική τους ικανότητα να παράγουν και να αναπαράγονται.

Σύμφωνα με την έκθεση της Περιβαλλοντικής Υπηρεσίας του Ο.Η.Ε., που δόθηκε στη δημοσιότητα στο πλαίσιο της διάσκεψης που πραγματοποιήθηκε στη Ν. Κορέα με τη συμμετοχή 150 υπουργών περιβάλλοντος από όλο τον κόσμο, στο θαλάσσιο περιβάλλον υπάρχουν «νεκρές ζώνες» που προκαλούνται κυρίως από τα διάφορα γεωργικά παρασιτοκτόνα και λιπάσματα που χρησιμοποιούνται για την εντατική εκμετάλλευση της γης. Οι «νεκρές ζώνες» εντοπίστηκαν πρώτη φορά από τους επιστήμονες το 1960 και από τότε διπλασιάζονται κάθε δεκαετία θέτοντας σε κίνδυνο το θαλάσσιο οικοσύστημα. Σήμερα είναι περίπου 146 και οι περισσότερες βρίσκονται στις ακτές των αναπτυσσόμενων χωρών.<sup>38</sup> Πάντα με την ίδια έκθεση, στους μέχρι τότε γνωστούς παράγοντες θαλάσσιας ρύπανσης πρέπει να προστεθούν τα αποχετευτικά δίκτυα των μεγάλων πόλεων που καταλήγουν στη θάλασσα. Ο Κλάους Τόπφερ, διευθυντής του Προγράμματος για το Περιβάλλον του Ο.Η.Ε. αναφέρει σχετικά: «Το ανθρώπινο γένος στην ουσία πραγματοποιεί ένα παγκόσμιο, γιγαντιαίο μέγεθος πείραμα, που είναι αποτέλεσμα της αναποτελεσματικής και συχνά υπερβολικής χρήσης λιπασμάτων, της ρίψης αποβλήτων στη θάλασσα και τέλος, της αύξησης της εκπομπής αερίων από τα αυτοκίνητα και τη βιομηχανία».<sup>39</sup>

Στην θαλάσσια ρύπανση όμως μετέχουν και οι θαλάσσιες μεταφορές. Σύμφωνα με τη Διεθνή Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Τάνκερ (ITOPF), το θαλάσσιο περιβάλλον επιβαρύνθηκε από τα δεξαμενόπλοια το 2002 με 67.000 τόνους, το 2003 με 42000 τόνους και το 2004 με 15.000 τόνους.<sup>40</sup> Την σταδιακή μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης από τις μεταφορές, δηλώνει και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών σε σχετική ανακοίνωση της, υπερασπιζόμενη τις πλοιοκτήτριες εταιρείες. Συγκεκριμένα, αναφέρει ότι από τα 41.000.000 βαρέλια πετρελαιοειδών που μεταφέρονται καθημερινά ανά τους ωκεανούς, η ρύπανση που οφείλεται στα πλοία αφορά 820 βαρέλια δηλαδή ποσοστό 0,002%.<sup>41</sup> Το παραπάνω ενισχύεται και από στοιχεία που αναφέρουν ότι ενώ τη δεκαετία του 1970 ο μέσος όρος των ατυχημάτων ανερχόταν στα 25,2 το έτος, τη δεκαετία του 1980 μειώθηκε το

---

Τσερνομπίλ κατά το πυρηνικό ατύχημα του 1986 ήταν περίπου 130.000 κιουρί. Βλ. σχετ. Βλάχος Γ., Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Πειραιάς, εκδ. Σταμούλης Α., 1999, σελ.404.

<sup>38</sup> Μία από τις μεγαλύτερες «νεκρές ζώνες» βρίσκεται στον Κόλπο του Μεξικού και καλύπτει πάνω από επτά χιλιάδες τετραγωνικά μίλια, ενώ η μεγαλύτερη παγκοσμίως βρίσκεται στη Βαλτική, μάλιστα χαρακτηριστική συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι να παρατηρείται μαζική μετακίνηση ψαριών προς ακόμη βορειότερα μέρη αναζητώντας κρύες θάλασσες, καθώς η υπερθέρμανση του πλανήτη, προϊόν και αυτό της ανθρώπινης ιδιοτέλειας έχει συμβάλει σημαντικά επιδεινώνοντας τις συνέπειες. Γενικά πάντως, το ένα τρίτο των «νεκρών ζωνών» στο πλανήτη βρίσκονται στις ΗΠΑ, ενώ οι υπόλοιπες εντοπίζονται στις ακτές της Ευρώπης, της Ιαπωνίας, της Κίνας, της Βραζιλίας, της Αυστραλίας και της Ν. Ζηλανδίας.

<sup>39</sup> «Σκοτώνουν» το οξυγόνο στη θάλασσα, «Νεκρές ζώνες» 150 περιοχές σε όλον τον κόσμο, εφημ. Καθημερινή, 31/03/2004

<sup>40</sup> Έκθεση ΟΗΕ: διατηρούν την παγκόσμια πρωτιά οι Έλληνες εφοπλιστές με 20,2%, εφημ. Καθημερινή, 02/03/2005.

<sup>41</sup> Λανθασμένες οι απόψεις της Ε.Ε. για τα μονοχάλ, λένε οι εφοπλιστές, εφημ. Ελευθεροτυπία, 18/03/2003

ποσοστό στο 15,9 για να φθάσει τα τέσσερα τελευταία έτη στο 3,8.<sup>42</sup> Η προαναφερόμενη μείωση όμως αφενός δεν αποτελεί εχέγγυο για το μέλλον, αφετέρου υποκρύπτει το γεγονός, ότι στην περίπτωση της ρύπανσης κατά τη θαλάσσια μεταφορά, ιδιαίτερα στην περίπτωση του ατυχήματος, η ρύπανση έχει τέτοιο μαζικό χαρακτήρα, που οι συνέπειες είναι καταστροφικές για τη γεωγραφική περιοχή που θα συμβεί αυτό σε συντομότερο χρονικό διάστημα.

Πάντως είναι διαπιστωμένο ότι η ρύπανση που προκαλείται από τα πετρελαιοειδή τα οποία καταλήγουν στο θαλάσσιο περιβάλλον δεν οφείλεται μόνο από τα δεξαμενόπλοια και τη ρύπανση της θάλασσας από τις θαλάσσιες μεταφορές, που κυμαίνεται τη τελευταία δεκαετία μεταξύ 12-15% του συνόλου ρύπανσης απ' όλες τις δυνατές πηγές.<sup>43</sup> Συγκεκριμένα σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, από τους 42.000 τόνους πετρελαιοειδών που καταλήγουν κάθε χρόνο στα νερά της Μεσογείου οι 20.000 τόνοι οφείλονται από τις διαρροές των 60 διωλιστηρίων των χωρών της περιοχής και σε αυτό πρέπει να προστεθούν οι ρυπάνσεις που προέρχονται από τις λοιπές βιομηχανικές, αστικές και μέσω του υδροφόρου ορίζοντα γεωργικές πηγές.<sup>44</sup> Το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών υπολογίζει, στην έκθεσή του για το 2004, ότι στην Ανατολική Μεσόγειο χύθηκαν 325 εκατομμύρια τόνοι λυμάτων, 70.000 τόνοι ορυκτέλαιου, 30.000 τόνοι υδραργύρου, 1.800 τόνοι μολύβδου και 17.000 τόνοι φωσφορικών αλάτων. Επιπλέον το 35% των αποβλήτων στη συγκεκριμένη περιοχή δεν υφίσταται καμία επεξεργασία.<sup>45</sup>

Τα παραπάνω συμπεράσματα γίνονται ακόμη πιο τραγικά, αν αναλογιστεί κανείς ότι εκτίμηση του Παγκόσμιου Ταμείου για τη Φύση, κάνει λόγο για ποσότητες είναι πολύ μεγαλύτερες μια και σύμφωνα με την παραπάνω εκτίμηση μόνο το 30% των απορρίψεων εντοπίζεται και καταγράφεται από τις αρχές.<sup>46</sup>

Στον χάρτη Ι στο παράρτημα του παρόντος εκπονήματος αποτυπώνονται οι πετρελαιοκηλίδες στο Μεσόγειο χώρο, ως φαίνονται από δορυφόρο.

Στην από 8 Νοεμβρίου 2005 έκθεση της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος<sup>47</sup> σημειώνεται ότι η απουσία ή η ανεπάρκεια των μονάδων επεξεργασίας αστικών λυμάτων και των βιομηχανικών αποβλήτων συντελεί σε σημαντικό βαθμό στην ύπαρξη περιβαλλοντικών προβλημάτων. Πάντα με την ίδια έκθεση η αλόγιστη ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών, η μόλυνση και η υπεράντληση όσων μας προσφέρει απλόχερα η θάλασσα έχουν πλέον ορατές συνέπειες στην οικονομία της Μεσογείου.

Στα πλαίσια γεωγραφικής καταγραφής της θαλάσσιας ρύπανσης στο μεσογειακό χώρο διαπιστώνεται ότι στην Αλβανία ο κόλπος των Αγίων Σαράντα

<sup>42</sup> Σε αυτό συνέβαλαν καταλυτικά η νήφιση και εφαρμογή νέων κανονισμών ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, όπως θα δούμε σε επόμενο κεφάλαιο και το phase-out των δεξαμενόπλοιων, με τη μετατροπή τους από μονοπύθμενα σε διπύθμενα, αφού μεγάλο μέρος της προκληθείσας από αυτά ρύπανση οφείλεται στην προσάραξη και σύγκρουση, βλ. σχετικά Σε πτωτική τροχιά τα θαλάσσια ατυχήματα πετρελαϊκής ρύπανσης, εφημ. Καθημερινή, 06/05/2005

<sup>43</sup> Υποτιμημένη η ναυτιλιακή βιομηχανία, εφημ. Καθημερινή, 30/10/2005.

<sup>44</sup> Ακόμη και οι ιχθυοκαλλιέργειες, που για πολλούς συμβιούν αρμονικά με το περιβάλλον, επηρεάζουν το θαλάσσιο οικοσύστημα με τα απόβλητά τους, όπως τα νεκρά ψάρια, τα αντιβιοτικά και τα υπολείμματα τροφής.

<sup>45</sup> Μανώλας Χρ., Στα...πλοκάμια της ρύπανσης, εφημ. Τα Νέα, 01/07/2005,σελ.Ν16,κωδ. Αρθρ. Α8277Ν161.

<sup>46</sup> Οι πετρελαϊκές βόμβες της Μεσογείου, Ο «μαύρος χρυσός»απειλεί το ελληνικό θαλάσσιο οικοσύστημα, εφημ. Το Βήμα, 10-09-2000 Κωδικός άρθρου:Β13048Α482, σελ.Α48

<sup>47</sup> Λιάλιου Γ. «Δική μας» η Μεσόγειος, δικοί μας οι ρύποι, εφημ. Καθημερινή, 12/11/2005 και Χαραλαμπίκης Μ., Ωρα μηδέν για τη Μεσόγειο, εφημ. Τα Νέα, 11/11/2005, σελ.Ν13,κωδ αρθρ.Α18388Ν131

χαρακτηρίζεται υποβαθμισμένος περιβαλλοντικά, στην Βοσνία-Ερζεγοβίνη μέσω των ποταμών Νερέτβα και Τρεμπίσγκα μεταφέρονται στην παράκτια περιοχή (που έχει έκταση μόλις 25 χλμ.) μεγάλες ποσότητες αποβλήτων, στην Κροατία η ραγδαία τουριστική ανάπτυξη είχε ως συνέπεια την υποβάθμιση των ακτών, την καταστροφή των παράκτιων οικοσυστημάτων και τον ευτροφισμό της θάλασσας, ενώ μεγάλα προβλήματα συναντώνται στον κόλπο της Καστέλας στο Σπλιτ. Επίσης στην Σερβία-Μαυροβούνιο η μη επεξεργασία των αστικών λυμάτων και βιομηχανικών αποβλήτων στις παράκτιες πόλεις, είχε ως αποτέλεσμα οι θάλασσες να παρουσιάσουν ευτροφισμό και μικροβιακή μόλυνση, στη Σλοβενία τα περιβαλλοντικά προβλήματα της μόλις 46,6 χλμ. παράκτιας περιοχής προέρχονται από τις απορροές στη θάλασσα παλαιών μεταλλείων, όπως επίσης και της εκτεταμένης αστικοποίησης. Στην Τουρκία η εκτεταμένη αστικοποίηση, η συγκέντρωση μεγάλων βιομηχανικών κέντρων στις παράκτιες περιοχές, και η διάβρωση και εκτεταμένη χρήση φυτοφαρμάκων λειτουργούν ως καθημερινές περιβαλλοντικές απειλές για τα παράλια.<sup>48</sup> Σε πόλεις της όπως η Σμύρνη, Αλικαρνασό, Μερσίνη και Φώκαια καταλήγουν ποτάμια που μεταφέρουν θρεπτικές ουσίες στη θάλασσα με αποτέλεσμα τον ευτροφισμό της, ενώ τα αστικά και βιομηχανικά λύματα επιβαρύνουν και αυτά με τη σειρά τους την κατάσταση. Νοτιότερα στην Κύπρο δεν εντοπίζονται βιομηχανικά απόβλητα, αλλά προβλήματα λόγω της αστικοποίησης στους κόλπους της Λεμεσού, του Λιόπτερου, της Αγίας Νάπας και του Βασιλικού. Αντιθέτως η Χάιφα και το Τελ Αβίβ επιβαρύνονται σημαντικά από απορροές βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Στο Λίβανο, τη Συρία και Αλγερία δεν υπάρχει επεξεργασία των λυμάτων και αποβλήτων που ρίχνονται στη θάλασσα. Στις Αίγυπτο και Τυνησία η απόρριψη αστικών λυμάτων και βιομηχανικών αποβλήτων στη θάλασσα δημιουργούν μεγάλη μόλυνση στις παραθαλάσσιες περιοχές. Στο Μαρόκο τα προβλήματα εντοπίζονται κυρίως στη συχνή διέλευση πλοίων και στη Μάλτα το βόρειο τμήμα της όπου συγκεντρώνει και την οικονομική δραστηριότητα οδηγείται σε περιβαλλοντική υποβάθμιση. Στην Ιταλία και Ισπανία περιβαλλοντικά προβλήματα δημιουργούνται από αστικά και βιομηχανικά απόβλητα, απορροή φυτοφαρμάκων στη θάλασσα και τη διέλευση πλοίων, ενώ στη Γαλλία το περισσότερο ποσοστό στη μόλυνση της θάλασσας κατέχουν τα υδροηλεκτρικά, πυρηνικά και χημικά εργοστάσια μέσω των μεγάλων ποταμών. Τέλος το Μονακό διατηρεί το θαλάσσιο οικοσύστημα σε ικανοποιητικά επίπεδα με την πολιτική της ανακύκλωσης που υιοθετεί.

Η κατάσταση στην Ελλάδα δεν διαφέρει και πολύ. Με το φαινόμενο στις παράκτιες περιοχές να συγκεντρώνεται το 70% των βιομηχανικών και το 40% των γεωργικών δραστηριοτήτων, το 90% των τουριστικών επενδύσεων (με την κατανομή να περιορίζεται κατά το πλείστον στους νομούς Δωδεκανήσου, Αττικής, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Κυκλάδων και Χαλκιδικής) και το 60% του πληθυσμού,<sup>49</sup> πάντα με την ίδια έκθεση της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος η απουσία ή ακόμη και

---

<sup>48</sup> Σύμφωνα με έρευνα του Πανεπιστημίου Αθηνών, που παρουσιάστηκε στην εφημερίδα Το Βήμα, στις 25/03/2000, σελ. Α42,, κωδ άρθρου Β12885Α421, εκτιμάται ότι μόνο το 25% των βιομηχανικών μονάδων στα παράλια της Τουρκίας έχουν εγκαταστάσεις επεξεργασίας υγρών αποβλήτων και οι υπόλοιπες διαθέτουν τα απόβλητά τους, είτε στη θάλασσα είτε απ' ευθείας, είτε μέσω ποταμών. Στην ίδια έρευνα σημειώνεται ότι μόνο το 10% των βιομηχανιών είναι εφοδιασμένο με άδεια διάθεσης υγρών αποβλήτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Σμύρνη, όπου υπάρχουν 6.000 βιομηχανικές μονάδες, με τα απόβλητά τους να καταλήγουν στον ομώνυμο κόλπο χωρίς ιδιαίτερη επεξεργασία.

<sup>49</sup> Μπίτσικα Π. και Τράτσα Μ., Οικολογία, Οι τουρίστες «ερημώνουν» τις ακτές, εφημ. Το Βήμα, 13/05/2001, σελ. Α47, κωδ. Αρθρ. Β13261Α471.

ανεπάρκεια των μονάδων επεξεργασίας<sup>50</sup> αστικών λυμάτων και των βιομηχανικών αποβλήτων υποβαθμίζουν παράκτιες περιοχές<sup>51</sup> όπως:

- ο Κόλπος της Ελευσίνας όπου απόβλητα χωρίς επεξεργασία από 1000 επιχειρήσεις, μεταξύ των οποίων τσιμεντοβιομηχανίες, διυλιστήρια, ναυπηγεία, χαρτοβιομηχανίες οδηγούν σε υψηλές συγκεντρώσεις στο νερό βαρέων μετάλλων,<sup>52</sup>
- ο Σαρωνικός όπου αστικά λύματα και εργοστασιακά απόβλητα δημιουργούν περιστασιακά σημάδια ευτροφισμού (αν και στην ίδια έκθεση γίνεται αναφορά για τη σταθερή βελτίωση της κατάστασης από το 1994, με τη λειτουργία του Κέντρου Επεξεργασίας Λυμάτων Ψυτάλλειας),
- ο Θερμαϊκός, όπου επεξεργασμένα βιομηχανικά και αστικά απόβλητα από την πόλη της Θεσσαλονίκης και τη βιομηχανική περιοχή Καλχωρίου,<sup>53</sup>
- ο Παγασητικός και ο Αμβρακικός όπου καταλήγουν επεξεργασμένα αστικά λύματα και βιομηχανικά απόβλητα και απορροές γεωργικών γαιών,
- την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Πάτρας και Ηρακλείου με τα αστικά και βιομηχανικά απόβλητα και
- τον Αργολικό κόλπο, όπου η απορροή αγροτικής γης οδηγεί σε μεγάλες συγκεντρώσεις φορτίων νιτρωδών.

Τα επίσημα στοιχεία του ΥΠΕΧΩΔΕ επιβεβαιώνουν το πρόβλημα στο βιολογικό καθαρισμό όταν αναφέρουν ότι από τις 279 εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού της Ελλάδος, σχεδόν το ένα τρίτο δεν λειτουργεί, καθώς οι 50 αδρανούν, οι 26 βρίσκονται υπό κατασκευή και δύο απλώς έχουν ενταχθεί στη χρηματοδότηση και θα κατασκευασθούν στο μέλλον.<sup>54</sup> Και αυτό την ίδια περίοδο

---

<sup>50</sup> Λόγω της απαράδεκτης διαχείρισης των αστικών λυμάτων αρκετοί δήμοι απειλούνται με παραπομπή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, αφού τριάντα δήμοι το 2004 έλαβαν προειδοποιητική επιστολή για το θέμα από την Ε.Ε. βλ. σχετικά Πάλι για ρύπανση στο Ευρωδικαστήριο, εφημ. Καθημερινή, 16/07/2005. Μάλιστα το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο καταδίκασε στις 14/04/2005 την Ελλάδα για υπόθεση-καταγγελία από τον Ιούνιο του 1992 που αφορούσε τη μη λήψη αποτελεσματικών μέτρων παρεμπόδισης της ρύπανσης των υπόγειων υδάτων στην περιοχή του Θριάσιου Πεδίου. Ειδικότερα αναφέρονται τρία βυρσοδεψεία, που είναι εγκατεστημένα στην περιοχή, και ρίχνουν τα απόβλητά τους σε κοίτη χειμάρρου που εκβάλλει στη θάλασσα, όπως και για εταιρεία που διακινεί υγρά καύσιμα και αποθέτει λάσπες που περιέχουν επικίνδυνες ουσίες, οι οποίες διαβρώνουν το έδαφος και καταλήγουν μέσω του υπεδάφους στη θάλασσα, Δαράτος Γ., Καμπάνα για το Θριάσιο, εφημ. Έθνος, 15/04/2005, και Δεληθανάση Μ., Ελλάδα, Η χώρα των ανεφάρμοστων νόμων, εφημ. Καθημερινή, 20/03/2005, επίσης Τερζή Γ., Περιβάλλον: Ε, δεν πάει άλλο με τις παραπομπές, εφημ. Καθημερινή, 04/02/2005.

<sup>51</sup> Βλ. Χαραλαμπίκης Μ., Η Ελευσίνα, ο Θερμαϊκός, ο Αμβρακικός, εφημ. Καθημερινή, 12/11/2005 και Ωρα μηδέν για τη Μεσόγειο, εφημ. Τα Νέα, 11/11/2005, σελ.Ν13,κωδ αρθρ.Α18388Ν131

<sup>52</sup> βλ. για την υποβάθμιση του κόλπου της Ελευσίνας, ιδιαίτερα την εικοσαετία 1960-80 βλ. επίσης Κεμαντζή Στ., Η μόλυνση πνίγει την Ελευσίνα, εφημ. Έθνος, 18/11/2005, ενώ μεμονωμένα περιστατικά ρύπανσης απασχολούν τον ημερήσιο τύπο σε εβδομαδιαία βάση ενδεικτικά βλ. Δραπετσώνα Ρύπανση από πετρελαιοειδή, εφημ. Η Ναυτεμπορική, 22/11/2005, Λιμενικοί συνέλαβαν δύο στελέχη των Ελληνικών Πετρελαίων για ρύπανση της θάλασσας, εφημ. Τα Νέα, 14/07/2005,σελ.Ν14,κωδ. Αρθρ. Α18288Ν142.

<sup>53</sup> Σχετικά με το Θερμαϊκό κόλπο είναι και τα συμπεράσματα των μελετών καθηγητών από τα Τμήματα Χημείας και Βιολογίας του ΑΠΘ, σύμφωνα με τα οποία ο κόλπος εξακολουθεί να υποφέρει από τα βιομηχανικά απόβλητα, φυτοφάρμακα, φορτία ρύπανσης που μεταφέρουν οι Αξιός, ο Αλιάκμονας, και Λουδίας, ενώ διαπιστωνόταν και πλημμελή λειτουργία του βιολογικού καθαρισμού. Στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης λειτουργούν 10.000 βιομηχανίες και βιοτεχνίες, ενώ μόνο τα απόβλητα των Διαβατών ανέρχονται σε 20.000 κ.μ./ημέρα. Τέλος μετρήσεις στα απόβλητα βυρσοδεψείων έδειξαν τιμές χρωμίου (τοξικό για τους θαλάσσιους οργανισμούς) διπλάσιες από τις επιτρεπόμενες, ενώ η τιμή συγκέντρωσης μετάλλων στα νερά και στα ιζήματα του κόλπου του Θερμαϊκού είναι η πιο αυξημένη απ' όλους τους άλλους κόλπους της Βόρειας Ελλάδας Βλ. σχετ. Τσιγγανός Θ., Ρύποι αέρος-θαλάσσης στη Θεσσαλονίκη, εφημ. Καθημερινή, 07/10/2004

<sup>54</sup> Ως παράγοντες που διαμόρφωσαν την υφιστάμενη κατάσταση μπορούν να θεωρηθούν η πελαταιακή σχέση πολιτικών και ιδιωτών που συνεπάγεται την μη κατασκευή εγκαταστάσεων σε συγκεκριμένα μέρη για να μη θιγούν ιδιωτικά συμφέροντα και στην οικονομική αδυναμία ή ανορθολογική

που σε κάθε κάτοικο της Ελλάδας αναλογούν περίπου 3.500 κιλά απορριμμάτων και 350 τόνοι επικίνδυνων αποβλήτων.<sup>55</sup>

Σύμφωνα με έρευνα που διενεργήθηκε από το Πανεπιστήμιο Αθηνών<sup>56</sup> στις παράκτιες περιοχές της Αθήνας, Βόλου, Θεσσαλονίκης και Καβάλας, υπάρχει αυξημένη βιομηχανική δραστηριότητα. Το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο υποχρεώνει όλες τις βιομηχανίες να εφοδιαστούν με άδεια διάθεσης υγρών αποβλήτων πριν από τη λειτουργία τους,<sup>57</sup> όμως το γεγονός ότι οι άδειες εκδίδονται από τις νομαρχίες και ο καθορισμός ορίων των διαφόρων παραμέτρων γίνεται ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες σε συνδυασμό με το πλημμελή έλεγχο των βιομηχανικών εγκαταστάσεων και της απόδοσης της επεξεργασίας οδηγεί σε υποβάθμιση και ρύπανση των υδάτινων αποδεκτών. Έτσι ακόμη και αν τα απόβλητα δεν ρίχνονται απ' ευθείας στην θάλασσα, οι ποταμοί «αναλαμβάνουν το έργο» να μεταφέρουν ρυπαντικά φορτία, συμβάλλοντας στην εισαγωγή ρυπαντικών φορτίων.

Ακόμη και η τουριστική βιομηχανία και οι εγκαταστάσεις της συμβάλλουν στην ρύπανση του περιβάλλοντος, παρόλο που στο υγιές περιβάλλον στηρίζει την οικονομία της και τη δραστηριοποίησή της. Οι ξενοδοχειακές μονάδες με δυναμικότητα μεγαλύτερη των 100 κλινών είναι υποχρεωμένες, εφόσον δεν είναι συνδεδεμένες με το αποχετευτικό δίκτυο της πόλης, να διαθέτουν δική τους εγκατάσταση επεξεργασίας. Όμως πόσες από αυτές έχουν και αν έχουν λειτουργεί ορθά, όταν το ίδιο το δημόσιο έχει προβλήματα με το αποχετευτικό του δίκτυο και τους βιολογικούς του καθαρισμούς;

Έτσι με βάση τα επίσημα καταγεγραμμένα στοιχεία του Υ.Ε.Ν.,<sup>58</sup> το έτος 2000 επί συνόλου 379 αναφερθέντων περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, εντοπίστηκαν τα 240, με υπαίτιους σε 45 περιστατικά τα πλοία, σε 107 χερσαίες πηγές, οι 11 περιπτώσεις καταγράφονται ως άλλη πηγή και οι 77 ρυπάνσεις από αγνώστους υπαίτιους, το έτος 2001 επί συνόλου 345 αναφερθέντων περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, εντοπίστηκαν τα 280 με υπαίτιους, σε 48 περιστατικά τα πλοία, σε 138 χερσαίες πηγές, οι 24 ρυπάνσεις οφείλονται σε άλλες πηγές και οι 70 ρυπάνσεις από αγνώστους υπαίτιους, το έτος 2002 επί συνόλου 303 αναφερθέντων περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, εντοπίστηκαν τα 243 με υπαίτιους, σε 33 περιστατικά τα πλοία, σε 101 χερσαίες πηγές, οι 21 περιπτώσεις καταγράφονται ως ρυπάνσεις από άλλες πηγές, ενώ οι 88 από αγνώστους υπαίτιους, το έτος 2003 επί συνόλου 354 αναφερθέντων περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, εντοπίστηκαν τα 247 με υπαίτιους, σε 44 περιστατικά τα πλοία, σε 120 χερσαίες πηγές, οι 16 αναφέρονται ως ρυπάνσεις από άλλες πηγές, ενώ οι 67 είναι ρυπάνσεις από αγνώστους υπαίτιους και το έτος 2004 επί συνόλου 178 αναφερθέντων περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, εντοπίστηκαν τα 127 με υπαίτιους, σε 30 περιστατικά τα

---

οικονομική ιεράρχηση των προτεραιοτήτων για την συντήρηση της λειτουργίας της ήδη υπάρχουσας εγκατάστασης.

<sup>55</sup> Τερζής Γ., Το περιβάλλον που πληγώνουμε, εφημ. Καθημερινή, 05/06/2003.

<sup>56</sup> Νικολακόπουλος Δ., Το Βήμα, 25/03/2000, σπ.π.

<sup>57</sup> Βλέπε επίσης οδηγία 91/271/ΕΟΚ, που αφορά την επεξεργασία των υγρών αποβλήτων που περιέχουν οργανικό φορτίο (BOD). Η οδηγία αυτή επιβάλλει την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος με την απαγόρευση της διάθεσης ανεπεξεργαστων λυμάτων και βιομηχανικών υγρών αποβλήτων των οποίων τα ρυπαντικά χαρακτηριστικά μοιάζουν με αυτά των λυμάτων. Αποτέλεσμα αυτής είναι όλες οι πόλεις και τα χωριά με πληθυσμό άνω των 2.000 κατοίκων να υποχρεωθούν να υποβάλλουν τα παραγόμενα λύματα σε δευτεροβάθμια βιολογική επεξεργασία, ενώ αν ο χώρος διάθεσης έχει χαρακτηριστεί «ευαίσθητος» λόγω ειδικών γεωγραφικών συνθηκών, υποχρεούνται σε τριτοβάθμια επεξεργασία για τη μεγαλύτερη μείωση του αζώτου και του φωσφόρου.

<sup>58</sup> Τα στοιχεία αντλούνται από τον ετήσιο απολογισμό του Υ.Ε.Ν./Δ.Π.Θ.Π. και το σχετικό έντυπο που εκδίδεται.

πλοία, σε 46 χερσαίες πηγές, οι 7 αναφέρονται ως ρυπάνσεις από άλλες πηγές, ενώ οι 44 είναι ρυπάνσεις από αγνώστους υπαιτίους. Τα παραπάνω στατιστικά δεδομένα μπορεί ως ένα βαθμό να βοηθούν στην κατανόηση του περιβαλλοντικού προβλήματος στην Ελλάδα, αλλά παρουσιάζουν προβλήματα και γεννούν προβληματισμούς. Καταρχήν αφορούν την καταγεγραμμένη θαλάσσια ρύπανση και μάλιστα την εντοπισμένη από τις διωκτικές αρχές, με συνέπεια η εξαγωγή συμπερασμάτων να είναι προβληματική, από τη στιγμή που δεν μπορεί να προσδιοριστεί ο «σκοτεινός αριθμός» των ρυπάνσεων και η σχέση εμφανούς και πραγματικής εγκληματικότητας δεν είναι σταθερή.<sup>59</sup> Επιπλέον η καταγραφή διαφαίνεται να μην είναι ακριβή αφού μεγάλος αριθμός ρυπάνσεων καταγράφεται από αγνώστους υπαιτίους, ενώ σύγχυση στα παραπάνω δεδομένα δημιουργεί η καταγραφή ενός σημαντικού αριθμού ρυπάνσεων εκτός των χερσαίων πηγών και των πλοίων, ως «ρυπάνσεις από άλλες πηγές», χωρίς πουθενά να γίνεται διευκρίνιση τι ορίζεται ως τέτοια μεταβλητή.

Έστω και με το προβληματισμό που αναπτύχθηκε για τα στατιστικά δεδομένα και το μεγάλο αριθμό «σκοτεινού αριθμού», αφού κατά το Παγκόσμιο Ταμείο για τη Φύση, μόνο το 30% των απορρίψεων εντοπίζεται και καταγράφεται από τις αρχές, συμπεραίνει κανείς ότι η μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού στις παράκτιες περιοχές με τη συμβολή μάλιστα ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες και του τουρισμού, σε συνδυασμό με την έλλειψη εργοστάσιων βιολογικού καθαρισμού,<sup>60</sup> η εγκατάσταση χημικών βιομηχανιών και μεταλλευτικών δραστηριοτήτων με την συνακόλουθη παραγωγή επικινδύνων αποβλήτων και οι θαλάσσιες συγκοινωνίες με την λειτουργική και ατυχηματική ρύπανσή τους (ιδιαίτερα δεξαμενόπλοιων) όχι μόνο αλλοιώνουν το φυσικό κάλλος, αλλά υποβαθμίζουν και ρυπαίνουν το θαλάσσιο περιβάλλον, με συχνότερο εντοπισμένο φαινόμενο τον ευτροφισμό, την εξάντληση στοιχείων του θαλάσσιου οικοσυστήματος<sup>61</sup> και την ανατροπή και διαταραχή της βιοποικιλότητας.<sup>62</sup> Στο χάρτη II του Παραρτήματος εμφανίζεται οι ρύποι ανά θαλάσσια περιοχή στην Ελλάδα, ενώ στο Πίνακα III του Παραρτήματος καταγράφονται τα σημαντικότερα περιστατικά ρύπανσης στην Ελλάδα, τα οποία και παριστάνονται στο γεωγραφικό χώρο, στο χάρτη III του παραρτήματος.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ II**

### **ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΗΓΩΝ ΡΥΠΑΝΣΗΣ**

Παρ' όλους τους προβληματισμούς που αναπτύχθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο για τα στατιστικά συλλεγόμενα στοιχεία και την έλλειψη ακριβούς εικόνας, εντούτοις είναι αποδεκτό από την επιστημονική και διεθνή κοινότητα, ότι οι χερσαίες πηγές ρύπανσης υπερτερούν σε σχέση με τις θαλάσσιες. Άλλωστε ένδειξη τούτου αποτελεί το γεγονός, ότι ενώ τα ναυτικά ατυχήματα μειώνονται, η θαλάσσια ρύπανση αυξάνει. Επίσης είναι γεγονός, ότι το πλοίο ελέγχεται πολύ ευκολότερα από

<sup>59</sup> Για την ανακρίβεια των εγκληματολογικών στατιστικών λόγω της ύπαρξης του σκοτεινού αριθμού βλ. Φαρσεδάκη Ι., Στοιχεία Εγκληματολογίας, Νομική Βιβλιοθήκη, 1996, σελ.153-155.

<sup>60</sup> Από τις 601 παράκτιες πόλεις της Μεσογείου με πληθυσμό μεγαλύτερο των 10.000 κατοίκων, μόνο το 69% έχει εργοστάσια βιολογικού καθαρισμού, Οι 9 πιο καταστροφικές αιτίες, εφημ. Καθημερινή, 12/11/2005

<sup>61</sup> Στην μείωση και απώλεια ειδών και στοιχείων του θαλάσσιου οικοσυστήματος συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό και η υπεραλίευση.

<sup>62</sup> Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σημαντική ανάπτυξη των τοξικών φυκιών βλ. σχετικά Γεωργιοπούλου Τ., Η θαλάσσια ρύπανση γεννά τοξικά φύκια, εφημ. Καθημερινή, 23/07/2005

ότι η χερσαία πηγή, τόσο γιατί η καθιέρωση ελέγχων τακτικών και έκτακτων από εξειδικευμένα αστυνομικά όργανα (λιμενικό σώμα) είναι νομοθετικά κατοχυρωμένη, με την παράλληλη υποχρεωτική καταγραφή των αποτελεσμάτων της, όσο και με την καθιέρωση τήρησης συγκεκριμένων βιβλίων για τα πετρελαϊκά κατάλοιπα, η απόρριψη των οποίων σε συγκεκριμένες εγκαταστάσεις ευκολιών υποδοχής υπόκειται σε έλεγχο, με αποτέλεσμα στα επίσημα στατιστικά να καταγράφονται ευκολότερα οι ρυπάνσεις από πλοία παρά από τις χερσαίες πηγές. Αντιθέτως η ρύπανση από χερσαία πηγή είναι περισσότερο διάχυτη και δυσκολότερα εντοπισμένη, αφού η ακτογραμμή είναι γεμάτη από χερσαίες πηγές, δυνάμει ρυπογόνες.

Η εικόνα μέσα από τα καταγεγραμμένα στατιστικά στοιχεία είναι διαφορετική από την εικόνα που έχει όμως, η κοινή γνώμη για την συμμετοχή της καθεμίας από τις παραπάνω κατηγορίες πηγών ρύπανσης στο σύνολο. Συγκεκριμένα η ναυτιλία αποτελεί ακόμη και σήμερα για τους περισσότερους τον «αποδιοπομπαίο τράγο» στο θέμα της θαλάσσιας ρύπανσης, κάτι που στο παρελθόν αποτελούσε στερεότυπο και για τη διεθνή κοινότητα, αποδεικνύοντας τούτο από το αντικείμενο των πρώτων διεθνών συμβάσεων. Αντιθέτως τα τελευταία έτη η διεθνή κοινότητα έστρεψε το βλέμμα της και στις άλλες πηγές ρύπανσης, θεσπίζοντας σχετικά κείμενα προστασίας και καταστολής θαλάσσιας ρύπανσης και από τις λοιπές πηγές ή εντάσσοντας στη θαλάσσια ρύπανση ως πηγές το σύνολο αυτών. Σε αυτό βοήθησαν η επιστημονική κοινότητα, το οικολογικό κίνημα και οι μη κυβερνητικές οργανώσεις με την δημοσιότητα των μελετών και των εκθέσεων τους.

Πράγματι, επιστημονική έρευνα του Προγράμματος του Ο.Η.Ε. για το Περιβάλλον αποκαλύπτει ότι από τους ρύπους που καταλήγουν στη θάλασσα το 44% οφείλεται σε απορροές και απόβλητα από τη ξηρά, το 33% σε εκπομπές αερίων ρύπων που μεταφέρθηκαν στη θάλασσα, το 12% σε θαλάσσια ατυχήματα και ναυτιλιακά απόβλητα, το 10% σε απορρίψεις στους ωκεανούς, και το 1% σε υποθαλάσσια εξόρυξη μεταλλευμάτων πετρελαίου και αερίων.

Η κωδικοποίηση λοιπών των πηγών της θαλάσσιας ρύπανση μέσα από τη διεθνή νομοθετική πολιτική, αποτέλεσμα των επιστημονικών μελετών και παρατηρήσεων έχει ως εξής:<sup>63</sup>

α) Ρύπανση από χερσαίες πηγές και την ατμόσφαιρα:<sup>64</sup> Σε αυτή την πηγή ρύπανσης εντάσσονται τα αστικά και βιομηχανικά λύματα και απορρίμματα, τα χρησιμοποιούμενα στη γεωργία λιπάσματα, φυτοφάρμακα και τα χημικά στοιχεία που εμπεριέχονται σε αυτά, τα οποία καταλήγουν στη θάλασσα είτε απευθείας, είτε μέσω των ποταμών. Επίσης περιλαμβάνονται σε αυτή την κατηγορία και οι απορρίψεις στην ατμόσφαιρα από διαρροές αερίων στα μεταφορικά μέσα και στις καπνοδόχους των εργοστασίων και γενικότερα εγκαταστάσεων, που συνεχώς καταλήγουν στη θάλασσα.

Η συγκέντρωση των βιομηχανικών και αστικών κέντρων στις παράκτιες περιοχές και η ανυπαρξία ή ανεπαρκή λειτουργία των κέντρων βιολογικού καθαρισμού οδηγεί σε θαλάσσια ρύπανση. Στα παραπάνω προστίθεται η συμπίεση του κόστους και η αύξηση του ακαθάριστου εσόδου (περιορισμός των νεκρών χρονικών περιόδων για την συντήρηση, έλλειψη μέτρων ασφαλείας και ελέγχου της ορθολογικής λειτουργίας του μηχανολογικοτεχνικού εξοπλισμού) που συντελούν στην ένταση της παραγωγικής διαδικασίας και σε επιλογές μη περιβαλλοντικά ορθολογικές. Επίσης προβλήματα δημιουργούνται από φθαρμένα υλικά (σωλήνες,

<sup>63</sup> Βλάχος Γ., 1999, όπ.π.,σελ31-33

<sup>64</sup> Landbased and atmospheric pollution



στόμιο, φίλτρα), μη ποιοτικά κατάλληλα ανταλλακτικά και γενικότερα επιλογές που μπορεί από οικονομική άποψη να είναι συμφέρουσες, από περιβαλλοντική προστασία όμως δεν είναι οι ενδεδειγμένες. Ο σκληρός ανταγωνισμός, με στόχο είτε την κατάκτηση μεγαλύτερου μεριδίου στις εγχώριες και διεθνείς αγορές στο πλαίσιο των πολυεθνικών εταιρειών, είτε για διατήρηση της παρουσίας μιας επιχείρησης στο επώδυνο χώρο της αγοράς όταν πρόκειται για μικρότερου μεγέθους επιχειρήσεις, έχει ως αποτέλεσμα την πάση θυσία μείωση του κόστους παραγωγής, το οποίο με τη σειρά του προϋποθέτει ελάττωση των δαπανών ασφάλειας στο βαθμό που επιβαρύνεται η τελική τιμή του προϊόντος. Ταυτόχρονα μη υγιής ανταγωνισμός ιδιαίτερα όταν πρόκειται για ιδιωτικές επιχειρήσεις, επιδεινώνει την προαναφερόμενη κατάσταση και ενδυναμώνει τον κίνδυνο ενεργειών ζημιολογών για το περιβάλλον.

Από τις χερσαίες πηγές ρύπανσης ιδιαίτερης μνείας χρήζει μια άλλη μορφή παράκτιας ρύπανσης, η προερχόμενη αφενός από τις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες των πλοίων και αφετέρου από μονάδες διάλυσης των πλοίων και παραγωγής παλαιοσιδήρου (scrap). Η ρύπανση που προκαλείται από αυτές τις μονάδες οφείλεται στα αέρια, υγρά και στερεά απόβλητα. Ως αέρια απόβλητα μπορούν να αναφερθούν ο καπνός και η σκόνη κατά την κοπή, συναρμολόγηση και αποσυναρμολόγηση των λαμαρινών και γενικότερα μερών του σκάφους συνεπεία των υψηλών θερμοκρασιών, αλλά και κατά την αμμοβολή. Στα υγρά συγκαταλέγονται υφαλοχρώματα, χρώματα βαφής, αντισκωριακά, ύδατα πλύσης των χώρων του πλοίου πριν την κοπή για την απαλλαγή καταλοίπων πετρελαιοειδών, αδρανών σκουριών και υψηλών συστατικών BOD (βιοχημικά απαιτούμενο οξυγόνο) COD (χημικά απαιτούμενο οξυγόνο), ύδατα πυροσβεστικών συστημάτων που χρησιμοποιούνται, ύδατα πλύσης των χώρων της διαλυτικής μονάδας για να αποφευχθεί η διαρροή ρυπαντικών ουσιών προς την ξηρά. Στα στερεά περιλαμβάνονται κατάλοιπα όπως σκουριές, σίδηρα, ξύλα, πλαστικά και λοιπά υλικά που εναπομένουν κατά τη διάλυση. Οι θαλάσσιες περιοχές που βρίσκονται πλησίον ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων παρουσιάζουν έντονα φαινόμενα ρύπανσης από πετρελαιοειδή, τοξικά ιχνοστοιχεία και βαριά μέταλλα. Η παρουσία υδρογονανθράκων εμποδίζει διάφορες φυσικοχημικές διεργασίες και τα βαρέα μέταλλα παρεμποδίζουν τις ενζυματικές δράσεις καταστρέφοντας τα κατώτερα τροφικά επίπεδα του οικοσυστήματος.

Αξιομνημόνευτη είναι και η δραστηριότητα με κίνδυνο περιβαλλοντικών προσβολών που αναπτύσσουν οι λιμενικές εγκαταστάσεις και οι φορείς παροχής υπηρεσιών στα λιμάνια. Στο πλαίσιο αναβάθμισης της λειτουργίας των λιμανιών και ικανοποίησης των αυξανόμενων καταναλωτικών αναγκών, στις λιμενικές εγκαταστάσεις αναπτύσσονται δραστηριότητες όπως συλλογής απορριμμάτων και λυμάτων των πλοίων, πετρελαϊκών καταλοίπων, καταλοίπων σεντινών, ανεφοδιασμού με καύσιμα των πλοίων, αποθήκευσης, συσκευασίας και επεξεργασίας φορτίων κλπ.. Υλικών δηλαδή που η διαρροή τους στο θαλάσσιο χώρο, έχει καταστροφικές συνέπειες.

Τελειώνοντας με τις χερσαίες πηγές ρύπανσης, η άναρχη και μη περιβαλλοντικά κατάλληλη ανάπτυξη των πόλεων, και με το πνεύμα του υπερκαταναλωτισμού να διακρίνει τους κατοίκους των, οδηγεί σε πληθώρα αστικών απορριμμάτων και αποβλήτων, τα οποία αρκετές φορές ανεπεξέργαστα καταλήγουν στην θάλασσα.

β) Ρύπανση από πλοία:<sup>65</sup> Πρόκειται για τη ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία είτε στο πλαίσιο λειτουργικής διαδικασίας, είτε στο πλαίσιο ατυχήματος.

---

<sup>65</sup> Ship generated pollution

Εξετάζοντας τις περιπτώσεις απωλειών πλοίων ή μεταφερόμενων υλικών και φορτίων με συνέπεια την πρόκληση ρύπανσης μπορούμε να αναφέρουμε ως περιστατικά ατυχηματικά:

ι) τη βύθιση πλοίου ή πρόκλησης ζημιών στην δομή του λόγω καιρικών συνθηκών ή μετατόπισης φορτίου,

ιι) τη προσάραξη<sup>66</sup> εξαιτίας μηχανικής βλάβης, καιρικών συνθηκών, ανθρώπινου λάθους κατά την πλοήγηση,

ιιι) τη σύγκρουση πλοίων,<sup>67</sup> κυρίως σε περιοχές με έντονη θαλάσσια κυκλοφορία (π.χ. λιμάνια, τερματικούς σταθμούς, στενά-διάυλοι),<sup>68</sup>

ιιιι) τη πυρκαγιά ή και έκρηξη,<sup>69</sup> και τέλος

ιιιιι) τις απώλειες λόγω εχθροπραξιών<sup>70</sup>

Συγκρίνοντας τα στοιχεία δύο μελετών, μιας μελέτης βασιζόμενη στην ανάλυση 38 περιπτώσεων, από τις χειρότερες πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης από δεξαμενόπλοια και μιας δεύτερης όπου αναλύονταν οι παράγοντες δημιουργίας των 50 μεγαλύτερων κηλίδων πετρελαίου, που προκλήθηκαν από δεξαμενόπλοια και πλοία συνδυασμένων μεταφορών,<sup>71</sup> συμπεραίνει κανείς ότι τα ποσοστά σε κάθε κατηγορία περιστατικών είναι ίδια ή με μικρές αποκλίσεις και στις δύο μελέτες. Συγκεκριμένα, η μεν πρώτη καταγράφει ποσοστό 28,9% σε προσαράξεις, 28,9% σε συγκρούσεις, 21% σε πυρκαγιά ή έκρηξη και 21% σε αποτυχία της δομής του πλοίου, επίσης τα αντίστοιχα ποσοστά στην δεύτερη μελέτη είναι 28%, 22%, 24% και τέλος 22%. Όσον αφορά την συμβουλή του ανθρώπινου παράγοντα στα παραπάνω περιστατικά, η πρώτη μελέτη τον αναγάγει σε ποσοστό 57,8% για την περίπτωση προσάραξης και σύγκρουσης και 21% για την περίπτωση της πυρκαγιάς ή της έκρηξης και η δεύτερη σε 50% και 24% αντίστοιχα. Η ηλικία του πλοίου αναφέρεται μόνο στην περίπτωση πυρκαγιάς ή έκρηξης σε ποσοστό 21% και 24% αντίστοιχα στις δύο μελέτες.

Προχωρώντας στη λειτουργική ρύπανση, που ορίζεται ως την οποιαδήποτε μη ατυχηματική ρύπανση που προξενεί στο περιβάλλον η λειτουργία ενός πλοίου, αφορά όλη την διάρκεια ζωής ενός πλοίου, από την κατασκευή του, την οικονομική του εκμετάλλευση έως και την διάλυσή του.

Στην λειτουργική ρύπανση περιλαμβάνονται οι ρυπάνσεις που προκαλούνται κατά τη ναυπήγηση του πλοίου, την τακτική ή έκτακτη συντήρησή του, τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσής του, τις λιμενικές δραστηριότητες του, τον ερματισμό ή αφερματισμό του, τις απορρίψεις φορτίου, και τέλος την διάλυσή του.

Ξεκινώντας από τη ναυπήγηση του πλοίου, χώροι πραγματοποίησής της μπορεί να αποτελέσουν η πλωτή δεξαμενή, η δεξαμενή ξηρού τύπου και οι ναυπηγικές κλίνες για μικρών διαστάσεων σκάφη. Σε όλες τις φάσεις ναυπήγησης ο

<sup>66</sup> Περίπτωση δεξαμενόπλοιου Metula, 1974, με φορτίο 190.000 τόνων πλησίον στενών Μαγγελάνου, κατόπιν προσάραξης εκχύθηκαν 50.000 τόνοι φορτίου.

<sup>67</sup> Περίπτωση δεξαμενόπλοιου Patmos το 1985 με φορτίο 83.000 τόνους συγκρούστηκε στα στενά της Μεσσίνας με άλλο πετρελαιοφόρο

<sup>68</sup> Ιδιαίτερη συμβολή στην μείωση των περιστατικών σύγκρουσης αποτέλεσε η διεθνής σύμβαση του I.M.O. καθιέρωσης «διεθνών κανονισμών για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα» του 1972, με την καθιέρωση συγκεκριμένων πορειών και χειρισμών για την αποφυγή σύγκρουσης. Ενδεικτικά με βάση στοιχεία του I.M.O. την περίοδο 1956-1961 είχαν ανακοινωθεί 156 συγκρούσεις, σε αντίθεση με την περίοδο 1976-1981 που ανακοινώθηκαν 45 περιπτώσεις (βλ. I.M.O. news, 1981, No4, p.3)

<sup>69</sup> Περίπτωση του Castillo de Bellver το 1983, δεξαμενόπλοιο με φορτίο 250.000 τόνων τυλίχθηκε στις φλόγες και ακολούθησε έκρηξη και βυθίστηκε κατόπιν πλησίον της πόλης του Κέιπταουν

<sup>70</sup> Περίπτωση δεξαμενοπλοίου Sea Wise Giant, το 1988, στον τερματικό σταθμό Hormuz (Ιράν), από σφοδρότατο αεροπορικό βομβαρδισμό των ιρακινών αεροπλάνων, εκτελώντας έργο πλωτής δεξαμενής

<sup>71</sup> βλ. σχετ. Βλάχος Γ., 1999, ό.π.,σελ.139-140

κίνδυνος ρύπανσης είναι μεγάλος. Καταρχήν από την κατασκευή του πλοίου με τις εργασίες οξυγονοκόλλησης, κοπής χάλυβα, λιπάνσεις και στυλβώσεις εγκυμονούνται κίνδυνοι ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος. Στην συνέχεια κατά την προετοιμασία βαφής του σκάφους με διάφορους μεθόδους (π.χ. αμμοβολής, χημικής αναρρόφησης) διάφορα στοιχεία όπως ρινίσματα μόλυβδου, χαλκού κλπ., μπορεί να καταλήξουν στη θάλασσα με επιπτώσεις στο περιβάλλον. Αλλά και κατά το στάδιο της βαφής με τη χρήση αντισκωριακών υλικών βαφής και τοξικών χρωστικών ουσιών και υφαλοχρωμάτων π.χ. τιτάνιο, χρώμιο, διοξειδία, κασσίτερο, και μετά το πέρας αυτής της διαδικασίας, με την πλύση των εργαλείων και του εξοπλισμού συνιστά δύναμι ρυπαντή του θαλασσίου περιβάλλοντος.<sup>72</sup>

Ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος προκαλείται και κατά τη διάρκεια συντηρήσεων και επισκευών που απαιτούνται για την καλύτερη λειτουργία και αξιοπλοΐα του πλοίου.

Είναι γνωστός σε όλους επίσης, ο κίνδυνος ρύπανσης της θάλασσας κατά τη διαδικασία φορτοεκφόρτωσης του πλοίου. Σημαντική παράμετρος των διαστάσεων σε ποσοτικό και ποιοτικό επίπεδο της ρύπανσης συνιστά η ποσότητα, και το είδος του φορτίου. Η κατάταξη των επικινδύνων φορτίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του I.M.O. και ειδικότερα τις διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων (I.M.D.G.C.),<sup>73</sup> οδήγησε σε καταγραφή των ουσιών σε εννέα κατηγορίες (εκρηκτικά, αέρια, εύφλεκτα υγρά, εύφλεκτα στερεά, οξειδωτικές ουσίες, δηλητηριώδεις, τοξικές και μολυσματικές ουσίες, ραδιενεργές ουσίες, διαβρωτικά και διάφορες επικίνδυνες ουσίες), με σκοπό την διαφορετική μεταχείριση για την ασφάλεια του φορτίου και του πλοίου. Για παράδειγμα μια αργή, αλλά σταθερή ρύπανση δημιουργείται από το αργό πετρέλαιο και τα πετρελαϊκά προϊόντα που διαχέονται στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ανεξάρτητα από τη μέθοδο φόρτωσης ή εκφόρτωσης με χρήση σιλό, σωληνώσεων, γερανών, κλπ, λάθος υπολογισμοί, καιρικές συνθήκες, κακή κατάσταση εγκαταστάσεων μπορεί να οδηγήσουν σε απόρριψη φορτίου.

Άξια επισήμανσης πρόκλησης ρύπανσης είναι η συνήθης πρακτική να ξεπλένεται το κατάστρωμα του πλοίου και τα χρησιμοποιούμενα μέσα και τα λύματα και υπολείμματα να καταλήγουν άμεσα στη θάλασσα, με όλες τις δυσάρεστες συνέπειες που επακολουθούν. Ενώ παρόμοια είναι η πρακτική που εφαρμόζονταν μέχρι τη δεκαετία του 1970 και που συνίστατο στην πλύση των δεξαμενών προκειμένου κατασταθεί κατάλληλο για νέο φορτίο και την απόρριψη αυτού του μίγματος στην θάλασσα.<sup>74</sup>

Επίσης τα πετρελαιοφόρα λόγω του γεγονότος της διάρθρωσης της παγκόσμιας παραγωγής και των αποστάσεων μεταξύ πρώτων και ενεργειακών υλών και εγκαταστάσεων επεξεργασίας τους, είναι αναγκασμένα να εκτελούν ταξίδια άφορτα μέχρι την επόμενη φόρτωσή τους. Επειδή ένα άφορτο δεξαμενόπλοιο δεν μπορεί να πλεύσει με ασφάλεια λόγω κινδύνων ανατροπής, γεμίζει τις δεξαμενές του με θαλασσινό έρμα (ερματισμός) για να επιτευχθεί η επιθυμητή τεχνικά πλεύση, τις οποίες αδειάζει (αφερματισμός) πριν την φόρτωση με το νέο φορτίο. Τότε όμως συμπαρασύρονται μαζί με το θαλασσινό έρμα και υπολείμματα του φορτίου που είχε

<sup>72</sup> Για τη ρύπανση από υφαλοχρώματα Τσελέντης, Β., Ναυτιλία και Θαλάσσια Ρύπανση από Υφαλοχρώματα, Τιμητικός τόμος για τον αείμνηστο Καθηγητή Β.Ν. Μεταξά, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 1997,σελ. 207-209

<sup>73</sup> Ο International Maritime Dangerous Goods Code του I.M.O. έχει γίνει αποδεκτός και από την Ελλάδα με την Υ.Α. 60307/1974

<sup>74</sup> Σήμερα τα δεξαμενόπλοια αντιμετωπίζουν αυτό το πρόβλημα μέσω της λύσης Crude Oil Washing (C.O.W.), σύστημα πλύσης των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο

πριν το ερματισμό. Αυτό οφείλεται στο ότι τα υπολείμματα φορτίου που βρίσκονται στον πυθμένα των δεξαμεμών και που δεν απορροφήθηκαν εντελώς από τις αντλίες φορτοεκφόρτωσης, ανεβαίνουν στην επιφάνεια όταν το πλοίο κάνει ερματισμό και κατά τον αφερματισμό απορρίπτονται μαζί με το θαλασσινό έρμα.

Το φαινόμενο της εκούσιας απόρριψης ουσιών από το πλοίο είναι αρκετά παλαιό φαινόμενο και βασιζόταν στην αντίληψη ότι η θάλασσα μπορεί να δεχθεί τα πάντα γιατί μπορεί να ανακυκλώνει. Ως μια έκφανση τέτοιου είδους ρύπανσης, μπορούν να καταγραφούν τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα που παράγονται στους χώρους του μηχανοστασίου και αποθηκεύονται στη «σεντίνα»<sup>75</sup> του πλοίου και που με την πλήρωση του συγκεκριμένου χώρου δημιουργείται το πρόβλημα διάθεσης τους. Παρόμοιος χώρος καλούμενος «σεντίνα φορτίου» υπάρχει και για την συλλογή μικροδιαρροών από τα φορτία, με παρόμοιο πρόβλημα απαλλαγής μετά την πλήρωσή τους. Όμως από τη στιγμή που το πλοίο λειτουργεί με την εργασία ανθρώπων οι οποίοι διαβιούν στο συγκεκριμένο χώρο, δημιουργείται και το πρόβλημα διάθεσης των λυμάτων και αποβλήτων από τη ζωή αυτών των ανθρώπων. Απόβλητα αποχέτευσης, οικιακά απορρίμματα κλπ συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένους χώρους, η πλήρωση των οποίων απαιτεί κένωση. Το νομοθετικό πλαίσιο της Marpol προβλέπει συγκεκριμένες διαδικασίες όπως τα λύματα να απορρίπτονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή, με εξαίρεση όταν το πλοίο έχει εγκεκριμένο σύστημα πολυτοποίησης και απολύμανσης, οπότε το προαναφερόμενο όριο μειώνεται σε 4 ναυτικά μίλια, ενώ το όριο καταργείται όταν το πλοίο διαθέτει εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων και απορρίπτει με αργό ρυθμό κινούμενο με ταχύτητα μεγαλύτερη των 4 κόμβων. Για τα απορρίμματα τα παραγόμενα από πλοία και πλατφόρμες, που μόνο για τη Μεσόγειο Θάλασσα έχουν υπολογιστεί ότι φθάνουν τα 325.000 τόνους ετησίως, νομοθετικά (Marpol) απαγορεύεται η απόρριψη κάθε είδους πλαστικού αντικειμένου, ενώ τα υπολείμματα τροφών μπορούν να απορρίπτονται σε απόσταση περισσότερο από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή. Επιτρέπεται όμως η απόρριψη εκτός των ειδικών θαλασσιών περιοχών, υλικών στοιβασίας, επενδύσεων, συσκευασίας που επιπλέουν, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 25 ναυτικών μιλίων από την ακτή, ενώ τέλος επιβάλλεται η ύπαρξη σχετικών σταθμών ευκολιών υποδοχής στα λιμάνια εντός των ειδικών περιοχών.

Τα κάθε είδους απόβλητα που δεν επιτρέπεται να απορριφθούν στη θάλασσα και συγκεντρώνονται στα πλοία προβλέπεται να διατίθενται σε ειδικές εγκαταστάσεις της ξηράς τους καλούμενους σταθμούς ή ευκολίες υποδοχής καταλοίπων.<sup>76</sup> Είναι δυνατόν όμως η ευκολία υποδοχής να είναι και πλωτή εγκατάσταση που χρησιμοποιείται για την παραλαβή και συνεχεία διάθεση από τα πλοία καταλοίπων, πετρελαιοειδών μιγμάτων, τοξικών και δηλητηριωδών ουσιών, απορριμμάτων, υπολειμμάτων φορτίου, λυμάτων και γενικότερα κάθε ουσίας η εκβολή ή διαφυγή της οποίας στη θάλασσα μπορεί να προκαλέσει ρύπανση. Η πολιτική τιμολόγησης των ευκολιών υποδοχής και συγκεκριμένα η αρχή πάνω στην οποία στηρίζεται αυτή,<sup>77</sup> θεωρείται ένας από τους παράγοντες αναχαίτισης της

<sup>75</sup> Χώρος αποθήκευσης καυσίμων που διαρρέουν από καμένες φλάντζες ή φθαρμένους σωλήνες, λιπαντικά, σκουριές, θαλασσινό νερό που διαρρέει από τα συστήματα ψύξης κ.λ.π.

<sup>76</sup> Το καθεστώς λειτουργίας των ευκολιών υποδοχής διέπεται από την MARPOL 73/78, ενώ και οι κατά τόπους αρχές εκδίδουν κανονισμούς που καθορίζει σε λεπτομερή βάση τις διαδικασίες.

<sup>77</sup> Οι αρχές διακρίνονται: α) στην αρχή της ανάκτηση άμεσου κόστους. Αποτελεί την πιο διαδεδομένη μέθοδο. Βασικά σημεία είναι η παράδοση να γίνεται στην πιστοποιημένη εταιρεία ευκολιών υποδοχής με εντολή του πλοίου ή της λιμενικής αρχής. Βασικό μειονέκτημα αποτελεί το ύψος του τιμολογίου,

εσκεμμένης απόρριψης των υλικών από τα πλοία στη θάλασσα προκειμένου μειώσουν το λειτουργικό κόστος τους. Η αρχή της μη χρέωσης μπορεί να στηρίζεται σε ένα κράτος πρόνοιας και να αποτελεί ίσως σε θεωρητική βάση την καταλληλότερη πολιτική για την αντιμετώπιση της εσκεμμένης απόρριψης εκτός ευκολιών, από την άλλη δέχεται μια μορφή κριτικής που βασίζεται στην μεταβίβαση ενός μέρους του κόστους λειτουργίας του πλοίου (στο μέρος που αφορά την παράδοση ρυπαντικών του υλικών) στο δημόσιο.

γ) Ρύπανση από απορρίψεις φορτίου.<sup>78</sup> Κατά τη δεκαετία του 1950 και 1960 αποτελούσε προσφιλή μέθοδο η απόρριψη αποβλήτων κυρίως στρατιωτικού υλικού, υπολειμμάτων από βυθοκορήσεις, βιομηχανικών αποβλήτων και λυμάτων, ακόμη και ραδιενεργών κατάλοιπων στη θάλασσα. Αυτά αποτέλεσαν φορτίο (μεταφοράς) για τα πλοία, τα οποία καλούνταν να τα απορρίψουν στο θαλάσσιο χώρο, πρόκειται για το καλούμενο «Dumping». Τέτοιου είδους φορτίο είναι τα βιομηχανικά και τοξικά απόβλητα, τα ραδιενεργά κατάλοιπα κλπ. Το φαινόμενο αυτό σήμερα, αποτελεί σοβαρή περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης, αντικείμενο της οποίας είναι εθνικά και διεθνή κείμενα, όπως της σύμβασης του I.M.O. για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων ουσιών (Λονδίνο 1972), και των περιφερειακών συμβάσεων του Όσλο για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από απορρίψεις πλοίων και αεροσκαφών (1972), του Ελσίνκι για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος της Βαλτικής (1974), και της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από την ρύπανση (1976).<sup>79</sup> Έτσι θέλοντας η διεθνής κοινότητα να δώσει ιδιαίτερο βάρος, το αντιμετωπίζει με ιδιαίτερη αναφορά, υπό τη λογική ότι αυτό το φαινόμενο αποτελεί εσκεμμένη ενέργεια.

δ) Ρύπανση από την εξόρυξη και εκμετάλλευση του βυθού.<sup>80</sup> Μορφές ρύπανσης αυτής της πηγής είναι η διαρροή πετρελαίου, φυσικού αερίου από πλωτές εγκαταστάσεις ή υποθαλάσσιους πετρελαιοαγωγούς. Συνέπεια της αυξημένης ανάλωσης των πρώτων και ενεργειακών υλών που βρίσκονται στη ξηρά, ο ενεργειακός τομέας οδηγήθηκε στην αναζήτηση ενεργειακών και πρώτων υλών στα υποθαλάσσια κοιτάσματα, με την κατασκευή τερματικών σταθμών και των πλωτών δεξαμενών άντλησης πετρελαίου και λοιπών ενεργειακών πηγών, και εγκαταστάσεων αναζήτησης πρώτων υλών. Ως περιστατικό ατυχηματικής ρύπανσης μεγάλης έκτασης μπορούμε να αναφέρουμε το ατύχημα στην πετρελαιοπηγή IXTOC, στον κόλπο του Μεξικού, το 1979, με την διαρροή στη θάλασσα 176.400.000 γαλονιών αργού πετρελαίου. Η ρύπανση εκεί πήρε τέτοιες διαστάσεις, που τα συνεργεία χρειάστηκαν 9 μήνες για να καταφέρουν να την περιορίσουν.

Έτερο παράδειγμα με καταστροφικές συνέπειες, ήταν της πετρελαιοπηγής NOROUZ στον Περσικό κόλπο, το 1983, με σοβαρότατη ρύπανση έκτασης πάνω

---

αφού μια δυσανάλογη τιμολογιακή πολιτική, δημιουργεί κίνητρο στο πλοίο να απόρριψη εσκεμμένα τα υλικά στην θάλασσα, ιδιαίτερα, όταν έχει την πεποίθηση του μη εντοπισμού. β) στην αρχή μη ειδικού ποσού. Το κόστος λήψης και μεταχείρισης συμπεριλαμβάνεται στα λιμενικά τέλη (π.χ. Ισραήλ). Βασίζεται στη παραδοχή ότι θα γίνει χρήση των ευκολιών υποδοχής, αφού ήδη το ποσό έχει πληρωθεί. Το σύστημα αυτό διαχείρισης δεν έχει μεγάλη εφαρμογή. Βασικό μειονέκτημα αποτελεί ότι η επιχείρηση ευκολιών υποδοχής που χρησιμοποιεί αυτό το σύστημα, τις περισσότερες φορές έχει να ανταγωνιστεί τις υπηρεσίες των άλλων λιμανιών που δεν εφαρμόζουν το συγκεκριμένο σύστημα και έχουν μειωμένα λιμενικά τέλη. γ) στην αρχή μη χρέωσης. Κατά την εφαρμογή αυτού του συστήματος το κόστος παροχής υπηρεσιών από την εγκατάσταση ευκολιών υποδοχής το επωμίζεται το δημόσιο και όχι το πλοίο, ως κίνητρο, στο πλαίσιο καταπόλησης των εσκεμμένων απορρίψεων (π.χ. Σουηδία). Βασικό μειονέκτημα ότι δεν πληρώνει ο έχων τα ρυπαντικά υλικά, αλλά το δημόσιο επιβαρύνοντας την οικονομία του.

<sup>78</sup> Dumping

<sup>79</sup> Αναλύονται σε σχετικό κεφάλαιο του εκπονήματος.

<sup>80</sup> Pollution from the exploration and exploitation of the seabed

από 100.000.000 γαλόνια αργού πετρελαίου. Τέλος, πρόσφατο παράδειγμα ήταν τον Απρίλιο του 1991, όπου στον Περσικό κόλπο κατά την διάρκεια εχθροπραξιών βομβαρδίστηκαν αρκετές πετρελαιοπηγές του Ιράν, με συνέπεια την έκχυση 1.470.000 τόνων πετρελαίου στη θάλασσα.<sup>81</sup>

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Πέραν των προαναφερομένων πηγών ρύπανσης, ενδιαφέρον παρουσιάζει και μια πρώτη καταγραφή των στοιχείων, η ύπαρξη των οποίων ρυπαίνει τη θάλασσα, καθώς και των συνεπειών αυτών στο περιβάλλον.

Ξεκινώντας από τα θρεπτικά συστατικά, αυτά καταλήγουν στο θαλάσσιο περιβάλλον κυρίως μέσω αστικών, γεωργικών και βιομηχανικών λυμάτων. Τα θρεπτικά συστατικά ενισχύουν την υπερανάπτυξη των παράκτιων υδάτων, με συνέπεια την έλλειψη οξυγόνου στο νερό και την ασφυξία των θαλασσιών ειδών, ενώ εμφανίζεται ένα είδος τοξικών φυκιών επικίνδυνων τόσο για τα ψάρια, όσο και για τον άνθρωπο, διαμέσου τις τροφικής αλυσίδας.

Τα ιζήματα, που καταλήγουν στην θάλασσα, μέσω κυρίως της διάβρωσης εδάφους από εξορυκτικές, υλοτομικές, δραστηριότητες επιχωμάτωσης και άλλες χερσαίου χαρακτήρα, με τη σειρά τους θολώνουν τα νερά, εμποδίζοντας τη φωτοσύνθεση και διαταράσσοντας το βιολογικό κύκλο του οικοσυστήματος, ενώ εμπλουτίζουν τα παράκτια νερά με τοξικές ουσίες.

Η ύπαρξη παθογόνων μικροοργανισμών από τα αστικά λύματα και τα κτηνοτροφικά απόβλητα, δεν είναι άμοιρη ευθυνών για την προσβολή του θαλασσιού περιβάλλοντος, αφού μετατρέπει τα ύδατα σε επικίνδυνα για τους κολυμβητές και ενισχύει την εμφάνιση επιδημιών όπως χολέρας και τύφου.

Οι ανθεκτικές Οξίνες (όπως PCB, DDT, βαρέων μετάλλων), προερχόμενες από αστικά και βιομηχανικά λύματα και απόβλητα, εντομοκτόνα, λιπάσματα, ακόμη και από τη φυσική διήθηση χωματερών, συντελούν στην συσσώρευση λιποδιαλυτών τοξινών στο λίπος των θαλασσιών ειδών και στην εμφάνιση κρουσμάτων δηλητηριάσεων και επιδημιών στην παράκτια ζωή.

Η ρύπανση που προκαλείται και από τα διάφορα πλαστικά είδη που καταλήγουν στη θάλασσα από πλοία, παράκτιες εγκαταστάσεις, αστικά κέντρα και χωματερές οδηγεί σε απώλεια των θαλασσιών ειδών, με την κατάποση αυτών από τα τελευταία, και σε υποβάθμιση και πολλές φορές ρύπανση του παράκτιου χώρου.

Από την άλλη η εισαγωγή νέων θαλασσιών ειδών για ιχθυοκαλλιέργεια, αλλά και η μετακίνηση αυτών των μη ιθαγενών θαλασσιών ειδών, μέσω του έρματος του

---

<sup>81</sup> Ενδεικτικά διεθνή κείμενα υποχρεωτικού ή μη χαρακτήρα που σχετίζονται με αυτή την πηγή ρύπανσης αποτελούν: Το άρθρο 24 της Σύμβασης της Γενεύης του 1958, «Για την Ανοικτή Θάλασσα», το άρθρο 10 της Σύμβασης της Βαλτικής του 1974, η Πράξη του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για το Δίκαιο του Περιβάλλοντος, το 1977, που αφορά στην «καταστροφή του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω της έρευνας και εκμετάλλευσης του βυθού και του υπεδάφους σε θαλάσσιες περιοχές που ανήκουν στην εθνική δικαιοδοσία συγκεκριμένων κρατών», οι κατευθυντήριες αρχές σχετικά με τις «νομικές πλευρές της ρύπανσης της Μεσογείου οφειλόμενης στην έρευνα και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας, ου θαλάσσιου βυθού και υπεδάφους» που εκπόνησαν η Διεθνής Νομική Ένωση και η U.N.E.P. Επίσης δημιουργήθηκαν ιδιωτικά διεθνή σύμφωνα με αποστολή εκτός των άλλων και την αποκατάσταση των ζημιών τρίτων π.χ. Oil Insurance Limited, Off-Shore Pollution Liability Association και North Sea Operator's Clean Seas Committee.

πλοίου, μειώνουν τη βιοποικιλότητα μιας περιοχής, αφού εισάγονται νέες ασθένειες, άγνωστες του οικοσυστήματος, ενώ παράλληλα παρουσιάζονται και προβλήματα ευτροφισμού.

Η ρύπανση από πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και από χημικά, οφειλόμενη κατά κύριο μέρος στις βιομηχανίες και τις λοιπές παράκτιες εγκαταστάσεις, στη ναυσιπλοΐα, αλλά και στα θαλάσσια ατυχήματα, και στις εξορύξεις και φυσικές διηθήσεις, προκαλεί απώλειες στα θαλάσσια είδη και στην υγεία των κολυμβητών και γενικότερα των ανθρώπων που έρχονται σε εκτεταμένη επαφή με τη ρύπανση, έστω και μέσω της τροφικής αλυσίδας. Οι συνέπειες στη ανθρώπινη υγεία, ξεκινούν από τις απλώς επιβαρυντικές έως πολύ σοβαρές.

Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα σοβαρής επίπτωσης η περίπτωση του κόλπου Minamata, στην Ιαπωνία, όπου το 1956, μια περίεργη αρρώστια εμφανίστηκε στην πόλη αυτή της Ιαπωνίας στα νότια του νησιού Κιουσού. Τα πρώτα συμπτώματα εντοπίστηκαν στις γάτες, οι οποίες καταλαμβάνονται από ένα είδος δαιμονικής τρέλας, κινούμενες ασυντόνιστα. Συνεχίστηκαν στους ψαράδες του νησιού, που καταλαμβάνονταν από νευρικό τρεμούλιασμα, εξασθενούσε η όρασή τους και χάνοντας τον έλεγχο των κινήσεών τους, πέθαιναν από σπασμούς. Δεκάδες οι νεκροί και εκατοντάδες οι άρρωστοι εφόρου ζωής. Χρειάστηκαν πολλά χρόνια για να εξακριβωθεί ως αιτία του κακού, η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα το 1973 αναγνωρίστηκε επίσημα ότι εργοστάσιο της περιοχής έχυne στην θάλασσα χημικά και τοξικά απόβλητα, τα οποία μέσω της τροφικής αλυσίδας απορροφούσε ο άνθρωπος με την κατανάλωση αλιευμάτων.<sup>82</sup>

Τέλος τα ραδιενεργά και ισότοπα από τις πυρηνικές χερσαίες, αλλά και θαλάσσιες ή αέριες εγκαταστάσεις και μέσα μεταφοράς έχουν ως αποτέλεσμα τα «θερμά» ραδιενεργά σημεία υψηλού κινδύνου, με τις γνωστές σε όλους μας σε μεγάλο βαθμό, καρκινικές συνέπειες.

Αναλογιζόμενοι τις συνέπειες πέραν των ήδη αναφερομένων στο θαλάσσιο οικοσύστημα και στην τροφική αλυσίδα οι οποίες φθάνουν και στον άνθρωπο, έτερες συνέπειες καταγράφονται και στον οικονομικό και κοινωνικό τομέα.

Καταρχήν η υποβάθμιση του θαλασσίου περιβάλλοντος οδηγεί σε μείωση της αγοραστικής αξίας της παράκτιας περιοχής, τόσο σε επίπεδο εδάφους, όσο και κτισμάτων και επιχειρήσεων. Στην Πύλο, στην Πελοπόννησο, ακόμη και δύο έτη μετά το ατύχημα του Irenes Serenade, το 1980, με ποσότητα 40.000 τόνων πετρελαίου να εκχύνονται πλησίον των ακτών, ορισμένες κατηγορίες επαγγελματιών δήλωναν προβλήματα στις επιχειρήσεις τους.<sup>83</sup>

Δεύτερη συνέπεια συνιστά η πτώση της τουριστικής βιομηχανίας. Συγκεκριμένα μια εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση ακολουθούν ακυρώσεις κρατήσεων και αποζημιώσεις των τουριστικών πρακτόρων, απώλεια αναμενόμενων εσόδων, και ανεργία γενικότερα στον τουριστικό κλάδο. Ας θυμηθούμε το ατύχημα του πλοίου Haven, το 1991, πλησίον του λιμένα της Γένοβας, που προκάλεσε ρύπανση των ακτών της Ριβιέρας βλάπτοντας τον τουρισμό, με τις μαζικές ακυρώσεις σε ξενοδοχεία και μεταφορικά μέσα.

Συνέπειες φυσικά παρουσιάζονται και στην αλιεία. Η μείωση και εξαφάνιση των αναμενόμενων αλιευμάτων προκαλεί πτώση του εισοδήματος των εργαζομένων. Αντιπροσωπευτικά παραδείγματα αποτελούν η διατάραξη της αναπαραγωγής του σολομού και της ρέγκας που συνιστούν σημαντικό πόρο των κατοίκων της περιοχής, από το ατύχημα του Echon Valdez, το 1989 και το ατύχημα του Kirki, το 1991, στις

<sup>82</sup> Ρουσόπουλος Θ., Πρακτικά 1<sup>ου</sup> συνεδρίου «Πολιτισμός και Θαλάσσιο Περιβάλλον», επιμ. Τσάλτας Γρ., Σουγιουλτζής Γ., Δήμος Γλυφάδας, Ε.Κ.Α.Π.Ε.Μ., Μεσόγειος SOS, 1993, σελ. 102.

<sup>83</sup> Βλάχος Γ., 1999, όπ.π, σελ. 149

δυτικές ακτές της Αυστραλίας, στο οποίο αποδίδονται ζημιές ύψους 500 εκατ. δολαρίων από τη διαταραχή στα ψάρια και οστρακοειδή.<sup>84</sup>

Συνέπειες έχουμε και γενικότερα στην οικονομία του κράτους, που καλείται να αντιμετωπίσει και να επιβαρυνθεί μέρος ή και σε ορισμένες περιπτώσεις, όλο το κόστος καταστολής και αποζημίωσης βλαβών από την προκληθείσα θαλάσσια ρύπανση, ενώ δεν αποτελεί παράδοξο οι εταιρείες να μεταβιβάζουν στον καταναλωτή, επιβαρύνοντας το προϊόν με επιπλέον κόστος, τα ποσά που καλούνται οι υπεύθυνοι να πληρώσουν υπό τη μορφή των προστίμων, χρηματικών ποινών και αποζημιώσεων από την προκληθείσα ρύπανση. Είναι γεγονός, ότι στον προϋπολογισμό που καταρτίζουν, περιλαμβάνουν αντίστοιχα ποσά που υπολογίζεται ή πιθανολογείται ότι θα καταβάλουν.

Στις λιγότερες υπολογίσιμες συνέπειες εντάσσεται η απώλεια ενεργειακών ποσοτήτων από ολόένα πλέον δυσεύρετους πόρους και δεν περιοριζόμαστε στην ενεργειακή και πρώτη ύλη που λόγω ατυχήματος απορρίπτεται, αλλά και στο παράδειγμα του διυλιστηρίου στο Fawley, της Αγγλίας, όπου το χρονικό διάστημα μεταξύ 1953 και 1970 απέρριπτε πετρελαιοειδή μίγματα στους παρακείμενους χείμαρρους και ποτάμια, δημιουργώντας σημαντικά προβλήματα στην υδροδυναμική ενέργεια της περιοχής, δηλαδή σε έτερη μορφή ενέργειας.<sup>85</sup>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV Η ΣΧΕΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

### **1. Ιστορική Θεώρηση**

Η αναγωγή των υλικών αντικειμένων του εξωτερικού κόσμου σε έννομα προϋποθέτει την προηγούμενη σε γενικό και αφηρημένο επίπεδο αξιολόγησή τους από την κοινωνική βούληση που δημιουργεί το θετικό δίκαιο. Η αξιολόγηση συνίσταται στην αναγωγή σε αφηρημένο και καθολικό επίπεδο της σημασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συμφέροντος για την διατήρησή του. Πρόκειται για μια σχέση ανάμεσα στην ανθρώπινη βούληση και στα αντικείμενα του εξωτερικού κόσμου που συνιστά την έννοια της «αξίας».<sup>86</sup> Η αξία του θαλασσιού περιβάλλοντος δεν είναι παρά αξιολόγηση – σημασιολόγηση αντικειμένων της εμπειρικής πραγματικότητας γι' αυτό και το περιεχόμενο της είναι πάντα σχετικό, προσδιορισμένο κατά το χρόνο και τόπο.

Η επιλογή λοιπόν από την κρατούσα κοινωνική και πολιτικά με το δίκαιο εκφραζόμενη βούληση ανάμεσα στα κοινωνικά αγαθά εκείνων, που έχει συμφέρον αυτή να προστατεύσει ιδιαίτερα ανάγοντάς τα σε έννομα αγαθά, αποτελεί μια πράξη ιστορικά προσδιορισμένη και ως πράξη της εκάστοτε κυρίαρχης κοινωνικής βούλησης που εκφράζει τις αντιλήψεις, σημασιολογήσεις και τα συμφέροντα της κοινωνικοοικονομικής υποδομής συγκεκριμένου χώρου δεν μπορεί να κατανοηθεί χωρίς την προηγούμενη μελέτη αυτής της υποδομής και ανεξάρτητα από αυτή.

Κάνοντας μια σύντομη ιστορική αναδρομή στη προστασία του περιβάλλοντος διαπιστώνουμε ότι μπορεί ο εκάστοτε ανά ιστορική περίοδο νομοθέτης να επέβαλε

<sup>84</sup> όπ.π,σελ.150

<sup>85</sup> όπ.π.

<sup>86</sup> Μανωλεδάκης Ι., Η σχετικότητα της ποινικής προστασίας, Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας, 1980,σελ.12.



κυρώσεις σε περιπτώσεις προσβολής του περιβάλλοντος, όμως οι κυρώσεις αυτές ήταν αποσπασματικές και είχαν ως στόχο, όχι την προστασία του περιβάλλοντος καθ' αυτό, αλλά την προστασία ατομικών εννόμων αγαθών η ύπαρξη των οποίων εξαρτάται από την κατάσταση του περιβάλλοντος. Έτσι για παράδειγμα οι Χετταίοι περί το 2100 π.Χ. επέβαλαν κυρώσεις για την μόλυνση του υδάτινου χώρου, ο αρχαιοβαβυλώνιος κώδικας Χαμουραμί το 17<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. συμπεριλάμβανε κυρώσεις για την υπερβολική καταπόνηση των ζώων, στη ρωμαϊκή εποχή βρίσκουμε νομοθετήματα αστικών αξιώσεων σχετικά με την παράβαση καθορισμένων περιοχών για ρυπογόνες μικρές επιχειρήσεις, στο ρωμαϊκό δίκαιο προβλέπονται κυρώσεις για τη θανάτωση ζώου, από το Μεσαίωνα στην Ευρώπη με το Σύνταγμα του Φρειδερίκου ΙΙ των Μελφι, 1231 μ.Χ. απαγορευόταν η ρίψη δηλητηριασμένων φυτών σε υδάτινους χώρους, το 1520 στο δικαίκο σύστημα της πόλης Freiburg τιμωρείτο η μόλυνση των πηγαδιών, ως βλάβη του κοινού οφέλους και ζημιά σε βάρος της κοινότητας, ο γερμανικός ποινικός κώδικας του 1871 ποινικοποιούσε την κακοποίηση ζώων (αρ. 360 Nr. 13), με λευκή ποινική διάταξη του γερμανικού ποινικού κώδικα θεωρείτο έγκλημα κάθε παράβαση αστυνομικών διατάξεων που εκδόθηκαν με σκοπό «τη διατήρηση της ασφάλειας, άνεσης χρήσεως, καθαρότητας και ηρεμίας επί των δημοσίων χερσαίων και υδάτινων οδών και πλατειών (αρ. 366 παρ.1 Nr.10) κλπ.<sup>87</sup>

Άλλωστε η ιστορική σχετικότητα στην περίπτωση της θαλάσσιας ρύπανσης είναι εμφανής, από τη στιγμή που το βασικό νομοθετικό πλαίσιο προστασίας της θάλασσας από τη ρύπανση στην Ελλάδα διαμορφώθηκε μόλις το έτος 1977, ενώ ως προηγούμενο νομοθετικό καθεστώς καταγράφονται αποσπασματικές διατάξεις και συγκεκριμένα, το Ν.Δ. 4529/1966 «περί κυρώσεως της Δ.Σ. περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης δια πετρελαίου, Λονδίνον 1954, ως αυτή τροποποιήθηκε από τη Διάσκεψη του Λονδίνου 1962», το Ν.Δ. 388/1968 «περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως της περί ελέγχου της ναυσιπλοΐας και επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων νομοθεσίας», το Ν.Δ. 915/1971 «περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως της περί προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης δια πετρελαίου υπό πλοίων νομοθεσίας», το Ν.Δ. 187/1973 «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» και η υπ' αριθμ. Ε1β/221/65/ Υγειονομική διάταξη «περί διαθέσεως λυμάτων και βιομηχανικών αποβλήτων».

Παρουσιάζεται λοιπόν μέσα από την ιστορική διάσταση, μια πορεία από τον αποσπασματικό χαρακτήρα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος π.χ. με την εγκληματοποίηση μόνο της απόρριψης πετρελαίου, σε μια ολοκληρωμένη προστασία του ανάγοντας το σε αυτοτελές έννομο αγαθό, αναδεικνύοντας έτσι την ιστορική του σχετικότητα.

## 2. Νομική Θεώρηση

Η σχετική «αξία» των εννόμων αγαθών δεν είναι μόνο ιστορικά προσδιορισμένη είναι και νομικά.

Στο ίδιο ιστορικοκοινωνικό σχηματισμό τα στοιχεία που προάγονται σε έννομα έχουν «αξία» μόνο εν' όψη και στους κόλπους της έννομης τάξης που τα προστατεύει.<sup>88</sup>

<sup>87</sup> Ιωαννίδης Δ., 1996, όπ.π., σελ. 162

<sup>88</sup> Μανωλεδάκης Ι., 1980 όπ.π., σελ.24.

Αφού γίνεται λόγος για έννομο αγαθό, προϋποτίθεται αναγνώρισή τους από μια έννομη τάξη. Έννομη όμως τάξη έξω από την κρατική εξουσία δεν νοείται.<sup>89</sup> Στην αντιπαράθεση εννόμων αγαθών και έννομης τάξης η σχετικότητα της αξίας των πρώτων απέναντι στη δεύτερη δεν μπορεί να αμφισβητηθεί. Της προστασίας των εννόμων αγαθών «μέτρον ἔστιν ἡ ἔννομος τάξις».<sup>90</sup>

Αλλά η νομική σχετικότητα του εννόμου αγαθού «θαλάσσιο περιβάλλον» δεν εξαντλείται στην αντιπαράθεσή του με την έννομη τάξη. Τα κοινωνικά αγαθά διαφοροποιούνται και μεταξύ τους. Στο κοινωνικό χώρο, τα έννομα αγαθά σημασιολογούνται από το φορέα του ιστορικοκοινωνικά προσδιορισμένου χώρου και παράλληλα σημασιολογούμενα, σημασιολογούν και τον φορέα και τον χώρο. Τα έννομα αγαθά δεν είναι παθητικά αντικείμενα αλλά «κινούνται», σχετίζονται και ανταλλάσσονται. Δεν μπορεί να γίνει λόγος για απόλυτη κοινωνική ασφάλεια των εννόμων αγαθών, έστω και αν σε αυτή φαίνεται να στοχεύει η νομική προστασία τους σε καθολικό και αφηρημένο επίπεδο.

Έτσι ακόμη και αν εξαιρέσουμε την νομική σχετικότητα που προκύπτει από την αντιπαράθεση φυσικού περιβάλλοντος και έννομης τάξης (κράτους), πάλι προκύπτει νομική σχετικότητα ανάμεσα στο φυσικό περιβάλλον και την ανθρώπινη ζωή, το σεβασμό στην ανθρώπινη προσωπικότητα και αξιοπρέπεια. Θα μπορούσε κανείς να πει ότι σχετική είναι και η νομιμοποίηση αυτού του προβαδίσματος στο σεβασμό της ανθρώπινης ζωής, προσωπικότητας και αξιοπρέπειας. Έχει δηλ. καθαρά ιδεολογική βάση και συνέπεια τούτου είναι η δυνατότητα άρσης της προστασίας τους σε ορισμένες περιπτώσεις (π.χ. πόλεμος). Αυτό συμβαίνει και στο θαλάσσιο περιβάλλον σε όλες τις νομοθεσίες, ανεξάρτητα από την κυρίαρχη ιδεολογία του κοινωνικού χώρου όπου ισχύουν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα σε αυτή την περίπτωση είναι ότι ενώ διακηρύσσεται σε Συμβάσεις, Κώδικες και Συνθήκες η απόλυτη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση εντούτοις η προβλεπόμενη προστασία και οι επιβαλλόμενες κυρώσεις αίρονται στην περίπτωση του πολέμου. Αν και ακραίο το παράδειγμα του πολέμου, εντούτοις είναι χαρακτηριστικό για να καταδείξει τη νομική σχετικότητα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Νομική σχετικότητα υφίσταται πάλι όταν κανείς δεν αποφασίζει να σταματήσει την οικονομικοτεχνική εξέλιξη της κοινωνίας καταργώντας εργοστάσια και λοιπές επικίνδυνες πηγές πρόκλησης ρύπανσης για να υλοποιήσει στο πραγματικό κοινωνικό επίπεδο την αφηρημένη νομική εξαγγελία της. Η επιδίωξη πλήρους ασφάλειας από τους κινδύνους της τεχνολογίας θα ισοδυναμούσε με απαγόρευση εκμετάλλευσης και χρησιμοποίησής της σε όλους τους τομείς της κοινωνικής δραστηριότητας.

Στο πεδίο της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και γενικότερα του περιβάλλοντος η νομική σχετικότητα είναι έκδηλη με την εγκληματοποίηση των συμπεριφορών προσβολής του υπό δύο τάσεις την ανθρωποκεντρική και οικολογική.

Με την ανθρωποκεντρική προσέγγιση το περιβάλλον προστατεύεται ως χώρος, ως φυσική προϋπόθεση των ατομικών εννόμων αγαθών της ανθρώπινης ζωής και υγείας, με τα οποία άλλοτε δευτερευόντως και επικουρικά και άλλοτε κυριαρχικά

---

<sup>89</sup> Μανωλεδάκης Ι., Γενική θεωρία του ποινικού δικαίου, τομ .Α΄, Θεσ/νικη, εκδ. Σάκκουλας, 1976, σελ 209.

<sup>90</sup> Μανωλεδάκης Ι., 1980 όπ.π., σελ.29.

αναγνωρίζεται ταυτόχρονα η σύνδεσή του.<sup>91</sup> Δεν προστατεύεται δηλ. το περιβάλλον αυτό καθαυτό, αλλά επιδιώκεται η διασφάλιση ανεξαρτητοποιημένων οικολογικών έννομων αγαθών προς χάρη της ανθρώπινης ζωής και υγείας. Μάλιστα πρόοδος θεωρείται για αυτού του είδους τις προσεγγίσεις ότι με το περιβαλλοντικό ποινικό δίκαιο η προστασία του ανθρώπου έρχεται ένα βήμα πιο μπροστά, ακριβώς επειδή οι νέες νομοτυπικές μορφές τυποποιούν περιπτώσεις συμπεριφοράς που μπορούν να οδηγήσουν σε διακινδύνευση ή βλάβη των παραδοσιακών έννομων αγαθών (ζωής, υγείας κ.λ.π).<sup>92</sup>

Για τον Αλεξιάδη<sup>93</sup> κατά την εγκληματοποίηση των προσβολών του περιβάλλοντος δεν επιδιώκεται η προστασία του περιβάλλοντος καθ' αυτό, αλλά με σειρά αξιολόγησης κυρίως η διασφάλιση: α) της ανθρώπινης ζωής, β) της ανθρώπινης υγείας, γ) της καλής ευχάριστης διαβίωσης (εξαρτώμενης από την εμφάνιση του περιβάλλοντος, δ) της ιδιοκτησίας αγαθών π.χ. δένδρων, ζώων κ.λ.π, που η διατήρηση και η ανάπτυξή τους βρίσκονται σε άμεση εξάρτηση από την ποιότητα του περιβάλλοντος. Με την ανθρωποκεντρική θεώρηση, η εγκληματοποίηση των προσβολών του περιβάλλοντος δεν αποσκοπεί στην προστασία του ως ιδιαίτερου έννομου αγαθού, αλλά στην διασφάλιση των βασικών αλλά και πολιτισμικών αγαθών, η ποιοτική στάθμη, αλλά και αυτή η ύπαρξη των οποίων εξαρτάται από την κατάσταση του περιβάλλοντος. Τέτοια αγαθά είναι κατά κύριο λόγο η ζωή και η υγεία και κατά δεύτερο λόγο η περιουσία και τα πολιτισμικά αγαθά σε στενή έννοια.<sup>94</sup>

Λόγω λοιπόν του ανθρωποκεντρικού προσανατολισμού της προστασίας του περιβάλλοντος στα παρελθόντα έτη γινόταν διάκριση αρχικά μόνο μεταξύ ικανών προς ανανέωση περιβαλλοντικών μέσων π.χ. ατμόσφαιρα, ύδατα, ζώα και φυτά και μη ικανών προς ανανέωση βοηθητικών πηγών -όπως εδαφικός και ορυκτός πλούτος- και η προστασία απέβλεπε κυρίως στην με μέτρο εκμετάλλευση και θέση σε ασφάλεια της ανανέωσης του περιβαλλοντικού αγαθού. Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1980 η κυρίαρχη αντιμετώπιση βασιζόταν στην λεγόμενη «ικανότητα αφομοίωσης» των οικοσυστημάτων και στη λογική των «επιτρεπτών ορίων», τα οποία δεν πρέπει να υπερβαίνονται.

Κατά τον Eser Albin : «αυτό όμως μπορεί να λειτουργήσει όσο η προμήθεια σε κληρονομικό υλικό παραμένει στην απαραίτητη πολλαπλότητα της εξασφαλισμένη. Έτσι τέθηκε δυναμικά μια νέα άποψη προστασίας στην πρώτη γραμμή: η εξασφάλιση ενός αναπαραγωγικού αποθέματος. Μέσω αυτού έρχεται επίσης η διατήρηση της ποικιλίας των ειδών με νέο φως. Γιατί αν σκεφτεί κανείς ότι σε κάθε είδος φυτού ή ζώου αποταμιεύονται λανθάνουσες «σοφίες επιβίωσης» στο κληρονομικό υλικό τότε γίνεται η αξίωση για μια ολοκληρωμένη προστασία των

---

<sup>91</sup> Παναγοπούλου Γιάννα, Ο προσδιορισμός του εννόμου αγαθού υπό την ονομασία περιβάλλον στο: ποινική προστασία του περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε΄ Πανελληνίου Συνεδρίου, Ε.Ε.Π.Δ., Αθήνα, εκδ. Σάκκουλας, 1996,σελ. 11

<sup>92</sup> ό.π.

<sup>93</sup> Βλ. Αλεξιάδης Στ., Η ποινική προστασία του περιβάλλοντος ως το πρόβλημα αντεγκληματικής πολιτικής, Σειρά Δίκαιο και Περιβάλλον τευχ. 1 Εντυπώσεις και σκέψεις από ένα Συνέδριο, Αρμ. 1976 σελ.554-555

<sup>94</sup> Χαραλαμπίκης Αρ. Αξιοποινες προσβολές περιβάλλοντος στο: Ποινική προστασία του περιβάλλοντος Πρακτικά Ε΄ Πανελληνίου Συνεδρίου, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, Αθήνα, Σάκκουλας 1996 σελ.43. Επίσης Γιαννόπουλος Ε., Οι νέες ποινικές διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος, Νο Β 1987, σελ. 644 επ.

ειδών ένα επίκαιρο και κρίσιμο αίτημα.<sup>95</sup> Για να είναι δυνατή η εκτίμηση των κινδύνων και ζημιών από τη μόλυνση και την διατάραξη του περιβάλλοντος, χρειάζεται «κριτήρια μολύνσεως» δηλ. συσχέτισης μεταξύ της παρουσίας και συγκέντρωσης ενός σημαντικού παράγοντα και των επιπτώσεων στο περιβάλλον και την υγεία των ανθρώπων και των ζώων, έχοντας υπόψη το μέγεθος του πληθυσμού, των διαθέσιμων πόρων, του γενικότερου κοινωνικού και οικονομικού κόστους. Αυτά τα κριτήρια πρέπει να αποτελέσουν την βάση μιας πραγματικής προστατευτικής πολιτικής του περιβάλλοντος.<sup>96</sup>

Με την οικολογική προσέγγιση, οι διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος, αποσκοπούν στην προστασία του κοινωνικού υπερατομικού έννομου αγαθού «περιβάλλον» ως αυταξίας και απόρροια αυτού είναι η προστασία των έννομων αγαθών της ανθρώπινης ζωής και της σωματικής ακεραιότητας. Με αυτήν την προσέγγιση το «περιβάλλον» ανάγεται σε αυτοτελές έννομο αγαθό, σπάει τα δεσμά του με τα άλλα έννομα αγαθά (ανθρώπινη ζωή, σωματική ακεραιότητα κ.λ.π) και αυτονομείται σε σχέση με τον άνθρωπο. Ο άνθρωπος από σφετεριστής της φύσης και του περιβάλλοντος ανάγεται σε τμήμα μέλος της, ενώ ταυτόχρονα συνειδητοποιεί ότι πρέπει να ξεπεράσει την αυτάρεσκη απόλαυση της ευμάρειας μέσω της εγκαθιδρυμένης από την ιστορία της ανθρωπότητας και της φύσης υπευθυνότητας για αυτήν την ευμάρεια.<sup>97</sup>

Με την άποψη που θέλει το περιβάλλον αυτοτελές έννομο αγαθό μεταξύ άλλων συντάσσονται οι Μανωλεδάκης,<sup>98</sup> Κανινιάς,<sup>99</sup> Σακελλαρόπουλος,<sup>100</sup> Βασιλείου.<sup>101</sup>

Η θεώρηση προστασίας του περιβάλλοντος ως αυτοτελές έννομο αγαθό υπαγορεύεται από την σταδιακή εμπέδωση στην κοινωνική αντίληψη μιας νέας οικολογικής ηθικής. Η νέα προσέγγιση που αναγνωρίζει την φύση και τα στοιχεία της ως υποκείμενα δικαίου που απολαμβάνουν αυτοτελούς προστασίας, ανάλογης με αυτήν που απονέμει η έννομη τάξη στους ανθρώπους βρίσκει ολοένα γόνιμο έδαφος στο δικαίωμα χώρο της προστασίας του περιβάλλοντος, όπου η παραδοσιακή ανθρωποκεντρική σύλληψη των έννομων αγαθών χωρίς να εγκαταλείπεται, υφίσταται ήδη σοβαρά ρήγματα.<sup>102</sup>

Η Παναγοπούλου-Μπέκα Γ., προσπαθώντας να εξισορροπήσει την διαμάχη μεταξύ ανθρωποκεντρικής και οικολογικής θεώρησης αναφέρει ότι τόσο οι υποστηρικτές της ανθρωποκεντρικής προσέγγισης του εννόμου αγαθού περιβάλλον, όσο και οι υποστηρικτές της οικολογικής καταλήγουν στο ίδιο βασικό συμπέρασμα, ότι το περιβάλλον προστατεύεται ή πρέπει να προστατεύεται ως αυτοτελές έννομο αγαθό. Η διαφορά εντοπίζεται στη φιλοσοφική αντίληψη και αφετηρία της καθεμιάς. Για την ανθρωποκεντρική αντίληψη η προστασία του περιβάλλοντος ως

<sup>95</sup> Dr.Dr. Eser Albin, Προστασία του περιβάλλοντος: μια πρόκληση για το ποινικό δίκαιο σε εθνικό και διεθνές επίπεδο στο: ποινική προστασία του περιβάλλοντος Ε.Ε.Π.Δ., Αθήνα, εκδ. Σάκκουλας, 1996, σελ..120

<sup>96</sup> Μούσης Ν., ΕΟΚ, Ανάλυση της Κοινωνικής Πολιτικής, 1<sup>ος</sup> Τόμος, Αθήνα, Παπαζήσης, 1981, σελ.300

<sup>97</sup> Βλέπε Dr.Dr. Eser Albin, 1996, όπ.π., σελ..120

<sup>98</sup> Μανωλεδάκης Ι. Ποινικό Δίκαιο, Επιτομή Γενικού Μέρους, Θεσ/νικη, Σάκκουλας, 1985, σελ.100-101.

<sup>99</sup> Κανινιάς Σ., Νόμος για την προστασία του περιβάλλοντος, Π.Χρ. ΛΓ.

<sup>100</sup> Σακελλαρόπουλος Αλ, Σκέψεις για το πρόβλημα του περιβάλλοντος από την νομική σκοπιά, Ανατύπωση, Αθήνα-Κομοτηνή, εκδ. Σάκκουλας, 1985

<sup>101</sup> Βασιλείου Κ., Το δίκαιο του φυσικού περιβάλλοντος σε Ε.Δ.Δ.Δ., τ. 29

<sup>102</sup> Βλ. Σακελλαρόπουλος Αλ., 1985, όπ.π. σελ. 88 και Τάχος Αν., Δίκαιο προστασίας του περιβάλλοντος, Θεσ/νικη, εκδ.β. Σάκκουλας, 1990 σελ. 35. Επίσης Μανωλεδάκης Ι., 1985, όπ.π..

ανεξαρτητοποιημένο και αυτοτελές έννομο αγαθό είναι αναγκαίο μέσο για τον άνθρωπο, ενώ για την οικολογική αντίληψη αφετηρία αποτελεί το κοινωνικό υπερατομικό έννομο αγαθό περιβάλλον η προστασία του οποίου έχει ως φυσική και αναγκαία συνέπεια την προστασία της ανθρώπινης ζωή και υγείας, αφού νέες νομοτυπικές μορφές τυποποιούν περιπτώσεις συμπεριφοράς, που μπορούν να οδηγήσουν σε διακινδύνευση ή βλάβη των κλασικών έννομων αγαθών.<sup>103</sup>

Στο πλαίσιο της οικολογικής προσέγγισης, τίθεται και το ερώτημα αν είναι δυνατόν να υπάρχουν σχέσεις δικαιωμάτων και υποχρεώσεων μόνο μεταξύ ανθρώπων ή επίσης έναντι άλλων υπάρξεων κοινωνικής ή μόνο βιολογικής φύσης. Η οικολογική τάση<sup>104</sup> τάσσεται υπέρ της αποποίησης της κυρίαρχης θέσης από τον άνθρωπο και μάχεται για την επανένταξή του σαν ομαλό λειτουργικό στοιχείο ισότιμο με τα άλλα μέσα στο περιβάλλον.

Η απάντηση σε αυτό το ερώτημα καταρχήν φαίνεται εύκολη όταν το κρατικό δίκαιο παρέχει θέσεις δικαιώματος και υποχρέωσης και σε μη ανθρώπινες υπάρξεις, σε κοινωνικά πλάσματα π.χ. εταιρείες, εκκλησίες, ή συνδικάτα. Όμως από την άλλη μεριά το περιβάλλον είναι ικανό να αυτοπραγματωθεί αξιώσεις; Ή είναι από τη φύση τους καταδικασμένα λόγω του γεγονότος ότι δύο μέρη δύναται να αυτοπραγματωθούν αξιώσεων μόνο όταν είναι ικανά να το πράξουν και αυτό είναι μόνο τα φυσικά πρόσωπα;

Ο Eser Albin συμβάλλοντας στην ανωτέρω προβληματική θέτει το ερώτημα: «όπως προστατεύονται άλλα υπερατομικά έννομα αγαθά όπως η ασφάλεια του κράτους ή η απονομή δικαιοσύνης γιατί θα έπρεπε τότε να μην ερευνηθεί η δυνατότητα κάποιας προστασίας και για τα έννομα αγαθά του περιβάλλοντος για χάρη των ίδιων των αγαθών;»<sup>105</sup> Το δημόσιο, οι οικολογικές οργανώσεις δεν θα μπορούσαν να συμβάλλουν σε αυτό;

Η σύγχρονη ελληνική νομοθετική αντίληψη για την προστασία του περιβάλλοντος έχει υποστηρικτές της θεώρησης του περιβάλλοντος ως αυτόνομο αγαθό. Η αντίληψη αυτή βασίζεται στο ουσιαστικό επιχείρημα ότι το περιβάλλον – ως πηγή και πλαίσιο ζωής αλλά και της υπάρξεως των λοιπών έννομων αγαθών- έχει υπερατομική αξία<sup>106</sup> και σε επικουρία αυτού προβάλλεται και το τυπικό επιχείρημα που αντλείται το ν.1650/86 και το ν.743/77 που προστατεύει το θαλάσσιο περιβάλλον.<sup>107</sup> Μάλιστα η αναγνώριση του περιβάλλοντος ως αυτοτελούς έννομου αγαθού θεωρείται από την επιστήμη, υποβοηθητική της εγγυητικής λειτουργίας του ποινικού δικαίου λόγω της μεγαλύτερης ευκολίας να αποδειχθεί η βλάβη του περιβάλλοντος, παρά ο αφηρημένος κίνδυνος για τα κατά έμμεσο τρόπο προστατευόμενα έννομα αγαθά που αναφέρονται στα προηγούμενα.<sup>108</sup>

<sup>103</sup> Παναγοπούλου-Μπέκα Γ., Δευτερολογία, στο Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, τευχ.5, Αθήνα, εκδ. Σάκκουλας Π.Ν 1996,σελ.136-137

<sup>104</sup> Οι Σαμιώτης και Τσάλτας,1990,όπ.π., την ορίζουν ως ριζοσπαστική-οικολογική διαχωρίζοντάς την από την κλασική-συντηρητική και οικονομικοοικολογική όταν οι δυο τελευταίες έχουν ως κριτήριο τον ανθρωποκεντρισμό σε λιγότερο όμως και περισσότερο βαθμό η καθεμία. Στο ίδιο έργο τους δίνουν δυναμική στην οικονομικοοικολογική λόγω της σύντμησης της οικολογικής ευαισθητοποίησης από την μια μεριά και της ανεπάρκειας των θεσμών κοινωνικού ελέγχου από την άλλη.

<sup>105</sup> Dr. Dr. h.c. Eser Albin, 1996,όπ.π., σελ.120

<sup>106</sup> Βλ. Τάχος Αν.,1990, όπ.π. σελ.71 επ..

<sup>107</sup> Βλ. Καϊάφα-Γκμπαντι Μ., Έννοια και προβληματική των κοινώς επικίνδυνων εγκλημάτων, Θεσ/νίκη, εκδ. Σάκκουλας, 1987,σελ.108 επ., Ρέμελης Κ., Η προστασία του περιβάλλοντος από τις βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις, Αθήνα, εκδ Σάκκουλας, 1989,σελ.156 επ., Μανωλεδάκης Ι., Γενική θεωρία του Ποινικού Δικαίου, τομ.Β, Θεσ/νίκη, , εκδ Σάκκουλας, 1981σελ.17-18 και Παναγοπούλου-Μπέκα Γ., Το περιβάλλον ως έννομο αγαθό, Θεσ/νίκη, εκδ Σάκκουλας, 1992 σελ. 115.

<sup>108</sup> Χαραλαμπίκης Αρ., 1996, όπ.π.,σελ.43,και Καϊάφα, Γκμπάντι Μ., 1987,όπ.π., σελ.110.

Το ερώτημα λοιπόν που καλείται να απαντήσει ο εκάστοτε νομοθέτης είναι αν θέλει να αναγνωρίσει η έννομη τάξη την αυθύπαρκτη υπόσταση του περιβάλλοντος, ανάγοντας το σε αυτοτελές έννομο αγαθό, ή επιδιώκει νομικές ρυθμίσεις που αφορούν το περιβάλλον ως μέσο για να προστατευθούν άλλα αυθύπαρκτα έννομα αγαθά π.χ. ανθρώπινη ζωή, υγεία.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ V**

### **ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ**

Το δίκαιο αποτελεί το κατεξοχήν ιδεολογικό μηχανισμό νομιμοποίησης της κρατικής εξουσίας, η οποία με την σειρά της εγγυάται τη διασφάλιση της κατεστημένης πολιτικοοικονομικής δομής, αφού αντανακλά το συσχετισμό των οικονομικών και κοινωνικοπολιτικών δυνάμεων στο συγκεκριμένο χώρο και κοινωνικό σχηματισμό, όπως διαμορφώνεται από τη σύγκρουση των αντιπαρατιθέμενων συμφερόντων στο συγκεκριμένο χρόνο.<sup>109</sup>

Ο νομοθέτης επιφορτίζεται με το έργο να διαμορφώσει ένα θεσμικό πλαίσιο με βάση δυο κριτήρια: α) την ολοένα και αναπτυσσόμενη τεχνολογία και β) τον κίνδυνο που απορρέει από αυτή για το φυσικό περιβάλλον. Προσπαθεί να παρέμβει κατευναστικά και εξισορροπητικά στους βασικούς κοινωνικούς τομείς εκτόνωσης των αρνητικών συνεπειών του συγκεκριμένου συστήματος οικονομικοπολιτικής ανάπτυξης και με την θέσπιση δικαικών ρυθμίσεων οδεύει στην ικανοποίηση των αξιώσεων προστατευτικής παρέμβασης της Πολιτείας, που προβάλλονται επιτακτικά από την ανθρώπινη κοινότητα, ώστε να περιοριστούν οι δυσμενείς επιπτώσεις της αναπτυξιακής στρατηγικής, που προωθεί το οικονομικό και τεχνοκρατικό κατεστημένο, για το κοινωνικό σύνολο, προσπαθώντας όμως όσο το δυνατό να μη θίξει τα συμφέροντα αυτά.

Πόσο όμως είναι δυνατό να ισορροπήσει κανείς ανάμεσα σε αυτούς τους δύο χώρους; Υφίσταται τεχνολογική εξέλιξη άνευ παρενεργειών για το φυσικό περιβάλλον; Από τη στιγμή που ο άνθρωπος ως στοιχείο του οικοσυστήματος έπαψε να καταφεύγει στα λοιπά στοιχεία του οικοσυστήματος (νερό, γη κ.λ.π) για να καλύπτει τις βασικές του ανάγκες (τροφή, ένδυση κ.λ.π) και άρχισε να εκμεταλλεύεται αυτή, μάλιστα με μια αντίληψη υπερκαταναλωτισμού ο κίνδυνος καταστροφής της οικολογικής αλυσίδας γίνεται ολοένα και μεγαλύτερος.

Κι αν παραδεχθούμε ότι ο κίνδυνος της τεχνοοικονομικής εξέλιξης είναι αναπόφευκτος<sup>110</sup> καλείται ο νομοθέτης να βρει σταθερά και ασφαλή δικαιολογικά

<sup>109</sup> Παπανεοφύτου Αγ., Ποινικό Δίκαιο, Κράτος και τεχνολογικοί κίνδυνοι, τομ. Α, Αθήνα-Κομοτηνή, εκδ Σάκκουλας 1997,σελ.76 και 166. Πρβλ. και Buci-Glucksmann Ch., Γράμσι και το Κράτος, Αθήνα, Θεμέλιο, 1984 σελ. 78 επ. και Μάνεσης Α., Κριτικές σκέψεις για την έννοια και την σημασία του δικαίου: στο Αφιέρωμα στο Κ. Τσάτσο, Σάκκουλας,1980, σελ.409 επ.,422 επ.

<sup>110</sup> Κατά τον Beck η σύγχρονη κοινωνία είναι μια κοινωνία των κινδύνων. Όπως ανατράπηκαν βαθμιαία οι αποσαθρωμένες δομές της αγροτικής κοινωνίας, οικοδομώντας στη θέση τους το υπόβαθρο της βιομηχανικής κοινωνίας, ο εκσυγχρονισμός της εποχής μας καταλύει τις συνιστώσες της κλασικής βιομηχανικής κοινωνίας επιβάλλοντας στη θέση της μια κοινωνία των κινδύνων. Μπορεί οι καταστάσεις κινδύνου να αποτελούν κατά τον ίδιο, αρχέγονο φαινόμενο της ανθρώπινης δράσης, όμως υφίσταται μια διαφορά μεταξύ των προϋπαρχόντων κινδύνων που ήταν προσωπική υπόθεση και «ρίσκο» ή αφορούσαν περιορισμένο αριθμό προσώπων ή επαγγελματικών κατηγοριών και των σύγχρονων κινδύνων που έχουν χαρακτήρα οικουμενικής απειλής. Παράλληλα, ενώ η αυξημένη παρουσία των κινδύνων τις πρώτες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> αιώνα έβρισκε έδαφος νομιμοποίησης στη μάχη του ανθρώπου για την απελευθέρωση από τη φτώχεια και την εξάρτηση, αντίθετα οι σύγχρονοι τεχνολογικοί κίνδυνοι, εκφεύγουν της δυνατότητας άμεσης αντίληψης από τον άνθρωπο και μένουν κατά βάση αθέατοι, προκαλώντας μη αναστρέψιμες βλάβες, πέραν γεωγραφικού, χρονικού και

κριτήρια οριοθέτησης του ανεκτού κινδύνου, έτσι ώστε να μην ανατρέπεται η κοινωνική συγκατάθεση στις αρνητικές για τα έννομα αγαθά παρενέργειες των εφαρμογών της τεχνολογικής εξέλιξης. Πόσο εύκολο είναι όμως αυτό όταν η τεχνολογία διαρκώς μετασχηματίζεται και εξελίσσεται;

---

επαγγελματικού περιορισμού, θέτοντας τον κίνδυνο σφαιρικά σε όλες τις επιμέρους μορφές ζωής του πλανήτη (ανθρώπους, ζώα, φυτά). Ο Beck χρεώνει την ευθύνη των διαστάσεων της τεχνολογικής απειλής στα βιομηχανικά κράτη της Δύσης, και συνεχίζει στο έργο του «Η κοινωνία των κινδύνων. Καθοδόν προς μια άλλη σύγχρονη εποχή» (Beck Uorich, Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, 1986), επισημαίνοντας, ότι μπορεί ως προς ορισμένες παραμέτρους να διατηρείται η δυσαναλογία κινδύνων και πλούτου (π.χ. με τους πληθυσμούς των βιομηχανικών ζωνών σε εθνικό επίπεδο και με την μετανάστευση των περισσότερων επικίνδυνων δραστηριοτήτων στις αναπτυσσόμενες χώρες της περιφέρειας), αλλά στην ουσία η εμβέλεια των κινδύνων που εκλύουν οι σύγχρονες εφαρμογές της τεχνολογίας και οι συνέπειες τους ξεπερνούν τις κλασικές διαφοροποιήσεις των τάξεων, των κοινωνικών στρωμάτων και των επαγγελματικών κατηγοριών. Αναφέροντας το παράδειγμα της έντονης χημειοποίησης της αγροτικής καλλιέργειας και των καταστροφικών συνεπειών της στα οικοσυστήματα και στη διατροφική αλυσίδα, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ιθύνουσα τάξη, τα επιτελεία των αγροχημικών βιομηχανιών, οι αγρότες, οι αστοί, πλούσιοι και φτωχοί γίνονται από κοινού θύματα των κινδύνων αυτής της παραγωγικής πολιτικής. Και στο επιχείρημα της μετεγκατάστασης των υψηλού κινδύνου βιομηχανικών μονάδων στις χώρες του Τρίτου Κόσμου, αντεπιχειρεί με την επισήμανση ότι οι κίνδυνοι παλιννοστούν στις εύπορες πατρίδες τους μέσω των ειδών διατροφής λόγω είτε της χαμηλής τιμής, είτε της πολυδιακλάδωσης της παγκόσμιας αγοράς. Τέλος αναφέρεται στις εξοντωτικές συνέπειές της ατομικής και πυρηνικής απειλής και στις ορατές και χρονικά κλιμακούμενες παρενέργειες της οικολογικής κρίσης, με τις οικουμενικές συνέπειές της. Η προαναφερόμενη θεώρηση του κοινωνιολόγου Beck, όχι μόνο έτυχε μεγάλης διεπιστημονικής αποδοχής ως αντιπροσωπευτικό δείγμα ανάλυσης της σύγχρονης μορφολογίας της κοινωνικής πραγματικότητας που επιβάλλει η τεχνικοοικονομική εξέλιξη και η πολιτική των αναπτυγμένων βιομηχανικών κρατών της Δύσης, αλλά χρησιμοποιείται ως αφετηρία για την προσέγγιση κοινωνιολογική των εκπροσώπων της ποινικής θεωρίας προκειμένου ερμηνεύσουν τις σύγχρονες τάσεις που παρατηρούνται στην ποινική νομοθεσία. Εντούτοις οι απόψεις του, για το δίκαιο και τη δικαιοσύνη υπέστησαν μια ριζική μεταβολή. Ενώ στο έργο του «Κοινωνία των κινδύνων. Καθοδόν προς μια άλλη σύγχρονη εποχή», διαγράφονται αισιόδοξες προοπτικές, στηριζόμενες στην έντονη δραστηριοποίηση των πολιτών, ομάδων πρωτοβουλίας και νέων πολιτικών δυνάμεων με επίκεντρο δράση την προστασία του περιβάλλοντος, στο επόμενο έργο του με τίτλο: «Αντίδοτα- Η οργανωμένη ανευθυνότητα» (Beck U. Gegengifte-Die organisierte Unverantwortlichkeit, 1988) διατυπώνει απόψεις έντονου σκεπτικισμού, με απογοητευτικό πνεύμα, χρεώνοντας στο δικαιοσύνη σύστημα την προσήλωσή σε πρότυπα που ανταποκρίνονται στη λειτουργία της παραωχημένης βιομηχανικής εποχής. Έτσι για την απάλειψη του παθητικού δικαιοσύνη συστήματος, που αδυνατεί να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις ασφάλειας που δημιουργούνται ενόψει της έντασης και των διαστάσεων της σύγχρονης ατομικής, χημικής και οικολογικής απειλής με την εμμονή στην αρχή της ατομικής ενοχής και στις αρχές που διέπουν την αιτιώδη συνάφεια, το βάρος της απόδειξης, την ενοχή και τον καταλογισμό, προτείνει στο νεότερο συλλογικό έργο του «Πολιτική στην κοινωνία των κινδύνων» (Beck, Hrsg, Politik in der Resikogesellschaft, 1991), την ριζική αλλαγή των προαναφερόμενων αρχών. Όπως και να έχει το έργο του Beck, συνέβαλε σημαντικά στην επιστημονική σκέψη γύρω από την πολύπλευρη προβληματική που γεννούν τα αρνητικά παράγωγα της τεχνολογικής εξέλιξης, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν δέχθηκε κριτική, η οποία συνίστατο στην ένταξη συγκινησιακών στοιχείων και στην ταυτόσημη χρησιμοποίηση των εννοιών «Gefahr» (κίνδυνος) και «Risiko» (διακινδύνευση, κινδυνώδης δράση) στα συγγράμματά του, στην ριζική μεταβολή των θέσεων του σε διάστημα δύο ετών για τη δράση και ρόλο του δικαίου και την μη διείσδυσή του στις αρχές και στους λειτουργικούς στόχους των επιμέρους δικαιοσύνη συστημάτων, με συνέπεια να συνοθυλεύει το διοικητικό, αστικό και ποινικό δίκαιο, παραλείποντας έτσι να λάβει υπόψη του τις ιδιαιτερότητες του καθ' εκάστου προαναφερόμενου δικαιοσύνη συστήματος, αλλά και τους ιστορικούς και δικαιοπολιτικούς παράγοντες που ασκούν επίδραση στη διαμόρφωση και εξέλιξή τους. Πάντως και στην ελληνική ποινική επιστήμη ο βρος «κοινωνία των κινδύνων», μαζί με τη σχετική ποινική προβληματική έχει ήδη εισαχθεί. Για τον Beck, βλ. περισσότερα στο Παπανεοφύτου Αγ., 1997, ό.π., ενώ για την εισαγωγή του όρου στην ποινική προβληματική βλ. Καϊάφα-Γκμπάντι, Εξωτερική και εσωτερική αμέλεια στο ποινικό δίκαιο, 1994, σελ. 47, Δημητράτου, Όψεις της σύγχρονης προβληματικής στη θεωρία και πρακτική του ποινικού δικαίου, στο Κουράκη, Ν. (επιμ.εκδ.) Αντεγκληματική Πολιτική, Αθήνα-Κομοτηνή, Αντ. Ν. Σάκκουλας, 1994, σελ. 142.

Το δίκαιο αν δεν είναι σε θέση να εξουδετερώσει, τουλάχιστον στην προσπάθειά του να περιορίσει σε ανεκτά όρια τις αρνητικές κοινωνικές επιπτώσεις που προκαλούν οι εκρηκτικές τεχνολογικές καινοτομίες των τελευταίων δεκαετιών, θα πρέπει να στρέψει το ενδιαφέρον της νομικής σκέψης στις εξής κατευθύνσεις:<sup>111</sup>

α) στην κατανόηση των νέων συνθηκών ζωής που επιβάλλεται με την τεχνολογική εξέλιξη,

β) στη ρεαλιστική και αποφορτισμένη από τις κυρίαρχες αντιλήψεις προσέγγιση των οικονομικών και πολιτικών παραμέτρων που κατευθύνουν την εξέλιξη και τους στόχους της τεχνολογικής ανάπτυξης και αποκαλύπτουν τους παράγοντες εκρηκτικής αύξησης των κινδύνων που συνυφέλκει η εξέλιξη της τεχνολογίας,

γ) στην χωρίς ιδεολογικές προκαταλήψεις εξέταση των δεδομένων που ανατρέπουν τις κλασικές θεωρήσεις για την αυτονομία του δικαίου, κατά τις οποίες το σύστημα των νομικών κανόνων και οι αρχές λειτουργίας του υπέρκεινται της δυναμικής των ταξικών αντιπαράθεσεων, των πολιτικών και οικονομικών συσχετισμών και των μεταβολών στη σχέση κράτους και κοινωνίας και τέλος,

δ) στην κριτική θεώρηση των επιλογών της ισχύουσας νομοθετικής πολιτικής με στόχο την αναζήτηση τεχνικών και μεθόδων βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της παρεμβατικής δράσης των νομικών κανόνων και την προσαρμογή τους στη ρευστότητα του προς ρύθμιση αντικειμένου.

Συνακόλουθο πρόβλημα που καλείται να επιλύσει ο νομοθέτης είναι αυτό της συνύπαρξης στο σχεδιασμό της στρατηγικής του και στις στοχεύσεις του των δυο αντικρουόμενων αντιλήψεων: της οικολογικής και ανθρωποκεντρικής αντίληψης.<sup>112</sup> Ο βαθμός επίτευξης αυτής αντανακλάται αφενός στη στοιχειοθέτηση των θεμιτών πλαισίων της κινδυνώδους συμπεριφοράς και αφετέρου στις γενικότερες τάσεις της νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας από τους κινδύνους της τεχνικής. Το νομοθετικό αποτέλεσμα είναι προϊόν του συσχετισμού των δυνάμεων δυο τάσεων: α) της ιδεολογίας του άκρατου οικονομισμού και της αέναης ανάπτυξης (υπό το ένδυμα του τεχνοοικονομικού ορθολογισμού), και β) της προστασίας του περιβάλλοντος (είτε μέσω της ανθρωποκεντρικής αντίληψης, είτε της οικολογικής). Είναι αποτέλεσμα της σύγκρουσης μεταξύ των συμφερόντων που ενσωματώνονται στους στόχους της τεχνοοικονομικής ανάπτυξης και της υποχρέωσης της έννομης τάξης να προστατεύει τα ατομικά και κοινωνικά αγαθά.

Για τον Παπανεοφύτου το καθήκον «δικαιικής ανοχής» των κινδυνολόγων συνεπειών των εφαρμογών της τεχνολογίας δεν είναι προϊόν συμβιβασμού ή υποχώρησης της έννομης τάξης, ούτε αναγνώριση ειδικής προτεραιότητας στο «αγαθό» της τεχνολογικής ανάπτυξης απέναντι σε σημαντικά έννομα αγαθά (περιβάλλον κ.λ.π), αλλά απαύγασμα της μακροχρόνιας εμπειρικής γνώσης και επιστημονικής διαπίστωσης ότι οι εφαρμογές των φυσικών επιστημών στα συστήματα και στις μεθόδους της τεχνικής και συνολικά η εξέλιξη της τεχνολογίας προκαλούν αναπόφευκτα κινδύνους στα αγαθά του ανθρώπου. Ως εκ τούτου, η επιδίωξη πλήρους ασφάλειας από τους κινδύνους της τεχνικής θα ισοδυναμούσε με απαγόρευση εκμετάλλευσης και χρησιμοποίησης της σε όλους τους τομείς της κοινωνικής δραστηριότητας. Κάτι τέτοιο όμως θα οδηγούσε άμεσα στην ποιοτική και ποσοτική συρρίκνωση των όρων διαβίωσης της παγκόσμιας κοινότητας, θα

<sup>111</sup> Παπανεοφύτου Αγ., 1997, όπ.π.,σελ 52-53.

<sup>112</sup> Βλ. για ανθρωποκεντρική και οικολογική θεώρηση το κεφάλαιο : «Η σχετικότητα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος», στο παρόν εκπόνημα.



απειλούσε την επιβίωση μεγάλου μέρους του πληθυσμού της γης και θα καταδίκαιζε την ανθρωπότητα σε σταδιακό πτωχό γύρισμα σε πρωτόγονες συνθήκες ζωής.<sup>113</sup>

Επιπρόσθετα, στο βαθμό που η έννομη τάξη υποστηρίζει, προωθεί και αναγάγει σε συνταγματικής προστασίας, το αγαθό της οικονομικής ανάπτυξης, δημιουργεί στον πολίτη, ένα καθήκον ανοχής των κινδύνων που παράγονται από τις νομότυπες μορφές οικονομικών λειτουργιών. Με την τήρηση κατά συνέπεια των νομίμων διαδικασιών εξασφαλίζεται η εξυπηρέτηση και προώθηση των επιχειρηματικών συμφερόντων της ιδιωτικής και κρατικής<sup>114</sup> οικονομίας και των σκοπών της ανάπτυξης.

Ο νομοθέτης έχει ως στρατηγικό στόχο την διατήρηση κοινωνικών ισορροπιών και την διασφάλιση της κρατούσας πολιτικοοικονομικής δομής με τη διαμόρφωση ενός αποδεκτού δικαιικού πλαισίου, το οποίο να είναι μεν σε θέση να ανταποκριθεί στις σύγχρονες κοινωνικές αξιώσεις για παροχή επαρκούς προστασίας στα έννομα αγαθά χωρίς όμως να θίγει από την άλλη πλευρά, τα συμφέροντα της τεχνοοικονομικής ανάπτυξης και των κυρίαρχων κοινωνικοοικονομικά τάξεων. Έτσι πραγματοποιεί συμβιβασμούς που μπορεί μερικές φορές σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο να φαίνονται ότι έρχονται ενάντια στα κυρίαρχα συμφέροντα (λόγω της πίεσης των κυριαρχούμενων συμφερόντων), εντούτοις σε μακροπρόθεσμο επίπεδο εξυπηρετούν αυτά.

Το δίκαιο, λοιπόν, υποχρεώνεται να παρεμβαίνει δραστικά στην κοινωνική πραγματικότητα και να διαμορφώνει με τις επιταγές και τις απαγορεύσεις τα όρια του επιτρεπτού της ανθρώπινης δραστηριότητας. Ο επιτρεπτός κίνδυνος, προβάλλεται λοιπόν ως αναγκαίο τίμημα για τη διατήρηση των κεκτημένων του τεχνικού πολιτισμού, την απρόσκοπτη πορεία προς την επιδιωκόμενη κοινωνική και οικονομική ευημερία, έτσι ώστε να γίνει κοινωνικά αποδεκτός και ως έννοια, αλλά και ως μέγεθος.<sup>115</sup>

Η οριοθέτηση του επιτρεπτού κινδύνου (ή αλλιώς των κριτηρίων μόλυνσης) είναι άλλωστε, ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει το δίκαιο στο χώρο της τεχνικής και εξαρτάται από τον συμβιβασμό των ιδιωτικών συμφερόντων μεταξύ τους, αλλά και μεταξύ αυτών και της δημόσιας ωφέλειας, οικονομικής ανάπτυξης και προστασίας των ατομικών και κοινωνικών αγαθών. Οι παράμετροι αυτοί διεισδύουν στην βούληση του νομοθέτη και καθορίζουν τη στρατηγική του και τις επιλογές του και συνακόλουθα εκφράζονται και καταγράφονται στο περιεχόμενο των νομικών κανόνων.

Πως όμως οριοθετείται ο κίνδυνος; Ο καθορισμός δεικτών, ορίων, επιτρεπτών ουσιών κλπ είναι μια ασφαλή μέθοδος; Ας πάρουμε για παράδειγμα το υφαλόχρωμα τύπου TBT,<sup>116</sup> το οποίο είχε αξιολογηθεί και ενταχθεί στην γκρι λίστα τοξικών ουσιών το 1972 κατά τη Συνδιάσκεψη του Όσλο. Κατόπιν νέων δεδομένων η Ευρωπαϊκή Ένωση το αξιολόγησε περισσότερο αυστηρά και το ενέταξε στην μαύρη λίστα τοξικών ουσιών, απαγορεύοντας τη χρήση τους σε πλοία κάτω των 25 μέτρων. Κατόπιν του παραπάνω παραδείγματος, που συνιστά ένα από τα πολλά, μπορεί

<sup>113</sup> Παπανεοφύτου Αγ, 1997, όπ.π., σελ.75

<sup>114</sup> Δεν αποτελεί καθόλου ασυνήθιστο φαινόμενο η ανάπτυξη κρατικών οικονομικών δραστηριοτήτων, όχι μόνο σε κράτη του υπαρκτού σοσιαλισμού, αλλά και στα καπιταλιστικής οικονομίας, με την ανάμειξη του κράτους στην οικονομική ζωή, είτε με συνεργασία ιδιωτικών είτε και με ανάληψη αυτοδύναμων οικονομικών δραστηριοτήτων π.χ. ενέργεια, συγκοινωνία κλπ.

<sup>115</sup> Παπανεοφύτου Αγ., 1997, όπ.π., σελ.77. Επίσης για τη μετάβαση από τους παραδοσιακούς κινδύνους στους σύγχρονους τεχνολογικούς βλ. Παπανεοφύτου Αγ., 1997, όπ.π.,σελ.176-181

<sup>116</sup> Το TBT βιοκτόνο, είναι χημικά συνδεδεμένο με τη βασική μήτρα του χρώματος από την οποία αρχίζει αν υδρολύεται μόλις έρθει σε επαφή με το θαλασσινό νερό. Μετά τη υδρόλυση η επιφάνεια του χρώματος απομακρύνεται αποκαλύπτοντας μια νέα επιφάνεια με ενεργό συστατικό.

κανείς να εγγυηθεί ότι τα σημερινά επιτρεπόμενα όρια, είναι πράγματι επιτρεπτά; Μήπως η μη ύπαρξη ολοκληρωμένης εικόνας για τις περιβαλλοντικές συνέπειες των ορίων και επιτρεπτών ουσιών οδηγεί στην υιοθέτησή τους χωρίς να σημαίνει και απόδειξη περιβαλλοντικής εναρμόνισής τους; Ή μήπως στην σύγχρονη κοινωνία όπου υπάρχει πληθώρα επιστημονικών απόψεων και οπτικών και που οι προτάσεις και οι αναλύσεις δεν είναι δεσμευτικές, ο καθένας να υιοθετεί ότι τον εξυπηρετεί;<sup>117</sup>

Τον προβληματισμό αυτό ενισχύει και ο Krämer, που βλέποντας το δίκαιο του περιβάλλοντος από κοινωνική σκοπιά, αναφέρει ότι τόσο κατά τη θέσπισή του όσο και κατά την εφαρμογή του επηρεάζεται από πολιτικές αποφάσεις οι οποίες δεν λαμβάνονται κατ' ανάγκη για να προστατεύσουν το περιβάλλον.<sup>118</sup>

Η εισαγωγή του όρου «αυτοσυντηρούμενη ανάπτυξη»<sup>119</sup> από την Επιτροπή Brundtland<sup>120</sup> στην έκθεση Our Common Future τον Απρίλιο του 1987 και από την WNCED (Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και τη Ανάπτυξη) τον Ιούνιο του 1992 αυτό το κενό προσπάθησε να καλύψει αλλάζοντας την σκοπιά της περιβαλλοντικής πολιτικής και συνδέοντας την αναπτυξιακή διαδικασία με το περιβάλλον εντάσσοντας την περιβαλλοντική προστασία σε παραμέτρους οικονομικές και πολιτικές.<sup>121</sup>

Ουσιαστικοί παράγοντές για την προαναφερόμενη εξέλιξη είναι: α) η εκρηκτική έκβαση των περιβαλλοντικών προβλημάτων (ναυτικά ατυχήματα, πόλεμος, κλπ.), β) ο επαναπροσδιορισμός της αναπτυξιακής διαδικασίας μετά από το κίνδυνο της μείωσης των αποθεμάτων των φυσικών πόρων, γ) η ανάπτυξη των φυσικών επιστημών τόσο στο επίπεδο καταγραφής των περιβαλλοντικών επιπτώσεων όσο διατύπωσης προτάσεων εναλλακτικών τρόπων αναπτυξιακής πολιτικής, δ) το διογκούμενο αίτημα για ανάπτυξη περιβαλλοντικής δράσης με την κινητοποίηση των πολιτών, οικολογικών οργανώσεων, και με την συμβολή των μέσων μαζικής επικοινωνίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΔΙΚΑΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Δεν έχουν μέχρι σήμερα θεσμοθετηθεί ποιοτικά κριτήρια ούτε στο Σύνταγμα, ούτε και στις διατάξεις των επιμέρους δικαϊκών κλάδων, που να εντάσσουν μια συμπεριφορά αυτή καθαυτή σε συγκεκριμένο δικαϊκό σύστημα, άλλωστε την αξιολόγηση την κάνει ο νομοθέτης και όπως ιστορικά έχει παρατηρηθεί, η ίδια συμπεριφορά εντάσσεται κάποια χρονική περίοδο στο ένα δικαϊκό σύστημα και άλλη χρονική περίοδο σε άλλο ή και σε κανένα.

<sup>117</sup> Λαμπροπούλου Εφ., Κοινωνιολογία του Ποινικού Δικαίου και των Θεσμών της Ποινικής Δικαιοσύνης, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 1999,σελ.43

<sup>118</sup> Krämer L., Ευρωπαϊκό Δίκαιο Περιβάλλοντος, Η νομολογία του ΔΕΚ (επιστήμ. Επιμέλεια) Σιούτη Γ. Παλαιολόγου Ν. μτφ. Κουφάκη Ιωαν., Αθήνα-Κομοτηνή, εκδ.Σάκκουλας Α., 1998 σελ.11

<sup>119</sup> Ως αυτοσυντηρούμενη ανάπτυξη η ανάπτυξη η οποία ανταποκρίνεται στις ανάγκες του παρόντος χρόνου χωρίς να περιορίσει τη δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες. Απόδοση του όρου sustainable development .βλ. WCED, Our Common Future, Oxford University Press, Oxford-N. York, 1987.σελ.43, και Redclift M., Development Exploring the contradictions, Methuen, London and N. York, 1987.

<sup>120</sup> Πρόκειται για την Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (WCED) που δημιουργήθηκε με την Απόφαση 38/161 της Γενικής Συνέλευσης του Ο.Η.Ε. το 1983 και ολοκλήρωσε τις εργασίες της το Φεβρουάριο του 1987 στο Τόκιο.

<sup>121</sup> Γρηγορίου Π. Σαμιώτης Γ. Τσάλτας Γρ., Η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών (Rio de Janeiro) για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη , Νομική και θεσμική διάσταση, Αθήνα, εκδ Παπαζήσης, 1993.

Οι προβληματισμοί που ταλανίζουν τον σύγχρονο νομοθέτη κατά την παραγωγή των δικαικών ρυθμίσεων είναι ποικίλοι και η απάντηση σε αυτούς τις περισσότερες φορές καθορίζει το δικαίκο πλαίσιο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Σε ποιους άξονες θα οδεύσει το περιβαλλοντικό δίκαιο; Το ποινικό δίκαιο θα αποτελεί το αποκλειστικό σύστημα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή η αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού προβλήματος θα πρέπει να ενταχθεί σε άλλα δικαίκα συστήματα ή όλα τα δικαίκα συστήματα έχουν να προσφέρουν, το καθένα από τη μεριά του, στην επίλυση του προβλήματος; Ποια η σχέση μεταξύ των δικαικών συστημάτων; Το ποινικό δίκαιο περιβάλλοντος θα οριοθετήσει το πλαίσιο σχέσης του έναντι των διοικητικών ρυθμίσεων στον πολλαπλασιασμό των «λευκών» ποινικών ρυθμίσεων ή θα αυτονομηθεί; Θα προωθηθεί μια ποινική επέμβαση στο στάδιο της αφηρημένης διακινδύνευσης ή τα εγκλήματα του περιβάλλοντος θα περιοριστούν στα εγκλήματα βλάβης; Ποια μορφή θα έχουν οι ποινές; Θα είναι στερητικές της ελευθερίας; Θα μπορούν να μετατραπούν ή θα προβλέπονται εναλλακτικές κυρώσεις; Η νομοθετική πολιτική που ακολουθείται για επιστράτευση ποινικών, διοικητικών και πειθαρχικών κυρώσεων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες παρέμβασης των μηχανισμών που διαθέτει το κράτος και η Πολιτεία στους κύριους τομείς οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας με σκοπό την ενίσχυση της περιβαλλοντικής προστασίας;

Η απειλή κατά του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχει προκαλέσει την αντίδραση όλων των κλάδων του δικαίου, του διοικητικού π.χ. αν πρόκειται για χορήγηση αδειών λειτουργίας επιχειρήσεων, του αστικού δικαίου, αν πρόκειται π.χ. για θάνατο ψαριών που εγείρει αγωγή αποζημίωσης και του ποινικού δικαίου, του οποίου η έντονη αποδοκιμαστική λειτουργία πρέπει να ενεργοποιείται όταν κρίνεται απαραίτητο.

Οι λόγοι που προβάλλονται από τους υποστηρικτές της νομοθετικής τεχνικής εξάρτησης της ποινικής προστασίας από τις διοικητικές διατάξεις διακρίνονται σε δικαιοπολιτικούς, οικονομικοκοινωνικούς και δικαιοκρατικούς. Σύμφωνα με αυτούς:

α) Η εκτελεστική εξουσία έχει την κατάλληλη οργανωτική υποδομή και επιστημονικό προσωπικό για να διαχειριστεί την πολύπλοκη ρυθμιστέα κοινωνική ύλη και τις πολυσχιδείς εκφάνσεις των περιβαλλοντικών προσβολών, που απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις και διαφορετική αντιμετώπιση των επιμέρους θεμάτων, που δεν διαθέτει η νομοθετούσα Βουλή. Επίσης η εμφάνιση νέων εστιών περιβαλλοντικών κινδύνων, η ρευστότητα και μεταβλητότητα των κινδυνολόγων δεδομένων και η διαρκής μετατόπιση των πεδίων έντασης και εκτόνωσης των συνεπειών των εφαρμογών της τεχνολογίας στα περιβαλλοντικά στοιχεία μπορεί να αντιμετωπιστεί με τη θέσπιση διοικητικών διατάξεων ταχύτερα από την χρονοβόρα διαδικασία της διεύρυνσης και μεταρρύθμισης της ποινικής νομοθεσίας.

β) Ως γνωστό στο πλαίσιο του φιλελεύθερου συστήματος οικονομίας, η δυνατότητα κρατικού παρεμβατισμού επιβάλλεται, προκειμένου η περιβαλλοντική νομοθεσία εξασφαλίσει αποδεκτές λύσεις ισόρροπης συνύπαρξης των αντιμαχόμενων συμφερόντων στο κοινωνικό πεδίο. Έτσι στη συγκρουσιακή σχέση μεταξύ της περιβαλλοντικής προστασίας για αναγκαίους υπαρξιακούς όρους της ανθρώπινης ζωής και υγείας και ποιότητας αυτών για την παρούσα και επόμενη γενιά, και της οικονομικοτεχνικής άποψης για προστασίας του αγαθού της οικονομικής ελευθερίας και της τεχνικής δραστηριότητας ως ειδικότερου στοιχείου της, η εκτελεστική εξουσία είναι αυτή που πρέπει να διαμορφώνει το πλαίσιο στάθμισης συμφερόντων.

γ) Σε δικαιοκρατικό επίπεδο δεν πρέπει να διασαλευτεί η αρχή της ενότητας της έννομης τάξης, σύμφωνα με την οποία η έννομη τάξη οφείλει να διαμορφώνει του δικαιοκούς της κανόνες με τέτοιο τρόπο, ώστε να αποφεύγονται οι μεταξύ τους αντιφάσεις. Η διαμόρφωση προϋποθέσεων αξιόποινης προσβολής από τον ποινικό νομοθέτη, διαφορετικών από αυτές που θέτουν οι περιορισμοί και οι απαγορεύσεις των διοικητικών κανόνων για την προστασία του περιβάλλοντος, θα οδηγούσε σε ανασφάλεια δικαίου. Ο πολίτης θα κινδύνευε να τιμωρηθεί για πράξεις που έχουν την έγκριση της διοικητικής αρχής, είτε να αποδεχτεί αντιφατικές αποφάσεις για το ίδιο νομικό αντικείμενο μεταξύ των διοικητικών και ποινικών δικαστηρίων.

Τα αντεπιχειρήματα της θεώρησης που βασίζεται στην πλήρη αυτοδυναμία του ποινικού δικαίου και διαχωρισμού αυτού από τα άλλα είδη δικαίου στηρίζεται τέσσερις άξονες προβλημάτων της εξάρτησης:

α) Στην υποβάθμιση κατ' ουσία του ποινικού δικαίου με τον περιορισμό του, στον ρόλο μιας δέσμης κανόνων που εξαντλούνται στην περιγραφή πλαισίων ποινικών κυρώσεων αφήνοντας τον προσδιορισμό των στοιχείων της αξιόποινης συμπεριφοράς ή παράλειψης σε διατάξεις διοικητικού ή άλλου δικαιοκούς συστήματος περιεχομένου. Με τη μέθοδο αυτή εισβάλλουν και εγκαθίστανται στην συστηματική του εγκληματικού αδικού των ποινικών κανόνων τα στοιχεία του διοικητικού ή άλλου δικαίου, ασκώντας άμεση επίδραση και στην προβληματική του καταλογισμού.

β) Στο ότι με την μέθοδο της νομοθετικής εξουσιοδότησης, στην οποία καταλήγει συχνότατα η εξάρτηση ποινικού και διοικητικού δικαίου, οδηγούμαστε στην καταστρατήγηση της αρχής της διάκρισης των εξουσιών και ανάδειξη της Διοίκησης σε κυρίαρχο νομοθέτη, που καθορίζει το εγκληματικό άδικο με κριτήρια που αντανάκλουν τους εκάστοτε πολιτικοοικονομικούς της προσανατολισμούς. Πέραν αυτού μπορούμε να οδηγηθούμε σε χειρότερες συνέπειες και σε αντιφατικά ή ανομοιοβαρή αποτελέσματα όταν η εξουσιοδότηση παρέχεται στην κατά τόπο διοίκηση π.χ. νομάρχες, και όχι στην κεντρική διοίκηση.

γ) Στην περίπτωση υπαγωγής στα στοιχεία της αντικειμενικής υπόστασης των περιβαλλοντικών εγκλημάτων, παραβάσεων των διατάξεων της διοικητικής αρχής π.χ. έργα χωρίς άδεια. Η πλήρωση των αντικειμενικών προϋποθέσεων του αξιοποίνου εξαρτάται από την τήρηση των περιορισμών και απαγορεύσεων που θέτουν οι πράξεις των διοικητικών αρχών, ανοίγοντας έτσι το δρόμο για ποινική εκτίμηση του δράστη σε άκυρη διοικητική πράξη ή αντίθετα της μη τήρησης εκ μέρους των παρανόμων διοικητικών απαγορεύσεων ή αποφάσεων.

δ) Στο ότι η παραχώρηση κατ' ουσία της περιβαλλοντικής προστασίας στο διοικητικό μηχανισμό δεν συνοδεύεται με τον αναγκαίο ποινικό έλεγχο των πράξεων ή παραλείψεων των οργάνων του. Με αποτέλεσμα να πρέπει να θεσμοθετηθούν μέτρα για την εξασφάλιση των επικίνδυνων ή βλαπτικών για το περιβάλλον παραβάσεων που διαπράττουν οι διοικητικοί υπάλληλοι.

Και οι υποστηρικτές της αυτονόμησης συνεχίζουν την επιχειρηματολογία, θεωρώντας ότι η αυτονόμηση του ποινικού δικαίου και η ένταξή του στον Ποινικό Κώδικα αφυπνίζει τη γενική συνείδηση της αξίας του περιβάλλοντος και ενδυναμώνει την οικολογική συνείδηση. Με την αποσύνδεση των ποινικών διατάξεων από το διοικητικό δίκαιο του περιβάλλοντος καθίσταται σαφές ότι το ποινικό δίκαιο δεν συσχετίζεται με την οικονομική οργάνωση, αλλά ότι πρέπει να αναγνωρίσει στις οικολογικές μορφές τα στοιχεία του περιβάλλοντος ως εννόμων

αγαθών αξιών αυτών καθαυτών προστασίας, ακόμη και αν έμμεσα με αυτό επιδιώκεται η προστασία του ανθρώπου και της υγείας του.<sup>122</sup>

Κάθε νομοθετική εξουσία επιχειρηματολογώντας με βάση την δική της οπτική, στην διαδικασία της προστασίας του περιβάλλοντος υιοθετεί διαφορετική νομοθετική πολιτική. Και από τη στιγμή που η επιστημονική κοινότητα παρέχει πληθώρα επιστημονικών απόψεων και οπτικών, σε βαθμό που οι προτάσεις και οι αναλύσεις δεν είναι δεσμευτικές, ο καθένας υιοθετεί ότι νομίζει ότι τον εξυπηρετεί.

Αν και η θαλάσσια ρύπανση είναι οξύτατη, την σύγχρονη εποχή, με σημαντικές συνέπειες τόσο σε ατομικό επίπεδο (ανθρώπινη ζωή, σωματική ακεραιότητα κλπ), όσο και συλλογικό (ελληνική οικονομία μέσω της εμπορικής ναυτιλίας, τουρισμού, αλιείας κλπ), στην αντιμετώπιση της οποίας μπορεί να συμβάλλει το ποινικό δίκαιο, δίχως αμφιβολία, ως ένα από τα πολλά μέσα που μπορούν να επιστρατευθούν για την διατήρηση και προαγωγή του, εντούτοις δεν πρέπει να οδηγηθούμε σε υπερτίμηση των δυνατοτήτων του.<sup>123</sup>

Η επισήμανση ότι το ποινικό δίκαιο είναι συνολικά επικουρικού χαρακτήρα τμήμα του δικαίου, ως προστατευτικός κλάδος των όρων διαβίωσης,<sup>124</sup> πραγματώνεται και στην περίπτωση της περιβαλλοντικής προστασίας. Κάτι τέτοιο όμως δεν οδηγεί σε υποβάθμισή του σε σχέση με το διοικητικό ή τους λοιπούς κλάδους δικαίου, ούτε περιθωριοποιεί τη λειτουργική σημαντικότητά του στο δικαϊκό χώρο. Αντιθέτως του αποδίδει ένα χαρακτήρα πλευρικής κάλυψης και εγκληματοποίησης εκείνων των συμπεριφορών που η δικαιοπροληπτική και κατασταλτική λειτουργία των άλλων κλάδων δεν μπορεί να επιτελέσει. Ο ρόλος του ποινικού δικαίου είναι να ενισχύσει την προσπάθεια αποτελεσματικής περιβαλλοντικής προστασίας και να ισχυροποιήσει στη συνείδηση της κοινωνίας την κοινωνική ζημιά που προκαλεί η βλάβη του θαλασσίου περιβάλλοντος. Άλλωστε ο στόχος δεν είναι μια διανομή ρόλων μεταξύ της έννομης τάξης, συντεχνιακής μορφής, επιδιώκοντας ανταγωνιστικά την διεκδίκηση πρωταγωνιστικού ρόλου, αλλά η κατάλληλη διαμόρφωση ρόλων εντός μιας ενιαίας έννομης τάξης για την επίτευξη του στόχου, που δεν είναι άλλος από την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τις βλαπτικές δραστηριότητες υπό το πρίσμα ενός κράτους δικαίου. Βασιζόμενη στην παραπάνω θεώρηση η εξάρτηση του ποινικού δικαίου από τις διοικητικές διατάξεις σημαίνει εκμετάλλευση της ταχύτητας, ευελιξίας, εξειδίκευσης και προσαρμοστικότητας της διοικητικής παρέμβασης, προκειμένου να αντιμετωπίσει το δίκαιο τη δυναμική της τεχνολογικής και επιστημονικής εξέλιξης καθώς και των κινδύνων στο θαλάσσιο περιβάλλον που πηγάζουν από τη χρήση τους.

Η προστασία του περιβάλλοντος, λόγω της πολυπλοκότητας, των τρόπων προσβολής του, αλλά και της τεχνολογίας και της εξέλιξης που έχει η φύση των ζητημάτων που σχετίζονται με αυτή, αποτελεί κατά πρώτο διαχείριση στο πλαίσιο του διοικητικού δικαίου με την πρόβλεψη κανονισμών, μέτρων, προϋποθέσεων λειτουργίας επιχειρήσεων και κατά συνέπεια κυρώσεων.<sup>125</sup>

---

<sup>122</sup> Eser ΑΙ, 1996, όπ.π.,σελ.99

<sup>123</sup> Πρβλ. Αλεξιάδης Στ., Η ποινική προστασία του περιβάλλοντος ως πρόβλημα αντεγκληματικής πολιτικής, Αθήνα, 1981, σελ. 18 επ και Αναγνωστόπουλος Ηλ., Η ποινική προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, στο Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, τευχ.5, Αθήνα, εκδ. Σάκκουλας Π.Ν., 1996, σελ.88-89 και Μαγγανάς Αντ., Το εγκληματικό φαινόμενο στην πράξη, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 2004, σελ.599

<sup>124</sup> Παπανεοφύτου Αγ. Σχέση της ποινικής προστασίας του περιβάλλοντος με τις διοικητικές διατάξεις και τις διοικητικές κυρώσεις, στο Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, τευχ.5, Αθήνα, εκδ. Σάκκουλας Π.Ν., 1996,σελ.25-42.

<sup>125</sup> Χαραλαμπίκης Αρ., 1996, όπ.π.,σελ.45

Τα παραπάνω δεν αποκλείουν, αλλά αντιθέτως επιβάλλουν τη σύσταση ενός κεφαλαίου ειδικά αφιερωμένου στην προστασία των περιβαλλοντικών αγαθών στο πλαίσιο του Ποινικού Κώδικα. Είναι σκόπιμο οι προστατευτικές του περιβάλλοντος ποινικές διατάξεις να περιληφθούν σε ένα ιδιαίτερο Κεφάλαιο του Ειδικού Μέρους του Ποινικού Κώδικα για την εμπέδωση περιβαλλοντικής συνείδησης. Άλλωστε Σχέδιο τέτοιου Κεφαλαίου είχε συντάξει Επιτροπή του Υπουργείου δικαιοσύνης τα έτη 1983-4.

Οι ποινικοί νόμοι διαθέτουν μια ιδιαιτερότητα σε σχέση με τους λοιπούς νόμους, γιατί συμβολικά επιτρέπουν στην πολιτική εξουσία να εμφανίζεται ισχυρή, αποφασιστική και αποτελεσματική στα μάτια των ψηφοφόρων της. Όσο όμως πληθωρικότητα στην παραγωγή των ποινικών νόμων και αν έχουμε σχετικά με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, αυτή δεν έχει κανένα αποτέλεσμα για την αντιμετώπιση του φαινομένου, αν εμφανίζεται με ασάφειες, αοριστίες και δεν εφαρμόζεται ορθολογικά. Αντιθέτως η παραγωγή τέτοιων νόμων μπορεί να συγκαλύπτει την παράλειψη ανάληψης των αναγκαιών και τις περισσότερες φορές δαπανηρών πρωτοβουλιών στον οικονομικό τομέα και στον τομέα ανακατανομής του κοινωνικού κόστους της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Σε παγκόσμιο επίπεδο η νομοθετική πολιτική κάθε κράτους, απαντά διαφορετικά στο ερώτημα, αν η προστασία του περιβάλλοντος θα παραμείνει συμπλήρωμα του διοικητικού δικαίου στο πλαίσιο των ειδικών ποινικών νόμων ή τα εγκλήματα κατά του περιβάλλοντος πρέπει να εξισωθούν με τα εγκλήματα κλασσικού τύπου στο πλαίσιο του Ποινικού Κώδικα, με αποτέλεσμα, στη Γαλλία, Βέλγιο, Μ. Βρετανία, και Ιταλία οι ποινικές ρυθμίσεις να υφίστανται σε ειδικούς ποινικούς νόμους, ενώ στη Γερμανία, Αυστρία, Σουηδία, Ισπανία και Πορτογαλία το ποινικό δίκαιο του περιβάλλοντος να αναβαθμίζεται με την σύσταση ενιαίου κειμένου.<sup>126</sup>

Το πρόβλημα της αδυναμίας διαρκούς ανανέωσης ενός Ποινικού Κώδικα μπορεί να αντιμετωπίσει η συγκρότηση βασικών αντικειμενικών υποστάσεων βλάβης των κυρίων στοιχείων του περιβάλλοντος, με πρόβλεψη διακεκριμένων εγκλημάτων που θα επιβάλλουν αυστηρότερες ποινές στις περιπτώσεις εκτεταμένων περιβαλλοντικών βλαβών, ανεξαρτήτου σύνδεσης με έτερα έννομα αγαθά π.χ. ζωή, υγεία κλπ., η απόδειξη προσβολής των οποίων, είναι δύσκολη έως και αδύνατη σε ορισμένες περιπτώσεις. Άλλωστε η βλάβη ζωής, υγείας και των περισσοτέρων «παραδοσιακών» εννόμων αγαθών υπάρχει σε έτερες διατάξεις του Ποινικού Κώδικα και μπορεί να συσχετιστεί με αυτές. Η εξειδίκευση των επιμέρους στοιχείων συγκρότησης της αξιόποινης συμπεριφοράς των περιγραφόμενων στον Ποινικό Κώδικα συμπεριφορών θα προκύπτει από τις διοικητικές διατάξεις που εισάγουν, τροποποιούν, ή επεκτείνουν τους απαγορευτικούς όρους και τα μέτρα περιβαλλοντικής προστασίας.

Την αναγκαιότητα να συμπεριληφθούν οι διάσπαρτες διατάξεις σε διάφορα νομοθετήματα που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος σε ένα ενιαίο κεφάλαιο εντός του Ποινικού Κώδικα, συμερίζονται και υποστηρίζουν και ο Αλεξιάδης<sup>127</sup> και ο Κανινιάς<sup>128</sup> και είναι άποψη που αν δεν είναι κυρίαρχη στην επιστημονική κοινότητα σήμερα, τουλάχιστον συνεχώς κερδίζει έδαφος. Αυτό δεν σημαίνει ότι θα αποφευχθεί η συμπλήρωση του περιεχομένου των σχετικών εγκλημάτων με αναγωγή σε διοικητικές διατάξεις, όμως αυτή δεν θα πρέπει να φθάσει στο σημείο θέσπισης ενός και μόνο άρθρου με τη μορφή «λευκού» ποινικού

<sup>126</sup> Eser ΑΙ, 1996, όπ.π.,σελ.92

<sup>127</sup> Αλεξιάδης Στ., 1981, όπ.π.,σελ.38

<sup>128</sup> Κανινιάς Σ., ΠοινΧρ. ΛΓ', όπ.π.,σελ.92επ

νόμου, αλλά με την θέσπιση περισσότερων διατάξεων, με γνώμονα είτε ανά στοιχείο περιβάλλοντος, είτε τους βασικούς τρόπους προσβολής του, με παράλληλη ύπαρξη μιας γενικότερης ρήτρας για τις περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν στις ειδικές ρυθμίσεις.

Δεν είναι ασυνήθιστο στην παγκόσμια κοινότητα κάποιες ποινικές υποστάσεις να προϋποθέτουν προσβολή κάποιων σταθερών οριακών τιμών όπως κυρίως στη Δανία, Φιλανδία, Νορβηγία, Σουηδία, Η.Π.Α., Καναδάς, Βέλγιο, Ολλανδία, Ελβετία, Πολωνία, Ιαπωνία. Αυτές οι οριακές τιμές εκδίδονται συνήθως εντός του διοικητικού πλαισίου, αλλά αναπτύσσονται σε μια ιδιαίτερη συναινετική διαδικασία με συμμετοχή συγκεκριμένων κοινωνικών φορέων και κατ' αναλογία η δεσμευτική τους δύναμη είναι ασύγκριτα μεγαλύτερη από αυτή των λοιπών νομοθετικών πράξεων και ρυθμίσεων.<sup>129</sup>

Η προβαλλόμενη κριτική ότι από τη στιγμή που το αξιόποινο της μόλυνσης του ύδατος από την ενέργεια μιας επιχείρησης ή πλοίου εξαρτάται επιπλέον και από το αν υπάρχει υπέρβαση των οριακών τιμών που έχουν προσδιορισθεί από τη Διοίκηση (εφόσον η σιωπηρή ανοχή της διοικητικής αρχής θεωρείται λόγος που αίρει το άδικο), εξαρτάται σημαντικά η αποτελεσματικότητα της προστασίας του περιβάλλοντος, από το πόσο γρήγορα και αποφασιστικά αντιδρά η διοικητική αρχή, ή πόσο εύστοχα η επιχείρηση μπορεί να εξαπατήσει την διοίκηση, απαντάται από το γεγονός ότι οι δυσκολίες και τα προβλήματα που είναι δυνατόν να προκύψουν κατά την πραγμάτωση αυτού του νομοθετικού πλαισίου, συνεργασίας ποινικού και διοικητικού δικαίου, δεν οφείλονται στην παραπάνω θεώρηση, αλλά στην αδυναμία και ίσως ανεπάρκεια θεσμικού πλαισίου ελέγχου των ελεγχόμενων, το οποίο άπτεται του νομοθέτη να το ρυθμίσει.

Θεωρείται λοιπόν παρά τους παραπάνω προβληματισμούς ως πιο ενδεδειγμένη λύση η επικουρική σχέση ποινικού και διοικητικού δικαίου. Μια επικουρική σχέση που δεν έχει να κάνει με τη δημιουργία «λευκών» νόμων που οι ποινικές κυρώσεις που θα περιέχονται, θα παραπέμπουν σε διατάξεις άλλων νομοθετημάτων που έχουν ή πρόκειται να εκδοθούν για τον καθορισμό των στοιχείων της αξιόποινης συμπεριφοράς, αλλά σε νόμους όπου η αξιόποινη πράξη για την οποία επιβάλλονται οι ποινικές κυρώσεις είναι ορισμένη, όπως επιτάσσει το άρθρο 7 παρ. 1 του Συντάγματος. Νομικών διατάξεων που η διατύπωση περιγράφει με σαφή τρόπο τα όρια και το είδος των ποινικών κυρώσεων, καθώς επίσης και το αντικείμενο της προστασίας (θαλάσσιο περιβάλλον) μαζί με το είδος της προσβολής (ρύπανση), έτσι ώστε να έχουμε οριοθέτηση του είδους της κοινωνικής συμπεριφοράς της οποίας την εγκληματοποίηση θέλει ο νομοθέτης, σε συνδυασμό με τη σαφή περιγραφή του πλαισίου ποινών.

Ποινών που θα πρέπει να ανταποκρίνονται στην αξία του εννόμου αγαθού και να συνδέονται με την έκταση και ένταση της βλάβης. Ποινών κατάλληλων να επιτελέσουν το σκοπό της ειδικής και γενικής πρόληψης, με την αποτροπή μετατροπής σε χρηματική, στερητικών της ελευθερίας ποινών στην περίπτωση ιδιαίτερα εκτεταμένων ρυπάνσεων λειτουργικής μορφής, αλλά ταυτόχρονα με την επιβολή εναλλακτικών μορφών ποινών ή ακόμα και κυρώσεων εκτός ποινικού δικαίου στην περίπτωση ρυπάνσεων μικρής έκτασης και αμελητέων συνεπειών, από αμέλεια.<sup>130</sup> Η κύρωση όμως, σε καμιά περίπτωση δεν πρέπει να συνιστά «άδεια» εκδήλωσης προσβλητικής συμπεριφοράς.<sup>131</sup>

<sup>129</sup> Eser Al, 1996, όπ.π.,σελ101

<sup>130</sup> Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι στόχος στο περιβαλλοντικό έγκλημα είναι και η άρση της επιβλαβούς συμπεριφοράς, ο καθαρισμός της περιοχής που υπέστη την ρύπανση και η μείωση ή επισκευή των βλαβών που προκλήθηκαν (Μαγγανάς Αντ., 2004,όπ.π., σελ.598). Υπό αυτή την οπτική και μετά την

Συμπερασματικά θα πρέπει να καταφεύγουμε στο ποινικό δίκαιο, μόνο όταν τα διοικητικά ή άλλης μορφής μέτρα αποδεικνύονται ακατάλληλα ή ανεπαρκή. Εύστοχα ο Feuerbach, με τη γνωστή του φράση περί «αποσπασματικού χαρακτήρα του ποινικού δικαίου», τοποθετείται στο θέμα.

Όσον αφορά το θέμα της εγκληματοποίησης συμπεριφορών διακινδύνευσης, κατά τον Παπανεοφύτου είναι αναγκαία και μια γενική διάταξη στον Ποινικό Κώδικα, που θα καθιστά αξιόποινη και τη συμπεριφορά που φθάνει στο στάδιο της αφηρημένης διακινδύνευσης του περιβάλλοντος,<sup>132</sup> έτσι ώστε να ενεργοποιηθεί το ποινικό δίκαιο και στο στάδιο της πρόληψης.<sup>133</sup> Και αυτό γιατί κατά τον προαναφερόμενο, οποιοδήποτε σύστημα έννομης αντίδρασης της Πολιτείας που έπεται της βλάβης, αναμφίβολα μπορεί να προσφέρει θετικό έργο στο πλαίσιο της γενικής και ειδικής πρόληψης από μελλοντικές προσβολές αγαθών, αλλά δεν ανατρέπει την συντελεσθείσα καταστροφή, αλλοίωση ή επιβάρυνση της λειτουργικής ύπαρξης των αγαθών που έχουν προσβληθεί.

Κάτι τέτοιο όμως θεωρείται ότι εγκυμονεί κινδύνους για μια υπερβολική εγκληματοποίηση. Ο ίδιος φυσικά προσπαθώντας να αντιπαρέλθει την παραπάνω κριτική, κάνει λόγο για επιλογή κατά την σύνταξη της αντικειμενικής υπόστασης του εγκλήματος της διακινδύνευσης, του κριτηρίου της ιδιαίτερης επικινδυνότητας, συγκεκριμένων τομέων δραστηριοτήτων και καταγραφής των βασικών τύπων υποχρεώσεων, αντιπροσωπευτικών, των γενικά προβλεπόμενων από τη διοικητική νομοθεσία, η απόκλιση από τις οποίες εμπεριέχει κινδύνους για τα έννομα αγαθά. Όταν όμως η διεθνή επιστημονική κοινότητα κατά καιρούς αμφισβητεί τον όρο «επικινδυνότητα», μια και δεν μπορεί ούτε καν να προσδιορίσει το περιεχόμενο, εμείς μπορούμε να επιστρέψουμε σε αυτόν;<sup>134</sup>

---

αποτυχία του τιμωρητικού συστήματος, την αδυναμία του συστήματος κοινωνικής επανένταξης και την εμφανίστηκε στο προσκήνιο του επανορθωτικού συστήματος, που στοχεύει στην επανόρθωση και αποκατάσταση με σκοπό την επαναφορά της κοινωνικής ειρήνης, η οποία διαταράχθηκε από το έγκλημα, είναι δυνατή η χρησιμοποίηση μέτρων που εντάσσονται σε αυτό το σύστημα (κοινοφελής εργασία, διαμεσολάβηση, αποζημίωση κλπ) όχι ως η μόνη λύση, αλλά ως μια εναλλακτική, αναλόγως της βαρύτητας της βλάβης, της υπαιτιότητας και της αποδοχής της ενοχής από το δράστη. Άλλωστε αυτό το σύστημα μπορεί να λειτουργήσει και να επαναφέρει την κοινωνική ειρήνη στο χώρο ακόμα και αν δεν βρεθεί ο δράστης, αφού καλείται το Κράτος και η Πολιτεία μέσω οργανισμών και φορέων να συνδράμουν ή αποζημιώσουν. (Για την επανορθωτική δικαιοσύνη βλ. σχετικά, Μαγγανάς Αντ., 2004, όπ.π.,σελ.17-36 και του ιδίου Η επανορθωτική δικαιοσύνη ως μέσον επίτευξης της κοινωνικής ειρήνης, ΠοινΔικ 5/2000, σελ. 553).

<sup>131</sup> Delmas-Marty M., Πρότυπα και τάσεις αντεγκληματικής πολιτικής, (μετ.Ζαραφωνίτου Χρ.),Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 1992

<sup>132</sup> Τα εγκλήματα αφηρημένης διακινδύνευσης είναι εγκλήματα συμπεριφοράς στα οποία ο κίνδυνος για κάποιο έννομο αγαθό ούτε είναι στοιχείο της αντικειμενικής υπόστασης, ούτε χρειάζεται να αποδεικνύεται στην συγκεκριμένη περίπτωση, αλλά αποτελεί, απλώς, το κίνητρο του νομοθέτη, το λόγο δηλαδή που οδήγησε στην ποινικοποίηση της συμπεριφοράς που περιγράφουν, βλ. σχετικά, Μανωλεδάκης Ι., Ποινικό Δίκαιο, εκδ. γ', 1992, σελ. 254 επ και Χαραλαμπίκης Αρ., Διάγραμμα Ποινικού Δικαίου, εκδ.β', 1993, σελ.58.

<sup>133</sup> Παπανεοφύτου Αγ., 1996, όπ.π.,σελ.41-42

<sup>134</sup> Το επιστημονικό status της έννοιας επικινδυνότητας, σήμερα αμφισβητείται σε βαθμό που να γίνεται λόγος για «παιδική ασθένεια της εγκληματολογίας» (Debuyst). Είναι έννοια συνυφασμένη με το αίσθημα της απειλής (ως πιθανότητα τέλεσης εγκλήματος) και την ανάγκη προστασίας, σε σημείο που να ελλοχεύετε ο κίνδυνος ενεργοποίησης ανορθολογικών κοινωνικών στάσεων και συμπεριφορών. Το γεγονός ότι από διάφορους ποινικούς κώδικες χρησιμοποιείται για την ποινικοποίηση μορφών συμπεριφοράς, όπως και στον ελληνικό, δεν μας απαγορεύει να διατυπώσουμε τον προβληματισμό ότι στην ουσία αποτελεί παράκαμψη της συνταγματικής αρχής «ουδεμία ποινή άνευ πταισίματος». Άλλωστε μήπως η επικέντρωση της προσοχής στην επικίνδυνη ομάδα, υποβαθμίζει τις κοινωνικοοικονομικές δομές που παράγουν την επικίνδυνη κατάσταση και το υπάρχον σύστημα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη διαιώνιση του;



Επίσης η απειλή διοικητικής κύρωσης ή η πρόβλεψη αποζημίωσης ως αντίδραση της έννομης τάξης στη βλάβη, δεν επιδρά στην καλλιέργεια ανασταλτικών τάσεων στους κοινωνούς του δικαίου, υπό τη μορφή της γενικής πρόληψης, ώστε να αποτρέπονται συμπεριφορές που θέτουν σε κίνδυνο τα έννομα αγαθά; Οι νομικές ρυθμίσεις άλλου δικαιοκτικού συστήματος, πέραν του ποινικού π.χ. οι αυστηρές διοικητικές κυρώσεις, η επιβολή προστίμου, απαγορεύσεις προσωρινής ή οριστικής λειτουργίας μιας επιχείρησης κλπ σε μια οικονομικοκρατούμενη κοινωνία, όπως είναι η δική μας, δεν μπορούν να αποτρέψουν επαρκώς τον δυνάμει δράστη;

Το έγκλημα διακινδύνευσης, ακόμη και ως θεώρηση ότι επιδιώκει να προλάβει τη δημιουργία όρων κινδύνου για τα «κλασικά» έννομα αγαθά της ανθρώπινης ζωής και υγείας, θα είχε να αντιμετωπίσει την θεώρηση ότι οι σύγχρονες νομοθετικές ρυθμίσεις με την προστασία του εννόμου αγαθού «περιβάλλον», μέσα από μια οικολογική προσέγγιση, ανάγουν τις συμπεριφορές πρόκλησης ρύπανσης του σε εγκλήματα βλάβης, αφού κάθε φορά που έχουμε παρουσία ρύπων στο περιβάλλον έχουμε ήδη βλάβη του εννόμου αγαθού.

Προβληματισμός επίσης ανακύπτει και από την προσπάθεια του ποινικού δικαίου στην παροχή προστασίας στο πλαίσιο λειτουργίας πολυπρόσωπων οργανισμών και απονομής ποινικής ευθύνης σε νομικά πρόσωπα ή άτομα που διαπράττουν εγκλήματα καλυπτόμενα από αυτά τα νομικά πρόσωπα και τη συγκλίνουσα δράση πολλών στην παραγωγή ενός αποτελέσματος. Αφενός πρέπει να ξεπεραστεί το ατόπημα ότι τα νομικά πρόσωπα ούτε πράττουν ούτε παραλείπουν, και αφετέρου να αντιμετωπίσει<sup>135</sup> το μεγάλο καταμερισμό αρμοδιοτήτων σε οριζόντιο και κάθετο επίπεδο μιας επιχείρησης, καθώς και τη κινητικότητα που εμφανίζει το προσωπικό. Η δυσχέρεια εντοπισμού του δράστη, αλλά και η διάγνωση στοιχειώδους συνάφειας μεταξύ της παράλειψης του ανώτατου στελέχους και του αρνητικού αποτελέσματος εντείνουν τον προβληματισμό.

Τελειώνοντας, η νομοθετική πολιτική που πρέπει να ακολουθεί για να απαντηθεί το ερώτημα της καθιέρωσης ή μη νέων δικονομικών ρυθμίσεων, σχετίζεται με την φύση των προσβολών του περιβάλλοντος, το μέγεθος εξάπλωσης των συνεπειών τους, το χαρακτήρα του προσβαλλόμενου αγαθού «περιβάλλον» και την ανάγκη αποκατάστασης της προκαλούμενης βλάβης του περιβάλλοντος από το δράστη της προσβολής μέσω της ποινικής δίκης.

Προσπαθώντας να απαντηθούν τα ανωτέρω, κατανοεί κανείς ότι όχι μόνο οι προσβολές των επιμέρους στοιχείων του περιβάλλοντος μετριούνται με μεγέθη και μονάδες ασυνήθη και δυσνόητα για τον νομικό με τη συνήθη νομική παιδεία, αλλά και στα νομοθετήματα υπάρχουν κείμενα διατάξεων π.χ. άρθρο 8 παρ. 2 και 3, άρθρο 9 παρ. 1 του ν. 1650/86, το ίδιο δυσνόητα, ώστε πρέπει οι αρμόδιες για τη διαπίστωση, δίωξη και ανάκριση των αντίστοιχων εγκλημάτων αρχές να διαθέτουν κατάλληλες τεχνικές γνώσεις, πράγμα που δεν προϋποθέτει ο Κώδικας Ποινικής Δικονομίας.<sup>136</sup>

Για την περίπτωση της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, με την ίδρυση της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος στο Υπουργείο και τις αντίστοιχες Υπηρεσίες σε περιφερειακό επίπεδο (γραφείο προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος σε λιμενικές αρχές και περιφερειακοί σταθμοί καταπολέμησης της

<sup>135</sup> Παπανεοφύτου Αγ., 1997, ό.π., σελ. 58

<sup>136</sup> Για την περίπτωση του άρθρου 26 του ν. 1650/86, που προβλέπει «Κλιμάκια Ελέγχου Ποιότητας Περιβάλλοντος», η αρμοδιότητά τους εξαντλείται στον διοικητικό έλεγχο (άρθρο 30), χωρίς καμία ανάμειξη στην ποινική διαδικασία. Είναι λοιπόν, θέμα βούλησης η ανάθεση σε αυτό το θεσμό ανακριτικών καθηκόντων, και όχι ο περιορισμός του σε ανακοίνωση των εγκλημάτων κατά του περιβάλλοντος, που έρχονται σε γνώση τους κατά το άρθρο 37 Κ.Π.Δ.

ρύπανσης) το πρόβλημα αντιμετωπίζεται, και μάλιστα με την καλύτερη δυνατή λύση, αρκεί η στελέχωση και η εκπαίδευση των αντίστοιχων οργάνων να είναι διαρκή. Πέραν όμως του σταδίου ελέγχου και προανάκρισης, θεωρείται ότι θα' ταν σκόπιμη η επέκταση της εξειδίκευσης και στα επόμενα στάδια του επίσημου κοινωνικού ελέγχου, την εισαγγελία, την τακτική ανάκριση, την δικαστική διαδικασία.

Ήδη με την απόφαση αριθ.1 της 20<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1988 της Ολομέλειας της Εισαγγελίας Πλημμελειοδικών Θεσσαλονίκης έχει ορισθεί «Εισαγγελέας Αγορανομίας, Δίωξης και Εποπτείας Εφαρμογής της Νομοθεσίας περί Προστασίας του Περιβάλλοντος».<sup>137</sup>

Το περιβάλλον, με την ιδιότητά του πολυσύνθετου αγαθού διακρίνεται από στοιχεία με έντονη κινητικότητα, π.χ. αέρας, και ύδατα. Το γεγονός αυτό καθιστά σε μεγάλο βαθμό την εξάρτηση της ποιότητας του περιβάλλοντος ενός κράτους από την ποιότητα των γύρω κρατών ή και του πολιτειακά ασύντακτου χώρου (π.χ. ανοιχτή θάλασσα) και με την σημερινή εξέλιξη της τεχνολογίας ακόμη και των πιο απομακρυσμένων. Έτσι το πρόβλημα καταστολής των περιβαλλοντικών εγκλημάτων αρκετές φορές ξεπερνά τα στενά περιθώρια ενός κράτους και επιτρέπει την παράκαμψη του κανόνα της εδαφικότητας στο θέμα των τοπικών ορίων ισχύος των ποινικών ορισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Προκύπτει λοιπόν, αναγκαιότητα να καταγραφεί στον υπάρχοντα κατάλογο του άρθρου 8 του ελληνικού Ποινικού Κώδικα και το έγκλημα του περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ρυθμίζεται κατά την αρχή «της παγκόσμιας δικαιοσύνης».<sup>138</sup>

Ένα επιπλέον επιχείρημα στην προαναφερόμενη θεώρηση ότι δεν πρέπει να αγνοείται ότι μερικές προσβλητικές του περιβάλλοντος συμπεριφορές εντάσσονται στην κατηγορία του «οικονομικού εγκλήματος».

Στο Σχέδιο Κώδικα για τα Εγκλήματα κατά της Ειρήνης και της Ασφάλειας της Ανθρωπότητας (Draft Code of Crimes Against the Peace and Security of Mankind), που εκπονήθηκε από την Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου (International Law Commission) το 1991 και δόθηκε από το Bassiouni το 1993, περιλαμβάνεται στα διεθνή εγκλήματα κατά της Ανθρωπότητας, η «εκούσια και βαριά βλάβη του περιβάλλοντος», αναφέροντας στο άρθρο 26: «Όποιος με πρόθεση προκαλεί ή διατάσσει την πρόκληση εκτεταμένης μακροπρόθεσμης και βαρείας βλάβης του φυσικού περιβάλλοντος τιμωρείται...».

Πέραν αυτών, στην άποψη ότι το περιβάλλον αποτελεί ύψιστη αξία για την ανθρωπότητα βασίζονται όλα τα διεθνή κείμενα π.χ. Διακήρυξη της Διάσκεψης του Ο.Η.Ε. για το Περιβάλλον, 1972, η Παγκόσμια Χάρτα για τη Φύση του 1982.

Επίσης, επισημαίνεται ότι τον τελευταίο καιρό κοινό στόχο αντεγκληματικής πολιτικής σε ευρωπαϊκό επίπεδο αποτελεί η ενεργός συμμετοχή των πολιτών στην άσκηση και υποστήριξη της, η οποία βρίσκει γόνιμο έδαφος στην περίπτωση της περιβαλλοντικής προστασίας, η αξία και η ανάγκη της οποίας προσλαμβάνει πανανθρώπινη διάσταση. Γι' αυτό πρέπει πέραν των άλλων μορφών παρέμβασης, να μελετηθεί ο τρόπος εμπλοκής της και στο ποινικό σύστημα απονομής της δικαιοσύνης.

<sup>137</sup> Αλεξιάδης Στ., Δικονομικά προβλήματα τω αξιοποιούν προσβολών του περιβάλλοντος, στο Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, τευχ.5 Αθήνα, εκδ. Σάκκουλας Π.Ν., 1996,σελ.60.

<sup>138</sup> όπ.π.,σελ.61, παρόμοια άποψη διατυπώνει και ο Μυλωνόπουλος Χρ., Η συμβολή του διεθνούς ποινικού δικαίου στην προστασία του περιβάλλοντος, στο Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, τευχ.5, Αθήνα, εκδ. Σάκκουλας Π.Ν., 1996,σελ.71

Στο πλαίσιο αυτό προβληματισμός αναπτύσσεται για την προώθηση παράστασης του δημοσίου και άλλων συλλογικών κοινωνικών φορέων ως πολιτική αγωγή.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ

### 1. Γενικά

Το κράτος ως κατεξοχήν παράγοντας συνοχής και ισορροπίας ενός διαιρεμένου σε τάξεις και ομάδες σχηματισμού αναλαμβάνει τη διαδικασία συμβιβαστικής διευθέτησης των αντιμαχομένων συμφερόντων. Επίσης ως αποκλειστικός φορέας της νομοθετικής εξουσίας εξασφαλίζει την τήρηση των δικαίων κανόνων με τους μηχανισμούς καταναγκασμού που διαθέτει και προωθεί τους εκάστοτε στόχους του στη συγκεκριμένη κοινωνία. Παράλληλα όμως και η επιβολή της εξουσίας του κράτους στο δεδομένο κοινωνικό σχηματισμό θεμελιώνεται και οργανώνεται με τους δικαίους κανόνες.

Κατά την ποινική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ο νομοθέτης έχει υπ' όψη του την υπεράσπιση των συμφερόντων<sup>139</sup> των οικονομικοκοινωνικά κυρίαρχων τάξεων χωρίς όμως να κατευθύνεται πάντα αποκλειστικά στην εξυπηρέτησή τους. Η αποστολή του ποινικού δικαίου ως παράγοντας συνοχής και συντήρησης της δομής μιας κοινωνίας επιβάλλει τη ρυθμιστική παρέμβασή του για τη συμβιβαστική διευθέτηση των ταξικών και ενδοταξικών ανταγωνισμών, διαφορών και αντιθέσεων, εκφράζοντας κάθε φορά των συγκεκριμένο πολιτικοοικονομικό και κοινωνικό συσχετισμό δυνάμεων. Αλλά η λειτουργία των νομικών κανόνων δεν εξαντλείται στην ρύθμιση. Οι νομικοί κανόνες απευθύνονται στους πολίτες και τους ορίζουν ορισμένη συμπεριφορά από την τήρηση της οποίας εξαρτάται η συντήρηση της δεδομένης τάξης πραγμάτων, πείθοντας τους πολίτες για την αναγκαιότητα της συγκεκριμένης ρύθμισης. Από την άποψη αυτή, το δίκαιο εκπληρώνει και την ιδεολογική του λειτουργία.<sup>140</sup> Οι κοινωνικές ομάδες έχουν ποικίλα συμφέροντα όχι μόνο για τη παρεμπόδιση εγκληματοποίησης μιας συμπεριφοράς, αλλά αν τούτο είναι αναπόφευκτο δρουν στην δημιουργία και το περιεχόμενο του κανόνα. Κάθε δημόσια πολιτική είναι μία πολύπλοκη κοινωνική διαδικασία, όπου εμπλέκονται με αμφίδρομες σχέσεις πολλοί δρώντες.

Η δημιουργία ενός ποινικού κανόνα αναλύεται σε τρεις φάσεις και σε μια υποδεέστερη τέταρτη καθαρά τυπική. Η συμμετοχή και προσπάθεια επηρεασμού της διαδικασίας από τα συμφέροντα είναι διάχυτη και στις τρεις φάσεις.

Συγκεκριμένα στην πρώτη φάση αναδεικνύεται το πρόβλημα μιας συμπεριφοράς. Ο χαρακτηρισμός μιας συμπεριφοράς ως προβληματικής είναι μια ιδιαίτερα επιλεκτική διαδικασία η οποία επηρεάζεται από ποικίλους παράγοντες. Η ιστορική σχετικότητα που παρουσιάζει η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος

<sup>139</sup> Συμφέρον υπό την έννοια ότι μια πράξη είναι προς το συμφέρον του πράττοντος όταν βελτιώνει ή τουλάχιστον σταθεροποιεί την κατάσταση στην οποία βρίσκεται και ανταποκρίνεται στους προσανατολισμούς και τις απαιτήσεις του. Βλ. Ritsert J., Gesellschaft, Einführung in die Grundbegriffe der Soziologie, Frankfurt, a. M., 1988, σελ.324.

<sup>140</sup> Παπαχρίστου Θ. Εισαγωγή στην κοινωνιολογία του δικαίου, Αθήνα-Κομοτηνή, εκδ Σάκκουλας Αντ.,1984, σελ.78. Μάνεσης Α,1980, όπ.π.. Επίσης Λιακόπουλος Αθ., Παπαχρίστου Θ., Τραυλος-Τζανετάτος Δ., Μαρξισμός και δίκαιο, Δίκαιο και Πολιτική13, Θεσ/νικη, εκδ Παρατηρητής, 1984, σελ.39επ. και Παπανοφύτου Αγ., 1997., όπ.π., σελ.171.Πασουκάνης Ε., Μαρξισμός και δίκαιο, β' εκδ.,μτφ. Χριστόπουλος Α.,Ζορμπάς Μ.,Αθήνα, Οδυσσεάς, 1985, σελ.80επ..

είναι αποτέλεσμα αυτής της επιλεκτικής διαδικασίας. Ανάλογα με τις πολιτικοοικονομικές και κοινωνικές συνθήκες σε ένα συγκεκριμένο χρονικά και τοπικά χώρο η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αντιμετωπίζεται από διαφορετική οπτική.

Στη δεύτερη φάση προσδιορίζονται οι σκοποί του νομοθετήματος και οι άμεσοι στόχοι του. Οι σκοποί των ποινικών νόμων είναι συνήθως γενικά διατυπωμένοι έτσι ώστε να έχουν ένα ευρύ πεδίο αναφοράς και αφενός ο κάθε ενδιαφερόμενος να τους δίνει τη δική του ερμηνεία, αφετέρου η γενική διατύπωση να εκφράζει την ικανοποίηση συνήθως συμβιβασμού διαφορετικών απόψεων. Με τη γενική διατύπωση νομιμοποιούνται και οι φορείς του κοινωνικού ελέγχου ενώπιον της κοινής γνώμης όσον αφορά την αποτελεσματικότητά τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι μέσω της ρύθμισης δεν επιδιώκεται πολλές φορές η επίλυση ενός προβλήματος, αλλά κυρίως η ενίσχυση της εμπιστοσύνης των πολιτών στις αξίες που προστατεύει ο νόμος, η δημιουργία επίφασης αποτελεσματικότητας του κράτους στην αντιμετώπιση του προβλήματος και η τόνωση του γοήτρου του. Ο Rainer Hehenbarth αναφέρει μάλιστα ότι η πολιτική πρακτική πραγματώνεται σε δύο επίπεδα: το παιχνίδι εξουσίας και προσπάθειας ικανοποίησης συμφερόντων και τη συγκάλυψη αυτής της πραγματικότητας με ερμηνείες που δύσκολα μπορούν να ελεγχθούν. Βασική λειτουργία της συμβολικής αντεγκληματικής πολιτικής είναι η εξασφάλιση κοινωνικής συνοχής.

Στην τρίτη φάση, γίνεται μια περαιτέρω αξιολόγηση και επιλέγονται λύσεις ορισμένες για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Αυτές οι λύσεις περιγράφονται στο νόμο κατά τη διατύπωση του περιεχομένου του. Το σημαντικότερο στάδιο της εγκληματοποίησης είναι αυτό γιατί ακόμα και αν υπάρχει συναίνεση για το χαρακτηρισμό μιας κατάστασης ως προβληματικής και συναίνεση για τους στόχους της αντεγκληματικής πολιτικής η συναίνεση σε αυτό το στάδιο είναι αρκετά δύσκολη αφού τα αντιτιθέμενα συμφέροντα είναι πολλά οι λύσεις ποικίλες και η σύγκρουση αναπόφευκτη.

Στην τέταρτη φάση δημοσιοποιείται ο νόμος για να αιτιολογηθεί η αναγκαιότητά του και να υποστηριχθεί από το κοινωνικό σύνολο η πρακτική υλοποίησή του.

Τα συμφέροντα συνδέονται με την οικονομική, κοινωνική, πολιτική και επαγγελματική θέση την οποία κατέχουν οι κοινωνικοί εταίροι. Αυτό δεν σημαίνει ότι το περιεχόμενο των συμφερόντων είναι απόλυτα ιδεολογικό ή πολιτικό και οικονομικό. Τα πρόσωπα που συγκροτούν την κοινωνία είναι μέλη ποικίλων κοινωνικών ομάδων και αρκετές φορές είναι φορείς και εκφραστές ποικίλων συμφερόντων. Η σύγκρουση συμφερόντων κατά την εγκληματοποίησης μιας συμπεριφοράς μπορεί να οφείλεται είτε στις συγκρούσεις αξιών δηλ. σε διαφορετική αξιολόγηση ορισμένων αγαθών που έχουν γενική συμβολική ισχύ και εξασφαλίζουν κοινωνική αναγνώριση είτε στην κοινή αξιολόγηση, αλλά στην στενότητα απόκτησης του επιθυμητού αντικειμένου.<sup>141</sup> Μπορεί να είναι εμφανή, μπορεί όμως και λανθάνουσα, με δεδομένο ότι έχει παρατηρηθεί ότι στα διάφορα στάδια της νομοθετικής διαδικασίας να δημιουργούνται ομαδοποιήσεις συμφερόντων με αντίστοιχες μετακινήσεις των σημείων σύγκρουσης και συμμαχίες, αφού κατά τη νομοθέτηση, προϊόν πολιτικής απόφασης όπως προείπαμε, επιδιώκεται η διατύπωση μιας συναινετικής επίλυσης του προβλήματος.

---

<sup>141</sup> Λαμπροπούλου Ε., 1999, όπ.π., σελ.34-35. Επίσης Aubert V., Competition and Dissensus, στο: *Jurnal of conflict Resolution* 7, 1963. Πρβλ. Merton R., *Social theory and social structure*, 2<sup>η</sup> εκδ., N. York, 1968, σελ.185-248.

Τα συμφέροντα εκφράζονται μέσω ομάδων, οι οποίες δρουν κατά τη διαδικασία εγκληματοποίησης και διακρίνονται σε εσωτερικές και εξωτερικές. Οι εσωτερικές ανήκουν στο πολιτικοδιοικητικό σύστημα παραγωγής ποινικών κανόνων (κοινοβούλιο, κυβέρνηση, διοίκηση) και ο ρόλος τους στην παραγωγή ποινικών κανόνων προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος θα αναπτυχθεί σε έτερο κεφάλαιο της εργασίας. Στο παρόν κεφάλαιο θα περιοριστούμε στις εξωτερικές ομάδες οι οποίες ορίζονται ως όλες οι λοιπές που δεν είναι εσωτερικές. Με αυτόν το ορισμό τονίζεται η δυναμική που ενέχει η δημιουργία των ποινικών κανόνων, αφού σε αυτή συμβάλλουν με αντιληπτό ή λανθάνοντα τρόπο σταθμισμένοι και αστάθμητοι παράγοντες. Τέτοιες ομάδες στην περίπτωση της θαλάσσιας ρύπανσης είναι οι επαγγελματικές ενώσεις και οργανώσεις-σωματεία που άμεσα ενδιαφέρονται για τη προστασία ή μη, καθώς και το βαθμό προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, οι οικολογικές οργανώσεις, η κοινή γνώμη, τα μέσα μαζικής επικοινωνίας και οι ομάδες ειδικών επιστημόνων-τεχνοκρατών.

Οι δυνατότητες επιρροής των παραπάνω φορέων αναπτύσσονται και στις τρεις φάσεις νομοθέτησης. Στην πρώτη λειτουργούν είτε ως αρωγός, είτε ως τροχοπέδη στην ανάδειξη μιας συμπεριφοράς ως προβληματικής για την κοινωνία, στην δεύτερη στον προσδιορισμό των σκοπών και των στόχων του νομοθετήματος και στην τρίτη στην αξιολόγηση και επιλογή των λύσεων και περιεχομένου κατά τη διατύπωση του νόμου.

Η έκφραση αυτών των διεργασιών μπορεί να είναι είτε άτυπη με τη συμμετοχή στην προκοινοβουλευτική νομοθετική διαδικασία είτε τυπική με τη δημόσια ακρόαση στις κοινοβουλευτικές επιτροπές.<sup>142</sup>

## **2. Επαγγελματικές Ενώσεις -Οργανώσεις-Σωματεία**

Οι επαγγελματικές ενώσεις, οργανώσεις και σωματεία ασκούν σημαντική επίδραση κατά την νομοθέτηση κανόνων προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Για την Ελλάδα ο θαλάσσιος χώρος απετέλεσε και αποτελεί πρωταρχική πηγή πλούτου. Η οικονομία της στηρίζεται σε σημαντικό βαθμό σε αυτό το φυσικό στοιχείο σε όλους τους τομείς: πρωτογενή (αλιεία, ιχθυοκαλλιέργειες κλπ.), δευτερογενή (βιομηχανίες, ναυπηγεία, διωλιστήρια), και τριτογενή (εμπόριο, εμπορική ναυτιλία, τουρισμός). Μάλιστα τα συμφέροντα αυτά μπορεί να είναι και αντιτιθέμενα. Για παράδειγμα μια άναρχη τουριστική ανάπτυξη ή μια παράκτια βιομηχανική μονάδα μπορεί να έχει επιπτώσεις στη διατήρηση της ποιότητας του θαλασσιού νερού σε επίπεδα κατάλληλα για ιχθυοκαλλιέργεια<sup>143</sup> και αλιεία, ή η ρύπανση της θάλασσας από μια παράκτια επιχειρηματικού τύπου εγκατάσταση να εμποδίζει τη τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Από την άλλη η εμπορική ναυτιλία και η βιομηχανία δέχεται συνεχώς πιέσεις για λήψη πρόσθετων μέτρων προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος που μεγαλώνουν το κόστος μεταφοράς και παραγωγής. Κόστος που ναι μεν πάντα μετακυλύετε στο καταναλωτή, αλλά αυτό από μόνο του δεν είναι πανάκεια, διότι οι οικονομικές ανοχές του καταναλωτή δεν είναι απεριόριστες.

«Η ναυτιλία διαδραματίζει ένα πολύ σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία» τόνισε ο Γενικός Γραμματέας του I.M.O. στην 24<sup>η</sup> γενική Συνέλευση του

<sup>142</sup> Μέλισσας Δ., Η προκοινοβουλευτική νομοθετική διαδικασία. Ο άτυπος νομοθέτης, Αθήνα,- Κομοτηνή, Σάκκουλας, 1995.

<sup>143</sup> Γεωργιοπούλου Γ., εφημ. Καθημερινή, 23/07/05,όπ.π.

I.M.O., το Νοέμβριο του 2005, προσθέτοντας ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία παραμένει σε απόσταση, ο πιο οικονομικός και περισσότερος ασφαλής τρόπος μεταφοράς για το παγκόσμιο εμπόριο.<sup>144</sup> Η ελληνική εμπορική ναυτιλία που ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί το σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών και συμβάλλει στην εθνική οικονομία άμεσα, αλλά και στο πλαίσιο του ισοζυγίου πληρωμών της Ελλάδας. Η σημαντικότερη συμβολή της αφορά το καλούμενο «ναυτικό συνάλλαγμα» που περιλαμβάνει μισθούς ναυτικών, τα εφοπλιστικά εμβάσματα, ποσά ανεφοδιασμού, επισκευών, μετασκευών, εισφορών προς ασφαλιστικά ταμεία, καθώς επίσης και τους φόρους προς το Δημόσιο. Υπολογίζεται ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αντιπροσωπεύει περίπου το 6% του Α.Ε.Π.<sup>145</sup> Η εμπορική ναυτιλία όμως συμβάλλει και στον τομέα απασχόλησης στη θάλασσα και ξηρά. Υπολογίζεται ότι περίπου 30.000 Έλληνες ναυτικοί εργάζονται στη θάλασσα και περίπου 10.000 άνθρωποι απασχολούνται σε ναυτιλιακά γραφεία, ενώ σε αυτούς, πρέπει να προστεθούν και οι απασχολούμενοι στις παραναυτιλιακές επιχειρήσεις και εν γένει εργασίες.<sup>146</sup> Στο χώρο τον παραναυτιλιακό εντάσσονται οι ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες, ασφαλιστικές εταιρίες, δικηγόροι, brokers-ναυλομεσίτες, arbitrators διαιτητές-δικαστές, ναυτιλιακά πρακτορεία, τεχνικά γραφεία, οι κρατικές και ιδιωτικές υπηρεσίες ελέγχου της εμπορικής ναυτιλίας, οι υπηρεσίες λιμένων, οι νηογνώμονες, αλλά και ο τραπεζικός και τηλεπικοινωνιακός τομέας, καθώς και λοιποί τομείς με την ενίσχυσή τους από την εμπορική ναυτιλία. Η επιρροή της ξεπερνά τα εθνικά σύνορα, λόγω του ποσοστού ελληνόκτητων πλοίων (ελληνικής και ξένης σημαίας) στο σύνολο του παγκόσμιου στόλου και του μέρους που καταλαμβάνει στο πλαίσιο του διεθνούς εμπορίου.<sup>147</sup>

Για πολλούς το ναυτιλιακό συνάλλαγμα υπερτερεί του τουριστικού, με δεδομένο ότι στο τουριστικό υπάρχει εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό για την εισαγωγή του ξενοδοχειακού μηχανολογικού εξοπλισμού, την πληρωμή διαφημιστικών μηνυμάτων και γενικότερα του διαφημιστικού έργου. Από την άλλη

---

<sup>144</sup> Γενική Συνέλευση του I.M.O., Η βελτίωση της ποιότητας είναι το μεγάλο στοίχημα, εφημ., Η Ναυτεμπορική, 23 Νοεμβρίου 2005. Πράγματι, η ύπαρξη του εμπορικού πλοίου εξασφάλιζε και εξασφαλίζει την τεχνικά και οικονομικά δυνατή μαζική μεταφορά αγαθών και ιδιαίτερα των χύδην φορτίων π.χ. πρώτες ή ενεργειακές ύλες, δημητριακά. Απόδειξη τούτου αποτελεί ότι τα 4/5 του διεθνούς εμπορίου διεξάγονται μέσω θαλασσίων οδών. Η συμβολή της συνίσταται στην ανάπτυξη εμπορικών συναλλαγών και στην δημιουργία των σύγχρονων παγκόσμιων αγορών της συναλλακτικής οικονομίας, στην υποβοήθηση της ανακατανομής της εργασίας και προϊόντων, ως συντελεστών παραγωγής, καθιστώντας τα μεγάλα βιομηχανικά κέντρα ανεξάρτητα από τις περιορισμένες δυνατότητες εύρεσης των παραπάνω συντελεστών παραγωγής στο δικό τους περιβάλλοντα χώρο. Η ανάπτυξη του παγκόσμιου καταμερισμού της παραγωγικής διαδικασίας, και οι υπερπόντιες αποστάσεις μεταξύ πρώτων υλών, παραγωγικών και καταναλωτικών κέντρων έχουν ως επακόλουθο την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και μάλιστα μέσω θαλασσίων οδών ως φυσικής συνέπειας του ποσοστού και γεωγραφικής κατανομής του θαλάσσιου ύδατος στο σύνολο του περιβάλλοντος, ανάγοντας έτσι τις θαλάσσιες μεταφορές ως αναγκαίο οικονομικό παράγοντα για την εθνική και παγκόσμια οικονομία και ανάπτυξη. βλ. σχετικά αναφορά του Γενικού Γραμματέα του I.M.O. στο: Καπράνος Δ., Υποτιμημένη άδεια η ναυτιλιακή βιομηχανία, εφημ. Καθημερινή, 30/10/2005.

<sup>145</sup> Βλάχος Γ., 1999, ό.π., σελ.65-66

<sup>146</sup> Μπαρδούνας Ν., ΠΕΠΕΝ: έδειξε τις δυνατότητες η ναυτιλία μας..., εφημ. Καθημερινή, 13/01/05

<sup>147</sup> Με βάση συλλεγόμενα στοιχεία την έναρξη του 1998, τα ελληνόκτητα πετρελαιοφόρα κάλυπταν το 14,9% σε αριθμό πλοίων και 17,4% σε μεταφορική ικανότητα παγκοσμίως, τα χημικών προϊόντων και προϊόντων πετρελαίου το 8,6% και 16,2%, τα υγροποιημένου αερίου καταλάμβαναν το 4,2% και στις δύο κατηγορίες, τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών έχουν ποσοστό 15,45% σε αριθμό πλοίων και 18,6% σε μεταφορική ικανότητα, στα πλοία μεταφοράς μεταλλεύματος και χύδην τα ποσοστά φθάνουν σε 21,7% και 20,7% αντίστοιχα, στα πλοία μεταφοράς αμιγώς containers σε ποσοστό 4% και 3,5% αντίστοιχα και στα φορτηγά πλοία ποσοστό 7% και 9,8%, ενώ τέλος τα επιβατηγά κάλυπταν το 10,1% και 10,7% αντίστοιχα. Βλ. Βλάχος Γ., 1999, ό.π., σελ.90

οι υποστηρικτές της αντίθετης άποψης, προβάλλουν ως μειονέκτημα την εκροή συναλλάγματος προς το εξωτερικό από το ναυτιλιακό συναλλάγμα, για την ικανοποίηση απαιτήσεων υπηρεσιών διοίκησης του εμπορικού ναυτικού από το εξωτερικό, ενώ επίσης καταγράφουν ότι μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό για επενδύσεις και αγορές που δεν αφορούν μόνο αυτές, που κατ' ανάγκη λόγω μη δραστηριοποίησης του πλοίου στην Ελλάδα ή λόγω αδυναμίας παροχής από την ελληνική πλευρά, δεν μπορούν να ικανοποιηθούν από την ελληνική οικονομία, αλλά αφορούν και επιλογές με το οικονομικό κριτήριο. Και οι δύο πλευρές πάντως, προσπαθώντας να ενισχύσουν τη θέση τους σε σχέση με το βιομηχανικό τομέα, υποστηρίζουν ότι η προσφορά του συναλλάγματος από το μεταποιητικό χώρο ενέχει το μειονέκτημα ότι μεγάλο μέρος του κεφαλαιουχικού και τεχνολογικού εξοπλισμού εισάγεται από το εξωτερικό.

Υπό τη θεώρηση της πολιτικής των συμφερόντων ας σταθούμε στο ν. 1638/86<sup>148</sup> με τον οποίο η Ελλάδα κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1971 περί αστικής ευθύνης. Ο νόμος αυτός αναδεικνύει τον συμβιβασμό στα πλαίσια των ανταγωνιστικών ομάδων όταν έρχεται να επιβαρύνει με πρόσθετο κόστος τους φορείς διακίνησης πετρελαιοειδών, αφού μέχρι εκείνη τη στιγμή επιβαρυνόταν μόνο η επιχείρηση του πλοίου. Ίσως η επίτευξη του συμβιβασμού να 'ταν δύσκολη αν αναλογιστεί κανείς, ότι ενώ η Διεθνή Σύμβαση «για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ρύπανσης από πετρελαιοειδή» καταρτίστηκε το 1971 και ίσχυε το 1978, ο έλληνας νομοθέτης την κύρωσε το 1986. Στην εισήγηση του κυρωτικού νόμου ο νομοθέτης «δικαιολογεί» την κίνησή του αυτή, αναφέροντας ότι ένα από τα κίνητρα είναι τα τεράστια τουριστικά ενδιαφέροντα της Ελλάδας. Επίσης στην ίδια εισήγηση δίνει σχετικό παράδειγμα προς απόδειξη της οικονομικότερης εισφοράς για τους εισαγωγείς των πετρελαιοειδών με την νέα υπό κύρωση διεθνή σύμβαση.

Ακόμη και η διάδοση και επικράτηση του συστήματος ασφαλιστικής κάλυψης επιχειρηματιών και λοιπών υπόχρεων που αναπτύσσουν δραστηριότητες με κίνδυνο πρόκλησης περιβαλλοντικών ζημιών, μπορεί να συντελεί στην ταχύτερη και πληρέστερη ικανοποίηση της αξίωσης για αποζημίωση των εκάστοτε δικαιούχων (οι οποίοι για να αποζημιωθούν θα πρέπει πολλές φορές στερούμενοι της απαραίτητης τεχνογνωσίας, να υποβληθούν σε πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση προς υποστήριξη και εκπροσώπηση των συμφερόντων τους), όμως ταυτόχρονα συντελεί και στην ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας χωρίς την απειλή οικονομικά δυσβάσταχτων βαρών από την πιθανή πρόκληση ατυχημάτων και ζημιών. Άλλωστε το κόστος ασφάλισης ενταγμένο στο κόστος παραγωγής, μεταφέρεται στον καταναλωτή.

Έτερο παράδειγμα που καταδεικνύει τις πιέσεις προς τον εκάστοτε νομοθέτη, θέσπισης δικαίου αποτελεί ο ν. 314/76<sup>149</sup> με τον οποίο η Ελλάδα κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969 «περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου και ρύθμισης συναφών θεμάτων». Κύρια αιτία κύρωσής της αποτελεί, αποδειχθείσα και από την εισηγητική έκθεση που συνόδευε το νομοθέτημα, ο κίνδυνος να ληφθούν, από τη μη κύρωσή της, περιοριστικά της ελεύθερης προσέγγισης δεξαμενόπλοιων στους λιμένες χωρών στις οποίες ίσχυε η Διεθνή Σύμβαση,<sup>150</sup> γεγονός που θα επέφερε ζημίες στο τομέα των επιχειρήσεων που ασχολούνται με τη διακίνηση των προϊόντων πετρελαίου.

<sup>148</sup> Ν.1638/86 (ΦΕΚΑ' 108/86)

<sup>149</sup> Ν.314/76 (ΦΕΚ Α' 106/76)

<sup>150</sup> Μεταξύ αυτών των χωρών ήταν Ηνωμένο Βασίλειο, Δανία, Γαλλία, Νορβηγία, Σουηδία, Συρία, Λίβανος, Λιβερία, κλπ.

Ακόμη και ο ν.743/77, ο βασικός ως σήμερα νόμος για τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αρκετά εντυπωσιακός για την εποχή του, με ένα πλέγμα ρυθμίσεων που διαμορφώνει όρους αναγωγής της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε αυτοτελές έννομο αγαθό,<sup>151</sup> προβλέπει για τους δράστες της σοβαρής ρύπανσης από αμέλεια<sup>152</sup> δυνητικά, την άφεση του αξιοποίνου, αν με τη βούλησή τους εξουδετερώσουν τη ρύπανση και αποτρέψουν κάθε βλάβη ή ζημιά που μπορεί να επέλθει ή με τη γρήγορη αναγγελία προς τις αρχές συντελέσουν στην εξουδετέρωση της ρύπανσης, καταβάλλοντας συγχρόνως και τις συναφείς δαπάνες. Επίσης στον ίδιο νόμο μένουν ατιμώρητες ποινικά μικρού βαθμού ρυπάνσεις (οι οποίες όμως συσσωρευτικά μπορούν να επιφέρουν μεγάλου μεγέθους ρυπάνσεις). Εδώ αξίζει να μνημονευθεί και το αρθρ.77 στο κεφάλαιο ΙΑ του νόμου 1892/90<sup>153</sup> «για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», που αναφέρει ότι με την επιφύλαξη των διατάξεων των διεθνών συμβάσεων, τις οποίες έχει κυρώσει ή προσχωρήσει η Ελληνική Πολιτεία, αποφάσεις αλλοδαπών δικαστηρίων που εκδικάζουν αποζημιώσεις για ζημιές προερχόμενες από ρύπανση θαλασσιού περιβάλλοντος, κηρύσσονται εκτελεστές στην Ελλάδα στο βαθμό που δεν υπερβαίνουν το καθοριζόμενο από την ελληνική νομοθεσία ή διεθνή σύμβαση στην Ελλάδα, όριο της ευθύνης ή οφειλής του πλοιοκτήτη. Κατά συνέπεια η αποζημίωση για βλάβη έχει όριο, ακόμη και στην περίπτωση μιας ανυπολόγιστης περιβαλλοντικής ρύπανσης!

Επιπρόσθετα είναι γνωστό ότι στις μεγάλες βιομηχανικές μητροπόλεις πολλές κολοσσιαίες οικονομικές μονάδες προϋπολογίζουν πλέον το ενδεχόμενο επιβολής κάποιων διοικητικών προστίμων ή ίσως και χρηματικών ποινών σε βάρος του νομικού προσώπου, όπου αυτό προβλέπεται, εντάσσοντας έτσι εκ των προτέρων το χρηματικό αυτό ποσό στις ενδεχόμενες μελλοντικές δαπάνες της επιχείρησης.

Από τα παραπάνω θα μπορούσε να οδηγηθεί κανείς στο συμπέρασμα, ότι αναδεικνύεται μια προσπάθεια αποφυγής της εμπλοκής με την ποινική δικαιοσύνη των ομάδων που κατέχουν, και εκμεταλλεύονται τις σύγχρονες πηγές κινδύνων για το θαλάσσιο περιβάλλον, αξιοποιώντας υπέρ τους την κοινωνικοοικονομική θέση, δύναμη και επιρροή που κατέχουν,<sup>154</sup> σε αντίθεση με τους δράστες των «παραδοσιακών» εγκλημάτων του ποινικού δικαίου (κατά της ζωής, ιδιοκτησίας, ηθών, τιμής κλπ) που ανήκουν στις κοινωνικοοικονομικά κατώτερες τάξεις, ενώ για την αντιμετώπιση του διοικητικού και αστικού δικαίου, αφενός αναπτύσσουν σε περίπτωση σημαντικών προστίμων ή αποζημιώσεων δυνατότητες «διαφυγής» π.χ. αλλαγή επωνυμίας, μεταβολή νομικής μορφής, πτώχευσης κλπ, αφετέρου για μικρότερου βαθμού κυρώσεις και αποζημιώσεις μετακυλύουν την οικονομική επιβάρυνση στον καταναλωτή. Άλλωστε πολλές μορφές θαλάσσιας ρύπανσης εντοπίζονται με τεχνικά μέσα και ο εντοπισμός του δράστη προσκρούει σε σημαντικές δυσκολίες ειδικά σε περιοχές με παράλληλα λειτουργούσες βιοτεχνικές ή βιομηχανικές επιχειρήσεις ή διακίνησης πολλών πλοίων, αλλά ακόμη και ο εντοπισμός του δράστη να καθίσταται δυνατός, η απόδειξη της αιτιώδους συνάφειας ανάμεσα στη ζημιόγono πράξη και ένα συγκεκριμένο αποτέλεσμα είναι δύσκολο να αναδειχτεί, γιατί μπορεί να συμβεί μετά από χρόνια (πέραν του γεγονότος ότι το αποτέλεσμα συχνά δεν αποτελεί, παρά το προϊόν μιας παράλληλης αξιόποινης

<sup>151</sup> Μανωλεδάκης Ι., 1985, όπ.π.,σελ.107.

<sup>152</sup> Αρθρ.13 παρ.1<sup>α</sup>, ii εδαφ.β'

<sup>153</sup> Ν. 1892/90 (ΦΕΚ Α' 101/90).

<sup>154</sup> Γνωστό ως δράστες του «λευκού κολάρου». Η πατρότητα του όρου ανήκει στον Sutherland E., και το πρωτοεμφανίστηκε στο περιοδικό American Sociological Review, 1940, σελ. 1-12, σε άρθρο με τίτλο: «White Collar Criminality»



δραστηριότητας διαφόρων φορέων μιας ταυτόχρονης ή αλληλοδιαδοχής επενέργειας πολλών ομόρροπων προσβολών κατά του περιβάλλοντος).

Κατά συνέπεια η άσκηση νομοθετικής πολιτικής καθιλώνεται σε πλαίσια που δεν προκαλούν κλονισμό ή ρήγματα στην κατεστημένη κοινωνικοοικονομική δομή. Η προσφιλής στο νομοθετικό σώμα, άλλωστε πρακτική υιοθέτησης ενός νόμου πλαίσιο και της προσφυγής στο θεσμό της νομοθετικής εξουσιοδότησης και της παραχώρησης, συχνά ευνοεί τις ομάδες αυτές που δεν επιθυμούν την νομοθετική ρύθμιση του συγκεκριμένου αντικειμένου, και τούτο γιατί «αναστέλλεται» η εφαρμογή των διατάξεων, οι οποίοι επί το πλείστον είναι θεσμικού χαρακτήρα, έως την έκδοση κανονιστικών πράξεων που διαμορφώνουν το αντικείμενο της παράνομης συμπεριφοράς. Έτσι ακόμα και αν δεν κατέχει η συγκεκριμένη ομάδα την δύναμη, να διαμορφώσει το περιεχόμενο του κανόνα, τουλάχιστον εκμεταλλεζόμενη την νωχελική κίνηση του κρατικού μηχανισμού, καρπώνεται τα αποτελέσματα της συμπεριφοράς του, που σε ένα επόμενο χρονικό στάδιο θα χαρακτηριστεί παράνομη. Η ελληνική ποινική ιστορία δεν στερείται νόμου, που ακόμη και δέκα έτη μετά την θέση του σε ισχύ, δεν είχαν εκδοθεί κανονιστικές πράξεις της διοίκησης, ώστε να καταστεί πλήρης η εφαρμογή του.<sup>155</sup>

Αλλά τα συμφέροντα επιδρούν και στην διαδικασία καταστολής και αντιμετώπισης μιας ρύπανσης, διαμορφώνοντας την επιλογή αντιμετώπισης αυτής. Ως παράδειγμα από το διεθνή χώρο αναφέρεται το ατύχημα του Torrey Canyon, το 1967, με συνέπειες στις ακτές της Κορνουάλλης και Βρετανίας. Η απόφαση για τα κράτη της Αγγλίας και Γαλλίας, στο δίλημμα της χρήσης χημικών διασκορπιστικών για τη διάσπαση της κηλίδας με αρνητικές συνέπειες για τους θαλάσσιους μικροοργανισμούς και κατά συνέπεια για το αλιευτικό τομέα ήταν καταφατική και πρέπει να συνδεθεί με την πίεση της τουριστικής βιομηχανίας, που ζητούσε γρήγορη αντιμετώπιση για να «ξεχαστεί» το γεγονός. Άλλωστε η αξία της τουριστικής βιομηχανίας ήταν 60 εκατ. το χρόνο, έναντι 6 εκατ. του αλιευτικού τομέα.<sup>156</sup>

Τα συμφέροντα όμως δεν κινούνται μόνο σε εθνικά πλαίσια, αλλά και στο διεθνή χώρο. Η ενισχυμένη θέση που κατέχει η ελληνική εμπορική ναυτιλία στον παγκόσμιο χώρο είχε ως συνέπεια τον Μάιο του 2004, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.) με τεχνική μελέτη που εκπόνησε, να πετύχει να πείσει την πλειοψηφία των μελών της Επιτροπής Ασφάλειας του Ι.Μ.Ο. να ματαιωθεί η απόφαση του Ι.Μ.Ο., με την οποία επέβαλε την υποχρεωτική ναυπήγηση νέων bulk carriers με σχεδίαση διπλών τοιχωμάτων.<sup>157</sup> Επίσης κατά το 2004 οι αρμόδιοι παράγοντες και η τεχνική επιτροπή της Ε.Ε.Ε. ασχολούμενοι επισταμένα με τις μελέτες του IACS να υιοθετήσει Common Structural Rules for tankers and bulk carriers και προβάλλοντας τη διαπίστωση ότι κατά αυτούς υπήρχαν σοβαρές αδυναμίες και βάσιμες ενδείξεις ότι οι κανονισμοί δεν συμβάλουν στη ναυπήγηση εύρωστων πλοίων, πίεσαν και οι νηογνώμονες υποχρεώθηκαν να αναβάλουν για αργότερα την υιοθέτηση των κανονισμών, με την υπόσχεση ότι θα λάβουν υπόψη τα σχόλια που έχουν διατυπωθεί για την βελτίωση των σχετικών προτάσεων από την Ε.Ε.Ε.<sup>158</sup> Και τα παραδείγματα αυτά είναι ενδεικτικά αφού σε όλο το εκπόνημα παρουσιάζονται και έτερα, που αναδεικνύουν την πίεση της κάθε ομάδας συμφερόντων.

<sup>155</sup> Πρόκειται για το ν.1650/86 που απαιτεί την έκδοση περισσότερων από 70 κανονιστικών πράξεων.

<sup>156</sup> Βλάχος Γ., 1999,όπ.π., σελ.150

<sup>157</sup> Μπαρδούνιας Ν., Νέα πλοία φιλικά με το θαλάσσιο περιβάλλον από την Ε.Ε.Ε. Στήριξε την επιβολή κυρώσεων στην παράγραφο της Οδηγίας που αναφερόταν σε όσους ηθελημένα προκαλούν ρύπανση, εφημ. Καθημερινή, 05 /02/2005

<sup>158</sup> όπ.π.

### 3. Οικολογικές Οργανώσεις

Ο ρόλος των οικολογικών οργανώσεων και ενώσεων από το 1970 και μετά έχει ιδιαίτερα αναβαθμιστεί. Στην αναβάθμιση αυτή συνετέλεσε η ανάπτυξη ενός περιβαλλοντικού κινήματος<sup>159</sup> από τα μέσα της δεκαετίας του 1960.

Αυτό δεν σημαίνει ότι πριν το 1960 δεν είχαμε οικολογικές προσεγγίσεις. Μάλιστα από τον Αριστοτέλη και το Θεόφραστο με τις μελέτες τους για τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος, παρατηρούνται προσεγγίσεις οικολογικού προβληματισμού, χωρίς όμως αυτές να οδηγούν -τουλάχιστον- άμεσα στη δημιουργία ρυθμιστικών πλαισίων της προστασίας του περιβάλλοντος. Άλλωστε το φυσικό επίπεδο ανάπτυξης των κοινωνιών της αρχαιότητας δεν επέτρεπε τέτοιες ρυθμίσεις, γι' αυτό όπως προείπαμε η προστασία συνδεόταν περισσότερο με το θρησκευτικό-λατρευτικό στοιχείο. Στη συνέχεια και μέχρι το 18<sup>ο</sup> αιώνα αναπτύσσονται πιέσεις από μεμονωμένες ομάδες για προστασία συγκεκριμένων περιβαλλοντικών στοιχείων, με ανάλογη κατά περίπτωση ανταπόκριση της κρατούσας αρχής, αλλά αυτές οι πιέσεις δεν είχαν την έννοια του κινήματος. Ήταν πιέσεις που αποσκοπούσαν σε εξασφάλιση βιοποριστικών περιβαλλοντικών στοιχείων και ψυχαγωγικών για τα ανώτερα κοινωνικά στρώματα (π.χ. περίπτωση προστασίας συγκεκριμένων θηραμάτων στην Αγγλία). Μετά το 18<sup>ο</sup> αιώνα και ως τα μέσα του 1960 οι ανησυχίες και οι προβληματισμοί αποκτούν εντονότερο χαρακτήρα. Η απαρχή γίνεται από συγκεκριμένες ομάδες επιστημόνων της φυσικής ιστορίας και επαγγελματιών του οικονομικού χώρου, που ενεργοποιούνται για την προστασία συγκεκριμένων περιβαλλοντικών στοιχείων, επειδή θεωρούν την ύπαρξή τους απαραίτητη για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους (π.χ. δασολόγοι, γεωργοί). Η προστασία της υπαίθρου και του φυσικού περιβάλλοντος αρχίζει σταδιακά να αποκτά λιγότερο ή περισσότερο μαζικό χαρακτήρα, ιδιαίτερα όταν αυτό συνδυάζεται με την ανησυχία για την δημόσια υγεία και τις επιπτώσεις της ρύπανσης. Σε επίπεδο οργάνωσης αυτή την περίοδο, δημιουργούνται οι σημαντικότερες περιβαλλοντικές οργανώσεις από άποψη μαζικότητας,<sup>160</sup> ενώ κατά τον Pepper το περιβαλλοντικό κίνημα γνωρίζει και περιόδους έξαρσης.<sup>161</sup> Το περιβαλλοντικό αυτό κίνημα όμως διαφέρει από τη μορφή που έχει λάβει το σύγχρονο, κάτω από τις σύγχρονες οικονομικές, κοινωνικοπολιτικές και περιβαλλοντικές συνθήκες. Η πετρελαϊκή κρίση (1973-4), η πληθυσμιακή έκρηξη, η καταγραφή και προβολή από την επιστημονική κοινότητα των καταστροφικών διαστάσεων που έχει λάβει η ανθρωποκεντρική, υπερκαταναλωτική, ανεξέλεγκτη τεχνολογικά και χωρίς περιβαλλοντική διάσταση ανάπτυξη, η ταυτόχρονη επιστημονική επιχειρηματολογία για εναλλακτικούς τρόπους ανάπτυξης, η έξαρση των διαφόρων περιβαλλοντικών ατυχημάτων και οι διαστάσεις των περιβαλλοντικών

<sup>159</sup> Για την ιστορία του περιβαλλοντικού κινήματος βλ. Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γρ., 1990, ό.π., σελ.67-81.

<sup>160</sup> Σε εθνικό επίπεδο μερικές από τις περιβαλλοντικές οργανώσεις του δεύτερου μισού του 19<sup>ου</sup> αιώνα είναι: National Audubon Society, Open Spaces and Footpaths Preservation Society, Selborne Society for the Protection of Birds, National Trust, Society for the Preservation of the Wild Rauna of the Empire (μετονομασθείσα σήμερα ως Fauna and Flora Preservation Society, British Empire Naturalists' Association κλπ. Σε διεθνές επίπεδο το 1922 έχουμε την σύσταση του ICBP, το 1948 του IUCN, το 1961 του WWF κλπ. βλ. σχετικά Sanbach Fr. Environment Ideology and Policy, Oxford, Basil Blackwell, 1980, σελ.10-28

<sup>161</sup> Pepper D., The Roots of Modern Environmentalism, London, Groom Helm, 1984, σελ.14-19, καταγράφει τα χρονικά διαστήματα 1890-1900, 1920-1930 και τέλη της δεκαετίας του 1950 ως περιόδους έξαρσης.

επιπτώσεων που έλαβαν,<sup>162</sup> ο εκφυλισμός διαφόρων κινημάτων (π.χ. φοιτητικό στη Γαλλία), χωρίς όμως να θίγεται η δράση των κινημάτων και να αμφισβητούνται αυτά (αφού αναπτύσσονται παράλληλα άλλα κινήματα π.χ. ειρηνιστικό, αντιπυρηνικό κλπ) συνετέλεσαν θετικά για την όχι μόνο στην περαιτέρω εξέλιξη και ανάπτυξη του σύγχρονου περιβαλλοντικού κινήματος, αλλά και στην σύγχρονη διαμόρφωσή του. Έτσι σήμερα γίνεται λόγος για πολιτικοποιημένο οικολογικό κίνημα.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο ο ρόλος των οικολογικών οργανώσεων δεν συνίσταται μόνο στο να λειτουργούν παράλληλα και ανταγωνιστικά στο τομέα της προστασίας σε σχέση με τις κυβερνήσεις και τους κυβερνητικούς φορείς που υλοποιούν και ενεργοποιούν συγκεκριμένες πολιτικές, αλλά και στη δημιουργία περιβαλλοντικών ρυθμίσεων και θεσμών, που κατά περίπτωση προσφέρουν στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.<sup>163</sup> Έτσι πέραν του ανταγωνιστικού ρόλου που έγκειται στην ουσιαστική δράση για το περιβάλλον η οποία αντικειμενικά υποκαθιστά τις ελλείψεις ή την απουσία της κυβερνητικής δραστηριοποίησης και βέβαια στη θετική συμβολή με την άσκηση κριτικής και τη δημοσιοποίηση στοιχείων που αφορούν πράξεις ή παραλείψεις των κυβερνήσεων σε περιβαλλοντικά θέματα, επεκτείνουν τον ιδεολογικό τους προβληματισμό, πέραν της πολεμικής και αμφισβήτησης του τεχνικοπαραγωγικού συστήματος, σε όλο το πλαίσιο δράσης της λειτουργίας του σύγχρονου κράτους και αναπτύσσουν πολιτικό λόγο.<sup>164</sup>

Η οικονομική τους άνεση συντελεί στην εκπροσώπηση και προβολή των απόψεων τους τόσο από τα μέσα μαζικής επικοινωνίας που κατέχουν άλλοι, όσο και από τα μέσα μαζικής επικοινωνίας που συντηρούν αυτές. Αυτή η μεταβλητή τους ενισχύει στην διεκδίκηση πολιτικού λόγου και στην συγκρότηση πολιτικών κομμάτων (π.χ. κόμμα οικολόγων, πρασίνων κλπ.), προκειμένου διαχειριστούν προς το συμφέρον τους την κρατική εξουσία.<sup>165</sup> Χαρακτηριστική περίπτωση είναι η δυναμική που εμφανίζει το οικολογικό κίνημα των «Πρασίνων» στην Ευρώπη π.χ. Grünen, Verts, Los Verdes, κλπ, με επιτυχία σε εκλογικές αναμετρήσεις σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.<sup>166</sup> Ακόμη και στις πρώην σοβιετικές δημοκρατίες, αλλά και σε άλλες χώρες του υπαρκτού σοσιαλισμού, με εξαιρετική καθυστέρηση στην ανάπτυξη του περιβαλλοντικού κινήματος (όχι βέβαια γιατί δεν υπάρχουν περιβαλλοντικά προβλήματα),<sup>167</sup> ξεκινώντας κυρίως από την περίοδο της περεστρόικα, με τις άτυπες οικολογικές ομάδες αναπτύσσεται με εντονότερη δράση τον τελευταίο καιρό ένα περιβαλλοντικό κίνημα,<sup>168</sup> που οδήγησε στην εμφάνιση του

---

<sup>162</sup> Πέρα από τα ναυτικά ατυχήματα στα οποία μπορεί κανείς να ανατρέξει στο σχετικό πίνακα στο Παράρτημα του εκπονήματος, από τα βιομηχανικά μπορούμε να σταθούμε στην περίπτωση του Sevezo, Bhopal, Chernobyl κλπ., ενώ σημαντικά συνέβαλε το ψυχροπολεμικό κλίμα και οι πυρηνικές δοκιμές, οι κατά καιρούς πολεμικές συρράξεις κλπ.

<sup>163</sup> Μαγγανάς Αντ., 2004, όπ.π., σελ. 599 και Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γρ., 1990, όπ.π., σελ. 67

<sup>164</sup> Καστοριάδη, Κον-Μπέντιτ, 1981, όπ.π., σελ. 30 επ.

<sup>165</sup> Σύμφωνα με τον Allaby M., Macmillan Dictionary of the Environment, London, Macmillan Press, 1983, σελ. 235, Green Parties θεωρούνται τα «Groups organized as political parties (e.g. as in the U.K.) or as loose associations of environmentalist bodies (as in France) to contest elections on environmental issues»

<sup>166</sup> Μάλιστα στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρουσιάστηκαν ομαδοποιήσεις και συνεργασίες «Πράσινων Κομμάτων», με στόχο τη διαμόρφωση κοινών πολιτικών δράσης. Ως παράδειγμα μπορούμε να αναφέρουμε τον συνασπισμό κομμάτων του Ουράνιου Τόξου (Rainbow Group) και την Πράσινη Εναλλακτική Ευρωπαϊκή Ένωση (Green Alternative European Link).

<sup>167</sup> Βλ. σχετικά Βαλαβανίδης Θ., Περιβάλλον: δεινοπαθεί εξίσου σε Δύση και Ανατολή, στο Οικονομικός Ταχυδρόμος, 10 Μαρτίου 1988, σελ. 69-72

<sup>168</sup> Μαυριδάκη, Φ., Η περιβαλλοντική προστασία στα χρόνια της περεστρόικα, Νέα Οικολογία, Σεπτέμβριος 1991, σελ. 27, και Η Νέα Οικολογία, τευχ. 64, Φεβρουάριος 1990, σελ. 14-15.

πρώτου οικολογικού πολιτικού κόμματος στη Ρωσία, τον Ιούνιο του 2005 με το όνομα «Πράσινη Ρωσία».<sup>169</sup>

Η δυναμική του περιβαλλοντικού κινήματος είναι τέτοια που αν και η πολιτικοποίησή του δεν είχε πάντα την ανταπόκριση στο κοινωνικό σύνολο (με μερικές εξαιρέσεις όπως αναφέραμε), εντούτοις η μη πολιτικοποιημένη διάστασή του αναπτύχθηκε αξιοποιώντας την οικονομικοπολιτική συγκυρία και τη διεθνοποίηση των περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Σε αυτό συνέβαλαν καθοριστικά οι εργασίες της Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και Ανάπτυξη στο Rio de Janeiro, όπου οι οικολογικές οργανώσεις λειτούργησαν σε δύο επίπεδα. Στο πρώτο, όσοι διαπιστεύτηκαν, έλαβαν μέρος στην επίσημη διπλωματική Συνδιάσκεψη ως παρατηρητές, και στο δεύτερο πραγματοποίησαν παράλληλα με τη Συνδιάσκεψη, σύμφωνα με τη παράδοση της αντίστοιχης Συνδιάσκεψης της Στοκχόλμης, τη δική τους «εναλλακτική διάσκεψη κορυφής».

Αποτέλεσμα της Συνδιάσκεψης του Rio είναι ο ρόλος των οικολογικών οργανώσεων να αναβαθμιστεί μέσα από τις Αποφάσεις της (Οδηγός 21 κλπ.) και να οριοθετηθεί ως υποκείμενες δράσης για την υλοποίηση της αυτοσυντηρούμενης ανάπτυξης λόγω του μεγαλύτερου βαθμού της ανεξαρτησίας που θεωρήθηκε ότι διακρίνει τις ενέργειές τους. Στις παραπάνω Αποφάσεις δίνονται οδηγίες στις κυβερνήσεις και σε ιδιωτικούς φορείς να επιχορηγήσουν το έργο τους και να ενισχύσουν τη δράση τους.<sup>170</sup> Αξίζει να αναφερθεί ότι ο Ο.Η.Ε., αλλά και άλλοι διεθνείς οργανισμοί έχουν μόνιμη συνεργασία με μη κυβερνητικές οικολογικές οργανώσεις.

Η δημιουργία όμως ομφάλιου λώρου μεταξύ οικολογικών οργανώσεων και κυβερνήσεων ή ιδιωτικών φορέων δημιουργεί προβληματισμούς για την δυνατότητα ανεξαρτητοποίησης της δράσης των οργανώσεων ιδιαίτερα όταν η οικονομική ενίσχυση προέρχεται κατά κύριο μέρος από ιδιωτικούς φορείς που εμπλέκονται με άμεσο ή έμμεσο τρόπο στην ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος π.χ. ναυτιλιακές εταιρείες, ναυπηγεία κλπ. Έτσι η σε μεγάλο μέρος οικονομική εξάρτηση προσδιορίζει και τα πλαίσια δράσης. Συνέπεια τούτου είναι στα συμβούλια και επιτροπές οικολογικών οργανώσεων και φορείς που καθορίζουν την δράση τους, να μετέχουν πρόσωπα που με άλλες ιδιότητές τους μετέχουν σε διοικητικά συμβούλια ναυτιλιακών εταιρειών και βιομηχανικών επιχειρήσεων.<sup>171</sup>

Οι οργανώσεις αυτές που ολοένα και αυξάνουν τους οικονομικούς πόρους διαθέτουν ειδικούς επιστήμονες, οι οποίοι τους βοηθούν να υπερασπιστούν όχι μόνο την σκοπιμότητα, αλλά και την νομιμότητα μιας ρύθμισης. Συγκεκριμένα η Greenpeace κατά καιρούς, έχοντας στο επιτελείο ειδικούς επιστήμονες και σημαντικό οικονομικό προϋπολογισμό, καταφεύγει πέραν των λοιπών της δράσεων και σε τεχνικές μελέτες ως μια προσπάθεια να υπερασπίσει την άποψή της επί των θεμάτων που διαχειρίζεται. Ως παράδειγμα εδώ, μπορεί να αναφερθεί η περίπτωση της μελέτης του ABS το 1992, η οποία (μετά από μελέτη τριών μοντέλων middeck και double hull/double bottom διαφορετικής χωρητικότητας), καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εναπομένουσα αντοχή των δειγμάτων είναι περισσότερο τρωτή

<sup>169</sup> Επικεφαλής του ο πρώην υπουργός οικολογίας επί κυβερνήσεως Γέλτσιν και πρώτος πρόεδρος της Greenpeace στην πρώην Σοβιετική Ένωση, βλ. Πατσούκας Αχ., Οικολογικό κόμμα απέκτησε και η Ρωσία, εφημ. Καθημερινή, 08/06/2005

<sup>170</sup> Βλέπε, Γρηγορίου Π κ.α., 1993, όπ.π., σελ.114-115.

<sup>171</sup> Μουλόπουλος Β., Ειδικός φορέα για την προστασία του περιβάλλοντος ίδρυσαν ο Πύρρος και η Ιωάννα Βαρδινογιάννη. Ταμείο διάσωσης της θάλασσας, εφημ. Το Βήμα, 17/1/1996, σελ.Α38, κωδ. Άρθρου Β12403Α382

στην προσάραξη από ότι στη σύγκρουση, ενώ το σχέδιο double hull/double bottom επηρεάζεται αρνητικότερα από το middeck, καθώς επίσης ότι απόλυτη υπεροχή δεν εμφανίζει κανένα σχέδιο στην προσάραξη και συνολικά και τα δύο σχέδια είναι σχεδόν ίσων δυνατοτήτων στην αντοχή απέναντι στις συγκρούσεις και προσαράξεις, με το middeck να έχει ένα ελαφρύ προβάδισμα. Στην παραπάνω μελέτη που σχετίζεται με την θαλάσσια ρύπανση, αφού διερευνάται η καταλληλότερη κατασκευή πλοίου προς αποφυγή ρύπανσης μετά από ατυχήματα, η Greenpeace καταθέτει την δική της μελέτη, σύμφωνα με την οποία στο 80% των περιπτώσεων προσαράξεων τα δεξαμενόπλοια double hull/double bottom θα περιόριζαν σημαντικά τη διαρροή πετρελαίου, ενώ τα middeck όχι.<sup>172</sup>

Φυσικά από τα παραπάνω δεν διαφαίνεται μόνο η οικονομική δυνατότητα μιας οικολογικής οργάνωσης να παρουσιάζει μελέτες, αλλά και η διχονομία επιστημονικών μελετών ακόμη και σε επίπεδο θετικών επιστημών,<sup>173</sup> που δίνει τη δυνατότητα επιλογής της καταλληλότερης επιστημονικής άποψης για να υπερασπιστεί η κάθε πλευρά την βούλησή της και τις επιλογές της.

Στην Ελλάδα οργανώσεις μη κυβερνητικές που να ασχολούνται καθαρά με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος σε εθνικό επίπεδο είναι ελάχιστες. Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται οργανώσεις που προστατεύουν θαλάσσια είδη πχ. φώκια (monachus-monachus), θαλάσσια χελώνα (caretta-caretta), ενώ από το 1982 ιδρύθηκε η HELMEPA, μία ένωση, εθελοντική, μη κυβερνητική και μη κερδοσκοπική που ιδρυτικά της μέλη είναι Έλληνες ναυτικοί και πλοιοκτήτες και αποστολή της τη δημιουργία περιβαλλοντικής συνείδησης στη ναυτιλία. Εκπρόσωποι της HELMEPA μαζί με στελέχη του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας μετέχουν στις εργασίες του I.M.O., προσπαθώντας να αποτελέσουν στα πλαίσια του δυνατού ένα πόλο πίεσης προς τα συμφέροντα της. Από το διεθνή χώρο υπάρχει στην Ελλάδα παράρτημα της Greenpeace, αλλά ως οργάνωση έχει γενική περιβαλλοντική κατεύθυνση και όχι ειδικευμένη στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η σχέση της με την προστασία της θάλασσας, εκφράζεται με μεμονωμένες δράσεις, επίκαιρου και περιορισμένου χαρακτήρα.

Τέλος, αναφέροντας ενδεικτικά ορισμένες οργανώσεις μη κυβερνητικές με ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην προστασία του περιβάλλοντος γενικότερα και με παγκόσμια δράση, μπορούμε να μνημονεύσουμε τις W.W.F. for Nature (Παγκόσμιο Ταμείο για τη Φύση), UNOARRE (Ένωση των Φύλων της Γης), I.U.N.C. (International Union for the Conservation of Natural Resources-The World Conservation Union ή Διεθνής Ένωση για την Διατήρηση της Φύσης και των Φυσικών Πόρων), I.C.O.M.O.S. (Διεθνές Συμβούλιο Μνημείων και Τόπων) Club of Rome, European Environmental Bureau (Ευρωπαϊκό Γραφείο Περιβάλλοντος).

#### **4.Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης**

Τα μέσα μαζικής επικοινωνίας (μ.μ.ε) δρουν και αυτά σε όλες τις φάσεις εγκληματοποίησης με κυρίαρχη παρέμβαση συνήθως στην θεματοποίηση της περιβαλλοντικής ρύπανσης. Όταν αναφερόμαστε στα μέσα μαζικής ενημέρωσης δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι ως επιχειρήσεις λειτουργούν με τα κριτήρια και τα κίνητρα επιχειρηματικού τύπου που στόχο έχουν πάντα το οικονομικό κέρδος με εμφανή ή λανθάνοντα τρόπο. Κάθε δράση τους λοιπόν, κινείται στα πλαίσια του οικονομικού

<sup>172</sup> Βλάχος Γ., 1999, όπ.π.,σελ.262

<sup>173</sup> Βλ. έτερο υποκεφάλαιο του παρόντος εκπονήματος με τίτλο: «Ομάδες ειδικών επιστημόνων-τεχνοκράτες»

κέρδους και της πολιτικής εξουσίας. Ως επιχειρήσεις κάνουν έρευνες αγοράς και προβάλλουν αυτό που πουλάει, αυτό που ευνοεί το κέρδος από τα διαφημιστικά μηνύματα.

Σε σπάνιες περιπτώσεις ένα δελτίο ειδήσεων, μια τηλεόραση, μια εφημερίδα έχει οικολογική στήλη, με ορθολογική διαχείριση του προβλήματος της θαλάσσιας ρύπανσης, γιατί θα τη διαβάσει ή δει περιορισμένο κοινό. Τις περισσότερες φορές θα τη διαβάσουν ή θα τη δουν άνθρωποι που ενδιαφέρονται ειδικά για το θέμα. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις και είναι και οι περισσότερες ο δημοσιογράφος που διαχειρίζεται το θέμα δεν είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένος με οικολογικά θέματα για διάφορους λόγους, είτε γιατί οι εφημερίδες, τα ραδιόφωνα ή οι τηλεοράσεις δεν έχουν πολύ προσωπικό, είτε γιατί δεν έχουν την πολυτέλεια να πληρώνουν ένα συντάκτη, ο οποίος θα γράφει μια φορά στις τόσες ένα θέμα ή ένα μονόστηλο.<sup>174</sup> Πλέον αυτού οι δημοσιογράφοι προβαίνουν σε κρίσεις, οι οποίες διαμορφώνουν αντίστοιχα τις πληροφορίες που φτάνουν στον αναγνώστη και θεατή. Από την επιλογή του «ειδικού», που θα καλέσει ο δημοσιογράφος, τις ερωτήσεις που θα του απευθύνει, τα σημεία που θα τονιστούν ή θα υποβαθμιστούν, όλα είναι επιλογές και αλλοιώνουν την πληροφορία που φθάνει και επηρεάζει την κοινή γνώμη. Η συνεχή ροή ειδήσεων και η καθιέρωση των «προληπτικών» και «μελλοντολογικών» ρεπορτάζ, καταδεικνύουν ότι τα μ.μ.ε. δεν δημιουργούν απλώς την ατζέντα των θεμάτων, αλλά τις περισσότερες φορές την υπαγορεύουν. Έτσι το κοινό γίνεται αποδέκτης ενός υπερβολικού τηλεοπτικού συνήθως βομβαρδισμού, που στηρίζεται σε αρκετές περιπτώσεις σε ανεπιβεβαιώτες πληροφορίες, προερχόμενες από μη έγκυρες πηγές και σε αμφισβητήσιμα στοιχεία. Αυτό δεν σημαίνει ότι πρέπει να περιοριζόμαστε στην στείρα παράθεση των γεγονότων, αλλά οι κρίσεις πρέπει να είναι τεκμηριωμένες, να προσεγγίζεται το θέμα με διεπιστημονικότητα και να επιτρέπεται να ακουστεί και η «διαφορετική» άποψη.

Τα μέσα μαζικής επικοινωνίας κατά τον Luhmann<sup>175</sup> προσφέρουν βασική γνώση μέσω των ειδήσεων, ανταποκρίσεων και διαφημίσεων. Με την πληροφόρηση που παρέχουν ενισχύουν τις υπάρχουσες απόψεις του κοινού για τον κόσμο και επιβεβαιώνουν ότι η κατάσταση είναι έτσι ακριβώς όπως παρουσιάζεται από αυτά. Επεξεργαζόμενα τη σύγχυση που προκαλεί η πληροφορία και η είδηση, δημιουργούν πρότυπα ερμηνειών της κοινωνικής πραγματικότητας.<sup>176</sup> Αρέσκονται στην παρουσίαση θεμάτων που εμπεριέχουν στοιχεία του καινούργιου, του αιφνίδιου, της συγκίνησης και της σύγκρουσης, τα οποία βοηθούν στη διάδοση και αναπαραγωγή της είδησης. Έτσι συχνά καταφεύγουν σε φθηνού εντυπωσιασμού προβολή του θέματος της περιβαλλοντικής ρύπανσης, προβάλλοντας κυρίως θέματα που παρουσιάζονται με υπερβολικό και καταστροφολογικό χαρακτήρα για να προκληθεί το ενδιαφέρον του κοινού. Η χρωματική κυρίως αντίθεση του μαύρου χρώματος της ρύπανσης, στο γαλάζιο της θάλασσας και των χρωμάτων των ζώντων οργανισμών, που έχουν ρυπανθεί, είναι χαρακτηριστικά παραδείγματα που προβάλλονται και ξαναπροβάλλονται, προσπαθώντας μέσα από την ανακύκλωση του θέματος, αφενός να προκαλέσουν αισθήματα συγκίνησης και αφετέρου αισθήματα φοβίας θυματοποίησης. Η εικόνα του κορμοράνου, του γλάρου, της φώκιας που λουσιμένοι πετρέλαιο προσπαθούν να περπατήσουν στην ακτογραμμή έχουν κατακλύσει το παγκόσμιο τηλεοπτικό χώρο, αν και σε όλους είναι γνωστή η δομημένη είδηση του

<sup>174</sup> Ρουσόπουλος Θ., 1993, ό.π., σελ.104

<sup>175</sup> Luhmann N., Die Realitat der Massenmedien,<sup>21</sup> εκδ., Westdeutscher Verlag, Opladen, 1996, σελ. 149-173.

<sup>176</sup> Λαμπροπούλου Εφ., Εσωτερική Ασφάλεια και Κοινωνία του Ελέγχου, Αθήνα, Κριτική, 2001, σελ.33

κορμοράνου μέσα στο πετρέλαιο κατά τον Περσικό Πόλεμο, που καταγγέλθηκε ως αναληθή από αντίπαλα τηλεοπτικά κανάλια, του καναλιού που πρόβαλε το θέμα.

Την επιλεκτική, διαστρεβλωμένη και δραματοποιημένη πληροφόρηση που προβάλλουν τα μ.μ.ε αποδέχεται χωρίς να την αμφισβητεί μεγάλη μερίδα κοινού, θεωρώντας την αξιόπιστη και έγκυρη. Η δραματοποίηση επιτυγχάνεται με συγκεκριμένες εκφράσεις και χαρακτηρισμούς, τη μυθιστορηματική δομή αφήγησης, τη μουσική επένδυση κλπ. Η επιλεκτικότητα έγκειται στην επιλογή του περιστατικού που θα προβληθεί από τα καθημερινά διαπραττόμενα αδικήματα, το χώρο και το χρόνο που θα διαθέσουν για την προβολή του κλπ., ενώ ο διαστρεβλωμένος χαρακτήρας επιτυγχάνεται με την επισήμανση τυχαίων παραγόντων που υπογραμμίζουν τους παράγοντες εγκληματογένεσης και ενδεχόμενης θυματοποίησης του αναγνώστη, ακροατή ή τηλεθεατή του μέσου μαζικής ενημέρωσης, την πιθανή συνέντευξη και «ερμηνεία» από τον καλεσμένο «ειδικό» του φαινομένου κλπ.

Έτσι οι συλλογικές αναπαραστάσεις του περιβαλλοντικού προβλήματος εγκλωβίζουν την κοινή γνώμη σε λογικές από απλής ανησυχίας έως και πανικού. Τα στερεότυπα ως πηγή προκαταλήψεων οδηγούν σε προκατασκευασμένες κρίσεις για άτομα, ομάδες και περιοχές. Οι ήδη διαμορφωμένες σε προηγούμενο στάδιο στάσεις του πολίτη λειτουργούν ως φίλτρο που συγκρατεί ορισμένα ερεθίσματα, ενώ ταυτόχρονα αποκλείει από τη συνείδηση του άλλα.<sup>177</sup> Η μονόπλευρη προβολή εντυπωσιακών ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, οδηγεί στην εδραίωση ενός στερεοτύπου στο ευρύ κοινό κατά το οποίο κύρια πηγή θαλάσσιας ρύπανσης θεωρείται το πλοίο και ιδιαίτερα το πετρελαιοφόρο, αποδίδοντας έτσι στη ναυτιλία το μέγιστο βαθμό υποβάθμισης του θαλασσιού περιβάλλοντος, γεγονός που δεν συμπίπτει με την πραγματική διάσταση του φαινομένου.

Τα μ.μ.ε. με τον τρόπο προβολής των περιβαλλοντικών θεμάτων προκαλούν ένα υπέρμετρο είδος ανασφάλειας και φόβου μήπως το επόμενο θύμα είναι ο θεατής ή αναγνώστης ή ακροατής, προκαλώντας το συγκινησιακό μέρος του κοινού. Από τα παραπάνω διερωτάται κανείς αν ο κίνδυνος και ο φόβος προέρχεται από το ίδιο το γεγονός ή από την προβολή αυτού μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης.

Υπάρχουν και περιπτώσεις που τα μέσα μαζικής ενημέρωσης λειτουργούν ως όργανα ορισμένων κοινωνικών, πολιτικών και οικονομικών ομάδων διαδίδοντας τις απόψεις τους και χειραγωγώντας την κοινή γνώμη. Γι' αυτό οι περισσότερες ομάδες συμφερόντων επιδιώκουν δημοσιότητα από τα μ.μ.ε. Και το πρόβλημα γίνεται οξύτερο όταν η Σεραφετινίδου τα συνδέει το κράτος σε σημείο που να ελέγχονται από την κυβέρνηση.<sup>178</sup>

Από την άλλη όμως δεν πρέπει να υποβαθμίζεται το έργο που κατά περίπτωση έχουν επιτελέσει στην αποκάλυψη πηγών ρύπανσης και προβολή του ίδιου του περιβαλλοντικού προβλήματος, όταν τα μ.μ.ε. πραγματικά ενασχολήθηκαν με το θέμα και η διαχείριση έγινε από πρόσωπα που είχαν γνώση του αντικειμένου και δεν αντιμετώπιζαν αυτό ευκαιριακά. Άλλωστε κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει την συμβολή τους για την προβολή του περιβαλλοντικού προβλήματος και για την διεθνοποίησή τους. Η περίπτωση της αποκάλυψης της θαλάσσιας ρύπανσης της πόλης Minamata της Ιαπωνίας στα νότια του νησιού Κιουσού, με τις σημαντικότερες συνέπειες στην υγεία του ανθρώπου και των λοιπών ζώντων οργανισμών, που για πολλά έτη έμενε κρυφή, αποτελεί ένα από τα χαρακτηριστικότερα παραδείγματα της

<sup>177</sup> Τσαλίκογλου Φ., «Ο τηλεθεατής δεν Αγαπά το Γκρίζο» εφημ. Τα Νέα, 28/03/2000.

<sup>178</sup> Σεραφετινίδου Μ., Κοινωνιολογία των μέσων μαζικής επικοινωνίας, τ. Α', Αθήνα, Gutenberg, 1987, σελ. 109-207.

συμβολής των μ.μ.ε.<sup>179</sup> Η μετάδοση ειδικών εκπομπών, ντοκιμαντέρ και ρεπορτάζ με την διεπιστημονική προσέγγιση καθώς και περιβαλλοντικών μηνυμάτων εντάσσονται στην προαναφερόμενη ορθολογική πολιτική.

Η καθιέρωση ενός ορθολογικού τρόπου πληροφόρησης του πολίτη με παρουσίαση του νομοσχεδίου ή της προωθούμενης ποινικής διάταξης και της κριτικής τους θετικής ή αρνητικής από όλους τους κοινωνικούς εταίρους καθώς και η παρουσίαση του προβλήματος στις πραγματικές του διαστάσεις συμβάλλει στην διαδικασία νομοθέτησης και αυτό είναι που περιμένει ο σημερινός πολίτης από τα μ.μ.ε.

Τελειώνοντας, πρέπει να καταγράψουμε την σύγχρονη αίσθηση που υπάρχει ότι ο ρόλος των μ.μ.ε. έχει αρχίσει να προσδιορίζεται με βάση την εντύπωση ότι η Πολιτεία είναι απύσχα ή η ίδια (έστω ακραία) αποτελεί κίνδυνο για το περιβάλλον. Αυτή η αντίληψη για την Πολιτεία και η συνεπακόλουθη εντύπωση, έχει ως αποτέλεσμα οι πολίτες να μην απευθύνονται στις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες για τις διάφορες καταγγελίες τους, αλλά να τις αναφέρουν στα μ.μ.ε, φοβούμενοι μην αποσιωπηθούν.

## 5. Κοινή Γνώμη

Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του εβδομήντα, η στερεοτυπική εικόνα που υπήρχε στις αντιλήψεις των περισσοτέρων πολιτών, ήταν ότι η Γη είναι μεγάλος πλανήτης και όσα συνέβαιναν σε μακρινές περιοχές ελάχιστα επηρέαζαν τα του οίκου μας. Στη συνείδηση των περισσοτέρων ανθρώπων η ρύπανση του περιβάλλοντος όταν δεν απειλούσε τον δικό τους ζωτικό χώρο αποτελούσε ένα φαινόμενο αρνητικό μεν, θεωρητικό και απόμακρο δε. Όταν το «κακό» κτυπάει την πόρτα, τότε η αίσθηση της απειλής ξυπνά το ένστικτο της αυτοσυντήρησης.<sup>180</sup> Η συνειδητοποίηση της επικινδυνότητας των περιβαλλοντικών προβλημάτων και η κρισιμότητα της υπάρχουσας κατάστασης σταδιακά αποδόμησε την εικόνα αυτή, σε σημείο που όλο και μεγαλύτερες πληθυσμιακές ομάδες γνωρίζουν ότι βρισκόμαστε ίσως σε μια οριακή κατάσταση για το μέλλον του πλανήτη. Το ενδιαφέρον για το τι γίνεται σε όλα τα γεωγραφικά μήκη του πλανήτη άρχισε να διατυπώνεται σε ορθολογική βάση κυρίως από τις οικολογικές οργανώσεις και την επιστημονική κοινότητα και να προβάλλεται από τα μέσα μαζικής επικοινωνίας.

Λόγω της αμάθειας μεγάλου μέρους του κοινωνικού συνόλου για την τεχνολογία και της ροής των τεχνολογικών επιτευγμάτων, σε συνδυασμό με την εσκεμμένη μυθοπλασία του τεχνοκρατικού λόγου περί απεριορίστων δυνατοτήτων και εφαρμογών της τεχνολογίας, δημιουργείται μια «δαιμονοποίηση» της τεχνολογίας, καθόλου νέα, η οποία ενισχύεται από τα μ.μ.ε.<sup>181</sup> Η κοινή γνώμη

<sup>179</sup> Περισσότερα για την περίπτωση αυτή βλ. Ρουσόπουλος Θ., 1993, ό.π.,σελ.102.

<sup>180</sup> Αλλά ακόμη και αργότερα μέχρι τη δεκαετία του 1990 ψήγματα αυτής της αντίληψης εξακολουθούσαν να υφίστανται. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η προβολή του ατυχήματος του Exxon Valdez στα αμερικάνικα ύδατα και ο βαθμός αντίδρασης της κοινής γνώμης και των αμερικάνικων αρχών για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, σε αντιπαράθεση της υπερδιπλάσιας ποσότητας ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος στις ακτές του Μαρόκου, εξαιτίας του ναυαγίου του ιρανικού δεξαμενόπλοιου Kharv την ίδια χρονική περίοδο και με διαφορά λίγων μηνών (Σεπτέμβριος- Δεκέμβριος του 1989), γεγονός που είναι γνωστό μόνο στους ειδικούς, ενώ απασχόλησε ελάχιστα αν όχι καθόλου τα μ.μ.ε και τη διεθνή κοινή γνώμη.

<sup>181</sup> Η «δαιμονολογία» γύρω από την τεχνολογία διαχέεται στο ιστορικό γίγνεσθαι. Στα μυθικά έτη εμφανίζεται με τη μορφή της θρησκευτικής προκατάληψης, όπου μόνο η επανάσταση ενάντια στο θείο αποκαθιστά την άγνοια των μυστικών της τεχνικής δημιουργίας (π.χ. Προμηθέας), για τον ρωμαίο



αποκομμένη από την πρόσβαση στην εξειδικευμένη γνώση και στην αξιόπιστη πληροφόρηση και ενημέρωση αφηνιάζεται από την ένταση και την κλίμακα των καταστροφών που συνυφείλκουν οι εφαρμογές της σύγχρονης τεχνολογίας.

Στην σύγχρονη πραγματικότητα, η αβεβαιότητα και η ρευστότητα των τεχνολογικών κινδύνων σε συνδυασμό με την προβολή αυτών των κινδύνων-πηγών θαλάσσιας ρύπανσης από τα μ.μ.ε., με έντονη την συναισθηματική και συγκινησιακή φόρτιση, «εξαναγκάζουν» τον άνθρωπο να επιζητά, όλο και μεγαλύτερη προστασία και ασφάλεια. Όσο όμως εντείνονται οι προσπάθειες για τη βελτίωση της προστασίας, μέσα από την προσπάθεια ανεύρεσης των παραγόντων και των πολύπλοκων σχέσεων που αναπτύσσουν, τόσο η ανασφάλεια επαυξάνεται.

Η κρίση αξιοπιστίας των θεσμών κοινωνικού ελέγχου και η αναποτελεσματικότητα των μεθόδων και τεχνικών αντιμετώπισης του περιβαλλοντικού φαινομένου καταλογίζεται στο κράτος ως έλλειμμα αποτελεσματικότητας και αποτελεί στοιχείο πολιτικής αναφοράς, επένδυσης και εκμετάλλευσης για τα κόμματα που διεκδικούν την εξουσία. Σημειολογικά αυτό καταδεικνύει τόσο τη σοβαρότητα του διακυβεύματος, όσο και τη δυναμική του κλονισμού της εμπιστοσύνης των πολιτών προς το σύστημα διακυβέρνησης.

Συχνά οι πολιτικοί αλλά και ομάδες συμφερόντων μέσω των μ.μ.ε επιδρούν πολύ πριν τεθεί η προβληματική συμπεριφορά και η προτεινόμενη επίλυση, στην διαμόρφωση ενός θετικού για τα συμφέροντά τους κλίματος, προβάλλοντας ως αναγκαία την επιχειρούμενη ρύθμιση ή ως αναποτελεσματική «κερδίζοντας» έτσι την κοινή γνώμη, αναλόγως των συμφερόντων που εξυπηρετούν. Αυτό φυσικά δεν αποκλείει την παραχώρηση κάποιων δικαιωμάτων από τα κυρίαρχα προς τα υποδεέστερα συμφέροντα, όταν ο βαθμός σύγκρουσης είναι τέτοιος του τίθεται θέμα διακύβευσης των κυρίαρχων συμφερόντων.

Από την άλλη το πλήγμα στην αξιοπιστία της κοινής γνώμης έναντι των σύγχρονων τεχνολογικών κινδύνων από τις πηγές ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος, γίνεται προσπάθεια να εξισορροπηθεί από τις ομάδες συμφερόντων, με τη νομιμοποίηση των κινδύνων ως αναγκαίο «κακό» για την οικονομική και κοινωνική εξέλιξη και ανάπτυξη της ανθρωπότητας. Και ο βαθμός υιοθέτησης της θεώρησης του «αναγκαίου κακού» προσδιορίζει το βαθμό συναίνεσης ή σύγκρουσης με τη νομοθετική ρύθμιση. Αυτό επιτυγχάνεται σχετικά εύκολα όταν γίνεται λόγος για δείκτες «αποδεκτού κινδύνου», που μόνο ένας ειδικός του χώρου μπορεί να αξιολογήσει την ορθότητα ή μη των ορίων, αν και αυτό το τελευταίο ακόμη και στο πλαίσιο της ίδιας της επιστήμης αμφισβητείται από διαφορετικές «σχολές» και προσεγγίσεις.

Έτσι παρατηρεί κανείς μια αντιφατικότητα στη θέση της κοινής γνώμης απέναντι στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ενώ έχει εξοικειωθεί με τους κινδύνους των αρνητικών επιπτώσεων των παραδοσιακών και συμβατικών πηγών ρύπανσης (αστικά λύματα κλπ), με τις οποίες συμβιώνει με επίγνωση των ανεκτών διαστάσεών τους και ενόψει της αναλογίας τους προς τα προαγόμενα αντίστοιχα κοινωνικοοικονομικά συμφέροντα, εντούτοις οι σύγχρονες τεχνολογίες και δραστηριότητες μαζικού κινδύνου (χημικά, πυρηνικά κλπ) όχι μόνο στερούνται την κοινωνική νομιμοποίησή τους, αλλά συναντούν την έμπρακτη και σθεναρή αντίδραση διευρυσμένων πληθυσμιακών ομάδων.

---

ποιητή Οράτιο τα τεχνικά επιτεύγματα της εποχής του είναι ασεβή, ενώ το ανθρώπινο γένος ρίχνεται για αυτόν στην απαγορευμένη οδό του ανόσιου, την περίοδο του μεσαίωνα η τεχνολογία στιγματίζεται από το θρησκευτικό κατεστημένο ως στίγμα διαβολικό, ενώ ακόμη και στα χρόνια που ακολουθούν στη σκέψη του Ζαν-Ζακ Ρουσό αποθεώνεται η Φύση και χαρακτηρίζεται ο τεχνολογικός πολιτισμός ως βιασμός αυτής. βλ. Παπανεοφύτου Αγ.,1997, όπ.π.,σελ. 50-51.

Η κοινή γνώμη από μόνη της βέβαια, δεν μπορεί να οδηγήσει στην απευθείας θέσπιση νομικών κανόνων. Δεν είναι από μόνη της σε θέση να υπαγορεύσει στο νομοθέτη τον νομικό κανόνα που πρόκειται να θεσπίσει.

Βέβαια η αντιπαράθεση του «είναι» της εμπειρικής πραγματικότητας με το «δέον», του αξιολογικού χώρου δεν έχει πολλές φορές την ένταση που της αποδίδεται. Μεταξύ τους υπάρχει μια διαλεκτική ενότητα έτσι που ο νομικός κανόνας να εκφράζει μέρος αυτής. Σε περίπτωση που η αντιπαράθεση «δέοντος» και «είναι» είναι μεγάλη και η ιδεολογική λειτουργία του δικαίου αποτύχει στο έργο της το κοινωνικό σύνολο ενεργοποιεί μηχανισμούς άμυνας και απορρίπτει τους νομικούς κανόνες κάνοντάς τους σε τελευταία ανάλυση ανενεργούς. Η αναποτελεσματικότητα του «αυθαιρέτου» ή του «παραλόγου» του νομικού κανόνα είναι έτσι η ασφαλιστική δικλείδα απέναντι στην αυθαιρεσία ή το παραλογισμό του νομοθέτη.

Για να αποφύγει αυτό ο νομοθέτης μπορεί να καταφύγει σε έρευνες καταγραφής απόψεως της κοινής γνώμης, σε «νομοθετική» σφυγμομέτρηση και λοιπές μεθόδους διερεύνησης της κοινής γνώμης και στάσης στην περιβαλλοντική πολιτική.

Στην διορθωτική διαδικασία του νομοθετικού πλαισίου συμβάλλουν καθοριστικά οι κοινωνικές αντιδράσεις, τις οποίες η πολιτική εξουσία προσπαθεί να εκτονώσει. Σε αυτή την περίπτωση τα κίνητρα δεν είναι η βελτίωση του νομοθετήματος (π.χ. άμβλυνση νομοθετικών αντιφάσεων, συμπλήρωση νομοθετικών κενών), αλλά η ευκαιριακή αξιοποίηση του δικαίου, κυρίως μάλιστα του ποινικού, του οποίου η συμβολική αποστολή στην κοινή γνώμη είναι σημαντική. Έτσι το δίκαιο (και ιδιαίτερα το ποινικό) συχνά μεταβάλλεται σε μέσο για την διευθέτηση κοινωνικών ικανοποιήσεων και ενίσχυσης του αισθήματος τα ασφάλειας των πολιτών, εκμαιεύοντας έτσι τον κοινωνικό εφησυχασμό χωρίς να απασχολεί το νομοθέτη η αποτελεσματικότητα των κανόνων και η υλοποίηση των διακηρυγμένων στόχων. Η κοινωνική στάση με τη σειρά της επηρεάζεται από το σύστημα των νομικών κανόνων που εκφράζουν την ισχύουσα έννομη τάξη.

Η διατυπωμένη άποψη για την στάση των κοινωνικών μελών έναντι του ποινικού νόμου που αφορά την μόλυνση του περιβάλλοντος στην έρευνα που διενεργήθηκε το 1977 από ομάδα του Ε.Κ.Κ.Ε.<sup>182</sup> και έδειξε ότι το 93,7% θεωρεί ότι πρέπει να είναι αξιόποινη. Γεγονός που επιτρέπει σε κάποιον να υποστηρίξει ότι το αξιόποιο στηρίζεται στην συναίνεση των κοινωνικών μελών.

Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζει και μία έρευνα που διενήργησε η εταιρεία Focus για την Ελληνική Εταιρεία για την Προστασία του Περιβάλλοντος και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς, με δείγμα 2015 Ελλήνων ηλικίας από 13-70 ετών, για το χρονικό διάστημα από τις 22 Οκτωβρίου έως τις 2 Νοεμβρίου του 2001.<sup>183</sup> Σύμφωνα με τα αποτελέσματά της το 83,9% κρίνει ότι το κράτος και οι κυβερνήσεις δεν διαθέτουν στρατηγική για την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ θεωρούν το κράτος θεωρούν κύριο υπαίτιο για τα περιβαλλοντικά τους προβλήματα. Οι πολίτες δηλώνουν ότι οι ίδιοι ενοχοποιούνται μόνο κατά 21,65% για την περιβαλλοντική υποβάθμιση, ενώ μόνο το 12% δήλωσαν φιλικό προς το περιβάλλον. Τέλος θεωρούν τη ρύπανση των ακτών και των θαλασσών από τα πιο γνωστά περιβαλλοντικά προβλήματα (προηγείται η καταστροφή της ατμόσφαιρας και των δασών), ενώ παρόλο που το 5% δηλώνει ότι ασχολείται με τις περιβαλλοντικές οργανώσεις, δηλώνει επίσης ότι τις εμπιστεύεται. Η ρύπανση των ακτών και θαλασσών πάλι

<sup>182</sup> Δασκαλάκης Ηλ., Απονομή της ποινικής δικαιοσύνης στην Ελλάδα, Αθήνα Ε.Κ.Κ.Ε., Αθήνα, 1983, σελ. 261.

<sup>183</sup> Βλ. Χατζηιωαννίδου Εφ., Αποδειχθήκαμε «περιβαλλοντικώς ασυνείδητοι», εφημ. Καθημερινή, 28/11/2001.

αναδείχτηκε ως τρίτο περιβαλλοντικό πρόβλημα από τους Έλληνες (προηγήθηκε η ατμοσφαιρική ρύπανση και τα σκουπίδια), τόσο σε αυτή την έρευνα όσο και το Μάρτιο του 2005, σε έρευνα πάλι για την Ελληνική Εταιρεία για την Προστασία του Περιβάλλοντος και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς, που πραγματοποίησε η εταιρεία Alternative, σε δείγμα 2000 ανθρώπων ηλικίας 13-70.<sup>184</sup> Πάντα με βάση την ίδια έρευνα, αυτή τη φορά οι Έλληνες χρεώνουν τον εαυτό τους για την περιβαλλοντική κατάσταση σε ποσοστό 83% και στο κράτος αποδίδουν ποσοστό 78%, ενώ θεωρούν υπεύθυνους για τα περιβαλλοντικά προβλήματα τις ιδιωτικές επιχειρήσεις σε ποσοστό 48% και τις τοπικές και νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις σε ποσοστό 49%.

Σύμφωνα επίσης με την έρευνα του Ευρωβαρόμετρου, σε δείγμα 7500 ευρωπαίων πολιτών, μεταξύ 6 και 15 Απριλίου του 2002,<sup>185</sup> οι Έλληνες με ποσοστό 82% ανησυχούν (σε σχέση με το 73% των υπόλοιπων της Ε.Ε.) για τα περιβαλλοντικά ζητήματα. Επιπρόσθετα, με βάση τα στοιχεία της ίδιας έρευνας το 81,5% των Ελλήνων πιστεύουν πως οι πολιτικοί και οι νομοθέτες πρέπει να θεωρούν την περιβαλλοντική πολιτική εξίσου σημαντική με την οικονομική και την κοινωνική και ανησυχούν ιδιαίτερα για αυτή, ενώ το 50% θεωρούν ότι οι πολιτικοί δεν λαμβάνουν υπόψη τους επαρκώς το περιβάλλον όταν λαμβάνουν σημαντικές αποφάσεις για άλλους τομείς. Τη μοιρολατρική και απαισιόδοξη στάση των Ελλήνων αναδεικνύει πάλι έρευνα του Ευρωβαρόμετρου, όταν αποτελέσματα αυτής δίνουν ποσοστό 56% στη δήλωση ότι ο πολίτης δεν έχει περιθώριο να κάνει κάτι για το θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος.<sup>186</sup>

Τελειώνοντας πρέπει να επισημάνουμε ότι η γενίκευση της κοινωνικής ανασφάλειας με τους συλλογικούς συνειρμούς και τα στερεότυπα που γεννά επηρεάζει την χάραξη της αντεγκληματικής πολιτικής και στο πρόσωπο του ίδιου του νομοθέτη, ο οποίος δεν είναι αποκομμένος από την κοινωνική ζωή. Έτσι μάλλον δεν είναι σπάνιο το ενδεχόμενο ο διαχειριστής της αντεγκληματικής πολιτικής ως μέλος του κοινωνικού συνόλου να φέρει τα στερεότυπα και τις αναπαραστάσεις για το περιβαλλοντικό πρόβλημα και την αντιμετώπισή του, όπως φέρει μεγάλη μερίδα πληθυσμού και δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα, με συνέπεια να προσπαθεί να ερμηνεύσει και να διαχειριστεί το φαινόμενο υπό την επήρεια αυτών των συλλογικά προσλαμβανόμενων παραστάσεων. Επιβεβαίωση τούτου είναι ότι μέχρι πρόσφατα κύρια πηγή θαλάσσιας ρύπανσης θεωρούνταν τα πλοία και είναι τα πρώτα που κλήθηκε να διαχειριστεί ο νομοθέτης, σε αντιδιαστολή με τα πραγματικά περιστατικά που θέλουν τις χερσαίες πηγές να υπερισχύουν ως συντελεστές της ρύπανσης.

## 6. Ομάδες Ειδικών Επιστημόνων- Τεχνοκράτες

Η έλλειψη ειδικών επιστημονικών γνώσεων του νομοθέτη, ιδιαίτερα στην σύγχρονη εποχή που ο τομέας της τεχνολογίας αναπτύσσεται ραγδαία, ενθαρρύνει τα μέγιστα την τακτική προσφυγής του, σε επιτροπές τεχνοκρατών για την επιστημονική στήριξη του έργου του.

Η «κάστα» των ειδικών προβάλλοντας την επιστημονική της κατάρτιση και εμπειρία και εκμεταλλευόμενη την αναγκαιότητα εισαγωγής στις διατάξεις τεχνικής και δυσνόητης ορολογίας, προβάλλει ως αναγκαία την συμμετοχή της κατά την διατύπωση των διατάξεων, προκειμένου η προληπτική και κατασταλτική δράση του

<sup>184</sup> Βλ. Γιαννάρου Α., Που εξαντλείται η περιβαλλοντική μας συνείδηση, εφημ., Καθημερινή, 14/04/2005

<sup>185</sup> Βλ. Ντάνου Μ., Ανησυχούμε για το περιβάλλον, εφημ. Καθημερινή, 06/07/2002

<sup>186</sup> Καλλέργης Κ., Το περιβάλλον που πληγώνουμε, εφημ. Καθημερινή, 28/03/2003

δικαίου ανταποκριθεί στα πραγματικά δεδομένα των γενεσιουργών παραγόντων και των μορφών εκδήλωσης των προσβλητικών του θαλασσιού περιβάλλοντος συμπεριφορών.<sup>187</sup>

Σε αυτή την κατηγορία μπορούμε να εντάξουμε όλους εκείνους τους επιστήμονες που λόγω της τεχνογνωσίας τους μετέχουν στην διαμόρφωση μιας διάταξης είτε γιατί τους ζητήθηκε, είτε γιατί το επεδίωξαν οι ίδιοι.

Κατά την παραγωγή ενός δικαιικού κανόνα πέραν της τεχνογνωσίας που απαιτείται για τη διαμόρφωσή του σε τυπικό επίπεδο όπου ο ρόλος των νομικών είναι προνομιακός προκειμένου διατηρηθούν τα νομοτεχνικά εχέγγυα, στην ουσία η καταγραφή της αναγκαιότητας γίνεται από επιστήμονες διαφόρων κλάδων: φυσικούς, χημικούς, ωκεανολόγους κλπ. που μελετούν το φαινόμενο, καταγράφοντας τις διαστάσεις του και προτείνοντας μεθόδους επίλυσής τους.

Από την άλλη κοινωνιολόγοι, εγκληματολόγοι κλπ. είναι απαραίτητοι για την μελέτη της κοινωνικής πραγματικότητας και την υποβοήθηση του έργου της διαχείρισης της προβληματικής κατάστασης.

Η συμβολή των παραπάνω ομάδων μπορεί να γίνει προκοινοβουλευτικά, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι πολλές φορές αυτές οι ομάδες αναδεικνύουν το πρόβλημα, αλλά και κοινοβουλευτικά με την συμβολή τους ως τεχνικοί σύμβουλοι σε κοινοβουλευτικές επιτροπές.

Οι πληροφορίες επομένως των νομοθετών προέρχονται κυρίως από τις ερμηνείες και προτάσεις των ειδικών. Στην σύγχρονη κοινωνία όμως όπου υπάρχει πληθώρα επιστημονικών απόψεων και οπτικών οι προτάσεις και οι αναλύσεις δεν είναι δεσμευτικές, δεν είναι λίγες φορές που οι επιστήμες θεωρούνται πλέον καταστήματα «αυτοεξυπηρέτησης» όπου ο καθένας παίρνει ότι νομίζει.<sup>188</sup> Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί ο προβληματισμός κατασκευής ή μη double bottom/double hull πλοίων για την αποφυγή πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης και η αντιφατικότητα των επιστημονικών μελετών.<sup>189</sup> Οι νομοθετούντες πολλές φορές επιλέγουν τις πληροφορίες τους με συνέπεια να παρουσιάζεται μια «αυτονόμηση της χρήσης» της επιστημονικής και ειδικής γνώσης από την παροχή της.

Επειδή σκοπός της διοίκησης είναι να επιλέγεται η πολιτικά εφικτή και όχι οπωσδήποτε η καλύτερη λύση στο πρόβλημα και επειδή οι πληροφορίες που παρέχονται δεν είναι απαλλαγμένες συμφερόντων αφού τα συμφέροντα εμφανίζονται συχνά ως πληροφορίες, η ίδια η επιλογή των πληροφοριών δεν μπορεί παρά να αναφέρεται σε συμφέροντα.

Με την συμμετοχή της κάστας των ειδικών και την εξειδικευμένη ορολογία, το περιεχόμενο της νομοθετικής βούλησης διαφεύγει του ευρύτερου κοινωνικού ελέγχου και γίνεται προνόμιο των λίγων, των κατεχόντων την ειδική γνώση.<sup>190</sup>

Μάλιστα επειδή την ειδική γνώση κατέχουν κατά κύριο μέρος οι ίδιες επαγγελματικές ομάδες προς τις οποίες απευθύνονται οι επιταγές και οι

<sup>187</sup> Βλ. Παπανεοφύτου Αγ., 1997, όπ.π.,σελ. 151 και Μέλισσας, 1995, όπ.π.,σελ. 19 επ.

<sup>188</sup> Λαμπροπούλου Ε., 1999,όπ.π.σελ.43

<sup>189</sup> Βλ. περισσότερα σε κεφάλαιο του παρόντος εκπονήματος με τίτλο: «Η περίπτωση της Oil Pollution Act 1990 ως πολιτική προστασίας των Η.Π.Α. για το θαλάσσιο περιβάλλον»

<sup>190</sup> Μάλιστα η συμμετοχή των τεχνοκρατών δεν εξαντλείται μόνο σε αυτό το επίπεδο, αλλά επεκτείνεται και στο επίπεδο της απονομή της ποινικής δικαιοσύνης, αφού ιδιαιτερότητα των περιβαλλοντικών προσβολών εκφεύγει τις περισσότερες φορές του γνωστικού αντικειμένου του δικαστή, με αποτέλεσμα να αναγκάζεται να καταφεύγει όλο και συχνότερα στις εκτιμήσεις ειδικών εμπειρογνομόνων, επεκτείνοντας κατά συνέπεια το βαθμό εξάρτησης στο δικαιικού συστήματος στο τεχνοκρατικό κατεστημένο.

απαγορεύσεις, η κρίση τους συναρτάται με τα συμφέροντά τους, και οι πιέσεις που ασκούν υπαγορεύονται από τις επιδιώξεις που θέλουν να προωθήσουν.<sup>191</sup>

Τέλος, ο ρόλος των ειδικών δεν εξαντλείται στα παραπάνω. Ανταποκρινόμενοι στον προβληματισμό της κοινής γνώμης για τους κινδύνους και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και στην προσπάθεια της τελευταίας να ενημερωθεί και να συνειδητοποιήσει το μέγεθος της κατάστασης και του προβλήματος απευθύνεται στην γνώση αυτών, είτε απευθείας μέσω του πλήθους των επιστημονικών έργων, και συμπερασμάτων συνεδρίων και διασκέψεων, είτε μέσω των μ.μ.ε.<sup>192</sup> Έτσι παρουσιάζεται ένας συνεχής προσανατολισμός της νομοθετικής εξουσίας, του πολιτικοδιοικητικού συστήματος, των μ.μ.ε και της κοινής γνώμης προς την επιστημονική κοινότητα, η οποία λόγω της εξειδικευμένης γνώσης σε σημαντικό, αν όχι σε καθοριστικό βαθμό κατευθύνει τη διαχείριση.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII**

### **ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΟ-ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ**

Επειδή η ποινική νομοθέτηση ανήκει στην αρμοδιότητα του πολιτικοδιοικητικού συστήματος επόμενο είναι η οργάνωσή του να προσδιορίζει ως έναν βαθμό και το περιεχόμενό του. Τη δημοκρατική νομιμοποίησή της η νομοθετική εξουσία τη θεμελιώνει στη δημοκρατία και στη λαϊκή κυριαρχία.<sup>193</sup>

Το κοινοβούλιο και η κυβέρνηση είναι οι κύριοι εκφραστές του πολιτικοδιοικητικού συστήματος και λειτουργούν ως μηχανισμοί διατύπωσης συμφερόντων και δημιουργίας συναίνεσης, νομιμοποιώντας την δράση τους από τη μέσω εκλογής ανάδειξη των οργάνων της.

Σε αυτούς έχει ανατεθεί από το ελληνικό Σύνταγμα η νομοθετική πρωτοβουλία. Κατά τη μελέτη της δράσης των πολιτικών κομμάτων δεν πρέπει να ξεχνούμε την σχέση αλληλεπίδρασης μεταξύ κομμάτων και ψηφοφόρων. Οι ψηφοφόροι επιδιώκουν την υπεράσπιση των συμφερόντων τους μέσω της ανάδειξης του κόμματος που τους εκφράζει με την ψήφο, και τα κόμματα για να επανεκλεγούν στο κοινοβούλιο πρέπει να πείσουν τους ψηφοφόρους τους ότι ήταν συνεπής ως προς την υπεράσπιση των συμφερόντων τους. Δεν είναι τυχαίο ότι οι κομματικοί σχηματισμοί ανεξαρτήτων ιδεολογικών διαφοροποιήσεων σε όλες τις αναπτυγμένες χώρες, προπαγανδίζουν και ανάγουν σε κεντρικούς στόχους των διακηρύξεων και προγραμμάτων τους την μέριμνα και προστασία του περιβάλλοντος. Η κρίση αξιοπιστίας των θεσμών κοινωνικού ελέγχου και η αναποτελεσματικότητα των μεθόδων και τεχνικών αντιμετώπισης του περιβαλλοντικού φαινομένου καταλογίζεται στο κράτος ως έλλειμμα αποτελεσματικότητας και αποτελεί στοιχείο πολιτικής αναφοράς, επένδυσης και εκμετάλλευσης για τα κόμματα που διεκδικούν την εξουσία. Σημειολογικά αυτό καταδεικνύει τόσο τη σοβαρότητα του

---

<sup>191</sup> Παπανεοφύτου Αγ., 1997, όπ.π., σελ. 152

<sup>192</sup> Η Παγκόσμια Εταιρία Θυματολογίας σε συνεργασία με τον Ο.Η.Ε. , εξέδωσε το 1985, την Διακήρυξη του Μιλάνο για την προστασία των θυμάτων, στην οποία περιέλαβε ιδιαίτερα άρθρα για την προστασία του περιβάλλοντος. Μέτρα πρόληψης και αποκατάστασης των προσβολών του περιβάλλοντος π.χ. μετακίνησης κατοίκων. Με την ποινική προστασία του περιβάλλοντος ασχολήθηκε το Διεθνές Συνέδριο της Διεθνούς εταιρίας Ποινικού Δικαίου το 1979, στο Αμβούργο, και συγκεκριμένα το XII Τμήμα της

<sup>193</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 1 παραγρ. 2 του ελληνικού Συντάγματος, θεμέλιο του πολιτεύματος είναι η λαϊκή κυριαρχία.

διακυβεύματος, όσο και τη δυναμική του κλονισμού της εμπιστοσύνης των πολιτών προς το σύστημα διακυβέρνησης.

Φυσικά οι πολιτικοί προκαταλαμβάνουν την γνώμη των ψηφοφόρων και με βάση αυτή επιδιώκουν την νομοποίηση των νομοθετικών τους πρωτοβουλιών. Έρχονται σε επαφή είτε απευθείας με την εκλογική τους βάση είτε μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης και παρουσιάζουν την άποψή τους «επιβάλλοντάς» την ενδεδυμένη, με το επιστημονικό μανδύα που σε ένα προηγούμενο στάδιο επέλεξαν (μέσω της επιλογής των επιστημόνων), και ορίζοντάς την ως «γνώμη των ειδικών-τεχνοκρατών».

Ως προσδιοριστικοί παράγοντες στην διαμόρφωση του νομικού κανόνα λειτουργούν και η σύνθεση του κοινοβουλίου όσον αφορά τον αριθμό αλλά και την δύναμη των πολιτικών κομμάτων, καθώς και ο προσανατολισμός της κυβέρνησης αλλά και των λοιπών κομμάτων στο θέμα της θαλάσσιας ρύπανσης και στις τάσεις αντεγκληματικής πολιτικής. Εντέλει πάντως η νομοθέτηση ως απόφαση πολιτική ενέχει την εξασφάλιση της σταθερότητας του πολιτικού συστήματος και των ιδίων των πολιτικών στη θέση ισχύος που κατέχουν.

Η αρχή της διάκρισης των εξουσιών εντός της Πολιτείας με την άσκηση των λειτουργιών της εξουσίας στις τρεις θεμελιώδεις κατευθύνσεις της από ξεχωριστά όργανα ανταποκρίνεται στο πρότυπο του δημοκρατικού πολιτεύματος.<sup>194</sup>

Στο άρθρο 26 του Συντάγματος 1975/86/01 ορίζεται ότι η νομοθετική λειτουργία ασκείται από τη Βουλή και τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας.

Ο ρόλος όμως της κρατικής διοίκησης υπό τη μορφή των Υπουργείων είναι αποφασιστικός κατά την προκοινοβουλευτική φάση, και ειδικά κατά τη διατύπωση των διατάξεων του νομοσχεδίου. Οι πληροφορίες, ο χρόνος και η γνώση που διαθέτουν τα όργανα του Υπουργείου που επιφορτίζονται με τη προπαρασκευή του ποινικού κανόνα είναι μεταβλητές που επηρεάζουν το αποτέλεσμα της διεργασίας.

Επειδή οι πληροφορίες που τους παρέχονται δεν είναι ποτέ απαλλαγμένες συμφερόντων και επειδή τα συμφέροντα εμφανίζονται συχνά ως πληροφορίες, η ίδια η επιλογή της διοίκησης για την επίλυση του προβλήματος δεν μπορεί παρά να ανάγεται σε συμφέροντα. Αν ο προωθούμενος κανόνας έχει υψηλό βαθμό πολιτικοποίησης τότε η διοίκηση δέχεται τις επιλογές της πολιτικής ηγεσίας ειδήλως με το φόρτο των πολιτικών αυτονομείται με συνέπεια να λειτουργεί και νομοθετικά πέραν του βασικού της ρόλου να εκτελεί τις αποφάσεις της νομοθετικής εξουσίας.

Στην έρευνα της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης για τις δυσλειτουργίες της νομοθετικής παραγωγής στην χώρα μας, το 50,2% των κανονιστικών ρυθμίσεων από το 1975 έως το 1993 είναι Υπουργικές Αποφάσεις και το 40,5% Προεδρικά Διατάγματα από εξουσιοδοτήσεις που δίνουν οι νόμοι και τις οποίες επεξεργάζεται η διοίκηση.<sup>195</sup> Οι διοικητικού δικαίου κανόνες παράγονται από ένα δαιδαλώδες δικαίκο υλικό νόμων, διαταγμάτων, υπουργικών αποφάσεων και κανονισμών, στο οποίο ενσωματώνονται και δεσμευτικοί κανόνες που απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις, αποφάσεις, οδηγίες κλπ. Η διαμόρφωση, εξέλιξη και διόγκωση αυτού του κανονιστικού πλαισίου εξαρτάται από το βαθμό παρεμβατισμού του κράτους, και από τη διαρκή διορθωτική παρέμβαση του δικαίου, ως αποτέλεσμα της ρευστότητας και μεταβλητότητας του κινδύνου της τεχνολογίας για το περιβάλλον.<sup>196</sup>

Στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην προσπάθειά του ο έλληνας νομοθέτης κάτω από τη πίεση της ραγδαίας τεχνολογικής εξέλιξης και

<sup>194</sup> Μανωλεδάκης Ι., Διάλογος με το νομοθέτη, Αθήνα-Κομοτηνή, εκδ Σάκκουλας Αντ., 1995, σελ.126.

<sup>195</sup> Λαμπροπούλου Ε., 1999,όπ.π.,σελ.66.

<sup>196</sup> Παπανεοφύτου Αγ.,1997, όπ.π.,σελ.59-60

του υψηλού κινδύνου που εμπεριέχει, σε συνδυασμό με τις πολιτικές και οικονομικοκοινωνικές συνιστώσες χαρακτηρισμού μιας πράξης σε έγκλημα οδηγείται στη θέσπιση αρκετές φορές ποινικών μέτρων εν λευκώ, στη παροχή εξουσιοδοτήσεων για έκδοση Π.Δ. και Υ.Α., που δυνάμει απειλούν με ποινικό κολασμό το παραβάτη.<sup>197</sup>

Η λύση της εξουσιοδότησης που καταφεύγει ο νομοθέτης συνιστά «καθημερινό» instrumentarium για τη λειτουργία της πολυσύνθετης διαδικασίας προσαρμογής του ελληνικού στο κοινοτικό δίκαιο, αλλά και στο διεθνή. Όμως η διαδικασία καταφυγής σε υπουργικού χαρακτήρα αποφάσεις ενέχει ποικίλους κινδύνους όπως της ταύτισης στο πρόσωπο του Υπουργού της νομοθετικής και εκτελεστικής εξουσίας. Το φαινόμενο επιλογής του μηχανισμού της διοίκησης, ως επιλεγμένης δικαιικής πολιτικής του κράτους στο πεδίο της προστασίας του περιβάλλοντος, με την διαδικασία της νομοθετικής εξουσιοδότησης οδηγεί τα όργανα της εκτελεστικής εξουσίας να αποκτούν ευρεία κανονιστική αρμοδιότητα, με κίνδυνο μεταβίβασης ουσιαστικού μέρους της νομοθετικής λειτουργίας στη διοίκηση.

Ένας ακόμη κίνδυνος συνίσταται στη παράκαμψη επεξεργασίας του κειμένου από το Συμβούλιο της Επικρατείας και το Πρόεδρο της Δημοκρατίας. Ενώ ένας πρόσθετος έγκειται στην αμφιλεγόμενη δικαιοτεχνική επεξεργασία των θεσπιζόμενων κανόνων λόγω ελλείψεως εξειδικευμένου προσωπικού για τη δικαιοτεχνική συγκρότηση του κειμένου, ενώ ένας έτερος είναι η νόθα, στρεβλή και αποσπασματική μερικές φορές παρατηρούμενη προσαρμογή του εθνικού δικαίου στο διεθνή.

Μερικές φορές παρατηρείται και το φαινόμενο της ανύπαρκτης ή ελλιπούς αιτιολόγησης της κανονιστικής πράξης από τη διοίκηση. Αποτελεί σημαντικό στοιχείο κατά την έκδοση διοικητικών πράξεων αναφορικά με το θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος να υπάρχει αιτιολογία. Η σημαντικότητα αυτού του στοιχείου δεν εξαντλείται απλώς και μόνο στην ενημέρωση του πολίτη για τα κίνητρα και τους παράγοντες που οδήγησαν την Διοίκηση στην έκδοση της συγκεκριμένης πράξης ή απόφασης, αλλά και στην ενημέρωση και διευκόλυνση του δικαστή, όταν η επίδικη πράξη φθάσει ενώπιον του για την διατύπωση ορθής κρίσης.<sup>198</sup>

Στο τέλος του εκπονήματος στο σχετικό παράρτημα παρατίθεται ο πίνακας Ι με Π.Δ. και Υ.Α. που ενσωματώνουν διεθνείς κανόνες δικαίου στο εθνικό.

Η παραδοσιακά ακολουθούμενη νομοτεχνική συγκόλλησης ποινικών διατάξεων που έργο έχουν να προβλέπουν κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης των οικείων στα ειδικά νομοθετήματα διατάξεων βρίσκει έδαφος και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση.

Με τους πολλαπλούς νόμους επιδιώκεται η ενίσχυση των πολιτών στις αξίες που προστατεύει ο νόμος, η δημιουργία επίφασης αποτελεσματικότητας του κράτους στην αντιμετώπιση του προβλήματος και η τόνωση του γοήτρου του,<sup>199</sup> παρά η ειλικρινή επίλυση του προβλήματος. Αποτέλεσμα τούτου είναι η νομική ύλη στο σύνολό της να μην μπορεί να εποπτευτεί ακόμη και από τους γνώστες της και να προκύπτει η αναγκαιότητα κωδικοποίησης, όπως έγινε στην περίπτωση της

<sup>197</sup> Για παρεχόμενες από νόμους εξουσιοδοτήσεις σχετικά με τη προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος από ρύπανση δεσ το το αρθρ.8 του ν.314/76, το αρθρ.8 του ν.855/78, αρθρ.8 του ν. 1147/81, αρθρ.7 του ν.1269/82, το αρθρ.4 του ν.1634/86, αρθρ7 και 8 του ν.2252/94, αρθρ.8 του ν.3100/03, κλπ.

<sup>198</sup> Παναγόπουλος, Θ., Περί της αιτιολογίας των διοικητικών πράξεων, Αθήναι, 1976, σελ.27 επ.

<sup>199</sup> Edelman M., The symbolic uses of politics Urbana III, 1964. Politics as symbolic Action, mass arousal and quiesence, Markhams: University of Illinois, Chicago, 1971

θαλάσσιας ρύπανσης με την κωδικοποίηση του ν.743/77, όπως έχει τροποποιηθεί και συμπληρωθεί με το π.δ. 55/98.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ**

### **ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΝΟΜΙΚΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΔΟΓΜΑΤΙΚΗΣ**

Πέραν όλων των προαναφερόμενων κατά τη εγκληματοποίηση μιας συμπεριφοράς στην τρίτη και τέταρτη φάση νομοθέτησης επιδρούν τα νομοτεχνικά στοιχεία και διαδικαστικοί περιορισμοί καθώς και οι γενικές αρχές του ποινικού δικαίου περιβάλλοντος.

Στα πλαίσια της παραγωγής των τυπικών νόμων η νομοθετική πρωτοβουλία ασκείται είτε από την Κυβέρνηση με νομοσχέδια, είτε από την ίδια την Βουλή με προτάσεις νόμων. Αυτά συνοδεύονται υποχρεωτικά από αιτιολογικές εκθέσεις. Αν το προωθούμενο νομοσχέδιο ή πρόταση έχει ως συνέπεια επιβάρυνση του προϋπολογισμού συνοδεύεται από έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους και από έκθεση Υπουργού Οικονομικών και του προτείνοντος Υπουργού για τον τρόπο που θα καλυφθεί η δαπάνη, ενώ αποστέλλονται και στη Διεύθυνση Επιστημονικών Μελετών της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής για τυχούσες παρατηρήσεις της.

Κάθε νομοσχέδιο παραπέμπεται στη αρμόδια Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή η οποία είτε το επεξεργάζεται το ψηφίζει και εισάγει αυτό στην Ολομέλεια, η οποία σε μια συνεδρίαση το συζητά και το ψηφίζει ενιαία, είτε το εισάγει στην Ολομέλεια για ψήφιση. Σε αυτά τα στάδια δεν είναι λίγες οι φορές που αντικαθίστανται και τροποποιούνται ρυθμίσεις.

Εκτός της παραπάνω διαδικασίας κανένας ποινικός κανόνας δεν μπορεί να ισχύσει αν αντιβαίνει στο Σύνταγμα του 1975 όπως έχει αναθεωρηθεί το 1986 και το 2001, ούτε στους διεθνείς κανόνες που υπερισχύουν κάθε άλλης αντίθετης διάταξης νόμου.<sup>200</sup>

Η νομολογία σε εθνικό, αλλά και σε διεθνή επίπεδο το Διεθνές Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με την έκδοση δικαστικών αποφάσεων και προδικαστικών αποφάσεων (που ζητούνται από τα εθνικά δικαστήρια όταν συντρέχει θέμα ερμηνείας της κοινοτικής νομοθεσίας), δημιουργούν έμμεσα στον εθνικό νομοθέτη περιορισμούς κατά τη νομοθέτηση, από τη στιγμή που δεν θέλει να υποπέσει σε λάθη του παρελθόντος.

Περιορισμούς κατά την διαμόρφωση των νομικών κανόνων δημιουργούνται και από την συμμόρφωση προς τις γενικές αρχές που προκύπτουν είτε απ' ευθείας από κανονιστικά κείμενα είτε από ερμηνείες αυτών των κειμένων (π.χ. γνωμοδοτήσεις). Μερικές από αυτές είναι η αρχή της αναλογικότητας της ποινής προς το έγκλημα, της συμμόρφωσης του εγκληματία, η αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει, η αρχή του ελάχιστου χαρακτήρα των κοινοτικών μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος κλπ.

Τέλος αποφασιστικός παράγοντας για την ισχύ του ποινικού νόμου είναι η δημοσίευσή του στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης προς εφαρμογή της θεμελιώδους αρχής «*nullum crimen nulla poena sine lege*».

---

<sup>200</sup> Βλέπε αρθρ. 28 Ελληνικού Συντάγματος 1975/86/01. Οι διεθνείς συμβάσεις υπερισχύουν όταν έχουν διαφορετική ρύθμιση, έναντι των νόμων του εσωτερικού δικαίου και όχι έναντι των συνταγματικών διατάξεων (ΑΠ.1603/91,ΕλΔ.34/332, ΟλΣτΕ. 1930/98, ΕλΔ. 40/892).



**ΜΕΡΟΣ Β΄**

**ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΚΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ  
ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

## ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΟΧΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΩΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΡΙΤΗΣ ΓΕΝΙΑΣ

Το περιβαλλοντικό πρόβλημα ιστορικά ξεκίνησε ως πρόβλημα των επί μέρους κρατών της διεθνούς κοινότητας και αντιμετωπιζόταν με νομοθετικές ρυθμίσεις σε εθνικό επίπεδο. Μάλιστα ακόμη και στο εθνικό πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος, οι ρυθμίσεις διακρίνονταν από αποσπασματικότητα.

Η διεθνοποίηση του περιβαλλοντικού προβλήματος είναι αναγκαίο επακόλουθο: α) της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, με εκφάνσεις της, τον παγκόσμιο καταμερισμό εργασίας, και την ελεύθερη κυκλοφορία κεφαλαίων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών, β) των αρνητικών συνεπειών από την ανεξέλεγκτη εφαρμογή των επιτευγμάτων της τεχνολογικής προόδου στις παραγωγικές διαδικασίες και των ξέφρενων ρυθμών ανάπτυξης με μονόπλευρους οικονομικούς στόχους, και τέλος γ) της ίδιας της φύσεως του περιβάλλοντος, πολύ δε μάλλον του θαλασσίου ως συστατικό στοιχείο του, όπου δεν γνωρίζει σύνορα.

Στην συνειδητοποίηση των παραπάνω παραμέτρων επικούρησαν η ανάπτυξη των φυσικών επιστημών τόσο στο επίπεδο καταγραφής των περιβαλλοντικών επιπτώσεων όσο και διατύπωσης προτάσεων εναλλακτικών τρόπων αναπτυξιακής πολιτικής, η εκρηκτική έκβαση των περιβαλλοντικών προβλημάτων συνέπεια της εξέλιξης της τεχνολογίας και των ατυχημάτων (ναυτικών κυρίως και λιγότερο βιομηχανικών) όπως αυτά προβάλλονται από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, και τέλος το διογκούμενο αίτημα για ανάπτυξη περιβαλλοντικής δράσης με την κινητοποίηση των πολιτών, οικολογικών οργανώσεων.

Ιδιαίτερα τα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα, τα σπουδαιότερα των οποίων καταγράφονται στο χάρτη ΙΙ του παραρτήματος, παρόλο που το ποσοστό τους στην συνολική θαλάσσια ρύπανση είναι κατά πολύ μικρότερο από τις χερσαίες πηγές ρύπανσης, η διαχείρισή τους όμως από τα μ.μ.ε. και ο εμφανής και μαζικός χαρακτήρας της ρύπανσης που προκαλούν, καθώς και το γεωγραφικό σημείο εκδήλωσης αυτών και των συνεπειών τους (σε διακρατικό επίπεδο), είχε ως αποτέλεσμα την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης και την συνεπαγόμενη για πελατειακούς και πολιτικούς λόγους ευαισθητοποίηση της κρατικής και διεθνούς κοινότητας, προς ικανοποίηση των εκλογέων τους.

Πέραν των ναυτικών ατυχημάτων και η δημιουργία παράκτιων εγκαταστάσεων, αστικών και τουριστικών κέντρων, αρκετές φορές πλησίον κρατικών συνόρων, συνετέλεσε στην κατανόηση της διεθνοποίησης της θαλάσσιας ρύπανσης και αντιμετώπισής της αυτό το πλαίσιο.

Άλλωστε η ρύπανση διαχέεται στο θαλάσσιο περιβάλλον μη γνωρίζοντας τα κρατικά όρια, που οι κυβερνήσεις χάραξαν πάνω στα φυσικά οικοσυστήματα για να ορίσουν την επικράτειά τους. Η ρευστότητα και ενότητα που διακρίνει την υγρή μάζα έχει ως συνέπεια οι ρύποι να μεταφέρονται σε μεγάλη απόσταση από την πηγή προέλευση, πλήττοντας περιβαλλοντικά αγαθά πέρα από τη συγκεκριμένη εθνική δικαιοδοσία. Έτσι οι αντιπεριβαλλοντικές μέθοδοι παραγωγής του πρωτογενή και δευτερογενή τομέα, έστω και αν δεν αναπτύσσονται στον παράκτιο χώρο, μέσω του υδροφόρου ορίζοντα π.χ. ποτάμια, μολύνουν και υποβαθμίζουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Και αυτή την υποβάθμιση και μόλυνση, αντί να την επιλύσει η τεχνολογία, αντιθέτως, ενταγμένη σε ένα πλαίσιο κοινωνικοοικονομικού υπερκαταναλωτισμού, ευκαιριασμού και κερδοσκοπισμού, με την κρατική πολιτική, αν όχι να υιοθετεί,

τουλάχιστον να ανέχεται αυτή την πολιτική προσδοκώντας μέσα από αυτή την επιλογή κοινωνική και οικονομική ευημερία, την επιδεινώνει τόσο ποσοτικά, όσο και ποιοτικά και αυτό είναι το σημαντικότερο, με την εκροή δυσμενέστερων για το περιβάλλον, ρύπων π.χ. τοξικών, χημικών, πυρηνικών.

Από την άλλη η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών σε σημείο που το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο να αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο σε βάρος και αξία ποσοστό του συνολικού διεθνούς εμπορίου, οφείλεται στο ότι η παραγωγή σε μεγάλη κλίμακα προκαλεί ζήτηση μεγάλων ποσοτήτων πρώτων και ενεργειακών υλών και τα παραγόμενα προϊόντα διανομή στα καταναλωτικά κέντρα. Η διασπορά τόσο των περιοχών που διαθέτουν τις πρώτες και ενεργειακές ύλες, όσο και των παραγωγικών και καταναλωτικών κέντρων ευνοούν την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας ως την οικονομικότερη και πολλές φορές αναγκαία λόγω του γεωγραφικού χώρου μεταφοράς. Η στασιμότητα που είχε το διεθνές εμπόριο πριν τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οδήγησε μετά την λήξη αυτού σε μια ραγδαία ανάπτυξη, οφειλόμενη α) στην δημιουργία νέων κρατών και στην προσπάθεια ανάπτυξη βιομηχανικής σε αυτά παραγωγής (π.χ. Ινδία), β) στην ανάπτυξη νέων βιομηχανικών δυνάμεων στον παγκόσμιο στίβο (π.χ. Ιαπωνία, Βραζιλία, Ταϊλάνδη), γ) στη ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση ειδικότερα σε περιοχές της Αφρικής και Ασίας, και δ) στην αύξηση της μέσης απόστασης θαλάσσιας μεταφοράς των προϊόντων λόγω διαφοροποίησης πηγών εξόρυξης και εξαγωγής πρώτων και ενεργειακών υλών σε υποκατάσταση των παραδοσιακών πηγών της Βόρειας και Δυτικής Ευρώπης και των Η.Π.Α. Αυτή η μαζική μεταφορά προϊόντων, δίνει μαζικό και διασυνοριακό χαρακτήρα στην ρύπανση, ως αποτέλεσμα ατυχήματος.

Μέσα από αυτή τη θεώρηση η προστασία του περιβάλλοντος δεν είναι υπόθεση, ενός κράτους, ούτε καν μιας διακρατικής συμφωνίας. Είναι υπόθεση της διεθνούς κοινότητας, αφού μια σημαντική ρύπανση αποτελεί καθημερινό παγκόσμιο κίνδυνο. Η έντονη κινητικότητα που διακρίνει το νερό ως περιβαλλοντικό στοιχείο, καθιστά σε μεγάλο βαθμό την εξάρτηση της ποιότητας του περιβάλλοντος ενός κράτους από την ποιότητα των γύρω κρατών ή και του πολιτειακά ασύντακτου χώρου (ανοικτή θάλασσα) και με την σημερινή εξέλιξη της τεχνολογίας ακόμη και των πιο απομακρυσμένων περιοχών. Αποτέλεσμα τούτου είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος να απαιτεί νομοθετική ρύθμιση και δράση πέραν των στενών περιθωρίων ενός κράτους. Ήδη από το 1949, στην υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας, το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης διατύπωσε την άποψη ότι τα κράτη υπέχουν διεθνή ευθύνη για παράνομες ενέργειες σε βάρος άλλων κρατών, καθώς επίσης ότι δεν πρέπει να επιτρέπουν στο έδαφός τους δραστηριότητες που είναι αντίθετες προς τα δικαιώματα των άλλων κρατών.<sup>201</sup>

Σήμερα που πολύς λόγος γίνεται για την «παγκοσμιοποίηση» σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας η «παγκοσμιοποίηση» της οικονομίας στηρίζεται και στο θαλάσσιο χώρο και στην ενιαία προστασία του και αντιμετώπιση των προσβλητικών σε αυτό συμπεριφορών. Ο ανταγωνισμός των θαλασσιών μεταφορών, του τουρισμού, της αλιείας, των παράκτιων βιομηχανικών εγκαταστάσεων (δυλιστηρίων, ναυπηγείων κλπ.) απαιτεί ενιαίο δικαίκο χώρο, έτσι ώστε οι κανόνες να' ναι κοινοί για όλους.

Για την καλύτερη επίτευξη του παραπάνω σκοπού οι παραδοσιακές δομές διαμόρφωσης μεθόδων υιοθέτησης κανόνων δικαίου απαιτείται να δώσουν τη θέση τους σε αναθεωρημένες προοπτικές αντιμετώπισης του περιβάλλοντος ως διεθνή

---

<sup>201</sup> Βλάχος Γ., 1999,όπ.π., σελ.29

πρόβλημα, με κύριο άξονα την ανάπτυξη της θεωρίας των συλλογικών ανθρώπινων δικαιωμάτων ή δικαιωμάτων των λαών.

Κατά τους Σαμιώτη και Τσάλτα <sup>202</sup> σημαντικά γεγονότα που χαρακτηρίζουν την εξέλιξη της διεθνούς κοινότητας, μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο σχετικά με την αντιμετώπιση της προστασίας του περιβάλλοντος είναι ο απότομος υπερδιπλασιασμός των κρατών-μελών της διεθνούς κοινότητας μετά την αποτίναξη του αποικιοκρατικού ζυγού και την απόκτηση της ελευθερίας από λαούς του λεγόμενου «Τρίτου Κόσμου» και ως απόρροια αυτού, η ενεργός συμμετοχή στο νέο πλαίσιο της διεθνούς σκηνής, υπό τη μορφή οργανωμένης κρατικής υπόστασης των τριών πέμπτων του γήινου πληθυσμού, που παλαιότερα βρίσκονταν υπό καθεστώς δουλείας στερούμενα της έξωθεν οργανωμένη έκφραση, και τέλος η ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας, που αντί να μειώσει το χάσμα μεταξύ πλουσίων και φτωχών, το αύξησε σημαντικά.

Θα μπορούσε κανείς να πει ότι ο υπερδιπλασιασμός των κρατών-μελών της διεθνούς κοινότητας, με την αλλαγή του αριθμητικού συσχετισμού δυνάμεων μεταξύ Βορρά και Νότου στον παγκόσμιο χώρο θα έθετε σε άλλη βάση την περιβαλλοντική προστασία. Η περαιτέρω ανάπτυξη των πλουσίων του Βορρά σε βάρος του ευρύτερου γήινου περιβάλλοντος, θα μεταβαλλόταν κάτω από τον άξονα της οργανωμένης καθολικής παρέμβασης του παγκόσμιου χώρου για άμεση αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού προβλήματος. Όμως η ανάπτυξη του Νότου βασίστηκε σε ένα νέο αποικιοκρατικό σύστημα μέσα από το οποίο η ανάπτυξη των αναπτυσσόμενων χωρών γίνεται με την εκ νέου έμμεση εκμετάλλευσή τους, με στόχο την υποκρύπτουσα, ξέφρενη ανάπτυξη πάλι των πλούσιων του Βορρά.<sup>203</sup> Σε αυτό το πλαίσιο μεταφέρεται το περιβαλλοντικό πρόβλημα σε «τριτοκοσμικό» έδαφος, εκμεταλλεζόμενα τα μεγάλα οικονομικά τραστ την ταχύτητα εξέλιξης των τεχνολογιών και της μη σύγχρονης συνειδητοποίησης των δυσάρεστων επιπτώσεων για το περιβάλλον.<sup>204</sup>

Οι εξελίξεις στους κόλπους της μεταπολεμικής διεθνούς κοινότητας που προαναφέρθηκαν και η έστω ετεροχρονισμένη, συνειδητοποίηση ότι στις μεγάλης έκτασης ρυπάνσεις απειλείται η ζωή και η υγεία μεγάλου αριθμού πληθυσμού, αδιακρίτως τόπου διαβίωσης, ιδιότητας, φύλου, επαγγέλματος, ή ηλικίας, δεν θα μπορούσαν να αφήσουν ανεπηρέαστο το τομέα των ανθρώπινων δικαιωμάτων. Η βαθιά πολιτική μεταβολή που επήλθε στη διεθνή σκηνή μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο με την απο-αποικιοποίηση του Τρίτου Κόσμου, και ιδιαίτερα μετά το 1960, θα συμβάλει άμεσα στη μετεξέλιξη της προστασίας των ανθρώπινων δικαιωμάτων, από προστασία του συγκεκριμένου ατόμου σε προστασία των λαών. Η διαμόρφωση των λεγομένων «συλλογικών δικαιωμάτων» και η προστασία αυτών μέσα από τη σχετική οικουμενικοποίησή τους δεν θα μπορούσε να αγνοήσει το περιβάλλον, τη στιγμή μάλιστα που η υποβάθμισή του βρίσκεται σε οριακό σημείο και οι επιπτώσεις του στον άνθρωπο είναι καταλυτικές και παγκόσμιες.<sup>205</sup> Μάλιστα ιδιαίτερα μετά τα σοβαρά περιβαλλοντικά ατυχήματα και τις υπερεθνικές καταστροφικές συνέπειες τους, το δίκαιο περιβάλλοντος οδεύει στη θεώρηση της βιόσφαιρας ως παγκόσμιου κοινωνικού αγαθού, ως «shared environment» και στην αξιοποίηση της με γνώμονα

<sup>202</sup> Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γρ., 1990,όπ.π.

<sup>203</sup> όπ.π., σελ. 100

<sup>204</sup> Βλ. Mayde J., Environmental legislation in developing countries, Ecology Law Quarterly, Nal. 12-977/1985

<sup>205</sup> Βλ. Ναυτικά αλλά και άλλου είδους ατυχήματα με διασυννοριακές συνέπειες π.χ. το ατύχημα του πυρηνικού αντιδραστήρα του Τσερνομπίλ και της δηλητηρίασης των υδάτων του Ρήνου.

το κοινό και παγκόσμιο συμφέρον όχι μόνο των σύγχρονων , αλλά και των επόμενων γενεών.<sup>206</sup>

Αξίζει να σημειωθεί επίσης η θεωρητική προσπάθεια υπερκερασμού της έννοιας της διεθνούς κοινότητας, υπό την αυστηρά διακρατική της θεώρηση, από την έννοια της διεθνούς κοινωνίας ως του συνόλου των ατόμων που δύνανται να οδηγήσουν στην οργάνωση της κοινωνίας των εθνών. Σήμερα το περιβαλλοντικό πρόβλημα αντιμετωπίζεται, όχι μόνον από τις οργανωμένες κρατικές δραστηριότητες και αντιδράσεις, αλλά και από άτομα. Ως σημαντικότερη στιγμή μέσα από την οποία η έννοια της ανθρωπότητας φάνηκε ότι δρούσε πλέον ως υποκείμενο του δικαίου αποτέλεσε η Παγκόσμια Διακήρυξη της 17<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1970 σχετικά με τις αρχές που διέπουν τους βυθούς και το υπέδαφος των βυθών των θαλασσών και των ωκεανών πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας, με την έννοια της «Κοινής Κληρονομιάς της Ανθρωπότητας»,<sup>207</sup> παρόμοια συνειδητοποίηση ανευρίσκει κανείς και στην 2997 Απόφαση της Γενικής Συνέλευσης όπου μεταξύ άλλων διακηρύσσει: «...πεπεισμένη από την ανάγκη μίας σύντομης και αποτελεσματικής ενεργοποίησης από τις κυβερνήσεις και τη διεθνή κοινότητα, μέτρων σχετικών με τη διατήρηση και βελτίωση του περιβάλλοντος προς όφελος των σημερινών και μελλοντικών ανθρώπινων γενεών...».

Βέβαια ως συλλογικό ανθρώπινο δικαίωμα και μάλιστα τρίτης γενιάς<sup>208</sup> διαφέρει από το ατομικό στο ότι είναι εμβρυακής ηλικίας, είναι γενικά διατυπωμένο και υπολείπεται ακόμα της απόλυτης οικουμενικοποίησής του μέσα από τις Παγκόσμιες Διακηρύξεις, όμως το δικαίωμα σε ένα υγιές και αρμονικό περιβάλλον δεν αντιμετώπισε την ανοικτή πολεμική των αναπτυγμένων του Βορρά, πράγμα που συνέβηκε τη δεκαετία 1960 και 70.

Θετικό υπόβαθρο για την ανάδειξη και διεθνοποίηση του περιβαλλοντικού προβλήματος αποτέλεσε και το σύγχρονο περιβαλλοντικό κίνημα που αναβαθμίζεται ιδιαίτερα μετά από το τέλος της δεκαετίας του 1960, το οποίο βασιζόμενο και ενισχυμένο από τους προβληματισμούς που ανέκυψαν από τη πετρελαϊκή κρίση του 1973-1974 και την πληθυσμιακή έκρηξη και τη σύνδεσή της με τις αναπόφευκτες περιβαλλοντικές εντάσεις, από την γενικευμένη επιστημονική και πολιτική επιχειρηματολογία σχετικά με τους ανανεώσιμους φυσικούς πόρους, καθώς και από τη θετική ύπαρξη κινημάτων κοινωνικών δικαιωμάτων (π.χ. ειρηνιστικό, αντιπυρηνικό) και τη κρίση της Αριστεράς σε συγκεκριμένες χώρες, αποτέλεσε ορόσημο στην πρόσκληση γενικευμένης ανησυχίας σε πολίτες και κυβερνήσεις. Η μαζικοποίηση του περιβαλλοντικού κινήματος που έφτασε μέχρι και τη δημιουργία πολιτικών οργανώσεων,<sup>209</sup> ακόμη και κομμάτων με τη συμμετοχή στις εθνικές

<sup>206</sup> Νίκας, Δ., Η νομική προβληματική της προστασίας του περιβάλλοντος, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα, 1985 σελ.50

<sup>207</sup> Βλ. περισσότερα στο Τσάλτα Γρ., Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας –Κοινή Κληρονομιά της Ανθρωπότητας, Αθήνα, εκδ. Παπαζήση, 1976

<sup>208</sup> Στην Πρώτη Γενεά των Ανθρώπινων Δικαιωμάτων περιλαμβάνονται οι προστατευόμενες ελευθερίες του ατόμου, στην Δεύτερη τα συλλογικά δικαιώματα που σχετίζονται με την αυτοδιάθεση των λαών, τη διαρκή κυριαρχία λαών και εθνών στους φυσικούς του πόρους και γενικότερα με την ανάγκη κατοχύρωσης των πολιτικοοικονομικών συμφερόντων των παλαιότερα αποικιοκρατούμενων λαών, ενώ στη Τρίτη Γενεά πέραν του δικαιώματος σε ένα Περιβάλλον Υγιές και Αρμονικό, περιλαμβάνεται το δικαίωμα στην Ανάπτυξη, στη συμμετοχή στη Κοινή Κληρονομιά της Ανθρωπότητας και το δικαίωμα στη Ειρήνη βλ. σχετικά Σαμιώτης Γ. , Τσάλτας Γρ., 1990, όπ.π.,σελ. 106-113

<sup>209</sup> Σύμφωνα με τον Allaby M., 1983,όπ.π., σελ.. 235, ως Green Parties θεωρούνται : «Groups organized as political parties, (e.g. as in the U.K.) or as loose associations of environmentalist bodies (as in France) to contest elections on environmental issue»

εκλογές, αλλά και τις εκλογές της Ε.Ε. αποτελώντας έτσι συντελεστή αναγωγής του περιβαλλοντικού προβλήματος στην διεθνή σκηνή.<sup>210</sup>

Σταθμός στην διεθνή αναγνώριση ενός ανθρώπινου δικαιώματος σε ένα Υγιές και Αρμονικό Περιβάλλον αποτέλεσε η Διακήρυξη των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον στη Στοκχόλμη το 1972. Στο δεύτερο μέρος της και συγκεκριμένα στο άρθρο 1 που αναφέρεται στις Αρχές, αναγράφει σχετικά: «...Ο άνθρωπος έχει το θεμελιώδες δικαίωμα για ελευθερία, ισότητα και επαρκείς συνθήκες ζωής μέσα σε ένα περιβάλλον ποιότητας, που να επιτρέπει μία αξιοπρεπή και ευημερούσα ζωή και φέρει την ιερή υποχρέωση να προστατεύει και να βελτιώνει το περιβάλλον για τις σημερινές και μελλοντικές γενεές...». Όμως η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών καίτοι υιοθέτησε σε γενικές γραμμές τη Διακήρυξη της Στοκχόλμης με την Resolution 2924 (XXVII), εντούτοις δεν έχει μέχρι σήμερα προκηρύξει ιδιαίτερα την ύπαρξη ενός ανθρώπινου δικαιώματος σε ένα υγιές και αρμονικό περιβάλλον.

Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η κίνηση του Συμβουλίου της Ευρώπης που ενώ έκανε ένα πρώτο βήμα το 1970 στο Στρασβούργο και στα πλαίσια της «Ευρωπαϊκής Διάσκεψης για τη διατήρηση της Φύσης», όπου προτάθηκε η επεξεργασία ενός Πρωτοκόλλου στη Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Ανθρώπινων Δικαιωμάτων που θα υποσχόταν στον καθένα το δικαίωμα σε ένα υγιές και αρμονικό περιβάλλον, τελικά η κοινοβουλευτική συνέλευση του Συμβουλίου της Ευρώπης δεν υιοθέτησε το συγκεκριμένο αναλυτικό σχέδιο από τον καθηγητή Steiger H., ανανεώνοντας απλά την ανεκπλήρωτη μέχρι σήμερα επανεξέταση του ζητήματος, αν και διεξήχθη και δεύτερη Ευρωπαϊκή Συνέλευση για το περιβάλλον, το 1980 στο Σάλτσμπουργκ, πέραν της προαναφερόμενης στο Στρασβούργο.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ II**

### **ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ**

Από το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και τη δημιουργία του διεθνή οργανισμού της Κοινωνίας των Εθνών, μέχρι σήμερα, πλήθος διεθνείς-διακυβερνητικοί οργανισμοί έχουν δημιουργηθεί με αποκορύφωμα την μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο εποχή. Ποτέ άλλοτε ο πλανήτης δεν ήταν τόσο πολύ οργανωμένος θεσμικά με πλήθος περιφερειακών ή παγκόσμιων διακυβερνητικών οργανισμών, που καθιέρωσε παγκόσμιους συσχετισμούς δυνάμεων και δράσεων. Ορισμένοι οργανισμοί-ενώσεις έχουν αναπτύξει συστήματα ανάμειξης στις εσωτερικές υποθέσεις των κρατών-μελών μέσα από σχετικές συμβάσεις π.χ. Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά το έργο των περισσότερων προσκρούει στον κανόνα της μη εμφανούς ανάμειξης στις εσωτερικές υποθέσεις των κρατών-μελών.

Η διεθνής κοινότητα στην προσπάθεια της για τη παραγωγή διεθνούς δικαίου έχει σύμφωνα με διεθνούς κανόνες συστήσει οργανισμούς σε παγκόσμιο αλλά και περιφερειακό επίπεδο που βοηθούν στο διαδικαστικό και ουσιαστικό επίπεδο την παραγωγή διεθνούς δικαίου. Οι διεθνείς αυτοί οργανισμοί αναπτύσσουν περιβαλλοντική δράση διατυπώνοντας και εφαρμόζοντας διεθνείς πολιτικές και

---

<sup>210</sup> Το πρώτο Πράσινο Κόμμα σε εθνικό επίπεδο δημιουργήθηκε στη Ν. Ζηλανδία το 1972, βλ. σχετ. Cairncross F., The environment, the politics of posterity, in The Economist, September, 2, 1989, σελ. 5-24. Ενώ η επιτυχία του Κόμματος των Πρασίνων στην Ο.Δ. Γερμανία ώθησε θετικά την εξέλιξη των Πρασίνων Κομμάτων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

προγράμματα. Παράλληλα, στο διαδικαστικό επίπεδο συλλέγουν πληροφορίες συντελούν στην εκπαίδευση, στην επιστημονική και τεχνολογική εξέλιξη, στη παροχή τεχνικής βοήθειας, αναπτύσσουν συνεργασία μεταξύ Κρατών και εκτελούν γραμματειακά καθήκοντα κατά τη διάρκεια διεθνών διασκέψεων, ενώ είναι οι θεματοφύλακες των διεθνών συμβάσεων.

Η αριθμ. 25 αρχή της Διακήρυξης της Στοκχόλμης για το περιβάλλον κατά την οποία «τα κράτη οφείλουν να παρακολουθούν αν οι διεθνείς οργανισμοί παίζουν ένα ρόλο συντονιστικό, αποτελεσματικό και δυναμικό στην προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος» δείχνει για πρώτη φορά ξεκάθαρα την βούληση για ενθάρρυνση της παρέμβασης των ήδη υπαρχόντων διεθνών μηχανισμών αλλά και τη σύσταση νέων αρμοδιότερων.

Στο παγκόσμιο χώρο και στο πλαίσιο του Ο.Η.Ε. η U.N.E.P. (United Nations Environment Program), στον ευρύτερο περιβαλλοντικό χώρο, και ο I.M.O. στο θαλάσσιο, κατέχουν ξεχωριστή θέση.<sup>211</sup>

Η σύσταση του Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (U.N.E.P), με όργανα που το συγκροτούν το Διοικητικό Συμβούλιο, τη Γραμματεία, το Ταμείο για το Περιβάλλον και την Επιτροπή συντονισμού για το Περιβάλλον, είχε ως αρμοδιότητα την υποστήριξη ειδικών προγραμμάτων για την προστασία του περιβάλλοντος σε τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο, πάνω σε συγκεκριμένες θεματικές αναφορές, καλύπτοντας ένα κατάλογο θεμάτων από την ατμόσφαιρα έως και στο γήινο οικοσύστημα. Αναλυτικότερα στο πλαίσιο της αποστολής του εμπεριέχεται η τόνωση των σχέσεων μεταξύ περιβαλλοντικών συμβάσεων, η συνεργασία με Συνδιασκέψεις των κρατών-μελών ή τα αντίστοιχα διοικητικά εκτελεστικά όργανα, η παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας εφαρμογής των συμβάσεων, η παροχή πληροφόρησης και τεχνολογικής υποστήριξης, η περιβαλλοντική επέμβαση, η έρευνα και η ειδοποίηση για επικίνδυνες περιβαλλοντικές καταστάσεις, κ.λ.π.<sup>212</sup> Επίσης ως έργο της μπορεί να θεωρηθεί, μαζί με την σύμπραξη του Προγράμματος του Ο.Η.Ε. για την Ανάπτυξη (U.N.D.P.) και της Παγκόσμιας Τράπεζας, η σύσταση του Παγκόσμιου Ταμείου για το Περιβάλλον (Global Environment Fund, G.E.F), ως χρηματοδοτικού οργανισμού για συγκεκριμένα προγράμματα και δράσεις, καθώς και η συνεργασία της με την Επιτροπή για το Εμπόριο και το Περιβάλλον, του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, και με την Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (U.N.C.T.A.D.), για τον συντονισμό των εργασιών που αφορούν στο εμπόριο και στο περιβάλλον.

Κάνοντας μια σύντομη αναφορά στον I.M.O., αρχικά ονομαζόμενο ως I.M.C.O.,<sup>213</sup> τον κυρίαρχο διεθνή οργανισμό στο θαλάσσιο χώρο και στη προστασία του, παρατηρούμε ότι μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, με την 25 Μαΐου 1946 έκθεση της Προσωρινής Επιτροπής των Μεταφορών και Συγκοινωνιών προς το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο του Ο.Η.Ε. εισάγεται η αναγκαιότητα εξεύρεσης

<sup>211</sup> Στα πλαίσια του I.M.O. λειτουργεί Μόνιμη Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (M.E.P.C)

<sup>212</sup> Περισσότερα βλ. Παπακωνσταντίνου –Κατσιγιάννη Μ., Το Παγκόσμιο σύστημα των Ηνωμένων Εθνών ως θεσμικός παράγοντας άσκησης πολιτικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη στο : Γιοχάνεσμπουργκ 2002, Το περιβάλλον μετά τη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την αειφόρο ανάπτυξη, Πρακτικά Συνεδρίου-Ρόδος, Δεκέμβριος 2002, επιμ. Τσάλτας Γρ., Αθήνα, εκδ. Σιδερίδης Ι., 2003,σελ.124-125 και <http://www.unep.org>

<sup>213</sup> Ο I.M.C.O. (Intergovernmental Maritime Consultative Organization) Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός) ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 1959 και ως κύριο έργο του είχε έως και το Μάιο του 1982 όπου μετενομάστηκε σε I.M.O.(International Maritime Organization) την παροχή γνωμοδοτήσεων, συμβουλών και αποφάσεων μη δεσμευτικού χαρακτήρα για τα μέλη του .

διακυβερνητικού μηχανισμού για την διαχείριση των ναυτιλιακών ζητημάτων.<sup>214</sup> Στη συνέχεια το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο του Ο.Η.Ε. αποδεχόμενο την αναγκαιότητα αυτή, προσκάλεσε στη Γενεύη στις 19 Φεβρουαρίου 1948 τη Ναυτιλιακή Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών, οι εργασίες της οποίας αποτέλεσαν προσχέδιο της υπογραφείσας στις 6 Μαρτίου του 1948 σύμβασης περί Διακυβερνητικού Συμβουλευτικού Ναυτιλιακού Οργανισμού. Μάλιστα η Ελλάδα εξελέγη στο πρώτο 12μελές Συμβούλιο του Οργανισμού. Ο αρχικός σκοπός κατά τη σύμβαση του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (I.M.C.O.), με έδρα το Λονδίνο, ήταν συμβουλευτικός και γνωμοδοτικός και συνέπεια τούτου μπορούσε να εκδώσει συστάσεις και γνωμοδοτήσεις σε θέματα που παραπέμπονταν σε αυτόν από τα μέλη του και τα τμήματα του Ο.Η.Ε., ενώ ως όργανα για την επίτευξη των σκοπών του είχε την Συνέλευση, το Συμβούλιο, την Επιτροπή Ασφάλειας στη Θάλασσα και την Γραμματεία. Η σύμβαση, στην οποία επισυνάπτονταν και δύο Παραρτήματα (το ένα αφορούσε τον ορισμό του 12μελούς συμβουλίου και το δεύτερο προνόμια, ασυλία και νομικά ζητήματα) για να τεθεί σε ισχύ απαιτούσε την επικύρωσή της από 21 κράτη, από τα οποία τα επτά θα πρέπει να κατέχουν χωρητικότητα 1.000.000 τόνους ολικής.

Με το Ν.Δ. 1287/49<sup>215</sup> ο Έλληνας νομοθέτης κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση περί του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού, τονίζοντας στην από 15 Ιουνίου 1948 εισηγητική έκθεση που συνόδευε το σχέδιο<sup>216</sup> : «Η τεράστια ανάπτυξη των διεθνών θαλασσιών μεταφορών κατά τους νεωτέρους χρόνους κατέστησε περισσότερο αναγκαία την ενοποίηση των διαφόρων κανόνων δια την ομοιόμορφον αυτών εφαρμογήν, των αφορώντων την Ναυτιλίαν προς ήν μέγιστα ιδιωτικά και εθνικά συμφέροντα συνδέονται...η δια της θεσπιζομένης δια του νέου Οργανισμού αρχή της συνεργασίας μεταξύ των ναυτιλιών των ασχολουμένων εις τας διεθνείς μεταφοράς είναι απαραίτητος δια την Ελληνικήν Ναυτιλίαν...πολύ περισσότερο υπό τας σημερινάς μεταπολεμικάς συνθήκας ότε τα διάφορα Κράτη δια παντός μέσου προστατεύουν τας εθνικάς των ναυτιλίας και η Ελληνική σημαία έχει να αντιμετωπίση το σκληρόν διεθνή συναγωνισμόν δια την διατήρησιν και επιβιώσιν της...». Κατόπιν η Ελλάδα αποδέχθηκε τις από την 15<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 1964 τροποποιήσεις με την από 1<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 1965 Ανακοίνωση προς το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού<sup>217</sup> και τις 28<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 1965 και 17<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1974 τροποποιήσεις με το ν.546/77.<sup>218</sup> Αργότερα με το ν. 1146/81 κυρώνει και τις τροποποιήσεις των 14<sup>η</sup> Νοεμβρίου 1975, 17<sup>η</sup> Νοεμβρίου 1977 και 15<sup>η</sup> Νοεμβρίου 1979 της προαναφερόμενης διεθνούς σύμβασης. Στην εισηγητική έκθεση που συνόδευε το σχέδιο του ν.1146/81 επισημαίνονται οι μεταβολές, οι κυριότερες από τις οποίες είναι: α) η αύξηση κατά τρεις των επιτροπών του Οργανισμού

<sup>214</sup> Κατά το παρελθόν γίνονταν αποδεκτοί από τα ναυτικά κράτη διάφοροι διεθνείς κανόνες που ρύθμιζαν θέματα που αναφέρονταν στη ναυτιλία, του λιμένες, την εργασία πλοίων κλπ (π.χ. κανόνες αβαρίας Υόρκης-Αμβέρσας, διεθνής σύμβαση περί διεθνούς καθεστώτος των λιμένων, περί αποζημιώσεως των πληρωμάτων εν περιπτώσει ναυαγίου του πλοίου, περί προστασίας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση κλπ.) μετά από πρωτοβουλία μεμονωμένων κρατών, της συσταθείσας το 1873 Ένωσης Διεθνούς Δικαίου, της συσταθείσας το 1897 Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης, αλλά και μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο από την Κοινωνία των Εθνών. Αυτό όμως το καθεστώς συμβάσεων και συμφωνιών βρισκόταν κάτω από την αρμοδιότητα διαφόρων Διεθνών Οργανισμών μη συνδεόμενων μεταξύ τους.

<sup>215</sup> Ν.1287/49 (Φ.Ε.Κ. Α΄ 294/49) «Περί κυρώσεως της υπογραφείσας εν Γενεύη την 6<sup>η</sup> Μαρτίου 1948 Διεθνούς Συμβάσεως περί Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού».

<sup>216</sup> Με υπογραφές του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Εξωτερικών

<sup>217</sup> Δημοσιευθείσα στο ΦΕΚ 19 Α΄/29-01-66

<sup>218</sup> ν.546/77 (ΦΕΚΑ΄52/77)



(προστίθεται η Επιτροπή Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος, η Νομική Επιτροπή και η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας), β) επαυξάνονται οι αρμοδιότητες του Συμβουλίου, γ) αυξάνονται τα μέλη του Συμβουλίου από 24 σε 32. Μάλιστα επισημαίνεται ότι με την αύξηση διευκολύνεται η εκλογή της Ελλάδας στην κατηγορία Α' του Συμβουλίου, που αφορά μέλη με μέγιστο ενδιαφέρον στην παροχή θαλασσίων υπηρεσιών, δ) τίθονται υποχρεωτικά σε εφαρμογή και από τα λοιπά μέλη οι γενόμενες τροποποιήσεις που γίνονται αποδεκτές από τα δύο τρίτα των κρατών μελών του Οργανισμού, και ε) αλλάζει ο τίτλος του Οργανισμού. Παράλληλα στο ίδιο σχέδιο υπήρχε το άρθρο 2 με το οποίο παρεχόταν η δυνατότητα οι υιοθετημένες από τη Συνέλευση του Οργανισμού τροποποιήσεις να κυρώνονται στο μέλλον με προεδρικά διατάγματα εκδιδόμενα μετά από πρόταση των υπουργών εμπορικής ναυτιλίας και εξωτερικών. Στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή το σχέδιο έγινε αποδεκτό κατ' αρχήν ομόφωνα, κατ' άρθρο κατ' πλειοψηφία και έτσι εισήχθη στη Βουλή. Όμως τελικά μετά από τη συζήτηση στο Κοινοβούλιο και επιμονή της αντιπολίτευσης περί αμφισβήτησης της συνταγματικότητας του συγκεκριμένου άρθρου, τελικά αυτό αποσύρθηκε και το νομοσχέδιο έγινε δεκτό κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολό του.<sup>219</sup>

Ανάμεσα στους σκοπούς του αναβαθμισμένου (αφού οι αποφάσεις του έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα για τη κράτη-μέλη πλέον) και μετονομαζόμενο, μετά το Μάιο του 1982, Οργανισμού όπως διατυπώνονται στο άρθρο 1 Μέρους Ι της Διεθνούς Σύμβασης αναφέρεται η καθιέρωση συνεργασίας μεταξύ κυβερνήσεων στο τομέα των κανονισμών, σχετικά με τεχνικά ζητήματα που αφορούν την εμπορική ναυτιλία που απασχολείται στο διεθνές εμπόριο και η ενθάρρυνση και διευκόλυνση καθολικής αποδοχής όσον το δυνατόν υψηλότερων επιπέδων σε θέματα μεταξύ άλλων που σχετίζονται και με τη πρόληψη και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Στο άρθρο 11<sup>220</sup> ορίζονται τα όργανα του Οργανισμού μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (Μ.Ε.Ρ.Σ.), που σύμφωνα με το άρθρο 38 συγκροτείται από πρόσωπα που αποστέλλονται από τα κράτη-μέλη και σύμφωνα με το άρθρο 39 εκτελεί αρμοδιότητες που τις ανατίθενται από τον Οργανισμό σχετικά με: τη πρόληψη και έλεγχο θαλάσσιας ρύπανσης, τη μελέτη καταλλήλων μέτρων, τη συλλογή πληροφοριών και συνεργασία περιφερειακών Οργανισμών και άλλων διεθνών Οργανισμών σε θέματα θαλάσσιου περιβάλλοντος.<sup>221</sup> Έτερες επιτροπές του Ι.Μ.Ο. είναι η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, η Νομική Επιτροπή, η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας και η Επιτροπή Διευκόλυνσης, ενώ έτερα όργανά του είναι το Συμβούλιο, η Γραμματεία και κυρίαρχο η Γενική Συνέλευση που συνέρχεται τακτικά κάθε δύο χρόνια. Το Συμβούλιο εκτελεί όλες τις λειτουργίες της Συνέλευσης, μεταξύ των συνεδριάσεων της Συνέλευσης, εκτός από την εισήγηση συστάσεων στις κυβερνήσεις για τη ναυτική ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης, είναι όμως υπεύθυνο των εργασιών του Οργανισμού, υπό τη Συνέλευση.

Ο Ι.Μ.Ο. προωθεί και θεσμοθετεί υπό τη μορφή διεθνών ναυτιλιακών συνθηκών ή μέσω αποφάσεων και κανονισμών που διαχειρίζονται το θέμα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.<sup>222</sup> Αποτελεί εξειδικευμένο Όργανο των

<sup>219</sup> Βλ. σχετικά Πρακτικά Βουλής, Ολομέλεια Συνεδρίαση, ΡΗ', 1 Απριλίου 1981, σελ.5455

<sup>220</sup> Έχει αντικατασταθεί με τις τροποποιήσεις των 07-11-91 και 04-11-93 Συνελεύσεων του Ι.Μ.Ο.

<sup>221</sup> Βλέπε περισσότερα για ΙΜΟ βλ. Βλάχος Γ., Αλεξόπουλος Α., Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα, Σταμούλης Α., 1996, και Βλάχος Γ., Διεθνείς Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα, Σταμούλης Α., 2000.

<sup>222</sup> Ενδεικτικά αναφέρουμε τις Συμβάσεις του Λονδίνου του 1954, 1972 και του 1973, από τις παλαιότερες.

Ηνωμένων Εθνών για ναυτιλιακά θέματα και θεματοφύλακας των περισσότερων διεθνών συμβάσεων για τη προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η συνήθης διαδικασία σύγκλησης διεθνών συνδιασκέψεων έχει ως αποτέλεσμα την ίδρυση Διεθνών Συμβάσεων (International Conventions), Κωδίκων (Code), Προτάσεων (Recommendations) και Οδηγιών (Guidelines). Οι περισσότερες διεθνείς συμβάσεις, που ακολουθούν, αναφέρονται σε αυτό το όργανο και ως Οργανισμό, του αναθέτουν αρμοδιότητες όπως καθήκοντα γραμματείας, πληροφόρησης, μόρφωσης, εκπαίδευσης, τεχνικής βοήθειας και υπηρεσίας.

Σημαντικός ήταν και ο ρόλος του κατά τη διάρκεια των εργασιών της «Τρίτης Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (U.N.C.L.O.S III), όπου στο πλαίσιο της Τρίτης Επιτροπής, με θέμα: προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, αναγνωρίστηκε η συμμετοχή του και το έργο του στον τομέα της πρόληψης της μόλυνσης των θαλασσών και ανανεώθηκε η αναγνώριση και οι αρμοδιότητές του από τα κράτη.<sup>223</sup> Το έργο του δυσχεραίνεται από μονομερείς νομοθεσίες και ιδιαίτερα των Η.Π.Α. π.χ. Ο.Ρ.Α. , και τελευταία των προσπαθειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για νομοθέτηση ακόμη αυστηρότερων ρυθμίσεων π.χ. ποινικοποίηση της αμέλειας των ναυτικών σε περίπτωση ατυχηματικής ρύπανσης.

Κατά την εκλογή ανάδειξης μελών του Συμβουλίου για την διετία 2006-2007, που έγιναν στην 24<sup>η</sup> Σύνοδο της Συνέλευσης του Ι.Μ.Ο., το Νοέμβριο του 2005, η Ελλάδα εξελέγη στην πρώτη κατηγορία μαζί με άλλα εννέα κράτη.<sup>224</sup> Σημαντικό επίσης γεγονός είναι ότι στην ίδια Συνέλευση του Ι.Μ.Ο., αποφασίστηκε να αιτηθεί προς την Επιτροπή Προστασίας του Περιβάλλοντος να δημιουργηθεί ένα νέο όργανο που θα ασχολείται με το νομικό καθεστώς ανακύκλωσης πλοίων, καταρτίζοντας κανονισμούς με τους οποίους να επιτυγχάνεται, πέραν των λοιπών στόχων και η περιβαλλοντικά υγιής ανακύκλωση, θέμα που απασχολεί τελευταία έντονα την παγκόσμια κοινότητα. Στόχος του Ι.Μ.Ο. είναι το νέο αυτό όργανο να λειτουργήσει έως το 2009, αφού μέχρι στιγμής δεν υπάρχει παρόμοιο διεθνές όργανο για την ανακύκλωση των πλοίων.<sup>225</sup>

Όμως στα πλαίσια του Ο.Η.Ε. και άλλοι οργανισμοί συμβάλλουν δευτερευόντως στην επίλυση ευρύτερων περιβαλλοντικών προβλημάτων π.χ. G.E.M.S. (Global Environmental Monitoring System), F.A.O. (Food and Agriculture Organization),<sup>226</sup> U.N.E.S.C.O.<sup>227</sup>

---

<sup>223</sup> Περισσότερα για τον Ι.Μ.Ο. βλέπε στον Βλάχος Γ., Αλεξόπουλος Α., 1996, ό.π., και Βλάχος Γ., 1999, ό.π., σελ.286-287

<sup>224</sup> Τα υπόλοιπα κράτη είναι η Η.Π.Α., το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιαπωνία, η Νορβηγία, η Κίνα, ο Παναμάς, η Ιταλία, η Δημοκρατία της Κορέας και η Δημοκρατία της Ρωσίας. Κράτη με το μεγαλύτερο μερίδιο συμμετοχής στην παροχή διεθνών ναυτιλιακών υπηρεσιών. Στην β' κατηγορία περιλαμβάνονται τα δέκα κράτη με το μεγαλύτερο μερίδιο συμμετοχής στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο (Αργεντινή, Γερμανία, Μπαγκλαντές, Ινδία, Βραζιλία, Ολλανδία, Καναδάς, Ισπανία, Γαλλία και Σουηδία) και στην γ' κατηγορία περιλαμβάνονται είκοσι κράτη που έχουν ειδικά συμφέροντα στις ναυτιλιακές μεταφορές ή τη ναυσιπλοΐα και των οποίων η εκλογή στο Συμβούλιο διασφαλίζει την εκπροσώπηση όλων των κύριων γεωγραφικών περιοχών σε παγκόσμιο επίπεδο (Αλγερία, Κύπρος, Μαλαισία, Σαουδική Αραβία, Αυστραλία, Δανία, Μάλτα, Σιγκαπούρη, Μπαχάμες, Αίγυπτος, Μεξικό, Νότιος Αφρική, Βέλγιο, Ινδονησία, Φιλιππίνες, Ταϊλάνδη, Χιλή, Τουρκία, Κένυα και Πορτογαλία).

<sup>225</sup> Καρ. Λ., Ανακύκλωση πλοίων. Μέτρα με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος, εφημ. Η Ναυτεμπορική, 13 /12/2005

<sup>226</sup> Ενδιαφέρεται για τη διατήρηση των φυσικών πηγών, μέσω επίβλεψης των συνθηκών που αντιμετωπίζει το έδαφος, της απογραφής των γήινων αποθεμάτων σε νερό, αλλά και της ανάπτυξης υδρογραφικών περιοχών

<sup>227</sup> Η δράση της μέσα από ειδικές έρευνες και από οργανώσεις διεθνών διασκέψεων με συνέπεια την διαμόρφωση σχετικών διεθνών συμβάσεων είναι σημαντική, ιδιαίτερα με την ένταξη υπό την αιγίδα της, της Συνθήκης του RAMSAR (2 Φεβρουάριου 1971, Ιράν)

Στο περιφερειακό χώρο έχει συσταθεί ποικίλοι περιφερειακοί διακυβερνητικοί οργανισμοί, όπως ο Ο.Ο.Σ.Α.(Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας),<sup>228</sup> με λειτουργία από το 1970 και δράση σε διακηρύξεις αρχών αλλά και αποφάσεων, συστάσεων-οδηγιών κυρίως για την διασυννοριακή ρύπανση, τις τοξικές και επικίνδυνες ουσίες και τη διαχείριση των φυσικών πηγών. Μάλιστα στο πλαίσιο αυτού του οργανισμού λειτουργεί Επιτροπή Περιβάλλοντος, η οποία διεξάγει σημαντικές έρευνες σε θέματα όπως την ανάπτυξη με σεβασμό προς το περιβάλλον, κόστος της ρύπανσης και διαχείριση των φυσικών πόρων.

Επίσης στα πλαίσια του Συμβουλίου της Ευρώπης, υφίσταται η «Επιτροπή ειδικών για τη διατήρηση της φύσης και των φυσικών πηγών» από το 1962, και η «Επιτροπή για την μόλυνση του νερού» από το 1964 που επιδεικνύουν σημαντικό έργο για την οργανωμένη δράση που αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος. Δράση που συνεπικουρείται και από τις αποφάσεις καθοδήγησης που παίρνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα μέσω διυπουργικών συνδιασκέψεων<sup>229</sup> με ιδιαίτερως ενδιαφέρουσα την 4<sup>η</sup> υπουργική διάσκεψη το 1984 στην Αθήνα, η οποία είχε ως θέμα τις παράκτιες περιοχές, όχθες ποταμών και λιμνών. Στο πλαίσιο του Συμβουλίου λειτουργεί και το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πληροφόρησης για την προστασία της φύσης από το 1967, ενώ σε σχετική σύμβαση που έχει καταρτίσει προβλέπεται η αντικειμενική ευθύνη γενικότερα για περιβαλλοντικές ζημιές.<sup>230</sup> Τέλος αν και η Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων<sup>231</sup> δεν αναφέρεται ρητά στην προστασία του περιβάλλοντος, εντούτοις η νομολογιακή συμβολή του Συμβουλίου της Ευρώπης είναι σημαντική, μέσω του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων το οποίο από το 1991 αναγνώρισε την αξία του αιτήματος για την προστασία του περιβάλλοντος και έκρινε ότι η ρύπανση του περιβάλλοντος συνιστά προσβολή του δικαιώματος στη κατοικία, ιδιωτική και οικογενειακή ζωή.<sup>232</sup>

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση όργανα παραγωγής περιβαλλοντικής πολιτικής είναι το Συμβούλιο, η Επιτροπή, το ΔΕΚ<sup>233</sup> και το Ευρωπαϊκό Γραφείο Περιβάλλοντος που συσπειρώνει πάνω από ενενήντα οργανώσεις περιβάλλοντος από τα κράτη-μέλη. Πέραν από τη θεσμική πλευρά η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει τα μέγιστα συμβάλλει στο συντονισμό των δραστηριοτήτων των κρατών-μελών κυρίως μέσω των Προγραμμάτων Δράσης<sup>234</sup> για την αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής υποβάθμισης.

Στα πλαίσια της Μεσογείου Θάλασσας και των διεθνών συμβάσεων<sup>235</sup> που υπογράφηκαν για την προστασία της, λειτουργεί το R.E.M.P.E.C. (Περιφερειακό Κέντρο για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Μεσογείου θάλασσας).

---

<sup>228</sup> Ο.Ε.Κ.Δ.

<sup>229</sup> Ενδεικτικά σημειώνουμε τις Διασκέψεις Βιέννης (28-30 Μαρτίου 1973), Βρυξελλών (23-24 Μαρτίου 1976), Βέρνης (19-21 Σεπτεμβρίου 1979) και Αθήνας (25-27 Απριλίου 1984), καθώς επίσης και την Σύμβαση για την διατήρηση της άγριας φύσης και των φυσικών βιοτόπων της Ευρώπης ή αλλιώς Σύμβαση της Βέρνης (Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats) που τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Ιουνίου του 1982.

<sup>230</sup> Βλ. στο παρόν εκπόνημα το κεφάλαιο: «Διεθνές Δικαιικό Πλαίσιο Αστικής Ευθύνης»

<sup>231</sup> European Convention on Human Right

<sup>232</sup> Απόφαση της 18<sup>ης</sup>/2.1991 Σειρά Α 192, σ.16 βλ. Garcia San José D., Environmental protection and the European Convention on Human Rights, Council of Europe Publishing, 2005 και Σισιλιάνου Α., Η προστασία του περιβάλλοντος και η Ευρωπαϊκή Σύμβαση Δικαιωμάτων του ανθρώπου. Η εξέλιξη της Νομολογίας ως την υπόθεση Loper Ostra, Νόμος και Φύση 1996, σελ. 33-57

<sup>233</sup> Όταν συζητείται ενώπιον του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου υπόθεση για παράβαση του Κοινοτικού Περιβαλλοντικού Δικαίου, υπάρχει η δυνατότητα να επιτραπεί από το Δικαστήριο, σε ένα σύλλογο ή οργάνωση να παρέμβει στη δίκη.

<sup>234</sup> Για τα Προγράμματα Δράσης βλ. κεφάλαιο του παρόντος εκπονήματος.

<sup>235</sup> Οι περιφερειακές διεθνείς συμβάσεις αναπτύσσονται σε επόμενα κεφάλαια της εργασίας.

Και σε διμερή επίπεδο μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας η «Επιτροπή» του άρθρου 3 της Διμερούς Συμφωνίας για τη προστασία του Ιονίου πελάγους και των παράκτιων ζωνών του.

Επιπλέον πρέπει να επισημανθεί ο διάλογος που ολοένα και αναπτύσσεται για την αναγκαιότητα της σύστασης Ειδικού Περιβαλλοντικού Τμήματος στο πλαίσιο του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης ή η πιο προοδευτική θεώρηση για ανεξάρτητο Διεθνές Δικαστήριο για το Περιβάλλον, χωρίς όμως την ευόδωση του προαναφερόμενου διαλόγου.<sup>236</sup>

Την αποδοχή και εξέλιξη των διεθνών κανόνων δικαίου που έχουν σχέση με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, οφείλει κανείς να τις δει υπό την οπτική αφενός των συμφερόντων και δυσκολιών που αναπτύσσονται σε εθνικό επίπεδο και αναπτύχθηκαν σε έτερο κεφάλαιο του εκπονήματος και αφετέρου από τα συμφέροντα που αναπτύσσονται σε διεθνή και διακρατικό επίπεδο, που τις περισσότερες φορές αντανακλούν τα διεθνοποιημένα εθνικά συμφέροντα και τους διακρατικούς οικονομικοπολιτικούς συσχετισμούς.

Ο οικονομικός παράγοντας είτε αυτός μεταφράζεται σε ανεξέλεγκτο κέρδος ορισμένων ιδιωτών εντός εθνικών πλαισίων, για τους οποίους η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος ισοδυναμεί με ραγδαία μείωση των κερδών τους, είτε σε ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών του λεγόμενου πλούσιου Βορρά στον τομέα της οικονομικής ανάπτυξης, δρα ανασταλτικά στη διαμόρφωση κανόνων δικαίου προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Μάλιστα το φαινόμενο της συνεχώς αυξανόμενης δράσης του ιδιωτικού κεφαλαίου στο διεθνές πεδίο μέσω των πολυεθνικών εταιριών, οι οποίες έχουν ξεπεράσει το απλό στάδιο επιρροής της κρατικής βούλησης, με την απειλή της μεταφοράς τους σε κρατικά συστήματα που όχι απλώς αποδέχονται την επιχειρηματική τους δράση, αλλά την ευνοούν και την υποστηρίζουν πλήρως, θεωρώντας την, μέσο για την πραγμάτωση ενός οικονομικού και κοινωνικού οράματος ευμάρειας, λειτουργεί εκφοβιστικά στη θέσπιση αυστηρών, αναγκαστικών κανόνων διεθνούς δικαίου.

Έτσι ακόμη και η ανάπτυξη του περιβαλλοντικού κινήματος, ιδιαίτερα σε πολιτικό επίπεδο συνάντησε τροχοπέδη το εκλογικό και πολιτικό σύστημα στην κοινοβουλευτική παρουσία του, σε χώρες της Δύσης π.χ. στις Η.Π.Α., αλλά και στη Μ. Βρετανία, όπου κρίνεται εξαιρετικά δύσκολη η επιβίωση και κοινοβουλευτική εκπροσώπηση.

Παρά ταύτα η συμβολή των διεθνών οργανισμών ήταν σημαντική στη διαχρονική προσέγγιση των εννοιών του περιβάλλοντος (γενικά) και της ανάπτυξης, ξεκινώντας από μια ανθρωποκεντρική περισσότερο και λιγότερο οικολογική προσέγγιση και προσπαθώντας να εξισορροπήσει τις έννοιες. Το έργο όμως διαφαίνεται δύσκολο αφού η αναβάθμιση των εννοιών οικονομίας και περιβάλλοντος, μέσα από τη προσπάθεια για συνύπαρξη και αλληλεξάρτηση, όπως προέκυψε από τη Συνδιάσκεψη του Ρίο, χαρακτηρίζεται τα τελευταία χρόνια από στασιμότητα και ίσως οπισθοδρομήσεις όσον αφορά στην εξέλιξη του περιβαλλοντικού ζητήματος και των προβλημάτων που υφίστανται. Μία διαπίστωση που η Συνδιάσκεψη του Γιοχάνεσμπουργκ, επιβεβαιώνει με την υποβάθμιση της προστασίας του περιβάλλοντος έναντι της οικονομίας.

Στην συνέχεια θα δούμε ότι όλη η ιστορία της εξέλιξης του διεθνούς δικαίου προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος δείχνει ότι πρόκειται για το κατεξοχήν πολιτικό δίκαιο, η τύχη και πρόοδος των κανόνων του οποίου εξαρτάται από τη διεθνή κατά περίπτωση αναγκαιότητα έκφρασης των κρατικών πολιτικών τάσεων.

<sup>236</sup> Παναγόπουλος Θ., 2001, όπ.π.,σελ.117

Μια πολιτική τάση που με τη σειρά της είναι συνισταμένη των συμφερόντων που το εκάστοτε κράτος-μέλος ενός διεθνούς οργανισμού ή ένωσης αντιμετωπίζει στο διεθνή χώρο και των συμφερόντων που το κράτος αντιμετωπίζει στο εσωτερικό-εθνικό χώρο.

Στην αργή αλλά σταθερή ανάπτυξη ενός διεθνούς δικαίου περιβάλλοντος, το οποίο άλλοτε κατηγοριοποιείται με βάση το περιβαλλοντικό αγαθό που προσβάλλει π.χ. θάλασσα, και άλλοτε τη μορφή της ρύπανσης ή το είδος των ρυπαντών π.χ. υδρογονάνθρακες, τοξικές ουσίες, δεξαμενόπλοια και το οποίο με τον καιρό τείνει να αυτονομηθεί από το σύνολο του διεθνούς δικαίου μια και μέχρι πρόσφατα ήταν συμπλήρωμά του καθοριστικό ρόλο έχει να παίζει ο χαρακτήρας των κειμένων του διεθνούς δικαίου ως υποχρεωτικού (hard law) ή μη υποχρεωτικού (soft law) που συντάσσεται από τους διεθνείς και περιφερειακούς οργανισμούς και ενώσεις.<sup>237</sup>

Το διεθνές δίκαιο συμβάλει στο δικαιοκώ χώρο με πολύπλευρο και σημαντικό βαθμό, σε νομοθετικό επίπεδο με την επιβολή κανόνων αυξημένης τυπικής ισχύος, θεσπίζοντας διατάξεις στις εσωτερικές νομοθεσίες των κρατών και υπαγορεύοντας τα στοιχεία των επιμέρους αντικειμενικών υποστάσεων, αλλά και στην ερμηνεία και εφαρμογή του δικαίου.

Η προστασία του περιβάλλοντος δεν είναι επίτευγμα της σύγχρονης γενιάς, αλλά ακόμη και από την εποχή των Χετταίων έχουμε κυρώσεις σε περιβαλλοντική προσβολή. Οι κυρώσεις όμως είχαν μεμονωμένο χαρακτήρα και αποσκοπούσαν στην προστασία στοιχείων του περιβάλλοντος, τα οποία είχαν υλικό ενδιαφέρον για τον άνθρωπο ή σε κάποιες περιπτώσεις ήταν κάτω από τον μανδύα του θρησκευτικού στοιχείου. Τότε λοιπόν και μόνο τύγχανε προστασία το στοιχείο.

Η έντονα ατομικιστική και τοπικά περιορισμένη έμμεση προστασία του περιβάλλοντος υπό την ανθρωποκεντρική διάσταση, άρχισε να φθίνει με την έναρξη του 20<sup>ου</sup> αιώνα αφού οι συνέπειες της ανάπτυξης των επιστημόνων και των εκφάνσεων του επιστημονικού λόγου ήταν τέτοιες, που η απειλή κατά της οικολογικής ισορροπίας προσέλαβε νέες διαστάσεις και μορφή. Οι άλλοτε οροθετημένες προσβολές του περιβάλλοντος επεκτάθηκαν σε εχθρικές προς τη ζωή, με ταυτόχρονη αυτονόμηση που καλύπτει μεγάλο αριθμό κρατών, σε σημείο που να τίθεται σε κίνδυνο όχι μόνο η ποιότητα ζωής του ανθρώπου, αλλά και η ίδια η βιολογική του ύπαρξη.<sup>238</sup> Αυτό επηρέασε σε σημαντικό βαθμό το soft και hard law.

## 1. Soft Law

Οι μη υποχρεωτικού χαρακτήρα διεθνείς πρακτικές που συνιστούν το soft law, είναι ένα δίκαιο που καταγράφει τις διαθέσεις και προθέσεις των κρατών της διεθνούς κοινότητας, και έχει έντονο πολιτικό χαρακτήρα. Πρόκειται για πολιτικές που αποσκοπούν κυρίως στην υπόδειξη των κατάλληλων κατευθυντήριων γραμμών και μεθόδων για την πρόληψη και καταστολή της προστασίας του περιβάλλοντος και αυτή η μη δεσμευτικότητα προσδίδει μια πολιτική χροιά που πολλές φορές είναι και αρκετά προοδευτική για την εποχή της και γίνεται πιο έντονη αφού απελευθερώνει

---

<sup>237</sup> Η αναγνώριση της χωριστής θεμελίωσης του «Διεθνούς Δικαίου του Περιβάλλοντος» ή του «Διεθνούς Περιβαλλοντικού Δικαίου», πέρα από την πλούσια θεωρητική και πρακτική ανάδειξη της π.χ. Birnie, P., Boyle, A., International Law and the Environment, Clarendon Press-Oxford, 1992, σελ.1, επίσης αναφέρεται πλέον και σε διάφορες αναφορές του Διεθνούς Δικαστηρίου, π.χ. Case Concerning the Gabcikovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia), 1997

<sup>238</sup> Eser Al, 1996, ό.π., σελ.96

τις όποιες ανασταλτικές, στο χώρο της υιοθέτησης υποχρεωτικών κανόνων, δυνάμεις.<sup>239</sup>

Χαρακτηριστικά παραδείγματα soft law αποτελούν οι Διακηρύξεις Αρχών, τα Προγράμματα Δράσης, Συστάσεις-Γνώμες αλλά και Δηλώσεις που θέτουν τις βάσεις για περαιτέρω ουσιαστικές νομικές ρυθμίσεις.<sup>240</sup>

Οι διακηρύξεις αρχών αποτελούν τη βάση πάνω στην οποία στηρίζονται οι μεταγενέστεροι διεθνείς κανόνες και ιδιαίτερα οι υποχρεωτικού χαρακτήρα, μετά την υιοθέτησή τους από το κείμενο συγκεκριμένης σχετικής διεθνούς σύμβασης. Μέσα από τις διακηρύξεις καταγράφονται προβλέψεις συγκεκριμένων μεθόδων για υιοθέτηση της πρόληψης του περιβάλλοντος, αλλά και κατευθυντήριες γραμμές που τα κράτη-μέλη της διεθνούς κοινότητας οφείλουν να ακολουθήσουν<sup>241</sup>.

Τα προγράμματα δράσης αποτελούν μία νέα μέθοδο στο διεθνή χώρο και έργο τους έχουν την εφαρμογή των Αποφάσεων που έχουν υιοθετηθεί για την πρόληψη και καταπολέμηση της μόλυνσης και υποβάθμισης του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Η Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης κατέφυγε στη μέθοδο αυτή, με το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (U.N.E.P.)

Οι αποφάσεις με τη μορφή των συστάσεων- οδηγιών που απευθύνονται στα κράτη-μέλη των οργανισμών που τις εκδίδουν, κυρίως αποσκοπούν στην υπόδειξη των κατάλληλων μεθόδων πρόληψης και καταστολής της μόλυνσης του θαλασσιού περιβάλλοντος και όπως προείπαμε δεν έχουν υποχρεωτικό χαρακτήρα, καθότι τα κράτη, κατά την είσοδο τους στους οργανισμούς αυτούς, τους αναγνωρίζουν αποκλειστικά κα μόνο και πέραν ενός αριθμού συγκεκριμένων υποχρεώσεων που έχουν αναλάβει απέναντί τους, ουδεμία υποχρέωση προκύπτει. Τέτοιες συστάσεις-οδηγίες έχουμε π.χ. από τον Ο.Ο.Σ.Α. σχετικά με τις τοξικές και επικίνδυνες ουσίες, του Συμβουλίου της Ευρώπης σχετικά με τον τομέα της προστασίας της άγριας χλωρίδας και πανίδας κ.λ.π

Ο ρόλος του soft law κατά τη νομοθέτηση σε εθνικό επίπεδο είναι σημαντικός, παρόλο που τα κείμενά του δεν είναι υποχρεωτικού χαρακτήρα και αυτό γιατί θέτουν βάσεις αποδοχής της φιλοσοφίας μεταγενεστέρων συμβατικών κανόνων δικαίου, τόσο σε διεθνές όσο και εθνικό επίπεδο. Παράλληλα, λόγω της αργοπορίας στην εξέλιξη του hard law, η έλλειψη ανασταλτικών δυνάμεων έχει ως συνέπεια να δρομολογούνται όλο και πιο προοδευτικές θεωρήσεις (με την έννοια της οικολογικής θεώρησης) κατά τη διαδικασία συνεχούς επαναδιακήρυξης,<sup>242</sup> αφού μέσω του soft law δραστηριοποιούνται πιο ευέλικτα οι διεθνείς οργανισμοί και τα όργανά τους.

Σε εθνικό επίπεδο το soft law επιτελεί σημαντικό ρόλο όταν κατά τη νομοθέτηση ο νομοθέτης είτε άμεσα με αναφορά σε αυτές τις αποφάσεις μη υποχρεωτικού χαρακτήρα, είτε έμμεσα ως αποδέκτης δυνάμεων που επηρεάζονται από αυτό (όπως κοινή γνώμη, επιστημονική κοινότητα, οικολογικές οργανώσεις κ.λ.π) λαμβάνει υπόψη του τα κείμενα- κανόνες του.

Θα μπορούσε λοιπόν κανείς να συνάγει το συμπέρασμα ότι το soft law έρχεται να καλύψει το κενό στο χώρο της κωδικοποίησης των εθιμικής, με την κλασσική μορφή, προέλευσης κανόνων δικαίου σε συμβατικούς,<sup>243</sup> αφού το επιτακτικό της

<sup>239</sup> Γρηγορίου Π., κ.ά., 1993, ό.π., σελ. 79

<sup>240</sup> ό.π., και Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γρ., 1990, ό.π., σελ. 123. Επίσης Μπήκα Ζωγραφιά, Θεσμικό πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος σε διεθνές επίπεδο, στο: Η προστασία του περιβάλλοντος από εγκληματολογική σκοπιά, επιμ. Ζαραφονίτου Χρ., Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 1996 σελ. 135

<sup>241</sup> Βλ. Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γρ., 1990, ό.π. σελ. 124-126

<sup>242</sup> Για τον καταγραφόμενο κίνδυνο που μπορεί να οδηγήσει σε απραξία κυβερνητικά όργανα, αλλά και τους πολίτες. Βλέπε Σαμιώτης Γ., και Τσάλτας Γρ., 1990 ό.π., σελ. 190-191.

<sup>243</sup> Βλέπε Γρηγορίου Π., κ.ά., 1993, ό.π., σελ. 79 επ. και Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γρ., 1990, ό.π., σελ.

ανάγκης δρομολόγησης άμεσων λύσεων των διεθνών προβλημάτων σε συνδυασμό με την ταχύτητα εξέλιξης της τεχνολογίας πολλές φορές δεν εξασφαλίζει τις κλασσικές θεωρητικές μεθόδους<sup>244</sup> υιοθέτησης εθιμικών κανόνων.

Γενικότερα οι ευμενείς επιπτώσεις από την συχνή παραγωγή διεθνών κειμένων, έστω και μη υποχρεωτικού χαρακτήρα έγκειται στο γεγονός ότι ένα μέρος τους υλοποιείται άμεσα στα πλαίσια των πολιτικών και ηθικών δεσμεύσεων τις οποίες συνεπάγονται αυτά τα κείμενα<sup>245</sup> και ότι αποτελούν ένα σημαντικό υπόβαθρο για τη δημιουργία και ανάπτυξη διεθνών και εσωτερικών ρυθμίσεων υποχρεωτικής φύσης αλλά και για την περαιτέρω δραστηριοποίηση των διεθνών οργανισμών και των οργάνων τους στα πλαίσια της υλοποίησης των διακηρυγμένων θέσεων τους. Δεν πρέπει όμως να αγνοείται ο κίνδυνος η διαδικασία της συνεχούς επαναδιακήρυξης να αποτελέσει «εθισμό» και πολιτική επιλογή σε σημείο που να οδηγηθούμε σε απραξία στο επίπεδο διαμόρφωσης δεσμευτικών κανόνων.<sup>246</sup>

#### *Διακηρύξεις αρχών:*

Σημαντικότερες διακηρύξεις στο χώρο του περιβάλλοντος θεωρούνται η Διακήρυξη της Στοκχόλμης που υιοθετήθηκε το 1972 από την Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον, η Συνδιάσκεψη του Ρίο το 1992 που πραγματοποιήθηκε στο Rio de Janeiro και η Συνδιάσκεψη Κορυφής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη, που έλαβε χώρα στο Γιοχάνεσμπουργκ το Σεπτέμβριο 2002

Πρόκειται για μία μέθοδο που οδηγεί στη διαμόρφωση ενός στιγμιαίου και επαναστατικού εθιμικού δικαίου,<sup>247</sup> με έντονο το στοιχείο της καθολικής αποδοχής του από τη διεθνή κοινότητα, αφού στηρίζεται στη συμβατική αποδοχή του στο μέλλον, με βάση το consensus. Ως παράδειγμα τούτου μπορεί να θεωρηθεί η Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας που κωδικοποίησε<sup>248</sup> τις προγραμματικές ρυθμίσεις της Διακήρυξης του 1970 για την Κοινή Κληρονομιά της Ανθρωπότητας, που αφορά στους πόρους του βυθού των θαλασσών και των ωκεανών πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας των κρατών. Η περιβαλλοντική διάσταση της σύμβασης είναι προϊόν μιας συγκεκριμένης ιστορικής εξέλιξης των θεσμών του διεθνούς δικαίου του περιβάλλοντος και η σημαντικότητά της πρωταρχικά δεν αφορά το επίπεδο προστασίας, αλλά κυρίως το γεγονός ότι για πρώτη φορά περιέρχονται σε τέτοια έκταση περιβαλλοντικές ρυθμίσεις σε ένα διεθνές κείμενο που επιχειρεί τη ρύθμιση του θαλάσσιου χώρου.

Η Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον τον Ιούνιο του 1972 αποτελεί τον πρώτο σταθμό, με τη συμμετοχή εκπροσώπων από 113 κράτη. Η σύγκληση της αποφασίστηκε με την Απόφαση της Γενικής Συνέλευσης της 3<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1968 (Resolution XXIII) με σκοπό να προσδιοριστεί από κοινού δράση για διατήρηση και βελτίωση του περιβάλλοντος καθώς και ενεργοποίηση των προσπαθειών προς αυτήν την κατεύθυνση. Πρόκειται

<sup>244</sup> Μέθοδοι που στηρίζονται σε μακρόχρονη και ειρηνική πρακτική.

<sup>245</sup> Βλ. και σε Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γρ., 1990, όπ.π.,σελ.190-191 και Ρούκουνα Εμμ., Διεθνές Δίκαιο (I), Αθήνα, εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, 1982, σελ.195-209

<sup>246</sup> Dwivedi P., Political Science and the Environment, International Social Science Journal No 109, 1989, σελ. 377-390

<sup>247</sup> Τσάλτας Γρ., Από τη διακήρυξη του Ρίο για το περιβάλλον και την ανάπτυξη στην πολιτική διακήρυξη του Γιοχάνεσμπουργκ για την αειφόρο ανάπτυξη, στο: Γιοχάνεσμπουργκ 2002, Το περιβάλλον μετά τη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την αειφόρο ανάπτυξη, Πρακτικά Συνεδρίου-Ρόδος, Δεκέμβριος 2002, επιμ. Τσάλτας Γρ., Αθήνα, εκδ. Σιδεράς Ι., 2003, σελ.37

<sup>248</sup> Ειδικότερα το XI Μέρος της Σύμβασης

για ένα κείμενο που αποκρυσταλλώνει ένα αριθμό κανόνων σε παγκόσμιο επίπεδο με στόχο τη μελλοντική εφαρμογή τους για τη προστασία του περιβάλλοντος συνολικά.

Συνέπεια της συνδιασκέψεως ήταν αφενός η «Διακήρυξη και το Σχέδιο Δράσης» με 109 Συστάσεις και οι θεμελιώδεις αρχές που απορρέουν από αυτή και αφετέρου η δρομολόγηση ίδρυσης του προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον UNEP, η οποία συστήθηκε τον ίδιο χρόνο με Απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ.<sup>249</sup>

Η Συνδιάσκεψη αντανακλώντας τα οικονομικά και πολιτικοκοινωνικά πλαίσια της εποχής περιορίζεται στο να αναδείξει το ενδιαφέρον για το περιβάλλον κάτω από την κοινωνική σκοπιά περιστρέφοντας το θέμα της διακήρυξης γύρω από τέσσερις σημαντικούς παράγοντες: λαοί, πηγές, περιβάλλον, ανάπτυξη.

Το προοίμιο της διακήρυξης καταγράφει την ανάγκη, ευρύτητα και σύνθεση του θέματος, ενώ το σύνολο του κειμένου δείχνει αμέριστη εμπιστοσύνη στην επιστήμη και στις τεχνικές μέσω των οποίων θα επιτραπεί στον άνθρωπο να καλυτερεύσει ο περιβάλλον του.

Στις αρχές 2 έως και 5 γίνεται περιγραφή του αντικειμένου της κατάστασης του περιβάλλοντος και των φυσικών πηγών, στις αρχές 6 και 7 πραγματεύεται τη ρύπανση οικοσυστημάτων και του θαλασσιού περιβάλλοντος, στις αρχές 13-15 αναλύονται οι ακολουθητέες μέθοδοι για διαχείριση του περιβάλλοντος και στις αρχές 18-20 καταγράφεται η αναγκαιότητα για υλοποίηση των κυρίαρχων στόχων μέσω της επιστημονικής έρευνας, της τεχνικής προόδου, της ανταλλαγής επιστημονικών πληροφοριών καθώς και της μεταφοράς της τεχνολογίας. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των κρατών σχετικά με την προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος περιγράφονται στις αρχές 18-20, ενώ από πολλούς η αρχή 21 θεωρείται και η σημαντικότερη αφού έμμεσα οριοθετεί την προστασία των περιβαλλοντικών στοιχείων μεταξύ των μελών της διεθνούς κοινότητας, μια και τα περιβαλλοντικά στοιχεία ανήκουν σε συγκεκριμένες κρατικές οντότητες, επιφορτισμένες με το καθήκον προστασίας και το δικαίωμα εκμετάλλευσης.<sup>250</sup> Είναι ιδιαίτερης μνείας το γεγονός, ότι στην Διακήρυξη της Στοκχόλμης για το Περιβάλλον γίνεται για πρώτη φορά σε επίσημο διεθνή κείμενο χρήση του όρου θαλάσσια ρύπανση,<sup>251</sup> με την υιοθέτηση του ορισμού της Ομάδας Ειδικών του Ο.Η.Ε., για τις Επιστημονικές Πλευρές της Θαλάσσιας Ρύπανσης.<sup>252</sup>

---

<sup>249</sup> Για το ρόλο της Συνδιάσκεψης της Στοκχόλμης στην προστασία του περιβάλλοντος βλέπε Σαμιώτης Γ. και Τσάλτας Γρ., 1990,όπ.π.και Odede A.,International Environmental law from Stockholm to Rio- An interview of past lessons and future challenges-Environmental policy and Law, Vol.22, No 2,1992,σελ 88-105

<sup>250</sup> Σύμφωνα με τη αρχή 21 : «States have, in accordance with the Charter of the United Nations and the principles of international law, the sovereign right to exploit their own resources pursuant to their own environmental policies, and the responsibility to ensure that activities within their jurisdiction or control do not cause damage to the environment of other States or of areas beyond the limits of national jurisdiction»

<sup>251</sup> Το ίδιο έτος γίνεται χρήση του όρου θαλάσσια ρύπανση και στην Σύμβαση του Όσλο από Απορρίψεις, και Σύμβαση του Λονδίνου από Απορρίψεις

<sup>252</sup> Σύμφωνα με το Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution ως marine pollution θεωρείται « the introduction by man, directly and indirectly, of substances or energy into the marine environment (including estuaries) resulting in such deleterious effects as harm to living resources, hazards to human health, hindrance to marine activities including fishing, impairment of quality of use of sea water and reduction of amenities», δηλ. Ρύπανση της θάλασσας είναι η άμεση ή έμμεση εισαγωγή από τον άνθρωπο ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον περιλαμβανομένων και των εκβολών ποταμών, με αποτέλεσμα βλάβη στους ζώντες πόρους, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, εμπόδια στις θαλάσσιες δραστηριότητες περιλαμβανομένης της αλιείας, χειροτέρευση της ποιότητας του θαλάσσιου νερού και μείωση των δυνατοτήτων χρήσης του για ψυχαγωγικούς σκοπούς



Εκτός όμως από τη Διακήρυξη στο πλαίσιο της Διάσκεψης της Στοκχόλμης δημιουργήθηκε και μία δέσμη 109 Συστάσεων (Recommendations), οι οποίες και αποτελούν το Πρόγραμμα Δράσης. Σχετικές με τη θαλάσσια ρύπανση είναι οι Συστάσεις 86-94, ενώ με το θαλάσσιο περιβάλλον σχετίζονται και έτερες Συστάσεις όπως οι αριθμ. 46-50 που αναφέρεται στους αλιευτικούς πόρους και το θαλάσσιο περιβάλλον και οι αριθμ. 34-38 που αφορούν τη δημιουργία φυσικών πάρκων.

Αν και η Διακήρυξη της Στοκχόλμης εντάσσεται στους soft law κανόνες, εντούτοις αναγνωρίζει την υποβάθμιση των ζώντων οργανισμών και την αναγκαιότητα προστασίας και βελτίωσης του περιβάλλοντος για τις παρούσες και μέλλουσες γενιές και αποτέλεσε τη βάση για σύνταξη συμβάσεων σε επιμέρους τομείς του περιβάλλοντος π.χ. Σύμβαση της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από τη Ρύπανση.

Δεύτερος σταθμός στην πορεία του διεθνούς δικαίου του περιβάλλοντος, υπό την ευρεία έννοια, αποτέλεσε η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (UNCED) που πραγματοποιήθηκε στο Rio de Janeiro τον Ιούνιο του 1992 ως αποτέλεσμα της πορείας που χάραξε η Απόφαση 44/228 της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ,<sup>253</sup> με αιτία την ημερομηνία της συμπλήρωσης εικοσαετίας από την Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης και με τη συμμετοχή 178 κρατών. Σε αυτή τη Συνδιάσκεψη μετά τις οικονομικές και πολιτικοκοινωνικές εξελίξεις που συντελέστηκαν την προηγούμενη εικοσαετία θίγεται πλέον η ουσιαστική πλευρά της προστασίας του περιβάλλοντος. Η διεθνής κοινότητα αλλάζει την σκοπιά της περιβαλλοντικής πολιτικής και συνδέει την αναπτυξιακή διαδικασία με το περιβάλλον εντάσσοντας την περιβαλλοντική προστασία σε παραμέτρους οικονομικές και πολιτικές.<sup>254</sup>

Στις 14 Ιουνίου του 1992 η Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη υιοθετεί, με σχετική απόφαση μετά πρόταση της Βραζιλίας: α) Τη Διακήρυξη του Rio για το περιβάλλον και την ανάπτυξη, β) Τον οδηγό 21 (Agenda 21)<sup>255</sup> και γ) την Δήλωση Αρχών για τη διαχείριση, διατήρηση και αυτοσυντηρούμενη ανάπτυξη των δασών όλων των τύπων.<sup>256</sup> Τα παραπάνω αποτελούν νομικά κείμενα μη δεσμευτικού χαρακτήρα τα οποία υιοθετήθηκαν με consensus από την Συνδιάσκεψη και σύμφωνα με την σχετική Απόφαση θα προωθούνταν για ανάλογη διαδικασία αποδοχής τους σε τακτική σύνοδο του ΟΗΕ.

Σημαντικές αρχές αποτελούν οι 15<sup>η</sup> αρχή που αφορά τη πρόληψη, η 18<sup>η</sup> και 19<sup>η</sup> που αφορά τη ενημέρωση και πληροφόρηση, η 27<sup>η</sup> που υπογραμμίζει την ανάγκη για περαιτέρω εξέλιξη του διεθνούς δικαίου στον τομέα της αειφόρου ανάπτυξης,<sup>257</sup> η 13<sup>η</sup> που αφορά την ευθύνη και η προαναφερόμενη σε συνδυασμό με τη 16<sup>η</sup>, όπου επανακατοχυρώνεται ο βασικός πλέον κανόνας, ο ρυπαίνων πληρώνει, μέσα από την

<sup>253</sup> Re solution 44/228,22-12-1989

<sup>254</sup> Γρηγορίου Π.,κ.ά.,1993, σελ.22.

<sup>255</sup> Συνέχεια της παγκόσμιας πολιτικής δράσης ήταν δημιουργία στην 47<sup>η</sup> Σύνοδο του ΟΗΕ (1992) της Commission on Sustainable Development. (Επιτροπή για την αυτοσυντηρούμενη ανάπτυξη), με σκοπό την προώθηση υλοποίησης του Οδηγού 21 καθώς και των άλλων κειμένων που υιοθετήθηκαν από την UNCED.

<sup>256</sup> Για το κείμενο της Διακήρυξης του Rio βλέπε σχετικά στο Γρηγορίου, Π., Σαμιώτης, Γ., Τσάλτας Γρ., 1993, όπ.π., σελ. 183-188.

<sup>257</sup> Κατά Pallemerts η μη χρήση το όρου «διεθνές περιβαλλοντικό δίκαιο» στην Διακήρυξη του Rio, ενώ αντιθέτως η χρήση του όρου «διεθνούς δικαίου στο πεδίο της αειφόρου ανάπτυξης», στην αρχή 27 υποκρύπτει ότι το περιβαλλοντικό δίκαιο κινδυνεύει να περιοριστεί σε απλό παράρτημα του διεθνούς δικαίου ανάπτυξης και να υπαχθεί στην οικονομική λογική. (βλ Pallemerts, M., Διεθνές δίκαιο περιβάλλοντος, (μετ. Μπαϊρακτάρης Ε.), στο Οικολογικές τάσεις του διεθνούς δικαίου, (επιμ εκδ. Χατζηκωνσταντίνου Κ.), Αθήνα, εκδ. Σίδερης, 1996,σελ.72).

αξιολόγηση του περιβαλλοντικού κόστους.<sup>258</sup> Στο 17<sup>ο</sup> κεφάλαιο της Agenda 21 αναφέρεται η ανάγκη προστασίας των ωκεανών και όλων των κατηγοριών των θαλασσών, συμπεριλαμβανομένων των κλειστών και ημίκλειστων θαλασσών, όπως το Αιγαίο, η Μεσόγειος, αλλά και των παράκτιων περιοχών, καθώς και η προστασία και λελογισμένη χρήση και ανάπτυξη των ζώντων στους χώρους αυτού πόρων. Βασικό συμπέρασμα της Συνδιάσκεψης του Ρίο είναι ότι κάθε αναπτυξιακή δράση, για να θεωρείται βιώσιμη, εμπεριέχει ή πρέπει να εμπεριέχει την περιβαλλοντική, οικονομική και κοινωνική διάσταση.

Επίσης τέθηκαν σε υπογραφή δύο Συμβάσεις στα πλαίσια της Συνδιάσκεψης, για την Βιολογική Ποικιλομορφία<sup>259</sup> και η Σύμβαση πλαίσιο για την Αλλαγή του Κλίματος και συγκεντρώθηκαν 153 υπογραφές κρατών συμπεριλαμβανομένης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.<sup>260</sup>

Η πίεση που άσκησαν οι οικολογικές οργανώσεις στην υιοθέτηση όσο το δυνατόν πιο προοδευτικών θεωρήσεων στην περιβαλλοντική προστασία ήταν σημαντική. Πέραν ότι ο Ο.Η.Ε. έχει μόνιμη συνεργασία με μη κυβερνητικές οικολογικές οργανώσεις, στις εργασίες της Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη στο Rio de Janeiro, οι οικολογικές οργανώσεις λειτούργησαν σε δύο επίπεδα. Στο πρώτο, όσοι διαπιστεύτηκαν, έλαβαν μέρος στην επίσημη διπλωματική συνδιάσκεψη ως παρατηρητές, και στο δεύτερο πραγματοποίησαν παράλληλα με τη συνδιάσκεψη, σύμφωνα με τη παράδοση της αντίστοιχης Συνδιάσκεψης της Στοκχόλμης, τη δική τους «εναλλακτική διάσκεψη κορυφής».<sup>261</sup> Αποτέλεσμα της Συνδιάσκεψης του Ρίο είναι ο ρόλος των οικολογικών οργανώσεων να αναβαθμιστεί ακόμη περισσότερο, μέσα από τις Αποφάσεις της, (Οδηγός 21 κλπ.) και να αναγνωριστούν ως υποκείμενες δράσης για την υλοποίηση της αυτοσυντηρούμενης ανάπτυξης λόγω του μεγαλύτερου βαθμού της ανεξαρτησίας που θεωρήθηκε ότι διακρίνει τις ενέργειές τους. Στις παραπάνω Αποφάσεις δίνονται οδηγίες στις κυβερνήσεις και σε ιδιωτικούς φορείς να επιχορηγήσουν το έργο τους και να ενισχύσουν τη δράση τους. Έτσι θεσμοποιείται η εμπλοκή των Μ.Κ.Ο. στα περιφερειακά και παγκόσμια περιβαλλοντικά καθεστώτα, ενώ σε μερικές περιπτώσεις η θεσμοποίηση αυτή προσλαμβάνει ακόμα και τη μορφή συμβουλευτικών καθεστωτικών οργάνων.

Επίσης αποτέλεσμα του Ρίο ήταν η προώθηση δύο θεσμικών σχημάτων για την αντιμετώπιση της προβληματικής σχέσης «περιβάλλον-ανάπτυξης»: της Επιτροπής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη,<sup>262</sup> και του αναδομημένου Παγκόσμιου Ταμείου για το Περιβάλλον.<sup>263</sup>

<sup>258</sup> Αναλυτικά Γρηγορίου, Π., κ.α., 1993,όπ.π.,σελ.79

<sup>259</sup> Ως βιολογική ποικιλομορφία εννοείται σύμφωνα με το άρθρο 2, η ποικιλία των ζώντων οργανισμών πάσης προέλευσης συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων και των χερσαίων, θαλάσσιων και υδάτινων οικοσυστημάτων και οικολογικών συμπλεγμάτων των οποίων αποτελούν μέρος. Περιλαμβάνεται εδώ η ποικιλομορφία εντός των ειδών μεταξύ όλων των ειδών και των οικοσυστημάτων.

<sup>260</sup> Η Σύμβαση για την Βιολογική Ποικιλομορφία παραμένει ανοικτή προς υπογραφή στην έδρα του ΟΗΕ από τις 15 Ιουνίου 1992 ως 4 Ιουνίου 1993 σύμφωνα με το άρθρο 33 της Σύμβασης. Ενώ με το άρθρο36 η Σύμβαση τίθεται σε ισχύ την ενενηκοστή ημέρα από την ημερομηνία κατάθεσης του τριακοστού εγγράφου επικύρωσης έγκρισης ή προσχώρησης. Ιδιαίτερη δημοσιότητα δόθηκε στην άρνηση των ΗΠΑ να υπογράψει την Σύμβαση, βλέπε Γρηγορίου Π.,κ.ά.,1993,όπ.π.,σελ. 142.

<sup>261</sup> Βλέπε όπ.π.,σελ.51.

<sup>262</sup> Commission for Sustainable Development (C.S.D.), στο πλαίσιο του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου του Ο.Η.Ε. (ECO.SO.C.)

<sup>263</sup> Το Παγκόσμιο Ταμείο για το Περιβάλλον, Global Environment Facility (G.E.F.), συστήθηκε κατ' αρχήν ως πρόγραμμα πιλοτικό, τον Απρίλιο του 1991 και αναδομήθηκε το Μάρτιο του 1994 με την αποδοχή του από 73 κράτη τότε και 174 σήμερα.

Η Επιτροπή λόγω του μεγάλου καταλόγου των προς συζήτηση θεμάτων της και επιφορτισμένη με την εκτέλεση ελέγχων της απόδοσης κρατών και διεθνών οργανισμών αναφορικά με την εφαρμογή της Agenda 21 και με την σχετική ανάπτυξη συστάσεων, την προαγωγή διαλόγου και την οικοδόμηση συμπράξεων παγκόσμιας περιβαλλοντικής διαχείρισης πέτυχε μερικώς το έργο της,<sup>264</sup> ενώ αξιοσημείωτο είναι και το έργο του Παγκόσμιου Ταμείου για το Περιβάλλον με τις χρηματοδοτικές του δραστηριότητες σε εστιακές περιοχές (focal areas), όπως βιοποικιλότητα, διεθνή ύδατα κλπ,<sup>265</sup> διαδραματίζει ένα σημαντικό καταλυτικό παράγοντα στην σχέση οικολογίας και ανάπτυξης.

Μετά την ολοκλήρωση των εργασιών της Συνδιάσκεψης του Ρίο, τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας απεφάσισαν ομόφωνα την ενεργοποίηση διαδικασιών ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής πολιτικής σε όλες τις σχετικές κοινοτικές πολιτικές. Έκφραση αυτού αποτελεί η Σύνοδος των Υπουργών Περιβάλλοντος των κοινοτικών εταίρων που έγινε στο Gleneagles της Σκωτίας στις 20 Σεπτεμβρίου 1992, όπου ενέκρινε την εισήγηση του αρμόδιου για θέματα περιβάλλοντος επιτρόπου Van Miert, η οποία μεταξύ άλλων περιελάμβανε και τη δέσμευση των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας να ενσωματώσουν στο εσωτερικό δίκαιο τις ειδικές διατάξεις, που διευκολύνουν τη διαδικασία εναρμόνισης της προστασίας του περιβάλλοντος με οποιαδήποτε άλλη πολιτική προβληματική για την ανάπτυξη και την αναγκαιότητα εμπλουτισμού του κοινοτικού δικαίου με διατάξεις, οι οποίες διευκολύνουν κυρίως την ταχεία επικύρωση των συμβάσεων που αφορούν την Βιολογική Ποικιλότητα.<sup>266</sup>

Στην εικοσαετή πορεία από την Στοκχόλμη στο Ρίο σημαντικά γεγονότα αποτέλεσαν, η δημιουργία της Παγκόσμιας Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, γνωστή ως επιτροπή Brundtland,<sup>267</sup> (WCED), με την Απόφαση 38/161 της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ,<sup>268</sup> με έδρα το Μάιο του 1984 τη Γενεύη και η δημοσίευση της έκθεσης της Επιτροπής «Το Κοινό μας Μέλλον» (Our Common Future),<sup>269</sup> τον Απρίλιο του 1987, αφού προηγήθηκε η τελική συνάντηση της Επιτροπής και ολοκληρώθηκαν οι ουσιαστικές εργασίες της τον Φεβρουάριο του 1987, στο Τόκιο.<sup>270</sup> Στην Επιτροπή μετείχαν πολιτικοί, επιστήμονες, τεχνοκράτες και επιχειρηματίες ως μια προσπάθεια προσέγγισης του θέματος από διαφορετικές οπτικές έτσι ώστε το αποτέλεσμα να αποτελεί έναν συμβιβασμό του πολιτικού, επιστημονικού και επιχειρηματικού χώρου.

Η συμβολή της Επιτροπής μέσω της Έκθεσης στην προστασία του περιβάλλοντος ήταν αφενός η ανάλυση των βασικών παραμέτρων που συνθέτουν το

<sup>264</sup> Ραυτόπουλος Ε., Όψεις της διαδρομής του Διεθνούς Δικαίου του Περιβάλλοντος από τη Στοκχόλμη στο Γιοχάνεσμπουργκ, στο: Γιοχάνεσμπουργκ 2002, Το περιβάλλον μετά τη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την αιφόρο ανάπτυξη, Πρακτικά Συνεδρίου-Ρόδος, Δεκέμβριος 2002, επιμ. Τσάλτας Γρ., Αθήνα, εκδ. Σιδεράς Ι., 2003, σελ. 88

<sup>265</sup> Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι αποτέλεσε το χρηματοδοτικό μηχανισμό της Σύμβασης του Ο.Η.Ε. για τη Βιοποικιλότητα το 1992. Το Ταμείο διασφαλίζει τους πόρους του μέσα από επίσημες Συνόδους Τροφодότησης, κάθε τέσσερα χρόνια με κράτη-δότες. Στην πρώτη σύνοδο μετείχαν 32 κράτη (1994) δεσμευμένα για χρηματοδότηση 2 δις. δολαρίων, στη δεύτερη 35 (1998) για 2,75 δις. δολαρίων και στην τρίτη 32 (2002) για ποσό 3 δις. δολαρίων

<sup>266</sup> Περισσότερα βλέπε, Γρηγορίου Π. κ.ά., 1993, ό.π., σελ. 66-67.

<sup>267</sup> Όνομα της Προέδρου της Επιτροπής Dr. Gro Harlem Brundtland

<sup>268</sup> Βλέπε Απόφαση 38/161, 19-12-83, 38<sup>th</sup> Session

<sup>269</sup> WCED, 1987, ό.π.

<sup>270</sup> Η επιτροπή επίσημα διέκοψε τις εργασίες της στις 31/12/1987 όμως η δημιουργημένη στην Γενεύη υποδομή εξακολουθεί να λειτουργεί με τη μορφή «κέντρου για το Κοινό μας Μέλλον» (The Center for our Common Future) με αντικείμενο την προώθηση φιλοπεριβαλλοντικών πολιτικών σε διεθνές επίπεδο και ειδικότερα στόχων της Έκθεσης Brundtland

περιβαλλοντικό πρόβλημα παγκόσμια, στην παραδοχή μιας σύνθετης αλληλεξάρτησης μεταξύ περιβαλλοντικών, οικονομικών, κοινωνικών και πολιτικών προβλημάτων και παραγόντων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο<sup>271</sup> και η πρόταση για αναπροσδιορισμό της ανάπτυξης, με εισαγωγή του όρου της αυτοσυντηρούμενης ανάπτυξης,<sup>272</sup> και αφετέρου (σε πρακτικό επίπεδο) η έναρξη νέων διεργασιών σε διεθνείς κυβερνητικούς οργανισμούς (ΟΗΕ κ.λ.π) και σε εθνικούς (κυβερνήσεις) με αντικείμενο τους προαναφερόμενους προβληματισμούς και τις προτάσεις της Έκθεσης.

Ανάμεσα στις δύο προαναφερθείσες Συνδιασκέψεις, έχουμε μια σημαντική εξέλιξη που αφορά στην προσπάθεια της διεθνούς κοινότητας για επαναπροσδιορισμό της έννοιας του αναπτυξιακού φαινομένου πέραν της μονοδιάστατης οικονομικής του θεώρησης. Στο Ρίο γίνεται αποδεκτή η απόλυτη σχέση που αναπτύσσεται ανάμεσα στην περιβαλλοντική πολιτική και στην οικονομική αύξηση και το τρίπτυχο οικονομική αύξηση, κοινωνική ανάπτυξη και περιβαλλοντική προστασία και διαχείριση αποτελεί έκτοτε τους τρεις βασικούς πυλώνες του αναπτυξιακού φαινομένου.

Αποτέλεσμα τούτου είναι και ο τίτλος που έφερε η τρίτη Συνδιάσκεψη στο Γιοχάνεσμπουργκ τον Αύγουστο του 2002 με τη συμμετοχή 165 κρατών, ως Αειφόρο Ανάπτυξη, επιθυμώντας να καταδείξει ότι η αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων περνά απαραίτητα από την αποτελεσματική αντιμετώπιση του αναπτυξιακού φαινομένου. Με στόχο την περαιτέρω εξέλιξη στην αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού προβλήματος συγκεντρώθηκαν στο Γιοχάνεσμπουργκ περίπου 60.000 εκπρόσωποι κυβερνήσεων και Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων (ΜΚΟ).<sup>273</sup>

Τα σοβαρά όμως βήματα των προηγούμενων ετών έπεσαν στο κενό λόγω της αδυναμίας της συνδιασκέψεως του Γιοχάνεσμπουργκ να προχωρήσει μπροστά, εμμένοντας σε ένα πολιτικό ευχολόγιο, τη Πολιτική Διακήρυξη. Παράγοντες που επηρέασαν το αποτέλεσμα αυτό μπορούν να θεωρηθούν το νέο σκηνικό της διεθνούς κοινότητας, αμέσως μετά την κατάρρευση του ανατολικού πόλου του διπολικού συστήματος και την αναγνώριση στην πράξη της παντοδυναμίας της μίας μεγάλης οικονομικής και στρατιωτικής δύναμης, σε συνδυασμό με τα γεγονότα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου του 2001, που ήταν αρκετά νωπά. Συγκεκριμένα, κατά τη Συνδιάσκεψη διαμορφώθηκαν τρεις ομάδες κρατών με διαφορετικές προσεγγίσεις και κατευθύνσεις για την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού προβλήματος. Η πρώτη ομάδα περιελάμβανε τα κράτη της Ε.Ε., ενισχυόμενα με την ομάδα των κρατών υπό ένταξη, με την πιο φιλοπεριβαλλοντική στάση,<sup>274</sup> η δεύτερη ομάδα περιελάμβανε την Ιαπωνία, τις Η.Π.Α., τον Καναδά, την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία, γνωστή

<sup>271</sup> WCED 1987, ο.π. σελ.37-38

<sup>272</sup> Ως αυτοσυντηρούμενη ή βιώσιμη ή αειφόρος ανάπτυξη νοείται η ανάπτυξη η οποία ανταποκρίνεται στις ανάγκες του παρόντος χωρίς να περιορίσει την δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιούν τις δικές τους ανάγκες βλέπε WCED 1987, ο.π. σελ.43 απόδοση του όρου sustainable development. Περισσότερα δεξ «Νέα Οικολογία, τευχ. 69,91, 93 και 94 και Redclift M.,1987,όπ.π.. Η επίτευξη της συναρτάται άμεσα με την αναδιαμόρφωση της οικονομίας σε μία περιβαλλοντικά ορθολογική κατεύθυνση, σε συνδυασμό με τη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής.

<sup>273</sup> Οι Μ.Κ.Ο που απέστειλαν εκπροσώπους, ξεπέρασαν τις 5.000.

<sup>274</sup> Η αειφόρος ανάπτυξη αποτέλεσε μετά το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτερμποργκ βασικό συστατικό για το νέο κοινωνικοοικονομικό μοντέλο που θέλει να δημιουργήσει η Ε.Ε. ως το 2010. Έτσι όπως θα δούμε και σε έτερο κεφάλαιο του εκπονήματος η αειφορία ως ολιστική πολιτική και όχι απλώς μια τομεακή πολιτική για το περιβάλλον έρχεται να προστεθεί δίπλα στους στόχους τη ανταγωνιστικής οικονομίας που προβλέπει η Στρατηγική της Λισσαβόνας» συνδεδεμένη οργανικά μαζί της και εκφραζόμενη ως έκφανση στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος με την προσπάθεια Ενιαίας Ναυτιλιακής Πολιτικής

και ως JUSCANZ από τα αρχικά των κρατών που τη συγκροτούν, με επίκεντρο της θεώρησής τους την κυριαρχία του διεθνή εμπορίου στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης,<sup>275</sup> και η ομάδα που συγκροτείται από τα αναπτυσσόμενα κράτη, η γνωστή ως G-77, με την οποία συντάχθηκε αρκετές φορές και η Κίνα, που υπό καθεστώς φτώχειας, το όραμα για κοινωνικοοικονομική ευμάρεια αποτελούσε αυτοσκοπό, με την προσπάθεια υιοθέτησης και ευθυγράμμισης με τα αμερικάνικα πρότυπα ανάπτυξης, ακόμη και εκτός μιας φιλοπεριβαλλοντικής δράσης.

Τελικά η διεθνής κοινότητα οδηγήθηκε στις 34 παραγράφους της Διακήρυξης του Γιοχάνεσμπουργκ που αναπτύσσονται σε 5 ενότητες με αφηρημένες σε περιεχόμενο, αλλά και τίτλο, όπως «Από το παρελθόν στο μέλλον», «Από τη Στοκχόλμη στο Γιοχάνεσμπουργκ», «Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε», «Το μέλλον είναι πολυμέρεια», «Κάνοντας το πραγματικότητα» κλπ. Ακόμα και η ενότητα αριθμ. 4 με τίτλο «Η δέσμευσή μας για βιώσιμη ανάπτυξη» περιορίζεται στην αναγνώριση, καταγραφή και προσδιορισμό των πλέον σημαντικών προβλημάτων της σύγχρονης μορφής της ανθρωπότητας, χωρίς έστω μια ηθική, αν όχι υποχρεωτική (αφού ούτως ή άλλως πρόκειται για soft law) δέσμευση. Και το παράδοξο είναι ότι ακόμη και αυτή η «χαλαρή» Πολιτική Διακήρυξη, δεν κατάφερε από την αρχή να αποτελέσει ένα Σχέδιο καθολικά αποδεκτό, αλλά αποτέλεσε αντικείμενο διαπραγμάτευσης στο πλαίσιο των επίσημων εργασιών της Συνδιάσκεψης.

Πέραν της Διακήρυξης οι εργασίες της Συνδιάσκεψης κατέληξαν στην υιοθέτηση του Προγράμματος Εφαρμογής και των Κλειδιών-Συμπερασμάτων της Συνόδου.<sup>276</sup>

Η δημιουργία ενός Παγκόσμιου Περιβαλλοντικού Οργανισμού, που είχε προωθηθεί από κράτη-μέλη της Ε.Ε., με σκοπό να αντισταθμίσει τις επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης, εξασθένησε λόγω ασυμφωνιών εντός της ίδιας Ε.Ε., αλλά και αντιστάσεις εκ μέρους αρχικά του G-77. Είναι γεγονός ότι στα πλαίσια της Διάσκεψης η υπεροχή της ελευθερίας του διεθνούς εμπορίου έναντι της προστασίας του περιβάλλοντος δεν αμφισβητείται.<sup>277</sup>

Έτσι η μέθοδο του διακηρυκτικού δικαίου των προηγούμενων δεκαετιών, η οποία είχε προωθήσει σημαντικά τις εξελίξεις στο χώρο του διεθνούς δικαίου, με την καταγραφή του στιγμιαίου εθίμου, κινδυνεύει να μετεξελιχθεί σε απλή, έγγραφη

<sup>275</sup> Ο Αμερικάνος υπουργός από το βήμα της Συνδιάσκεψης αναφέρει: «Τα πάντα είναι εμπόριο», βλ. αναλυτικά, Τζαναβάρα Χαρ., Σκέψεις και εμπειρίες από τη Διάσκεψη στο Γιοχάνεσμπουργκ, στο: Γιοχάνεσμπουργκ 2002, Το περιβάλλον μετά τη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την αειφόρο ανάπτυξη, Πρακτικά Συνεδρίου-Ρόδος, Δεκέμβριος 2002, επιμ. Τσάλτας Γρ., Αθήνα, εκδ. Σιδερός Ι., 2003,σελ.279-280. Η σύμπλευση των κρατών που συγκρότησαν την παραπάνω ομάδα έγινε κυρίως σε ζητήματα όπως οι εναλλακτικές μορφές ενέργειας, βιοποικιλότητα –βιοτεχνολογία, κλιματική αλλαγή κ.λ.π.

<sup>276</sup> βλ. αντίστοιχα, World Summit on Sustainable Development, Johannesburg, Plan of Implementation, <http://www.johannesburgsummit.org/html/documents> και World Summit on Sustainable Development, Johannesburg, Key Outcomes of the Summit, U.N./DESA.

<sup>277</sup> Βλέπε αναλυτικά Μπερδήμας Αντ., Η Συνδιάσκεψη του Γιοχάνεσμπουργκ και η προστασία του περιβάλλοντος στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου στο: Γιοχάνεσμπουργκ 2002, Το περιβάλλον μετά τη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την αειφόρο ανάπτυξη, Πρακτικά Συνεδρίου-Ρόδος, Δεκέμβριος 2002, επιμ. Τσάλτας Γρ., εκδ. Σιδερός Ι., Αθήνα 2003,σελ.161-166. Αντιπαρέβαλε τη θεώρηση που διατυπώνει ο Ραντόπουλος Ε., 2003, όπ.π., σύμφωνα με την οποία, στην προσπάθεια να υπερβεί το σκόπελο της ιεράρχησης σχέσεων συμβατικών περιβαλλοντικών και διεθνούς εμπορίου καθεστώτων η Συνδιάσκεψη κατέληξε στη διατήρηση και προαγωγή του διαμορφούμενου πλαισίου εξέλιξης της σχέσης των σχετικών καθεστώτων με κατεύθυνση την «αμοιβαία υποστηρικτικότητα», που εκ πρώτης όψεως, αυτή η αοριστία επιτρέπει και διευκολύνει τη διατήρηση και εξέλιξη της υπάρχουσας δια-καθεστωτικής διασύνδεσης σε πορεία βιώσιμης ανάπτυξης,σελ.92-96.

αξιολόγηση των αποτελεσμάτων κάποιας συνάντησης ανάμεσα στους αρχηγούς κρατών και κυβερνήσεων της διεθνούς κοινότητας του 21<sup>ου</sup> αιώνα.

Μία ίσως λιγότερο προβεβλημένη των προηγούμενων Συνδιασκέψεων πράξη, αλλά αξιομνημόνευτη είναι αυτή η οποία υιοθετήθηκε από τον Ο.Η.Ε. στις 28 Οκτωβρίου 1982 και συνίσταται στον Παγκόσμιο Χάρτη για τη Φύση, με 111 ψήφους θετικές και μία αρνητική.<sup>278</sup> Παρόλο που είναι ένα διεθνή μη υποχρεωτικό κείμενο, αποτελεί μέχρι σήμερα το πιο συγκροτημένο για την προστασία της φύσης και ειδικότερα της άγριας ζωής. Οι αρχές που διατυπώνει και οι εξειδικευμένες του προβλέψεις αποτελούν συνισταμένη των υπάρχουσών τάσεων για το συγκεκριμένο θέμα σε σειρά διεθνών συμβάσεων και διακηρύξεων που ακολούθησαν. Ο Παγκόσμιος Χάρτης για τη Φύση αποτελείται από το Προοίμιο, τις Γενικές Αρχές, τις Λειτουργίες και την Υλοποίηση-Εφαρμογή. Στο Προοίμιο αναγνωρίζεται ότι το ανθρώπινο γένος αποτελεί τμήμα της φύσης η οποία θεωρείται στήριγμα και απαραίτητη προϋπόθεση για τη δημιουργία και τη συνέχιση του ανθρώπινου πολιτισμού, καθώς και η μοναδικότητα κάθε μορφής ζωής και η αναγκαιότητα προστασίας της άσχετα από τους υπάρχοντες ανθρώπινους κώδικες αξιών. Επίσης επισημαίνεται η αρνητική επίδραση της υποβάθμισης των φυσικών οικοσυστημάτων στο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό υπόβαθρο του πολιτισμού. Από τις Γενικές Αρχές αξίζουν να μνημονευθούν στο παρόν εκπόνημα, το άρθρο 1 όπου αναφέρονται ότι οι πολεμικές και επιθετικές δραστηριότητες είναι υποβαθμιστικές για τη φύση, που θα πρέπει να προστατευθεί, το άρθρο 3 στο οποίο τονίζεται η αναγκαιότητα υπαγωγής όλων των χερσαίων και θαλάσσιων περιοχών της γης στο προστατευτικό καθεστώς των αρχών του Χάρτη. Στο τρίτο τμήμα του Χάρτη, τις Λειτουργίες, τίθενται τα πλαίσια άσκησης των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων ώστε να αποφευχθούν οι περιβαλλοντικές βλάβες, τονίζοντας ότι η προστασία και η ορθολογική χρήση της φύσης πρέπει να αποτελεί απαραίτητο στοιχείο και προϋπόθεση της ανάπτυξης σε όλες τις εκφάνσεις της.<sup>279</sup> Τελειώνοντας με το τρίτο τμήμα που το συνιστούν τα άρθρα 6-13, από τα άρθρα 6b και 11c προκύπτει ότι η προληπτική πολιτική προστασίας προϋποθέτει εξαντλητική μελέτη των ενδεχομένων συνεπειών των προγραμματιζόμενων επεμβάσεων με μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων οι οποίες θα αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση των αρνητικών συνεπειών στο φυσικό περιβάλλον. Το τελευταίο τμήμα του Χάρτη που αφορά την Υλοποίηση-Εφαρμογή αποτελείται από τα άρθρα 14-24 αναφέρει ότι ουσιαστικό στοιχείο για την εφαρμογή του Χάρτη αποτελεί η προσαρμογή της νομοθεσίας και πρακτικής των κρατών στις Αρχές του (άρθρα 14 και 22). Η αποφυγή των στρατιωτικών δραστηριοτήτων που έχουν καταστροφικές συνέπειες για τη φύση μνημονεύονται στο άρθρο 20, η υποχρέωση να υπάρχει δυνατότητα και τα μέσα για την ικανοποίηση των ατόμων και την αποκατάσταση της ζημιάς ή υποβάθμισης του περιβάλλοντος στο άρθρο 23 και τέλος στα άρθρα 21 και 22 αναφέρεται η κυριαρχία των κρατών στους φυσικούς πόρους, το πρόβλημα των διασυνοριακών ζημιών καθώς και η διεθνή συνεργασία σε θέματα προστασίας (συμπεριλαμβανομένης και της ανταλλαγής πληροφοριών και διεξαγωγής διαβουλεύσεων), τονίζοντας την υποχρέωση των χωρών να δρουν με τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγονται οι

---

<sup>278</sup> Των Η.Π.Α.

<sup>279</sup> άρθρο 7 : «In the planning and implementation of social and economic development activities, due account shall be taken of the fact that the conservation of nature is an integral part of those activities»

διασυνοριακές βλάβες των φυσικών οικοσυστημάτων, αλλά και οι βλάβες σε χώρους εκτός εθνικής δικαιοδοσίας.<sup>280</sup>

Τελειώνοντας, τα μη υποχρεωτικού χαρακτήρα διεθνή κείμενα, μπορούμε να σταθούμε στην Τελική Πράξη του Ελσίνκι, τον Αύγουστο του 1975, στο πλαίσιο της Διάσκεψης Ασφάλειας και Συνεργασίας στη Ευρώπη. Το σχετικό κείμενο επαναλαμβάνει σε συγκεκριμένα σημεία τη Διακήρυξη της Στοκχόλμης, ενώ παράλληλα αναφέρεται άμεσα ή έμμεσα στην προστασία της άγριας ζωής, στην αναγκαιότητα προστασίας της φύσης για τις παρούσες και μέλλουσες γενιές, στη σύνδεση αυτής της προστασίας με την ευημερία και την οικονομική ανάπτυξη των λαών καθώς και στη διεθνή συνεργασία στους τομείς που μπορούν να βελτιώσουν το επίπεδο της παρεχόμενης προστασίας. Ενδεικτική περίπτωση αποτελεί τμήμα του Παραρτήματος όπου αναφέρεται: «...Έκαστον των μετεχόντων Κρατών, συμφώνως προς τας αρχάς του Διεθνούς Δικαίου και εν πνεύματι συνεργασίας, οφείλει να μεριμνήση ίνα αι δραστηριότητες αι πραγματοποιημέναι επί του εδάφους του μη προκαλούν δυσμενείς επιπτώσεις επί του περιβάλλοντος εις έτερον Κράτος, ή εις περιοχάς κειμένας πέραν των ορίων της εθνικής δικαιοδοσίας τους...Επιβεβαιούται ότι η προστασία και η βελτίωση του περιβάλλοντος ως και η προστασία της φύσεως και η ορθολογική χρησιμοποίησις των πόρων της προς το συμφέρον της παρούσης και των μελλοντικών γενεών, αποτελούν έργον μείζονος σημασίας διά την ευημερίαν των λαών και την οικονομικήν ανάπτυξιν απασών των χωρών...».<sup>281</sup>

Επιπρόσθετα στα ανωτέρω, άξιο μνείας είναι και η Διακήρυξη της Αδριατικής που υπογράφηκε στις 13 Ιουλίου του 1991, από τους Υπουργούς Εξωτερικών Ελλάδας, Ιταλίας, Γιουγκοσλαβίας, Αλβανίας και τον Επίτροπο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για περιβαλλοντικά θέματα. Στην διακήρυξη αυτή εκφράζεται η πολιτική βούληση των κρατών-μελών της Αδριατικής Πρωτοβουλίας και των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για την διάσωση και αναβάθμιση της Αδριατικής Θάλασσας.

Τα παραπάνω παγκόσμιου και περιφερειακού επιπέδου μη υποχρεωτικά κείμενα, παρόλο που δεν είναι τα μοναδικά, αφού τις τελευταίες δεκαετίες μια σειρά διεθνών συνδιασκέψεων, οργάνων και οργανισμών στα πλαίσια των δραστηριοτήτων τους διαμορφώνουν διεθνή κείμενα μη υποχρεωτικού χαρακτήρα, που άμεσα ή έμμεσα αποκλειστικά ή σε κάποιο βαθμό αναφέρονται στο θαλάσσιο περιβάλλον και στην προστασία του, εντούτοις αποτελούν αντιπροσωπευτικές περιπτώσεις των διεθνών τάσεων.

## 2. Hard Law

Σε αντιδιαστολή με το soft law η διεθνής κοινότητα έστω και με πιο αργό ρυθμό από ότι συμβαίνει με το soft law οδηγήθηκε μέσω ποικίλων διαδικασιών στην υιοθέτηση κειμένων- κανόνων υποχρεωτικού χαρακτήρα. Ο θαλάσσιος χώρος σε σχέση με το γενικότερο χώρο του περιβάλλοντος, είναι ο σημαντικότερος και πλέον λειτουργικός χώρος, για τη σύναψη ρυθμίσεων σε διακρατικό και διεθνή επίπεδο. Ιδιαίτερα μετά το 1970 παρουσιάζεται μια έντονη δραστηριότητα στην παραγωγή Συμβάσεων είτε σε διμερές επίπεδο, είτε σε περιφερειακό και παγκόσμιο.

Αν και ο ακριβής αριθμός των διμερών συμβάσεων των ρυθμίσεων αναφορικά με τη πρόληψη-καταστολή της λεγόμενης διασυνοριακής μόλυνσης, είναι δύσκολο να εξακριβωθεί, εντούτοις σε παγκόσμιο επίπεδο είναι γεγονός ότι ο αριθμός αυτός

<sup>280</sup> άρθρο 21d : «States...shall... Ensure that activities within their jurisdictions or control do not cause damage to the natural systems located within other states or in the areas beyond the limits of national jurisdiction»

<sup>281</sup> Σαμιώτης Γ. , Τσάλας Γρ., 1990, όπ.π.,σελ.188-189 και Βλάχος Γ.,1999, όπ.π.,σελ383-389.

δεν υπερβαίνει τον αντίστοιχο των πολυμερών συμβάσεων, ενώ τείνει όλο και περισσότερο να μειωθεί, αφού τόσο από την οικονομική προσέγγιση, όσο και από την οικολογική, που σχετίζεται με τη φύση του θαλάσσιου περιβάλλοντος το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης ξεπερνά τα σύνορα δύο και μόνο κρατών, και αφορά το σύνολο της διεθνούς κοινότητας.

Κι αν στα γενικότερα θέματα δικαίου περιβάλλοντος η διεθνής κοινότητα άργησε να ενεργοποιηθεί, στο χώρο της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος η διεθνής κοινότητα από το 1954 με τη Διεθνή Σύμβαση «περί πρόληψης της ρυπάνσεως της θαλάσσης δια πετρελαίου», δραστηριοποιείται από νωρίς. Διεθνή Σύμβαση που ο εθνικός νομοθέτης κύρωσε μαζί με την τροποποίησή του 1962, με το Ν.Δ. 4599/1966.

Ο Έλληνας νομοθέτης γνωρίζοντας αφενός ότι η Ελλάδα στηρίζει με ποικίλους τρόπους την οικονομία της στο θαλάσσιο χώρο<sup>282</sup> και ότι η θάλασσα δεν γνωρίζει σύνορα, προσπάθησε από νωρίς να προστατεύσει αυτό το αγαθό όχι μόνο με την διαμόρφωση ενός εθνικού νομοθετήματος, αλλά και με τη σύναψη διεθνών συμβάσεων υποχρεωτικού χαρακτήρα.

Η ένταξη μάλιστα της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και το Κοινοτικό Δίκαιο συνετέλεσε σε αυτό το έργο. Άλλωστε μπορεί να υποστηρίξει κανείς ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση με τους κανονισμούς και τις ρυθμίσεις που έχει υιοθετήσει, ιδιαίτερα τα τελευταία έτη συμβάλλει σημαντικά στο τομέα της νομοθετικής πολιτικής της προστασίας του περιβάλλοντος.

Πέραν της Ε.Ε. σπάνια έχουμε Αποφάσεις υποχρεωτικού χαρακτήρα, αφού σε τυπικό επίπεδο αυτό προσκρούει στην περιορισμένη αρμοδιότητα των διεθνών οργάνων να θεσπίζουν υποχρεωτικούς κανόνες και να επιβάλλουν την εφαρμογή τους.

Πρέπει τέλος να επισημανθεί, ότι οι διεθνείς οργανισμοί αποτελούμενοι από κράτη διαφορετικού οικονομικού και πολιτικοκοινωνικού επιπέδου με αντιτιθέμενα πολλές φορές συμφέροντα και διαφορετική πολιτισμική κουλτούρα δύσκολα μπορούν να συναινέσουν στην υιοθέτηση ενός υποχρεωτικού χαρακτήρα κειμένου (Σύμβαση), δεδομένου ότι ο καταναγκαστικός χαρακτήρας εμπεριέχει την επιβολή κυρώσεων και αντίστοιχους μηχανισμούς επιβολής αν και η διεθνής πρακτική καταδεικνύει ότι οι διεθνείς μηχανισμοί επιβολής είναι ανεπαρκής αλλά και πολλές φορές ενεργούν επιλεκτικά.

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ** **ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ**

Το διεθνές νομικό καθεστώς που ρυθμίζει σε παγκόσμιο επίπεδο την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των ακτών από την απόρριψη καθ' οιονδήποτε τρόπο, λειτουργικά ή ατυχηματικά, πάσης φύσεως λυμάτων και αποβλήτων εντάσσεται στο πλαίσιο του Ο.Η.Ε. και κυρίως του εξειδικευμένου οργάνου του, Ι.Μ.Ο.

Ως πρώτη διεθνή σύμβαση παγκοσμίου χαρακτήρα μπορεί να θεωρηθεί η Διεθνή Σύμβαση του 1954, στις Βρυξέλλες, για την πρόληψη της ρύπανσης της

---

<sup>282</sup> Στον πρωτογενή τομέα (π.χ. αλιεία), στο δευτερογενή (π.χ. βιομηχανίες, ναυπηγεία διυλιστήρια) και τριτογενή (τουρισμό, εμπορική ναυτιλία).



θάλασσας από πετρέλαιο, γνωστή και ως OILPOL.<sup>283</sup> Στην Συνδιάσκεψη για την ίδρυση της Σύμβασης μετείχαν 32 κράτη που αντιπροσώπευαν το 95% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Ήταν από η πρώτη διεθνή σύμβαση που έβαζε όρια στην λειτουργική απόρριψη.<sup>284</sup> Η σύμβαση απαγόρευε την απόρριψη πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μίγματος σε αναλογία 100 p.p.m. (parts per million) σε απόσταση λιγότερο από 50 μίλια από την πλησιέστερη ακτή και σε ορισμένες ειδικές περιοχές π.χ. Μαύρη Θάλασσα, Βαλτική κλπ.. Η εφαρμογή της άρχισε το 1958 και με το πέρασμα του χρόνου υπέστη τροποποιήσεις ως μια προσπάθεια προσαρμογής στα νέα δεδομένα της εξέλιξης της τεχνολογίας σε συνδυασμό με την αύξηση περιπτώσεων μόλυνσης της θάλασσας. Το 1962 και μετά από νέα ερευνητικά δεδομένα η παραπάνω σύμβαση τροποποιείται με περισσότερα αυστηρά μέτρα για τις απορρίψεις πετρελαίου στη θάλασσα π.χ. καθιέρωση ζώνης των 100 μιλίων αντί των 50, ενώ το 1969 ακολούθησαν νέες τροποποιήσεις σύμφωνα με τις οποίες τα δεξαμενόπλοια δύναται να απορρίπτουν πετρέλαιο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού μόνο με τη μέθοδο του LOT,<sup>285</sup> εφόσον το ποσοστό απόρριψης δεν υπερβαίνει τα 60 λίτρα το κάθε μίλι και η συνολική ποσότητα απόρριψης δεν υπερβαίνει το 1/15.000 της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου. Το νομικό καθεστώς της σύμβασης επικρίθηκε με κύριους άξονες ότι το σύστημα L.O.T. δεν ισχύει σε μικρής χρονικής διάρκειας ταξίδια, όπως τα ενδομεσογειακά, επίσης η σύμβαση αφορούσε μόνο την ηθελημένη απόρριψη και ότι αναφερόταν μόνο στο πετρέλαιο ως ρυπαντή. Το 1971 γίνονται νέες τροποποιήσεις με τις οποίες καλύπτονται και οι ατυχηματικές περιπτώσεις (προσάραξη ή σύγκρουση δεξαμενόπλοιων),<sup>286</sup> και θεσπίζονται όρια στις διαστάσεις των δεξαμενών φορτίου, ενώ εντάσσεται και η περιοχή Great Barrier Reef της Αυστραλίας στις ειδικές περιοχές προστασίας, οι τροποποιήσεις όμως δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ.

Ο επόμενος σταθμός του διεθνούς δικαίου βρίσκεται στο πλαίσιο της Πρώτης Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, στη Γενεύη το 1958, με αποτέλεσμα την κατάρτιση τεσσάρων συμβάσεων με θέματα κυριαρχίας, χρήσης και διαχείρισης του θαλασσιού χώρου. Αυτό είχε ως συνέπεια τη μη κυριαρχία της περιβαλλοντικής διάστασης και την οριακή περιβαλλοντική ρύθμιση στη σύμβαση για την Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα, καθώς και στη σύμβαση για την Ανοιχτή Θάλασσα, ενώ με την σύμβαση για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Βιολογικών Πόρων της Ανοιχτής Θάλασσας, που περιέχει εκτεταμένες ρυθμίσεις για τη διαχείριση των βιοτικών πόρων, υπήρχε μέριμνα για την προστασία της θάλασσας και των βιολογικών της πόρων (United Nations Conference on the Law of the Sea-UNCLOS I). Στο άρθρο 19 της σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και το Εθνικό Δίκαιο επιτρέπετο στο παράκτιο κράτος να πάρει τα αναγκαία μέτρα κατά

<sup>283</sup> Οι πρώτες εκτιμήσεις για παρουσία πετρελαίου στη θάλασσα έγιναν μετά το πέρας του Α Παγκοσμίου Πολέμου με πρώτη χώρα την Βρετανία και κατόπιν της Η.Π.Α. βλ. σχετ. Βλάχος Γ., 1999, ό.π., σελ.292-293. Επίσης προσπάθειες διεθνών συμβάσεων για θαλάσσια θέματα είχαμε το 1914 στη διάσκεψη του Λονδίνου με αφορμή το ναυάγιο του Τιτανικού, το έτος 1929, που τέθηκε σε ισχύ το 1933, το έτος 1948 με την πρωτοβουλία της Βρετανίας που τέθηκε σε ισχύ το 1952 και του έτους 1960 με την πρώτη προσπάθεια του I.M.O. που τέθηκε σε ισχύ το 1965, όμως οι συμβάσεις αυτές δεν αναφέρονταν στην προστασία του περιβάλλοντος.

<sup>284</sup> Στην λειτουργική απόρριψη εντάσσονται οι απορρίψεις κατά την λειτουργία του πλοίου π.χ. απόρριψη ακάθαρτου έρματος στη θάλασσα (μίγμα νερού/ πετρελαίου), απόρριψη καταλοίπων από την πλύση των δεξαμενών.

<sup>285</sup> Το L.O.T. (Load-on-Top) αποτέλεσε ένα σύστημα φθηνότερης λύσης για την απόρριψη πετρελαίου στο οποίο είχε καταλήξει μετά από διασκέψεις ο I.M.O. με την συμμετοχή και των ιδιωτικών εταιριών SHELL & EXXON, το 1963, λόγω του υψηλού κόστους κατασκευής εγκαταστάσεων σταθμών υποδοχής καταλοίπων που προέβλεπε το προηγούμενο καθεστώς της διεθνούς σύμβασης.

<sup>286</sup> Σε αυτό συνετέλεσε το ναυάγιο του Torrey Canyon στις ακτές της Βρετανίας το 1967

ενός αλλοδαπού εμπορικού πλοίου που ρυπαίνει τα χωρικά του ύδατα. Επίσης, στη σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα, και συγκεκριμένα στο άρθρο 24 αναφέρεται η υποχρέωση κάθε κράτους να ρυθμίζει θέματα θαλάσσιας ρύπανσης από απορρίψεις πετρελαίου, από πλοία ή αγωγούς ή από την εξερεύνηση και εκμετάλλευση του βυθού, λαμβάνοντας υπόψη τις υπάρχουσες συμβάσεις που σχετίζονται με το θέμα, καθώς επίσης στο άρθρο 25 αναφέρεται συμπληρωματικά η υποχρέωση του παράκτιου κράτους να λαμβάνει μέτρα για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τις απορρίψεις ραδιενεργών καταλοίπων.<sup>287</sup>

Ακολουθεί η Διεθνής Σύμβαση για την Επέμβαση στη Ανοικτή Θάλασσα σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο του 1969 με το πρωτόκολλο του 1973.<sup>288</sup> Η παραπάνω σύμβαση ήταν αποτέλεσμα του προβληματισμού που ετέθη στον Ι.Μ.Ο., για το δικαίωμα επέμβασης ενός κράτους σε πλοίο που βρίσκεται στην ανοικτή θάλασσα.<sup>289</sup> Κατά το άρθρο 1 της σύμβασης το κράτος μπορεί να πάρει τα αναγκαία μέτρα στην ανοικτή θάλασσα για την πρόληψη, μείωση και καταπολέμηση κάθε κινδύνου που απειλεί τις ακτές του από ρύπανση ή απειλή ρύπανσης από πετρέλαιο, όμως τα μέτρα αυτά δεν εφαρμόζονται σε πολεμικά ή κυβερνητικά πλοία που δε χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς (άρθρο 5). Το 1973 προστέθηκε στην σύμβαση και ένα Πρωτόκολλο, με το οποίο επεκτείνονταν η δικαιοδοσία του κράτους και σε ρυπαντές εκτός του πετρελαίου, όμως αυτό ακόμη δεν έχει τεθεί σε ισχύ, παρόλο που η σύμβαση ισχύει από το 1975. Το νομικό καθεστώς που δημιούργησε η σύμβαση δέχτηκε επικρίσεις και από τα παράκτια κράτη γιατί περιορίζει το δικαίωμα άμυνας και κατάστασης ανάγκης για αυτά τα κράτη, αλλά και από τα περικλειστά, επειδή παρέχει μεγάλη διακριτική ευχέρεια, όπως επίσης και γιατί περιορίζει τόσο η σύμβαση, όσο και το πρωτόκολλο τη δράση στην ανοικτή θάλασσα (διεθνή ύδατα), αφήνοντας εκτός την αποκλειστική οικονομική ζώνη (Α.Ο.Ζ.). Έτσι ενώ αναγνωρίζονται κυριαρχικά δικαιώματα παρόμοια με αυτά της υφαλοκρηπίδας για την έρευνα, εκμετάλλευση και διατήρηση των φυσικών πόρων στην Α.Ο.Ζ. όπως επίσης και ασκείται δικαιοδοσία σχετικά με την τοποθέτηση και χρησιμοποίηση τεχνητών νησιών και εγκαταστάσεων, για θέματα αλιείας, παραγωγής ενέργειας κ.λ.π., δεν μπορεί να ληφθούν μέτρα για την καταπολέμηση ενδεχόμενης ρύπανσης στην περιοχή αυτή. Η προαναφερόμενη, ίσως αντιφατική παρατήρηση, υφίσταται γιατί η Α.Ο.Ζ. ως νομικός όρος υιοθετήθηκε το 1982, στην Σύμβαση του Montego Bay<sup>290</sup> δηλ. πολύ αργότερα από την παρούσα σύμβαση.

Παρόμοιο αντικείμενο με την παραπάνω σύμβαση έχει και η Διεθνής Σύμβαση Δημοσίου Δικαίου του 1969, σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται σε κράτη να πάρουν τα αναγκαία μέτρα στα διεθνή ύδατα, ώστε να προληφθεί, ελαττωθεί ή να εξαλείφει πλήρως κίνδυνος, σοβαρός και άμεσος στις ακτές του κράτους από πετρελαϊκή

<sup>287</sup> Όμως σκοπός της σύμβασης αυτής που μέχρι σήμερα έχει περιορισμένη συμμετοχή κρατών και αμφισβητήθηκε γρήγορα είναι η προαγωγή της διεθνούς συνεργασίας για την επίλυση των προβλημάτων αλιείας και προστασίας των ζωντανών οργανισμών από την υπερεκμετάλλευση, και όχι η θαλάσσια ρύπανση βλ. Τσάλτας Γρ. και Κλάδη - Ευσταθοπούλου Μ., Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις, Αθήνα, ΠΑΣΠΕ, 1986

<sup>288</sup> Convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties

<sup>289</sup> Ως έναρξη του προβληματισμού θεωρείται όταν η κυβέρνηση της Βρετανίας επικρίθηκε το 1967, κατόπιν του βομβαρδισμού που έπραξε στο πλοίο Torrey Canyon, όταν αυτό βρισκόταν μετά από ατύχημα, στην ανοικτή θάλασσα προσπαθώντας να μειώσει τη ρύπανση, βάζοντας φωτιά στο φορτίο. Μάλιστα το θέμα τέθηκε στον Ι.Μ.Ο.

<sup>290</sup> Σύμφωνα με τη Σύμβαση του Montego Bay (UNCLOSIII), Α.Ο.Ζ. συνιστά η ζώνη ανοικτής θαλάσσιας της οποίας το εύρος εκτείνεται μέχρι 200 ν.μ. από τις γραμμές βάσης που υπολογίζεται η αιγιαλίτιδα ζώνη.

ρύπανση μετά από ατυχήματα, είτε ναυτιλιακά, είτε ως αποτέλεσμα διεργασιών που έχουν σχέση με τέτοια ατυχήματα.

Πριν προχωρήσουμε σε έτερη διεθνή σύμβαση που ασχολείται με την θαλάσσια ρύπανση, θεωρείται σκόπιμο να μνημονευθεί και η σύμβαση Ramsar<sup>291</sup> που θεωρείται «ευαγγέλιο» για την προστασία των υγροτόπων. Η Σύμβαση υπογράφηκε το Φεβρουάριο του 1971 στην ιρακινή πόλη Ramsar, γι' αυτό και η σύμβαση φέρει το όνομά της και εντάχθηκε υπό την αιγίδα της U.N.E.S.C.O. Το ενδιαφέρον από πλευράς προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος έγκειται στο γεγονός ότι με το άρθρο 1 παραγρ.1 της ανωτέρω σύμβασης ως υγρότοποι ορίζονται έλη, τέλματα, περιοχές τύρφης ή νερών φυσικής ή τεχνηκής προελεύσεως μονίμων ή πρόσκαιρων, όπου το νερό γλυκό η υφάλμυρο, η αλμυρό ρέει ή είναι στατικό, συμπεριλαμβανομένων και εκτάσεων, οι οποίες καλύπτονται από θαλάσσιο νερό, βάθους σε άμπωτη όχι μεγαλύτερου από έξι μέτρα. Στο επόμενο άρθρο, το δεύτερο, τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν να καθορίσουν τους υγρότοπους, οι οποίοι ευρίσκονται στην επικράτεια τους και έχουν διεθνή ευθύνη για συντήρηση, διαχείριση, επιμέλεια ή ορθολογική εκμετάλλευσή τους. Μάλιστα μέσα στους υγρότοπους οφείλουν να δημιουργήσουν περιοχές ειδικής προστασίας και να μεριμνήσουν για την λήψη μέτρων ειδικών για την προστασία αυτών.

Στο διεθνή χώρο ακολουθεί η Διεθνή Σύμβαση «περί προλήψεως ρυπάνσεως της θάλασσης εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών» του 1972 που υπογράφηκε στο Λονδίνο, Μεξικό, Μόσχα και Ουάσιγκτον.<sup>292</sup> Η διεθνή αυτή σύμβαση ήρθε να καλύψει το κενό που υπήρχε μέχρι τότε για την μη πρόβλεψη μέτρων προστασίας από την απόρριψη καταλοίπων, τα οποία παράγονται στην ξηρά (π.χ. βιομηχανίες) και τα οποία απορρίπτονται στην θάλασσα είτε με πλοία, είτε με άλλα μέσα. Στο προοίμιο της Διεθνούς Συμβάσεως αναγνωρίζεται ότι το θαλάσσιο περιβάλλον και οι ζώντες οργανισμοί είναι ζωτικής σημασίας για την ανθρωπότητα και τονίζεται ότι συμφέρον του ανθρωπίνου γένους είναι να μην βλάπτεται η ποιότητα του θαλασσίου περιβάλλοντος και οι φυσικοί πόροι, αφήνοντας να διαφανεί η ανθρωποκεντρική προσέγγιση της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η αναγνώριση όμως στο προοίμιο της Σύμβασης του γεγονότος ότι η δυνατότητα της θάλασσας να αφομοιώνει τα απορρίμματα και να τα καθιστά αβλαβή, καθώς και η ικανότητα να αναγεννά τους φυσικούς πόρους δεν είναι απεριόριστη, αρχίζει δειλά να θέτει σε προβληματισμό την μέχρι τότε οικονομική ανάπτυξη. Ως Dumping, δηλ. απόρριψη ορίζεται η εναπόθεση στην θάλασσα αποβλήτων ή γενικά καταλοίπων τα οποία δεν παράγονται από την λειτουργική διαδικασία του πλοίου ή του αεροσκάφους, αλλά ακρήστων υλικών και καταλοίπων, στα οποία προέρχονται από πλοία ή αεροσκάφη και απορρίπτονται σκοπίμως στην θάλασσα (άρθρο 3). Στην σύμβαση περιλαμβάνονται και τρία παραρτήματα. Στο πρώτο υπάρχει μια λίστα από χημικά στοιχεία και ενώσεις τους, καθώς και ουσίες, η απόρριψη των οποίων απαγορεύεται (π.χ. υδράργυρος, κάδμιο, ορυκτέλαια, υδρογονάνθρακες), στο δεύτερο υφίσταται λίστα με ουσίες, που μπορούν να απορριφθούν στη θάλασσα μετά από ειδικές άδειες (prior special permit) των αρμοδίων αρχών (π.χ. λιμενικές). Τέτοιες λιγότερο βλαπτικές ουσίες κατά τη σύμβαση είναι π.χ. το αρσενικό, χαλκός, μόλυβδος, φυτοφάρμακα. Τέλος, το τρίτο παράρτημα περιλαμβάνει ουσίες που επιτρέπεται η απόρριψη αυτών κατόπιν

<sup>291</sup> Η Ελλάδα με το ν.δ. 191/1974 κύρωσε τη σύμβαση, και έχει εντάξει περιοχές μεταξύ των οποίων και λιμνοθάλασσες και παραθαλάσσιες περιοχές, κόλποι π.χ. Μεσολογγίου, Πόρτο Λάγος, Αμβρακικού. Η σύμβαση οδήγησε στην αποδοχή του προγράμματος Natura 2000.

<sup>292</sup> London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Wastes and Other Matter, 1972.

έκδοσης αδείας γενικής μορφής (prior general permit).<sup>293</sup> Η σύμβαση αυτή τέθηκε σε ισχύ από το 1975, ενώ το 1978 και 1980 υιοθετήθηκαν τροποποιήσεις των παραρτημάτων, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην καύση των αποβλήτων στη θάλασσα κατόπιν έκδοσης ειδικής αδείας.<sup>294</sup>

Μετά τις επικρίσεις της OILPOL ότι δεν έχει την απαραίτητη υποδομή και περιορίζεται μόνο στο πετρέλαιο ως ρυπαντή, το Νοέμβριο του 1973 υπογράφεται από την διεθνή κοινότητα η Διεθνή Σύμβαση «για τη πρόληψη της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία»,<sup>295</sup> γνωστή και ως Marpol '73.<sup>296</sup> Με την νέα αυτή διεθνή σύμβαση, η μερική ισχύς της οποίας άρχισε στις 2 Οκτωβρίου του 1983, στοχεύετε η εξάλειψη της διεθνούς ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος τόσο από πετρέλαιο, όσο και από άλλες επιβλαβείς ουσίες. Καθιερώνονται ειδικές περιοχές, στις οποίες εντάσσεται και η Μεσόγειος,<sup>297</sup> με σταθερά και αυστηρά μέτρα ελέγχου της ρύπανσης. Στις περιοχές απαγορεύεται η απόρριψη από πλοία με d.w.t. μεγαλύτερη των 40.000. Η σύμβαση συνοδεύεται από πέντε Παραρτήματα και δύο Πρωτόκολλα. Το πρώτο παράρτημα αφορά την ρύπανση από πετρέλαιο,<sup>298</sup> το δεύτερο από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα,<sup>299</sup> το τρίτο από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα,<sup>300</sup> το τέταρτο από λύματα και το πέμπτο από απορρίμματα,<sup>301</sup> ενώ το πρώτο πρωτόκολλο ρυθμίζει υποχρεωτικές αναφορές περιστατικών ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες (άρθρο 8 της σύμβασης) και το δεύτερο τη διαδικασία διαιτησίας για διακανονισμό διαφωνιών (άρθρο 10 της σύμβασης).

Οι οικονομικές και τεχνικές δυσχέρειες που συνεπάγετο η επικύρωση της σύμβασης,<sup>302</sup> είχε ως αποτέλεσμα να καθυστερήσει αρκετά η ισχύς της, ενώ από την άλλη στο χρονικό διάστημα μετά το 1973 συνέβησαν αρκετά θαλάσσια ατυχήματα που προκάλεσαν εκτεταμένες ρυπάνσεις στην θάλασσα με αρνητικές επιπτώσεις για την τοπική οικονομία, στην αλιεία και στον τουρισμό.<sup>303</sup> Στο πλαίσιο των προαναφερόμενων οικονομικοκοινωνικών και πολιτικών συνθηκών, κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης για την Ασφάλεια των Δεξαμενόπλοιων και την Πρόληψη

<sup>293</sup> Στην ελληνική νομοθεσία η σχετική διαδικασία καθορίζεται από το νόμο 1147/81, ενώ η επιβολή κυρώσεων προβλέπονται από το ν.743/77.

<sup>294</sup> Το Dumping ως αντικείμενο έχουν και δύο περιφερειακού χαρακτήρα διεθνείς συμβάσεις: Η Oslo Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from ships and aircraft του 1972, που καλύπτει τη θαλάσσια περιοχή του Βορειοανατολικού Ατλαντικού, βόρεια μέχρι τις ανατολικές ακτές της Γροιλανδίας και το Βόρειο Ακρωτήριο και νότια μέχρι την Ισπανία (μάλιστα η συγκεκριμένη προηγείται κατά τρεις μήνες από τη Διεθνή Σύμβαση «περί προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών» του 1972), και η Διεθνή Σύμβαση της Βαρκελώνης του 1976, και συγκεκριμένα το Πρωτόκολλο αυτής που θα εξετάσουμε σε ιδιαίτερο κεφάλαιο γιατί αφορά τη Μεσόγειο, στην οποία αν εξαιρεθεί το στοιχείο του περιορισμού της εδαφικής κάλυψης δεν διαφέρει από την Διεθνή Σύμβαση «περί προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών» του 1972.

<sup>295</sup> International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

<sup>296</sup> Σύντμηση των λέξεων Maritime Pollution.

<sup>297</sup> Έτερες περιοχές που έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την Ελλάδα μια που η Μεσόγειος επικοινωνεί με αυτές είναι οι Μαύρη και Ερυθρά Θάλασσα, ενώ περιλαμβάνονται επίσης Η Βαλτική και ο Περσικός Κόλπος.

<sup>298</sup> Τέθηκε σε ισχύ από 02-10-1983

<sup>299</sup> Τέθηκε σε ισχύ από 06-04-1987

<sup>300</sup> Τέθηκε σε ισχύ από 01-07-1992

<sup>301</sup> Τέθηκε σε ισχύ από 31-12-1988

<sup>302</sup> Τόσο για το πλοίο όσο και στο κράτος με τις απαιτήσεις που καθιέρωνε (π.χ. ειδικό εξοπλισμό για το πλοίο και ευκολίες υποδοχής καταλοίπων για το κράτος)

<sup>303</sup> Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε τα ναυάγια του Argo Merchant το 1976 κοντά στις ακτές των Η.Π.Α. και του Amoco Cadiz το 1978 στις ακτές της Βρετανίας.

της θαλάσσιας ρύπανσης (TSSP) τον Οκτώβριο του 1978, υιοθετείται το Πρωτόκολλο του ίδιου έτους που συμπληρώνει τη σύμβαση. Στην υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου συνετέλεσε σε σημαντικό βαθμό και το γεγονός ότι ο Πρόεδρος των Η.Π.Α. εκείνη την περίοδο, Carter προχώρησε σε ένα σχέδιο δράσης για την πρόληψη της ρύπανσης, αλλά και την καταστολή της με ιδιαίτερα αυστηρά μέτρα, μέσα στα οποία ήταν η τοποθέτηση διπλών πυθμένων (double bottoms) σε όλα τα δεξαμενόπλοια πάνω από 20.000 d.w.t. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα παρά την απροθυμία των περισσοτέρων ναυτιλιακών κρατών να εγκρίνουν τις επικείμενες αλλαγές στις συμβάσεις, να επισπευτούν οι διαδικασίες επικύρωσης και να υιοθετηθεί το συγκεκριμένο Πρωτόκολλο με τα αυστηρότερα της προϋπάρχουσας κατάστασης μέτρα, κάτω από την απειλή της αμερικάνικης πρότασης που υποστήριζε τη μονομερή εφαρμογή. Στο Πρωτόκολλο του 1978 προσαρτάται Παράρτημα με τροποποιήσεις, βελτιώσεις και συμπληρώσεις, των Κανονισμών Παραρτήματος I της Marpol 73, ενώ τώρα πλέον συντομογραφικά αναφέρεται ως Marpol 73/78. Αξιοσημείωτο για την επίσπευση ισχύος της Marpol 73/78, ήταν ότι με το Πρωτόκολλο του 1978 υιοθετήθηκε ότι αρκούσε να γίνει αποδοχή του πρώτου παραρτήματος για να ισχύσει η σύμβαση και όχι τα κράτη που θα επικύρωναν τη σύμβαση να κατείχαν το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Η Marpol 73/78, διαφέρει από το προηγούμενο διεθνή ρυθμιστικό καθεστώς στο γεγονός ότι περιλαμβάνει περιπτώσεις ρυπάνσεως από πλοία γενικά και όχι μόνο πετρελαίου. Επίσης υποχρεώνει τα πλοία να εγκαταστήσουν ειδικό εξοπλισμό για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και καθιερώνει νέο τύπο βιβλίου πετρελαίου για τα πετρελαιοφόρα άνω των 150 GRT, ενώ υποχρεώνει τα πλοία άνω των 400 G.R.T.<sup>304</sup> να διαθέτουν δεξαμενές μεγάλης χωρητικότητας για την συγκέντρωση των βαρέων καταλοίπων, που παράγονται στους χώρους του μηχανοστασίου. Επίσης τα προαναφερόμενα πλοία υπόκεινται σε επιθεωρήσεις<sup>305</sup> για την έκδοση ειδικού πιστοποιητικού.<sup>306</sup> Ακόμη η σύμβαση επεκτείνεται σε διαχωρισμό των «υπαρχόντων» πλοίων και των «νέων», και για τα υπάρχοντα η εγκατάσταση νέου εξοπλισμού μπορεί να γίνει ύστερα από περίοδο χάριτος ανάλογα με το νεκρό βάρος ή τη χωρητικότητά τους.<sup>307</sup> Έτσι για τα «νέα» δεξαμενόπλοια πάνω από 600 τόνους d.w.t.<sup>308</sup> πρέπει να έχουν διπλό πυθμένα ή διπλό περίβλημα, ενδιάμεσο κατάστρωμα, ή οποιοδήποτε εναλλακτικό σχέδιο που μπορεί να εξασφαλίσει ίδιο επίπεδο προστασίας ενάντια στη ρύπανση από πετρελαιοειδή σε περιπτώσεις συγκρούσεων ή προσαράξεων. Όμως παρόλο που κατά τη σύμβαση απαιτείται από δεξαμενόπλοια που έχουν νεκρό βάρος μεταξύ 600 και 5.000 d.w.t. να έχουν μόνο διπύθμενα και όχι πλευρικές δεξαμενές με την προϋπόθεση ότι η συνολική χωρητικότητα κάθε δεξαμενής φορτίου δεν υπερβαίνει τα 700 κυβικά μέτρα, εντούτοις η εθνική νομοθεσία των Η.Π.Α. με την O.P.A. 1990 διατηρώντας την απαίτηση των διπλών τοιχωμάτων ακόμη και για την κατηγορία των μικρών αυτών δεξαμενόπλοιων ανατάρταξε και δημιούργησε σύγχυση στην αγορά.

Ως αυστηρότερα μέτρα της Marpol 73/78 μπορούν να θεωρηθούν οι αυξημένες επιθεωρήσεις που προβλέπονται καθώς και η απόρριψη πετρελαιοειδών από πλοία με

<sup>304</sup> Οι εξέδρες άντλησης πετρελαίου εξομοιώνονται με πλοία πάνω από 400 GRT

<sup>305</sup> Αρχικές, ενδιάμεσες, υποχρεωτικές και περιοδικές

<sup>306</sup> International Oil Pollution Prevention

<sup>307</sup> Περισσότερα βλ. Βλάχος Γ., 1999, ό.π., σελ305-312 και Μαλέρμπας Μ., Δίκαιο Προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος τόμος Β1, εκδοσ. Σταμούλης Αθ., Αθήνα 2003.

<sup>308</sup> Αναφέρεται σε δεξαμενόπλοια που : α) το συμβόλαιο ναυπήγησης θα γίνεται την ή μετά την 06-07-1993, β) οι εργασίες ναυπήγησης άρχισαν μετά την 06-01-1994 και γ) οι εργασίες ναυπήγησης θα έχουν ολοκληρωθεί μετά την 06-07-1996

αυστηρότερα κριτήρια π.χ. 15 p.p.m. για τα κατάλοιπα των σεντινών του μηχανοστασίου με στιγμιαίο ρυθμό απόρριψης μειωμένο σε 30 λίτρα ανά διανυόμενο ναυτικό μίλι, ενώ στην σύμβαση επανακαθιερώνονται οι ειδικές περιοχές: Μεσόγειος, Βαλτική, Μαύρη και Ερυθρά Θάλασσα, και Περσικός Κόλπος.

Πρέπει να επισημανθεί ότι παρόλο τις νέες ρυθμίσεις της Marpol 73/78, εκτός ελέγχου παραμένουν οι απορρίψεις που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου ή διάσωση ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και αυτή που είναι συνέπεια βλάβης, εφόσον το πλήρωμα δεν ενέργησε σκόπιμα ή αδιαφόρησε.

Η σύμβαση το 1997 στη Διεθνή Διπλωματική Διάσκεψη στο Λονδίνο συμπληρώθηκε με ένα νέο Πρωτόκολλο μετά του επισυναπτόμενου σε αυτό Παραρτήματος VI και στο οποίο εμπεριέχονται κανονισμοί για την πρόληψη ρύπανσης του αέρα από πλοία, όπου ρυθμίζονται θέματα εκπομπών, επιθεωρήσεων, πιστοποιητικών και μέσων ελέγχου, ενώ το Φεβρουάριο του 2004 στην ίδια πόλη υιοθετήθηκε νέο Παράρτημα, το αριθμ. VII σχετικά με τη διαχείριση θαλασσέρματος των πλοίων για την αποφυγή μεταφοράς επιβλαβών οργανισμών και ιζημάτων της θάλασσας.

Επόμενος σταθμός στο διεθνές δίκαιο είναι η Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της θάλασσας που υπογράφηκε στο Montego Bay ως κατάληξη των προσπαθειών της Τρίτης Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας με εργασίες που ξεκίνησαν το 1973 και κατέληξαν με τη συμμετοχή 157 Κρατών κατά τη τελευταία σύνοδο, στις 10 Δεκεμβρίου 1982, σε ένα μακροσκελές κείμενο, το οποίο αποτελείται από 320 άρθρα, που καλύπτουν 17 μέρη και αντίστοιχες διαφορετικές θεματικές. Το κείμενο ολοκληρώνεται με εννέα Παραρτήματα τα οποία αναφέρονται σε επιμέρους θέματα καθώς και σε ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος, όπως το Παράρτημα 1 που αναφέρεται στα θαλάσσια είδη μακρών αποδημιών. Νομοθετικά ο διεθνής νομοθέτης στη σύμβαση αυτή ακολούθησε τελείως διαφορετική τακτική σε σχέση με τη Γενεύη. Πράγματι, ενώ στη Γενεύη το 1958 υιοθετήθηκαν τέσσερις διαφορετικές συμβάσεις, τώρα όλο το φάσμα των θεμάτων επιλύεται σε ένα ενιαίο κείμενο, με συνέπεια τη διάχυση περιβαλλοντικών ρυθμίσεων σε όλη την έκταση της σύμβασης και αποκορύφωμα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος το Μέρος XII, όπου αναφέρεται στην «προστασία και διατήρηση του θαλασσίου περιβάλλοντος» (άρθρα 192-237).<sup>309</sup> Ο ορισμός της θαλάσσιας ρύπανσης που δίνεται εδώ σχεδόν επαληθεύει τον ορισμό που είχε διατυπώσει το 1970 η Ομάδα Ειδικών των Ηνωμένων Εθνών για τις Επιστημονικές Πλευρές της Θαλάσσιας Ρύπανσης (GESAMP) και είχε χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο της προπαρασκευαστικής φάσης της Συνδιάσκεψης του Ο.Η.Ε. για το Ανθρώπινο Περιβάλλον στη Στοκχόλμη το 1972. Στο άρθρο 230 η Διεθνή Σύμβαση προβλέπει χρηματικές ποινές που δύναται να επιβληθούν για τις παραβάσεις των εθνικών νόμων και κανονισμών ή των εφαρμοστέων διεθνών κανόνων και προτύπων για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος που διαπράχθηκαν από ξένα πλοία μέσα στη χωρική θάλασσα, πέραν της περίπτωσης σκόπιμης και σοβαρής πράξης ρύπανσης, και από ξένα πλοία εκτός χωρικής θάλασσας, ενώ παράλληλα επισημαίνει ότι κατά την διαδικασία επιβολής ποινών τα αναγνωρισμένα δικαιώματα του κατηγορουμένου θα τυγχάνουν σεβασμού.

Ο ορισμός της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν περιλαμβάνεται στο Μέρος XII, αλλά παρατίθεται στο άρθρο 1 του Μέρους I, που ορίζει ως ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος την απόθεση από τον άνθρωπο αμέσως ή εμμέσως

<sup>309</sup> Βλέπε περισσότερα, Βλάχος, Γεώργιος Π., Σαμιώτης, Γιώργος Δ. Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική και η νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, Αθήνα, Σάκκουλας Αντ. 1997, σελ.149επ. Επίσης, Βλάχος Γ., 2000, όπ.π., σελ.231επ.

ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων και των εκβολών ποταμών, η οποία έχει ως αποτέλεσμα ή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την επέλευση βλαβερών συνεπειών ή βλάβης στους βιολογικούς πόρους και την θαλάσσια ζωή, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρακώλυση των θαλασσιών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών και άλλων νομίμων χρήσεων της θάλασσας, πτώση της ποιότητας χρησιμοποίησης του θαλασσιού ύδατος και υποβάθμιση της αναψυχής.

Από τον ορισμό και μόνο διαφαίνεται το συνεχώς και νέο έδαφος που κερδίζει η οικολογική προσέγγιση της προστασίας του περιβάλλοντος αφού ρύπανση υφίσταται έστω και με έμμεσο τρόπο, με την αναφορά σε «απόθεση ουσιών ή ενέργειας βλαβερούς για την θαλάσσια ζωή». Φυσικά η αναφορά στον ορισμό και άλλων υποκειμένων προσβολής, όπως παρακώλυση θαλάσσιας και αλιευτικής δραστηριότητας είναι έκφανση των οικονομικών συντελεστών που πολλές φορές υποκρύπτονται σε μια διεθνή σύμβαση, ενώ η αναφορά σε συμπεριφορές που προσβάλλουν την ανθρώπινη υγεία και αναψυχή αποτελούν τις τελευταίες ρίζες της ανθρωποκεντρικής προσέγγισης, αφού θα μπορούσε κανείς να πει ότι, η αναφορά και μόνο σε «πτώση ποιότητας του ύδατος», και «βλάβης των βιολογικών πόρων και της θαλάσσιας ζωής» αρκούσε, επειδή αποτελούν πολύ πιο ήπιες μορφές βλάβης και κατά συνέπεια εμπεριέχουν και τις πιο βαριές.

Το Μέρος XII της Σύμβασης πέραν της ανάθεσης στα Κράτη-μέλη να αποφασίσουν για τις κυρώσεις, λειτουργεί και ως κατευθυντήριο κανόνας για την συνεργασία των επηρεαζόμενων ή επικείμενων επηρεασμού ρύπανσης Κρατών, για την συνεργασία με διεθνείς οργανισμούς, για γνωστοποίηση και πληροφόρηση περιστατικών ρύπανσης και για παροχή επιστημονικής και τεχνικής βοήθειας προς τα αναπτυσσόμενα Κράτη.

Σημαντικό άρθρο είναι το 192 στο Μέρος XII, με το οποίο καθιερώνεται η γενική υποχρέωση των κρατών για προστασία και διατήρηση του θαλασσιού περιβάλλοντος, ενώ η επιβεβαίωση του κυριαρχικού δικαιώματος των κρατών καταγράφεται στο άρθρο 193, όπου «τα κράτη έχουν κυριαρχικό δικαίωμα να εκμεταλλεύονται τους φυσικούς τους πόρους σύμφωνα με την περιβαλλοντική τους πολιτική» σε συνδυασμό με την παραγρ. 2 του άρθρου 194 όπου «τα κράτη πρέπει να λάβουν όλα τα μέτρα που είναι απαραίτητα προκειμένου εξασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες μέσα στην δικαιοδοσία ή τον έλεγχό τους διεξάγονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην προκαλείται ζημιά από ρύπανση σε άλλα κράτη και στο περιβάλλον τους».

Σημαντική διαφοροποιός μεταβλητή με αρκετές προϋπάρχουσες συμβάσεις είναι ότι στην παραγρ.3 του άρθρου 194, τα μέτρα που καλούνται να αναλάβουν τα κράτη καλύπτουν όλες τις πηγές ρύπανσης πέραν των πλοίων π.χ. τοξικά βλαβερά, ή επιζήμια προϊόντα και ουσίες χερσαίων πηγών ή ατμόσφαιρας, που καταλήγουν στη θάλασσα και εγκαταστάσεων και συσκευών, που λειτουργούν στο θαλάσσιο περιβάλλον π.χ. εξερεύνησης και εκμετάλλευσης φυσικών θαλασσιών και υποθαλάσσιων πόρων<sup>310</sup> κλπ. Στο άρθρο 211 ενσωματώνει τις μεγάλες συμβάσεις για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο (generally accepted international rules), επίσης στο άρθρο 217 αναφέρεται στην υποχρέωση του κράτους της σημαίας να

<sup>310</sup> Αποτελεί σημαντικότερο στοιχείο η ιδιαίτερη αναφορά για την λήψη μέτρων για τις υποθαλάσσιες δραστηριότητες όσον αφορά τη ρύπανση π.χ. εξερεύνηση πετρελαίου, αφού από το 1977 παγκοσμίως λειτουργούσαν με συνεχώς αυξανόμενο ρυθμό 436 μονάδες γεωτρήσεων πετρελαίου στην ανοικτή θάλασσα. Και εδώ έγκειται σημαντική διαφορά με την Marpol 73/78, όπου αφορά τις απορρίψεις από τους χώρους των μηχανοστασίων των μονίμων ή πλωτών γεωτρήσεων ή άλλων εξόδων μόνο δηλ. ως τη λειτουργική ρύπανση πλοίου που δεν είναι πετρελαιοφόρο.

λαμβάνει μέτρα κατά των πλοίων που ρυπαίνουν τη θάλασσα, ενώ στο άρθρο 228 προβλέπει ότι σε περίπτωση ρύπανσης εκτός ορίων της Αιγιαλίδας Ζώνης, το κράτος που υπέστη ζημία επιβάλλει κυρώσεις κατά του αλλοδαπού πλοίου, εφόσον το κράτος της σημαίας του πλοίου δεν προβεί σε κύρωση κατά του πλοίου μέσα σε έξι μήνες από το περιστατικό. Οι αστικές αγωγές για ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος, ρυθμίζονται στο άρθρο 229, ενώ οι εξαιρέσεις πλοίων βρίσκονται στο άρθρο 236 (π.χ. ξένα πολεμικά, βοηθητικά, σκάφη για κυβερνητικές υπηρεσίες κλπ). Σημαντικό άρθρο της Σύμβασης είναι και το άρθρο 235, που θέτει και οροθετεί θέματα διεθνούς ευθύνης σχετικά με την προστασία και διατήρησης του θαλασσιού περιβάλλοντος. Με την σύμβαση στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη, η ηθελημένη ρύπανση παραβιάζει το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης και το παράκτιο κράτος μπορεί να απαγορεύσει τη διέλευση του ξένου πλοίου (άρθρα 19 και 21), όπως επίσης τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία οφείλουν να ακολουθούν διαύλους που καθορίζονται από το παράκτιο κράτος (άρθρο 22). Πέραν των προαναφερομένων σημαντική είναι η συμβολή της στην καθιέρωση ορθολογικής διαχείρισης και προστασίας των ζωντανών οργανισμών, που τίθενται πια υπό την υπεύθυνη προστασία των παράκτιων Κρατών με την καθιέρωση Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης, ενώ στην Ανοιχτή Θάλασσα τα κράτη υποχρεώνονται να εξασφαλίσουν την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και των πόρων, αλλά δικαίωμα επέμβασης έχει μόνο το κράτος της σημαίας του πλοίου. Τέλος στο Παράρτημα VIII περιέχεται η διοργάνωση της λιγότερο δαπανηρής και περισσότερο ειδικευμένης και ταχείας ειδικής διαιτησίας που εφαρμόζεται επί διαφορών εξειδικευμένης μορφής, που αφορούν και τη προστασία περιβάλλοντος.<sup>311</sup>

Συνέπεια των ναυτικών ατυχημάτων του Exxon Valdez το 1989 στις ακτές της Αλάσκας και του Kharck-5 το ίδιο έτος στις ακτές του Μαρόκου, ήταν στη συνδιάσκεψη του Λονδίνου το 1990 με τη συμμετοχή 90 κρατών να υπογραφεί από τα 15, η Διεθνής Σύμβαση για την προετοιμασία, ανταπόκριση και συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο.<sup>312</sup> Όπως αναφέρει και ο τίτλος της σύμβασης, αποσκοπεί στη συνεργασία για την αντιμετώπιση περιστατικού έκτακτης ανάγκης και επισημαίνει την αναγκαιότητα ύπαρξης σχεδίων δράσης για κάθε πλοίο σε εθνικό και σε περιφερειακό επίπεδο, για την προετοιμασία και αντιμετώπιση πετρελαϊκής ρύπανσης από εμπορικά πλοία και εγκαταστάσεις ανοιχτής θάλασσας και τις ευκολίες υποδοχής στα λιμάνια.

Το προοίμιο της Σύμβασης παρουσιάζει ενδιαφέρον από δύο οπτικές. Μία οπτική συνίσταται, όχι στην απλή αναγνώριση της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, αλλά στην αναγνώριση της θαλάσσιας ρύπανσης ως «σοβαρής απειλής». Η δεύτερη οπτική συνίσταται στο συσχετισμό των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης με λοιπές Διεθνείς Συμβάσεις, τονίζοντας την συνέχεια στο δικαίκο διεθνή χώρο και την αλληλεξάρτηση. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι ελήφθησαν υπόψη η Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974, όπως τροποποιήθηκε και από την Διεθνή Σύμβαση πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας από πλοία του 1973 μετά του σχετικού σε αυτή Πρωτοκόλλου 1978, η Διεθνή Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για Ζημιές Ρυπάνσεως από πετρέλαιο του 1969 και η Διεθνή Σύμβαση περί Ιδρύσεως Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρυπάνσεως από πετρέλαιο του 1971, η επιτακτική ανάγκη ταχείας θέσεως σε ισχύ των Πρωτοκόλλων 1984 (των ανωτέρω Διεθνών Συμβάσεων), και το τμήμα XII της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Σημειώνεται

<sup>311</sup> Οι υπόλοιποι τομείς αφορούν την αλιεία, θαλάσσια επιστημονική έρευνα, ναυσιπλοΐα

<sup>312</sup> International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990.



επίσης η ανάθεση στον Ι.Μ.Ο. ως «οργανισμού», με το άρθρο 12 της Σύμβασης, θεμάτων σχετικά με την πληροφόρηση, μόρφωση, εκπαίδευση, τεχνική υπηρεσία και βοήθεια των συμβαλλομένων Μερών.

Οι κριτικές που δέχτηκε η συγκεκριμένη σύμβαση έγκειται κυρίως στο ότι παρόλο που στο άρθρο 12 φορέας υλοποίησης των σχεδίων είναι ο Ι.Μ.Ο., ο συγκεκριμένος οργανισμός έχει περιορισμένο προϋπολογισμό για να ανταποκριθεί στην χρηματοδότηση δράσεων καθαρισμού περιοχών,<sup>313</sup> καθώς επίσης και στο ότι ρυπαντική ουσία συνιστά μόνο το πετρέλαιο. Εντούτοις η σύμβαση αναγνωρίζει και ενισχύει την Μαγρολ, όταν υιοθετεί την αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει και αναλαμβάνει να αποζημιώσει τα θύματα της ρύπανσης.<sup>314</sup> Μετά από τις παραπάνω επικρίσεις το 2000 υπογράφεται μετά από σύγκλιση Διπλωματικής Διάσκεψης από τον Ι.Μ.Ο. Πρωτόκολλο, που συμπληρώνει την διεθνή σύμβαση, αναφερόμενο ειδικά σε περιστατικά πρόκλησης ρύπανσης από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες. Στην Διεθνή Σύμβαση και στο Πρωτόκολλο ως περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο ή επιβλαβείς ουσίες<sup>315</sup> εντάσσεται και περιστατικό που ενδέχεται να προκαλέσει απόρριψη. Παρατηρούμε σταδιακά να παγιώνονται ορισμοί ρύπανσης που ενέχουν την έννοια της διακινδύνευσης, αντανακλώντας περισσότερο προοδευτικές και οικολογικές θεωρήσεις του δικαίου.

Τελειώνοντας, αξίζει να σταθούμε και στα ραδιενεργά υλικά που η επικινδυνότητά τους και η συμβολή τους στο περιβαλλοντικό πρόβλημα έχει ήδη επισημανθεί στο παρόν εκπόνημα. Έτσι πρέπει να αναφέρουμε ότι το θέμα απασχόλησε τη Συνδιάσκεψη της Γενεύης το 1958 και στο άρθρο 25 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ανοιχτή Θάλασσα αναφέρεται συμπληρωματικά, στην υποχρέωση του παράκτιου κράτους να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τις απορρίψεις ραδιενεργών καταλοίπων, ενώ το 1972 υπογράφηκε η Συνθήκη του Λονδίνου για τα «Απόβλητα στην Θάλασσα», όπου αποφασίζεται η απαγόρευση ρίψης αποβλήτων υψηλής δραστηριότητας, επιτρέποντας την ρίψη αποβλήτων «μεσαίας» και «χαμηλής» δραστηριότητας, η οποία το 1992 τροποποιήθηκε έτσι ώστε από 01 Ιανουαρίου του 1994 απαγορεύθηκε πλήρως η απόρριψη ραδιενεργών και βιομηχανικών αποβλήτων στη θάλασσα. Αξίζει να μνημονευθεί και η Σύμβαση για την φυσική προστασία του πυρηνικού υλικού που υπεγράφη στη Βιέννη το 1980. Η διεθνής σύμβαση προβλέπει στο άρθρο 7 ως αξιόποινη πράξη κάθε πράξη διαχείρισης πυρηνικού υλικού, αποδοχή, κατοχή, χρήση, διασκορπισμός κλπ. και υποχρεώνει τα συμβαλλόμενα κράτη-μέλη να συστήσουν ποινές ως απειλή για τις παραπάνω περιγραφόμενες πράξεις, ανάλογα με την σοβαρότητα των πράξεων, εγκαθιδρύοντας και την αναγκαία ποινική δικαιοδοσία (άρθρο 8).<sup>316</sup>

Δεν θα μπορούσε να κλείσει το παρόν κεφάλαιο αν έστω και σε επίπεδο καταγραφής δεν αναφερόμασταν και σε μερικές διεθνείς συμβάσεις παγκόσμιου χαρακτήρα, οι οποίες δεν συνδέονται άμεσα με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, όμως ρυθμίζουν θέματα τα οποία με τον τρόπο τους συντελούν στην περιβαλλοντική προστασία. Επιγραμματικά οι σημαντικότερες απ' αυτές είναι η

<sup>313</sup> Βλάχος Γ., 1999,ό.π., σελ.317

<sup>314</sup> Μερικές από τις ρυθμίσεις της σύμβασης αποτέλεσαν τη βάση για τις ενέργειες του Ι.Μ.Ο. προκειμένου ελαχιστοποιηθούν οι οικολογικές καταστροφές που προκλήθηκαν από τις πολεμικές εχθροπραξίες στο Περσικό Κόλπο το 1991.

<sup>315</sup> Η έννοια «επιβλαβείς ουσίες» εμπεριέχεται στο άρθρο2 του ν.3100/03 που κυρώνει το «Πρωτόκολλο για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, του 2000».

<sup>316</sup> Κυρώθηκε με το ν.1636/86

Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (SOLAS 74/78),<sup>317</sup> το Πρωτόκολλο για την ασφάλεια Δεξαμενόπλοιων και Πρόληψη Ρύπανσης του 1978,<sup>318</sup> και η Διεθνής Σύμβαση περί Προτύπων Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών του 1978.<sup>319</sup>

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

Σε περιφερειακό επίπεδο από τις πιο σημαντικές Διεθνείς Συμβάσεις και η σημαντικότερη όσον αφορά την Ελλάδα είναι η Διεθνής Σύμβαση της Βαρκελώνης του 1976 «περί προστασίας της Μεσογείου Θάλασσας εκ της ρυπάνσεως»<sup>320</sup> μετά του συνημμένου σ' αυτήν Παραρτήματος και των Πρωτοκόλλων της «περί προλήψεως ρυπάνσεως της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της απορρίψεως ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών»<sup>321</sup> και «περί συνεργασίας δια την καταπολέμησιν ρυπάνσεως της Μεσογείου Θαλάσσης εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών»,<sup>322</sup> μετά των συνημμένων σ' αυτά Παραρτημάτων, που τέθηκε σε ισχύ στις 12 Φεβρουαρίου του 1978 (μαζί με τα Πρωτόκολλα).<sup>323</sup>

<sup>317</sup> Η Convention on Safety of Life at Sea (SOLAS) που τέθηκε σε ισχύ το 1980, αποτελεί την κύρια σύμβαση για την αξιοπλοΐα των πλοίων και μπορεί να υποστηριχθεί ότι αλληλοσυμπληρώνεται με την σύμβαση MARPOL 73/78, όσον αφορά την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης. Θέματα που ρυθμίζει είναι κυρίως κατασκευαστικά, προστασίας και πρόληψης από πυρκαγιά, σωστικών μέσων, ασφάλεια ναυσιπλοΐας, μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων, πυρηνοκίνητων πλοίων, πιστοποιητικών πλοίων κλπ.. Το 1978 στη συνδιάσκεψη του IMO για την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων και την πρόληψη της ρύπανσης (TSSP) υιοθετήθηκε και Πρωτόκολλο αυτής, ως μια προσπάθεια να βελτιωθούν τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων και ειδικότερα των δεξαμενοπλοίων, κάτω από την πίεση του μεγάλου αριθμού ατυχημάτων τα οποία συνέβησαν από το 1974 που υπογράφηκε η αρχική (σημαντικό σημείο της αναθεώρησης ήταν ότι όλα τα φορτηγά και δεξαμενόπλοια πλέον των τακτικών επιθεωρήσεων θα επιθεωρούνται και ενδιάμεσα και έκτακτα). Επίσης το 1983 στις τροποποιήσεις της καθιερώθηκε ο Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύμα (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk 1971) και ο Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν ρευστοποιημένα Αέρια Χύμα (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk 1975) Τροποποιήσεις είχαμε και το 1988, 1989 και 1990 με σημαντικότερη αυτήν της καθιέρωσης Παγκόσμιου Συστήματος Ναυτιλιακών Κινδύνων και Ασφάλειας, καθώς και τα έτη 1991, 1992 με σημαντικότερη την υποχρέωση εφαρμογής του Διεθνή Κώδικα για την Ασφαλή Μεταφορά Σιτηρών Χύμα (International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk), ενώ σημαντικότερη αποτελεί η προσθήκη, το 1994, ενός νέου κεφαλαίου στη SOLAS που προβλέπει την υποχρεωτική εφαρμογή του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, γνωστού ως ISM (International Safety Management Code), που θεσπίζει κανονισμούς για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων μέσα από την οργάνωση της εταιρίας σε θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

<sup>318</sup> Το Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978 θεωρείται εξειδίκευση σύμβασης MARPOL 73

<sup>319</sup> Η Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers του 1978 που τέθηκε σε ισχύ το 1984, δέχθηκε τροποποιήσεις το 1995 που τέθηκαν σε ισχύ το 1997. Με τη σύμβαση αυτή καθορίζονται κανόνες για ενιαία σε παγκόσμιο επίπεδο εκπαίδευση των ναυτικών, ενώ από πολλούς θεωρείται ότι λειτουργεί συμπληρωματικά όσον αφορά την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και προστασίας του περιβάλλοντος με τις διεθνείς συμβάσεις MARPOL, SOLAS, ISM.

<sup>320</sup> Barcelona convention for the protection of the Mediterranean against pollution, 1976.

<sup>321</sup> Dumping Protocol

<sup>322</sup> Emergency Protocol

<sup>323</sup> Βλέπε περισσότερα, Γρηγορίου Π., Το νομικό σύστημα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος της Μεσογείου κατά της ρύπανσης, Αθήνα, Παπαζήσης, 1992.

Στην υπογραφή αυτής της περιφερειακής Διεθνούς Σύμβασης στις 16 Φεβρουαρίου 1976<sup>324</sup> στην Βαρκελώνη συνετέλεσαν τα ειδικά υδρογραφικά και οικολογικά χαρακτηριστικά της Μεσογείου.<sup>325</sup>

Στο Προοίμιο της Σύμβασης καταγράφεται η αναγνώριση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών και των αρμοδίων διεθνών οργανισμών για τη συντονισμένη προσέγγιση της προστασίας και βελτίωσης του θαλασσίου περιβάλλοντος της Μεσογείου, της προκαλούμενης από την ρύπανση απειλή κατά της οικολογικής ισορροπίας της θάλασσας, των πόρων της και των νομίμων χρήσεών της, ενώ παράλληλα τα συμβαλλόμενα μέρη έχοντας συνείδηση της οικονομικής, κοινωνικής, υγιεινής και πολιτιστικής αξίας της Μεσογείου προχωρούν στην υπογραφή της σχετικής σύμβασης, ενημερωμένα για την ευθύνη διατήρησης της κοινής κληρονομιάς προς όφελος και ψυχαγωγία των σημερινών και μελλοντικών γενεών και λαμβάνοντας υπόψη ότι οι υπάρχουσες διεθνείς συμβάσεις επί του θέματος δεν καλύπτουν, παρά την επιτευχθείσα πρόοδο, όλες τις πλευρές και τις πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης και δεν ανταποκρίνονται πλήρως προς τις ειδικές απαιτήσεις της περιοχής της Μεσογείου.

Στο άρθρο 2 της Σύμβασης ορίζεται ως ρύπανση η εισαγωγή από τον άνθρωπο, άμεσα ή έμμεσα ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, οι οποίες έχουν βλαβερές επιπτώσεις όπως ζημιές στους ζώντες οργανισμούς, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρεμπόδιση των θαλασσίων δραστηριοτήτων συμπεριλαμβανομένης και της αλιείας, χειροτέρευση της ποιότητας των προς χρησιμοποίηση θαλασσίων υδάτων και υποβάθμιση των χώρων ψυχαγωγίας.

Παρόλο που θα έλεγε κανείς ότι με την ένταξη στον ορισμό, της έννοιας «χειροτέρευση στην ποιότητα» των θαλασσίων υδάτων, προσεγγίζεται η προστασία με την οικολογική θεώρηση, εντούτοις με μια δεύτερη ματιά, καταλήγουμε ότι από την στιγμή που εισάγεται η φράση «προς χρησιμοποίηση» τότε η ανθρωποκεντρική προσέγγιση υποκρύπτεται στον ορισμό. Άλλωστε η ένταξη επιμέρους περιπτώσεων στον ορισμό της ρύπανσης γίνεται για να μπορέσει ο εθνικός νομοθέτης αναλόγως των περιπτώσεων να ιεραρχήσει και να καθορίσει τις κυρώσεις. Θετικό σημείο όμως σημείο για τη διεθνή αυτή σύμβαση περιφερειακού χαρακτήρα αποτελεί το γεγονός

<sup>324</sup> Είχε προηγηθεί η έγκριση σχεδίου Δράσης για την προστασία της Μεσογείου το 1975 σε έτερη Διακυβερνητική Συνάντηση στη Βαρκελώνη.

<sup>325</sup> Η Μεσόγειος είναι μία ημίκλειστη, αν δεν ήθελε θεωρηθεί σχεδόν κλειστή θάλασσα,<sup>325</sup> με έκταση 2,5 εκ. τ.χ. σε ποσοστό 0,7 της συνολικής θαλάσσιας επιφάνειας του πλανήτη. Έχει μέγιστο μήκος μόλις 3.800 χιλ (Στενό Γιβραλτάρ – Συρία), μέγιστο πλάτος 900 χιλ (Γαλλία – Αλγερία), μέσο βάθος 1,5 χιλ. και συνολικό όγκο 3,7 τρισεκ. κυβικά μέτρα. Συνδέεται με την Ερυθρά Θάλασσα μέσω της διώρυγας του Σουέζ, με την Θάλασσα του Μαρμαρά και κατ' επέκταση με τη Μαύρη Θάλασσα μέσω των Στενών των Δαρδανελίων (με πλάτος μόλις 7 χλ.μ και βάθος 55 μ) και με τον Ατλαντικό Ωκεανό μέσω του Στενού του Γιβραλτάρ (με πλάτος 15 χλμ. και βάθος 290μ). Τα παραπάνω συνδεδεμένα με το γεγονός της διαφοράς αλατότητας και συγκεκριμένα ότι τα νερά της Μεσογείου έχουν αλατότητα 38,5-39,5‰, έναντι της Μαύρης Θάλασσας με 22 ‰, και του Ατλαντικού 30‰, έχουν ως συνέπεια η ανανέωση των νερών της να απαιτεί το εξαιρετικά μεγάλο χρονικό διάστημα των 90-100 ετών. Επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι με τη σύγχρονη υδρολογική ισορροπία της Μεσογειακής λεκάνης, μόνο το 75% από τις απώλειες νερού που εξατμίζεται, αντικαθίσταται στη συνέχεια από υδατοπτώσεις και από εισροές ποταμών. Αυτή η υδάτινη επιφάνεια επιβαρύνεται με το 30% της παγκόσμιας ναυσιπλοΐας και το 28% της διακίνησης καυσίμων, ενώ από τα Στενά του Βοσπόρου διέρχονται περίπου 24.000 πλοία και διακινούνται σε ετήσια βάση 60 εκατ. μ.τ. αργού πετρελαίου, με τη χρησιμοποίηση 5.000 δεξαμενόπλοιων. Έρευνα του Πανεπιστημίου Αθηνών κατέληξε ότι η Μεσόγειος παρουσιάζει το 17% της συνολικής πετρελαϊκής ρύπανσης. Σε αυτό πρέπει να προστεθεί και η ρύπανση από χερσαίες πηγές εξαιτίας της βιομηχανοποίησης, αστικοποίησης και του τουρισμού που διαρκώς αυξάνει. Για περισσότερα σχετικά με τα χαρακτηριστικά της Μεσογείου βλ. στο παρόν εκπόνημα το κεφάλαιο: Το περιβαλλοντικό πρόβλημα

ότι εντοπίζει και αναφέρει, προσπαθώντας να τις ελέγξει, και άλλες πηγές ρύπανσης πέραν των πλοίων όπως τα αεροσκάφη (άρθρο 5) και χερσαίες (άρθρο 8).

Το πρώτο πρωτόκολλο ακολουθεί τη σύμβαση του Λονδίνου του 1972 περί πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από απορρίψεις αποβλήτων ή άλλων υλικών, άλλωστε και στο προοίμιο του, καταγράφει ότι έλαβε υπόψη του την σύμβαση. Στο Παράρτημα I του πρωτοκόλλου καταχωρούνται οι ουσίες που απαγορεύεται να απορριφθούν, στο Παράρτημα II οι ουσίες που μπορούν να απορριφθούν εφόσον εκδοθεί ειδική άδεια, ενώ οι ουσίες που δεν περιλαμβάνονται στα προηγούμενα παραρτήματα επιτρέπεται να απορριφθούν αν έχει εκδοθεί η σχετική γενικής μορφής άδεια. Στο Παράρτημα III αναλύονται οι βάση των οποίων εκδίδονται οι άδειες, όπως η σύσταση των αποβλήτων και η μέθοδος απόρριψης. Η συμβολή της Σύμβασης σε εθνικό επίπεδο πέραν των προαναφερομένων αποτελεί αφετηρία για τη διατύπωση πρωτεύοντων κανόνων, με τους οποίους επιδιώκεται η προστασία του περιβάλλοντος. Ενδεικτικά αναφέρεται το γεγονός ότι η σύμβαση προβλέπει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη θα λάβουν κάθε πρόσφορο μέτρο για την πρόληψη και καταπολέμηση της ρύπανσης στην Μεσόγειο Θάλασσα που προκαλούνται από πλοία, αεροσκάφη, εκχύσεις ποταμών, παράκτιων εγκαταστάσεων κλπ., ενώ το άρθρο 4 του Πρωτοκόλλου του 1972 διατυπώνει ευθέως πρωτεύοντα κανόνα, με τον οποίο απαγορεύεται η απόρριψη στην περιοχή της Μεσογείου των αποβλήτων ή άλλων ουσιών περιλαμβανομένων στο Πρωτόκολλο.<sup>326</sup>

Το δεύτερο πρωτόκολλο που αφορά περιπτώσεις σοβαρού ή άμεσου κινδύνου για το θαλάσσιο περιβάλλον, τις ακτές ή τις σχετικές περιοχές για την υγεία των παράκτιων πληθυσμών ή για την διατήρηση των ζώντων πόρων, αναφέρει στο προοίμιο του, ότι έλαβε υπόψη του τη Διεθνή Σύμβαση «περί αποφυγής ρυπάνσεως της θαλάσσης υπό των πλοίων του 1973», τη Διεθνή Σύμβαση «περί επεμβάσεως εις την ανοικτή θάλασσαν εις περιπτώσεις ρυπάνσεως εκ πετρελαιοειδών εξ ατυχημάτων» του 1969, το Πρωτόκολλο «περί επεμβάσεως εις την ανοικτή θάλασσαν εις περιπτώσεις θαλάσσιας ρυπάνσεως υπό άλλων, εκτός πετρελαίου ουσιών» του 1973 και τη Διεθνή Σύμβαση «περί αστικής ευθύνης δια ζημίας εκ ρυπάνσεως πετρελαιοειδών» του 1969. Για την αντιμετώπιση του προαναφερόμενου κινδύνου που μπορεί να προκληθεί είτε από ατύχημα, είτε από ατυχηματική εκροή πετρελαίου ή άλλων ουσιών επικίνδυνων που ρυπαίνουν ή απειλούν με ρύπανση τη θάλασσα, δεσμεύει τα μέλη να αναπτύξουν μεμονωμένα ή συνεταιρικά σχέδια άμεσου επέμβασης (contingency plans) και να εφαρμόσουν πρακτικές παρακολούθησης, διάδοσης πληροφοριών και υποστήριξης άλλων μελών με την παροχή ειδικών σε θέματα ρύπανσης και κατάλληλου υλικού.<sup>327</sup>

<sup>326</sup> Βάσει της υποχρέωσης της Ελλάδας, ως κράτος που υπόγραψε τη Σύμβαση, θεσπίστηκε ο ν. 855/78, με το άρθρο 5 παρ. 1 του οποίου οι προθέσεως προκαλούντες σοβαρά ρύπανση κατά παράβαση των διατάξεων της Σύμβασης και των Πρωτοκόλλων της τιμωρούνται με φυλάκιση. Παρόμοια περίπτωση έχουμε και την περίπτωση του άρθρου 3 του κυρωτικού νόμου ν.1634/86, ο οποίος κυρώνει μαζί με το Πρωτόκολλο του 1980 για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές και το Πρωτόκολλο για τις ειδικά προστατευόμενες περιοχές της Μεσογείου του 1982. Το άρθρο 3 του κυρωτικού νόμου προβλέπει ότι για τις υποχρεώσεις των υπευθύνων ρύπανσης, της εξασφάλιση των απαιτήσεων και τη διαδικασία, διαπίστωσης παραβάσεων, επιβολής κυρώσεων και άσκησης ένδικων μέσων, εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 4,5,6 του ν.855/78, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 9 παρ.ΙΙ του ν. 1147/1981 περί κύρωσης της υπογραφείσας σύμβασης.

<sup>327</sup> Όπως αναφέρεται στην συνέχεια του παρόντος εκπονήματος το πρωτόκολλο αυτό, το δεύτερο, καταργείται και αντικαθίσταται με νεότερο Πρωτόκολλο «που αφορά στη συνεργασία για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και, σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης, στην καταπολέμηση της ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας», που υιοθετήθηκε στη Διπλωματική Διάσκεψη που έγινε στο Περιφερειακό Κέντρο για την Καταπολέμηση της Ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας (REMPEC)

Η διεθνή σύμβαση της Βαρκελώνης, το Μάιο του 1980 συμπληρώνεται με την υιοθέτηση ενός τρίτου Πρωτοκόλλου, στην Αθήνα, συνοδευόμενο από παραρτήματα. Το νέο Πρωτόκολλο με τίτλο Πρωτόκολλο για την Προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη Ρύπανση από Χερσαίες Πηγές και Δραστηριότητες,<sup>328</sup> τέθηκε σε ισχύ την 17 Ιουνίου του 1983 και είναι πανομοιότυπο με την σύμβαση των Παρισίων του 1974 για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από χερσαίες πηγές.<sup>329</sup> Στο προοίμιο του επισημαίνει τις αυξανόμενες περιβαλλοντικές πιέσεις που προέρχονται από ανθρώπινες δραστηριότητες στην περιοχή της Μεσογείου ιδιαίτερα στους τομείς της βιομηχανοποίησης και αστικοποίησης, καθώς και από την εποχιακή αύξηση του παράκτιου πληθυσμού, που οφείλεται στον τουρισμό. Επίσης γίνεται αναγνώριση του κινδύνου που θέτει για το θαλάσσιο περιβάλλον, τους ζώντες πόρους και την ανθρώπινη υγεία, η ρύπανση που προέρχεται από χερσαίες πηγές και δραστηριότητες, καθώς και τα σοβαρά προβλήματα που προκαλούνται σε πολλές περιπτώσεις στα παράκτια νερά και τις εκβολές ποταμών στη Μεσόγειο, κυρίως λόγω της απόρριψης ανεπεξέργαστων, ανεπαρκώς επεξεργασμένων ή ακατάλληλα διατιθεμένων αστικών λυμάτων ή βιομηχανικών αποβλήτων τα οποία περιέχουν ουσίες τοξικές, εμμένουσες και βιοσυσσωρεύσιμες (μη/ή δύσκολα βιοαποικοδομήσιμες). Πράγματι λόγω της βιομηχανοποίησης και αστικοποίησης, στατιστικά ο πληθυσμός των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου αριθμεί περίπου 150 εκατομμύρια ανθρώπους, και διπλασιάζεται κατά τη θερινή περίοδο εξαιτίας του τουρισμού. Ταυτόχρονα το ένα τέταρτο των πόλεων με πληθυσμό πάνω από 100.000 ανθρώπους δεν διαθέτει εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων ενώ το ποσοστό γίνεται 30% σε πόλεις με μικρότερο πληθυσμό.<sup>330</sup> Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, από τους 42.000 τόνους πετρελαιοειδών που καταλήγουν κάθε χρόνο στα νερά της Μεσογείου οι 20.000 τόνοι οφείλονται από τις διαρροές των 60 διωλιστηρίων των χωρών της περιοχής και σε αυτό πρέπει να προστεθούν οι ρυπάνσεις που προέρχονται από τις λοιπές βιομηχανικές, αστικές και μέσω του υδροφόρου ορίζοντα γεωργικές πηγές.<sup>331</sup>

Σε αυτό το πρωτόκολλο περιλαμβάνονται μέτρα για την πρόληψη, μείωση, καταπολέμηση και εξάλειψη της ρύπανσης της Μεσογείου που προκαλείται από απορρίψεις προερχόμενες από ποταμούς, παράκτιες εγκαταστάσεις ή από άλλες εκροές ή προέρχεται από οποιαδήποτε άλλη χερσαία πηγή και δραστηριότητα εντός των ορίων δικαιοδοσίας των μερών, δίνοντας προτεραιότητα στη σταδιακή εξάλειψη της εισαγωγής στο θαλάσσιο περιβάλλον ουσιών που είναι τοξικές, εμμένουσες και βιοσυσσωρεύσιμες (μη/ή δύσκολα βιοαποικοδομήσιμες). Στις διατάξεις του αναφέρεται η αναγκαιότητα και σκοπιμότητα ανάπτυξης κοινών κατευθυντήριων οδηγιών σχετικά με τη θέση εκβολής των παράκτιων αγωγών, το διαχωρισμό των αποβλήτων, την επεξεργασία αυτών και των απορριμμάτων, ενώ προσκαλεί για απαγόρευση λειτουργίας νέων βιομηχανιών αν δεν τηρούνται τα αυστηρά δεδομένα

---

στη Βαλέτα της Μάλτας στις 25 Ιανουαρίου 2002. Το νεότερο Πρωτόκολλο θα τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρ. 25 αυτού την τριακοστή ημέρα μετά την κατάθεση του έκτου οργάνου κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης.

<sup>328</sup> LBS Protocol

<sup>329</sup> Η Paris Convention for the prevention of marine pollution from landbased sources, υιοθετήθηκε από 10 Ευρωπαϊκά κράτη και εφαρμόζεται στις θαλάσσιες περιοχές του Βορειοανατολικού Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας.

<sup>330</sup> Βλέπε αναλυτικότερα στοιχεία στο κεφάλαιο: «Το περιβαλλοντικό πρόβλημα» του παρόντος εκπονήματος.

<sup>331</sup> Ακόμη και οι ιχθυοκαλλιέργειες, που για πολλούς συμβιούν αρμονικά με το περιβάλλον, επηρεάζουν το θαλάσσιο οικοσύστημα με τα απόβλητά τους, όπως τα νεκρά ψάρια, τα αντιβιοτικά και τα υπολείμματα τροφής.

του πρωτοκόλλου. Επίσης γίνεται λόγος για επιστημονική και τεχνική συνεργασία, για επίλυση διαφορών μεταξύ των μελών και για υιοθέτηση σχεδίων δράσης, προγραμμάτων και μέτρων. Το πρωτόκολλο τέλος έχει λίστα με παρόμοιες ουσίες με αυτές του πρωτοκόλλου για το dumping δηλ. ουσιών που απαγορεύεται η απόρριψη τους στη θάλασσα και ουσιών που για την απόρριψη απαιτείται ειδική άδεια, ενώ δεσμεύει τα μέρη να ανταλλάσσουν πληροφορίες για την εκτίμηση και για την τοποθεσία της ελεγχόμενης εκροής.

Τον Απρίλιο του 1982 υιοθετείται στη Γενεύη το τέταρτο Πρωτόκολλο της Σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976 «περί των ειδικά προστατευομένων περιοχών της Μεσογείου»,<sup>332</sup> το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 23 Μαρτίου 1986. Στο προοίμιο του πρωτοκόλλου υπογραμμίζεται ότι προέχει η προστασία και κατά περίπτωση, η βελτίωση της κατάστασης των φυσικών πόρων και των φυσικών χώρων της Μεσογείου, με τη δημιουργία, ειδικά προστατευομένων περιοχών στις οποίες περιλαμβάνονται θαλάσσιες εκτάσεις και το περιβάλλον τους. Με το πρωτόκολλο αυτό παρέχεται ειδική προστασία τόσο για τα εκτεθειμένα σε κίνδυνο ζώα και φυτά της Μεσόγειο, όσο και για ολόκληρες περιοχές, ζωτικής σημασίας (με βιολογική και οικολογική σημασία και περιοχές ιδιαίτερου επιστημονικού, αισθητικού, ιστορικού, αρχαιολογικού, πολιτιστικού ή εκπαιδευτικού ενδιαφέροντος). Επίσης δεσμεύονται τα μέρη να διατυπώνουν και να υιοθετούν κοινές κατευθυντήριες οδηγίες, κριτήρια και μέτρα για την επιλογή, δημιουργία, διαχείριση και αναγγελία των πληροφοριών σχετικά με τις προστατευόμενες περιοχές. Το πρωτόκολλο αφορά κατά κύριο λόγο τις δραστηριότητες της UNEP, και προς αρωγή των κυβερνήσεων έχει εγκατασταθεί στην Τύνιδα, ένα περιφερειακό κέντρο για την εφαρμογή του πρωτοκόλλου. Τέλος, πέραν των άλλων το πρωτόκολλο αναφέρεται στην ανάπτυξη επιστημονικής και τεχνικής έρευνας, στη διάδοση των πληροφοριών στο κοινό για την σημασία και το σκοπό των προστατευομένων περιοχών και στην προώθηση της συμμετοχής τους, στην ανταλλαγή επιστημονικών και τεχνικών πληροφοριών που αφορούν την έρευνα, το συντονισμό αλλά και τη τυποποίηση των επιστημονικών μεθόδων σχετικά με τις προστατευόμενες περιοχές και στις συνθήκες συνεργασίας για την εκτέλεση προγραμμάτων αμοιβαίας και ειδικής παροχής βοήθειας στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Τα νέα όμως δεδομένα που σχετίζονται με το οικολογικό πρόβλημα όπως διατυπώνονταν στο διεθνές δικαίωμα χώρο και ιδιαίτερα στα κείμενα της Διακήρυξης του Ρίο το 1992<sup>333</sup> οδήγησαν σε περαιτέρω εξελίξεις στο δικαίωμα της Μεσογείου. Έτσι το 1994 στη Μαδρίτη, υιοθετείται νέο Πρωτόκολλο για την Προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από Ρύπανση με προέλευση την εξερεύνηση και εκμετάλλευση της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας και του θαλάσσιου βυθού και του υπεδάφους. Το συγκεκριμένο πρωτόκολλο στοχεύει στην πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης προερχόμενης από τις υποθαλάσσιες δραστηριότητες εξερεύνησης και εκμετάλλευσης της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας της Μεσογείου, με την διαμόρφωση κυρίως λεπτομερούς ρυθμιστικού πλαισίου πρόληψης και καταστολής περιστατικών ρύπανσης από τέτοιες εγκαταστάσεις, καθιερώνοντας παράλληλα μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, διεθνή συνεργασία και βασικές αρχές στοιχειοθέτησης ευθύνης και επιδίκασης αποζημίωσης. Πρέπει να σημειωθεί ότι προ της υπογραφής του πρωτοκόλλου διατυπώθηκαν επιφυλάξεις από την μεριά της Ε.Ε. που το υπέγραψε τελικά, αλλά και της Γαλλίας σχετικά με το άρθρο 27 που ρυθμίζει θέματα ευθύνης και αποζημίωσης.<sup>334</sup>

<sup>332</sup> SPA Protocol.

<sup>333</sup> Βλέπε σχετικά με τη Διάσκεψη του Ρίο σχετικό υποκεφάλαιο του εκπονήματος, με τίτλο: Διακηρύξεις.

<sup>334</sup> Βλ. Βλάχος Γ., 1999, όπ.π., σελ.401

Περαιτέρω διεργασίες μεταξύ των μερών της σύμβασης της Βαρκελώνης οδήγησε σε Συνδιάσκεψη τον Ιούνιο του 1995 στη Βαρκελώνη, όπου τροποποιήθηκε η ανωτέρω σύμβαση, ενώ το Μάρτιο του 1996 στις Συρακούσες υιοθετούνται τροποποιήσεις του πρωτοκόλλου του 1980 για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές. Οι σημαντικότερες τροποποιήσεις, όσον αφορά τη σύμβαση ήταν: α) στο προοίμιο εισάγεται η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης ως μια επίδραση της Συνδιάσκεψης του Ρίο το 1992, αναγνωρίζεται η συνεισφορά του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης από το 1975 και γίνεται αναφορά στη Σύμβαση του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας, του 1982, β) επεκτείνεται η εφαρμογή της σύμβασης και σε παράκτιες περιοχές, γ) τροποποιεί τον ορισμό της ρύπανσης έτσι ώστε στην έννοια του θαλασσίου περιβάλλοντος να συμπεριλαμβάνονται και οι εκβολές των ποταμών, όπως επίσης προβλέπεται πρόκληση επιβλαβών επιπτώσεων από πιθανές πηγές ρύπανσης, δ) προστίθεται η υποχρέωση λήψης μέτρων για την εξάλειψη, στο μεγαλύτερο βαθμό, της ρύπανσης της Μεσογείου, καθώς και για την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξής της, ε) γίνεται αναφορά σε βασικές κατευθύνσεις που πρέπει να ακολουθούν τα μέρη: αρχή της πρόληψης, αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», διαδικασία εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, διαδικασία σε διασυνοριακά πλαίσια και διαχείριση των παρακτίων ζωνών, στ) περιλαμβάνεται στα μέτρα αντιμετώπισης απορρίψεων και η αποτέφρωση στη θάλασσα, ζ) η ρύπανση από χερσαίες πηγές επαναπροσδιορίζεται, ώστε να περιλαμβάνει κάθε είδους ρύπανση που καταλήγει στη θάλασσα, η) τροποποιείται η αστική ευθύνη έτσι ώστε να περιλαμβάνει κάθε είδους ζημία στο θαλάσσιο περιβάλλον της Μεσογείου, και όχι μόνο αυτές που προκύπτουν από παραβάσεις της σύμβασης και των πρωτοκόλλων, θ) προστίθεται η δυνατότητα αποδοχής παρατηρητών στις συναντήσεις των μερών που μπορεί να είναι κράτη, που δεν είναι μέρη στη σύμβαση, καθώς και κυβερνητικοί και μη οργανισμοί και ι) οι αναφορές των μερών θα πρέπει να αφορούν και στην αποτελεσματικότητα των μέτρων και στα προβλήματα που συναντώνται κατά την εφαρμογή τους.

Επίσης οι σημαντικότερες τροποποιήσεις όσον αφορά το Πρωτόκολλο είναι: α) αναγνωρίζεται ο κίνδυνος από τη διάθεση αποβλήτων στη Μεσόγειο, τα οποία συνιστούν ουσίες τοξικές, εμμένουσες και βιοσυσσωρεύσιμες και υποχρεώνονται τα κράτη στη σταδιακή εξάλειψη της εισαγωγής στο θαλάσσιο περιβάλλον αυτών των ουσιών, β) στο προοίμιο γίνεται αναφορά στο Παγκόσμιο Πρόγραμμα Δράσης για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος από Χερσαίες Δραστηριότητες (Ουάσιγκτον 1995) και στην αρχή της πρόληψης και «ο ρυπαίνων πληρώνει» καθώς και στη χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών και βέλτιστων περιβαλλοντικών πρακτικών, συμπεριλαμβανομένων των καθαρών τεχνολογιών παραγωγής, γ) διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής με την κάλυψη όλων των από ξηρά προερχόμενων ανθρώπινων δραστηριοτήτων, άρα και της μεταφερόμενης μέσω της ατμόσφαιρας, ενώ γεωγραφικά περιλαμβάνεται και η υδρολογική λεκάνη της Μεσογείου καθώς και τα υπόγεια νερά που επικοινωνούν με αυτήν και τους παράκτιους υγρότοπους, δ) προστίθεται η υποχρέωση των μερών να παρέχουν στο κοινό πρόσβαση στα αποτελέσματα της παρακολούθησης της ρύπανσης καθώς επίσης και να αξιολογούν την αποτελεσματικότητα των σχεδίων δράσης και προγραμμάτων που εφαρμόζουν σε σχέση με την επιδιωκόμενη εξάλειψη και ε) προστίθεται η έκθεση των μερών κάθε δύο έτη κατά τη συνάντησή τους στην οποία θα περιλαμβάνονται τα ληφθέντα μέτρα, αποτελέσματά τους και τυχόν δυσκολίες (στοιχεία που δίνονταν και στο παρελθόν όχι όμως στο πλαίσιο διετούς έκθεσης), που θα αφορούν επίσης και για τα σχέδια δράσης και προγράμματα που καθιερώνονται με τις νέες τροποποιήσεις (η νέα έκθεση και τα σχέδια δράσης θα ελέγχονται από τη συνεδρίαση των μερών).

Τέλος, όσον αφορά στην σύμβαση της Βαρκελώνης του 1976, στην Διπλωματική Διάσκεψη που έγινε στο Περιφερειακό Κέντρο για την Καταπολέμηση της Ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας (REMPEC) στη Βαλέτα της Μάλτας τον Ιανουάριο του 2002, μετά από σύγκληση του UNEP, υιοθετήθηκε νέο πρωτόκολλο με τίτλο «Πρωτόκολλο που αφορά στη συνεργασία για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης, στην καταπολέμηση της ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας». Το παραπάνω πρωτόκολλο αντικαθιστά το Πρωτόκολλο «περί συνεργασίας δια την καταπολέμηση ρύπανσης της Μεσογείου Θαλάσσης εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης» του 1976.

Στο προοίμιο του Πρωτοκόλλου αναγνωρίζεται η απειλή σοβαρής ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο και επιβλαβείς ουσίες και η συμβολή της ίδιας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στην εφαρμογή διεθνών επιπέδων όσον αφορά στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας και στην πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, τονίζεται ο ρόλος του I.M.O. ιδιαίτερα στη προώθηση της υιοθέτησης και ανάπτυξης διεθνών κανόνων και επιπέδων πρόληψης, μείωσης και ελέγχου της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία, επισημαίνεται η εφαρμογή της γενικής αρχής του διεθνούς δικαίου «ο ρυπαίνων πληρώνει» και της μεθόδου αξιολόγησης περιβαλλοντικών επιδράσεων, η αναγκαιότητα συνεργασίας στο τομέα της πρόληψης της ρύπανσης από πλοία και της αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους, ενώ αναγνωρίζεται και λαμβάνονται υπόψη οι διατάξεις της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το «Δίκαιο της Θάλασσας», και της οποίας Μέρη είναι πολλά παράκτια Κράτη της Μεσογείου και η Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις που αναφέρονται ιδιαιτέρως στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας, στην πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, στην ετοιμότητα για περιστατικά ρύπανσης και στην αντιμετώπιση αυτών, και στην αστική ευθύνη και αποζημίωση για ζημιές από ρύπανση.

Από τους ορισμούς που δίνονται στο άρθρο 1 του πρωτοκόλλου σχετικά με τι συνιστά «περιστατικό ρύπανσης» και τι «επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες»<sup>335</sup> διαφαίνεται μια περισσότερο οικολογική προσέγγιση του περιβαλλοντικού προβλήματος σε σχέση με τις παλαιότερες περιφερειακού χαρακτήρα διεθνείς συμβάσεις. Στα επόμενα άρθρα του πρωτοκόλλου αναπτύσσονται θέματα μεταξύ άλλων που αναφέρονται στην διατήρηση και προαγωγή μεμονωμένων ή διμερών ή πολυμερών σχεδίων συνεργασίας εκτάκτου ανάγκης πρόληψης και καταπολέμησης περιστατικών ρύπανσης, στη διασπορά και ανταλλαγή πληροφοριών, στον έλεγχο σύνταξης και ύπαρξης σχεδίων αντιμετώπισης εκτάκτου περιστατικού ρύπανσης από υπόχρεα πλοία και αρχές/χειριστές που έχουν την ευθύνη των λιμένων και του εξοπλισμού των ευκολιών υποδοχής, στη διάθεση προς το ενδιαφερόμενο μέρος του απαιτούμενου εξειδικευμένου προσωπικού, προϊόντων, εξοπλισμού και ναυτιλιακών διευκολύνσεων και στον συντονισμό από το Περιφερειακό Κέντρο για την Καταπολέμηση της Ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας (REMPEC)<sup>336</sup> σε

<sup>335</sup> «Περιστατικό ρύπανσης» σημαίνει ένα συμβάν ή μια σειρά από συμβάντα που έχουν την ίδια προέλευση, που καταλήγουν ή ενδεχομένως να καταλήγουν στη διαφυγή πετρελαίου και/ή επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών που συνιστούν ή ενδεχομένως να συνιστούν απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον, ή για την ακτογραμμή ή για συναφή συμφέροντα ενός ή περισσότερων κρατών, και που απαιτεί επείγουσα δράση ή άλλη άμεση αντιμετώπιση. «Επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες» σημαίνει οποιαδήποτε ουσία πέρα από πετρέλαιο, η οποία, εάν εισαχθεί στο θαλάσσιο περιβάλλον, είναι πιθανό να προκαλέσει κινδύνους για την ανθρώπινη ζωή, να καταστρέψει εγκαταστάσεις αναψυχής ή να παρεμποδίσει άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας.

<sup>336</sup> Το REMPEC ιδρύθηκε με την 7<sup>η</sup> Απόφαση που υιοθετήθηκε από τη Διάσκεψη των Πληρεξουσίων των παρακτίων κρατών της περιοχής της Μεσογείου για την Προστασία της Μεσογείου Θάλασσας στη



περίπτωση που τα μέρη που έχουν εμπλακεί σε μία επιχείρηση καταπολέμησης της ρύπανσης δεν μπορούν να συμφωνήσουν για την οργάνωση της επιχείρησης, στην αποζημίωση κόστους βοήθειας σε περίπτωση μη σύναψης συμφωνίας για τις οικονομικές διευθετήσεις που να ελέγχει τις ενέργειες των μερών για την αντιμετώπιση των περιστατικών ρύπανσης σε διμερή ή πολυμερή βάση πριν από την εκδήλωση περιστατικού, στη διάθεση ευκολιών υποδοχής που πληρούν τις ανάγκες των πλοίων στα λιμάνια και τους τερματικούς σταθμούς, και στον ορισμό εθνικών, υποπεριφερειακών ή περιφερειακών στρατηγικών που αφορούν στην υποδοχή σε καταφύγια, συμπεριλαμβανομένων και των λιμανιών, πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο και αποτελούν απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον.<sup>337</sup>

Αξιοσημείωτη για την Ελλάδα σε διμερές επίπεδο συμφωνία είναι αυτή που έχει υπογραφεί στη Ρώμη στις 6 Μαρτίου 1979 μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας για τη προστασία του Ιονίου Πελάγους και των παράκτιων ζωνών του. Κατά τη συμφωνία λήφθηκε υπόψη η οριοθέτηση των ζωνών της υφαλοκρηπίδας που ανήκουν σε κάθε κράτος από τη σχετική συμφωνία της 24<sup>ης</sup> Μαΐου 1977 και οι συνέπειες που προκύπτουν για τη διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η υπογραφή στη Βαρκελώνη το 1976 σύμβαση για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 της Σύμβασης συστήνεται «Επιτροπή» που συγκροτείται σύμφωνα με το άρθρο 5 από αντιπροσωπείες των κυβερνήσεων η οποία έχει ως αρμοδιότητες την κατάρτιση Προγραμμάτων για την αντιμετώπιση της υποβάθμισης του θαλασσιού περιβάλλοντος, την πρόταση μέτρων προς τις κυβερνήσεις, τη γνωμοδότηση για το περιεχόμενο ειδικών συμφωνιών και άλλες αρμοδιότητες που αναφέρονται στο άρθρο 4. Συνέπεια τούτου σύμφωνα με το άρθρο 7 συνέρχεται σε τακτική συνέλευση τουλάχιστον μία φορά το έτος.

Σχετική με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι και η διμερή συμφωνία Ελλάδας και Κυπριακής Δημοκρατίας για συνεργασία στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος και της αειφόρου ανάπτυξης που υπογράφηκε στην Λευκωσία το 1995 και κυρώθηκε με το ν.2424/96.

Τελειώνοντας το παρόν κεφάλαιο αξίζει να καταγράψουμε ότι σημαντικές συμβάσεις και συμφωνίες για τον ευρωπαϊκό-περιφερειακό χώρο που αφορά την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι η Συμφωνία της Βόννης (1969) για την καταπολέμηση της ρύπανσης στη Βόρειο Θάλασσα,<sup>338</sup> η Σύμβαση του Όσλο (1972) για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από απορρίψεις πλοίων και αεροσκαφών στις περιοχές του Βορειοανατολικού Ατλαντικού και την περιοχή της

---

Βαρκελώνη στις 9 Φεβρουαρίου 1976, και διοικείται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O.) και το Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών (U.N.E.P).

<sup>337</sup> Πέραν την καταγεγραμμένης για το μεσογειακό χώρο σημαντικότητας της Διεθνούς Σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976, η συμβολή και η επίδραση της στην διεθνή κοινότητα είχαν σαν αποτέλεσμα την σύσταση και έτερων περιφερειακών συμβάσεων όπως της Διεθνούς Σύμβασης του Κουβέιτ του 1978 για την συνεργασία και προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από τη ρύπανση (Kuwait regional Convention for Cooperation on the Protection of the Marine Environment), που εφαρμόζεται στη θαλάσσια περιοχή του Περσικού Κόλπου και στα νότια παράλια του Ομάν (χωρίς να περιλαμβάνει τα εσωτερικά ύδατα των κρατών-μελών) και της Διεθνούς Σύμβασης του Αμπιτζάν του 1981 για την συνεργασία, την ανάπτυξη και προστασία του θαλασσιού και παράκτιου περιβάλλοντος της Κεντροδυτικής Αφρικής, μαζί με το σχετικό αυτής Πρωτόκολλο (Abidjan Convention for Cooperation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region, with Protocol) που εφαρμόζεται στις θαλάσσιες περιοχές από Μαυριτανία έως και τη Ναμίμπια.

<sup>338</sup> Η Bonn Agreement for Cooperation in dealing with pollution of the North Sea by oil, του 1969 εφαρμόζεται και στη Μάγγη. Βασικός στόχος ήταν η προστασία από πετρέλαιο, αλλά το 1983 επεκτάθηκε και σε άλλες επικίνδυνες ουσίες (other harmful substances)

Βόρειας Θάλασσας,<sup>339</sup> η Συμφωνία Δανίας, Φιλανδίας, Νορβηγίας και Σουηδίας (1971) για επείγοντα περιστατικά ρύπανσης από πετρέλαιο, η οποία ακολουθήθηκε από τη Σύμβαση ανάμεσα στα ίδια κράτη (1974) για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος,<sup>340</sup> η Σύμβαση των Παρισίων για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από χερσαίες πηγές (1974) στις θαλάσσιες περιοχές του Βορειοανατολικού Ατλαντικού και της Βόρειας θάλασσας,<sup>341</sup> και η Σύμβαση του Ελσίνκι για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της Βαλτικής Θάλασσας (1974),<sup>342</sup> οι οποίες μπορεί γεωγραφικά να μην ενδιαφέρουν την Ελλάδα, αναδεικνύουν όμως την ανησυχία της διεθνούς κοινότητας για συνεργασία με σκοπό την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης σε περιφερειακό επίπεδο.

Σε τριμερή και διμερή επίπεδο συμφωνίες, σε χώρο που γειτνιάζει με τον ελληνικό είναι η Συμφωνία Ιταλίας και Γιουγκοσλαβίας (1974) για την προστασία των υδάτων της Αδριατικής και των παρακτίων περιοχών από τη ρύπανση,<sup>343</sup> και η Συμφωνία Γαλλίας, Ιταλίας και Μονακό, (1976) για την προστασία των ακτών της Μεσογείου θάλασσας.<sup>344</sup>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ V**

### **ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΩΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ**

Οι διεθνείς κανόνες και διατάξεις που καθορίζουν την εξασφάλιση και παροχή αποζημίωσης σε πρόσωπα και φορείς που υπέστησαν ζημιές από ρύπανση της θάλασσας είναι σημαντικές γιατί αφενός πραγματώνουν την αρχή της αποζημίωσης στα θύματα, ο «ρυπαίνων πληρώνει» και το ύψος αυτής, και αφετέρου καθιερώνουν πιστοποιητικά και βιβλία, η μη ύπαρξη των οποίων επιφέρουν διοικητικές, αλλά σε μερικές περιπτώσεις και ποινικές και πειθαρχικές ποινές για τους ναυτικούς.<sup>345</sup> Συνέπεια τούτου αν και καταρχήν ο χαρακτήρας τους είναι αστικής φύσεως, εντούτοις να εμπεριέχουν με έμμεσο τρόπο ποινικές διατάξεις.

Ξεκινώντας, θα αναφέρουμε τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969 «περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου και ρύθμισης συναφών θεμάτων»,<sup>346</sup> γνωστής και ως C.L.C. Καταρτίστηκε κατά τη διάρκεια Διεθνούς Διασκέψεως, μετά από πρόσκληση του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (I.M.C.O.), στις 29 Νοεμβρίου 1969, και υιοθετήθηκε για να αποζημιωθούν τα θύματα ρύπανσης από διαφυγή ή διαρροή εμμενόντων

<sup>339</sup> Oslo Convention for the prevention of Marine Pollution by Dumping from ships and aircraft 1972

<sup>340</sup> Nordic Convention on the Protection of the Environment 1974

<sup>341</sup> Η Paris Convention for the Prevention of Marine Pollution from Landbased Sources υιοθετήθηκε από 10 ευρωπαϊκά κράτη, και το 1986 συμπληρώθηκε με Πρωτόκολλο που επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης και στην ατμοσφαιρική ρύπανση των θαλασσίων ζωνών. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα με την Απόφαση 87/57/ΕΟΚ το 1986 ενέκρινε το προαναφερόμενο Πρωτόκολλο.

<sup>342</sup> Η Helsinki Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area του 1974, αποτελεί μία από τις ελάχιστες περιπτώσεις περιφερειακών συμβάσεων που υιοθετούνται χωρίς την πρωτοβουλία και τις προπαρασκευαστικές εργασίες της U.N.E.P.

<sup>343</sup> Italy-Yugoslavia Agreement on Cooperation for the Protection of the waters of the Adriatic Sea and Coastal Zones from Pollution 1974

<sup>344</sup> Agreement of Cooperation regarding Pollution of the Marine Environment by Discharges of Hydrocarbons and other hazardous substances 1976

<sup>345</sup> Κατά την έννοια του άρθρου 45 και του άρθρου 235 ιζ του Ν.Δ.187/73 (Φ.Ε.Κ. Α'261/73). Επιβάλλονται και πειθαρχικές κατά το άρθρο 246 παρ.1στ του προαναφερομένου νομοθετικού διατάγματος.

<sup>346</sup> International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969

πετρελαιοειδών<sup>347</sup> μεταφερομένων από δεξαμενόπλοια ως φορτίο και για ποσότητα μεγαλύτερης από 2000 τόνους. Η κατάρτιση της σύμβασης ήταν αποτέλεσμα του θορύβου που δημιουργήθηκε στην διεθνή κοινότητα μετά το ατύχημα του Torrey Canyon, το Μάρτιο του 1967. Οι ζημιές που προκλήθηκαν από το ατύχημα ήταν σημαντικότερες και ανησυχία δημιουργήθηκε στο χώρο των πλοιοκτητών για τις συνέπειες που θα δημιουργούνταν στη μεταφορά του πετρελαίου με πλοία αν καθιερωνόταν απεριόριστη ευθύνη του πλοιοκτήτη. Η διεθνή αυτή σύμβαση καθιερώνει την αρχή της περιορισμένης ευθύνης και προβλέπει ένα σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης σε περιπτώσεις μεταφοράς φορτίων εμμένου πετρελαίου μεγαλύτερης των 2.000 τόνων. Ως κριτήριο για την εφαρμογή της σύμβασης δεν είναι η σημαία του πλοίου, αλλά ο τόπος που προκλήθηκε η ζημιά, αφού έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις ζημιών ρύπανσης που προκαλούνται από τη διαφυγή πετρελαιοειδών από έμπορτα δεξαμενόπλοια στο έδαφος, την αιγιαλίτιδα και αποκλειστική οικονομική ζώνη του συμβαλλόμενου μέρους. Πρέπει να σημειωθεί ότι η σύμβαση δεν εφαρμόζεται σε διαρροές πετρελαίου από πλοία εκτός δεξαμενόπλοιων, όπως επίσης όταν η απόρριψη πετρελαίου προέρχεται από καύσιμα του ίδιου του πλοίου ή έρμα. Επίσης δεν εφαρμόζεται σε μη εμμένοντα πετρελαιοειδή (non-persistent) π.χ. βενζίνη, κηροζίνη. Κενό επίσης υπάρχει στην κάλυψη μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την αποφυγή της απειλής απόρριψης πετρελαίου ακόμη και αν καμία απόρριψη δεν έλαβε χώρα.<sup>348</sup> Η σύμβαση κατά το άρθρο 15 για να τεθεί σε ισχύ απαιτούσε την κύρωση από οκτώ κράτη από τα οποία τα πέντε με ολική χωρητικότητα δεξαμενόπλοιων μεγαλύτερη του ενός εκατ. κόρων,

<sup>347</sup> Ως εμμένοντα πετρελαιοειδή (persistent) περιορίζεται σε μερικά πετρελαιοειδή π.χ. αργό πετρέλαιο, μαζούτ, λιπαντέλαια, βαρύ diesel και όχι βενζίνη, κηροζίνη, κλπ.

<sup>348</sup> Το κενό αυτό έρχεται να το καλύψει η Tanker Owners Voluntary Concerning Liability for Oil Pollution Damage (TOVALOP) του 1969 όπως έχει τροποποιηθεί τα έτη 1978 και 1986. Η ειδική αυτή συμφωνία, ειδικό ταμείο εθελοντικού χαρακτήρα το οποίο ιδρύθηκε το 1969, πριν την υιοθέτηση της CLC σύμβασης, αφορά του πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων και αντιπροσωπεύει το 90% του παγκοσμίου εκτοπίσματος. Για να καταβληθεί σχετική αποζημίωση πρέπει να προηγηθεί η διακρίβωση, ότι η περίπτωση δεν καλύπτεται από την Διεθνή Σύμβαση Αστικής Ευθύνης. Μη θέτοντας κριτήρια για συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές τα όρια κάλυψης έφθαναν τα 100 δολ. για κάθε τόνο της χωρητικότητας του πλοίου με ανώτατο όριο τα 10 εκ. δολ. για κάθε συμβάν. Αυτά τα όρια με την τροποποίηση του 1978 αυξήθηκαν σε 160 δολ. και 16,8 εκ. δολ. αντίστοιχα, ενώ το 1986 με νέες τροποποιήσεις και ισχύ από το 1987 ορίζονταν νέα όρια και συγκεκριμένα για δεξαμενόπλοια έως 5.000 G.R.T. ποσό 3,5 εκ. δολ. για δεξαμενόπλοια από 5.000 μέχρι 140.000 G.R.T. επιπρόσθετο ποσό 493 δολ. για κάθε τόνο, και για δεξαμενόπλοια πάνω από 140.000 G.R.T. ποσό 70 εκατ. δολ. Τα νεώτερα αυτά όρια θα εφαρμόζονται μόνο για συμβάντα όπου ένα δεξαμενόπλοιο μεταφέρει CRISTAL φορτίο. Το CRISTAL αποτελεί σύντημη της σύμβασης- ταμείο με τίτλο : Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution Damage, και ιδρύθηκε το 1971 ενώ το 1986 τροποποιήθηκε. Το ειδικό αυτό ταμείο αποτελεί συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων πετρελαιοειδών (ιδιοκτήτες του φορτίου) και αποβλέπει στην αποζημίωση προσώπων εξαιτίας ρύπανση της θάλασσας, προσφέροντας συμπληρωματικά ποσά εκεί όπου η TOVALOP δεν εφαρμόζεται. Η CRISTAL επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να πάρει κάποιο είδος αποζημίωσης για μέρος της ευθύνης που ορίζεται από την C.L.C. σύμβαση. Ενώ το αρχικό ποσό που όριζε η σύμβαση CRISTAL έφθανε μέχρι 36 εκ. δολ. ,το οποίο αυξανόταν ως το διπλάσιο και οι πλοιοκτήτες θα αποζημιώνονταν για μέρος της ευθύνης ως το ποσό 160 δολ. για κάθε τόνο ή συνολικά 16,8 εκ. δολ. ανάλογα ποιο είναι το μικρότερο, με τις τροποποιήσεις του έτους 1986 ορίζονται για δεξαμενόπλοια έως 5.000 G.R.T. αντίστοιχο ποσό 36 εκατ. δολ., για δεξαμενόπλοιο από 5.000 και μέχρι 140.000 G.R.T. ποσό επιπρόσθετο 733. δολ. για κάθε τόνο και για δεξαμενόπλοια πάνω από 140.000 G.R.T. ποσό 135 εκατ. δολ. Οι δύο προαναφερόμενες εθελοντικές συμφωνίες καλύπτουν περιπτώσεις που η διεθνή νομοθεσία δεν καλύπτει και συγκεκριμένα τις δαπάνες προληπτικών μέτρων ακόμη και όταν δεν υπάρχει διαρροή πετρελαίου και για διαρροές καυσίμων ή κατά το ταξίδι υπό έρμα, και για να ικανοποιηθεί ο ενδιαφερόμενος από την CRISTAL θα πρέπει να έχει εξαντλήσει όλες τις άλλες περιπτώσεις καταβολής αποζημίωσης

πράγμα που επιτεύχθηκε, με συνέπεια να τεθεί η σύμβαση σε ισχύ από την 19 Ιουνίου 1975.

Κατά τη σύμβαση, που καθιερώνει την αντικειμενική ευθύνη και την ευθύνη του πλοιοκτήτη,<sup>349</sup> ο πλοιοκτήτης είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για ζημιά που προκαλείται από ρύπανση πετρελαίου και είναι υπόχρεος αποζημίωσης. Αναγνωρίζοντας τα απρόβλεπτα συμβάντα που μπορεί να αντιμετωπίσει ο πλοιοκτήτης κατά τη μεταφορά του φορτίου και προσπαθώντας να εξομαλύνει τους διαξίφισμους που αναπτύχθηκαν σχετικά με την σκοπιμότητα ευθύνης του πλοιοκτήτη ή του κυρίου του φορτίου, το οποίο προκάλεσε τη ρύπανση, η σύμβαση αφενός τον απαλλάσσει από την υποχρέωση αποζημίωσης αν η ζημιά προέρχεται από πολεμικές ενέργειες, πράξη ή παράλειψη τρίτου που είχε την πρόθεση να προξενήσει ζημιά<sup>350</sup> καθώς επίσης και από την αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για τη συντήρηση των φάρων ή άλλων βοηθημάτων, και αφετέρου προβλέπει στο άρθρο 5 ποσά που περιορίζουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη. Με το άρθρο VI της σύμβασης προβλέπεται ότι ουδείς που έχει αξίωση για ζημιά από ρύπανση, δικαιούται να ασκήσει οποιοδήποτε δικαίωμα εναντίον άλλων περιουσιακών στοιχείων του πλοιοκτήτη, σε σχέση προς την αξίωση, αν ο πλοιοκτήτης ίδρυσε κεφάλαιο κατά τις διατάξεις του άρθρου V και δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του.<sup>351</sup> Το κεφάλαιο μπορεί να δημιουργηθεί με την κατάθεση του ποσού ή την προσαγωγή τραπεζικής εγγύησης ή άλλης εγγύησης, αποδεκτής από το κράτος που το κεφάλαιο δημιουργείται.

Το Νοέμβριο του 1976 (19-11-1996) υιοθετήθηκε στο Λονδίνο κατά την 1<sup>η</sup> Διεθνή Διάσκεψη Πρωτόκολλο, με τίτλο: «Πρωτόκολλο της Διεθνούς σύμβασης Αστικής Ευθύνης για Ζημιά Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή του 1969» που τροποποιεί με το άρθρο II το άρθρο V της σύμβασης και συγκεκριμένα αντικαθιστά την παράγραφο 1 και 9 σχετικά με τα ποσά περιορισμού ευθύνης πλοιοκτήτη, αυξάνοντας αυτά. Σύμφωνα με το άρθρο V του Πρωτοκόλλου θα τίθετο σε ισχύ την εννεηκοστή ημέρα από την ημερομηνία κατά την οποία οκτώ κράτη, στα οποία περιλαμβάνονται πέντε κράτη, καθένα από τα οποία διαθέτει χωρητικότητα δεξαμενόπλοιων όχι μικρότερη των ενός εκατομμυρίου κόρων ολικής χωρητικότητας, κατέθεταν όργανα για την επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση. Τελικά το Πρωτόκολλο τέθηκε σε ισχύ το 1981.<sup>352</sup>

Το 1984 έγινε προσπάθεια τροποποίησης της σύμβασης με νέο Πρωτόκολλο μετά από πρωτοβουλία του Ι.Μ.Ο. και του Ο.Ο.Σ.Α. με σκοπό την αναθεώρηση των ορίων αποζημίωσης των συμβάσεων έτσι για δεξαμενόπλοια χωρητικότητας μέχρι 5.000 κ.ο.χ. το ποσό έφθανε τα 3 εκατ. λογιστικές μονάδες, για δεξαμενόπλοια πάνω από 5.000 κ.ο.χ. η ευθύνη αυξανόταν κατά 420 μονάδες ανά προστιθέμενο κόρο και μέχρι τα 59,7 εκατ. μονάδες. Σε αυτό το Πρωτόκολλο καθοριζότο ότι θα καλύπτονταν οι ζημιές που προκαλούνται από διαρροές πετρελαίου από άφορτο

<sup>349</sup> Ως προς την ευθύνη του πλοιοκτήτη, αναπτύχθηκε ιδιαίτερη συζήτηση και αυτό γιατί το φορτίο είναι που προσδιορίζει τη ρύπανση, και τις συνέπειες αυτής κατά τη σύμβαση, άρα θα μπορούσε να θεωρηθεί υπεύθυνος ο κύριος του μεταφερομένου φορτίου. Η υιοθέτηση όμως αυτής της θεώρησης θα οδηγούσε σε ποικίλλα προβλήματα διότι στην πράξη κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ο κύριος του φορτίου αλλάζει από λιμάνι σε λιμάνι.

<sup>350</sup> Επομένως οι αγωγές δύναται να στραφούν και κατά τρίτου προσώπου.

<sup>351</sup> Στην αρχική διεθνή σύμβαση του 1969 παρεχόταν η δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να περιορίσει την αστική ευθύνη του μέχρι ένα ορισμένο ποσό ιδρύοντας κεφάλαιο (limitation fund), το ύψος του οποίου ανέρχεται σε 2.000 χρυσά γαλλικά φράγκα (rouincare) για κάθε κόρο καθαρής χωρητικότητας του πλοίου προστιθέμενων και των χώρων του μηχανοστασίου ή συνολικά σε 210.000.000 χρυσά γαλλικά φράγκα ανά περιστατικό.

<sup>352</sup> Στην Ελλάδα έγινε αποδοχή του πρωτοκόλλου με το ΠΔ 81/89 (Φ.Ε.Κ. 36 Α/89).

δεξαμενόπλοιο και θα αποζημιώνονταν οι δαπάνες για προληπτικά μέτρα ακόμη και αν δεν είχαν διαρροή πετρελαίου, αρκεί να υπήρχε σοβαρός κίνδυνος ρύπανσης. Τελικά το Πρωτόκολλο αυτό δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ, λόγω μη εκπλήρωσης των προϋποθέσεων εφαρμογής.

Στις 27 Νοεμβρίου του 1992 από τη Διεθνή Διάσκεψη που συγκλήθηκε στο Λονδίνο υιοθετείται νέο Πρωτόκολλο με τίτλο «Πρωτόκολλο το 1992 για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1969 αναφορικά με την Αστική Ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο».<sup>353</sup> Στο νέο αυτό πρωτόκολλο οδηγήθηκε η διεθνής κοινότητα από το γεγονός ότι παρόλο που το Πρωτόκολλο του 1984 προέβλεπε διευρυμένο πεδίο εφαρμογής και αυξημένη αποζημίωση, δεν είχε τεθεί σε ισχύ, ενώ παράλληλα οι Η.Π.Α. καθιέρωνε την απεριόριστη ευθύνη στο τομέα αποζημίωσης με την Oil Pollution Act (O.P.A. 90) ως εθνική νομοθεσία. Το νέο αυτό πρωτόκολλο διατηρεί τις βασικές διατάξεις του Πρωτοκόλλου του 1984, αλλά θέτει ελαστικότερους όρους για να τεθεί διεθνώς σε ισχύ. Στο προοίμιο αναγνωρίζει ότι ειδικές διατάξεις είναι αναγκαίες σε σχέση με τη θέσπιση αναλόγων τροποποιήσεων στη διεθνή σύμβαση του 1971 για την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο και έχει επίγνωση της ανάγκης διασφάλισης της θέσης σε ισχύ του περιεχομένου του Πρωτοκόλλου του 1984 το οποίο δεν τέθηκε σε ισχύ. Με το άρθρο 2 τροποποιεί το άρθρο I της Σύμβασης του 1969 και συγκεκριμένα αντικαθιστά τις παραγράφους 1, 5, 6, 8 και 9, ενώ προσθέτει νέα, την αριθμ. 10. Σημαντική αλλαγή της παραγράφου 5 είναι ότι καλύπτει και το εμμένον ορυκτό πετρέλαιο υδρογονανθράκων όταν βρίσκεται στις δεξαμενές καυσίμων του πλοίου. Το άρθρο 3 αντικαθιστά το άρθρο II της σύμβασης, έτσι ώστε η σύμβαση να εφαρμόζεται αποκλειστικά σε ζημία από ρύπανση που προκαλείται στο έδαφος, περιλαμβανομένων των χωρικών υδάτων του συμβαλλόμενου κράτους και στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του συμβαλλόμενου κράτους ή σε περίπτωση που δεν έχει καθοριστεί σε περιοχή εκτεινόμενη πέρα από τα χωρικά ύδατα του κράτους και παρακείμενη αυτών, η οποία δεν εκτείνεται περισσότερο των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης που μετράται το πλάτος των χωρικών του υδάτων και σε προληπτικά μέτρα, οπουδήποτε και αν έχουν ληφθεί για να προληφθεί ή μειωθεί μια τέτοια ζημία. Με το άρθρο 4 αντικαθίστανται το άρθρο III και συγκεκριμένα οι παράγραφοι 1 και 4, έτσι ώστε ο πλοιοκτήτης εκτός των εξαιρέσεων που προαναφέρθηκαν (αν η ζημία προέρχεται από πολεμικές ενέργειες, πράξη ή παράλειψη τρίτου που είχε την πρόθεση να προξενήσει ζημία<sup>354</sup> και από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για τη συντήρηση των φάρων ή άλλων βοηθημάτων) κατά το χρόνο ενός περιστατικού, ή σε περίπτωση που το περιστατικό αποτελείται από σειρά συμβάντων, κατά το χρόνο εμφάνισης του πρώτου από αυτά, να είναι υπεύθυνος για κάθε ζημία ρύπανσης που προκλήθηκε από το πλοίο ως αποτέλεσμα του περιστατικού. Με το άρθρο 5 αντικαθίσταται το άρθρο IV και με το νέο καθεστώς όταν συμβεί περιστατικό στο οποίο εμπλέκονται δύο ή περισσότερα πλοία και προκληθεί ζημία ρύπανσης απ' αυτά, οι πλοιοκτήτες όλων των εμπλεκόμενων πλοίων, εκτός αν απαλλάσσονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου III ευθύνονται από κοινού και ατομικά για όλη τη ζημία που δεν είναι εύκολα διαιρετή. Αξιοσημείωτο είναι ότι με το άρθρο 6 αντικαθίστανται οι παράγραφοι 1, 2, 3, 9, και 10 του άρθρ. V και η δεύτερη πρόταση της 11 παραγράφου του ίδιου άρθρου της σύμβασης, που σχετίζονται με τα περιοριστικά ποσά της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Αποτέλεσμα αυτού είναι ο

<sup>353</sup> Στην Ελλάδα κυρώθηκε με το Π.Δ. 197/95 (Φ.Ε.Κ. 106/95<sup>Α</sup>)

<sup>354</sup> Επομένως οι αγωγές δύναται να στραφούν και κατά τρίτου προσώπου.

πλοιοκτήτης να περιορίζει την ευθύνη του ως προς κάθε ένα περιστατικό σε ένα συνολικό ποσό που υπολογίζεται σε 3 εκατ. λογιστικές μονάδες<sup>355</sup> για πλοίο που δεν υπερβαίνει τις 5.000 μονάδες χωρητικότητας, και για πλοίο χωρητικότητας μεγαλύτερη απ' αυτή σε 420 λογιστικές μονάδες επιπλέον του ποσού που προαναφέρθηκε για κάθε επιπλέον μονάδα χωρητικότητας με τον όρο πάντως ότι το συνολικό αυτό ποσό δεν θα υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τα 59,7 εκατ λογιστικές μονάδες,<sup>356</sup> εκτός της περίπτωσης που 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. Τέλος με το άρθρο 7 του πρωτοκόλλου αντικαθίστανται οι δύο πρώτες προτάσεις της δεύτερης παραγράφου, η τέταρτη παράγραφος, η πρώτη πρόταση της εβδόμης παραγράφου και η δεύτερη πρόταση της όγδοης παραγράφου του άρθρου VII της σύμβασης σχετικά με τα πιστοποιητικά που βεβαιώνεται ότι υπάρχει σε ισχύ ασφάλιση ή άλλη χρηματική εξασφάλιση,<sup>357</sup> ενώ και με το άρθρ. 8 του πρωτοκόλλου αντικαθίσταται η παράγραφος 1 του άρθρου IX της σύμβασης σχετικά με τον τόπο που θα ασκηθεί η αγωγή σε τυχόν περιστατικό. Κατά το άρθρο 15 του Πρωτοκόλλου μετά από αίτηση τουλάχιστον του ενός τετάρτου των συμβαλλόμενων κρατών μπορεί να συνταχθεί πρόταση τροποποίησης των ορίων ευθύνης που καθορίζονται στο άρθρο V, παράγραφος 1 της σύμβασης, η οποία υιοθετείται με πλειοψηφία των δύο τρίτων των συμβαλλόμενων κρατών και υπό όρο ότι τουλάχιστον τα μισά από τα συμβαλλόμενα κράτη παρίστανται κατά τη ψηφοφορία.<sup>358</sup> Για την απόφαση αυτή λαμβάνονται υπόψη η εμπειρία από τα διάφορα περιστατικά και ιδιαίτερα την έκταση της ζημίας που προκλήθηκε, οι μεταβολές στις νομισματικές ισοτιμίες και οι επιπτώσεις της προτεινόμενης τροποποίησης στο κόστος της ασφάλισης, καθώς και η σχέση μεταξύ των ορίων που αναφέρονται στο άρθρο V, παράγραφος 1 της Σύμβασης Ευθύνης 1969 όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο αυτό και εκείνων του άρθρου 4 παράγραφος 4 της Διεθνούς Σύμβασης 1992 για την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο. Τα άρθρα I μέχρι XII συμπεριλαμβανομένου και του υποδείγματος του πιστοποιητικού, της Σύμβασης Ευθύνης του 1969, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο αυτό, θα ονομάζεται Διεθνής Σύμβαση του 1992 αναφορικά με την Αστική Ευθύνη για Ζημίες Ρύπανσης από Πετρέλαιο. Σημαντικό για την εναρμόνιση του διεθνούς δικαίου αποτελεί το άρθρο 12 του Πρωτοκόλλου σύμφωνα με το οποίο συμβαλλόμενο κράτος στη Διεθνή Σύμβαση 1971 για την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο, μπορεί να επικυρώσει, αποδεχθεί, εγκρίνει, ή προσχωρήσει στο Πρωτόκολλο αυτό μόνο αν ταυτόχρονα επικυρώσει, αποδεχθεί, εγκρίνει ή προσχωρήσει στο Πρωτόκολλο 1992 που τροποποιεί τη σύμβαση εκείνη, εκτός αν καταγγείλει στη Σύμβαση Κεφαλαίου 1971 από την ημερομηνία κατά την οποία το Πρωτόκολλο αυτό θα τεθεί σε ισχύ για το εν λόγω κράτος. Το πρωτόκολλο αρχίζει να ισχύει δώδεκα μήνες από την ημερομηνία κατά την οποία δέκα κράτη, μεταξύ των οποίων τέσσερα που έχουν, καθένα χωριστά,

<sup>355</sup> Λογιστική μονάδα κατά την παράγραφο 9 είναι το Ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα, όπως ορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, ενώ σύμφωνα με την παράγραφο 10 χωρητικότητα του πλοίου είναι η ολική χωρητικότητα

<sup>356</sup> Το προϋπάρχον καθεστώς προέβλεπε μικρότερα ποσά και συγκεκριμένα 133 λογιστικές μονάδες για κάθε τόνο και επίσης ότι το συνολικό ποσό μπορούσε να φθάσει τα 14 εκατ. ανάλογα με το ποιο ποσό είναι το μικρότερο, χωρίς να γίνεται περαιτέρω κατηγοριοποίηση πλοίου.

<sup>357</sup> Στην Ελλάδα η λιμενική αρχή μπορεί να απαγορεύσει τον απόπλου μέχρι να εφοδιασθεί το πλοίο με το σχετικό πιστοποιητικό και να επιβληθεί πρόστιμο στον πλοίαρχο ή στον πλοιοκτήτη.

<sup>358</sup> Πράγματι με την Απόφαση LEG. 1(82) που υιοθετήθηκε την 18<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2000 τροποποιήθηκαν τα περιοριστικά ποσά στο Πρωτόκολλο του 1992.

τουλάχιστον ένα εκατομμύριο μονάδες ολικής χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων, θα έχουν καταθέσει όργανα επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης.

Συμπερασματικά με την αναθεώρηση του 1992 οι τροποποιήσεις εντοπίζονται στην γεωγραφική επέκταση της εφαρμογής της σύμβασης, στην επέκταση εφαρμογής της σύμβασης σε πετρελαιοφόρα που διεξάγουν ταξίδι υπό έρμα, με την προϋπόθεση ότι μεταφέρουν κατάλοιπα από το τελευταίο φορτίο πετρελαίου, στην αναγνώριση των δαπανών λήψης προληπτικών μέτρων ακόμη κι αν δεν προκλήθηκε ρύπανση. Επίσης σύμφωνα με το νέο ορισμό της ζημιάς ρύπανσης καλύπτονται μόνο οι δαπάνες που αφορούν εύλογα μέτρα αποκατάστασης που έγιναν ή πρόκειται να γίνουν.

Με το πέραςμα του χρόνου και κατ' εφαρμογή του άρθρου 15 του Πρωτοκόλλου του 1992 για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης περί Αστικής Ευθύνης Συνεπεία Ζημιών εκ Ρυπάνσεως υπό Πετρελαίου 1969, με την Απόφαση LEG. 1(82) που υιοθετήθηκε την 18<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2000 στο πλαίσιο του I.M.O., τροποποιήθηκαν τα περιοριστικά ποσά στο Πρωτόκολλο του 1992, και η αναφορά για 3 εκατ. λογιστικές μονάδες γίνεται 4.510.000 λογιστικές, η αναφορά για 420 λογιστικές μονάδες γίνεται 631 και η αναφορά για 59,7 εκατ. λογιστικές μονάδες γίνεται 89.770.000 λογιστικές μονάδες, τροποποιήσεις που τίθενται σε ισχύ με την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου του 2003.<sup>359</sup>

Επόμενη Διεθνή Σύμβαση που ρυθμίζει θέματα αποζημίωσης για ρυπάνσεις είναι, η Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1971.<sup>360</sup> Η Διεθνή αυτή σύμβαση ήρθε ως αποτέλεσμα των παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της διάσκεψης για την κατάρτιση της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών του 1969, ότι η εισφορά βάρυνε μόνο το πλοίο, ενώ λογικά θα έπρεπε ανάλογα να επιβαρύνει και τους λοιπούς φορείς που απασχολούνται με τη διακίνηση του πετρελαίου και της απόφασης του I.M.O. να μελετήσει το θέμα και να εισάγει συμπληρωματική σύμβαση. Αλλωστε η αποζημίωση που προέβλεπε η αρχική Σύμβαση του 1969 δεν επαρκούσε για πλήρη αποζημίωση των θυμάτων.<sup>361</sup> Η Διεθνή Σύμβαση που υπογράφηκε στις 18 Δεκεμβρίου του 1971 «για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή» (FUND),<sup>362</sup> ήταν αποτέλεσμα αυτών των πιέσεων για οικονομική επιβάρυνση και των λοιπών φορέων διακίνησης και εμπορίας πετρελαιοειδών και αυτό το κενό ήρθε να καλύψει. Επιπροσθέτως, με

<sup>359</sup> Στην Ελλάδα η κύρωση της Απόφασης έγινε με το Π.Δ. 268 (Φ.Ε.Κ. Α' 256/02). Συναφώς με τη σύμβαση και τις τροποποιήσεις της και την υλοποίηση αυτής, είναι το Π.Δ. 666/82 (Φ.Ε.Κ. Α' 138/82) «για την Ίδρυση, διαχείριση και κατανομή του κεφαλαίου περιορισμού της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη για ζημιές ρύπανσης απ' πετρέλαιο, το Π.Δ.494/89 (Φ.Ε.Κ. Α' 209/89) που τροποποιούσε και συμπλήρωνε το προηγούμενο π.δ., η Απόφαση ΥΕΝ αριθμ. 3232.10/4/96/15-02-96 (Φ.Ε.Κ. Β' 111/96) περί κοινού τύπου πιστοποιητικού ασφάλισης ή άλλης χρηματικής εξασφάλισης αναφορικά με την αστική ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο που καλύπτει τις απαιτήσεις τόσο της Διεθνούς Σύμβασης Αστικής Ευθύνης του 1969 όσο και του Πρωτοκόλλου έτους 1992 που τροποποιεί τη Σύμβαση αυτή και η Απόφαση ΥΕΝ 2432.07/02/01/16-03-01 (Φ.Ε.Κ. Β'337/01) περί τύπου πιστοποιητικού ασφάλισης ή άλλης χρηματικής εξασφάλισης αναφορικά με την αστική ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο από πλοία ή πλωτά ναυπηγήματα που εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 11 παραγρ. 7 του ν.2881/01 (Φ.Ε.Κ. Α' 16/01).

<sup>360</sup> Κυρώθηκε στην Ελλάδα με το ν. 1638/86

<sup>361</sup> Βλέπε σχετικά το προοίμιο της Διεθνούς Σύμβασης Βρυξελλών του 1971 «για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή».

<sup>362</sup> Πριν την Διεθνή Σύμβαση που υπογράφηκε στις 18 Δεκεμβρίου του 1971 «για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή» (Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage), είχε ληφθεί Απόφαση την 29<sup>η</sup> Νοεμβρίου 1969 από τη Διεθνή Νομική Διάσκεψη για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης για ζημιές ρύπανσης από πετρελαιοειδή προκειμένου αντιμετωπιστούν ζημιές του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προκαλούνται από τις ρυπάνσεις.

τη σύμβαση αυτή καλύπτεται το κενό που υφίσταται αν η αποζημίωση των θυμάτων της προκαλούμενης ρύπανσης, μερικά ή ολικά, δεν εξασφαλίζεται από τυχόν αδυναμίες ή πτώχευση του πλοιοκτήτη ή αν η ζημία έχει τέτοια έκταση, ώστε κεφάλαιο περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη που προβλέπει η διεθνής σύμβαση αστική ευθύνης του 1969 δεν επαρκεί για την ικανοποίηση όλων εκείνων που ζημιώθηκαν. Λόγω του συμπληρωματικού χαρακτήρα της σύμβασης και του συνδετικού δεσμού με την CLC, για την υιοθέτηση της FUND 1971 συμβαλλόμενα μέρη γίνονται μόνο τα κράτη της σύμβασης CLC. Ως κύριοι σκοποί της σύμβασης μπορούν να θεωρηθούν η παροχή μιας συμπληρωματικής αποζημίωσης στα θύματα ρύπανσης που δεν εξασφάλισαν επαρκή αποζημίωση από την CLC και η παροχή αποζημίωσης στον πλοιοκτήτη για ποσοστά της ευθύνης που υπέχει σύμφωνα με την CLC εκτός αν η ρύπανση προκαλείται από «εκ προθέσεως παράβαση» (willful misconduct) του πλοιοκτήτη. Στο προοίμιο της σύμβασης του 1971 καταγράφεται ότι ο τρόπος αποζημίωσης που ρυθμιζόταν από τη σύμβαση του 1969 δεν παρείχε πλήρη προστασία στα θύματα ρύπανσης από πετρελαιοειδή σε όλες τις περιπτώσεις και ακόμη ότι επιβαλλόταν ένα πρόσθετο οικονομικό βάρος στους πλοιοκτήτες. Γι' αυτό πρέπει να ανακουφιστούν οι πλοιοκτήτες με την συμβολή και με την επιβάρυνση και αυτών που έχουν οικονομικά συμφέροντα από τη μεταφορά των πετρελαιοειδών. Το άρθρο 4 και ειδικότερα η παράγραφος 4 αναφέρεται στα ποσά της αποζημίωσης. Η διεθνής σύμβαση του 1971 τέθηκε σε ισχύ στις 16 Οκτωβρίου του 1978.

Στις 19 Νοεμβρίου του 1976, η προαναφερόμενη διεθνής σύμβαση συμπληρώθηκε με την υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου της «Διεθνούς Σύμβασης για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από πετρέλαιο του 1971». Είχε προηγηθεί η Διάσκεψη για την Αναθεώρηση των διατάξεων της Λογιστικής Μονάδας της Διεθνούς Σύμβασης του 1971 για την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο στις 17-19 Νοεμβρίου 1976 στο Λονδίνο. Με το συγκεκριμένο Πρωτόκολλο αντικαθίστατο η παράγραφος 4 του άρθρου 1 της σύμβασης και τροποποιούνταν τα ποσά που αναφέρονται οπουδήποτε στη σύμβαση. Όμως για να ισχύσει έπρεπε αφενός να είχε τεθεί σε ισχύ η σύμβαση, πράγμα που κατά την σύνταξη του Πρωτοκόλλου δεν είχε πραγματοποιηθεί και αφετέρου τουλάχιστον οκτώ κράτη να έχουν καταθέσει όργανα επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης στο Γενικό Γραμματέα και τα πρόσωπα που θα είχαν στα κράτη αυτά υποχρέωση να συνεισφέρουν σύμφωνα με το άρθρο 10 της σύμβασης, να παρέλαβαν κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους συνολική ποσότητα τουλάχιστον 750 εκατομμυρίων τόνων υποκείμενου σε συνεισφορά πετρελαίου (άρθρο VI του πρωτοκόλλου).

Το 1984 έγινε προσπάθεια τροποποίησης της σύμβασης με νέο Πρωτόκολλο μετά από πρωτοβουλία του I.M.O. και του O.O.S.A. Με το νέο νομικό καθεστώς που προσπάθησαν να διαμορφώσουν αφενός αυξάνονταν τα όρια ευθύνης της σύμβασης και διαμορφώνονταν σε πρώτη φάση μέχρι το ποσό των 135 εκατ. λογιστικών μονάδων και στη δεύτερη φάση σε 200 εκατ. λογιστικών μονάδων μαζί με την σύμβαση CLC, και αφετέρου καθοριζόταν ότι θα καλύπτονταν οι ζημιές που προκαλούνται από διαρροές πετρελαίου από άφορτο δεξαμενόπλοιο και θα αποζημιώνονταν οι δαπάνες για προληπτικά μέτρα ακόμη και αν δεν είχαν διαρροή πετρελαίου, αρκεί να υπήρχε σοβαρός κίνδυνος ρύπανσης.<sup>363</sup> Τελικά το Πρωτόκολλο αυτό δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ, λόγω μη εκπλήρωσης των προϋποθέσεων εφαρμογής.

<sup>363</sup> Προηγούμενα κατά τη σύμβαση καταβάλλετο αποζημίωση μέχρι το ποσό των 52,5 εκ. λογιστικών μονάδων (SDR), στο οποίο περιλαμβανόταν και το ποσό που καταβλήθηκε από τον πλοιοκτήτη ή τον ασφαλιστή του σύμφωνα με τη σύμβαση CLC (το ποσό είχε αυξηθεί από το έτος 1987 σε 60 εκατ.



Στις 27 Νοεμβρίου του 1992 από τη Διεθνή Διάσκεψη που συγκλήθηκε στο Λονδίνο μαζί με το Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1969 αναφορικά με την Αστική Ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο, υιοθετείται και το «Πρωτόκολλο του 1992 για την Τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1971 αναφορικά με την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο».<sup>364</sup> Όπως και στην περίπτωση της CLC δεν ίσχυσε το Πρωτόκολλο του 1984, έτσι και στην περίπτωση της σύμβασης FUND δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ το Πρωτόκολλο του 1984 που προέβλεπε διευρυμένο πεδίο εφαρμογής και αυξημένη αποζημίωση. Δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι οι Η.Π.Α. καθιέρωσε την απεριόριστη ευθύνη στο τομέα αποζημίωσης με την Oil Pollution Act (O.P.A. 90) ως εθνική νομοθεσία. Με το νέο αυτό Πρωτόκολλο διατηρούνται οι βασικές διατάξεις του Πρωτοκόλλου του 1984, αλλά τίθεντο ελαστικότεροι όροι για να τεθεί σε ισχύ διεθνώς το νέο. Στο προοίμιο του Πρωτοκόλλου καταγράφεται η σπουδαιότητα της διατήρησης σε ισχύ του διεθνούς συστήματος ευθύνης και αποζημίωσης για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο, της ανάγκης να διασφαλιστεί η θέση σε ισχύ του περιεχομένου του Πρωτοκόλλου του 1984 το συντομότερο δυνατόν και του οφέλους για τα κράτη-μέρη από μια ρύθμιση που θα επιτρέψει στην τροποποιημένη σύμβαση να συνυπάρξει και να είναι συμπληρωματική της αρχικής για ορισμένη μεταβατική περίοδο, ενώ τονίζεται ότι οι οικονομικές συνέπειες από ζημιές ρύπανσης που προέρχονται από τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου χύδην με πλοία, θα έπρεπε να συνεχίσουν να κατανέμονται μεταξύ της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των σχετικών με τα φορτία πετρελαίου συμφερόντων. Επίσης τονίζεται η υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου 1992 για την τροποποίηση της CLC.

Οι τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου του 1992 εντοπίζονται στην γεωγραφική επέκταση της εφαρμογής της σύμβασης, στην επέκταση εφαρμογής της σύμβασης σε πετρελαιοφόρα που διεξάγουν ταξίδι υπό έρμα, με την προϋπόθεση ότι μεταφέρουν κατάλοιπα από το τελευταίο φορτίο πετρελαίου, στην αναγνώριση των δαπανών λήψης προληπτικών μέτρων ακόμη κι αν δεν προκλήθηκε ρύπανση. Επίσης σύμφωνα με το νέο ορισμό της ζημιάς ρύπανσης καλύπτονται μόνο οι δαπάνες που αφορούν εύλογα μέτρα αποκατάστασης που έγιναν ή πρόκειται να γίνουν. Η επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση σε αυτό μπορεί να γίνει μόνο από τα κράτη που έχουν επικυρώσει, αποδεχθεί, εγκρίνει ή προσχωρήσει στη σύμβαση ευθύνης του 1992 και το Πρωτόκολλο θα ισχύσει δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία που τουλάχιστον οκτώ κράτη έχουν καταθέσει όργανα επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης και τα πρόσωπα που υποχρεούνται να συνεισφέρουν σύμφωνα με το άρθρο 10 της σύμβασης έχουν παραλάβει κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους συνολική ποσότητα τουλάχιστον 450 εκατομμυρίων τόνων πετρελαίου για το οποίο υπάρχει υποχρέωση συνεισφοράς και εφόσον ισχύει η C.L.C. 1992. Τέλος, κατά το άρθρο 33 του Πρωτοκόλλου μετά από αίτηση τουλάχιστον του ενός τετάρτου των συμβαλλόμενων κρατών μπορεί να συνταχθεί πρόταση τροποποίησης των ορίων ευθύνης που καθορίζονται στο άρθρο 4, παράγραφος 4 της σύμβασης, η οποία υιοθετείται με πλειοψηφία των δύο τρίτων

---

SDR). Αντίστοιχα καταβάλλετο ποσό αποζημίωσης στον πλοιοκτήτη 33 SDR για κάθε κ.ο.χ. για ένα μέρος του συνολικού ποσού της ευθύνης, βλ. σχετ. Βλάχος Γ., 1999,όπ.π., σελ.300.

<sup>364</sup> Αποδοχή των Πρωτοκόλλων του 1976 και 1992 για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1971 έγινε με το Π.Δ. 270/95 (Φ.Ε.Κ. Α' 151/95). Συναφώς υφίσταται η Κ.Υ.Α 747/Φ.183507/87/29-4-87 (Φ.Ε.Κ. Β' 226/87) σχετικά με την διαδικασία καταβολής συνεισφορών στο Διεθνές Κεφάλαιο αποζημιώσεως ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή και Π.Δ. 98/90 (Φ.Ε.Κ. Α' 46/90) σχετικά με την αρμοδιότητα δικαστηρίων και διαδικασία εκδίκασης υποθέσεων στις οποίες είναι διάδικος το Διεθνές Κεφάλαιο αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο.

των συμβαλλόμενων κρατών και υπό όρο ότι τουλάχιστον τα μισά από τα συμβαλλόμενα κράτη παρίστανται κατά τη ψηφοφορία. Για την απόφαση αυτή λαμβάνονται υπόψη η εμπειρία από τα διάφορα περιστατικά και ιδιαίτερα την έκταση της ζημίας που προκλήθηκε, οι μεταβολές στις νομισματικές ισοτιμίες και η σχέση μεταξύ των ορίων που αναφέρονται στο άρθρο V, παράγραφος 1 της Σύμβασης Ευθύνης (CLC) 1992 και εκείνων του άρθρου 4 παράγραφος 4 της Διεθνούς Σύμβασης 1971 για την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο αυτό.

Συμπερασματικά, με το νομικό καθεστώς που εισάγει η διεθνής σύμβαση όπως έχει τροποποιηθεί και με το Πρωτόκολλο του 1992 παρέχει αποζημιώσεις σε ζημιές από ρύπανση πετρελαίου όπου δεν λήφθηκε πλήρη και επαρκής αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις της C.L.C. γιατί είτε ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται της ευθύνης για αποζημίωση ή βρίσκεται σε αδυναμία οικονομική να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τη σύμβαση C.L.C., ή η ζημιά υπερβαίνει την ευθύνη του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τη σύμβαση C.L.C. Οι λογικές δαπάνες ή λογικές θυσίες που έγιναν ακούσια από τον πλοιοκτήτη, για την πρόληψη ή μείωση των ζημιών της ρύπανσης θεωρούνται σαν ζημιές ρύπανσης κατά τη σύμβαση. Η σύμβαση εφαρμόζεται αποκλειστικά σε ζημιά από ρύπανση που προκαλείται στο έδαφος, περιλαμβανομένων των χωρικών υδάτων των συμβαλλόμενου κράτους και στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του συμβαλλόμενου κράτους ή σε περίπτωση που δεν έχει καθοριστεί σε περιοχή εκτεινόμενη πέρα από τα χωρικά ύδατα του κράτους και παρακείμενη αυτών, η οποία δεν εκτείνεται περισσότερο των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης που μετράται το πλάτος των χωρικών του υδάτων και σε προληπτικά μέτρα, οπουδήποτε και αν έχουν ληφθεί για να προληφθεί ή μειωθεί μια τέτοια ζημιά. Η σύμβαση FUND δεν αποζημιώνει αν η ρύπανση είναι αποτέλεσμα πολεμικής ενέργειας ή εχθροπραξιών, αν η απόρριψη πετρελαίου προήλθε από πολεμικό πλοίο η κυβερνητικό που δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς, ή αν ο μηνυτής δεν μπορεί να αποδείξει ότι η πηγή της ρύπανσης ήταν πλοίο ή πλοία. Επίσης αν το Κεφάλαιο αποδείξει ότι η ζημιά από ρύπανση προήλθε ολικά ή μερικά είτε από πράξη ή παράλειψη που έγινε με την πρόθεση πρόκλησης ζημίας από το πρόσωπο που υπέστη αυτή, είτε απ' αμέλεια του προσώπου αυτού, το Κεφάλαιο δύναται ν' απαλλαγεί ολικά ή μερικά από την υποχρέωση του να καταβάλει αποζημίωση στο πρόσωπο αυτό.

Οι πληρωμές αποζημίωσης καλύπτονται από τις εισφορές ιδιωτών ή επιχειρήσεων των κρατών-μελών τα οποία προμηθεύονται πετρέλαιο σε ποσότητες πάνω από 150.000 τόνους το χρόνο. Οι εισφορές στο Κεφάλαιο διακρίνονται σε αρχικές και ετήσιες. Οι αρχικές καταβάλλονται μόλις ένα κράτος καταστεί μέλος της σύμβασης και οι ετήσιες εισφορές καθορίζονται από την Γενική Συνέλευση του Κεφαλαίου, αφού ληφθούν υπόψη οι ανάγκες και τα λειτουργικά έξοδα του Κεφαλαίου αφ' ενός και εκτιμηθούν οι υφιστάμενες υποχρεώσεις αφετέρου, συνεκτιμώνται δηλαδή οι δαπάνες και τα έξοδα του προϋπολογισμού και η ανάγκη διατήρησης επαρκών ρευστών κεφαλαίων. Καθένα κράτος θα εξασφαλίσει, ότι κάθε υποχρέωση για συνεισφορά στο Κεφάλαιο που παραλήφθηκε στη επικράτεια του θα εκπληρούται, και θα λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με τη νομοθεσία του, περιλαμβανομένων και κυρώσεων εφόσον αυτές χρειάζονται, για το σκοπό της αποτελεσματικής εκπλήρωσης κάθε σχετικής υποχρέωσης. Σε περιπτώσεις που ο οφειλέτης είναι φανερά αναξιόχρεος ή αυτό δικαιολογείται από την κατάσταση, η Συνέλευση μπορεί να αποφασίσει να μην εγερθεί ή συνεχισθεί η αγωγή κατά του οφειλέτη. Γι' αυτό το κράτος-μέλος γνωστοποιεί το όνομα και τη διεύθυνση κάθε προσώπου που στο κράτος αυτό υποχρεούται να συνεισφέρει στο Κεφάλαιο

σύμφωνα με το άρθρο 10 της σύμβασης, καθώς και τα στοιχεία ως προς τις ποσότητες πετρελαίου που υπόκεινται σε συνεισφορά και παραλήφθηκαν από ένα τέτοιο πρόσωπο στο έδαφος του κράτους αυτού κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

Το συνολικό ποσό της καταβλητέας από το Κεφάλαιο αποζημίωσης περιορίζεται ως προς κάθε περιστατικό, έτσι ώστε το συνολικό άθροισμα του ποσού αυτού και του ποσού της αποζημίωσης που καταβλήθηκε πράγματι σύμφωνα με τη Σύμβαση Ευθύνης 1992 για ζημία ρύπανσης εντός του πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης αυτής, να μην υπερβαίνει τα 135 εκατ. λογιστικές μονάδες, επίσης το συνολικό ποσό της καταβλητέας από το Κεφάλαιο αποζημίωσης για ζημία ρύπανσης προερχόμενη από φυσικό φαινόμενο εξαιρετικού, αναπόφευκτου και ακαταμάχητου χαρακτήρα δεν υπερβαίνει τα 135 εκατ. λογιστικές μονάδες. Το μέγιστο ποσό αποζημίωσης στις προαναφερόμενες περιπτώσεις είναι 200 εκατ. λογιστικές μονάδες, για κάθε περιστατικό που λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε περιόδου κατά την οποία υπάρχουν τρία μέρη στη σύμβαση αυτή ως προς τα οποία το σύνολο των ποσοτήτων του συνεισφέροντος πετρελαίου που παραλήφθηκε από πρόσωπα στα εδάφη των μερών αυτών, κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, ήταν ίσο ή υπερέβαινε τα 600 εκατ. τόνους.

Με το πέρασμα του χρόνου, σε εφαρμογή του άρθρου 33 του Πρωτοκόλλου Κεφαλαίου του 1992 και συνέπεια της 82<sup>ης</sup> συνεδρίασής της Νομικής Επιτροπής, λήφθηκε η Απόφαση LEG. 2 (82) που υιοθετήθηκε την 18<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2000 στο πλαίσιο του I.M.O., και τροποποιήθηκαν τα περιοριστικά ποσά στο Πρωτόκολλο του 1992, και οι δύο αναφορές για 135 εκατ. λογιστικές μονάδες γίνονται 203.000.000 λογιστικές, και η αναφορά για 200 εκατ. λογιστικές μονάδες γίνεται 300.740.000 λογιστικές μονάδες. Αυξήσεις που τέθηκαν σε ισχύ με την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου του 2003.

Τελειώνοντας με τις συμβάσεις αστικής ευθύνης, θα μνημονεύσουμε στο πλαίσιο του Συμβουλίου της Ευρώπης τη σύμβαση σχετικά με την αστική ευθύνη για ζημιά ως αποτέλεσμα επικίνδυνων δραστηριοτήτων για το περιβάλλον. Συγκεκριμένα κατά την 15<sup>η</sup> Διάσκεψη των Ευρωπαϊκών Υπουργών Δικαιοσύνης στο Οσλο το 1986, με το Δεύτερο Πόρισμα αποφασίστηκε η σύσταση Επιτροπής Εμπειρογνομόνων για την αποζημίωση βλαβών στο περιβάλλον. Κατόπιν των εισηγήσεων της προαναφερόμενης Επιτροπής, αποφασίστηκε η κατάρτιση ευρωπαϊκής σύμβασης, η οποία έγινε πράξη, στο Λουγκάνο, στις 21 Ιουνίου 1993. Η «Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για βλάβες που προκύπτουν από Δραστηριότητες Επικίνδυνες για το Περιβάλλον»,<sup>365</sup> αν και δεν αναφέρεται ειδικά στο θαλάσσιο περιβάλλον, εντούτοις στον όρο «περιβάλλον» που δίνει, περιλαμβάνει και το θαλάσσιο (άρθρο 2 παραγρ. 10). Ως στόχος της είναι η αποκατάσταση βλαβών, που είναι αποτέλεσμα της επιχειρηματικής δράσης και επαγγελματικής άσκησης (άρθρο 2), σε έδαφος του συμβαλλόμενου μέρους, αλλά και πέραν των συνόρων ενός μέρους αν η αντιπαράθεση νόμων οδηγεί στην εφαρμογή της συγκεκριμένης σύμβασης (άρθρο 3). Δεν εφαρμόζεται για ζημιά που προκύπτει από μεταφορική διαδικασία (ορίζοντας ως μεταφορική διαδικασία την περίοδο από την έναρξη της φόρτωσης μέχρι το τέλος της διαδικασίας εκφόρτωσης). Εφαρμόζεται όμως για μεταφορική λειτουργία μέσω δικτύου σωληνώσεως (άρθρο 4). Επίσης δεν εφαρμόζεται για ζημιά που οφείλεται σε πυρηνική ουσία και το γεγονός για την ευθύνη ρυθμίζεται από τη Σύμβαση του Παρισιού του 1960, ή τη Σύμβαση της Βιέννης του 1963, ή ειδική εθνική νομοθεσία που ρυθμίζει το θέμα της αποζημίωσης

---

<sup>365</sup> Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment, Lugano, 1993.

ευνοϊκότερα (άρθρο 4). Στο άρθρο 8 της σύμβασης καταγράφονται περιπτώσεις απαλλαγής αποζημίωσης μεταξύ των οποίων είναι αν η ζημιά προκλήθηκε από πόλεμο, εξέγερση, φυσικό φαινόμενο, νόμιμη ενέργεια, από πρόθεση τρίτου προσώπου, ενώ στο άρθρο 12 καταγράφει την υποχρέωση κάθε μέλους να εξασφαλίσει ένα οικονομικό σύστημα που να εγγυάται την κάλυψη από τον ρυπαίνοντα της ευθύνης του. Η προαναφερόμενη σύμβαση του Συμβουλίου της Ευρώπης, που υιοθετεί την αντικειμενική ευθύνη για περιβαλλοντικές ζημιές, επικαλείται στο προοίμιο της τη Διακήρυξη για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη του Ρίο 1992, κατά την 13<sup>η</sup> αρχή της οποίας τα κράτη θα πρέπει να καθιερώσουν εθνική νομοθεσία αναφορικά με την ευθύνη και την αποζημίωση των θυμάτων της μόλυνσης και άλλων καταστροφών του περιβάλλοντος και την περιβαλλοντική αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», που υφίσταται σε πληθώρα εθνικών και διεθνών νομοθετικών κειμένων. Υιοθετεί επίσης την αρχή της πληροφόρησης (άρθρα 14-16) και συστήνει μόνιμη επιτροπή για τους σκοπούς της σύμβασης (άρθρα 26-28). Η σχέση της σύμβασης με το δίκαιο της Ε.Ε. υποδηλώνεται τόσο από το άρθρο 2, όταν κατά τους ορισμούς της «επικίνδυνης δραστηριότητας» και «επικίνδυνης ουσίας» γίνεται αναφορά στο δίκαιο της Ε.Ε., όσο και από το άρθρο 25, που ρυθμίζει τη σχέση μεταξύ της σύμβασης και των λοιπών διατάξεων, όταν αναφέρει ότι στις μεταξύ τους σχέσεις τα κράτη μέλη της Ε.Ε. θα εφαρμόσουν του κοινοτικούς κανόνες, εφόσον υπάρχει σχετικός κοινοτικός κανόνας που ρυθμίζει το θέμα.

Το θέμα της αστικής ευθύνης από πυρηνικά, πραγματεύεται η Σύμβαση του Παρισιού του 1960, που δημιουργήθηκε υπό την αιγίδα του Ο.Ο.Σ.Α., για την ευθύνη τρίτου προσώπου στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας και το πρόσθετο Πρωτόκολλό της,<sup>366</sup> και η Σύμβαση της Βιέννης του 1963,<sup>367</sup> μέσω της Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας για την αστική ευθύνη εξαιτίας ζημιών από πυρηνικά, όπου και προβλέπονταν ότι ο διαχειριστής μιας πυρηνικής εγκατάστασης είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για την μεταφορά πυρηνικών ουσιών. Το πρόβλημα της ρύπανσης από ατυχήματα πυρηνικών πλοίων διέπεται και από την Σύμβαση των Βρυξελλών του 1962, η οποία αναφέρεται στην ευθύνη των ιδιοκτητών πυρηνικών πλοίων και η οποία προβλέπει ως αποζημίωση, σε περίπτωση ατυχήματος το ποσό των 1500 εκ francs. Υπάρχει επιπλέον η Σύμβαση Nuclear του 1971, που σχετίζεται με την αστική ευθύνη αυτών που μεταφέρουν πυρηνικά απόβλητα και υλικά, όμως υπογράφηκε από λίγα κράτη, διότι βασικές διατάξεις θεωρείται ότι αντικαταστάθηκαν από την μεταγενέστερη Σύμβαση Marpol 73/78.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI** **Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ OIL POLLUTION ACT 1990 (Ο.Ρ.Α. 90)** **ΩΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ Η.Π.Α. ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ** **ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

Το 1990 και με αφορμή το προηγηθέν ναυάγιο του Exxon Valdez το 1989 και τις καταστροφικές συνέπειες για το περιβάλλον και την οικονομία που αυτό συνεπάγετο και στο πλαίσιο μια κοινής γνώμης ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένης για την καταστροφή του θαλασσιού περιβάλλοντος λόγω και των προϋπαρχόντων

<sup>366</sup> Paris Convention of 29 July 1960 on third party liability in the field of nuclear energy, and its Additional Protocol of 28 January 1964.

<sup>367</sup> Vienna Convention of 21 May 1963 on civil liability for nuclear damage.

περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης<sup>368</sup> υπογράφεται τον Αύγουστο του 1990 ο νόμος των Η.Π.Α. για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος OPA 90.

Η καθυστέρηση υιοθέτησης της O.P.A.90 σχετίζεται με την χορήγηση ή μη άδειας στις ομόσπονδες πολιτείες να επιβάλλουν τη δική τους νομοθεσία όσον αφορά στα όρια της ευθύνης, με την υιοθέτηση ή μη των διεθνών συμβάσεων που αφορούν στη θαλάσσια ρύπανση και στα χρηματικά όρια της ευθύνης, με τα πρότυπα συμπεριφοράς ως παράγοντες καθιέρωσης αποκλειστική ευθύνης αυτού που προκάλεσε ρύπανση και με τη λειτουργία του Ταμείου Oil Spill Liability Trust Fund,<sup>369</sup> που θα χρηματοδοτεί τις διαδικασίες απορρύπανσης μιας πληγείσας περιοχής. Από τη O.P.A.90 εξαιρούνται τα πλοία που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδας, τα πλοία που εκφορτώνουν πετρέλαιο σε λιμάνι μεγάλου βάθους με άδεια από την Deep Water Port Act του 1974, ή μεταφορτωτικά πλοία που εκφορτώνουν πετρέλαια με διαδικασίες ελάφρυνσης μέσα στα όρια ζώνης ελάφρυνσης και σε απόσταση μεγαλύτερη από 60 ναυτικά μίλια από τη συνοριακή γραμμή βάση,<sup>370</sup> για πλοία κάτω των 5.000 τόνων εφοδιασμένα με διπλό containment σύστημα και το οποίο μπορεί να είναι το ίδιο επαρκές όσο το διπλό περίβλημα για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και πλοία που δεν θεωρούνται tankers π.χ. ναυαγοσωστικά ή αλιευτικά, όχι όμως πάνω από 750 τόνους.

Η υιοθέτηση της συγκεκριμένης εθνικής νομοθετικής πολιτικής προκάλεσε έντονη αναταραχή στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χώρο<sup>371</sup> και οδήγησε στην επίτευξη των ενεργειών<sup>372</sup> του I.M.O. και του O.O.S.A., με πρωτοβουλία των οποίων υιοθετούνται δύο νέα Πρωτόκολλα το 1992, το «Πρωτόκολλο του 1992 για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1969 αναφορικά με την Αστική Ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο» και το «Πρωτόκολλο του 1992 για την Τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1971 αναφορικά με την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο». Τα νέα αυτά Πρωτόκολλα διατηρούσαν τις βασικές διατάξεις των Πρωτοκόλλων του 1984, που προέβλεπαν διευρυμένο πεδίο εφαρμογής και αυξημένη αποζημίωση σε σχέση με τις συμβάσεις που τροποποιούσαν και έθεταν ελαστικότερους όρους για να ισχύσει διεθνώς το νέο καθεστώς και αμβλυνθεί η διαφορά που δημιουργούσε η Oil Pollution Act (O.P.A. 90) με την απεριόριστη ευθύνη στο τομέα αποζημίωσης.

Οι Η.Π.Α. δεν προχώρησαν στην επικύρωση των τροποποιήσεων των συμβάσεων C.L.C. και FUND γιατί η γερουσία πήρε σαφή θέση υπέρ της O.P.A. 90,

<sup>368</sup> Την περίοδο 1986-1990 σημειώθηκαν 753 περιστατικά πετρελαϊκής ρύπανσης σε σύνολο 17.000 κατάπλων πλοίων. Από τα περιστατικά αυτά το 95% αφορούσε ρύπανση μικρότερη των 100 βαρελιών και 9 περιστατικά ρύπανση μεγαλύτερη των 1.000 βαρελιών, αλλά με συνολικά επιβάρυνση του θαλασσιού περιβάλλοντος περίπου με 387404 βαρέλια, βλ. σχετικά Βλάχος Γ., 1999,όπ.π., σελ.464

<sup>369</sup> Το Ταμείο αυτό διαχειρίζεται η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή και χρηματοδοτεί: α) κόστη απορρύπανσης της περιοχής σε συνδυασμό με τα σχέδια αμέσου επεμβάσεως, β) κόστη ενδεχόμενων ζημιών, γ) εξοφλήσεις αγωγών για μη πληρωτέα κόστη, δ) πληρωμές διοικητικών, επιχειρηματικών και εργατικών μέτρων μαζί με τα έξοδα Ακτοφυλακής. Τα καταβληθέντα από το Ταμείο ποσά απαιτούνται στη συνέχεια από τους πλοιοκτήτες που προκάλεσαν την θαλάσσια ρύπανση, καθώς και από τους ομίλους Προστασίας και Αποζημίωσης (P&I Clubs) Από αυτό το Ταμείο καλύπτονται και τα έξοδα στις περιπτώσεις που οι απαιτήσεις των θυμάτων θαλάσσιας ρύπανσης υπερβαίνουν τα υπάρχοντα όρια ευθυνών ή όταν ο υπεύθυνος ρύπανσης δεν μπορεί να αντεπεξέλθει στις απαιτήσεις που προκύπτουν.

<sup>370</sup> Η εξαίρεση ισχύει μέχρι την 1 Ιανουαρίου 2015

<sup>371</sup> Παρόλο που η O.P.A.'90 αποτελεί εθνική νομοθεσία, το γεγονός ότι οι Η.Π.Α. αποτελούν το μεγαλύτερο εισαγωγέα πετρελαίου έχει ως συνέπεια η υιοθέτηση της συγκεκριμένης νομοθεσίας να επηρεάζει τον παγκόσμιο ναυτιλιακό χώρο από τη στιγμή που ο κάθε πλοιοκτήτης θέλει με κάθε τρόπο να παραμείνει στην αμερικάνικη αγορά.

<sup>372</sup> Βλ. κεφάλαιο του παρόντος εκπονήματος με τίτλο : «Διεθνές Δίκαιο Αστικής Ευθύνης»

παρόλο που η Βουλή υποστήριξε την επικύρωση των Πρωτοκόλλων, γιατί θεώρησε αφενός ότι τα όρια που θέτουν τα πρωτόκολλα δεν είναι αρκετά για να καλύψουν τις μελλοντικές απαιτήσεις των θυμάτων ρύπανσης και αφετέρου το συνολικό κεφάλαιο που προσφέρεται ως αποζημίωση δεν θα επαρκεί για να καλύψει το σχετικά μεγάλο κόστος.

Σύμφωνα με την O.P.A.90 μπορεί να καθιερώνεται η αποκλειστική ευθύνη του πλοιοκτήτη, διαχειριστή ή εφοπλιστή στην περίπτωση των πλοίων και το διαχειριστή στην περίπτωση των εγκαταστάσεων π.χ. πλατφόρμες, γεωτρήματα σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρελαιοειδή προς αντιμετώπιση των εξόδων απορρύπανσης μιας περιοχής αλλά και των ζημιών που προκύπτουν από τις επιπτώσεις στους θαλάσσιους φυσικούς πόρους, όμως το υπεύθυνο φυσικό πρόσωπο δεν υπόκειται σε αποζημιώσεις εφόσον αποδείξει ότι το συμβάν ήταν αποτέλεσμα θεομηνιών (act of god), εχθροπραξιών (act of war), ή παράνομης πράξης τρίτου προσώπου κάτω από ειδικές συνθήκες (act or mission by third party). Αυτές τις εξαιρέσεις όμως δεν μπορεί να τις επικαλεστεί αν αρνηθεί ή αποτύχει να δώσει πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές για το συμβάν της ρύπανσης ή παράσχει βοήθεια και συνεργασία στις διαδικασίες καθαρισμού της περιοχής. Ευθύνη αποζημίωσης δεν υφίσταται επίσης στην περίπτωση που η απόρριψη έγινε κατόπιν άδειας του Ομοσπονδιακού, Πολιτειακού ή Τοπικού νόμου καθώς και στις περιπτώσεις απόρριψης από πλοίο που χρησιμοποιείται για εθνικούς σκοπούς ή από μέσο που υπόκειται στο Trans-Alaska Pipeline Authorization Act.

Αξίζει να αναφερθεί ότι το ομοσπονδιακό δίκαιο (federal law) προβλέπει περιορισμούς της ευθύνης του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή μιας εγκατάστασης,<sup>373</sup> οι οποίοι δεν ισχύουν αν αποδειχτεί ότι υπήρξε έστω αμέλεια σε μεγάλο βαθμό (gross negligence). Επιπρόσθετα οι παραπάνω περιορισμοί δεν αποκτούν προτεραιότητα έναντι των δικαιωμάτων των πολιτειών (state law) σε περίπτωση που καθιερώνεται από τις τοπικές αρχές η απεριόριστη ευθύνη στους υπεύθυνους πετρελαϊκής ρύπανσης.<sup>374</sup>

Το καθεστώς απεριόριστης ευθύνης (unlimited liability) που μπορεί να επιβάλλει μια πολιτεία των Η.Π.Α. και ο βαθμός ευκολίας που χαρακτηρίζει την παραβίαση των ορίων ευθύνης που θέτει το ομοσπονδιακό δίκαιο<sup>375</sup> το οποίο σχεδόν ταυτίζεται με το καθεστώς απεριόριστης ευθύνης δέχτηκε έντονη κριτική στηριζόμενη στις οικονομικές επιβαρύνσεις και τις συνέπειες αυτής.<sup>376</sup>

Αναταραχή και κριτική δημιούργησε και η προωθούμενη καθιέρωση με τις διατάξεις της OPA '90, των διπλών τοιχωμάτων ή/και διπλών πυθμένων στα δεξαμενόπλοια που εισέρχονται στα αμερικάνικα ύδατα και λιμάνια,<sup>377</sup>

<sup>373</sup> Τα ομοσπονδιακά πρόστιμα δεν θα υπερβαίνουν για: α) δεξαμενόπλοια πάνω από 3.000 GRT, τα 1.200 δολ για κάθε τόνο ή τα 10 εκατ. δολ συνολικά, ανάλογα με το ποιο ποσό είναι μεγαλύτερο, β) δεξαμενόπλοια μέχρι 3.000 G.R.T., το μέγιστο όριο φθάνει τα 1.200 δολ για κάθε τόνο ή 2 εκατ. δολ συνολικά, ανάλογα με το ποιο ποσό είναι μεγαλύτερο, γ) για τα λοιπά εμπορικά πλοία τα 600 δολ για κάθε τόνο ή τα 500.000 δολ συνολικά ανάλογα με το ποιο ποσό θεωρείται μεγαλύτερο, δ) για τις offshore εγκαταστάσεις το ποσό των 75 εκατ. δολ. μαζί με το ενδεχόμενο κόστος καθαρισμού της περιοχής και ε) για τις onshore εγκαταστάσεις που emπίπτουν στη δικαιοδοσία των λιμενικών υπηρεσιών το ποσό των 350 εκατ. δολ.

<sup>374</sup> Την απεριόριστη ευθύνη λόγω απόρριψης πετρελαίου άλλες πολιτείες την εντάσσουν για αποκατάσταση ζημιών που αφορούν στον καθαρισμό της περιοχής, άλλες για ζημιές προς τρίτους και άλλες για ζημιές στους φυσικούς πόρους.

<sup>375</sup> Title I της OPA 90

<sup>376</sup> Βλάχος Γ., 1999, όπ.π.,σελ.470-471

<sup>377</sup> Προσπάθειες για την καθιέρωση των διπλών τοιχωμάτων /πυθμένων έγιναν και κατά τη διάρκεια της συνδιάσκεψης για την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων το 1978 (TSPP 1978), αλλά υπήρξε συμβιβασμός με τη διεθνή κοινότητα με την νομοθεσία Port and Tender Safety Act 1978 των Η.Π.Α.,

εφαρμόζοντας μια χρονική περίοδο σταδιακής απόσυρσης (phasing out schedule) των παλαιάς τεχνολογίας δεξαμενόπλοιων, καθιερώνοντας διαφορετικά κατασκευαστικά πρότυπα και απαιτήσεις από το διεθνές ναυτιλιακό δίκαιο.<sup>378</sup>

Και οι δύο πλευρές βασιζόμενες σε ερευνητικά δεδομένα επιστημονικών φορέων π.χ. νηογνομόνων, ναυτικών ακαδημιών, αλλά και σε παρατηρήσεις ναυτικών ατυχημάτων υποστηρίζει η καθεμία την άποψή της για την σκοπιμότητα και αποτελεσματικότητα ή μη της κατασκευής double hull/double bottom πλοίων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι υποστηρικτές double hull/double bottom τονίζουν ότι σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης, η διάρρηξη ενός πλοίου χωρίς double hull/double bottom θα έχει ως συνέπεια την περιβαλλοντική ρύπανση, ενώ η άλλη πλευρά υποστηρίζει ότι μόνο όταν το πλοίο έχει μικρή ταχύτητα, π.χ. 4 κόμβων, πράγμα αδύνατο, μπορεί να αποτραπεί η ρύπανση, επισημαίνοντας παράλληλα το υψηλό κόστος κατασκευής και συντήρησης.<sup>379</sup> Η ανταπάντηση σε αυτό στηρίχτηκε στο ότι το υψηλό κόστος κατασκευής αντισταθμίζεται από τις ευκολότερες και ταχύτερες διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης που συνεπάγεται αυτή η μορφή κατασκευής. Οι απόψεις επίσης δίστανται και για την αποτελεσματικότητα, λόγω κατασκευής, των επιθεωρήσεων σε τακτά χρονικά διαστήματα σε αυτού του είδους τα πλοία προκειμένου κριθεί η ικανότητα και αξιοπλοΐα τους.<sup>380</sup>

Πέραν αυτών όμως, είναι κοινά αποδεκτό ότι η καθιέρωση νέων κατασκευαστικών προτύπων και απαιτήσεων επηρεάζει μέσω της ανανέωσης του υπάρχοντος στόλου το διεθνές εμπόριο και το κόστος των μεταφερομένων αγαθών είτε λόγω των προβλημάτων διαθεσιμότητας μεταφορικών μέσων, είτε λόγω της απόσβεσης κατασκευής και συντήρησης των νεοκατασκευασμένων πλοίων.

Πάντως, προκειμένου ασκηθεί πίεση στα δεξαμενόπλοια με απλούς πυθμένες, η Ο.Ρ.Α. 90, αναφέρει σε σχετική διάταξή της που ισχύει από 27-11-1996 έως και το έτος 2015 ότι «αν οι πλοιοκτήτες ή οι διαχειριστές πιέσουν τον πλοίαρχο να εισέλθει σε λιμάνι όταν το βύθισμα που δίνει ο πιλότος πλησιάζει το βύθισμα του πλοίου, αντιμετωπίζουν το κίνδυνο απαιτήσεων εφόσον το σκάφος προσαράξει κατά τη διέλευση». Η νέα αυτή διάταξη οδηγεί σε μείωση της μεταφορικής ικανότητας των δεξαμενόπλοιων περίπου σε 9% και αφορά πλοία άνω των 5.000 τόνων που μεταφέρουν πετρελαιοειδή χύδην, ως φορτίο ή ως υπόλειμμα φορτίου στα ύδατα των Η.Π.Α. ή δεξαμενόπλοια υπό ξένη σημαία που κινούνται μέσα στα όρια της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης 200 μιλίων της χώρας.

Επίσης, πρέπει να μνημονευτεί ότι αν και η Ο.Ρ.Α. '90 δίνει τη δυνατότητα στον Υπουργό Μεταφορών μετά από έρευνες της Αμερικάνικης Ακτοφυλακής να μπορεί να εξετάσει την ύπαρξη άλλων κατασκευών που να προσφέρουν τουλάχιστον ίση προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος με την αντίστοιχη των double

---

όπου γίνονταν αποδεχτές οι εναλλακτικές λύσεις που εφαρμόζονταν, μέσω των διεθνών συμβάσεων MARPOL 73/78 και SOLAS 74/78 του Ι.Μ.Ο., και συνίστατο στις ειδικά προστατευόμενες ξεχωριστές δεξαμενές έρματος, σε συνδυασμό με τη λειτουργία των συστημάτων C.O.W. και I.G.S.

<sup>378</sup> Σχετικά με της ημερομηνίες απόσυρσης και συμμόρφωσης ανά κατηγορία πλοίου βλ. Βλάχος Γ., 1999, ό.π., σελ.479

<sup>379</sup> Υπολογίζεται ότι η ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων με διπλό κέλυφος αυξάνει το αντίστοιχο κόστος κατασκευής κατά 20% τουλάχιστον σε σχέση η με το συμβατικό τρόπο, ενώ τα ετήσια συμβατικά κόστη αυξάνονται κατά 10%. Οι προαναφερόμενες επιβαρύνσεις θα αυξήσουν τους ναύλους και αυτή η αύξηση θα μετακυλιστεί στον καταναλωτή. Τυχόν αλλαγή στην φορολογική πολιτική στα υγρά καύσιμα που θα μπορούσε να εξισορροπήσει την αύξηση θεωρείται άκαιρη με δεδομένο ότι η φορολόγηση των υγρών καυσίμων αποτελεί από τις πρώτες επιλογές των κυβερνήσεων όλων των ανεπτυγμένων κρατών. Από την άλλη το πετρέλαιο αποτελεί είδος πρώτης ανάγκης. Το πετρέλαιο εκτός από είδος ενέργειας αποτελεί και βάση πολλών προϊόντων και θεωρείται ότι με την υπάρχουσα τεχνολογία από οικονομικής απόψεως είναι δύσκολο να αντικατασταθεί ή υποκατασταθεί πλήρως.

<sup>380</sup> Αναλυτικά για τα επιχειρήματα της κάθε θεώρησης βλ. Βλάχος Γ., 1999, ό.π., σελ.478-483

hull/double bottom, προς το παρόν η επίσημη θέση των Η.Π.Α. αποκλείει τέτοια σκέψη.

Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή κατέληξε στη θεώρηση ότι οι σταθμοί εκφόρτωσης στην ανοιχτή θάλασσα αποτελούν τον καλύτερο περιβαλλοντικά ανώδυνο τρόπο σε σχέση με την απ' ευθείας παράδοση είτε με τις φορηγίδες, είτε με terminals, αφού αποφεύγονται προσαράξεις, συγκρούσεις, κλπ, ενώ τα εμπορικά πλοία που εισέρχονται στα λιμάνια των Η.Π.Α. πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τα πιστοποιητικά οικονομικής ευθύνης (certificate of financial responsibility).

Τελειώνοντας, στον τομέα της καταστολής της ρύπανσης, η Ο.Ρ.Α.90 υποχρεώνει τα εμπορικά πλοία να αναφέρουν περιστατικά ρύπανσης και να καταρτίζουν σχέδια αντιμετώπισης περιστατικού ρύπανσης, που να συμφωνούν με τους κανόνες της Αμερικάνικης Ακτοφυλακής και να καλύπτουν την χειρότερη περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης. Τέτοιου είδους σχέδιο υποχρεούνται να εκπονήσουν και οι παράκτιες εγκαταστάσεις.

Δεν θα μπορούσε το παρόν κεφάλαιο να μην συμπεριλάβει μια ελληνική νομοθετική ρύθμιση που διαφαίνεται ότι σχετίζεται με το νομικό καθεστώς της Ο.Ρ.Α.90. Συγκεκριμένα τον Ιούλιο του 1990 εκδόθηκε ο ν. 1892 που αφορά τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη. Στο άρθρο 77, υπάρχει μια εμβόλιμη διάταξη την οποία δεν βρίσκει κανείς στα πρακτικά συζητήσεως, ούτε στην εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου. Σύμφωνα με την διάταξη, αποφάσεις αλλοδαπών δικαστηρίων που επιδικάζουν αποζημιώσεις για ρύπανση θαλασσίου περιβάλλοντος, κηρύσσονται εκτελεστές στην Ελλάδα μόνο στο βαθμό που δεν υπερβαίνουν το καθοριζόμενο όριο ευθύνης ή οφειλής του πλοιοκτήτη, από την ελληνική νομοθεσία ή διεθνή σύμβαση που ισχύει στην Ελλάδα. Έτερη διάταξη του ίδιου νόμου προβλέπει ότι, το δίκαιο της Πολιτείας της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο, ρυθμίζει τις ουσιαστικές προϋποθέσεις και την έκταση του περιορισμού της ευθύνης ή της οφειλής του πλοιοκτήτη. Δημιουργείται λοιπόν το ερώτημα, αν οι διατάξεις αυτές τέθηκαν για προστατευθούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες από τις αποζημιώσεις της Ο.Ρ.Α. 90.

Οι παραπάνω διατάξεις ακόμη και αν τελικά έγιναν για να προστατευθεί μία ομάδα πλοιοκτητών, εντούτοις δημιουργεί τον κίνδυνο πλοίο ξένης σημαίας να ρυπαίνει ελληνική θάλασσα υπαίτια και αν το δίκαιο της σημαίας του δεν γνωρίζει τίποτα για την ευθύνη και οφειλή του πλοιοκτήτη, αυτός απαλλάσσεται. Επειδή η διάταξη όμως είναι ασύμβατη με τη συνταγματική διάταξη περί προστασίας του περιβάλλοντος, τα δικαστήρια που θα επιληφθούν, θα πρέπει να την κηρύξουν αντισυνταγματική και να μην την εφαρμόσουν.<sup>381</sup>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII**

### **ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

Αποτελεί ίσως παράδοξο το γεγονός ότι παρόλο που από γεωμορφολογικής απόψεως η Ευρώπη είναι μια χερσόνησος με ανεπτυγμένη την ευρωπαϊκή ναυτική ιστορία της (ελληνική, αγγλική, γαλλική, ισπανική, σκανδιναβική κλπ) αν ανατρέξει κανείς στις ιδρυτικές συνθήκες και κυρίως στην συνθΕΟΚ θα διαπιστώσει ότι δεν αφιέρωσαν ούτε μία λέξη στην προστασία του περιβάλλοντος, αλλά αναφέρονται

<sup>381</sup> Καλύβα Ε., Νομολογία προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, στο Πρακτικά 1<sup>ου</sup> συνεδρίου «Πολιτισμός και θαλάσσιο περιβάλλον» επιμ., Τσάλτας Γρ., Σουγιουλτζής Γ., Δήμος Γλυφάδας, 1993, σελ.45-46



μόνο στην οικονομική ενοποίηση<sup>382</sup> (ανεξάρτητα αν λόγω των ραγδαίων πολιτικών και οικονομικοκοινωνικών εξελίξεων στον ευρωπαϊκό χώρο οδηγηθήκαμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση). Μάλιστα στο άρθρο 3 της παραπάνω συνθήκης ως μέσα για την επίτευξη του προαναφερόμενου στόχου ορίζονται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, κοινές πολιτικές μεταφορών, ανταγωνισμού κλπ.

Μέσα όμως σε αυτό το πλαίσιο μιας «ενιαίας αγοράς» με έντονα στοιχεία παρέμβασης προς διαμόρφωση κοινοτικού πλαισίου δράσης μεταξύ των μελών-κρατών, η πολιτική κινητοποίηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τη προστασία του περιβάλλοντος είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την οικονομική, αφού η τελευταία αποτελεί προτεραιότητά της, πολύ περισσότερο όταν έχουμε να κάνουμε με τη προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από ρύπανση.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα αποτελεί μια θεσμική οντότητα της οποίας τα Κράτη-μέλη εμφανίζονται ως άμεσα ενδιαφερόμενα για το σχεδιασμό μιας κοινής περιβαλλοντικής πολιτικής προσανατολισμένη κατ' αρχήν στην διαμόρφωση ενός νομικού πλαισίου ικανού να προστατεύσει την ενδοκοινοτική οικολογική ισορροπία και κατά δεύτερο, στην ανάδειξη σεβασμού προς το φυσικό περιβάλλον, με συνέπεια και το θαλάσσιο ως συστατικό στοιχείο του, σε θεμελιώδες στοιχείο για την ανάπτυξη σχέσεων μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και λοιπών χωρών ή Οργανισμών.

Στο παραπάνω πλαίσιο η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ως φορέας διεθνούς δικαίου παράγει το Κοινοτικό Δίκαιο, που δεν είναι άλλο, από το δικαϊκό σύστημα εκείνο που οι κανόνες του, προέρχονται από την δικαιοπραγωγική δράση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Ποινική εξουσία στην Ε.Ε. δεν υφίσταται αφού μεταβίβαση κρατικής ποινικής εξουσίας στην Ένωση δεν έχει ακόμη πραγματοποιηθεί,<sup>383</sup> άλλωστε η ποινική εξουσία είναι στοιχείο της ύπαρξης του κράτους και η Ε.Ε. δεν είναι κράτος. Αναγνώριση ή παραχώρηση σχετικής αρμοδιότητας από τα κράτη-μέλη, ούτε οι Συνθήκες για την ίδρυση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προέβλεπαν, ούτε και η Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης προβλέπει. Έχουν όμως την δυνατότητα να επεκτείνουν ή να περιορίσουν το πεδίο εφαρμογής του εθνικού ποινικού δικαίου, εφόσον, και κατά το μέτρο, που κάποια διάταξη αυτού αντιτίθεται στο κοινοτικό.<sup>384</sup>

<sup>382</sup> Το άρθρο 2 της ΣυνθΕΟΚ ορίζει : «η Κοινότητα έχει ως αποστολή, με τη δημιουργία μιας κοινής αγοράς και την προοδευτική προσέγγιση της οικονομικής πολιτικής των Κρατών – μελών, να προάγει την αρμονική ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων στο σύνολο της Κοινότητας, τη συνεχή και ισόρροπη επέκταση της οικονομίας, την αυξημένη σταθερότητα, επιταχυνόμενη ανύψωση του βιοτικού επιπέδου και σχέσεις περισσότερο στενές μεταξύ των Κρατών που συνενώνει»

<sup>383</sup> Βλέπε Βουγιούκας Κ., Προσέγγιση στο πρόβλημα του ποινικού δικαίου στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής έννομης τάξης, ΕΕΕυρ.Δ., 1991,σελ.333. Λοβέρδος Α., Το ποινικό φαινόμενο στα πλαίσια των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προσέγγιση του ζητήματος, Νομικό Βήμα, τ.33,1985, , σελ.1549. Μανωλεδάκης Ι., Η νομική επιστήμη μπροστά στην πρόκληση της Ενωμένης Ευρώπης στο Αντιχάρισμα στην Μνήμη του καθηγητή Ι.Κ. Παπαζαχαρίου, τ.Α΄, Αθήνα, 1994, σελ.403-413. Sieber U., Η εξέλιξη του ποινικού δικαίου στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης, Κότσιφας Α., (μτφ.), Υπεράσπιση, τ.Δ΄,1993, Καλογερόπουλος Α., Προστασία του περιβάλλοντος και ποινικό δίκαιο, στον τιμητικό τόμο για την Αλίκη Γιωτοπούλου-Μαραγκοπούλου, τομ.Α., Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 2003,σελ.479-486 και Νικολόπουλος Γ., Κράτος, ποινική εξουσία και ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, μια εγκληματολογική προσέγγιση, Κριτική, Αθήνα, 2002, σελ.88-91.

<sup>384</sup> Μυλωνόπουλος, Η επίδραση του κοινοτικού δικαίου στο ελληνικό ποινικό δίκαιο, Υπεράσπιση 1991,σελ.1067επ. Επίσης στο Ε.Ε. αριθμ. C57/07.03.77, σελ. 55επ. διαπιστώνεται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ότι η Κοινότητα θα πρέπει να επιδιώκει και την εναρμόνιση των εθνικών ποινικών διατάξεων στην περίπτωση παραβίασης κοινοτικού δικαίου.

Οι διαδικασίες που μπορεί να ακολουθήσει ένα πολίτης για να προστατεύσει το περιβάλλον βασιζόμενος στην κοινοτική νομοθεσία διακρίνονται σε: α) να αναφέρει την παράβαση της κοινοτικής νομοθεσίας στο αρμόδιο Υπουργείο, β) να ασκήσει αγωγή αποζημίωσης σε αστικά δικαστήρια σε περίπτωση ζημιάς και να υποβάλει μήνυση σε περίπτωση διάπραξης ποινικού αδικήματος στα ποινικά δικαστήρια της χώρας, γ) να προσφύγει στα διοικητικά δικαστήρια για ζημιά που υπέστη από πράξη ή παράλειψη του Δημοσίου, επίσης να προσφύγει στο Συμβούλιο της Επικρατείας είτε τέλος να στείλει γραπτή αναφορά στην ίδια την Βουλή, δ) να υποβάλει γραπτή καταγγελία στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για παράβαση του κοινοτικού περιβαλλοντικού δικαίου, η οποία μπορεί να οδηγήσει το κράτος-μέλος του, του οποίου μπορεί και να μην είναι πολίτης ο καταγγέλλων στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, και ε) να στείλει γραπτή αναφορά στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο που να έχει τη μορφή επιστολής.<sup>385</sup>

Η διερεύνηση των κοινοτικών κειμένων μέσα από την μελέτη των πηγών του που διακρίνονται σε πρωτογενείς (πρωτογενές κοινοτικό δίκαιο), δευτερογενείς (δευτερογενές ή παράγωγο κοινοτικό δίκαιο) και γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου,<sup>386</sup> όπως εκτίθενται στα επόμενα κεφάλαια θα βοηθήσει να κατανοήσουμε την κοινοτική νομοθετική πολιτική στον τομέα της περιβαλλοντικής προστασίας.

Πάντως αυτό που πρέπει να επισημάνει κανείς είναι μία έντονη κινητικότητα στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα πλοία που παρουσιάστηκε ιδιαίτερα μετά το ναυάγιο του Prestige το Νοέμβριο του 2002 (είχε προηγηθεί και το ναυάγιο του Erika), προκαλώντας μεγάλη θαλάσσια ρύπανση στις ισπανικές βορειοδυτικές ακτές. Κινητικότητα, που ενώ ξεκίνησε με την πρόταση Κανονισμών απόσυρσης συγκεκριμένης κατηγορίας δεξαμενόπλοιων και λοιπών μεμονωμένων νομοθετικών ρυθμίσεων, στο πλαίσιο ότι η οικονομική μεγέθυνση δεν πρέπει να σημαίνει και συνεχώς αυξανόμενη ρύπανση, έφτασε μετά από πίεση της ελληνικής πλευράς, να εξαγγελθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η έναρξη διαδικασίας διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς για την συγκρότηση συνολικής ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε.. Συγκεκριμένα ανατέθηκε το Μάρτιο του 2005, στο Μαλτέζο επίτροπο Αλιείας και Ναυτιλιακών Υποθέσεων Joe Borg, προθεσμία μέχρι το τέλος του Α' εξαμήνου του 2006, για τη δημιουργία βασικού κειμένου της διαβούλευσης («Πράσινης Βίβλου»), προκειμένου ξεκινήσει η διαδικασία διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους φορείς και κοινωνικούς εταίρους, έτσι ώστε η Επιτροπή να δημοσιεύσει σε επόμενο στάδιο το καθ' αυτό κείμενο της πολιτικής, που θα εξειδικευθούν στη συνέχεια με συγκεκριμένες νομοθετικές πράξεις.<sup>387</sup> Στο έργο αυτό ο Μαλτέζος επίτροπος θα πλαισιώνεται από συναρμόδιους επιτρόπους για τις επιχειρήσεις-βιομηχανία Verheugen, για τις μεταφορές Barrot, για το Περιβάλλον Δήμας, για την περιφερειακή πολιτική Hübner, για την έρευνα Potócnik και για την ενέργεια Piebalgs. Στόχος της Επιτροπής είναι η επεξεργασία των διαφόρων θέσεων και η δυνατότητα εναρμόνισης των ποικίλων οικονομικών, εμπορικών, τεχνικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων, επιτυγχάνοντας την ευρύτερη δυνατή συναίνεση μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών μέσα σε ένα ενιαίο συνεκτικό σύνολο πολιτικής,

<sup>385</sup> Καλλία-Αντωνίου Α., Περιβάλλον-Νομοθεσία-Δικαιώματα του Έλληνα Πολίτη, Αθήνα, Ένωση Δικαίου Περιβάλλοντος, 1987, σελ.10-21

<sup>386</sup> Χρυσομάλλη Μ., Στοιχεία Ευρωπαϊκού Κοινοτικού Δικαίου, Αθήνα-Κομοτηνή, εκδόσεις Σάκκουλα Αντ., 1991, σελ.40επ.

<sup>387</sup> Παρόμοια κίνηση είχε γίνει και με την Πράσινη Βίβλο για το περιβάλλον. Η Επιτροπή πρόβη σε επίσης διαβουλεύσεις και ακροάσεις με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, αλλά και λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη π.χ. από το χώρο της βιομηχανίας και γεωργίας. Στην Βίβλο εξετάστηκε η σκοπιμότητα της αστικής ευθύνης ως μέσο καταλογισμού της ευθύνης για τις δαπάνες της περιβαλλοντικής αποκατάστασης.

αφού μεμονωμένες νομοθετικές πράξεις σε όλους τους παραπάνω τομείς ήδη υπάρχουν στο πλαίσιο της Ε.Ε.. Σε ανακοίνωσή της η ίδια η Επιτροπή αναφέρει ότι η ύπαρξη ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής θα βοηθήσει «...στην αποφυγή των συγκρούσεων και θα βελτιστοποιήσει τις συνέργειες μεταξύ των διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων έτσι ώστε να αυξηθούν οι οικονομικές δυνατότητές τους και να προστατευθεί το περιβάλλον...θα βοηθήσει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να θεωρήσουν τη θάλασσα σαν ένα σύνολο και να κατανοήσουν τις επιπτώσεις που έχει κάθε τύπος δραστηριότητας σε αυτό».<sup>388</sup>

Στο ίδιο πλαίσιο κινήθηκε και ο πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Barroso, στην έναρξη της διάσκεψης για την νέα Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική, την 17 Νοεμβρίου 2005.<sup>389</sup> Συγκεκριμένα τόνισε την αποφασιστική σημασία της διαχείρισης και του ρόλου των ωκεανών για την ανθρωπότητα και ότι δεν θα πρέπει να αλληλοσυγκρούονται οι διάφορες πολιτικές που έχουν σχέση με τη θάλασσα. Η προσοχή λοιπόν της Ε.Ε. εστιάζεται στις δυνατότητες που προσφέρει το θαλάσσιο περιβάλλον για αειφόρο ανάπτυξη στον ευρωπαϊκό χώρο.<sup>390</sup> Η θέση της ελληνικής πλευράς εκφράστηκε με την αναφορά του Γ.Γ. του Υ.Ε.Ν., ότι ο χαρακτήρας που πρέπει να ληφθεί υπόψη στη διαμόρφωση των νέων ρυθμίσεων, είναι ο παγκοσμιοποιημένος χαρακτήρας που έχει de facto η ναυτιλιακή βιομηχανία, αφού οι περιφερειακές ρυθμίσεις πολλές φορές δημιουργούν περιττά εμπόδια στην ανάπτυξη της ναυτιλίας όταν αυτές δεν λαμβάνονται στο πλαίσιο διεθνών κανόνων.

Και αυτό όταν τα είκοσι κράτη-μέλη της Ε.Ε. διαθέτουν ακτές που εκτείνονται σε μήκος σχεδόν 70.000 χιλιομέτρων, ο μισός πληθυσμός ζει σε απόσταση μικρότερη των 50 χιλιομέτρων από αυτές τις ακτές και οι θαλάσσιες περιφέρειες της Ε.Ε. των 15 ήδη παρήγαγαν περισσότερο από το 40% του Α.Ε.Π., ενώ η ναυπηγική βιομηχανία, οι λιμένες, αλιεία και κλάδοι συναφών υπηρεσιών απασχολούν δύομισι εκατομμύρια άτομα, ως ανακοίνωσε σχετικά η Επιτροπή.<sup>391</sup>

<sup>388</sup> Καλλέργης Κ., Κοινοτική πρωτοβουλία για διαμόρφωση μιας ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής, εφημ Καθημερινή, 03/03/2005

<sup>389</sup> Στην διάσκεψη συμμετείχαν περισσότεροι από 250 σύνεδροι, εκπρόσωποι των κρατών-μελών (μεταξύ αυτών και τέσσερις υπουργοί), επιχειρήσεων και οργανώσεων του ναυτιλιακού κλάδου, καθώς και περιβαλλοντικών οργανώσεων, με σκοπό την εξέταση των διακυβευόμενων ζητημάτων μιας περιεκτικής ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. από οικονομική, επιστημονική, περιβαλλοντική και κοινωνική σκοπιά, όπως τα αντιλαμβάνονται τα κράτη-μέλη, ο ναυτιλιακός κλάδος και μη κυβερνητικές οργανώσεις. Από πλευράς Ευρωπαϊκής Επιτροπής μετείχαν ο πρόεδρος Barroso, ο Επίτροπος Borg για ναυτιλιακές υποθέσεις και ο Επίτροπος για την ενέργεια Piebalgs. Σύμφωνα με την Κομισιόν η διάσκεψη ήταν μία από τις πρώτες διεθνείς εκδηλώσεις που διοργανώνονται ενόψει της δημοσίευσης, την προσεχή άνοιξη, της «Πράσινης Βίβλου» για την έναρξη συζητήσεων στο πλαίσιο της Ε.Ε. για τη βελτιστοποίηση των συνεργειών μεταξύ των συναφών προς τη θάλασσα δραστηριοτήτων και για την αύξηση του οικονομικού και κοινωνικού δυναμικού τους, στοχεύοντας μέσα από μια ολιστική θεώρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στην συγκρότηση ενός συνολικού νομοθετικού πλαισίου για την ναυτιλία, που θα περιλαμβάνει όλες τις παραμέτρους μεταξύ των οποίων και οι περιβαλλοντικές. Βλ. Μπέλλος Ν., Προκλήσεις και ευκαιρίες της ναυτιλιακής πολιτικής, εφημ. Η Ναυτεμπορική, 17/11/2005, Καλλέργης Κ., Πρωτοβουλία από Κομισιόν για την Πράσινη Βίβλο της ναυτιλίας, εφημ., Καθημερινή, 17/11/2005.

<sup>390</sup> Ο όρος αειφόρος ανάπτυξη εισέρχεται όπως ήδη επισημάνθηκε στο κοινοτικό λεξιλόγιο με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ το 1991, συνεχίστηκε το Μάρτιο του 2000 στην Στρατηγική της Λισσαβόνας και καθοδηγεί στην συγκεκριμένη διάσκεψη ως αποτέλεσμα της διεθνούς τάσεως εκφραζόμενη και στη Συνδιάσκεψη του Γκέτεμποργκ. Ως αειφόρος ανάπτυξη σύμφωνα με την έκθεση Μπρούτλαντ είναι εκείνη που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να διακυβεύει την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες.

<sup>391</sup> Καλλέργης Κ., εφημ Καθημερινή, 03/03/2005, όπ.π.

## 1. Πρωτογενές Κοινοτικό Δίκαιο

Το Πρωτογενές Κοινοτικό Δίκαιο συνίσταται στις ιδρυτικές Συνθήκες της Κοινότητας και τις τροποποιήσεις τους. Οι κανόνες πρωτογενούς δικαίου είναι από τη φύση τους κανόνες διεθνούς δικαίου, αφού συντίθεται κυρίως από διεθνείς συνθήκες μεταξύ των Κρατών-μελών. Τα Κράτη-μέλη είναι παράγοντες της ενοποιητικής διαδικασίας κύρια των Συνθηκών και τουλάχιστον σε αυτή τη φάση κατέχουν τη συντακτική κοινοτική εξουσία. Η κυριαρχία αυτή σχετικοποιείται κυρίως στη διαδικασία τροποποίησης των ιδρυτικών συνθηκών, όπου αν και ο τελευταίος λόγος ανήκει σε αυτά (επικυρώνουν τις τροποποιήσεις μέσω των εθνικών τους κοινοβουλίων), είναι αξιοσημείωτη και η συμμετοχή των Κοινοτικών Οργάνων.

Ήδη έγινε λόγος ότι οι ιδρυτικές συνθήκες των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων δεν περιείχαν την φράση προστασία του περιβάλλοντος. Σε επίσημο και ανώτατο επίπεδο της Κοινότητας, αποφάσεις για την θέσπιση βασικών περιβαλλοντικών αρχών διατυπώθηκαν στο Συμβούλιο Κορυφής του 1972, με τη γενικότερη διακήρυξη, ότι «η οικονομική ανάπτυξη δεν αποτελεί πλέον αυτοσκοπό... Πρέπει να αποτελεί μέσο για τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής και του βιοτικού επιπέδου». Στην δεκαετία του 1980 η κύρια πρόκληση που αντιμετώπιζε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ήταν η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, έτσι ουσιαστική πρόοδος συντελείται, μόλις το 1986 με την ψήφιση της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης,<sup>392</sup> η οποία πραγματώνεται με την προσθήκη στην Ιδρυτική περί Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας Συνθήκη των άρθρων 130 Π, 130Ρ και 130Σ για την προστασία του περιβάλλοντος και την οικονομική ανάπτυξη, που σήμερα φέρουν του αριθμούς 174,175,176 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα μετά την Συνθήκη του Amsterdam.<sup>393</sup>

Ειδικότερα στην αναθεώρηση της Συνθήκης του Amsterdam ορίζεται ότι επιδιώκεται «αρμονική, ισόρροπη και αειφόρος ανάπτυξη» (άρθρο 2 ΣΕΚ). Διατύπωση που καταδεικνύει την συμπόρευση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την αρχή 4 της Διακήρυξης του Ρίο και ανοίγει το δρόμο για την προστασία και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και αναγωγή της περιβαλλοντικής προστασίας ως αυτοτελούς δικαιώματος, ώστε να κατοχυρώνεται ως αρχή του κοινοτικού δικαίου. Μάλιστα στο άρθρο 95 και στην τρίτη παράγραφο ορίζεται ότι η Επιτροπή στις προτάσεις της, που προβλέπονται στην παραγρ. 1 σχετικά με την υγεία, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος και την προστασία των καταναλωτών, λαμβάνει ως βάση, ένα υψηλό επίπεδο προστασίας, έχοντας υπόψη ιδιαίτερα όσες νέες εξελίξεις βασίζονται σε επιστημονικά δεδομένα. Στο πλαίσιο των αντιστοιχών αρμοδιοτήτων τους, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο επιδιώκουν επίτευξη του ίδιου στόχου.

Αντικείμενο της κοινής δράσης στον τομέα του περιβάλλοντος είναι η διατήρηση, προστασία και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, η συμβολή στην προστασία της υγείας των προσώπων, και η εξασφάλιση συνετής και ορθολογικής χρησιμοποίησης των φυσικών πόρων. Συγκεκριμένα στο άρθρο 174 καταγράφεται ότι: «η πολιτική της Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος συμβάλλει στην επιδίωξη των εξής στόχων:

<sup>392</sup> Κυρώθηκε στην Ελλάδα με το ν.1681/1987. Με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη εισάγεται ένα κεφάλαιο που πρόσφερε τη σταθερή νομική βάση για «Κοινοτική δράση στο πεδίο του περιβάλλοντος, πολλοί οίκτησαν το γεγονός ότι αυτή η νομική αναγνώριση της περιβαλλοντικής προστασίας σαν έναν από τους τομείς της κοινοτικής πολιτικής δεν είχε συνδυαστεί με τροποποίηση του άρθρου 2 της Συνθήκης» βλ. σχετικά Pallemarts, M., 1996, όπ.π.,σελ.66

<sup>393</sup> Κυρώθηκε στην Ελλάδα με το ν. 2691/1999

- την διατήρηση, προστασία και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος,
- την προστασία της υγείας του ανθρώπου,
- την συνετή και ορθολογική χρησιμοποίηση των φυσικών πόρων,
- την προώθηση, σε διεθνές επίπεδο, μέτρων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ή παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων»,

και συνεχίζοντας πάντα στο ίδιο άρθρο «...η πολιτική της Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος αποβλέπει σε υψηλό επίπεδο προστασίας και λαμβάνει υπόψη την ποικιλομορφία των καταστάσεων στις διάφορες περιοχές της Κοινότητας...», ενώ για την εκπόνησή της, λαμβάνονται υπόψη τα διαθέσιμα επιστημονικά και τεχνικά δεδομένα, οι συνθήκες του περιβάλλοντος σε διάφορες περιοχές της Κοινότητας, τα πλεονεκτήματα και οι επιβαρύνσεις, που μπορούν να προκύψουν από την δράση ή την απουσία δράσης, και η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Κοινότητας στο σύνολό της καθώς και η ισόρροπη ανάπτυξη των περιοχών.

Για την εκπλήρωση αυτής της πολιτικής εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θεμελιώδεις αρχές αποτελούν όπως θα δούμε και σε ιδιαίτερο κεφάλαιο, οι αρχές της πρόληψης, της καταπολέμησης των καταστροφών του περιβάλλοντος στην πηγή της δημιουργίας τους και της αρχής ο «ρυπαίνων πληρώνει», ενώ στην προσπάθεια μέγιστης υλοποίησης αυτής της περιβαλλοντικής πολιτικής από το 1988 και μετά τα αναγκαία μέτρα λαμβάνονται με ειδική πλειοψηφία, μη απαιτούμενης πλέον της ομοφωνίας, η οποία μέχρι το 1987 αποτελούσε τον κανόνα για την λήψη αποφάσεων.<sup>394</sup>

Ο τρόπος υλοποίησης των στόχων της κοινοτικής πολιτικής που εμπεριέχονται στο άρθρο 174 περιγράφεται στο επόμενο άρθρο, το αριθμ. 175 : «...Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με την διαδικασία του άρθρου 251 και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική Επιτροπή των Περιφερειών, αποφασίζει τις δράσεις, που πρέπει να αναλάβει η Κοινότητα για την υλοποίηση των στόχων, οι οποίοι αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο 174...».

Τέλος το άρθρο 176 ορίζει: «...τα μέτρα προστασίας, που θεσπίζονται δυνάμει του προηγούμενου άρθρου 175, δεν εμποδίζουν τα κράτη-μέλη να διατηρούν και να θεσπίζουν μέτρα ενισχυμένης προστασίας, τα οποία βέβαια δεν θα αντίκεινται στην Συνθήκη και θα κοινοποιούνται στην Επιτροπή...».

Την ιδιαίτερη βαρύτητα που δίνει τον τελευταίο χρονικό διάστημα η Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα του περιβάλλοντος, φανερώνει και το γεγονός ότι στο Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που διακηρύχθηκε στις 7 Δεκεμβρίου του 2000, στη Νίκαια, κατά το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Κορυφής, στο 37<sup>ο</sup> άρθρο που περιλαμβάνεται στο Κεφάλαιο IV με τίτλο: Αλληλεγγύη και επικεφαλίδα Προστασία Περιβάλλοντος, αναφέρεται: «Υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και η βελτίωση της ποιότητάς του πρέπει να ενσωματώνονται στις πολιτικές της Ένωσης και να διασφαλίζονται σύμφωνα με την αρχή της αειφόρου ανάπτυξης».

Συμπερασματικά μπορεί να ειπωθεί, ότι το περιεχόμενο των άρθρων της Συνθήκης Ευρωπαϊκής Κοινότητας όπως τροποποιήθηκαν, δεν περιέχουν εξαντλητικές και αναλυτικές ρυθμίσεις, αλλά περιορίζονται κυρίως στην χάραξη θεμελιωδών αρχών και στην διευθέτηση διαδικαστικών θεμάτων,<sup>395</sup> με αποτέλεσμα

<sup>394</sup> βλ. Παναγόπουλος Θ., 2001,όπ.π.,σελ.202

<sup>395</sup> Krämer L., Σχετικά με το κοινοτικό και το ελληνικό δίκαιο περιβάλλοντος, στο: Η διείσδυση του κοινοτικού δικαίου του περιβάλλοντος στην Ελλάδα, επιμ. Παπαδημητρίου Γ.,Αθήνα-Κομοτηνή, εκδ. Σάκουλας.,1994, σελ.17. Επίσης Ζησιμόπουλος, Σπ., Η διαμόρφωση του κοινοτικού δικαίου του

σε πολύ ακραίες περιπτώσεις, θα μπορούσε ένα εθνικό, περιφερειακό μέτρο να κηρυχθεί ασυμβίβαστο με το πρωτογενές κοινοτικό δίκαιο επειδή αντίκειται σε μια από τις διατάξεις του. Κατά συνέπεια το δευτερογενές κοινοτικό δίκαιο είναι αυτό που εξειδικεύει με νομοθετικές πράξεις το πρωτογενή και αυτό θα εξετάσουμε στη συνέχεια.

Πριν όμως προχωρήσουμε σε αυτό, προσπαθώντας να διερευνήσουμε την περαιτέρω εξέλιξη και σημαντικότητα που προσδίδει η Ένωση στην προστασία του περιβάλλοντος, θα σταθούμε για λίγο στην Συνθήκη για τη θέσπιση του Συντάγματος της Ευρώπης,<sup>396</sup> το οποίο κατά το άρθρο IV-447 της Συνθήκης<sup>397</sup> αποτελεί το Σύνταγμα, που θα ισχύσει από την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου του 2006<sup>398</sup> και κατά το άρθρο I-6 της Συνθήκης υπερισχύει του δικαίου των κρατών μελών.

Συγκεκριμένα στην παραγρ. 3 του άρθρο I-3: «Η Ένωση εργάζεται για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Ευρώπης με γνώμονα την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη και τη σταθερότητα των τιμών, την άκρως ανταγωνιστική κοινωνική οικονομία της αγοράς, με στόχο την πλήρη απασχόληση και την κοινωνική πρόοδο, και το υψηλό επίπεδο προστασίας και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος...», ενώ στην παραγρ. 4 του ίδιου άρθρου που αφορά τις σχέσεις της Ε.Ε. με τον υπόλοιπο κόσμο, υπογραμμίζεται: «στις σχέσεις με τον υπόλοιπο κόσμο, η Ένωση προβάλλει και προωθεί τις αξίες της και τα συμφέροντά της. Συμβάλλει στην ειρήνη, τη βιώσιμη ανάπτυξη...καθώς και στην αυστηρή τήρηση του διεθνούς δικαίου και, ιδίως στον σεβασμό των αρχών του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών».

Στη συνέχεια το άρθρο I-13 μεταξύ άλλων τομέων αποκλειστικής αρμοδιότητας συμπεριλαμβάνει και τη διατήρηση των βιολογικών πόρων της θάλασσας στο πλαίσιο της κοινής αλιευτικής πολιτικής και την κοινή εμπορική πολιτική, ενώ στο επόμενο άρθρο (το I-14), μεταξύ των τομέων συντρεχουσών αρμοδιοτήτων της Ένωσης με τα κράτη-μέλη περιλαμβάνεται και το περιβάλλον και οι μεταφορές.

Στο Προοίμιο του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ένωσης (Μέρους II της Συνθήκης), σημειώνεται ότι η Ένωση επιδιώκει μεταξύ άλλων να προαγάγει και την ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη και για αυτό τον σκοπό είναι αναγκαίο να ενισχυθεί η προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων υπό το πρίσμα των κοινωνικών αλλαγών, της κοινωνικής προόδου και των επιστημονικών και τεχνολογικών εξελίξεων, καθιστώντας τα πιο αντιληπτά σε ένα Χάρτη. Ο Χάρτης επιβεβαιώνει, σεβόμενος τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα της Ένωσης, καθώς και την αρχή της επικουρικότητας, τα δικαιώματα που απορρέουν ιδίως από τις κοινές συνταγματικές παραδόσεις και διεθνείς υποχρεώσεις των κρατών μελών, την Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την Προάσπιση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών, τους Κοινωνικούς Χάρτες που έχουν υιοθετηθεί από την Ένωση και το Συμβούλιο της Ευρώπης καθώς και από τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ανθρώπινων Δικαιωμάτων.

Η μεταβλητή προστασία του περιβάλλοντος στις αναπτυσσόμενες από την Ε.Ε. πολιτικές, καταγράφεται στο άρθρο II-97 όπου αναφέρεται: «Το υψηλό επίπεδο

---

περιβάλλοντος στο : Η διείσδυση του κοινοτικού δικαίου του περιβάλλοντος στην Ελλάδα, επιμ. Παπαδημητρίου Γ., Αθήνα-Κομοτηνή, εκδ Σάκκουλας., 1994, σελ37-52

<sup>396</sup> Υπογράφηκε στις 13 Οκτωβρίου 2004 στις Βρυξέλλες, στο πλαίσιο της Διάσκεψης των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών-μελών

<sup>397</sup> Τα Πρωτόκολλα και Παραρτήματα της οποίας αποτελούν κατά το άρθρο IV-442 αναπόσπαστο τμήμα της.

<sup>398</sup> Εφόσον έχουν κατατεθεί όλα τα έγγραφα επικύρωσης ή άλλως την πρώτη ημέρα του δεύτερου μήνα που ακολουθεί την κατάθεση του εγγράφου επικύρωσης του υπογράφοντος κράτους που προέβη τελευταίο στην ενέργεια αυτή.

προστασίας του περιβάλλοντος και η βελτίωση της ποιότητάς του πρέπει να ενσωματώνονται στις πολιτικές της Ένωσης και να διασφαλίζονται σύμφωνα με την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης».

Το άρθρο III-119 που περιλαμβάνεται στο Μέρος III στο οποίο καταγράφονται οι πολιτικές και η λειτουργία της Ένωσης αναφέρεται ότι οι απαιτήσεις της προστασίας του περιβάλλοντος πρέπει να εντάσσονται στον καθορισμό και την εφαρμογή των πολιτικών και δράσεων του Μέρους II της Συνθήκης, ιδιαίτερα προκειμένου να προάγεται η βιώσιμη ανάπτυξη. Έμμεσα η προστασία του περιβάλλοντος μνημονεύεται και στο άρθρο III-121: «κατά τη διαμόρφωση και εφαρμογή της πολιτικής της Ένωσης στους τομείς της γεωργίας, της αλιείας, των μεταφορών, της εσωτερικής αγοράς, της έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης και του διαστήματος, η Ένωση και τα κράτη μέλη λαμβάνουν πλήρως υπόψη τους τις απαιτήσεις καλής διαβίωσης των ζώων ως ευαίσθητων όντων, τηρώντας ταυτοχρόνως τις νομοθετικές ή διοικητικές διατάξεις και τα έθιμα των κρατών μελών...».

Το Τμήμα 5, του ίδιου Μέρους, που αποτελείται από τα άρθρα III-233 και III-234, είναι αφιερωμένο στο περιβάλλον. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι η πολιτική της Ένωσης στον τομέα του περιβάλλοντος συμβάλλει στην επιδίωξη των στόχων: α) της διατήρησης, της προστασίας και της βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος, β) της προστασίας της υγείας του ανθρώπου, γ) της συνετούς και ορθολογικής χρησιμοποίησης των φυσικών πόρων, και δ) της προώθησης, σε διεθνές επίπεδο, μέτρων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ή παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων (άρθρο III-233).

Η πολιτική της Ένωσης στον τομέα του περιβάλλοντος θα λαμβάνει υπόψη την πολυμορφία των καταστάσεων στις διάφορες περιοχές της Ένωσης και θα θεμελιώνεται στις αρχές της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης, της επανόρθωσης και καταστροφών του περιβάλλοντος, κατά προτεραιότητα στην πηγή, καθώς και στην αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει (άρθρο III-233). Στο πλαίσιο αυτό, τα μέτρα εναρμόνισης που ανταποκρίνονται στις ανάγκες προστασίας του περιβάλλοντος θα περιλαμβάνουν, όπου ενδείκνυται, ρήτρα διασφάλισης που εξουσιοδοτεί τα κράτη μέλη να λαμβάνουν, για μη οικονομικούς περιβαλλοντικούς λόγους, προσωρινές διατάξεις υποκείμενες σε διαδικασία ελέγχου εκ μέρους της Ένωσης.

Κατά τον σχεδιασμό της πολιτικής της στον τομέα του περιβάλλοντος, η Ένωση θα λαμβάνει υπόψη της κατά τη Συνθήκη: α) τα διαθέσιμα επιστημονικά και τεχνικά δεδομένα, β) τις συνθήκες του περιβάλλοντος στις διάφορες περιοχές της Ένωσης, γ) τα πλεονεκτήματα και τις επιβαρύνσεις που μπορούν να συνεπάγονται η δράση ή η απουσία δράσης, και δ) την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ένωσης στο σύνολό της και την ισόρροπη ανάπτυξη των περιοχών της (άρθρο III-233).

Στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, προβλέπεται η Ένωση και τα κράτη μέλη να συνεργάζονται με τις τρίτες χώρες και τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς. Ο τρόπος της συνεργασίας της Ένωσης μπορεί να αποτελεί αντικείμενο συμφωνιών μεταξύ της Ένωσης και των ενδιαφερόμενων τρίτων μερών, χωρίς να θίγεται η αρμοδιότητα των κρατών μελών να διαπραγματεύονται στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών και να συνάπτουν διεθνείς συμφωνίες.

Κατά το άρθρο III-234, ευρωπαϊκός νόμος ή νόμος – πλαίσιο<sup>399</sup> που εκδίδεται μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή των Περιφερειών και την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή θεσπίζει τις δράσεις οι οποίες πρέπει να αναληφθούν για την πραγμάτωση των στόχων του άρθρου III-233. Κατά παρέκκλιση όμως και με την επιφύλαξη του άρθρου III-172,<sup>400</sup> το Συμβούλιο, μετά από πρόταση της Επιτροπής, εκδίδει ομόφωνα ευρωπαϊκούς νόμους ή νόμους πλαίσιο που θεσπίζουν: α) διατάξεις κυρίως φορολογικού χαρακτήρα, β) μέτρα που επηρεάζουν τη χωροταξία, την ποσοτική διαχείριση των υδάτινων πόρων, ή που αφορούν αμέσως ή εμμέσως τη διαθεσιμότητα των εν λόγω πόρων και τις χρήσεις της γης, εξαιρουμένης της διαχείρισης των αποβλήτων, και γ) μέτρα που επηρεάζουν αισθητά την επιλογή ενός κράτους μέλους μεταξύ διαφορετικών πηγών ενέργειας και τη γενική διάρθρωση του ενεργειακού του εφοδιασμού.

Αλλά μπορεί και το Συμβούλιο μετά από διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Επιτροπή των Περιφερειών και την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και πρόταση της Επιτροπής να εκδώσει ομόφωνα ευρωπαϊκή απόφαση προκειμένου να καταστήσει τη συνήθη νομοθετική διαδικασία εφαρμοστέα στους προαναφερόμενους τομείς.

Ευρωπαϊκός νόμος που εκδίδεται, μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή των Περιφερειών και την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, θεσπίζει και προγράμματα γενικών δράσεων που καθορίζουν τους επιδιωκόμενους πρωταρχικούς στόχους. Αν τα μέτρα που θεσπίζονται για την εφαρμογή των προγραμμάτων συνεπάγονται δυσανάλογο κόστος για τις δημόσιες αρχές κράτους μέλους, με την επιφύλαξη της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», το εν λόγω μέτρο μπορεί να

---

<sup>399</sup> Στο Μέρος I Τίτλος V Κεφάλαιο I άρθρο I-33 του ευρωσυντάγματος ως νομικές πράξεις ορίζονται, ο ευρωπαϊκός νόμος, ο ευρωπαϊκός νόμος πλαίσιο, ο ευρωπαϊκός κανονισμός, η ευρωπαϊκή απόφαση, η σύσταση και η γνώμη. Ο ευρωπαϊκός νόμος αποτελεί νομοθετική πράξη γενικής ισχύος. Είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος. Ο ευρωπαϊκός νόμος-πλαίσιο αποτελεί νομοθετική πράξη που δεσμεύει κάθε κράτος μέλος στο οποίο απευθύνεται όσον αφορά το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά αφήνει την επιλογή του τύπου και των μέσων στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών. Ο ευρωπαϊκός κανονισμός αποτελεί μη νομοθετική πράξη γενικής ισχύος για την εφαρμογή νομοθετικών πράξεων και ορισμένων διατάξεων του Συντάγματος. Δύναται να είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και να ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος ή να δεσμεύει κάθε κράτος μέλος στο οποίο απευθύνεται όσον αφορά το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, να αφήνει όμως την επιλογή του τύπου και των μέσων στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών. Η ευρωπαϊκή απόφαση αποτελεί μη νομοθετική πράξη, δεσμευτική ως προς όλα τα μέρη της. Όταν ορίζει αποδέκτες, είναι δεσμευτική μόνο για αυτούς. Οι συστάσεις και οι γνώμες δεν έχουν δεσμευτικά αποτελέσματα.

<sup>400</sup> Σελίδα: 136

Σύμφωνα με το άρθρο III-172 η Επιτροπή, στις προτάσεις που υποβάλλει σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος, λαμβάνει ως βάση υψηλό επίπεδο προστασίας, έχοντας ιδίως υπόψη κάθε νέα εξέλιξη που θεμελιώνεται σε επιστημονικά δεδομένα. Επίσης, όταν μετά τη θέσπιση μέτρου εναρμόνισης με ευρωπαϊκό νόμο ή νόμο-πλαίσιο ή με ευρωπαϊκό κανονισμό της Επιτροπής, κράτος μέλος θεωρεί αναγκαίο να διατηρήσει εθνικές διατάξεις που δικαιολογούνται από σοβαρούς λόγους που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος τις κοινοποιεί στην Επιτροπή, επισημαίνοντας τους λόγους για τη διατήρησή τους. Στο ίδιο άρθρο και με την επιφύλαξη του προαναφερομένου αν μετά τη θέσπιση μέτρου εναρμόνισης, κράτος μέλος θεωρεί αναγκαία τη θέσπιση εθνικών διατάξεων βάσει νέων επιστημονικών στοιχείων σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος, για λόγους που συντρέχουν μόνον στην περίπτωση του και οι οποίοι έχουν ανακύψει μετά τη θέσπιση του μέτρου εναρμόνισης, κοινοποιεί στην Επιτροπή τις μελετώμενες διατάξεις καθώς και την αιτιολόγησή τους και η Επιτροπή εκδίδει ευρωπαϊκή απόφαση με την οποία εγκρίνει ή απορρίπτει τις εν λόγω εθνικές διατάξεις, αφού εξακριβώσει αν αποτελούν μέσο αυθαίρετων διακρίσεων ή συγκαλυμμένο περιορισμό του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών και εάν συνιστούν εμπόδιο στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Οσάκις επιτρέπεται σε κράτος μέλος να διατηρήσει ή να εισαγάγει εθνικές διατάξεις παρεκκλίνουσες από μέτρο εναρμόνισης, η Επιτροπή εξετάζει πάραυτα εάν είναι σκόπιμο να προτείνει αναπροσαρμογή του εν λόγω μέτρου.



προβλέπει, υπό την κατάλληλη μορφή, προσωρινές παρεκκλίσεις και/ή οικονομική στήριξη από το Ταμείο Συνοχής. Τα μέτρα προστασίας που θεσπίζονται δεν εμποδίζουν τα κράτη μέλη να διατηρούν και να θεσπίζουν μέτρα ενισχυμένης προστασίας, τα οποία πρέπει να είναι συμβατά με το Σύνταγμα και να κοινοποιούνται στην Επιτροπή, ενώ με την επιφύλαξη ορισμένων μέτρων που θεσπίζει η Ένωση, τα κράτη μέλη μεριμνούν και για τη χρηματοδότηση και την εφαρμογή της πολιτικής στον τομέα του περιβάλλοντος.

Ενδιαφέρον από την οπτική της αντεγκληματικής πολιτικής με την ανάπτυξη σχετικού προβληματισμού εμπεριέχεται στο άρθρο III-271 του Συντάγματος, σύμφωνα με το οποίο ευρωπαϊκός νόμος-πλαίσιο μπορεί να θεσπίζει ελάχιστους κανόνες για τον ορισμό των ποινικών αδικημάτων και των κυρώσεων<sup>401</sup> στους τομείς της ιδιαιτέρως σοβαρής εγκληματικότητας με διασυνοριακή διάσταση, η οποία απορρέει ιδίως από τη φύση ή τις επιπτώσεις των αδικημάτων αυτών ή λόγω ειδικής ανάγκης να καταπολεμούνται σε κοινή βάση. Στην απαρίθμηση των τομέων δεν αναφέρεται η προστασία του περιβάλλοντος, όμως αφήνει περιθώριο όταν αναφέρει ότι ανάλογα με την εξέλιξη της εγκληματικότητας, το Συμβούλιο μπορεί να εκδίδει ευρωπαϊκές αποφάσεις που προσδιορίζουν κι άλλους τομείς εγκληματικότητας, μετά την έγκριση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οι οποίοι πληρούν τα κριτήρια που προαναφέρθηκαν. Και ακολουθεί η διάταξη που αναφέρει ότι 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, ευρωπαϊκός νόμος-πλαίσιο μπορεί να θεσπίζει ελάχιστους κανόνες σχετικούς με τον ορισμό των ποινικών αδικημάτων και των κυρώσεων στον εν λόγω τομέα. Υπάρχει όμως η δυνατότητα όταν ένα μέλος του Συμβουλίου εκτιμά ότι σχέδιο ευρωπαϊκού νόμου-πλαισίου θίγει θεμελιώδεις πτυχές του συστήματος ποινικής δικαιοσύνης, να ζητήσει να υποβληθεί το θέμα στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο.

Κατά τη Συνθήκη, η Ένωση μπορεί να αναλαμβάνει υποστηρικτικές, συντονιστικές ή συμπληρωματικές δράσεις και συγκεκριμένα για την πολιτική προστασία ενθαρρύνοντας τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των συστημάτων πρόληψης των φυσικών ή ανθρωπογενών καταστροφών και προστασίας από αυτές, με στόχο μεταξύ άλλων και την υποστήριξη και συμπλήρωση της δράσης των κρατών μελών σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, όσον αφορά την πρόληψη την προετοιμασία των φορέων και την επέμβαση σε περιπτώσεις φυσικών ή ανθρωπογενών καταστροφών στο εσωτερικό της Ένωσης (άρθρο III-284).

Τέλος, προβλέπεται η Ε.Ε. να αναπτύσσει σχέσεις και να δημιουργεί εταιρικές σχέσεις με τρίτες χώρες και διεθνείς, περιφερειακούς ή παγκόσμιους οργανισμούς που συμμερίζονται τις αρχές της δημοκρατίας, του κράτους δικαίου, της οικουμενικότητας και το αδιαίρετο των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των θεμελιωδών ελευθεριών, του σεβασμού της ανθρώπινης αξιοπρέπειας, της ισότητας και της αλληλεγγύης και των αρχών του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και του διεθνούς δικαίου για την εφαρμογή κοινών πολιτικών και δράσεων με στόχο μεταξύ άλλων της προώθησης στις αναπτυσσόμενες χώρες, της βιώσιμης ανάπτυξης από οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική άποψη, της συμβολής στην ανάπτυξη διεθνών μέτρων για τη διαφύλαξη και τη βελτίωση της ποιότητας του

---

<sup>401</sup> Οι αρχές της νομιμότητας και της αναλογικότητας αξιοποιώνων πράξεων και ποινών καταγράφονται στο άρθρο II-109.

περιβάλλοντος και της βιώσιμης διαχείρισης των παγκοσμίων φυσικών πόρων, με στόχο τη διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης (άρθρο III-292).

## 2. Παράγωγο-Δευτερογενές Κοινοτικό Δίκαιο

Οι θεσπιζόμενοι από τα κοινοτικά Όργανα κανόνες θεωρούνται δευτερογενές κοινοτικό δίκαιο. Σύμφωνα με το άρθρο 189 της Συνθήκης ΕΟΚ το Συμβούλιο και η Επιτροπή εκδίδουν Κανονισμούς και Οδηγίες, λαμβάνουν Αποφάσεις και διατυπώνουν Συστάσεις ή Γνώμες. Οι Κανονισμοί, οι Οδηγίες και Αποφάσεις είναι δεσμευτικές, ενώ οι Συστάσεις και Γνώμες δεν δεσμεύουν.

Μια άλλη ιδιότυπη μορφή κοινοτικού δικαίου είναι οι διεθνείς συμβάσεις που έχει προσχωρήσει η Ευρωπαϊκή Κοινότητα που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το θαλάσσιο περιβάλλον. Αυτές είναι η Σύμβαση της Βαρκελώνης (1976) για τη προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές, η Σύμβαση της Βέρνης (1963), που αφορά τη διεθνή επιτροπή για την προστασία του Ρήνου, η Σύμβαση της Βόννης (1976) σχετικά με τη προστασία του Ρήνου από τη χημική ρύπανση, η Σύμβαση των Παρισίων (1974) για την προστασία των θαλασσών από ρύπανση από χερσαίες πηγές, η Σύμβαση της Καμπέρα (1980) για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής, η Σύμβαση της Βόννης (1983) για τη συνεργασία για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Βορείου Θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες, η Σύμβαση της Καρθαγένης (1983) για την προστασία και την αξιοποίηση του θαλασσίου περιβάλλοντος της Καραϊβικής, η Σύμβαση της Βαρσοβίας (1983) για την αλιεία και τη διατήρηση των ζώντων πόρων στην Βαλτική Θάλασσα και στους Belts, η Σύμβαση (1990) και το συνδεδεμένο με αυτήν Πρωτόκολλο (1993) μεταξύ Γερμανίας, Τσεχίας, Σλοβακίας και Ε.Κ. για την διεθνή επιτροπή προστασίας του Έλβα, καθώς επίσης και η Απόφαση 99/1214/ΕΟΚ της 14<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1999, ΕΕ L.322 όπου η Κοινότητα ενέκρινε το Πρωτόκολλο του 1995 για τις ειδικά προστατευμένες περιοχές και την βιοποικιλότητα στη Μεσόγειο.<sup>402</sup> Οι συμβάσεις αυτές ως μέρος του κοινοτικού δικαίου πρέπει να 'ναι σεβαστές από όλα τα Κράτη-μέλη της Κοινότητας, ακόμη και στη περίπτωση που το Κράτος-μέλος δεν τις έχει κυρώσει, για παράδειγμα το Πρωτόκολλο του 1995 θεωρείται εφαρμοστέο και στην Ελλάδα ως κράτος-μέλος, μόλις αυτό τεθεί σε ισχύ ακόμη και προτού το υπογράψει και το επικυρώσει αυτοτελώς κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 28 του Συντάγματος. Το άρθρο 228 παραγρ.2 της Συνθήκης ΕΟΚ ορίζει : «Οι συμφωνίες που συνάπτονται υπό τις ανωτέρω προϋποθέσεις δεσμεύουν τα Όργανα της Κοινότητας και τα Κράτη-μέλη». Με την έκδοση Κανονισμού, η Κοινότητα ενσωματώνει τη διεθνή συμφωνία στην οποία συμβάλλεται τόσο στην κοινοτική έννομη τάξη όσο και στις έννομες τάξεις των Κρατών-μελών, όπου ισχύει ως παράγωγο κοινοτικό δίκαιο.

Ο Κανονισμός σύμφωνα με το άρθρο 189 παραγρ. 2 της Συνθήκης ΕΟΚ έχει γενική ισχύ, είναι δεσμευτικός, ως προς όλα του τα μέρη και ισχύει άμεσα σε κάθε Κράτος-μέλος. Τα χαρακτηριστικά στοιχεία του Κανονισμού δηλ. η γενική του ισχύ (δεν περιορίζεται σε τμήμα-μέρος της Κοινότητας, ισχύει σε όλη τη περιοχή της Κοινότητας, δεν αφορά ορισμένα πρόσωπα ή περιπτώσεις, αλλά έχει γενικό και αφηρημένο χαρακτήρα), η καθολική δεσμευτικότητά του (εμπεριέχει ως κανόνας και

<sup>402</sup> Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δεν έχει προσχωρήσει στη Διεθνή Σύμβαση Ramsar για τους υδροβιότοπους παρόλο που το άρθρο 4 παρ.2 της κοινοτικής Οδηγίας 79/409 του 1979 υποχρεώνει τα Κράτη-μέλη να πάρουν μέτρα για τη προστασία των υδροβιότοπων.

το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα της ρύθμισης και τα μέσα επίτευξης του)<sup>403</sup> και η άμεση και αυτοδύναμη ισχύ (δημιουργεί δικαιώματα και υποχρεώσεις στα Κράτη-μέλη, Όργανα και ιδιώτες, και εισέρχεται και ενσωματώνεται στην εθνική νομοθεσία χωρίς την επικουρία τύπων ή μεθόδων του εσωτερικού-εθνικού δημόσιου δικαίου μέσω επικύρωσης ή κύρωσης), έχει ως συνέπεια ο Κανονισμός να υπερισχύει των εθνικών δικαίων<sup>404</sup> και να αποτελεί πράξη που δεν επιτρέπει καμία διακριτική ευχέρεια στα Κράτη-μέλη λόγω του χαρακτήρα της άμεσης ενοποίησης που εμπεριέχει.<sup>405</sup>

Η Οδηγία σύμφωνα με το ίδιο άρθρο παραγρ.3 δεσμεύει κάθε Κράτος-μέλος στο οποίο απευθύνεται όσον αφορά το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά αφήνει την επιλογή του τύπου και των μέσων στην αρμοδιότητα των Αρχών. Τα χαρακτηριστικά στοιχεία της Οδηγίας δηλ. η δυνατότητα μερικής ισχύος (μπορεί να περιορίζεται σε μια περιοχή της Κοινότητας λόγω του γεγονότος ότι μπορεί να απευθύνεται σε ορισμένα Κράτη-μέλη), η μερική δεσμευτικότητα (δέσμευση ως προς το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, και όχι ως προς τα μέσα και τις μεθόδους που επιλέγονται από το Κράτος-μέλος), η δυνατότητα της μη άμεσης ισχύος (η επίτευξη του αποτελέσματος επέρχεται εντός προθεσμίας που θέτει η ίδια η Οδηγία), έχουν ως συνέπεια να αποτελεί μία ιδιόμορφη, ήπια νομική πράξη που δεν δημιουργεί αμέσως δικαιώματα και υποχρεώσεις σε σχέση με τους ιδιώτες, αλλά μετά την έκδοση των εθνικών μέτρων εκτέλεσης.<sup>406</sup> Όμως υπάρχουν και περιπτώσεις, μετά από τη παρέλευση της προθεσμίας που θέτει η Οδηγία, ακόμη και αν τα Κράτη δεν έχουν λάβει κατάλληλα μέτρα εφαρμογής, να μην αποκλείεται η άμεση ισχύς των Οδηγιών αν είναι νομικά πλήρης, τέλειες και αυτάρκης.<sup>407</sup> Αν παρέλθει η προθεσμία ενσωμάτωσης της Οδηγίας στο εθνικό δίκαιο και οι Οδηγίες δεν έχουν εν όλω ή εν μέρει μεταφερθεί ή μεταφέρθηκαν με στρεβλό τρόπο αυτό δεν σημαίνει ότι δεν έχουν ισχύ.<sup>408</sup> Μια άλλη επίσης, διαφορά Κανονισμού και Οδηγίας έγκειται στο γεγονός ότι σύμφωνα με το άρθρο 191 της Συνθήκης ΕΟΚ ο Κανονισμός ισχύει από δημοσιεύσεως στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ενώ η Οδηγία από την κοινοποίηση στους αποδέκτες. Η Επιτροπή προσπαθώντας να πιέσει για την ένταξη των Οδηγιών στο εθνικό δίκαιο απαιτεί από τα Κράτη-μέλη μετά την έκδοση Οδηγιών από το Συμβούλιο, να συγκεκριμενοποιούν για κάθε άρθρο και κάθε παράγραφο την εθνική διάταξη που ενσωματώνει τις ρυθμίσεις τους στο εθνικό δίκαιο<sup>409</sup> και αυτό γιατί οι κοινοτικές Οδηγίες δεν συνιστούν κατευθυντήριες ή γενικές αρχές για τις εθνικές διοικήσεις.

<sup>403</sup> Σε αρκετές περιπτώσεις προβλέπονται και οι κυρώσεις αν και ο κανόνας είναι αυτές να καθορίζονται από τα Κράτη-μέλη.

<sup>404</sup> Το ΔΕΚ έχει αποφανθεί πολλές φορές ότι το κοινοτικό δίκαιο υπερισχύει του αντίθετου εθνικού. Βλέπε Απόφαση 6/64Costa/Enel, Συλλογή 1984,σελ.1251επ.

<sup>405</sup> Χρυσομάλλη Μ., 1991,όπ.π. σελ.43-44. Επίσης Δάγτογλου Πρ., Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Δίκαιο, τόμος Α, Αθήνα, εκδ. Σάκκουλας, 1979, σελ.118, και Παπαδημητρίου Γ., Το Σύνταγμα και η διαδικασία της Ευρωπαϊκής ενοποίησης. Η συνταγματική θεμελίωση και άρθρωση της ενοποιητικής λειτουργίας, Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας, 1982, σελ.75-83.

<sup>406</sup> Σαμιώτης Γ. και Τσάλτας Γρ., 1990,όπ.π., σελ.174-175 και 218.

<sup>407</sup> ΔΕΚ Απόφαση της 04/12/74,υπόθεση 41/74, Van Duyn, Συλλογή 1974,σελ.1337.

<sup>408</sup> Σχετικά Απόφαση ΔΕΚ103/88,Costanzo, Συλλογή 1989, σελ.1839επ. Βλέπε αναλυτικά Krämer L., 1994,οπ.π.,σελ.25-26.

<sup>409</sup> Krämer L., 1998,όπ.π.,σελ.192 και 448 και 539. Βλέπε επίσης το άρθρο155 της Συνθήκης ΕΟΚ “για τη διασφάλιση της λειτουργίας και αναπτύξεως της κοινής Αγοράς η Επιτροπή μεριμνά για την εφαρμογή της παρούσας Συνθήκης καθώς και των διατάξεων που θεσπίζονται δυνάμει αυτής από τα Όργανα...” και το άρθρο189 της ανωτέρω Συνθήκης.

Σπάνια συναντάται παντελής έλλειψη εθνικών ρυθμίσεων ως προς τη μεταφορά των κοινοτικών κανόνων γιατί συνήθως υπάρχει κάποια εθνική ρύθμιση. Ο προβληματισμός έγκειται όμως, στην μη ακριβή και εσφαλμένη ενσωμάτωση και σε αυτό το σημείο ενεργοποιείται το άρθρο 169 της Συνθήκης ΕΟΚ, όπου η Επιτροπή αποστέλλει σταδιακά στο «ύποπτο» Κράτος-μέλος, έγγραφο οχλήσεως, αιτιολογημένη γνώμη και τέλος προσφεύγει ενώπιον του ΔΕΚ. Ως μειονέκτημα αυτής της διαδικασίας μπορεί να θεωρηθεί ότι μέχρι να ολοκληρωθεί όλη αυτή η διαδικασία και να εκδοθεί απόφαση από το Δ.Ε.Κ. παρέρχονται δύο ή και περισσότερα χρόνια. Αυτό είναι γνωστό στα κράτη-μέλη και αποτελεί βασικό στοιχείο για την απόφαση έγκαιρης ή μη υιοθέτησης του κοινοτικού δικαίου στη εθνική τους νομοθεσία. Άλλωστε και η απειλή λήψεως προσωρινών μέτρων εξαιρείται διότι αυτή η δυνατότητα υπάρχει όταν η υπόθεση βρίσκεται στο Δ.Ε.Κ., εν αναμονή έκδοσης απόφασης, και εφόσον αιτιολογηθεί, ότι σε αντίθετη περίπτωση υπάρχει κίνδυνος πρόκλησης ανεπανόρθωτης ζημιάς του περιβάλλοντος. Προσωρινά μέτρα σε προηγούμενο στάδιο από την Επιτροπή δεν είναι δυνατόν να ληφθούν. Τα Κράτη-μέλη συνήθως προβάλλουν διάφορα επιχειρήματα για να αιτιολογήσουν τη μη συμμόρφωσή τους προς τους κανόνες τους κοινοτικούς ή την καθυστέρησή τους να ενσωματώσουν στο εθνικό τους δίκαιο τις διατάξεις μιας Οδηγίας, όμως το ΔΕΚ έχει κατά καιρούς απορρίψει επιχειρήματα όπως, ότι οι εθνικές πρακτικές συμφωνούν ήδη με τις κοινοτικές απαιτήσεις έτσι ώστε να μην κρίνεται αναγκαία η διαφοροποίηση της ήδη υπάρχουσας νομικής καταστάσεως,<sup>410</sup> ότι η προθεσμία που δόθηκε για την εφαρμογή της Οδηγίας είναι πολύ σύντομη,<sup>411</sup> ότι η εφαρμογή της ήταν αδύνατη λόγω λήξης της κοινοβουλευτικής περιόδου,<sup>412</sup> επίσης ότι και άλλα Κράτη-μέλη δεν είχαν συμμορφωθεί με τις κοινοτικές επιταγές εντός της νόμιμης προθεσμίας<sup>413</sup> και ότι η εφαρμογή έχει καθυστερήσει σε αναμονή νέας τροπολογίας.<sup>414</sup>

Πέραν όμως των προβλημάτων υιοθέτησης της κοινοτικής νομοθεσίας από τα κράτη-μέλη στο εθνικό τους δίκαιο, προβλήματα δημιουργούνται και από την μη ενιαία εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου στο χώρο των κρατών-μελών. Το θέμα αυτό απασχόλησε στις 25 και 26 Ιουνίου 1990 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στο Δουβλίνο και επιφόρτισε την Επιτροπή να παρακολουθεί και να ελέγχει συστηματικά την εξέλιξη του προβλήματος διατυπώνοντας τα συμπεράσματά της. Έτσι τα κράτη μέλη ελέγχονται από την Επιτροπή για την τήρηση των υποχρεώσεών τους σε δύο επίπεδα. Και στο επίπεδο της έκδοσης των αναγκαίων νομοθετικών πράξεων εσωτερικού δικαίου με το οποίο καταστούν εθνικό, το κοινοτικό δίκαιο και στο επίπεδο ορθής και πλήρους εφαρμογής των αυτών των διατάξεων εκ μέρους των κρατών-μελών. Όμως το έργο της Επιτροπής, ιδιαίτερα στο επίπεδο της ορθής και πλήρους εφαρμογής των διατάξεων περιβαλλοντικής πολιτικής δυσχεραίνεται ακόμη περισσότερο από ότι σε άλλους τομείς κοινοτικής πολιτικής (π.χ. οικονομική, γεωργική, βιομηχανική κλπ) και αυτό διότι δεν διαθέτει τον ίδιο αριθμό υπερασπιστών. Η μέχρι πρόσφατα εγκαθιδρυμένη αντίληψη ότι η περιβαλλοντική πολιτική αντιστρατεύεται την οικονομική ανάπτυξη και ότι το περιβάλλον μπορεί να αφομοιώσει τυχόν μολύνσεις και ρυπάνσεις λειτουργεί ανασταλτικά στην αναφορά δραστηριοτήτων περιβαλλοντικά προσβλητικών. Αποτέλεσμα τούτου είναι τις

<sup>410</sup> Υπόθεση 29/84, Επιτροπή κατά Γερμανίας, 1985, Συλλογή 1986 σελ.1661 C.M.L.R.579. Επίσης Υπόθεση 102/79, Επιτροπή κατά Βελγίου, 1980, Συλλογή 1981 σελ.1473 C.M.L.R.282

<sup>411</sup> Υπόθεση 52/75, 1976, Συλλογή 1976 σελ.277 C.M.L.R.320.

<sup>412</sup> Υπόθεση 91/79, Επιτροπή κατά Ιταλίας, 1980, Συλλογή 1981 σελ.1099, C.M.L.R.331

<sup>413</sup> Υπόθεση C-38/89, Blanford, 1990, Συλλογή 1990, σελ. I-83, C.M.L.R.340

<sup>414</sup> Υπόθεση C-130/89, Επιτροπή κατά Ολλανδίας, 1991, Συλλογή 1991.

περισσότερες φορές οι φορείς τέτοιων αναφορών να είναι κυρίως μη κυβερνητικές οργανώσεις, αφού οι μεμονωμένοι πολίτες είτε εφησυχάζουν είτε δεν έχουν τις επαρκείς γνώσεις για την ενεργοποίησή τους.

Για μια περισσότερο αποτελεσματική προστασία του κοινοτικού περιβάλλοντος, αποσκοπώντας παράλληλα και στην αποκέντρωση, η Επιτροπή εξετάζει την σκοπιμότητα υποβολής στο Συμβούλιο πρότασης Οδηγίας για την θέσπιση συστήματος καταγγελιών σχετικές με το περιβάλλον σε επίπεδο κρατών-μελών. Με βάση αυτό το σύστημα ο πολίτης θα απευθύνεται αρχικά σε Υπηρεσία του κράτους που υφίσταται το πρόβλημα και αν η κρατική Υπηρεσία δεν βρει την ορθή λύση, η Επιτροπή θα διατηρούσε την ευχέρεια παρέμβασης.<sup>415</sup>

Στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή από το 1990 έχει καθιερώσει την διενέργεια συνεδρίασης «δέσμης θεμάτων» από κοινού με τις εθνικές Διοικήσεις, προς συζήτηση ενδεχομένων παραβάσεων ή και σωστής εφαρμογής Οδηγιών για το περιβάλλον. Επίσης για την κάλυψη του κενού που είχε δημιουργηθεί από το γεγονός ότι ενώ οι Οδηγίες περιελάμβαναν διατάξεις με τις οποίες τα κράτη-μέλη υποχρεώνονταν να ενημερώσουν σχετικά την Επιτροπή στα θέματα της μεταφοράς του κοινοτικού δικαίου, δεν περιελάμβαναν σχετικές διατάξεις για την ενημέρωση της εφαρμογής των σχετικών διατάξεων για το περιβάλλον, αποφασίστηκε και άρχισαν οι νεώτερες Οδηγίες να περιλαμβάνουν υποχρεώσεις προς τα κράτη-μέλη για υποβολή κατά τακτά διαστήματα σχετικών εκθέσεων για την εφαρμογή των διατάξεων.

Η Επιτροπή λοιπόν αιτείται όχι μόνο την ενημέρωσή της μέσω ποιου εθνικού κανόνα έχει μεταφερθεί στο εσωτερικό δίκαιο η κοινοτική διάταξη από τα κράτη-μέλη, αλλά και ακριβή στοιχεία με την ουσιαστική εφαρμογή μιας Οδηγίας. Η μη ικανοποίηση σε αρκετές περιπτώσεις ιδιαίτερα του δεύτερου αιτήματος όχι μόνο προβληματίσε την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και την οδήγησε στην επιδίωξη σύστασης Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος, με αρμοδιότητα την συγκέντρωση στοιχείων και επεξεργασία αυτών για την εκτίμηση της περιβαλλοντικής καταστάσεως προς ανάληψη τυχόν πρωτοβουλιών, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Στο παράρτημα του εκπονήματος παρατίθεται ο πίνακας I με εθνικές διατάξεις που ενσωματώνουν διεθνείς, ενώ ο πίνακας II αναφέρεται σε κοινοτική νομοθεσία σχετικά με την θαλάσσια ρύπανση. Στους πίνακες αυτούς ο αναγνώστης θα βρει νομοθετικές διατάξεις που σχετίζονται με την ασφαλή μεταφορά φορτίων επικινδύνων για πρόκληση ρύπανσης, απαγορευτικές διατάξεις για απόρριψη, και εγκατάλειψη ουσιών τοξικών, επικινδύνων αποβλήτων που δύναται να προκαλέσουν ρύπανση, με τη διαχείριση των πετρελαϊκών και τοξικών αποβλήτων, με τα όρια καταλληλότητας κολυμβητικών νερών, με τις προδιαγραφές και την καταλληλότητα των χημικών διασκορπιστικών ουσιών εξουδετέρωσης της ρύπανσης της θάλασσας, κλπ.

Η κατάσταση ωστόσο να δημιουργούνται κίνδυνοι στρέβλωσης του ανταγωνισμού στον κοινοτικό χώρο (άρθρο 3ζ, 4 παραγρ.1, 81 και επ. ΣυνθΕΚ.), από τα κράτη-μέλη που δεν λαμβάνουν και δεν εφαρμόζουν ίδιας «έντασης» και «έκτασης» ποινικά μέτρα σχετικά με τους κοινοτικούς κανόνες που αποσκοπούν στην προστασία του περιβάλλοντος με συνέπεια να δημιουργούνται προβλήματα στην επιδίωξη και επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης στην Ένωση και συνακόλουθα στην άνοδο της ποιότητας ζωής και της ευμάρειας των πολιτών (άρθρο 2 ΣυνθΕΚ.)

<sup>415</sup> Παναγόπουλος Θ., 2001,όπ.π.,σελ.210

οδήγησε σε πρόταση Οδηγίας, που προωθεί την υιοθέτηση και μέτρων ποινικής φύσεως για την προστασία του περιβάλλοντος.

Η Επιτροπή παρουσίασε την 13 Μαρτίου 2001 πρόταση οδηγίας και το Συμβούλιο υιοθέτησε απόφαση-πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος<sup>416</sup> μέσω του ποινικού δικαίου.<sup>417</sup>

Συγκεκριμένα, η απόφαση αυτή αναφέρεται γενικότερα στην προστασία του περιβάλλοντος και καλεί τα κράτη μέλη να θεσπίσουν αδικήματα και ποινικές κυρώσεις για αυτά.<sup>418</sup> Στο άρθρο 1 ο κοινοτικός νομοθέτης συνδέει την αποτελεσματική εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου με τη θέσπιση σε ολόκληρη την Ένωση μιας ελάχιστης σειράς ποινικών αδικημάτων για την προστασία του περιβάλλοντος. Παρατηρεί λοιπόν κανείς ότι προκειμένου να επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ των κρατών-μελών δεν περιλαμβάνονται όλες οι βλαπτικές για το περιβάλλον ανθρώπινες δραστηριότητες, αλλά ένας κατάλογος «ελαχίστων προϊόντων συμβιβασμού».

Το γεγονός ότι δεν εμπίπτουν στην Οδηγία οι οργανισμοί δημοσίου δικαίου, κατά την άσκηση των προνομίων της δημόσιας εξουσίας, οφείλεται στην παραδοχή ότι αυτοί οι οργανισμοί δεν υπόκεινται εξ ορισμού στο *rationae personae* πεδίο εφαρμογής του ποινικού δικαίου.<sup>419</sup>

Δραστηριότητες εκ προθέσεως ή βαριάς αμέλειας που παραβιάζουν τους κανόνες κοινοτικού δικαίου και σχετίζονται με το θαλάσσιο περιβάλλον είναι αυτές που απαριθμούνται στο παράρτημα ή/και στις διατάξεις που θεσπίζουν τα κράτη-μέλη και συγκεκριμένα:

α) η απόρριψη στα ύδατα υδρογονανθράκων, χρησιμοποιουμένων ορυκτελαίων ή ιλύος καθαρισμού λυμάτων,

β) η απόρριψη, εκπομπή ή εισαγωγή στα ύδατα ποσότητας υλικών και η επεξεργασία, διάθεση, αποθήκευση, μεταφορά, εξαγωγή ή εισαγωγή επικινδύνων αποβλήτων,

γ) η απόρριψη αποβλήτων στα ύδατα περιλαμβανομένης της λειτουργίας χώρων υγειονομικής ταφής αποβλήτων,

δ) η κατοχή, σύλληψη, βλάβη, θανάτωση ή εμπορία προστατευόμενων ειδών άγριας πανίδας και χλωρίδας ή μερών αυτών,

ε) η ουσιαστική υποβάθμιση προστατευόμενων οικοτόπων, και

στ) η λειτουργία εγκατάστασης στην οποία διεξάγεται επικίνδυνη δραστηριότητα ή στην οποία αποθηκεύονται ή χρησιμοποιούνται επικίνδυνες ουσίες ή παρασκευάσματα.

Αυτές οι δραστηριότητες θεωρούνται παράνομες *per se* και τιμωρούνται με βάση κανόνες που τίθενται από άλλες Οδηγίες.<sup>420</sup>

Σύμφωνα πάντα με την πρόταση Οδηγίας οι δράστες των αδικημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3 καθώς και η συμμετοχή και η ηθική αυτουργία σε αυτά τα αδικήματα, μέσω αποτελεσματικών, ανάλογων και αποτρεπτικών κυρώσεων που θα λάβουν τα κράτη-μέλη θα τιμωρούνται για μεν τα φυσικά και νομικά πρόσωπα με χρηματικές ποινές και μέτρα αποκλεισμού από πλεονεκτήματα ή ενισχύσεις

<sup>416</sup> OJ. L. 29, 05/02/2003, σελ.55.

<sup>417</sup> Καλογερόπουλος Α., 2003,όπ.π.,σελ.479-480, βλ. επίσης Τσιρίδη Π., Η ποινική προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο Θαλάσσια Ρύπανση: Το πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων, Σάκκουλας Αντ., Αθήνα – Κομοτηνή, 2004,σελ.171-184.

<sup>418</sup> Πριν την 27<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2005

<sup>419</sup> όπ.π.,σελ.482.

<sup>420</sup> όπ.π.,σελ.483.

προερχόμενες από το δημόσιο, καθώς και με μέτρα προσωρινής ή οριστικής απαγόρευσης άσκησης βιομηχανικής ή εμπορικής δραστηριότητας, και θέση υπό δικαστική εποπτεία ή δικαστική εντολή διάλυσης για δε τα φυσικά πρόσωπα επιπλέον με ποινικές κυρώσεις, που σε σοβαρές περιπτώσεις μπορεί να είναι και στερητικές της ελευθερίας .

Από τα παραπάνω συμπεραίνει κανείς ότι πάλι δεν θα υπάρχει πλήρης και επαρκής εναρμόνιση, αν και με αυτή την Οδηγία οι εθνικές νομοθεσίες έρχονται ακόμα κοντύτερα, δεδομένου ότι οι ποινές είναι δυνατόν να αποκλίνουν από κράτος-μέλος σε κράτος-μέλος από την απλή χρηματική ποινή έως την φυλάκιση και από προσωρινή αναστολή λειτουργίας έως τη διάλυση μιας επιχείρησης, αυτό όμως είναι και το χαρακτηριστικό γνώρισμα των Οδηγιών όπως προείπαμε, να θέτουν πλαίσια δράσης στα οποία τα κράτη εκτιμώντας τις ιδιαιτερότητές τους να προσαρμόζουν την νομοθεσία τους.

Τέλος, η Απόφαση σύμφωνα με την παραγρ.4 του άρθρο 189 Συνθήκης ΕΟΚ είναι δεσμευτική ως προς όλα τα μέρη της για τους αποδέκτες που ορίζει. Η Απόφαση ισχύει από την κοινοποίηση στον αποδέκτη. Ο αποδέκτης μπορεί να είναι Κράτος-μέλος, οπότε έχουμε παράγωγο κοινοτικό δίκαιο, μπορεί όμως να είναι και ιδιώτης οπότε έχουμε εφαρμογή υπάρχοντα κανόνα σε ατομική περίπτωση π.χ. χρηματικές κυρώσεις για παραβάσεις κοινοτικού δικαίου. Η σημαντικότερη ίσως Απόφαση που αφορά τη θαλάσσια ρύπανση είναι η 667/20-07-05/JHA απόφαση - πλαίσιο που προσδιορίζει λεπτομερώς το πλαίσιο των ποινών (καθορισμός κατώτατων ορίων από φυλάκιση έως και κάθειρξη) που θα επιβάλλονται σε περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας, με διαβάθμιση ανάλογα την πρόκληση από αμέλεια ή δόλο και τις συνέπειες της ρύπανσης, και με κατοχύρωση της νομικής δυνατότητας δίωξης των υπαιτίων θαλάσσιας ρύπανσης, χωρίς να προηγείται κατ' ανάγκη η δίωξη του πλοιάρχου ή των πληρωμάτων. Η απόφαση-πλαίσιο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της Οδηγίας 2005/35/EK περί κυρώσεων για θαλάσσια ρύπανση, την οποία οφείλουν τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν, έτσι ώστε να τεθεί σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Μαρτίου 2007.

### **3. Γενικές Αρχές και Νομολογία Δ.Ε.Κ.**

Τα κενά που παρουσιάζονται από το πρωτογενές, δευτερογενές, δίκαιο και τις διεθνείς συμβάσεις έρχονται να καλύψουν οι γενικές αρχές του δικαίου, οι οποίες διακρίνονται σε γενικές αρχές κοινοτικού δικαίου, αρχές δηλ. που προκύπτουν από την συστηματική ερμηνεία των κανόνων κοινοτικού δικαίου και γενικές αρχές που είναι κοινές στα δίκαια των Κρατών-Μελών βασιζόμενες στο άρθρο 215 παραγρ.1 της Συνθήκης Ε.Ο.Κ., που ορίζει ότι η εξωσυμβατική ευθύνη της Κοινότητας διέπεται από τις γενικές αρχές του δικαίου, που είναι κοινές στα δίκαια των Κρατών-Μελών.<sup>421</sup>

Στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου η λειτουργία των αρχών είναι σημαντική για τη διαμόρφωση κανόνων δικαίου τόσο άμεσα όσο και έμμεσα μέσω νομολογίας για την ερμηνεία και εφαρμογή των ήδη υπαρχόντων. Τέτοιες αρχές αποτελούν η αρχή της πρόληψης, η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η αρχή της προστασίας του περιβάλλοντος ως συνιστώσας των άλλων πολιτικών της Κοινότητας, η αρχή του δικαιώματος πληροφόρησης και ενημέρωσης, η αρχή της αναλογικότητας και η αρχή του «ελαχίστου χαρακτήρα των κοινοτικών μέτρων».

<sup>421</sup> Χρυσομάλλη Μ.,1991, όπ.π. σελ.48

Η αρχή της πρόληψης<sup>422</sup> αντικατοπτρίζει την αλλαγή τάσεως της διεθνούς κοινότητας. Η μέχρι σήμερα θεώρηση ότι το περιβάλλον και μάλιστα το θαλάσσιο λόγω της έκτασής του έχει την ικανότητα να αφομοιώνει, αντικαθίσταται με την αρχή της πρόληψης και κατά συνέπεια της «καθαρής» (από άποψη ρύπων) παραγωγικής διαδικασίας και ανάπτυξης.

Με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» οι δαπάνες πρόληψης και επάλειψης της ρύπανσης καταλογίζονται στον ρυπαίνοντα ως μια μορφή πίεσης στην οικονομική διαχείριση των επιχειρήσεων.<sup>423</sup> Με τη παραπλήσια αρχή της αποζημίωσης, στην εφαρμογή της εγείρονται προβλήματα δεδομένου ότι παρουσιάζονται δυσκολίες αποτίμησης του ύψους της ζημιάς, ιδιαίτερα όταν γίνεται προσπάθεια υπολογισμού μελλοντικών από τη ρύπανση βλαβών και διαφυγόντων κερδών σε συνδυασμό με τις δυσκολίες αναγωγής αυτών στην συγκεκριμένη ρύπανση.<sup>424</sup> Στην παραγρ.2 του άρθρου 130 της Συνθήκης Ε.Ο.Κ. υφίσταται και η αρχή της πρόνοιας για την προστασία του περιβάλλοντος κατά την εκπόνηση και ομολογία όλων των κοινοτικών πολιτικών.

Το δικαίωμα πληροφόρησης και ενημέρωσης ως αρχή αναπτύχθηκε ιδιαίτερα μετά τη πρόκληση ατυχημάτων.<sup>425</sup> Μάλιστα, με κανονισμό της Ε.Ο.Κ.<sup>426</sup> ιδρύθηκε Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος και το ευρωπαϊκό δίκαιο πληροφοριών και παρατηρήσεων για το περιβάλλον.<sup>427</sup> Σύμφωνα με αυτή τα μέλη της διεθνούς κοινότητας έχουν υποχρέωση παροχής πληροφοριών και ενημέρωσης για περιστατικά που σχετίζονται με το περιβάλλον και τη προστασία του ανεξάρτητα αν αυτά είναι αποτέλεσμα ανθρώπινης ενέργειας και παράλειψης ή φυσικής αιτίας. Άλλωστε η οδηγία 90/313/ΕΟΚ<sup>428</sup> αναφέρει ως υπόχρεους για τη παροχή πληροφοριών όλες τις δημόσιες αρχές και δικαιούχους κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο για στοιχεία που αφορούν το περιβάλλον όχι μόνο του Κράτους του, αλλά και έτερου Κράτους-μέλους.<sup>429</sup>

Το Διεθνές Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (ΔΕΚ) με την απόφασή του στις 28-11-78 (υπόθεση 16/78) αναγόρευσε σε γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου την αρχή της αναλογικότητας, την οποία συναντούμε μόνο στο γερμανικό δίκαιο, σύμφωνα με την οποία μεταξύ ενός επιδιωκόμενου σκοπού και ενός συγκεκριμένου μέσου πρέπει να υπάρχει εύλογη αναλογία.

Η αρχή του ελαχίστου χαρακτήρα των κοινοτικών μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος εμπεριέχεται στο άρθρο 130Τ της Συνθήκης ΕΟΚ, που προβλέπει ότι τα μέτρα προστασίας που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 130Σ δεν εμποδίζουν τα

<sup>422</sup> Βλέπε περισσότερα για την αρχή της πρόληψης και λοιπές αρχές Ράντος Αθ., Οι αρχές που διέπουν το κοινοτικό δίκαιο περιβάλλοντος, στο: Η διεύθυνση του κοινοτικού δικαίου του περιβάλλοντος στην Ελλάδα, επιμ. Παπαδημητρίου Γ., Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας, 1994,σελ.58-61.

<sup>423</sup> Η αρχή αυτή από πολλούς θεωρείται και ως μια μορφή «άδειας ρύπανσης» με την έννοια ότι εμπεριέχει τη δυνατότητα αν το κόστος είναι μικρό οι ρυπαντές να προτιμούν να πληρώσουν το αναγκαίο τίμημα της συνειδητής επιλογής τους να ρυπαίνουν. Βλέπε Lee. N., Προστασία του περιβάλλοντος: η σημασία της οικονομικής διάστασης, Αθήνα, Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, 1983,σελ.111-115.

<sup>424</sup> Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γ., 1990,όπ.π., σελ.144

<sup>425</sup> Πυρηνικό ατύχημα Τσέρνομπιλ, μόλυνση Ρήνου τα ναυτικά ατυχήματα (AMOCO CADIZ,BRAER,)κλπ.

<sup>426</sup> Αριθμ.1210/90 του Συμβουλίου της 07-05-1990

<sup>427</sup> Βλέπε, Σιούτη Γλ., Το δικαίωμα πληροφόρησης των πολιτών σε θέματα περιβάλλοντος, στο : Η διεύθυνση του κοινοτικού δικαίου του περιβάλλοντος στην Ελλάδα, επιμ. Παπαδημητρίου Γ., Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας, 1994,σελ.204

<sup>428</sup> Οδηγία 90/313/ΕΟΚ (ΕΕ ΕΚ.1990,αρ.158, σελ.56)

<sup>429</sup> Το δικαίωμα στην περιβαλλοντική πληροφόρηση, Νέα Οικολογία ,No73, Νοέμβριος 1990, σελ.50-52.



Κράτη-μέλη να διατηρούν και να θεσπίζουν μέτρα ενισχυμένης προστασίας, αρκεί αυτά να συμβιβάζονται με τη προαναφερόμενη συνθήκη. Παράδειγμα αποτελεί η οδηγία 92/112 για τα απόβλητα της βιομηχανίας τιτανίου, όπου όριζε ότι τα θεσπισθέντα όρια αντιστοιχούσαν στις ελάχιστες απαιτήσεις, επιτρέποντας με αυτό τον τρόπο στα Κράτη-μέλη να λάβουν μέτρα ενισχυμένης προστασίας σε εθνικό επίπεδο.

Μάλιστα η αρχή της ελάχιστης προστασίας, λόγω της ευρείας αποδοχής της στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, δεν αντανakλάται μόνο στην επιλογή της νομικής βάσης των επιμέρους μέτρων της Κοινότητας, αλλά εκφράζεται και με τη προτίμηση επιλογής ως νομοθετικού έργου της Κοινότητας, της θέσπισης περισσότερων Οδηγιών παρά Κανονισμών, έτσι ώστε να υπάρχει η δυνατότητα στο εθνικό νομοθέτη να επιλέξει τη μορφή του εθνικού νόμου ή της κανονιστικής πράξης που θα μεταφέρει την κοινοτική νομοθεσία στο εθνικό δίκαιο.

Σε άμεση σχέση με τη προαναφερόμενη αρχή είναι και η αρχή της υπεροχής του κοινοτικού δικαίου από το αντίθετο του εθνικό. Η αρχή αυτή δεν διατυπώνεται ρητά στην ιδρυτική Συνθήκη ΕΟΚ, αφού αναφέρει μόνο για τους Κανονισμούς τη γενική ισχύ, όμως η απουσία σχετικών ρυθμίσεων, αλλά και τα προβλήματα που παρουσιάζει η θεμελίωση της αρχής σε εθνικές συνταγματικές ρυθμίσεις είχε ως συνέπεια τη θεμελίωσή της μέσα από τη νομολογία του Δ.Ε.Κ.<sup>430</sup>

Το Δ.Ε.Κ. εκδικάζει κάθε χρόνο δεκάδες υποθέσεις, με σημαντική θέση να κατέχουν οι προσφυγές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά κρατών-μελών λόγω παραβάσεων του κοινοτικού δικαίου. Έτερες υποθέσεις που απασχολούν το Δ.Ε.Κ. είναι η έκδοση προδικαστικών αποφάσεων, που ζητούνται από τα εθνικά δικαστήρια όταν συντρέχει θέμα ερμηνείας της κοινοτικής νομοθεσίας, ενώ οι προσφυγές πολιτών ή εταιρειών κατά κοινοτικών οργάνων απευθύνονται στο Πρωτοδικείο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Π.Ε.Κ.) Οι αρμοδιότητες του Δ.Ε.Κ. είναι η γνωμοδοτική και η δικαστική, και οι Αποφάσεις του είναι δεσμευτικές για τους διαδίκους (Κράτη-μέλη, ιδιώτες). Ο εθνικός νομοθέτης μπορεί να ανατρέχει σε Αποφάσεις του, αφού αυτές έρχονται να καλύψουν πολλές φορές κενά δικαίου και να παράγουν αρχές από την ερμηνεία των κανόνων. Σύμφωνα με το άρθρο 164 Συνθήκης ΕΟΚ, το δικαστήριο «εξασφαλίζει τη τήρηση του δικαίου κατά την ερμηνεία και τη εφαρμογή της παρούσας συνθήκης».<sup>431</sup> Με τις αποφάσεις του Δ.Ε.Κ. μέσω της συστηματικής και τελολογικής ερμηνείας της Συνθήκης παράγεται δίκαιο. Κατά τη συστηματική ερμηνεία το Δ.Ε.Κ. θέτει τον κανόνα στο γενικό πλαίσιο της Συνθήκης ή του νομοθετικού μέτρου, στη περίπτωση παράγωγου κοινοτικού δικαίου και ερμηνεύει όλους τους κανόνες σε μια κατανοητή βάση λαμβάνοντας υπόψη την έννομη τάξη που έχει δημιουργήσει το κοινοτικό δίκαιο, ενώ με τη τελολογική ερμηνεία ξεκινά από τη διατύπωση της ρύθμισης και προσπαθεί να βρει το νόημά της, τη σημασία και το σκοπό της στο πλαίσιο της έννομης τάξης.

Αξιομνημόνευτη είναι η Απόφαση που εξέδωσε το Δ.Ε.Κ. σύμφωνα με την οποία δεν επέτρεπε σε Κράτος-μέλος να επιβάλει ποινική κύρωση λόγω εθνικής διάταξης που βρισκόταν σε αντίφαση με την κοινοτική Οδηγία στην υπόθεση 80/86,<sup>432</sup> αφού έθεσε ως απαίτηση για την επιβολή ποινικής κύρωσης σε ένα άτομο τη ρητή μεταφορά της κοινοτικής οδηγίας σε εθνικό δίκαιο κατά εφαρμογή του «nulla poena sine lege».

<sup>430</sup> Χρυσομάλλη, Μ., 1991, όπ.π. σελ. 54 και Δαγτόγλου Πρ., 1979, όπ.π., σελ. 141 επ.

<sup>431</sup> Η σημαντικότητα της νομολογίας εμφανίζεται από το γεγονός ότι αφού μια από τις αρμοδιότητές της ήταν να ερμηνεύει τη συνθήκη οι Αποφάσεις του ΔΕΚ είναι ιεραρχικά ανώτερες από τις Συστάσεις της Επιτροπής.

<sup>432</sup> ΔΕΚ υπόθεση 80/86, *Kolpinghuis*, Συλλογή 1987, σελ. 3969 επ.

Σημαντική επίσης απόφαση είναι και εκείνης της υπόθεσης C 379/92 Matteo Reralta, μετά από ερώτημα του ιταλικού δικαστηρίου προς το Δ.Ε.Κ. σχετικά με τη νομιμότητα των ιταλικών κυρώσεων. Συγκεκριμένα αφορμή για την απόφαση ήταν η υποβολή προδικαστικών ερωτημάτων από το δικαστή της Ραβέννας στην Ιταλία, όταν την ολομέλεια του δικαστηρίου την απασχόλησε η περίπτωση ενός ιταλού πλοίαρχου, που παραπέμφθηκε σε δίκη, όταν το υπό ιταλικής σημαίας πλοίο, στο οποίο πλοιαρχούσε, απέρριψε στο θαλάσσιο χώρο κοντά στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Ιταλίας ακάθαρτο νερό, από πλύση δεξαμενών του, οι οποίες ήταν γεμάτες με καυστική σόδα. Στην περίπτωση αυτή το δικαστήριο είχε επιβάλλει στον πλοίαρχο την ποινή των δύο ετών φυλάκισης και αφαίρεση για κάποιο χρονικό διάστημα της αδειάς άσκησης επαγγέλματος ως υπαίτιο πρόκλησης ρύπανσης. Στην συνέχεια ο πλοίαρχος υποστήριξε ότι η τιμωρία του ήταν αντίθετη με την κοινοτική νομοθεσία, επικαλούμενος τη Συνθήκη της Ε.Ο.Κ. και τον Κανονισμό το Συμβουλίου περί της ελευθερίας των θαλασσιών μεταφορών και ανεμπόδιστης διεξαγωγής του διεθνούς εμπορίου. Τέλος με την απόφαση του Δ.Ε.Κ. κρίθηκε ότι «...δεν αντίκειται στη Συνθήκη της Ε.Ο.Κ., η νομοθεσία κράτους-μέλους η οποία απαγορεύει, χωρίς καμιά διάκριση λόγω της σημαίας που φέρουν, την απόρριψη βλαβερών χημικών ουσιών στα χωρικά ύδατα του κράτους, και επιβάλλει την ίδια απαγόρευση για την ανοιχτή θάλασσα στα πλοία που φέρουν την εθνική σημαία...σε περίπτωση παραβίασης τιμωρεί, με αναστολή της επαγγελματικής του ιδιότητας, του πλοίαρχους οι οποίοι είναι υπήκοοι αυτού του κράτους-μέλους...και απαγορεύει τη δυνατότητα ελλιμενισμού σε όλα τα λιμάνια της χώρας για συγκεκριμένη χρονική περίοδο...».

Επόμενη καθοριστική Απόφαση είναι η Απόφαση της 22ας Σεπτεμβρίου 1988 στην υπόθεση 187/87 με την οποία αποφάνθηκε το ΔΕΚ ότι το άρθρο 37 της Συνθήκης της 25<sup>ης</sup> Μαρτίου 1957, «περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας» έχει την έννοια ότι τα γενικά δεδομένα σχεδίου απόρριψης ραδιενεργών αποβλήτων πρέπει να υποβάλλονται στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων πριν οι αρμόδιες Αρχές του οικείου Κράτους-μέλους εγκρίνουν τις εν λόγω απορρίψεις.

Σημαντική απόφαση αποτελεί επίσης η Απόφαση του Δ.Ε.Κ. της 28<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 1991, στην υπόθεση C-131/88,<sup>433</sup> όπου καταδικάζει την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας επειδή δεν θέσπισε εμπρόθεσμα όλα τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθεί στην Οδηγία 80/68/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17-12-1979. Στο σκεπτικό της Απόφασης αναφέρει ότι κατά τη νομολογία του Δ.Ε.Κ.,<sup>434</sup> η μεταφορά μιας Οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο δεν αποτελεί κατά ανάγκη την τυπική κατά γράμμα επανάληψη των διατάξεων της με ρητή και ειδική διάταξη, αλλά μπορεί να υλοποιηθεί σε ένα ευρύτερο πλαίσιο αρκεί να δημιουργούνται κατά σαφή και ορισμένο τρόπο δικαιώματα έτσι όπως θεσπίζονται στην Οδηγία.

Με την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ασχολήθηκε και το Ε΄ Τμήμα του Δ.Ε.Κ., με θέμα σχετικά με την Οδηγία 76/160/ΕΟΚ για την ποιότητα υδάτων κολύμβησης. Συγκεκριμένα με την Απόφαση της 8<sup>ης</sup> Ιουλίου 1999 σε προσφυγή της Επιτροπής αναγνωρίστηκε ότι δεν τήρησε την ελάχιστη συχνότητα δειγματοληψίας που προέβλεπε η Οδηγία, καθώς και παρέλειψε να θεσπίσει τις αναγκαίες διατάξεις, ώστε η ποιότητα των υδάτων κολύμβησης να καταστεί σύμφωνη προς τις καθοριζόμενες από την Οδηγία οριακές τιμές.

<sup>433</sup> ΔΕΚ υπόθεση C-131/88, Επιτροπή κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, Συλλογή 1991 I 825

<sup>434</sup> Βλέπε επίσης Απόφαση ΔΕΚ υπόθεση 363/85, στις 09/04/1987, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987,σελ.1733.

Αξίζει να σημειωθούν, η Απόφαση του Δ.Ε.Κ., στις 13-06-1990,<sup>435</sup> ότι ένα Κράτος-μέλος δε μπορεί να επικαλείται λόγους που αναφέρονται σε εσωτερικές δυσκολίες, για να δικαιολογήσει τη μη ενσωμάτωση των κοινοτικών διατάξεων στο εθνικό δίκαιο και οι Αποφάσεις στη υπόθεση 41/74 και 103/84<sup>436</sup> στις οποίες εμφανίζεται ότι σε περίπτωση σύγκρουσης της κοινοτικής διάταξης με τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες, η πρώτη υπερτερεί.

Επίσης ενδιαφέρον παρουσιάζει η Απόφαση του Δ.Ε.Κ., στις 07-04-1992, στην υπόθεση C-45/91,<sup>437</sup> διότι η Ελλάδα παραλείποντας να λάβει αναγκαία μέτρα ώστε τα τοξικά και επικίνδυνα απόβλητα της περιοχής Χανίων να διατίθενται χωρίς κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον, παρέβη την Οδηγία 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 15<sup>ης</sup> Ιουνίου 1975 και την Οδηγία 78/319 ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ης Μαρτίου 1978, σχετικά με τη θέσπιση διατάξεων, κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 της Οδηγίας 75/442, έστω και αν η Ελλάδα επικαλέστηκε εσωτερικές καταστάσεις όπως δυσχέρειες κατά την εφαρμογή (π.χ. μη αποπεράτωση έργων υποδομής).

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί και η Απόφαση του δικαστηρίου, της 6<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 1992 στην υπόθεση C-74/91,<sup>438</sup> που αποτελεί μία από τις λίγες Αποφάσεις του Δ.Ε.Κ., η οποία αποφάνθηκε ότι ένα Κράτος-μέλος παρέβη τις υποχρεώσεις που έχει σύμφωνα με το άρθρο 171 της Συνθήκης Ε.Ο.Κ., και μάλιστα σε μία διάταξη περί περιβάλλοντος στα πλαίσια του άρθρου 171 που είναι πρακτικά η δεύτερη “καταδίκη” ενός Κράτους-μέλους εξαιτίας κάποιας συγκεκριμένης συμπεριφοράς. Όταν μία Απόφαση συνιστά παράβαση του άρθρου 171 θεωρείται πιο σοβαρή από αυτήν που εκδίδεται στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 169. Μάλιστα, η Συνθήκη Μάαστριχ προβλέπει με το νέο άρθρο 171 παραγρ.2 η Επιτροπή να μπορεί να προσφύγει στο Δ.Ε.Κ. και να ζητήσει να βγάλει Απόφαση προσδιορίζοντας ταυτόχρονα το ύψος του κατ' αποκοπή ποσού ή της χρηματικής ποινής που οφείλει να καταβάλλει το Κράτος-μέλος επειδή δεν έλαβε τα προβλεπόμενα, με προηγούμενη Απόφαση Δ.Ε.Κ. μέτρα, και σε προθεσμία που του έθεσε η Επιτροπή.

#### 4. Ε. Ε. και Ναυτικά Ατυχήματα

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελείται από κράτη που παραδοσιακά η εμπορική ναυτιλία συνέβαλε άμεσα ή έμμεσα στην οικονομία τους. Η θαλάσσια μεταφορά αποτελούσε το κατεξοχήν μεταφορικό μέσο για να φθάσει στην σύγχρονη εποχή το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. και το 30% του ενδοκοινοτικού να μεταφέρεται με θαλάσσια μέσα, ενώ σημαντική παράμετρο αποτελεί και το γεγονός ότι το 40% του εξωτερικού εμπορίου μεταφέρεται με πλοία ιδιοκτησίας ή ελεγχόμενων συμφερόντων κρατών-μελών της Ένωσης.<sup>439</sup>

Η χωρητικότητα του στόλου των κρατών-μελών μετά από σειρά ετών ανοδικής πορείας, μειώνεται κατά 50% μεταξύ των ετών 1980 και 1989 (από 120 εκατ.

<sup>435</sup> ΔΕΚ υπόθεση C-162/89, Επιτροπή κατά Βελγίου, Συλλογή 1990, σελ. I 2391

<sup>436</sup> ΔΕΚ υπόθεση 41/74, 1974, Van Duyn, Συλλογή 1975 I σελ. 337 C.M.L.R. 1 και υπόθεση 103/84 Constanzo 1988, Συλλογή 1989 II σελ. 339 C.M.L.R. 825.

<sup>437</sup> ΔΕΚ υπόθεση C-45/91, Επιτροπή κατά Ελλάδας, 1992 Συλλογή I, σελ. 2509

<sup>438</sup> ΔΕΚ υπόθεση C-74/91, Επιτροπή κατά Ολλανδίας, 1992, Συλλογή I, σελ., 549

<sup>439</sup> Βλάχος Γ., 1999, όπ.π., σελ. 57

κ.ο.χ.<sup>440</sup> καταλήγει σε 60 εκατ.), παρουσιάζοντας μια μικρή ανάκαμψη που το 1991, φθάνει τα 65 εκατ. και το 1994 τα 76,5 εκατ.<sup>441</sup> Υπό μία άλλη στατιστική οπτική το ποσοστό που κατέχει η χωρητικότητα του στόλου των κρατών-μελών στο σύνολο του παγκοσμίου στόλου μειώθηκε από 28,75% που είχε το 1980, σε 14,7% το 1991 και σε 14,2% το 1994, ενώ το 1996 ο νηολογημένος στα εθνικά νηολόγια των κρατών-μελών στόλος φθάνει το 11,4% του παγκοσμίου (σε αυτό μπορεί να προστεθεί και ένα ποσοστό περίπου 5% που είναι πλοία νηολογημένα στα καλούμενα «παράλληλα νηολόγια»<sup>442</sup> των κρατών-μελών), τέλος, η ελληνική σημαία από ποσοστό 9,4% του κατείχε το 1980, περιορίστηκε σε ποσοστό 5,4% του παγκόσμιου στόλου σε κ.ο.χ. το 1996.<sup>443</sup> Η μεγαλύτερη μείωση προήλθε στο χώρο των δεξαμενόπλοιων και από κράτη όπως η Γερμανία, Γαλλία, Ολλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο, και συνδέθηκε όχι αποκλειστικά από μείωση ελέγχου και πλοιοκτησίας των πλοίων από πλοιοκτήτες εντός της Ένωσης, αλλά από αλλαγή σημαίας και νηολογίου των πλοίων.

Ένα ακόμη στοιχείο που πρέπει να αναφερθεί, είναι η αύξηση της μέσης ηλικίας του κοινοτικού πλοίου από 16 έτη το 1985 σε 21 έτη το 1994, με μη παράλληλη προσπάθεια εκσυγχρονισμού από ναυπήγηση νέων πλοίων,<sup>444</sup> καθώς επίσης ότι λόγω μη διάθεσης σημαντικού μεταφορικού έργου εντός της Ελλάδας, ο εμπορικός ελληνικός στόλος σε σημαντικότατο ποσοστό δραστηριοποιείται για κάλυψη μεταφορικών αναγκών τρίτων κρατών.

Αποτελεί γενική παραδοχή ότι η ενεργοποίηση για την παραγωγή δικαυκών κανόνων περιβαλλοντικού δικαίου κατά κύριο λόγο συντελείται μετά από περιβαλλοντικά ατυχήματα, και αυτό γιατί όπως προείπαμε στο παρόν εκπόνημα η πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος δεν έχει και τους περισσότερους υποστηρικτές ιδιαίτερα μάλιστα, όταν έχει να αντιπαρατεθεί και συγκρουστεί με άλλου είδους πολιτικές, όπως την οικονομική, βιομηχανική, εμπορική, αναπτυξιακή.

Από τον κανόνα αυτό δεν θα μπορούσε να εξαιρεθεί και η Ευρωπαϊκή Ένωση. Ως ένδειξη της προαναφερόμενης θεώρησης θα αναφερθούμε σε δύο περιπτώσεις ενεργοποίησης του νομοθετικού μηχανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης μετά από ανάλογες περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων.

Η πρώτη, αφορά τα ναυάγια των πετρελαιοφόρων Aegean Sea το 1992 στη Λα Κορούνια της Ισπανίας, προκαλώντας θαλάσσια ρύπανση περίπου 500.000 βαρελιών και του Braer το 1993 στα νησιά Σέτλαντ της Σκωτίας, προκαλώντας θαλάσσια

---

<sup>440</sup> Ο Κόρος Ολικής Χωρητικότητας (κ.ο.χ.) είναι μονάδα όγκου και ισούται με 100 κυβικά πόδια ( 2,83 κυβικά μέτρα) και αφορά όγκο των «κλειστών» μερών ενός πλοίου, εξαιρουμένων ορισμένων π.χ. δεξαμενών έρματος, μαγειρείων, καθώς και όλων των ημικλειστων χώρων. Πρόσφατα καθιερώθηκε η έννοια G.T. (Gross Tonnage), που σημαίνει το ίδιο πράγμα. Ο χώρος μεταφοράς εμπορευμάτων καταγράφεται ως κ.κ.χ (Κόρος Καθαρής Χωρητικότητας)

<sup>441</sup> Βλάχος Γ., 1999, όπ.π., σελ 58

<sup>442</sup> Πρόκειται για νηολόγια που ιδρύονται σε εδάφη τα οποία συνδέονται με την κύρια χώρα με κάποιο καθεστώς εξάρτησης συχνά αποικιακού τύπου, και στοχεύετε η παροχή υπηρεσιών στους πλοιοκτήτες με τη μορφή των φορολογικών διευκολύνσεων, ελαστικότερων κανόνων ασφάλειας και επάνδρωσης των πλοίων, εργοδοτικών εισφορών και δυνατοτήτων διεθνούς χρηματοδότησης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η Γαλλία (νησιά Kerguelen), Βρετανία (Hong Kong, Isle of Man, Gibraltar), Ολλανδία (Ολλανδικές Αντίλλες), Ισπανία (Κανάρια Νησιά), Βέλγιο (χρήση νηολογίου Λουξεμβούργου που είναι περικλειστο κράτος), προκειμένου αντιμετωπιστεί η ανταγωνιστικότητα από κράτη, εκτός E.E.

<sup>443</sup> Βλάχος Γ., 1999, όπ.π., σελ 58

<sup>444</sup> Βλ. Θεοδωρόπουλος Σ., Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Αθήνα, εκδ. Σταμούλης Α., 1998, σελ. 17-54. Σχετικά με την ηλικία του πλοίου, αναφέρεται ότι ένα δεξαμενόπλοιο 15 ετών έχει 3 φορές περισσότερες πιθανότητες να παρουσιάσει σοβαρές βλάβες, που μπορεί να οδηγήσουν σε διαρροή πετρελαίου από ότι ένα ηλικίας 10 ετών. (βλ. σχετ. Βλάχος Γ., 1999, όπ.π., σελ. 144-145)

ρύπανση 85.000 τόνων. Και τα δύο αυτά ατυχήματα θορύβησαν την Ευρωπαϊκή Ένωση. Συγκεκριμένα το 1993 η Δανική προεδρία συγκάλεσε μικτό συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών και Περιβάλλοντος της Ε.Κ. με σκοπό την εξέταση λήψης μέτρων κατάλληλων, ελαχιστοποίησης των κινδύνων που πηγάζουν από την μεταφορά ρυπογόνων και επικίνδυνων φορτίων. Στο τραπέζι των συζητήσεων κατατέθηκε και η πρόταση αντικατάστασης του υπάρχοντος στόλου των tankers με νέα που θα είναι κατασκευασμένα με διπλούς πυθμένες, κατά το αμερικάνικο πρότυπο. Η γερμανική πρόταση υποστήριζε την απόσυρση ή τον εκσυγχρονισμό δεξαμενόπλοιων ηλικίας άνω των 10 ετών,<sup>445</sup> ενώ παράλληλα να τηρούνταν «μαύρος» κατάλογος που θα περιλάμβανε πλοία χαμηλών προδιαγραφών. Επιπλέον στο τραπέζι κατατέθηκε πρόταση για καθιέρωση απεριόριστης ευθύνης του πλοίου σε περίπτωση οικολογικών καταστροφών και ο καθορισμός ευαίσθητων περιοχών και πορειών πλοίων που παρουσιάζουν αυξημένους κινδύνους ρύπανσης.<sup>446</sup> Η ελληνική πλευρά στην προσπάθεια της να υποστηρίξει την ελληνική εμπορική ναυτιλία επεσήμανε ότι από τη στιγμή που το μεγαλύτερο ποσοστό των ατυχημάτων οφείλονται στο ανθρώπινο λάθος, το ενδιαφέρον θα πρέπει να στραφεί στην καλύτερη εκπαίδευση των πληρωμάτων και τη συνεργασία με τις παράκτιες ακτές για τον ελλιμενισμό των πλοίων.

Τα αντικρουόμενα συμφέροντα ανάμεσα στα κράτη-μέλη και τα οικονομικά συμφέροντα που εκπροσωπούν είναι εμφανή.

Τελικά ως συμβιβαστική λύση μεταξύ άλλων<sup>447</sup> προωθήθηκε η παρακίνηση των κρατών-μελών να επικυρώσουν το ταχύτερο δυνατόν τις συμβάσεις C.L.C. 1969 και FUND 1971 περί αστικής ευθύνης του I.M.O.<sup>448</sup> και ως πρόταση του Συμβουλίου, στηριζόμενη στις σχετικές Αποφάσεις του I.M.O., η ναυπήγηση δεξαμενόπλοιων με διπλό κέλυφος ή/και διπλοπύθμενα (double hull/bottom) ή με ενδιάμεσο κατάστρωμα (middeck) ή άλλες εναλλακτικές λύσεις, που εξασφαλίζουν την προστασία των θαλασσών από ρύπανση πετρελαιοειδών, καθώς και ένα σχέδιο προοδευτικής απόσυρσης των υφιστάμενων πετρελαιοφόρων.

Η δεύτερη περίπτωση αφορά το δεξαμενόπλοιο Prestige στις 13 Νοεμβρίου του 2002, σημαίας Μπαχάμες, όταν παραπλέοντας το ακρωτήριο Φινιστέρο της Ισπανίας, με σφοδρή κακοκαιρία, προκλήθηκε ρήγμα σε δύο δεξιές πλευρικές δεξαμενές, με συνέπεια να κατακλυσθούν με νερό και να σημειωθεί κλίση που είχε επακόλουθο να βυθιστεί με 70.000 τόνους περίπου, προκαλώντας μεγάλη θαλάσσια ρύπανση στις ισπανικές βορειοδυτικές ακτές.<sup>449</sup> Ως αποτέλεσμα του περιστατικού, η

<sup>445</sup> Ανεπίσημες πηγές υποστήριζαν ότι η πρόταση αυτή της Γερμανίας είχε σκοπό την ένταξη των ναυπηγείων των ανατολικών περιοχών της στα προγράμματα της Κοινότητας βλ. Βλάχος Γ., 1999, όπ.π., σελ458

<sup>446</sup> Σε διμερή επίπεδο έχουν θεσπίσει μέτρα η Γαλλία και Ιταλία για απαγόρευση διέλευσης δεξαμενόπλοιων από τα Στενά Σαρδηνίας και Κορσικής, και συγκεκριμένα στα Στενά του Μπονιφάτσιο, με έκφραση επιθυμίας για δημιουργία διεθνούς θαλάσσιου πάρκου.

<sup>447</sup> Έτερες λύσεις που προωθήθηκαν στο πλαίσιο αυτό είναι η προτροπή των κρατών-μελών για ταχεία επικύρωση της σύμβασης O.P.R.C. 1990 για την προετοιμασία, παρέμβαση και συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο, της σύμβασης S.A.R. 1989 σχετικά με την διάσωση στη θάλασσα, η αναθεώρηση της σύμβασης S.T.C.W. 1978, η ενίσχυση του κρατικού ελέγχου των λιμένων σύμφωνα με το Μνημόνιο του Παρισιού, που αφορά ελέγχους πλοίων, η δημιουργία σταθμών υποδοχής καταλοίπων κλπ.

<sup>448</sup> Βλ. σχετική ανάπτυξη αυτών των συμβάσεων στο κεφάλαιο: Διεθνές Δικαιικό Πλαίσιο Αστικής Ευθύνης, του εκπονήματος

<sup>449</sup> Αξίζει να αναφερθεί ότι τον ίδιο μήνα (13 Νοέμβριου 2002) και σε γειτονικά χωρικά ύδατα λίγο έλειψε να συμβεί ναυτικό ατύχημα με τραγικές ίσως συνέπειες. Συγκεκριμένα το Νοέμβριο του 2002 το πυρηνικό υποβρύχιο USS Oklahoma City εξοπλισμένο με πυραύλους Cruise Tomahawk αναδύθηκε κάτω από την καρίνα του νορβηγικού υγραεριοφόρου Norma Lady, στη θαλάσσια περιοχή κοντά στην

πρόταση για τα διπλού κελύφους ή πυθμένα δεξαμενόπλοια έρχεται στην επικαιρότητα, ως μια προσπάθεια λήψης ακόμη αυστηρότερων μέτρων.<sup>450</sup> Συγκεκριμένα μετά το ναυάγιο του προαναφερόμενου πλοίου η Ισπανία δέχθηκε τα πυρά της Γαλλίας γιατί η πρώτη δεν του έδωσε καταφύγιο,<sup>451</sup> με αποτέλεσμα οι ακτές της τελευταίας να κινδυνεύουν με καταστροφή,<sup>452</sup> επιπλέον η Γαλλία ζήτησε την απόσυρση των μονού πυθμένα δεξαμενόπλοιων, επαναφέροντας ανάλογο αίτημα το οποίο είχαν θέσει και μετά το ναυάγιο του Erika, τον Δεκέμβριο του 1999, ανοιχτά των γαλλικών ακτών. Τότε δεν είχαν καταφέρει να πείσουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη βασιμότητα του αιτήματός τους, ενώ οι πιέσεις από την ναυτιλιακή κοινότητα ήταν ισχυρές. Το σημαντικότερο επιχείρημα συνίστατο στο ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έπρεπε να κινηθεί μονομερώς και ανεξάρτητα από τον Ι.Μ.Ο. για την απόσυρση των παλαιών δεξαμενόπλοιων.

Στο πλαίσιο αυτό και η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα (ελληνικός και ελληνόκτητος εμπορικός στόλος) δέχθηκε πυρά, μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου Prestige μια και οι «πληροφορίες» ανέφεραν ότι το πλοίο άνηκε σε ελληνικά συμφέροντα,<sup>453</sup> αν και είχε σημαία Νήσων Μπαχάμες.<sup>454</sup> Από την άλλη, Έλληνες ναυτιλιακοί παράγοντες αμυνόμενοι σε δημοσιεύματα που άφηναν αιχμές για μία κατηγορία δεξαμενόπλοιων στην οποία ενέτασσαν και το Prestige ανέφεραν ότι ένα μεγάλο μερίδιο της ευθύνης ανήκει στους ναυλωτές, οι οποίοι προκειμένου να μειώσουν σημαντικά το κόστος της μεταφοράς «ρίχνουν νερό στο κρασί τους».<sup>455</sup>

Η αντίδραση από πλευράς Ε.Ε. κινείται σε δύο άξονες. Ο ένας αφορά την προσπάθεια ποινικοποίησης της θαλάσσιας ρύπανσης και ο δεύτερος στην προσπάθεια απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος.

Η Ε.Ε. δεσμεύεται για πρόταση επιβολής ποινικών κυρώσεων εντός του Ιανουαρίου του 2003 από την Διεύθυνση Θαλασσιών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στο πλαίσιο συνεδρίασης της Ομάδας Θαλασσιών Μεταφορών του Συμβουλίου υπό ελληνική προεδρία, ζητώντας παράλληλα από τα κράτη-μέλη να επιταχυνθεί η εφαρμογή των μέτρων Erika.<sup>456</sup> Για το ίδιο θέμα το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών στις 6 Δεκεμβρίου του 2002 καλωσόρισε την πρόθεση της Επιτροπής να επιβάλλει πρόταση που θα διασφάλιζε ότι οποιοσδήποτε έχει προκαλέσει θαλάσσια ρύπανση ή συνέβαλε στο να προκληθεί αυτή μέσω βαριάς

---

ακτές του Γιβραλτάρ, στη Μεσόγειο. Οι πιθανές δυσάρεστες συνέπειες αποφεύχθηκαν λόγω του γεγονότος ότι το υγραεριοφόρο ήταν κενό φορτίου.

<sup>450</sup> Την περίοδο εκείνη κυκλοφορούσαν 5.243 single hull (μονού κελύφους) πετρελαιοφόρα, έναντι 2.077 double hull (διπλού κελύφους), Καπράνος Δ., Αντιμέτωπη με την πρόκληση του ανταγωνισμού η ελληνική ναυτιλία, εφημ., Καθημερινή, 22/12/2002

<sup>451</sup> Ο πλοίαρχος του Prestige μετά το περιστατικό και πριν τη βύθιση του πλοίου ζήτησε τη βοήθεια ναυαγοσωστικού και την άδεια των ισπανικών αρχών να προσορμίσει σε ασφαλή κόλπο. Στις 14 Νοεμβρίου δόθηκε εντολή στον πλοίαρχο να οδηγήσει το πλοίο στα ανοιχτά, όπου στις 19 Νοεμβρίου βυθίστηκε σε απόσταση 145 μιλίων από τις ισπανικές ακτές, βλ. λεπτομέρειες, Καπράνος Δ., εφημ. Καθημερινή, 22/12/2002,οπ.π.

<sup>452</sup> Αναλυτικά για την υπόθεση Prestige, βλ., Σκορδίλης Γ., Η ελληνική ναυτιλία χάνει το...Prestige της, εφημ. Το Βήμα, 24/11/2002,σελ.Α45, κωδ. Αρθρ.: Β13723Α451

<sup>453</sup> Ιδιοκτήτρια εταιρεία του πλοίου εμφανίζεται η Mare Shipping Incorporation, ενώ διαχειρίστρια η Universe Maritime, με έδρα την Αθήνα βλ. Σκορδίλης Γ., εφημ. Το Βήμα, 24/11/2002,οπ.π.

<sup>454</sup> Η σημαία Μπαχάμες που φέρουν πλοία θεωρείται σημαία ευκαιρίας, όπως σημαίες ευκαιρίας θεωρούνται ο Παναμάς, η Λιβερία, η Μάλτα, η Κύπρος, τα νησιά Μάρσαλ, ο Αγ. Βικέντιος και η Αντίκουα. Μάλιστα με στοιχεία του Ο.Ο.Σ.Α. με στοιχεία για το 2002, ο μισός περίπου παγκόσμιος εμπορικός στόλος, το 48,68 της συνολικής χωρητικότητας, ταξιδεύει με τις προαναφερόμενες σημαίες, βλ. σχετ. Πηγαδάς Ν., Δένουν τα καράβια, εφημ., Έθνος, 05/05/2005

<sup>455</sup> Σκορδίλης Γ., εφημ. Το Βήμα, 24/11/2002,οπ.π.

<sup>456</sup> Μπαρδούνιας Ν., Επιβολή προστίμων για τη θαλάσσια ρύπανση προωθεί η Κομισιόν, εφημ., Καθημερινή, 15/01/03

αμέλειας θα πρέπει να υπόκειται σε κυρώσεις, ενώ στην ίδια γραμμή πλευσης στην Σύνοδο Κορυφής της Κοπεγχάγης, στις 13 του ίδιου μήνα και έτους, οι αρχηγοί των κρατών-μελών εκφράζουν τις σοβαρές ανησυχίες τους σχετικά με το ατύχημα του «Prestige» και αναφέρονται συγκεκριμένα στην ανάγκη λήψης περαιτέρω ειδικών μέτρων που θα αφορούν την ευθύνη και τις επακόλουθες κυρώσεις, για να συνεχίσει στο ίδιο πλαίσιο και το Συμβούλιο Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων στις 19 του ίδιου μήνα και έτους, που διατυπώνει την ανάγκη για ενίσχυση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου.<sup>457</sup>

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι το υπάρχον νομικό πλαίσιο αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης και το οποίο αποτελείται από ένα πλέγμα διεθνών ρυθμίσεων με σημαντικότερη τη Διεθνή Σύμβαση MARPOL δεν επαρκεί και προτείνει γνωρίζοντας ότι «αν και δεν προβλέπεται σαφής ουσιαστική αρμοδιότητα της ίδιας της Κοινότητας επί ποινικών θεμάτων, εν τούτοις, εφόσον το κρίνει αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων της, μπορεί να υποχρεώσει τα κράτη-μέλη να προβλέψουν ποινικές κυρώσεις».<sup>458</sup>

Με το σχέδιο Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής διευρύνεται η αναζήτηση ευθυνών σε περίπτωση ναυαγίων που προκαλούν σοβαρή θαλάσσια ρύπανση και θεσπίζονται αυστηρότερες ποινές για τους υπευθύνους. Έτσι σε περίπτωση ατυχήματος οι ευθύνες δεν αναζητούνται μόνο στο πλήρωμα του πλοίου, αλλά και στην εταιρεία που το ναύλωσε, το διαχειρίζεται, καθώς επίσης και σε λοιπούς εμπλεκόμενους π.χ. τον ιδιοκτήτη του φορτίου. Η βαρύτητα των ποινών σε μερικές περιπτώσεις φθάνουν τα δέκα έτη και τα πρόστιμα το ύψος του 1,5 εκατ. ευρώ. Η προτεινόμενη Οδηγία καλύπτει τη ρύπανση από οποιοδήποτε πλοίο, και αφορά όχι μόνο τη ρύπανση από πετρέλαιο αλλά και απορρίψεις άλλων επιβλαβών υγρών ουσιών, επίσης επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της και στα ατυχήματα ή τις παραβάσεις που γίνονται όχι μόνο στα χωρικά, άλλα και στα διεθνή ύδατα ή στις ζώνες αποκλειστικής οικονομικής εκμετάλλευσης των κρατών –μελών της Ε.Ε..

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή σε γνωμοδότηση της, σε Ολομέλεια το καλοκαίρι του 2003, απηχώντας τις θέσεις του ελληνικού και κοινοτικού εφοπλισμού, αναφέρεται στο σχέδιο Κοινοτικής Οδηγίας για τις ποινικές κυρώσεις σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία και αναγνωρίζει την ανάγκη καταπολέμησης του περιβαλλοντικού εγκλήματος και την ανάγκη να υποστεί τις κυρώσεις κάθε πρόσωπο που έχει προκαλέσει ή συνέβαλε στην πρόκληση ρύπανσης εσκεμμένα ή λόγω βαριάς αμέλειας, σημειώνοντας ότι προκειμένου να αξιολογηθεί η εμβέλεια της προτεινόμενης Οδηγίας, είναι εξαιρετικά επείγον η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να καταρτίσει κατάλογο των σχετικών εθνικών νομοθεσιών των κρατών-μελών με τις επιβαλλόμενες κυρώσεις σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης.<sup>459</sup> Επιπρόσθετα στην ίδια γνωμοδότηση καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επανεξετάσει δύο σημαντικά θέματα: τον όρο βαριά αμέλεια, με σκοπό τόσο την υιοθέτηση περισσότερο κατάλληλου όρου και τη διασφάλιση ομοιόμορφης ερμηνείας και εφαρμογής σε όλα τα κράτη-μέλη και κατά πόσο είναι σκόπιμο να εισαχθεί η ρύπανση λόγω ατυχήματος στην εμβέλεια της Οδηγίας.

Το σχέδιο της Οδηγίας ήρθε προς ψήφιση στο Συμβούλιο Εσωτερικών Υποθέσεων και Δικαιοσύνης, τον Οκτώβριο του 2004, στο οποίο συμμετείχαν από ελληνικής πλευράς, οι υπουργοί Δικαιοσύνης και Εμπορικής Ναυτιλίας και

<sup>457</sup> Σκορδύλης Γ., Σχέδιο οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επιχειρεί να ποινικοποιήσει τα ναυτικά ατυχήματα, εφημ. Το Βήμα, 23/03/2003, σελ. D18, κωδ αρθρ. B13820D18

<sup>458</sup> όπ.π.

<sup>459</sup> Η ΕΟΚΕ για τις κυρώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, εφημ., Καθημερινή, 02/08/2003

ασκήθηκε βέτο από τρία κράτη, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα (τα έτερα ήταν Κύπρος και η Μάλτα).

Για την ελληνική πλευρά τα κυριότερα προβλήματα συνίστανται ότι αφενός υπερβαίνουν σε αυστηρότητα τις αντίστοιχες διεθνείς ρυθμίσεις, με αποτέλεσμα να τίθεται θέμα ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, και αφετέρου στρέφεται κυρίως κατά των εργαζομένων στα πλοία, με την απόδοση ποινικών ευθυνών σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης, ενώ οι πλοιοκτήτες μπορούν να διαφύγουν αλλάζοντας σημαία, αναφέροντας παράλληλα ότι η χωρίς μέτρο ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος θα λειτουργήσει και ως αντικίνητρο στην προσέλκυση περισσότερων πλοίων στα κοινοτικά νηολόγια, επιχειρηματιών στη ναυτιλιακή δραστηριότητα και νέων στα θαλασσινά επαγγέλματα, με αποτέλεσμα να θιγούν διακηρυγμένες πολιτικές της Ε.Ε.<sup>460</sup>

Κατόπιν τούτου τα διεθνή ειδησεογραφικά πρακτορεία πρόβαλαν αρνητικά τη θέση της Ελλάδας, ενώ το Γαλλικό Πρακτορείο Ειδήσεων (AFP) ανέφερε την Ελλάδα, ως χώρα που παρέχει προστασία στους «αλήτες των θαλασσών». Η υποκρύπτουσα πολιτική συνισταμένη της συγκεκριμένης ρύθμισης δηλώθηκε από τον πρόεδρο τη Συνόδου Εσωτερικών Υποθέσεων και Δικαιοσύνης, Ολλανδό Υπουργό Εσωτερικών Πιετ-Χάιν Ντόνερ όταν ανέφερε: «το ζήτημα δεν είναι πλέον νομικής αλλά πολιτικής φύσεως...τον γόρδιο δεσμό θα πρέπει να τον λύσουν οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων», και της σύγκρουσης από τη δήλωση του Μαλτέζου υπουργού Τόνιο Μποργκ: «...δεν θα είχαν συμπεριφερθεί έτσι απέναντι στη Γερμανία και τη Γαλλία...».<sup>461</sup> Στον αντίποδα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αντικρούοντας την ελληνική πλευρά τονίζει ότι η πρόταση δεν στρέφεται κατά των εργαζομένων, αλλά όλων όσων εμπλέκονται σε αξιόποινες πράξεις «εκ προθέσεως ή λόγω βαρείας αμέλειας», και διευκρίνισε ότι ενώ το σημερινό καθεστώς επικεντρώνεται στην αποζημίωση των θυμάτων κυρίως, μη θίγοντας σχεδόν ποτέ τον πλοιοκτήτη, η Επιτροπή προτείνει την ενίσχυση του αποτρεπτικού στοιχείου της υφιστάμενης διεθνούς ρύθμισης με την εισαγωγή ποινικών κυρώσεων που κυμαίνονται, ανάλογα με τη σοβαρότητα της παράβασης, από 1 έως 10 έτη και πρόστιμα από 150.000 έως 1,5 εκατ. ευρώ, με τον ορισμό παράλληλα μη χρηματικών κυρώσεων που δεν θίγουν τους εργαζομένους, όπως κατάσχεση προσόδων, αποκλεισμό από δημόσιες παροχές ή ενισχύσεις, δικαστική εποπτεία ή εκκαθάριση κλπ.

Τις έντονες επιφυλάξεις της παγκόσμιας ναυτιλίας για την προωθούμενη Οδηγία εξέφρασε και το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο<sup>462</sup> αναφέροντας σχετικά: «οι διατάξεις της MARPOL αντανακλούν την άποψη του παγκόσμιου νομοθέτη ότι η ποινικοποίηση των ατυχημάτων δεν είναι ούτε λογική ούτε δίκαιη, δεδομένων των φυσικών κινδύνων που υπάρχουν στη θάλασσα. Ταυτόχρονα, η πρόθεση της Ε.Ε. να εφαρμόσει ποινικές κυρώσεις σε πλοία και πληρώματα στα χωρικά της ύδατα, θα υπονομεύσει τα σχέδια της να ζητείται από τα πλοία που αντιμετωπίζουν πρόβλημα να χρησιμοποιούν συγκεκριμένα σημεία ως καταφύγιο».<sup>463</sup> Σύμφωνα με τον πρόεδρο του I.C.S., η παγκόσμια ναυτιλία αναγνωρίζει την ανάγκη ανάλογης τιμωρίας για

<sup>460</sup> Βλ. Βέτο Ελλάδας, Κύπρου, Μάλτας σε ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας, εφημ., Καθημερινή, 27/10/2004

<sup>461</sup> Μαύρο πρόβατο προς χάριν των τάνκερ. Η Ε.Ε. κατηγορεί την Ελλάδα ότι προστατεύει τους «αλήτες των θαλασσών», εφημ., Τα Νέα, 27 /10 /2004, σελ.Ν07, κωδ. Άρθρου Α18075Ν071

<sup>462</sup> Το International Chamber of Shipping (I.C.S.) εκπροσωπεί 36 περίπου εθνικές ενώσεις εφοπλιστών και καλύπτει περισσότερο από τα 2/3 του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

<sup>463</sup> Ρουσανόγλου Ν., I.C.S. κηλίδα η ντιρεκτίβα της Ε.Ε. Καίριο πλήγμα στην αξιωματική αρχή, ότι μία παγκόσμια αγορά χρειάζεται παγκόσμιο δίκαιο, δίνει το προσχέδιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφημ.Καθημερινή, 12 /02/2005



ηθελημένες παραβάσεις και υποστηρίζει το γενικό στόχο της Οδηγίας, μόνο αν οι διατάξεις της ευθυγραμμιστούν με το διεθνές δίκαιο και σημειώνει ότι αποτελεί αξιωματική αρχή ότι μια παγκόσμια αγορά χρειάζεται παγκόσμιο δίκαιο.

Μετά τις αντιδράσεις στους κόλπους της Ε.Ε. η επίμαχη πρόταση Οδηγίας υπό νέα μορφή συμβιβασμού συζητήθηκε στις 02 Δεκεμβρίου του 2004 με προσπάθεια της ολλανδικής προεδρίας να γίνει αποδεκτή,<sup>464</sup> όμως το θέμα παραπέμφθηκε στο Ευρωκοινοβούλιο<sup>465</sup> και τελικά το Φεβρουάριο του 2005, ύστερα από σειρά τροπολογιών η Οδηγία για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης, στην οποία είχαν αντιδράσει Ελλάδα, Κύπρος και Μάλτα εγκρίθηκε από Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.<sup>466</sup> Συνολικά, στο σχέδιο Οδηγίας, που σαν βασική της πρόνοια έχει την ποινική δίωξη των υπευθύνων ναυαγίων (πλοιοκτητών, ναυλωτών, πληρώματος κλπ), που προξενούν σοβαρή ρύπανση από πρόθεση, βαριά αμέλεια, ενσωματώθηκαν 13 συμβιβαστικές τροπολογίες.<sup>467</sup>

Τελικά μετά από αντιρρήσεις που διατυπώθηκαν ως προς τη νομική βάση της Οδηγίας, θεωρώντας ότι η επιβολή ποινικών κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης της θάλασσας αφορά τον τρίτο πυλώνα, Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων, και όχι τον πρώτο, κατατέθηκε προς έγκριση απόφαση-πλαίσιο,<sup>468</sup> η οποία θα συμπλήρωνε την Οδηγία. Έτσι εκδόθηκε η 667/20-07-05/JHA απόφαση πλαίσιο που προσδιορίζει λεπτομερώς το πλαίσιο των ποινών (καθορισμός κατώτατων ορίων από φυλάκιση έως και κάθειρξη) που θα επιβάλλονται σε περιπτώσεις ρύπανσης της

<sup>464</sup> Μοσχονάς Κ., Ψάχνουν ευρωσυμβιβασμό, εφημ., Ελευθεροτυπία, 03/12/2004.

<sup>465</sup> Μπαρδούνιας Ν., εφημ. Καθημερινή, 05/02/2005, όπ.π.

<sup>466</sup> Στην ίδια συνεδρίαση συμφωνήθηκε κατ' αρχήν η θέσπιση ευρωπαϊκής ακτοφυλακής, αφού γίνει σχετική μελέτη σκοπιμότητας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με εκτίμηση και του κόστους με πρώτη φάση του εγχειρήματος για την καταπολέμηση της ρύπανσης

<sup>467</sup> Δεν έγινε όμως δεκτή, η πρόταση τροπολογίας που κατατέθηκε από ευρωβουλευτές του κυβερνώντος κόμματος στην Ελλάδα το κόμμα της Ν. Δημοκρατίας στην Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Δεκτές έγιναν τροπολογίες, ώστε η πρόταση Οδηγίας να γίνει συμβατή με την κοινή θέση του Συμβουλίου, που είχε καταψηφίσει η Ελλάδα βλ. σχετ. Μαλαγκονιάρης Στ., Ναυάγιο Κεφαλογιάννη, εφημ. Έθνος, 24/02/2005. Συγκεκριμένα ευρωβουλευτής του κόμματος του Συνασπισμού σε ομιλία του, έκανε έκκληση στην ελληνική κυβέρνηση «να εγκαταλείψει τη στείρα γραμμή της άρνησης, η οποία καλύπτει μόνο κάποιους ασύδοτους πλοιοκτήτες, τους ιδιοκτήτες των μεταφερόμενων επικίνδυνων φορτίων και όσους νηογνώμονες εκδίδουν αναξιόπιστα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, υπονομεύοντας έτσι την ελληνική ναυτιλία στο σύνολό της», ενώ ευρωβουλευτής του ΚΚΕ επισήμανε ότι η αντιμετώπιση της ρύπανσης είναι πολιτικό ζήτημα, πως η Οδηγία με τη μέχρι τώρα μορφή της μετατρέπει τους ναυτικούς σε εξιλαστήρια θύματα και υπογράμμισε ότι το ΚΚΕ αναμένει την ψηφοφορία για την πρόταση που έχει καταθέσει και μέχρι τώρα αρνούνται να δεχτούν η Ολλανδέζα εισηγήτρια και η Κομισιόν, για τον καταλογισμό ευθυνών «στους πραγματικούς υπαίτιους, όπως είναι οι εφοπλιστές, οι νηογνώμονες, οι κρατικές αρχές κ.ά.», βλ. σχετικά Μαλαγκονιάρης Στ., Βυθίζουν Κεφαλογιάννη, εφημ., Έθνος 23/02/2005. Τέλος σε δήλωσή του ευρωβουλευτής της αξιωματικής αντιπολίτευσης αναφέρει: «Λυπούμαστε, που οι συνάδελφοί μας της Νέας Δημοκρατίας πρότειναν μια τροπολογία, η οποία αποσκοπούσε ουσιαστικά στην αναίρεση του αποτελέσματος, που θέλει να επιτύχει η Οδηγία. Η τροπολογία αυτή χωρίς τη στήριξη καμίας πολιτικής ομάδας ήταν εκ των προτέρων καταδικασμένη να αποτύχει» βλ. σχετ., Μαλαγκονιάρης Στ., εφημ. Έθνος, 24/02/2005, όπ.π., ενώ ο ίδιος σε ομιλία του στην Ολομέλεια του Ευρωκοινοβουλίου είπε ότι η Ελλάδα είναι μια μεγάλη ναυτική αλλά και τουριστική χώρα και δεν είναι δυνατό να προστατεύει τους λίγους, ασυνειδητούς πλοιοκτήτες εκθέτοντας, μάλιστα, την πλειοψηφία των πλοιοκτητών, βλ. σχετικά Μαλαγκονιάρης Στ., εφημ., Έθνος 23/02/2005, όπ.π.

<sup>468</sup> Η Απόφαση-πλαίσιο αποτελεί σήμερα ένα μέσο επιχειρούμενης εναρμόνισης στο επίπεδο μιας, όσον το δυνατόν, ομοιόμορφης τυποποίησης αδικημάτων, έχοντας το πλεονέκτημα της οικονομίας χρόνου σε σχέση με την υιοθέτηση σύμβασης, ενώ σε θεωρητικό επίπεδο αφήνει όσο το επιτρέπει η ίδια, το περιθώριο επιλογής διαφοροποίησης ενός κράτους-μέλους. Βέβαια όλα αυτά ισχύουν έως τεθεί σε ισχύ το άρθρο 41 της Συνθήκης του Ευρασυντάγματος, που καταργεί τους τρεις πυλώνες της Ε.Ε. και δημιουργεί ενιαίο σύστημα λήψης αποφάσεων, στο οποίο περιλαμβάνονται και οι ποινικές κυρώσεις για θέματα κοινοτικής αρμοδιότητας.

θάλασσας, με διαβάθμιση ανάλογα την πρόκληση από αμέλεια ή δόλο και τις συνέπειες της ρύπανσης, και με κατοχύρωση της νομικής δυνατότητας δίωξης των υπαιτίων θαλάσσιας ρύπανσης, χωρίς να προηγείται κατ' ανάγκη η δίωξη του πλοιάρχου ή των πληρωμάτων. Η απόφαση πλαίσιο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της Οδηγίας 2005/35/EK περί κυρώσεων για θαλάσσια ρύπανση, την οποία οφείλουν τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν, έτσι ώστε να τεθεί σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Μαρτίου 2007.

Και στο εσωτερικό επίπεδο οι απόψεις των πολιτικών κομμάτων δίσταντο με την ελληνική πολιτική σχετικά με το βέτο στην Οδηγία. Συγκεκριμένα στη Βουλή, στις 29 Νοεμβρίου του 2004, βουλευτές της αξιωματικής αντιπολίτευσης κατηγόρησαν την πολιτική και τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναφέροντας: «...προστατεύει τα συμφέροντα εφοπλιστών που θέλουν να μην δίνουν τα ασφάλιστρα...διατηρεί ιδιαίτερες σχέσεις με τους πλοιοκτήτες μονοπύθμενων πλοίων...», ενώ ως αντίδραση από τον υπουργό ειπώθηκε: «...εκτίθεσθε όταν χρησιμοποιείτε τέτοιες εκφράσεις, άλλοι είναι οι διαπλεκόμενοι...». <sup>469</sup> Και στα μέσα μαζικής ενημέρωσης από πλευράς αξιωματικής αντιπολίτευσης γίνονται παρόμοιες δηλώσεις: «Ο Υ.Ε.Ν. ...αντί να επιμείνει σε βελτιώσεις και εναλλακτικές προτάσεις, με πρόσχημα την άρνηση της ποινικοποίησης της ναυτικής εργασίας, αρνήθηκε ουσιαστικά να θεωρηθεί η ρύπανση της θάλασσας ποινικό αδίκημα. Αυτό και μόνο πρόκειται για μια εξαιρετική υπηρεσία στα εφοπλιστικά συμφέροντα που επιθυμούν να παραμένουν ασύδοτα και να ρυπαίνουν τα θαλάσσια περιβάλλον... Η ενέργεια του βέτο καθιστά δυσχερή τη θέση του πρωθυπουργού, ο οποίος τον Δεκέμβριο στο Συμβούλιο Κορυφής, όπου ήδη παραπέμφθηκε το θέμα, θα κληθεί να αποφασίσει εάν...θα επιμείνει ή όχι στο βέτο...», ενώ ταυτόχρονα καταγράφεται και η άποψη της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, συνδικαλιστικού φορέα των ναυτικών, η οποία τάσσεται κατά ένα μέρος υπέρ του βέτο, αφού όπως δηλώνει, με την ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας θίγονται τα ανθρώπινα δικαιώματα των Ελλήνων και Ευρωπαίων ναυτεργατών, τονίζοντας για άλλη μια φορά ότι «...παρά το γεγονός ότι η Διεθνής Σύμβαση MARPOL προβλέπει ρητά ότι η θαλάσσια ρύπανση που έχει προκληθεί από ατύχημα δεν αποτελεί αδίκημα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλεί τα κράτη-μέλη να υιοθετήσουν νόμο για την ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας». <sup>470</sup> Συνέχεια των διαμαρτυριών της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ναυτικών ήταν στις 19 Μαΐου 2005 αντιπροσωπεία να συναντηθεί στις Βρυξέλλες με τον επίτροπο Barrot για το θέμα της Οδηγίας. <sup>471</sup> Από την μεριά του εφοπλιστικού κύκλου, ήδη από την πρώτη στιγμή που δημοσιεύτηκαν στον ελληνικό ημερήσιο τύπο μέρη του σχεδίου Οδηγίας, φανέρωναν την άρνηση αποδοχής αυτής της Οδηγίας. Συγκεκριμένα ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών αναφέρει: «Η Ε.Ε.Ε θα πολεμήσει την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με όλες τις δυνάμεις της...είναι πολύ δύσκολο να περάσει μια τέτοια Οδηγία που στέλνει τη ναυτιλιακή βιομηχανία πολλές δεκαετίες πίσω. Εδώ και πολλά χρόνια η εφοπλιστική κοινότητα έχει δημιουργήσει μηχανισμούς αλλά και κεφάλαια μέσω των οποίων αποζημιώνονται απεριόριστα εκείνοι που πλήττονται από θαλάσσιες ρυπάνσεις. Η στάση της Ε.Ε. είναι αδικαιολόγητη και δικαίως προκαλεί έντονες αντιδράσεις στους εφοπλιστικούς κύκλους» και ο πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου δηλώνει μετά από κοινή συνάντηση Ε.Ε.Ε. και Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας: «είναι αβάσιμη και εκδικητική αφού προβλέπει κυρώσεις

<sup>469</sup> Ξέσπασε καταιγίδα στη Βουλή για τα μονοπύθμενα πλοία, εφημ., Τα Νέα, 30/11/2004, σελ. Ν08, κωδ. Αρθρ.: Α18103Ν084

<sup>470</sup> Λαμπρόπουλος Θ., ΠΑΣΟΚ-ΣΥΝ: Εξαιρετική υπηρεσία σε εφοπλιστές, εφημ., Ελευθεροτυπία, 27/10/2004

<sup>471</sup> Πηγαδάς Ν., εφημ., Έθνος, 05/05/2005,ό.π.π.

και ποινικές διώξεις των λειτουργών της ναυτιλίας σε περιπτώσεις ρυπάνσεως λόγω ατυχήματος άνευ υπαιτιότητας... αγνοεί τη διεθνή σύμβαση MARPOL και τις εθνικές νομοθεσίες, αλλά και τις βασικές λειτουργίες και την οργάνωση των πλοίων και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων».<sup>472</sup>

Το θέμα της Οδηγίας απασχολεί συνεχώς την ειδησεογραφία και έτσι ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κάνει νεώτερη δήλωση ότι η Ελλάδα δεν πρόκειται να ψηφίσει καμία διάταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία θα ποινικοποιήσει τη ναυτική εργασία και συγχρόνως θα διώκει την εμπορική ναυτιλία και υποστήριξε ότι η Πολιτεία έχει καθήκον να στηρίζει τη ναυτιλία, που αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους πυλώνες της εθνικής οικονομίας και η οποία το 2004 θα εισάγει στην Ελλάδα 12 δις. ευρώ συνάλλαγμα, 3 δις. ευρώ περισσότερα από τον τουρισμό, ενώ καταλυτική είναι η βοήθειά της και στο εμπορικό ισοζύγιο. Και σημείωσε ότι από τη μια οι βουλευτές της αξιωματικής αντιπολίτευσης υπογράφουν για την απελευθέρωση του καπετάνιου του «Prestige» και από την άλλη υιοθετούν ακραίες απόψεις «περί αλητών της θάλασσας». Τέλος σε σχετική ερώτηση περί διαχωρισμού ποινικοποίησης των ναυτικών από αυτήν των εφοπλιστών, απάντησε ότι «εμείς δεν βλέπουμε εφοπλιστές και ναυτεργάτες. Βλέπουμε Εμπορική Ναυτιλία. Εάν λοιπόν η Εμπορική Ναυτιλία βοηθάει την εθνική οικονομία, τότε να το κάνουμε και να τη στηρίζουμε όσο μπορούμε».<sup>473</sup> Λίγες μέρες πιο πριν η πρώην επίτροπος και αργότερα βουλευτής της αξιωματικής αντιπολίτευσης Διαμαντοπούλου είχε μιλήσει «για κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα ...ξενοδοχεία από τη ρύπανση που προκαλούν τα πλοία».<sup>474</sup>

Παράλληλα με τον παραπάνω άξονα της προστασίας της θαλάσσιας ρύπανσης, και σχετικά με την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων, στο πλαίσιο συνεδρίασης της Ομάδας Θαλασσιών Μεταφορών του Συμβουλίου υπό ελληνική προεδρία, η ελληνική πλευρά ανακοινώνει ότι η πρόταση Κανονισμού για την επίσπευση της απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος θα εξετασθεί προσεκτικά λόγω των επιπτώσεων που εκτιμάται ότι θα προκληθούν τόσο στο ναυτιλιακό, όσο και σε άλλους κλάδους όπως η ενέργεια και η οικονομία, και επεσήμανε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει το συντομότερο δυνατόν να καταθέσει την πρότασή της για την τροποποίηση της Οδηγίας 2001/25/ΕΚ για την εκπαίδευση των ναυτικών, μια και το θέμα της εκπαίδευσης συνδέεται άμεσα και με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας.<sup>475</sup>

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) κατά τη διάρκεια Ολομέλειας της, το 2003, τάχθηκε κατά πλειοψηφία υπέρ της επίσπευσης απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, αλλά με παραπομπή του θέματος στον Ι.Μ.Ο. με στόχο την επίτευξη ενός περισσότερο ευέλικτου χρονοδιαγράμματος σταδιακής απόσυρσης. Μάλιστα με βάση την εγκριθείσα γνωμοδότηση τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει με γρήγορες διαδικασίες να επιδιώξουν την εισαγωγή μέσω του Ι.Μ.Ο. ενός ικανοποιητικού χρονοδιαγράμματος σε παγκόσμιο επίπεδο για την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, το οποίο μάλιστα να συμφωνεί με το χρονοδιάγραμμα του νόμου για την Ρύπανση από Πετρέλαιο των Η.Π.Α. (Ο.Ρ.Α.90). Στο αυτό πλαίσιο η ΕΟΚΕ υποστήριξε την απαγόρευση μεταφοράς των πιο ρυπογόνων βαρέων κλασμάτων πετρελαίου με δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος (με παράλληλη δυνατότητα πρόβλεψης εξαιρέσεων όπου αυτό ενδείκνυται), την επιτακτική ανάγκη εφαρμογής το ταχύτερο δυνατόν των μέτρων

<sup>472</sup> Λαμπρόπουλος Θ., εφημ., Ελευθεροτυπία, 27/10/2004,όπ.π.

<sup>473</sup> Μπαρδούνιας, Ν., Κεφαλογιάννης: Όχι στην ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας, εφημ., Καθημερινή, 04/11/2004.

<sup>474</sup> Εντός των τειχών. Επίτροπος...υπότροπος!, εφημ., Καθημερινή, 30/10/2004

<sup>475</sup> Μπαρδούνιας Ν., εφημ., Καθημερινή, 15/01/03,όπ.π

Erika I και II<sup>476</sup> και την θέσπιση κατά προτίμηση σε επίπεδο Ε.Ε., από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ενός καθεστώτος αγκυροβολιών καταφυγής και σχεδίου αντιμετώπισης των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης με σαφή προσδιορισμό των αρμόδιων αρχών για τη βοήθεια των πλοίων που αντιμετωπίζουν δυσκολίες, καθώς επίσης και την ανάγκη πρότασης της Ε.Ε. προς τον Ι.Μ.Ο. για ορισμό στο πλαίσιο της MARPOL, περιοχών ευαίσθητων από περιβαλλοντική άποψη με στόχο την αποφυγή διέλευσης από αυτές των δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν βαρύ αργό πετρέλαιο. «Η Ε.Ε. και ο Ι.Μ.Ο. θα πρέπει να συνεργασθούν για να θεσπίσουν, σε συμφωνία με τη Σύμβαση SOLAS, συστήματα υποχρεωτικής δρομολόγησης κατά μήκος των ακτών της Ε.Ε. για τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος που μεταφέρουν ρυπογόνα υψηλότερα κλάσματα πετρελαίων, αναφέρεται στην εγκριθείσα γνωμοδότηση από την ολομέλεια της ΕΟΚΕ σχετικά με το σχέδιο Κανονισμού για την επίσπευση της σταδιακής απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος... Τέλος η ΕΟΚΕ ζητά από τα κράτη-μέλη: να εφαρμόζουν με μεγαλύτερη αυστηρότητα την Οδηγία για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα, να κυρώσουν την Σύμβαση για τις Επικίνδυνες και Βλαβερές Ουσίες και τη Σύμβαση για τα καύσιμα πλοίων, να εφαρμόσουν την Σύμβαση του 1990 για την Πρόληψη, τη Διαχείριση και τη Συνεργασία στον τομέα της Πετρελαϊκής Ρύπανση (Σύμβαση OPRC) και την αυστηρότερη εφαρμογή της Σύμβασης για τα πιστοποιητικά, την εκπαίδευση και την τήρηση φυλακών των ναυτικών (STCW 78/95)».<sup>477</sup>

Σε επίπεδο εσωτερικών διεργασιών στην Ελλάδα, το θέμα του δεξαμενόπλοιων διπλού κύτους έτυχε πολιτικής και κομματικής εκμετάλλευσης, ενώ δεν έλειψαν και κατηγορίες για εξυπηρέτηση συμφερόντων σε σχετική συζήτηση στη Βουλή. Έτσι ενώ ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ανέφερε το Μάιο του 2003, στην ελληνική Βουλή, ότι στο επόμενο Συμβούλιο Υπουργών θα επικυρωνόταν σχετικός κανονισμός που επιβάλλει ως το 2010 να έχουν αποσυρθεί όλα τα μονού κύτους δεξαμενόπλοια για λόγους ασφαλείας, αλλά και προστασίας του περιβάλλοντος, εντούτοις το πολιτικό κόμμα της Ν. Δημοκρατίας, ως αξιωματική αντιπολίτευση διαφώνησε με την επίσπευση του αρχικού χρονοδιαγράμματος, που προέβλεπε την απόσυρση των πλοίων μονού κύτους το 2015, επισημαίνοντας ότι η εσπευσμένη αυτή απόφαση θα έχει ως συνέπεια την απώλεια περιουσιακών στοιχείων των εφοπλιστών, την ακύρωση συμφώνων κατασκευής πλοίων και το αβέβαιο της τύχης των υπό κατασκευή, τονίζοντας ότι δεν συμφέρει την Ελλάδα, ως ναυτική δύναμη. Στην προσπάθεια να αντιπαρατεθεί ο Υπουργός, υπογράμμισε ότι το 70% του στόλου της ελληνικής ναυτιλίας είναι ήδη διπλού κύτους.<sup>478</sup>

Ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών χαρακτήρισε λανθασμένες τις προτάσεις της Ε.Ε. για άμεση απόσυρση των mono-hull δεξαμενόπλοιων και αναφερόμενος στην περίπτωση του δεξαμενόπλοιου Prestige ανέφερε ότι δεν είναι

<sup>476</sup> Το νομοθετικό πακέτο «Erika I και II», περιλαμβάνει δύο Οδηγίες που αφορούν την αυστηρότερη επιτήρηση των νηογνομόνων που πιστοποιούν την ασφάλεια των πλοίων, αλλά και την επιβολή αυστηρότερου καθεστώτος τεχνικών ελέγχων στα πλοία που εισέρχονται στα λιμάνια της Ένωσης. Το πακέτο όφειλε να έχει ενσωματωθεί στο εθνικό δίκαιο όλων των κρατών-μελών το αργότερο την 22 Ιουλίου του 2003, όμως από τα 15 κράτη-μέλη της Ένωσης μόνο πέντε το έπραξαν, ενώ τα υπόλοιπα δεν το έπραξαν μερικά ή ολικά. Μάλιστα η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία, την Πορτογαλία, τη Φιλανδία και το στερούμενο θάλασσας Λουξεμβούργο ήταν οι χώρες που δεν έθεσαν σε ισχύ καμία από τις δύο Οδηγίες την προβλεπόμενη μέρα έναρξης ισχύος τους.

<sup>477</sup> Μπαρδούνας Ν., Ευέλικτο χρονοδιάγραμμα απόσυρσης δεξαμενοπλοίων. Επίσπευση των διαδικασιών σε συνεργασία με τον Ι.Μ.Ο. προτείνει η ΕΟΚΕ, εφημ. Καθημερινή, 24/04/03

<sup>478</sup> Καλλιαγκόπουλος Φ., Τσιούτσιας Ν., Δεξαμενόπλοια μονού κύτους έως το 2010, εφημ. Καθημερινή, 21/05/03

δυνατόν να επιρρίπτονται ευθύνες στις πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία, όταν από τα 41.000.000 βαρέλια πετρελαιοειδών που μεταφέρουν καθημερινά ανά του ωκεανούς, η θαλάσσια ρύπανση αφορά αναλογικά ποσοστό 0,002%, δηλαδή 820 βαρέλια.<sup>479</sup>

Πέραν των προαναφερομένων μέτρων και πάντα στο πλαίσιο εύρεσης τρόπων για την αντιμετώπιση ναυτικών ατυχημάτων και κατ' επέκταση αποτροπής της θαλάσσιας ρύπανσης και απομάκρυνσης από το θαλάσσιο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης πλοίων που δεν πληρούν έστω και κάποιες ελάχιστες προδιαγραφές ασφαλείας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε τον Νοέμβριο του 2005, πρόταση τρίτης δέσμης μέτρων.<sup>480</sup> Οι επτά προτάσεις της τρίτης δέσμης μέτρων αφορούν: α)μία πρόταση Οδηγίας για τις απαιτήσεις συμμόρφωσης των κρατών σημαίας του πλοίου, ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη-μέλη ελέγχουν την τήρηση των διεθνών κανόνων από τα πλοία σημαίας τους, β)μία πρόταση Οδηγίας για τις έρευνες μετά από ατυχήματα, με στόχο τη θεσμοθέτηση τεχνικών έρευνας μετά το θαλάσσιο ατύχημα, τη συνέχιση ή δημιουργία ειδικευμένων ανεξάρτητων Οργανισμών και παροχή σε όσους αναλαμβάνουν τις τεχνικές έρευνες εξουσίες έναντι τρίτων, γ)μία πρόταση Οδηγίας για την κατάργηση του ανώτατου ορίου στην αστική ευθύνη των πλοιοκτητών σε περιπτώσεις ατυχημάτων και σοβαρής ρύπανσης, με παράλληλη δημιουργία υποχρεωτικού μηχανισμού χρηματικών εγγυήσεων για τους πλοιοκτήτες, μετά από διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους, δ)πρόταση Κανονισμού για την ευθύνη αποζημίωσης των βλαβών στους επιβάτες σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος, αποσκοπώντας στην ομοιόμορφη αντιμετώπιση του φαινομένου, με την ένταξη στο κοινοτικό δίκαιο της Σύμβασης των Αθηνών του 2002 για αποζημίωση μέχρι και 500.000 ευρώ, ε)τροποποίηση της Οδηγίας για έλεγχο από το κράτος του λιμανιού που καταπλέει το πλοίο, ώστε να εξασφαλιστεί η επιθεώρηση σε ποσοστό 100% των πλοίων εντός της Ένωσης, η δε συχνότητα των επιθεωρήσεων, συμπληρωμένες με νέες αρχές, να συνδεθεί με το προφίλ κινδύνου του πλοίου, στ)τροποποίηση της Οδηγίας για του νηογνώμονες, με πρόταση που θα ενισχύει την διαδικασία επιθεώρησης και πιστοποίησης της ασφάλειας των πλοίων από τους εγκεκριμένους από την Ένωση Οργανισμούς, και θα δημιουργεί μια κοινή, ανεξάρτητη, δομή ελέγχου της ποιότητας στο σύνολο των εγκεκριμένων Οργανισμών και ζ)τροποποίηση της Οδηγίας για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας, με στόχο τη δημιουργία σαφούς και ακριβούς, νομικού πλαισίου σχετικά με τα αγκυροβόλια, που θα έχει ως αποτέλεσμα το ορισμό σε κάθε χώρα ζωνών καταφυγής, στις οποίες θα μπορούν να οδηγούνται πλοία σε «δυσκολία», έτσι ώστε να αποτρέπονται τα ναυάγια και να ελαχιστοποιούνται οι συνέπειές τους. Με την τροποποίηση αυτής της Οδηγίας επίσης επεκτείνεται το λεγόμενο SafeSeaNet, σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των λιμενικών αρχών για την παρακολούθηση της κίνησης πλοίων με επικίνδυνα φορτία.<sup>481</sup>

Τελειώνοντας, το παρόν υποκεφάλαιο άξιο μνείας αποτελεί η έκδοση του Κανονισμού 3051/95 από την Ευρωπαϊκή Ένωση, μετά το ναυάγιο του Ε/Γ-Ο/Γ

<sup>479</sup> Βλέπε απόψεις του, στο Θ.Λ., Λανθασμένες οι απόψεις της Ε.Ε. για τα μονοχάλ, λένε οι εφοπλιστές, εφημ., Ελευθεροτυπία, 18/03/03

<sup>480</sup> Η πρώτη αντίδραση από πλευράς της Ένωσης Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων Intertanko, ήταν θετική ως προς την επισήμανση της Επιτροπής, ότι είναι πιο αποδοτικά για την ασφάλεια τα μέτρα που λαμβάνονται σε διεθνές και όχι περιφερειακό επίπεδο, αλλά επισημάνθηκε από την πλευρά της η προσπάθεια αναθεώρησης του υπάρχοντος καθεστώτος αποζημιώσεων, ένα μήνα μετά από την μη αναθεώρηση στο πλαίσιο του I.M.O., Καραγεώργος Λ., Σχέδιο επτά σημείων από την Ε.Ε. για τη ναυσιπλοΐα, εφημ., Η Ναυτεμπορική, 28/11/2005

<sup>481</sup> Καραγεώργος Λ., εφημ., Η Ναυτεμπορική, 28/11/2005,όπ.π. και Μπέλλος Ν., Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Νέο πακέτο μέτρων για ασφαλή ναυσιπλοΐα, εφημ., Η Ναυτεμπορική, 24/11/2005

Εσθονία, για την υιοθέτηση διατάξεων του I.S.M. Code του 1993 από τον I.M.O., σχετικά με την ασφάλεια πλοίων.

## 5. E.E.- Κανονισμός Reach

Μετά από πέντε χρόνια σκληρών διαπραγματεύσεων στις οποίες κύριοι πρωταγωνιστές ήταν οι οικολόγοι και οι εκπρόσωποι της χημικής βιομηχανίας, με τις γνωστές αντίστοιχες θέσεις περί αιτήματος μέγιστης δυνατής ασφάλειας από την μια πλευρά και κόστους που θέτει σε κίνδυνο την οικονομική ανάπτυξη και εργασία από την άλλη, εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ο πρώτος κανονισμός για τα χημικά προϊόντα, στις 17 Νοεμβρίου 2005. Η τελική συναίνεση εκφράστηκε με 398 ψήφους υπέρ, 148 κατά και 36 αποχές. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω του Κανονισμού αυτού στοχεύει στη σωστή διαχείριση των χημικών προϊόντων στη βάση της αυξημένης προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος, ενώ επιδιώκει την αξιολόγηση και καταχώριση περίπου 30.000 χημικών ουσιών που κυκλοφορούν στην ευρωπαϊκή αγορά, από τις 102.000 που είναι γνωστό ότι υπάρχουν, με βάση την επικινδυνότητα και ασφάλεια για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον.

Ο Κανονισμός Reach αφορά τη χημική βιομηχανία και τα προϊόντα της σε όλη την αλυσίδα εφοδιασμού και στην αναθεώρηση του ήδη υπάρχοντος νομοθετικού πλαισίου για την ασφαλή χρήση των χημικών σε όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής και σε όλες τις χρήσεις. Αποτελεί την μεγαλύτερη νομοθετική ρύθμιση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σύνολο 1.200 σελίδων, συγκροτώντας ένα κοινό αρχείο καταγραφής και ταυτοποίησης των χημικών ουσιών.

Ο κανονισμός αν και επί της αρχής του δεν αμφισβητήθηκε από καμία πλευρά, εντούτοις επί των σημείων αποτέλεσε σημείο αντιπαράθεσης και μάλιστα μακροχρόνιας και έντονης, αφού η συναίνεση της αρχής προστασίας του περιβάλλοντος και της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων δεν μπόρεσε να επιτευχθεί στο πλαίσιο της E.E. Έτσι ο Κανονισμός υπήρξε αντικείμενο δεκαέξι Συμβουλίων Υπουργών, δέκα Επιτροπών, παρεμβάσεων τριών Πρωθυπουργών και τέλος δεκάδων μελετών επιπτώσεων της εφαρμογής του.

Οι πιέσεις της ευρωπαϊκής χημικής βιομηχανίας, η οποία κατέχει το 33% της παγκόσμιας αγοράς, με τη δραστηριοποίηση 36.000 επιχειρήσεων, με κύκλο εργασιών 525 δισ. ευρώ, θετικό εμπορικό ισοζύγιο και άμεση απασχόληση 1,7 εκατ. εργαζόμενων και την προσθήκη άλλων 3 εκατ. εξαρτημένων, ήταν σημαντικές, ώστε τελικά η έγκρισή του να συνοδευτεί με 1.000 τροπολογίες.<sup>482</sup> Ως προϊόν διαβούλευσης και συμβιβασμού σε επίπεδο ευρωπαϊκού συμβουλίου και ανοιχτής διαβούλευσης σε πανευρωπαϊκό επίπεδο θα συζητηθεί εκ νέου ο προτεινόμενος Κανονισμός στο Συμβούλιο των Υπουργών.

Επιτυχία για το βιομηχανικό χώρο θεωρείται, ότι η εφαρμογή του θα είναι σταδιακή, δίνοντας τη δυνατότητα στη βιομηχανία να προσαρμοστεί σε ορίζοντα Πετίας, ενώ εγκρίθηκε τροπολογία που προβλέπει ότι για τα χημικά που παράγονται σε μικρό όγκο, από ένα έως δέκα τόνους, οι απαιτήσεις σε πληροφορίες θα είναι οι απολύτως απαραίτητες για τη χρήση που προορίζονται, με εξαίρεση νέες ουσίες που παρήχθησαν μετά το 1981, καθώς και για τις καινούργιες που θα ανακαλυφθούν. Από την άλλη το Ευρωπαϊκό Γραφείο Ενώσεων των Καταναλωτών, τόνισε ότι με μια

<sup>482</sup> Λιάγγου Χ., εφημ., Η Καθημερινή, 20/11/2005,όπ.π.

τόσο εξασθενημένη πρόταση δεν θα καταστεί δυνατόν να αναγνωριστούν οι κίνδυνοι για την υγεία των καταναλωτών.

Την έγκριση των τροπολογιών υποδέχτηκε θετικά η ελληνική χημική βιομηχανία, η οποία από κοινού με την ευρωπαϊκή είχε υποβάλει προτάσεις εξισορρόπησης του κόστους του νέου κανονισμού στην ανταγωνιστικότητά της. Η ελληνική χημική βιομηχανία (με επιχειρήσεις λιπασμάτων, απορρυπαντικών, τσιμεντοβιομηχανιών, βαφείων, διύλισης πετρελαίου, ορυκτελαίων, κλπ), και με αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο, αποτελεί το 0,5% της ευρωπαϊκής και αποτελείται από 1282 κυρίως μικρομεσαίες επιχειρήσεις, με κύκλο εργασιών 1067 εκατ. ευρώ και 28.000 εργαζόμενους. Οι μεγάλοι παραγωγοί ανέρχονται σε 50 (αφού οι περισσότερες επιχειρήσεις είναι μεταγενέστεροι χρήστες) και οι κυριότερες είναι 320 με τζίρο 3 δισ. ευρώ και 2.000 εργαζομένους.<sup>483</sup> Ο σύνδεσμος Ελληνικών Χημικών Βιομηχανιών επεσήμανε ότι με τις αποφάσεις που λήφθηκαν περιορίζονται οι αρνητικές επιπτώσεις του Κανονισμού που επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό κυρίως τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.<sup>484</sup> Μελέτη που εκπονήθηκε για λογαριασμό του ελληνικού Υπουργείου Ανάπτυξης, προσδιορίζει το επιπλέον κόστος μεταξύ 231 και 446 εκατ. ευρώ. Το πρόσθετο κόστος υπολογίζεται στο 54% του κύκλου εργασιών για τις πολύ μικρές επιχειρήσεις, στο 33% για τις μεσαίες και στο 0,3% για τις μεγάλες.<sup>485</sup>

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΔΡΑΣΗΣ

Στο πλαίσιο της Ε.Ο.Κ. το 1972 στην διάσκεψη κορυφής του Παρισιού, αποφασίστηκε η σύνταξη τετραετών προγραμμάτων δράσης για την προστασία του περιβάλλοντος το περιεχόμενο των οποίων διαμορφωνόταν ανάλογα με τις διαπιστωμένες από την Κοινότητα ανάγκες. Χωρίς να δεσμεύουν άμεσα τα κράτη-μέλη και τους ιδιώτες, τα προγράμματα αυτά καθορίζουν τις περιβαλλοντικές δραστηριότητες των κοινοτικών οργάνων και περιέχουν δήλωση των προθέσεων του Συμβουλίου και των Κυβερνήσεων των κρατών-μελών να ενεργήσουν βάση των αρχών του προγράμματος.

Το πρώτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον υιοθετείται το 1973, κάνοντας μια νύξη για το κοινοτικό συμφέρον προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Εδώ βρίσκουμε διατάξεις που αφορούσαν την προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος, αλλά μνημονεύουν συγχρόνως και την ιδιαίτερη ανάγκη προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Υπάρχουν επίσης αναφορές σε προβλήματα ρύπανσης, στο κοινοτικό ενδιαφέρον για την αποβολή αστικών και βιομηχανικών λυμάτων και στην αναγκαιότητα υιοθέτησης συγκεκριμένων ποιοτικών στόχων, προτείνοντας και κανόνες για την αποβολή ρυπογόνων ουσιών.

Έτσι το πρώτο<sup>486</sup> και δεύτερο έδινε προτεραιότητα στην αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν, το τρίτο στην ανάπτυξη της πρόληψης της ρύπανσης, το

<sup>483</sup> Η εικόνα της ευρωπαϊκής και της ελληνικής χημικής βιομηχανίας, εφημ., Η Καθημερινή, 20/11/2005

<sup>484</sup> Λιάγγου Χ., εφημ., Η Καθημερινή, 20/11/2005, ό.π.

<sup>485</sup> Καϊταντζίδης Μ., Με υψηλό κόστος ο Κανονισμός REACH, εφημ., Η Ναυτεμπορική, 15/11/2005

<sup>486</sup> Στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος βρίσκονται διατάξεις οι οποίες αφορούν γενικά την προστασία υδάτινου περιβάλλοντος, αλλά μνημονεύουν συγχρόνως και την ανάγκη για προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

τέταρτο στόχευε τη συνύπαρξη της περιβαλλοντικής πολιτικής με την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, το πέμπτο βασίζεται στην αλλαγή των επικρατούσων τάσεων και πρακτικών που προκαλούν προσβολές στο περιβάλλον,<sup>487</sup> ενώ τα αποτελέσματα του έκτου που ξεκίνησε το 2001 είναι ακόμη νωρίς για μία ορθή αξιολόγηση. Με την υιοθέτηση των προγραμμάτων η Ευρωπαϊκή Κοινότητα προσανατολίστηκε στην παρουσίαση μιας μεθοδολογίας ελέγχου της υποβάθμισης του θαλασσιού περιβάλλοντος, των συνεπειών των οργανοχλωριούχων και οργανοφωσφορούχων ουσιών που αποβάλλονται στη θάλασσα του ελέγχου της ποιότητας του θαλασσιού ύδατος και την μεθοδολογία μελέτης των επιπτώσεων των ρυπογόνων δραστηριοτήτων, γι' αυτό και με βάση τα πορίσματα των προγραμμάτων αναπτύχθηκαν δύο κανονιστικές τεχνικές. Η μία αφορούσε τον προσδιορισμό των τιμών ορίων για τις αποβαλλόμενες ρυπογόνες ουσίες και η δεύτερη αφορούσε το προσδιορισμό τιμών παραμέτρων για τους ποιοτικούς στόχους του θαλασσιού περιβάλλοντος. Φορείς χρηματοδότησης των κατά καιρούς Προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι κατά κύριο ποσοστό τα Διαρθρωτικά Ταμεία όπως το Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Ταμείο, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο και το Ευρωπαϊκό Περιφερειακό Ταμείο Ανάπτυξης, ενώ δημιουργήθηκαν και νεότερα Ταμεία όπως το Ταμείο Συνοχής με την Συνθήκη του Maastricht,<sup>488</sup> και το Χρηματοδοτικό Μέσο Προσανατολισμού Αλιείας.<sup>489</sup> Συμπληρωματικά αναφέρουμε και το Life ως ειδικό χρηματοδοτικό μέσο, που με τη χρηματοδότησή του συμβάλει στην καλή εφαρμογή της κοινοτικής πολιτικής για το περιβάλλον.<sup>490</sup>

Ιδιαίτερη σημασία στα περιβαλλοντικά προβλήματα της Μεσογείου έδωσε και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (U.N.E.P.), το οποίο συγκάλυψε το 1975 στη Βαρκελώνη Διακυβερνητική Συνάντηση με τη συμμετοχή 16 Μεσογειακών κρατών, στην οποία εγκρίθηκε σχέδιο Δράσης για την προστασία της Μεσογείου (Mediterranean Action Plan- M.A.P.). Στόχοι του σχεδίου δράσης ήταν η σύναψη σειράς συνθηκών μεταξύ των κυβερνήσεων των Μεσογειακών κρατών, η δημιουργία δικτύου συστηματικής παρακολούθησης της ρύπανσης της Μεσογείου και η εκπόνηση κοινωνικοοικονομικού προγράμματος που να συνδυάζει τις αναπτυξιακές προτεραιότητες των κρατών με την προστασία του περιβάλλοντος. Η συντονιστική ομάδα του σχεδίου εδρεύει στην Αθήνα.

Αξίζει να σταθούμε στο υιοθετημένο Πρόγραμμα στο πλαίσιο του Ο.Η.Ε., με τη συμμετοχή και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τη Ρύπανση, Παρακολούθηση, και Έρευνα το οποίο αποτελείται από 5 μεγάλα περιφερειακά προγράμματα :το Γαλάζιο Σχέδιο (Blue Plan) με κέντρο τη Γαλλία, το Πρόγραμμα Ενεργειών Προτεραιότητας (Priority Action Program, PAP), με κέντρο την πρώην Γιουγκοσλαβία, το MEDPOL, με κέντρο την Αθήνα, το Πρόγραμμα για την Καταπολέμηση των Πετρελαιοκηλίδων (ROCC), με κέντρο τη Μάλτα και το Πρόγραμμα για την Προστασία των Ευαίσθητων Παρακτίων και Θαλάσσιων Βιότοπων (SPA), με κέντρο την Τύνιδα.

<sup>487</sup> Εστιαζόταν στις ουσίες και στις δραστηριότητες που εξαντλούν τους φυσικούς πόρους ή βλάπτουν με οποιονδήποτε τρόπο το περιβάλλον και αντιμετωπίζει τα διάφορα περιβαλλοντικά θέματα ως συμπτώματα κακής και καταχρηστικής διαχείρισης.

<sup>488</sup> Άρθρο 161 παρ. 2 ΣΕΚ, πρώην 130Δ

<sup>489</sup> Το Χρηματοδοτικό Μέσο Προσανατολισμού Αλιείας έχει ως στόχο την επίτευξη διαρκούς ισορροπίας μεταξύ των πόρων και της εκμετάλλευσής τους, ενώ χρηματοδοτεί και επενδύσεις και δράσεις που αφορούν και στην προστασία του περιβάλλοντος βλ. Κανονισμό 2080/93/ΕΟΚ

<sup>490</sup> Το Life χρηματοδοτεί δράσεις προτεραιότητας στον τομέα του περιβάλλοντος στην Κοινότητα και δράσεις τεχνικής βοήθειας σε τρίτες χώρες σε περιοχές της Μεσογείου ή σε παράκτιες χώρες της Βαλτικής Θάλασσας.



Το Γαλάζιο Σχέδιο στοχεύει στην υποβοήθηση λήψης αποφάσεων για την προστασία του θαλάσσιου και παρακτίου περιβάλλοντος έχοντας υπόψη τις κοινωνικοοικονομικές και πολιτισμικές παραμέτρους των Μεσογειακών κρατών, ενώ το Πρόγραμμα Ενεργειών Προτεραιότητας στοχεύει μεταξύ άλλων, στην σύνταξη κατευθυντήριων οδηγιών για το συντονισμό και διαχείριση των παράκτιων ζωνών και σχεδίων για την ανάπτυξη των υδάτινων πόρων στα νησιά και στην διαχείριση των υγρών και στερεών απορριμμάτων. Τέλος το MEDPOL κινείται στην παρακολούθηση, έρευνα, εκτίμηση της κατάστασης της ρύπανσης και στην κατεύθυνση κοινών μέτρων προστασίας και εφαρμογής του Πρωτοκόλλου για την Προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από ρύπανση χερσαίας προέλευσης του 1980 που εντάσσεται στη Διεθνή Σύμβαση της Βαρκελώνης του 1976.

Σημαντικό είναι και το Πρόγραμμα Δράσης του Ο.Η.Ε. για τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, γνωστό και ως Agenda 21, που υιοθετήθηκε στην Συνδιάσκεψη του Ρίο το 1992. Στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος δίνεται ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην ολοκληρωμένη διαχείριση και βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών στη βιώσιμη χρήση και διατήρηση των ζώντων πόρων της ανοιχτής θάλασσας, στη βιώσιμη χρήση και διατήρηση των θαλάσσιων ζώντων πόρων υπό την εθνική δικαιοδοσία, σε θέματα που αφορούν την επίδραση των κλιματολογικών αλλαγών στο θαλάσσιο περιβάλλον, τη βιώσιμη ανάπτυξη των μικρών νησιωτικών εδαφών και στην προώθηση της διεθνούς και περιφερειακής συνεργασίας σε αυτούς του τομείς. Σημαντικό επίσης είναι ότι η τρίτη ενότητα του Προγράμματος αφιερώνεται στον τομέα της ενίσχυσης του ρόλου των μεγάλων κοινωνικών ομάδων και οργανώσεων, μια και η συμβολή τους για τη λήψη αποφάσεων στις κοινότητες που αυτές διαβιούν είναι αναγκαία. Μέσα από το συγκεκριμένο Πρόγραμμα Δράσης του Ο.Η.Ε., προτείνονται μεταξύ άλλων ως μέτρα εφαρμογής η φροντίδα για μεταφορά υγιούς περιβαλλοντικής τεχνολογίας σε συνεργασία με νέες πολιτικές μέτρων ανοικοδόμησης, η προώθηση της παιδείας, της δημόσιας ενημέρωσης και εκπαίδευσης, η πρόβλεψη θεσμικών ικανοτήτων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για την προώθηση περιβαλλοντικού σχεδιασμού στον αναπτυξιακό προγραμματισμό και η περιφερειακή συνεργασία με στόχο την προσπάθεια συντονισμού όλων των νομικών μηχανισμών και μέσων σε παγκόσμιο, αλλά και περιφερειακό επίπεδο.

Επίσης σημαντικό είναι και το πρόγραμμα Envireg με το οποίο της Ευρωπαϊκής Ένωσης καλύπτονται περίπου 250 παράκτιες περιοχές με πληθυσμό έως 100.000 κατοίκους και με το οποίο επιδιώκεται η εγκατάσταση συστημάτων καθαρισμού και εξοπλισμού για την καταπολέμηση της ρύπανσης από τον τουρισμό και τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις.

Στο πλαίσιο των Προγραμμάτων, τον τελευταίο καιρό γίνονται διεργασίες για την κατάρτιση ενός ακόμη σχεδίου για την απορρύπανση της περιφέρειας της Μεσογείου. Η πρωτοβουλία «Ορίζοντας 2020» εντάσσεται στην προσπάθεια συνεργασίας της Ε.Ε. με τις μεσογειακές χώρες εταίρους της, στο πλαίσιο τόσο της Ευρωμεσογειακής Εταιρικής Σχέσης, «διαδικασία Βαρκελώνης», όσο και της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας,<sup>491</sup> και είναι αποτέλεσμα της διαπίστωσης ότι παρά τις καταβαλλόμενες προσπάθειες για την προστασία της Μεσογείου, οι ακτές της αντιμετωπίζουν περιβαλλοντικά προβλήματα, από πηγές ρύπανσης κυριότερες των οποίων είναι οι βιομηχανικές δραστηριότητες, τα αστικά απορρίμματα και λύματα. Στην συνάντηση της Βαρκελώνης το Δεκέμβριο του 2005, που θα εξετάσει το θέμα, στο πλαίσιο της Ευρωμεσογειακής Εταιρικής Σχέσης, έχουν κληθεί οι υπουργοί

<sup>491</sup> Η Ε.Ε. έχει συνάψει σχέδια δράσης Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας με του περισσότερους γείτονές στην Νότια και Ανατολική Μεσόγειο μέσα στα οποία εντάσσεται και το περιβαλλοντικό στοιχείο.

περιβάλλοντος, αρμόδιες εθνικές για το περιβάλλον αρχές, φορείς της τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης, εκπρόσωποι οργανισμών περιβάλλοντος, επιχειρηματίες και μη κυβερνητικές οργανώσεις. Βασικοί εταίροι του νέου Προγράμματος θα είναι το σχέδιο δράσης του Ο.Η.Ε. για το Περιβάλλον (U.N.E.P./M.A.P.) και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, ενώ η χρηματοδότηση θα γίνει πέραν των άλλων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, κυρίως από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και τη Διεθνή Τράπεζα. Γενικότερα, η Ε.Ε. από το 1995 έως το 2006 διέθεσε συνολικά 577 εκατ. ευρώ για συνεργασία με τις μεσογειακές χώρες εταίρους στο τομέα του περιβάλλοντος, βάσει του προγράμματος MEDA, του βασικού χρηματοδοτικού μέσου της Ε.Ε. για την υλοποίηση της Ευρωμεσογειακής Εταιρικής Σχέσης.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ**

### **ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΕ ΚΡΑΤΗ-ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

Η Ευρώπη αποτελεί έναν γεωγραφικό χώρο που από αρκετούς καλείται μια τεράστια χερσόνησος. Τα περισσότερα κράτη έχουν άμεση πρόσβαση σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό με το θαλάσσιο χώρο, ενώ ακόμη μεγάλος αριθμός των υπολοίπων συνδέονται με τη θάλασσα μέσω ποτάμιων οδών. Ενδιαφέρον λοιπόν παρουσιάζει μια αναφορά μέσω έστω και περιορισμένη, λόγω των συνθηκών εκπόνησης της παρούσας μελέτης, για τη νομοθετική πολιτική ορισμένων ευρωπαϊκών κρατών.

Στην Αυστρία<sup>492</sup> λόγω της ιδιομορφίας του συνταγματικού πλαισίου που επιτρέπει παράλληλα με το Σύνταγμα να υφίστανται και συνταγματικοί ειδικοί νομοί έχει ως συνέπεια η προστασία του περιβάλλοντος να ρυθμίζεται με τέτοιου είδους συνταγματικό νόμο από το Νοέμβριο του 1984. Στην προσπάθειά της η Αυστρία να θεωρηθεί ως χώρα παράδειγμα για την προστασία του περιβάλλοντος σε συνδυασμό με το γεγονός ότι αποτελεί Ομοσπονδιακή Δημοκρατία έχει ως συνέπεια πέραν της προστασίας του περιβάλλοντος μέσω των ειδικών νόμων της κεντρικής εξουσίας, να επιτρέψει και υφίστανται και νόμοι των κρατιδίων. Στην νέα διατύπωση του άρθρου 180 του αυστριακού Π.Κ. για να θεωρηθεί έγκλημα, θα πρέπει τα ύδατα, η ατμόσφαιρα και το έδαφος να ρυπαίνονται σε τέτοιο βαθμό ώστε μεταξύ άλλων να μπορεί εξαιτίας αυτού να προκληθεί κίνδυνος για τη σωματική ακεραιότητα και τη ζωή ενός μεγάλου αριθμού ανθρώπων.<sup>493</sup> Ως προς το σημείο στήριξης της ποινικής ευθύνης της επιχείρησης, η επιβολή της κύρωσης συνδέεται με το ύψος του οφέλους που αποκτήθηκε,<sup>494</sup> ενώ ως προς τη παράβαση καθηκόντων επιμέλειας της επιχείρησης επιβάλλετε κύρωση μόνο για παράβαση των καθηκόντων εποπτείας (προφανής έλλειψη επιμέλειας ενός προσώπου της διεύθυνσης της επιχείρησης, η οποία πρέπει να έχει συντελέσει σε μια αξιόποινη πράξη). Σχετικά με την παραπομπή στο Δ.Ε.Κ. για παραβιάσεις γενικά κοινοτικού δικαίου το 2004 η Αυστρία κατέλαβε την τέταρτη θέση με 14 περιπτώσεις, έχοντας ίδιο αριθμό με Γερμανία και Λουξεμβούργο.<sup>495</sup>

<sup>492</sup> Βλ. περισσότερα Βλάχος Γ., 1999,όπ.π., σελ.225-226.

<sup>493</sup> Eser Al, 1996,όπ.π.,σελ.119

<sup>494</sup> Στις περισσότερες χώρες πρέπει η πράξη να επέρχεται για το συμφέρον της επιχείρησης ή να έχει αυξήσει το ενεργητικό της.

<sup>495</sup> Η Ελλάδα, μόνιμη κατηγορούμενη στο Στρασβούργο, εφημ., Καθημερινή, 26/06/2005

Στο Βέλγιο<sup>496</sup> δεν προβλέπεται στο Σύνταγμα σχετική διάταξη για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά με τα άρθρα 31 και 108 δίνονται αρμοδιότητες στο πλαίσιο της γενικευμένης έννοιας του δημοτικού ή κοινοτικού συμφέροντος στους Δήμους και Κοινότητες για θέματα προστασίας του. Επειδή όμως η νομοθεσία για την προστασία των επιφανειακών υδάτων ήταν αναποτελεσματική με μεγάλες περιβαλλοντικές συνέπειες π.χ. δηλητηρίαση ψαριών, ψηφίστηκε νόμος το 1950 για την προστασία όλων των υδάτων από τη μόλυνση. Ο νόμος αυτός προέβλεπε πρόστιμο και μικρές ποινές φυλάκισης (έως 15 ημερών) τις οποίες τα δικαστήρια σχεδόν μέσω της αναστολής της ποινής τις εξαλείφουν με συνέπεια να ψηφιστεί νεώτερος το 1966 με αύξηση των προστίμων. Σχετικά με την παράβαση καθηκόντων επιμέλειας της επιχείρησης επιβάλλεται κύρωση για παράβαση των καθηκόντων εποπτείας καθώς επίσης και λάθη οργάνωσης της επιχείρησης. Όσον αφορά την μεταφορά της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρατηρείται σε ορισμένες Οδηγίες μια σχετική καθυστέρηση σε ορισμένους τομείς π.χ. απόβλητα, επικίνδυνων ουσιών, ενώ όταν εκδίδεται νομοθεσία για την μεταφορά της Οδηγίας, η δυσχέρεια κατανομής αρμοδιοτήτων μεταξύ των επιπέδων εξουσίας καταλήγει μερικές φορές σε κενά μεταφοράς. Πάντως για παραβιάσεις συνολικά του κοινοτικού δικαίου, το Βέλγιο παραπέμφθηκε 13 φορές το 2004.

Παρόλο που η γαλλική νομοθεσία<sup>497</sup> για την προστασία του περιβάλλοντος είναι πλούσια ιδιαίτερα μετά το 1970 όπου εκδηλώνονται οι πρώτες ανησυχίες για την υποβάθμισή του, δεν υφίσταται γενική νομοθεσία για την προστασία του, αλλά επιμέρους νόμοι. Σημαντικοί νόμοι μπορούν να θεωρηθούν με ιστορική προσέγγιση ο νόμος πλαίσιο του 1964 όπως τροποποιήθηκε το 1992 για τα επιφανειακά και υπόγεια ύδατα, ο νόμος πλαίσιο για τα απόβλητα του 1975 και ο νόμος του 1976 περί της προστασίας της φύσης. Το άρθρο 1 του τελευταίου καταγράφει ότι το γενικό συμφέρον επιτάσσει την προστασία του τοπίου, των βουνών, των υδάτων κλπ. Σχετικά με την λειτουργία των εγκαταστάσεων, νομοθετική ρύθμιση κατατάσσει αυτές σε δύο κατηγορίες. Στην πρώτη κατηγορία χρειάζεται έγκριση της διοίκησης, και στη δεύτερη αρκεί δήλωση εκ μέρους του αιτούντος που ενημερώνει την διοίκηση για την δραστηριότητα της εγκατάστασης και τις συνθήκες λειτουργίας σχετικά με την περιβαλλοντική προστασία. Αξίζει να σημειωθεί ότι στη γαλλική νομοθεσία προβλέπεται η εκπροσώπηση των πολιτών μέσω σωματείων στη δίκη ως πολιτικά ενάγοντες,<sup>498</sup> δημοσίευση της καταδικαστικής απόφασης ως παρεπόμενης ποινής με στόχο την πρόληψη (άρθρο 407 *code rural*), ενώ ο συμψηφισμός της ζημιάς γίνεται στο πλαίσιο του ποινικού δικαίου, όπου μπορεί να υποχρεωθεί ο παραβάτης σε φυσική αποκατάσταση ή σε αποζημίωση της βλάβης.<sup>499</sup> Ως προς το σημείο της ποινικής ευθύνης της επιχείρησης, στη Γαλλία καταλογίζεται στην επιχείρηση η πράξη μόνο των οργάνων ή αντιπροσώπων αυτής, με παράβαση ακριβώς προσδιορισμένων νομοθετικών προδιαγραφών, ενώ όσον αφορά την παράβαση επιμέλειας της επιχείρησης, μέσω του τεκμηρίου ενοχής επέρχεται μετακύλιση του βάρους απόδειξης. Τέλος σχετικά με την μεταφορά της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν παρατηρείται καθυστέρηση σε ορισμένες Οδηγίες που σχετίζονται με συγκεκριμένους τομείς π.χ. τα επικίνδυνα απόβλητα, τοξικά,

<sup>496</sup> Βλ. περισσότερα Βλάχος Γ., 1999, ό.π.,σελ.226-230.

<sup>497</sup> Ό.π., σελ.230-233.

<sup>498</sup> Άρθρο 26 του νόμου L No 92-1444 του 1992. βλ. επίσης, Ζαραφωνίτου Χρ., Παρέμβαση, στο Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, τευχ.5, Αθήνα, εκδ. Σάκκουλας Π.Ν., 1996,σελ.133

<sup>499</sup> Πρόβλεψη αποκατάστασης υπάρχει και στην Πολωνία στο πλαίσιο του ποινικού δικαίου, βλ. σχετικά Eser Al, 1996, ό.π.,σελ.107-111

εξυγίανσης των υδάτων για τα οστρακοειδή/ιχθυοκαλλιέργειας. Από την σκοπιά όμως παραπομπής στο Δ.Ε.Κ. για παραβιάσεις συνολικά του κοινοτικού δικαίου, η Γαλλία το 2004, έφτασε το αριθμό των 23 καταλαμβάνοντας την τρίτη θέση, με Ελλάδα και Ιταλία να καταλαμβάνουν τις δύο πρώτες θέσεις με το ίδιο αριθμό παραπομπών, είκοσι επτά, ενώ συνολικά, από το 1951 όταν εντάχθηκε στην τότε Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα, που μετεξελίχθηκε το 1957 στην Ε.Ο.Κ., κατέχει την δεύτερη θέση. Επιπρόσθετα το 2004 η Γαλλία, ακολουθώντας το παράδειγμα της Ελλάδας, της επιβλήθηκε χρηματική ποινή προστίμου κατ' αποκοπή 115,5 εκατ. ευρώ και 58 εκατ. ευρώ για κάθε περαιτέρω εξάμηνο μη συμμόρφωσης για διαρκή και ουσιώδη παράβαση στον τομέα της αλιείας.<sup>500</sup>

Αν και το Σύνταγμα της Δανίας δεν περιέχει διάταξη για την προστασία του περιβάλλοντος, εντούτοις, η νομοθεσία της θεωρείται από τις αρτιότερες στην περιβαλλοντική προστασία. Στην Δανία<sup>501</sup> λειτουργεί Υπουργείο Περιβάλλοντος και σημαντικότερος νόμος, πέραν των επιμέρους περιβαλλοντικών νόμων για την προστασία διαφόρων περιβαλλοντικών στοιχείων, είναι ο ν. 358/1991 για την προστασία του περιβάλλοντος, ο οποίος αναφέρεται και για τα ύδατα, προσβολή της προστασίας τους, ή ακόμη και ενέργειες που προκαλεί έστω και απειλή κινδύνου, τιμωρείται αυστηρά. Το άρθρο 7 του δεύτερου μέρους του νόμου αυτού δίνει εξουσιοδότηση στον αρμόδιο Υπουργό Περιβάλλοντος να εκδώσει διάταγμα για επιμέρους περιβαλλοντικά θέματα. Όμως από το παρελθόν με το Βασιλικό Διάταγμα της 4<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου του 1587 προστατεύονταν τα ύδατα της δανικής αιγιαλίτιδος ζώνης. Την σύγχρονη εποχή χαρακτηριστικό στη νομοθεσία περιβάλλοντος στην Δανία είναι η αναγνώριση ειδικών δικαιωμάτων στον πολίτη και ενώσεις αυτών σχετικά με το δικαίωμα στη συμμετοχή λήψης αποφάσεων, παροχής πληροφοριών, ακρόασης σε περιβαλλοντικά θέματα. Ως προς την παράβαση καθηκόντων επιμέλειας της επιχείρησης επιβάλλονται κυρώσεις για παράβαση εποπτείας και για λάθη οργάνωσης της επιχείρησης. Όσον αφορά την υποχρέωση της Δανίας να εναρμονιστεί με την νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο «κανόνας» είναι οι Οδηγίες να μεταφέρονται εντός των προθεσμιών, με «εξαίρεση» την Οδηγία 85/337 της ΕΟΚ για την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Μάλιστα έχει καθιερωθεί σύστημα υποβολής καταγγελιών σε εθνικό επίπεδο για να δημιουργηθεί η πεποίθηση στον πολίτη, ότι η ενδεχόμενη, ενώπιον της Επιτροπής της Ε.Ε., καταγγελία δεν είναι πάντα η αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος.

Στην Ιρλανδία<sup>502</sup> την ευθύνη προστασίας του περιβάλλοντος επωμίζεται το Υπουργείο Περιβάλλοντος, με τη συμβουλευτική αρωγή των Συμβουλίων Περιβάλλοντος και Ρυπάνσεως Υδάτων, αλλά για την ρύπανση από την άντληση πετρελαίου εμπλέκεται και το Υπουργείο Ενέργειας. Γενικός νόμος για την προστασία του περιβάλλοντος δεν υφίσταται, όμως υπάρχουν μερικοί που ρυθμίζουν τα επιμέρους περιβαλλοντικά θέματα. Το γεγονός ότι το 80% του πληθυσμού της Ιρλανδίας κατοικεί στις ακτές, με την παράλληλη εγκατάσταση βιομηχανικών μονάδων στην ίδια περιοχή εγκυμονεί ποικίλους κινδύνους ρύπανσης τους οποίους τα Υπουργεία Μεταφορών, Ενέργειας, Αλιείας και Περιβάλλοντος, προσπαθούν να τους ελέγξουν. Ο έλεγχος των παράκτιων υδάτων από τη ρύπανση ρυθμίζεται με τρεις νόμους, τον νόμο περί Ακτών του 1933 και τους νόμους περί Λιμένων του 1946 και του 1979, ενώ οι νομοθετικές διατάξεις περί ρυπάνσεως από πετρέλαιο και περί ιχθυοτροφείων συμπληρώνουν το νομοθετικό οπλοστάσιο. Ο νόμος περί ρυπάνσεως

<sup>500</sup> Δελιθανάση Μ., Η Ελλάδα, θαμώνας του Ευρωδικαστηρίου, εφημ. Καθημερινή, 26/06/2005 και Η Ελλάδα, μόνιμη κατηγορούμενη στο Στρασβούργο, εφημ., Καθημερινή, 26/06/2005

<sup>501</sup> Βλ. περισσότερα Βλάχος Γ., όπ.π., 1999, σελ.233-235.

<sup>502</sup> Όπ.π.,σελ.235-237.

μπορεί να είναι παλαιός (1956), όμως έχει τροποποιηθεί και το 1965 και το 1977, προβλέποντας και ποινικές κυρώσεις στο οπλοστάσιο του. Εκτός όμως της εθνικής νομοθεσίας η Ιρλανδία προσπαθεί να αντιμετωπίσει την ρύπανση και με την επικύρωση διεθνών συμβάσεων. Όσον αφορά τα απόβλητα αυτά ρυθμίζονται από διατάγματα του 1979 και 1982, που αποτελεί υιοθέτηση της κοινοτικής νομοθεσίας. Σε αυτά η ευθύνη σχεδιασμού, οργανώσεως, εγκρίσεως, επιβλέψεως, αποθηκεύσεως και ελέγχου των αποβλήτων (και των τοξικών) κατέχουν οι τοπικές αρχές.

Η Ισπανία<sup>503</sup> με το Σύνταγμα του 1978 και συγκεκριμένα το άρθρο 45 καθιερώνει το δικαίωμα απολαύσεως και διατήρησης του περιβάλλοντος, ενώ για την υπεράσπιση και αποκατάστασή του επιβάλλει την συνδρομή της συλλογικής αλληλεγγύης. Στο ίδιο άρθρο ποινικοποιεί την προσβολή του και αν η κατάσταση το επιβάλλει προβλέπει την επιβολή και διοικητικών κυρώσεων και υποχρέωσης αποκατάστασής του. Το άρθρο 149 του Συντάγματος προβλέπει ότι το Κράτος έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα της θέσπισης της βασικής νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος και οι αυτόνομες περιφέρειες να θεσπίζουν συμπληρωματικούς κανόνες προστασίας. Γενικός νόμος περί προστασίας του περιβάλλοντος δεν υπάρχει, υπάρχουν όμως ειδικοί ανάλογα με το περιβαλλοντικό θέμα και αντικείμενο προστασίας. Σημαντικοί τέτοιοι νόμοι είναι ο νόμος 22/1988 περί ακτών που ρυθμίζει την αστυνόμευση, προστασία των ακτών καθώς και την απόρριψη υγρών και στερεών αποβλήτων από την ξηρά προς τη θάλασσα, το Βασιλικό Διάταγμα 259 του 1989 «Γενικός Κανονισμός περί Απορρίψεως Επικινδύνων Ουσιών στην θάλασσα από την Ξηρά», το οποίο αποτελεί υιοθέτηση των Οδηγιών 76/464 και 82/280 της ΕΟΚ και ο νόμος 20/1986 περί τοξικών και επικινδύνων αποβλήτων, που ρυθμίζει την παραγωγή και διαχείριση των τοξικών και επικινδύνων αποβλήτων για την προστασία του περιβάλλοντος. Αξιοσημείωτο είναι ότι η Ισπανία το 2003 καταδικάστηκε για χαμηλή ποιότητα των υδάτων κολύμβησης και της επιβλήθηκε χρηματική ποινή 624.150 ευρώ ετησίως για κάθε 1% των υδάτων κολύμβησης, όπου θα διαπιστώνεται κατά την πρώτη κολυμβητική περίοδο κάθε έτους ότι η ποιότητα είναι κάτω των οριακών τιμών.<sup>504</sup>

Και στο Σύνταγμα της Ιταλίας<sup>505</sup> του 1947 υφίσταται διάταξη για την προστασία του περιβάλλοντος. Πέραν της συνταγματικής ρύθμισης, η νομοθεσία που θεσπίζεται σε εθνικό επίπεδο προβλέπει ένα πλαίσιο που συμπληρώνεται με διατάγματα που θεσπίζονται ή εκτελούνται από εθνικά ή περιφερειακά όργανα. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος έχει το ρόλο του συντονιστή, και του καθοδηγητή στην έκδοση γενικών κριτηρίων για την διαχείριση των αποβλήτων, αντιρρυπαντικών δραστηριοτήτων και του προσδιορισμού των γενικών κριτηρίων για την παροχή των σχετικών αδειών, ενώ σε περιφερειακό επίπεδο η Τοπική Μονάδα Υγείας USL (Unita Sanitaria Locale) διαθέτει τις τεχνικές και επιστημονικές δυνατότητες για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης προς τους περιβαλλοντικούς νόμους και την επιβολή αστικής, διοικητικής ή/και ποινικής κύρωσης. Σημαντικές νομοθετικές διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος υφίστανται στο ν.319/1976 περί προστασίας των υδάτων, ο οποίος όμως εξαιτίας της αδυναμίας μερικών βιομηχανιών να συμμορφωθούν με τα θεσπιζόμενα πρότυπα είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση εφαρμογής ορισμένων διατάξεων. Ο νόμος αυτός ρυθμίζει την απόρριψη υγρών ή ημίρρευστων αποβλήτων στα επιφανειακά ύδατα αλλά και στο έδαφος και υπέδαφος, προβλέποντας ποινικές, αστικές και διοικητικές κυρώσεις.

<sup>503</sup> Οπ.π., σελ.237-240.

<sup>504</sup> Η σχετική απόφαση εκδόθηκε το 1998, όμως δεν είχε λάβει τα αναγκαία μέτρα βλ. Δεληθανάση Μεφμη. Καθημερινή, 26/06/2005,όπ.π.

<sup>505</sup> Βλ. περισσότερα Βλάχος Γ., 1999, όπ.π., σελ.240-243.

Έτσι μια απόρριψη χωρίς την προβλεπόμενη άδεια μπορεί να τιμωρηθεί με πρόστιμο μέχρι 10 εκατ. λιρέτες ή με φυλάκιση μέχρι 2 χρόνια. Συμπληρωματικά αυτού του νόμου υφίσταται ο ν.689/1981, με βάση τον οποίο αν μια απόρριψη υπερβαίνει τα ελάχιστα προβλεπόμενα όρια η εταιρεία που την προκάλεσε μπορεί να αποκλειστεί από την πρόσκληση σε συμβάσεις του δημοσίου για περίοδο που ορίζει δικαστική απόφαση. Παράλληλα με τις προαναφερόμενες διατάξεις προκειμένου υιοθετηθούν οι Οδηγίες 75/442, 76/403 και 78/314 της ΕΟΚ με το π.δ.915/1982 ρυθμίζονται θέματα διαχείρισης των τοξικών και επιβλαβών αποβλήτων. Όσον αφορά την έγκαιρη εναρμόνιση της ιταλικής νομοθεσίας με την κοινοτική, για τα απόβλητα, η Ιταλία καταδικάστηκε από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, επειδή δεν διαβίβασε στην Επιτροπή εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή τεσσάρων Οδηγιών, ενώ τα σχέδια και τα προγράμματα διαχείρισης των αποβλήτων (Οδηγία 75/442/ΕΟΚ) καθώς και των επικίνδυνων αποβλήτων (Οδηγία 78/39/ΕΟΚ) δεν καταρτίστηκαν. Προβλήματα με την καθυστέρηση μεταφοράς των Οδηγιών της ΕΟΚ που παρατηρήθηκε γίνεται προσπάθεια να λυθούν με το νεότερο νόμο «La Pergola», ο οποίος προβλέπει ταχύτερους μηχανισμούς μεταφοράς. Πάντως, όσον αφορά τις παραπομπές κατά της Ιταλίας στο Δ.Ε.Κ. σχετικά με παραβιάσεις γενικά του κοινοτικού δικαίου, παρατηρεί κανείς ότι το 2004 παραπέμφθηκε για 27 περιπτώσεις, αριθμό ίδιο με την Ελλάδα, ενώ με βάση το συνολικό αριθμό παραπομπών, από το 1951, όπου εντάχθηκε στην τότε Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα, που μετεξελέγχθηκε σε Ε.Ο.Κ., κατέχει την πρώτη θέση.<sup>506</sup> Πέραν των ανωτέρω πρέπει να σημειωθεί ότι η Ιταλία έχει υιοθετήσει την ίδρυση ειδικού αστυνομικού σώματος για την άσκηση της αστυνομίας περιβάλλοντος.<sup>507</sup>

Στο Σύνταγμα του Λουξεμβούργου<sup>508</sup> μπορεί να μην υπάρχει σχετική διάταξη με την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά υπάρχει γενικός οργανικός νόμος του 1980 με αντικείμενο την διαχείριση του περιβάλλοντος. Σε αυτόν προβλέπεται μεταξύ άλλων και η καταπολέμηση της μόλυνση του ύδατος η προώθηση της υγιεινής του περιβάλλοντος εν όψει της προασπίσεως μιας ισορροπημένης οικολογίας, η εποπτεία και ο έλεγχος της εφαρμογής των νομικών και κανονιστικών διαταγμάτων, τα οποία αφορούν το περιβάλλον και την πληροφόρηση για την προστασία του περιβάλλοντος. Πέραν αυτού υπάρχει ο νόμος για την προστασία της φύσης του 1982 με σκοπό την προστασία του χαρακτήρα, της ποικιλίας και της ακεραιότητας του φυσικού περιβάλλοντος, η προστασία του φυτικού και ζωικού βασιλείου, η συντήρηση και η καλύτερευση των βιολογικών ισορροπιών, καθώς και η προστασία των φυσικών πόρων έναντι όλων των παραλλαγών για την καλύτερευση της δομής του φυσικού περιβάλλοντος γενικά. Η προστασία της φύσης γενικά ανήκει στο Υπουργείο Χωροταξίας, χωρίς όμως να αποκλείεται η συνεργασία με άλλα Υπουργεία, ενώ έχει συσταθεί και Ανώτατο Συμβούλιο για την προστασία της φύσης και των φυσικών πόρων με σκοπό τη γνωμοδότηση ή υποβολή προτάσεων προς την Κυβέρνηση σε θέματα σχετικά με την προστασία της φύσης. Το νομοθετικό οπλοστάσιο του Λουξεμβούργου περιέχει και ποινικές κυρώσεις, με συνέπεια με την επιφύλαξη άλλων περισσότερων αυστηρών διατάξεων να τιμωρούνται με ποινή φυλάκισης έως και 6 μηνών και με χρηματική ποινή ως 1.000.000 φράγκα, οι παραβάτες των διατάξεων του νόμου περί προστασίας της φύσης. Στο νομοθετικό πλαίσιο εντάσσονται και τα κατά καιρούς ισχύοντα κανονιστικά διατάγματα, σε εφαρμογή υποχρεώσεων που πηγάζουν από την υπογραφή διεθνών συμβάσεων π.χ.

<sup>506</sup> Δελιθανάση Μ., εφημ. Καθημερινή, 26/06/2005,όπ.π. και Η Ελλάδα, μόνιμη κατηγορούμενη στο Στρασβούργο, εφημ., Καθημερινή, 26/06/2005

<sup>507</sup> Αλεξιάδης Στ., 1996,όπ.π.,σελ.59

<sup>508</sup> Βλ. περισσότερα Βλάχος Γ.,1999,όπ.π., σελ.243-245.

της Διεθνούς Σύμβασης για την προστασία του Ρήνου από την χημική ρύπανση. Όσον αφορά την μεταφορά των κοινοτικών Οδηγιών σε εθνικό επίπεδο, το Λουξεμβούργο ενώ καταδεικνύει προθυμία για την μεταφορά, εντούτοις παρουσιάζει σχετικές καθυστερήσεις σε μερικούς τομείς, όπως η Οδηγία 85/337 ΕΟΚ για την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Επίσης ενώ ο «κανόνας» είναι οι καταγγελίες στην Επιτροπή για το περιβάλλον να είναι ελάχιστες, εντούτοις προβλήματα έχουν ανακύψει μόνο σε μεμονωμένες περιπτώσεις π.χ. ύδατα κολύμβησης. Στο πλαίσιο της παραβίασης γενικά κοινοτικού δικαίου και παραπομπής στο Δ.Ε.Κ., το έτος 2004, το Λουξεμβούργο παραπέμφθηκε 14 φορές, αριθμό ίδιο με την Γερμανία και Αυστρία.<sup>509</sup>

Είναι γνωστό ότι η Μ. Βρετανία<sup>510</sup> στερείται ενιαίου συνταγματικού κειμένου, με τη μορφή των υπολοίπων ευρωπαϊκών κρατών, διαθέτει όμως μια εκτεταμένη, σύγχρονη και ενιαία περιβαλλοντική νομοθεσία, υπό τη μορφή νόμων και εκδιδόμενων διοικητικών πράξεων σε εκτέλεση νόμων. Ο βασικός νόμος είναι ο νόμος περί προστασίας περιβάλλοντος του 1990, με ευρύτατο πεδίο εφαρμογής και με την εισαγωγή ενός ενοποιημένου συστήματος ελέγχου της ρύπανσης. Σύμφωνα με αυτό τον νόμο μία αρχή θα ελέγχει τις εκπομπές των ρύπων και προς τα τρία στοιχεία της φύσεως (αέρα, γη, ύδωρ) και θα εκδίδεται μία και μόνη έγκριση προς κάθε επιχείρηση-εγκατάσταση από την ίδια Αρχή (Επιθεώρηση Ρύπανσης της Αυτού Μεγαλειότητας). Στον νόμο αυτόν, πέραν των άλλων προβλέπεται η αναδιοργάνωση του Συμβουλίου Προστασίας Φύσεως και ο πολλαπλασιασμός του σε τρία (καθένα σε Αγγλία, Σκοτία και Ουαλία), με αποστολή την εκτίμηση παρόντων ή μελλοντικών οικολογικών αλλαγών. Επίσης με τον αγγλικό νόμο Integrated Pollution Control του 1991, για να επιλυθεί το πρόβλημα των αναγκαίων γνώσεων των οργάνων ελέγχου του εγκλήματος κατά του περιβάλλοντος ιδρύθηκαν τμήματα με διοικητικές και αστυνομικές δικαιοδοσίες. Ειδικότερες διατάξεις σχετικά με την θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από βιομηχανικές, γεωργικές δραστηριότητες υπάρχουν στον νόμο περί προστασίας Τροφών και Περιβάλλοντος του 1985, όπως τροποποιήθηκε με τον προαναφερόμενο νόμο του 1990 περί περιβάλλοντος και εφαρμόζεται κυρίως για τα παράκτια ύδατα. Τέλος, για ην ρύπανση από πλοία υπάρχει ο νόμος περί Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο του 1971 και ο νόμος περί Εμπορικής Ναυτιλίας του 1979, ενώ η Μ. Βρετανία έχει επικυρώσει και σημαντικό αριθμό Διεθνών Συμβάσεων μέσω του Κοινοβουλίου της.

Η Ολλανδία<sup>511</sup> με την αναθεώρηση του Συντάγματός της το 1983, περιέλαβε την προστασία του περιβάλλοντος στις διατάξεις θεμελιωδών δικαιωμάτων (Κεφάλαιο I, 1-23). Συγκεκριμένα στο άρθρο 21 αναγράφεται ότι οι αρχές οφείλουν να διατηρούν την χώρα κατοικήσιμη και να προστατεύουν και να βελτιώνουν το περιβάλλον. Το ολλανδικό νομικό σύστημα αναγνωρίζει ως πηγές δικαίου τις διεθνείς συμβάσεις, τους νόμους και τις αποφάσεις των δικαστηρίων. Επίσης με την νομοθετική εξουσιοδότηση οι τοπικές αρχές αποκτούν αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων δικαίου στον τομέα του περιβάλλοντος. Κεντρική θέση στην προστασία του περιβάλλοντος κατέχει ο νόμος γενικών διατάξεων για την περιβαλλοντική υγιεινή (Wet ABM), ο οποίος καλύπτει διάφορες πλευρές του δικαίου περιβάλλοντος. Σε αυτόν το νόμο αναφέρονται γενικές ρυθμίσεις για την έκδοση αδειών, για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, και οι προβλεπόμενες ποινές για παραβάσεις περιβαλλοντικών διατάξεων. Ο νόμος αυτός εφαρμόζεται σε έναν αριθμό ειδικότερων νόμων, οι οποίοι ρυθμίζουν ιδιαίτερα θέματα, μέσα στα οποία είναι και

<sup>509</sup> Η Ελλάδα, μόνιμη κατηγορούμενη στο Στρασβούργο, εφημ., Καθημερινή, 26/06/2005

<sup>510</sup> Βλ. περισσότερα Βλάχος Γ., 1999, όπ.π., σελ.246-249.

<sup>511</sup> Όπ.π., σελ.249-251.

ο νόμος για την Ρύπανση της Θάλασσας. Με το νόμο αυτό ρυθμίζονται η απόρριψη ουσιών στον ωκεανό από πλοία και αεροπλάνα, αλλά και η αποτέφρωση αποβλήτων στην θάλασσα από πλοία, καθώς και η απόρριψη στην θάλασσα τοξικών και μη βιοδιαλυομένων ουσιών. Άλλοι νόμοι γενικότεροι, ανάλογα με το αντικείμενο που προσπαθούν να ελέγξουν είναι ο νόμος περί Αποβλήτων 1977 (καλύπτει απόβλητα εμπορικής και μη φύσης π.χ. βιομηχανικά, οικιακά) και ο νόμος περί Πυρηνικής Ενέργειας (θέτει κανόνες για την κατοχή, χρήση, μεταφορά κι αποκομιδή πυρηνικού καυσίμου και ραδιενεργού υλικού). Δυνατότητα δημοσίευσης της καταδικαστικής απόφασης ως παρεπόμενης ποινής με στόχο την πρόληψη προβλέπεται με το άρθρο 7c WStG, ενώ ο συμψηφισμός της ζημιάς αποτελεί αντικείμενο του ποινικού δικαίου (άρθρο 8<sup>a</sup> WStrG).<sup>512</sup> Τελειώνοντας με την Ολλανδία αξίζει να σημειωθεί ότι το 2004 ο αριθμός των παραπομπών στο Δ.Ε.Κ. για παράβαση γενικά κοινοτικού δικαίου ήταν 13, το ίδιο με το Βέλγιο.

Σχετικά με την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας,<sup>513</sup> το έτος 1980 οι σημαντικότερες προσβολές του περιβάλλοντος, που μέχρι τότε ήταν διάσπαρτες σε διάφορα νομοθετήματα,<sup>514</sup> συστηματοποιήθηκαν στο 28<sup>ο</sup> Κεφάλαιο του Γερμανικού Ποινικού Κώδικα, και συγκεκριμένα από το άρθρο 324 και επόμενα, φέροντας τον τίτλο : «Αξιοποινές πράξεις κατά του περιβάλλοντος».<sup>515</sup> Για την εκ δόλου διάπραξη περιβαλλοντικών εγκλημάτων παρέχεται η δυνατότητα φυλάκισης έως 5 έτη ή χρηματικής ποινής. Για σοβαρή διακινδύνευση του περιβάλλοντος π.χ. μόλυνση του ύδατος που θέτει σε κίνδυνο τη σωματική ακεραιότητα ή ζωή προσώπου προβλέπεται φυλάκιση έως 10 έτη. Εμπειρικές έρευνες όμως έδειξαν ότι ο συχνός δράστης είναι αυτός που δεν προκαλεί σοβαρή οικολογική προσβολή και τα όρια των κυρώσεων δεν εξαντλούνται. Ως παρεπόμενες ποινές και συνέπειες δύναται να είναι η απαγόρευση άσκησης επαγγέλματος, η κατάσχεση και η έκπτωση του περιουσιακού οφέλους που αποκτήθηκε παράνομα.<sup>516</sup> Ο συμψηφισμός της ζημιάς αποτελεί ουσιαστικά στη Γερμανία αντικείμενο του Αστικού Δικαίου και του Διοικητικού. Μετά την ενοποίηση της Γερμανίας, και την από 31/08/1990 Συνθήκη Ενοποίησης της Ανατολικής Γερμανίας με την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία, κατά την οποία προβλέπεται η προστασία του περιβάλλοντος στο άρθρο 16, οφείλουν και τα δύο μέρη να επιτύχουν μια ενότητα σε τομείς του περιβάλλοντος, με πρώτη φάση την ανάληψη ολόκληρης της σχετικής ομοσπονδιακής νομοθεσίας. Τέλος όσον αφορά την μεταφορά της κοινοτικής νομοθεσίας, τα προβλήματα εστιάζονται όταν η νομοθεσία πρέπει να μεταφερθεί στα ομόσπονδα κρατίδια, τα οποία ελάχιστα συντονίζονται με τις ορισμένες κοινοτικές Οδηγίες π.χ. 78/659 για τα ύδατα και την ιχθυοκαλλιέργεια, 79/923 για τα ύδατα και τα οστρακοειδή. Πάντως η Γερμανία το 2004, παραπέμφθηκε για παράβαση γενικά του κοινοτικού δικαίου 14 φορές, ισοβαθμώντας με Αυστρία και Λουξεμβούργο,<sup>517</sup> ενώ το ίδιο έτος καταδικάστηκε σε ημερήσια χρηματική ποινή 31.680 ευρώ, γιατί η κοινότητα Bockhorn δεν σύναψε σύμβαση για αποχέτευση των λυμάτων και σε ημερήσια χρηματική ποινή 126.720

<sup>512</sup> Eser AI, 1996,όπ.π., σελ.108

<sup>513</sup> Βλ. περισσότερα Βλάχος Γ.,1999, όπ.π.,σελ.251-253.

<sup>514</sup> Κατά την περίοδο 1970-1980 στην Γερμανία είχαν καταμετρηθεί περίπου 600 νόμοι και διατάγματα που ρύθμιζαν θέματα σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος, βλ. Παπανεοφύτου Αγ., 1997, όπ.π.,σελ.236

<sup>515</sup> Χαραλαμπίκης Αρ., 1996, όπ.π.,σελ.53

<sup>516</sup> Δικαστήριο του Αμβούργου κατάσχεσε αλλοδαπό δεξαμενόπλοιο λαδιού, από το οποίο είχε αποβληθεί λάδι στη Nordsee,βλ. Eser AI, 1996, όπ.π.,σελ.108

<sup>517</sup> Η Ελλάδα, μόνιμη κατηγορούμενη στο Στρασβούργο, εφημ., Καθημερινή, 26/06/2005



ευρώ, γιατί ο δήμος Braunschweig δεν σύναψε σύμβαση για διάθεση των απορριμμάτων.<sup>518</sup>

Στο Σύνταγμα της Πορτογαλίας<sup>519</sup> και συγκεκριμένα στο άρθρο 66 με τίτλο περιβάλλον και ποιότητα ζωής, ορίζεται ότι ο πολίτης έχει δικαίωμα να ζει σε ένα περιβάλλον ανθρώπινο, υγιές και οικολογικά ισορροπημένο, έχοντας όμως ταυτόχρονα υποχρέωση να το προστατεύσει. Στο ίδιο άρθρο προβλέπει το κράτος να ιδρύει οργανισμούς έτσι ώστε η κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη της χώρας να μην απειλεί το περιβάλλον και τη βιολογική ισορροπία, και να λαμβάνονται μέτρα προληπτικά για την μόλυνση του περιβάλλοντος και το έλεγχο αυτής. Πέραν αυτού του άρθρου, και στο άρθρο 9 του Συντάγματος αναφέρεται ότι μια από τις θεμελιώδεις υποχρεώσεις του κράτους είναι η προστασία της φύσης και του περιβάλλοντος. Ως προς την παράβαση καθηκόντων επιμέλειας της επιχείρησης επιβάλλεται κύρωση για παράβαση των καθηκόντων εποπτείας καθώς επίσης και λάθη οργάνωσης της επιχείρησης. Επιπρόσθετα, σημαντική καθυστέρηση δεν παρατηρείται όσον αφορά την μεταφορά των Οδηγιών, παρόλο που σχετικά με τον τομέα των υδάτων η ισχύουσα νομοθεσία μερικές φορές δεν εφαρμόζεται και συχνά τα χρησιμοποιημένα ύδατα εκχύνονται χωρίς προηγούμενη επεξεργασία. Τέλος, στο θέμα της διαχείρισης των αποβλήτων επισημαίνεται σχετική έλλειψη, όσον αφορά τις Οδηγίες 75/442 και 78/319/ΕΟΚ.

Στο σουηδικό Σύνταγμα μέσω του Κεφαλαίου 8 παραγρ.7 όπου γίνεται αναφορά για δυνατότητα της Κυβέρνησης έκδοσης διατάξεων, κατόπιν νομοθετικής εξουσιοδότησης, σε θέματα ανάμεσα στα άλλα και προστασίας περιβάλλοντος, κατοχυρώνεται έμμεσα το δικαίωμα στην προστασία του. Ακόμη πιο αποτελεσματικά, η Σουηδία<sup>520</sup> έχει εκδώσει το 1999, Περιβαλλοντικό Κώδικα γνωστό και ως Miljobalken. Στον Κώδικα αυτόν η υποχρέωση για την προστασία του περιβάλλοντος επιμερίζεται εξ ίσου στο κράτος, τις δημοτικές αρχές και τα νομαρχιακά διαμερίσματα, με την εποπτεία όμως του κράτους πάντα. Περιέχονται γενικοί κανόνες για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και ειδικά ζητήματα, όπως είναι η προστασία της θάλασσας και τα χημικά προϊόντα, ενώ οι κυρώσεις ξεκινούν από τη μορφή του προστίμου μέχρι 500.000 σουηδικών κορωνών, έως και φυλάκιση μέχρι και δύο ετών (ως ποινική κύρωση). Σύμφωνα επίσης με το Κώδικα, όποιος ασχολείται με περιβαλλοντικά επικίνδυνες δραστηριότητες πρέπει να εφαρμόζει μέτρα ασφαλείας και να λαμβάνει όλα τα απαιτούμενα προληπτικά μέτρα για να αποτρέψει ή αποκαταστήσει ενδεχόμενες οχλήσεις, γι' αυτό απαιτείται η χορήγηση άδειας, όπου αναφέρονται οι επιβαλλόμενοι όροι, μέσα στους οποίους είναι και η περιβαλλοντική έκθεση στις τοπικές αρχές, σε ετήσια βάση για τις περιβαλλοντικά επικίνδυνες δραστηριότητες. Στο κεφάλαιο του Κώδικα περί Περιβαλλοντικής Προσβολής ο νόμος εφαρμόζεται σε αξιώσεις για αποζημίωση και προϋποθέτει ότι έχει επέλθει ζημία στο περιβάλλον, ενώ προβλέπει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις αποζημίωσης σε θύμα, το οποίο υπέστη υλικές ή σωματικές βλάβες, βάσει του νόμου αυτού πρέπει να υφίσταται σχετική ασφαλιστική κάλυψη, την οποία μια Κοινοπραξία Περιβαλλοντικής Προσβολής από πέντε μεγάλες εταιρείες σύστησαν, τα έσοδα της οποίας καλύπτονται από την εισφορά των φορέων που λειτουργούν βάση της προβλεπόμενης από το νόμο άδειας ή έστω γνωστοποίησης των επικινδύνων περιβαλλοντικά δραστηριοτήτων τους. Με την αναθεώρηση του Συντάγματος το 1995 και η Σουηδία προβλέπει σε ανώτατο επίπεδο νομοθεσίας την

<sup>518</sup> Δελθθανάση Μ., εφημ. Καθημερινή, 26/06/2005,όπ.π.

<sup>519</sup> Βλ. περισσότερα Βλάχος Γ., 1999,όπ.π., σελ.253-255.

<sup>520</sup> Βλ. όπ.π. σελ.255-258.

προστασία του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα καταγράφεται τόσο η ευθύνη του πολίτη για την φύση και την περιβαλλοντική κληρονομιά, όσο και η ευθύνη της Κυβέρνησης για την εγγύηση του δικαιώματος του κάθε πολίτη σε καθαρό περιβάλλον. Σε κατώτερο νομοθετικό επίπεδο πλήθος νόμων και διαταγμάτων ασχολούνται με ειδικά περιβαλλοντικά προβλήματα π.χ. ο νόμος του 1996 και το διάταγμα του 1997 για την προστασία της φύσης, ο νόμος 744/1989 και τα διατάγματα 675/1993 και 676/1993 για τα χημικά προϊόντα και τη βιομηχανική μεταχείριση και αποθήκευση τους αντίστοιχα, ο νόμος για την ευθύνη ατυχημάτων πετρελαίου που προκαλούνται από τα πλοία και ο νόμος 379/1974 περί ταμείου προστασίας από πετρέλαιο. Ως προς το σημείο στήριξης της ποινικής ευθύνης της επιχείρησης, ο ευρύς χώρος του αξιοποιήσιμου που καταλογίζεται στην επιχείρηση με την πράξη κάθε υπαλλήλου μιας επιχείρησης, περιστέλλεται μέσω περιορισμού με συγκεκριμένους τρόπους τέλεσης, όπως ότι το αδίκημα κατά του περιβάλλοντος πρέπει να διαπράττεται κατά την άσκηση δραστηριότητας που εμπίπτει στο χώρο της επιχείρησης, η συγκεκριμένη πράξη δεν επιτρέπεται ούτε να στρέφεται κατά της επιχείρησης, ούτε να οφείλεται σε παράβαση καθήκοντος από βαριά αμέλεια. Τέλος, υπάρχει παράβαση του καθήκοντος εποπτείας στο πλαίσιο παράβασης καθηκόντων επιμέλειας της επιχείρησης, όταν ο πραγματικός δράστης δεν ενήργησε αντίθετα προς μια ρητή εντολή.<sup>521</sup>

---

<sup>521</sup> Eser A1, 1996, όπ.π.,σελ.107-111

## **ΜΕΡΟΣ Γ΄**

### **ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η ιδιαίτερη γεωγραφική θέση της Ελλάδας, με τα διάσπαρτα νησιά, το μεγάλο ανάπτυγμα ακτών, την ανάπτυξη των θαλασσιών οδών και την περιορισμένη υδροδυναμική κυκλοφορία και ανανέωση των μεσογειακών υδάτων, σε συνδυασμό με το οικονομικό ενδιαφέρον στην εμπορική ναυτιλία και στον τουρισμό, έχει ως αποτέλεσμα η διαμόρφωση ενός κατάλληλου πλαισίου προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος να συνιστά επιτακτική ανάγκη και από οικονομικής πλευράς πέραν της προστασίας του οικοσυστήματος.

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970 δεν έχει αναπτυχθεί μία εθνική στρατηγική προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος από την Ελλάδα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν ανταποκρινόταν θετικά στις πρωτοβουλίες που είχαν αναληφθεί σε ζητήματα περιβαλλοντικής θαλάσσιας προστασίας σε περιφερειακό ή διεθνή επίπεδο. Η επισήμανση αυτή δεν αποτελεί εξαίρεση, αλλά μάλλον εντάσσεται στην γενικότερη πολιτική που ακολουθούσε η Ελλάδα γενικότερα για το περιβάλλον. Το μέχρι τότε δικαϊκό καθεστώς<sup>522</sup> χαρακτηριζόταν από έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού, κατευθυντήριων αρχών και στρατηγικών στόχων.

Το νομοθετικό πλαίσιο στηρίζονταν κυρίως σε διοικητικού χαρακτήρα διατάξεις, οι οποίες επενδύονταν κατά περίπτωση και με ποινική κύρωση, όταν κρίνονταν ότι έχριζαν ενίσχυση ή εφαρμογή τους. Σε καμία περίπτωση όμως, δεν μπορεί να γίνει λόγος για περιβαλλοντικό δίκαιο, αφού το κίνητρο για την θέσπιση των κανόνων δεν ήταν η προστασία του περιβάλλοντος αυτού καθαυτού, αλλά τόσο ο περιορισμός κινδύνων ζωής, υγείας και δυσμενών επιπτώσεων σε συγκεκριμένες

---

<sup>522</sup> Ενδεικτικά αναφέρουμε: α) το ΔΚΣΤ'/1912, περί των όρων ιδρύσεως βιομηχανικών εργοστάσιων, όπως συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε με τους ν. 2943/1922 και 3214/1955. Με το νομοθέτημα αυτό απαγορευόταν η ίδρυση εργοστασίων, καταστημάτων, αποθήκη κλπ., χωρίς την χορήγηση άδειας του αρμοδίου υπουργείου, ενώ το άρθρο 6 προέβλεπε ποινικές κυρώσεις. Για τον Παπανεοφύτου η ρύθμιση αυτή αποτέλεσε την αφετηρία πρόσδεσης ποινών κανόνων σε διοικητικά νομοθετήματα περιβαλλοντικού περιεχομένου, β) το β.δ. 15/21.10.1922, με το οποίο γενικεύθηκε η υποχρέωση λήψης άδειας για κάθε μηχανολογική εγκατάσταση, πέραν των αναφερομένων στο ν.ΔΚΣΤ'/1912, όπως επίσης και για επέκταση, μεταρρύθμιση, ανακαίνιση κλπ. των εγκαταστάσεων αυτών, με σκοπό τη λεπτομερή εξέταση των συνθηκών ίδρυσης και κατάρτισης των απαραίτητων τεχνικών όρων ασφάλειας που πρέπει να τηρηθούν για την προστασία, μεταξύ των οποίων και του κοινού από κάθε κίνδυνο, βλάβη υγείας από τη λειτουργία της εγκατάστασης, γ) το ν. 3206/1955 και το εκτελεστικό β.δ. της 27.12/12.1/1957 με τα οποία εισάγεται ο θεσμός των βιομηχανικών ζωνών στις αστικές και στις άλλες περιοχές της Ελλάδας. Με το άρθρο 1 του διατάγματος προβλέπεται η εγκατάσταση επικινδύνων για το περιβάλλον βιομηχανιών και βιοτεχνιών, αποκλειστικά σε ειδικούς και κατάλληλους χώρους υποδοχής για την εξυπηρέτηση τόσο της ακώλυτης και άνευ δεσμεύσεων ή περιορισμών, ή ανάγκης επιβολής δαπανηρών μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας βιομηχανικής ανάπτυξης, όσο και της προστασίας των κατοικημένων περιοχών των πόλεων ή άλλων περιοχών της Ελλάδας από τις δυσμενείς επιδράσεις που προκαλούνται από τις εγκαταστάσεις και λειτουργίες των βιομηχανιών και εργαστηρίων, δ) την Υ.Δ. Ειβ/221/221/22.1.1965, όπως τροποποιήθηκε με την Γ1/17381/7.12.1971, περί διαθέσεως λυμάτων και βιομηχανικών αποβλήτων, ε) το ν.δ. 4529/66 και το ν.297/76 σχετικά με την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης δια πετρελαίου του Λονδίνου 1954, όπως τροποποιήθηκε από τις αντίστοιχες διασκέψεις στην ίδια πόλη το 1962 και 1969, στ) το β.δ. 532/1967, ζ) το ν.δ. 388/1968 περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως της περί ελέγχου την Ναυσιπλοΐας και Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων Νομοθεσίας, η) το ν.δ. 420/70 περί Αλιευτικού Κώδικα, με τις ποινικές κυρώσεις να προβλέπονται στα άρθρα 4 έως 8, 17, 18, 20, 137-145 και 147, θ) το ν.δ. 915/1971 περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως της περί προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης δια πετρελαίου υπό πλοίων νομοθεσίας, ι) το β.δ. 570/1971, ια) το ν.δ. 187/1973 περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, και ιβ) το ν.δ. 191/74 κύρωση της Διεθνούς Συμφωνίας του Ramsar του 1971. Βλ. σχετικά Ρέμελης Κ., 1989, όπ.π. και Δερβέντζας, Η ρύπανση του περιβάλλοντος και η ποινική της αντιμετώπιση, Ποιν. Χρ. ΚΖ', 1977 και εισηγητική έκθεση ν.743/77.

ομάδες ανθρώπων (π.χ. περίοικους, εργαζόμενους σε βιομηχανικές ζώνες), όσο και η προστασία του φυσικού πλούτου από ορισμένες πηγές, έτσι ώστε να επιτρέπεται η οικονομική εκμετάλλευσή του από άλλες. Κατά συνέπεια οι κυρώσεις υπηρέτουσαν την εκπεφρασμένη στο περιεχόμενο βούληση του νομοθέτη, πρωτογενώς την προστασία της ζωής, υγείας κλπ. και δευτερογενώς, από την ίδια τη φύση των ρυθμίσεων, την προστασία του περιβάλλοντος.<sup>523</sup> Από αντεγκληματικής πολιτικής η νομοθεσία σε αυτό το στάδιο, συνίστατο από εγκλήματα αφηρημένης κυρίως διακινδύνευσης, αφού το βάρος εγκληματοποίησης επικεντρωνόταν σε μη συμμόρφωση σε διοικητικές διατάξεις (όρους, περιοριστικά μέτρα) που απέβλεπαν στην περιστολή των κινδυνωδών δραστηριοτήτων.

Η έντονη νομοθετική κινητοποίηση που ακολουθήθηκε τις τελευταίες δεκαετίες οφείλεται κυρίως στις διεθνείς δεσμεύσεις και υποχρεώσεις της Ελλάδας, στην αφύπνιση που παρουσιάζεται στο διεθνή χώρο για τα περιβαλλοντικά προβλήματα και στην συνειδητοποίηση των επιπτώσεων των τεχνολογικών εφαρμογών και της υποβάθμισης των περιβαλλοντικών συνθηκών στην Ελλάδα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η πολιτική που ακολουθείται στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος να κινείται σε μία μετριοπαθή στάση στήριξης της ναυτιλίας και της βιομηχανίας, χωρίς αυτό να σημαίνει αδιαφορία προστασίας σε σχέση με την προστασία του θαλάσσιου χώρου, μια που ο τουριστικός τομέας δεν επιτρέπει κάτι τέτοιο.

Πάντως το τελικό επίπεδο ανάπτυξης και υλοποίησης ρυθμίσεων για το θαλάσσιο περιβάλλον στην Ελλάδα, σε συσχέτισμό τόσο με την συμμετοχή του στην ελληνική ανάπτυξη, όσο και με την σπουδαιότητα του στην προστασία της ανθρώπινης υγείας οδηγεί στο συμπέρασμα της μη επάρκειας, αντανακλώντας ίσως ένα παγκόσμιο φαινόμενο σημαντικής απόκλισης μεταξύ περιβαλλοντικών προβλημάτων και αποτελεσματικών θεσμών επίλυσης, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η ποιότητα των θαλασσίων ελληνικών υδάτων δεν είναι από τις καλύτερες. Αντιθέτως η ποιότητα του θαλάσσιου ύδατος στην Ελλάδα συγκαταλέγεται μεταξύ των κορυφαίων στη Μεσόγειο και στην Ευρώπη και μια μορφή επιβεβαίωσης τούτου, σε διεθνή επίπεδο, είναι και η ετήσια επίσημη αναγνώριση από τους διεθνείς οργανισμούς, με τη μορφή της διάκρισης μέσω του θεσμού των «γαλάζιων σημαίων».

Με βάση το σημερινά διαμορφωμένο νομοθετικό πλαίσιο μπορεί να υποστηρίξει κανείς ότι τα μέτρα κινούνται και στο προληπτικό και στο κατασταλτικό επίπεδο και ότι η διαχείριση του προβλήματος γίνεται από το ποινικό, διοικητικό και αστικό δίκαιο.

Από το 1972 την ευθύνη για την προστασία της θάλασσας, όσον αφορά την τοπική αρμοδιότητα έχει το Υ.Ε.Ν., στο οποίο υφίσταται ειδική επιτελική Υπηρεσία με τίτλο «Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος», η οποία είναι επιφορτισμένη μεταξύ άλλων να κατευθύνει και συντονίζει την δράση των λιμενικών αρχών και των περιφερειακών σταθμών καταπολέμησης ρύπανσης<sup>524</sup> στο τομέα αυτό.

Επίσης για την καλύτερη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, τόσο στο διεθνή, όσο και στον εθνικό χώρο έχει καταρτισθεί σχέδιο άμεσου επέμβασης, γνωστό ως Contingency Plan (σε τοπικό επίπεδο και επίπεδο επικράτειας) για τις

<sup>523</sup> Για την ανάλογη αντίληψη από τη μεριά της νομολογίας βλ. Παπανεοφύτου Αγ., 1997, όπ.π.,σελ.239, με παραπομπή σε δικαστικές αποφάσεις.

<sup>524</sup> Οι περιφερειακοί σταθμοί καταπολέμησης ρύπανσης έχουν συσταθεί σε λιμάνια με αυξημένη κίνηση π.χ. για Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Ελευσίνα, Πάτρα, Βόλο, Καβάλα, Χανιά, Ίσθμια, Σύρο, Νεάπολη Βοιών κλπ.

περιπτώσεις ρύπανσης, το οποίο κατά καιρούς αναθεωρείται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις διεθνείς προδιαγραφές. Σκοπός του είναι ο συντονισμός τόσο σε προληπτικό όσο και σε κατασταλτικό επίπεδο των λιμενικών αρχών, των περιφερειακών σταθμών καταπολέμησης ρύπανσης και όλων των λοιπών φορέων για την αντιμετώπιση απειλής ρύπανσης.

Η επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου με πλωτά, εναέρια και χερσαία μέσα, σε συνδυασμό με τις επιθεωρήσεις και ελέγχους, έκτακτους και προγραμματισμένους, σε πλοία και επιχειρήσεις αποτελεί τον κύριο άξονα προληπτικής πολιτικής. Στην ίδια πολιτική εντάσσονται οι εγκαταστάσεις ευκολιών υποδοχής στην ξηρά και οι εγκαταστάσεις και συστήματα που διαθέτει το πλοίο, καθώς και η ενημέρωση και καλλιέργεια περιβαλλοντικής συνείδησης μεταξύ των πολιτών.

Στην Ελλάδα αν και υπάρχει θεσμικό πλαίσιο που προβλέπει την κατασκευή και λειτουργία ευκολιών υποδοχής και επεξεργασίας καταλοίπων,<sup>525</sup> εντούτοις η ελληνική επικράτεια δεν έχει πλήρως οργανωθεί, παρά μόνο στα μεγαλύτερα λιμάνια της,<sup>526</sup> και αυτό παρόλο που η Ελλάδα βρίσκεται εντός «ειδικής περιοχής», όπως έχει χαρακτηριστεί η Μεσόγειος, για την οποία οι απαιτήσεις για απόρριψη λειτουργικών καταλοίπων των πλοίων είναι αυξημένες. Οι δυσλειτουργίες υλοποίησης εντοπίζονται κυρίως στην οικονομική επιβάρυνση κατασκευής και λειτουργίας τέτοιων εγκαταστάσεων, ιδιαίτερα αν αναλογιστεί κανείς τον αριθμό των λιμένων της χώρας και δευτερευόντως στην έλλειψη κατάλληλου χερσαίου χώρου.

Με αναφορά στο πλοίο τα τεχνικά μέσα και οι μέθοδοι πρόληψης αναπτύσσονται σε δύο επίπεδα. Στο πρώτο επίπεδο είναι: εξοπλισμός, μέθοδοι και μέσα που εξασφαλίζουν την αποφυγή ρύπανσης, π.χ. από το ακάθαρτο έρμα (μίγμα νερού / πετρελαίου το οποίο βρίσκεται στις δεξαμενές του μετά την εκφόρτωση προκειμένου πετύχει ασφαλέστερη πλεύση), από τα κατάλοιπα πλύσης των δεξαμενών του κλπ. Στο δεύτερο επίπεδο περιλαμβάνεται η κατασκευή, ο εξοπλισμός και τα τεχνολογικά μέσα για την ασφαλή πλεύση του πλοίου προς αποφυγή σύγκρουσης, πρόσκρουσης, ρήγματος και γενικά περιστατικών ατυχηματικών που θα οδηγούσαν στην έκχυση ρυπογόνων υλικών στο θαλάσσιο περιβάλλον.<sup>527</sup>

Με αναφορά τις χερσαίες πηγές τα προληπτικά μέσα εντάσσονται σε ανάπτυξη αποχετευτικών δικτύων και εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού. Η Ελλάδα όχι μόνο δεν έχει αναπτύξει τον βιολογικό καθαρισμό τριτοβάθμιας επεξεργασίας, αλλά επικαλούμενη οικονομικές δυσκολίες, δεν έχει αναπτύξει σε πολλά μέρη και την πρωτοβάθμια επεξεργασία.

Το κατασταλτικό έργο συντονίζεται από τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος. Χρησιμοποιούνται πλωτά και χερσαία μέσα και ειδικευμένο προσωπικό. Η μέθοδος που ακολουθούνται, συνήθως για τον περιορισμό της ρύπανσης και την «απορρύπανση» της θαλάσσιας και παράκτιας περιοχής, είναι εγκλωβισμός της ρύπανσης με ειδικά υλικά (π.χ. πλωτά φράγματα) και συνεχεία αναρρόφησης με μηχανικά ή μη μέσα (π.χ. αντλίες, απορροφητικά «μαξιλάρια», ελαιόφιλα υλικά κλπ.). Σε εξαιρετικές περιπτώσεις χρησιμοποιούνται ειδικές εγκεκριμένες χημικές ουσίες για το διασκορπισμό της ρύπανσης, ενώ υπάρχουν και περιπτώσεις που δεν απαιτείται καταπολέμηση και η φυσική αυτοδιάλυση της κηλίδας επιταχύνεται με την μηχανική της διασπορά. Η επιλογή της κατάλληλης

<sup>525</sup> Marpol 73/78

<sup>526</sup> Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Ελευσίνα, Πάτρα, Κέρκυρα, Βόλο, Καβάλα, Σύρο, Ρόδο, Ηράκλειο, Χαλκίδα κ.λ.π.

<sup>527</sup> Βέβαια όταν συμβεί κάποιο ατύχημα εμφανίζονται και άλλοι μη ελεγχόμενοι παράγοντες που συντελούν στην διαφυγή ρυπογόνου υλικού στην θάλασσα.

μεθόδου απορρύπανσης και η έκταση χρήσης αυτής ποικίλη, εξαρτώμενη από τη θαλάσσια περιοχή (π.χ. κλειστή, ανοικτή θάλασσα, πλησίον ή μη κατοικημένης περιοχής), το είδος και την έκταση της ρύπανσης (π.χ. βαρέα πετρελαιοειδή, κατάλοιπα, ορυκτέλαια), τα διατιθέμενα μέσα, καιρικές συνθήκες (π.χ. ύψος κύματος, θαλάσσια ρεύματα), το χρόνο εντοπισμού, αλλά και από λοιπούς αστάθμητους παράγοντες.

Από πού όμως απορρέει αυτή η νομοθετική πολιτική στην Ελλάδα; Ποιες είναι οι πηγές δικαίου προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος;

Τα περιβεβλημένα με το κύρος της δημόσιας εξουσίας κείμενα που περιέχουν νομικούς κανόνες διαχείρισης και αντιμετώπισης του περιβαλλοντικού προβλήματος διακρίνονται ανάλογα με τη νομική τους ισχύ σε τρεις κατηγορίες. Στην πρώτη ανήκουν οι συνταγματικού τύπου πηγές, στην δεύτερη νομοθετικού τύπου και στην τελευταία οι κανονιστικού τύπου.

Αναλυτικότερα ως πηγές δικαίου μπορούν να θεωρηθούν: Το Σύνταγμα της Ελλάδας, του 1975 όπως αυτό σήμερα ισχύει μετά τις σημειωθείσες αναθεωρήσεις των ετών 1986 και 2001, το κοινοτικό δίκαιο, το διεθνές δίκαιο και οι διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες έχουν κυρωθεί νομοθετικά, ο νόμος, το νομοθετικό διάταγμα, το Προεδρικό Διάταγμα, η Κοινή Υπουργική Απόφαση, η Υπουργική Απόφαση και οι γενικές αρχές του δικαίου,<sup>528</sup> ενώ αξιοσημείωτη είναι και η νομολογία.

Ο εθνικός νομοθέτης κατά συνέπεια χρησιμοποιεί όλες τις μορφές δικαιοκτών κανόνων κινούμενος σε όλα τα δικαιικά συστήματα: ποινικό, αστικό και διοικητικό δίκαιο για να προστατεύσει το θαλάσσιο χώρο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΝΤΑΓΜΑ

Το ισχύον στην Ελλάδα Σύνταγμα, που αποτελεί την κύρια πηγή του δικαίου περιβάλλοντος, ψηφίσθηκε από την Ε΄ Αναθεωρητική Βουλή των Ελλήνων και δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 09 Ιουνίου 1975 για να τεθεί σε ισχύ ύστερα από δύο μέρες. Οι αναθεωρητικές διατάξεις που υπέστη τον Μάρτιο του 1986, ίσχυσαν από την 14<sup>η</sup> Μαρτίου του ίδιου έτους, ενώ έτερη αναθεώρηση έχουμε με το Ψήφισμα της 6<sup>ης</sup> Απριλίου 2001, από την Ζ΄ Αναθεωρητική Βουλή.

Το Σύνταγμα της Ελλάδας, για την εποχή του είναι αρκετά πρωτοποριακό, από την στιγμή που ήταν από τα ελάχιστα της εποχής του, που περιελάμβανε διάταξη για την υποχρέωση του Κράτους προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, με τη λήψη ιδιαίτερων προληπτικών ή κατασταλτικών μέτρα.

Στο Σύνταγμα 1975/86/2001 άρθρο 24 παρ. 1 προβλέπει: « Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για την διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αειφορίας...».<sup>529</sup> Αν και το άρθρο αυτό περιλαμβάνεται στο Κεφάλαιο περί Ατομικών και Κοινωνικών Δικαιωμάτων και ως εκ τούτου αποτελεί διάταξη ιδιαίτερης νομικής ισχύος, η συνταγματική προστασία του περιβάλλοντος είναι απεριόριστη;

<sup>528</sup> Παναγόπουλος Θ., 2001, όπ.π., σελ. 83-84, του ίδιου, Εγχειρίδιο Υπαλληλικού δικαίου, Αθήνα, 1999, σελ. 51 επ., Σπηλιωτόπουλος Σπ., Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου, Αθήνα, 2000, σελ. 45 επ. και Τσάτσος, Το πρόβλημα των πηγών του δικαίου, Αθήνα, 1941.

<sup>529</sup> Άλλα άρθρα του Συντάγματος, που αναφέρονται έμμεσα στην προστασία του περιβάλλοντος είναι τα άρθρα 2, 11, 18 και 106

Ο Μάνεσης διατυπώνει την άποψη, ότι τα ατομικά δικαιώματα δεν είναι τίποτε άλλο παρά ποσοστό ελευθερίας των πολιτών έναντι της δράσης της Πολιτείας.<sup>530</sup> Μιας δράσης όμως που σε κάθε περίπτωση που ο νομοθέτης υποχρεώνεται να λάβει μέτρα αντιτιθέμενα στην προστασία του περιβάλλοντος για γενικότερους λόγους δημοσίου συμφέροντος, οφείλει να παραθέτει τουλάχιστον εμπεριστατωμένη αιτιολογία. Στον παραπάνω προβληματισμό ιδιαίτερης βαρύτητας είναι και η απόφαση 2034/1978 ΣτΕ, στην οποία, έστω και με την μορφή μειοψηφίας, καταγράφηκε η άποψη ότι οι τιθέμενοι από το άρθρο 24 του Συντάγματος κανόνες είναι ισχυρότεροι σε σύγκριση με τους λοιπούς κανόνες του Συντάγματος.<sup>531</sup>

Επίσης από την νομολογία του ΣτΕ<sup>532</sup> προκύπτει ότι, το δικαίωμα στην προστασία του περιβάλλοντος όπως περιγράφεται στο άρθρο 24 του ελληνικού Συντάγματος είναι μικτό, εδραζόμενο τόσο στον κύκλο των ατομικών, όσο και στο κύκλο των κοινωνικών δικαιωμάτων. Η αδυναμία των μικτών δικαιωμάτων είναι, ότι δεν θεωρούνται ακόμη νόμοι που περιέχουν διατάξεις, ώστε να καταστούν ενεργώς απαιτητά τα δικαιώματα αυτά, ενώπιον των δικαστηρίων της χώρας. Επακόλουθο τούτου είναι η χάραξη της θετικής, αλλά και της αρνητικής προστασίας του περιβάλλοντος από το νομοθέτη, ο οποίος υποχρεούται να λάβει τις απαραίτητες πρωτοβουλίες για την βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των πολιτών, αλλά και για την αποχή από ενέργειες που υποβαθμίζουν το υφιστάμενο φυσικό περιβάλλον, με παράλληλη πρόβλεψη επιβολής κυρώσεων στους παραβάτες.

Διαβάζοντας κάποιος το συγκεκριμένο άρθρο του Συντάγματος θα μπορούσε να υποστηρίξει ότι από την παράγραφο 1, δεν προκύπτει εξουσιοδότηση από το νομοθέτη του Συντάγματος προς τον κοινό νομοθέτη για να ρυθμίσει με νόμο το ζήτημα της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, όπως για παράδειγμα αναφέρεται ρητά για την περίπτωση προστασίας δασών και δασικών εκτάσεων. Όμως το επιχείρημα αυτό εύκολα αντιπαρέρχεται από το γεγονός ότι ο νομοθέτης του Συντάγματος δεν βρίσκεται εκτός κοινωνικής και δικαιοκίνησης πραγματικότητας, γνώριζε ότι έχουν ήδη ληφθεί από τον κοινό νομοθέτη μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος, έστω και με τη μορφή διάσπαρτων ρυθμίσεων, σε διαφορετικής βαρύτητας δικαιοκίνησης κανόνες, με συνέπεια να θεώρησε «περιττή», ή ακόμα και να «παράλειψε» την εξουσιοδοτική διάταξη, αρκούμενος απλώς στο να καταγράψει την συνταγματική κατοχύρωση αυτού του δικαιώματος.<sup>533</sup> Άλλωστε σχετικά με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος ήδη αυτό, έστω και σε μερικό επίπεδο, είχε πραγματοποιηθεί από το 1966, με το Ν.Δ.4529/66, που κύρωσε την Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου 1954, για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας με πετρέλαιο.

Τελειώνοντας, επισημαίνεται ότι με το συγκεκριμένο άρθρο ο συνταγματικός νομοθέτης ενστερνίζεται τις σύγχρονες τάσεις της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, όπου η πρόληψη συνιστά μία εκ των ρυθμιστικών υποχρεώσεων.

<sup>530</sup> Μάνεσης Αρ., Ατομικές Ελευθερίες, Θεσσαλονίκη, Σάκκουλας, 1981, σελ. 10 επ.

<sup>531</sup> Ρώτης, Ν., Η συνταγματική κατοχύρωση της προστασίας του περιβάλλοντος, Τιμητικός Τόμος του ΣτΕ Ι, Αθήνα, 1979, σελ. 129, επίσης Σιούτη Γλ., Η συνταγματική κατοχύρωση της προστασίας του περιβάλλοντος, Αθήνα, 1985 και Παναγόπουλος Θ., 2001, ό.π., σελ. 176-177

<sup>532</sup> Βλ. ιδιαίτερο κεφάλαιο στο παρόν εκπόνημα, με τίτλο: Ελληνική Νομολογία και Γενικές Αρχές.

<sup>533</sup> Πρβλ. Παναγόπουλος Θ., 2001, ό.π., σελ. 177



### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Την αδυναμία της συνταγματικής διάταξης να καταστήσει ενεργό απαιτητό δικαίωμα, ενώπιον των δικαστηρίων της Ελλάδας, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος έρχονται να καλύψουν οι νόμοι, με τη χάραξη της νομοθετικής πολιτικής προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Οι τυπικοί νόμοι ψηφίζονται από την Βουλή των Ελλήνων και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως με ειδική αρίθμηση. Την ίδια ισχύ με τους τυπικούς νόμους έχουν και οι εν ισχύ αναγκαστικοί νόμοι, οι οποίοι εκδόθηκαν από όργανα της εκτελεστικής λειτουργίας για την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών, κατά παρέκκλιση από την ισχύουσα συνταγματική τάξη.<sup>534</sup> Και ο Άρειος Πάγος και το Συμβούλιο της Επικρατείας ανεγνώρισαν την ισχύ των κανόνων που θεσπίζονται με τους αναγκαστικούς νόμους, με την επίκληση του δικαίου της ανάγκης (*Salus Populi Suprema Lex Esto*), υπό την προϋπόθεση να κυρωθούν από την Βουλή,<sup>535</sup> αν και από ότι είναι γνωστό θέματα προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος δεν ρυθμίζονται με αναγκαστικούς νόμους και είναι αδύνατο στο μέλλον να εκδοθεί αναγκαστικός νόμος, λόγω αντισυνταγματικότητας, αφού με το ισχύον Σύνταγμα και συγκεκριμένα στο άρθρο 44 παρ. 1 προβλέπεται η αντιμετώπιση εκτάκτων περιπτώσεων εξαιρετικά επείγουσας και απρόβλεπτης ανάγκης να γίνεται με την έκδοση πράξεων νομοθετικού περιεχομένου, δημοσιευμένων στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αν και ο κορμός της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι ο νόμος 743/77, ως έχει τροποποιηθεί και κωδικοποιηθεί σήμερα με το Π.Δ. 55/98, εντούτοις στο παρόν κεφάλαιο θα αναφερθούμε πέραν του προαναφερόμενου νόμου και στον νόμο 1650/86 που ρυθμίζει γενικότερα την προστασία του περιβάλλοντος. Οι νόμοι αυτοί συμπυκνώνουν τις θεμελιώδεις αρχές, τους σκοπούς και τις κατευθύνσεις της ελληνικής περιβαλλοντικής πολιτικής, κατοχυρώνουν θεσμικά τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη λειτουργία των επικινδύνων για το περιβάλλον έργων και δραστηριοτήτων και συγκροτούν το βασικό πλαίσιο των μέτρων και περιορισμών για την αποτροπή της ρύπανσης και υποβάθμισής του, ενώ παράλληλα συστηματοποιούν το δικαίκο καθεστώς διασφάλισης, βελτίωσης και αποκατάστασης του περιβάλλοντος και των ειδικότερων στοιχείων του.

Επισημαίνεται επίσης ότι αναπόσπαστο μέρος του ελληνικού δικαίου περιβάλλοντος είναι και οι γενικά παραδεγμένοι κανόνες του διεθνούς δικαίου και οι διεθνείς συμβάσεις που επικυρώνονται από την Ελλάδα και οι οποίοι λόγω της ιδιαιτερότητάς τους εξετάζονται σε ιδιαίτερα κεφάλαια του εκπόνηματος.<sup>536</sup>

<sup>534</sup> βλ. Μάνεσης Αρ., *Περί αναγκαστικών νόμων*, Αθήνα- Θεσσαλονίκη, Σάκκουλας, 1963 και Παναγόπουλος Θ., 2001, *ό.π.π.*, σελ. 89.

<sup>535</sup> Υπήρξε όμως διαφοροποίηση ως προς το σκεπτικό. Το μεν Συμβούλιο της Επικρατείας δέχεται την συνταγματικότητά τους εφόσον είχαν εκδοθεί υπό περιστάσεις «εκδήλως επειγούσης, επιτακτικής και αφεύκτου ανάγκης», ενώ ο Άρειος Πάγος έκρινε ότι η κρίση κατά πόσο συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις είναι εκτός αρμοδιότητας των δικαστηρίων, βλ. *σχετ. ΣτΕ 2207/1951, 349/1952 και Α.Π. 334/150.*

<sup>536</sup> Βλ. τα κεφάλαια: «Η θέση της Ελλάδας στην διεθνή νομοθετική πολιτική» και «Η θέση της Ελλάδας στην περιβαλλοντική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης» στο παρόν εκπόνημα.

## 1. Ο Νόμος 743/77

Ο νόμος 743/77, όπως οι διατάξεις του οποίου έχουν τροποποιηθεί, αντικατασταθεί και συμπληρωθεί,<sup>537</sup> αποτελεί το νομοθετικό κορμό για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και των ακτών στη Ελλάδα.

Με τον συγκεκριμένο νόμο επιδιώκεται :

α) η καλύτερη προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος με την συμπλήρωση των νομοθετικών κενών και την καθιέρωση αυξημένων απαιτήσεων τόσο για την διοίκηση, όσο και για του πολίτες, που κατά καιρούς καθίστανται υπόχρεοι προς συμμόρφωση,

β) ο εκσυγχρονισμός των μέχρι τότε ισχυουσών διατάξεων και η δυνατότητα κωδικοποίησής τους,

γ) η οργάνωση του αρμόδιου φορέα για την εφαρμογή της πολιτικής για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και η γενικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος με την λήψη των κατάλληλων τόσο προληπτικών, όσο και κατασταλτικών μέτρων,

δ) η αναγκαία προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στα διεθνώς καθιερωμένα, και για το σκοπό αυτό επιστρατεύει από κοινού ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις, χωρίς όμως να αλλοιώνεται η μεγαλύτερη βαρύτητα των συνεπειών της ποινικής κύρωσης απέναντι στις κυρίως οικονομικού χαρακτήρα διοικητικές και πειθαρχικές. Ο νομοθέτης έτσι παραμένει πιστός την αρχή καταφυγής στο ποινικό δίκαιο μόνο όταν τα διοικητικά ή άλλης μορφής μέτρα αποδεικνύονται ακατάλληλα ή ανεπαρκή.

Στην από 15 Σεπτεμβρίου 1977 εισηγητική έκθεση που συνόδευε το νομοσχέδιο, διατυπώνεται η άποψη ότι η διεύρυνση του θαλάσσιου εμπορίου, η αύξηση κατανάλωσης πετρελαίου, η ίδρυση νέων διυλιστηρίων και επισκευαστικών βάσεων πλοίων, η επέκταση των εγκαταστάσεων και η δημιουργία πάσης φύσεως νέων βιομηχανικών μονάδων πλησίον των ακτών, πολλαπλασιάζουν τον αριθμό και το μέγεθος των διακινούμενων πλοίων και ειδικότερα των δεξαμενόπλοιων στο θαλάσσιο χώρο καθώς και γενικότερα της πηγής ρύπανσης της θάλασσας.

Κατά την εισηγητική έκθεση, επιβαλλόταν η έγκαιρη λήψη αποτελεσματικών μέτρων για την πρόληψη και καταστολή των αρκετά δυσμενών συνεπειών από τη ρύπανση της θάλασσας για την δημόσια υγεία και ολόκληρη την οικονομία. Έτσι ο νομοθέτης καταγράφει με εναργή τρόπο την σχέση της θάλασσας με την ελληνική οικονομία (εμπορική ναυτιλία και τουρισμός), πέραν της γενικότερης αντίληψης για την σχέση της με την δημόσια υγεία. Στην ίδια έκθεση γίνεται ειδική μνεία στο

---

<sup>537</sup> Οι διατάξεις του ν. 743/77 έχουν τροποποιηθεί, αντικατασταθεί και συμπληρωθεί από διατάξεις των Ν. 1085/1980 (ΦΕΚ Α' 255/80), Ν.1147/1981 (ΦΕΚ Α' 110/81), Ν.1476/1984 (ΦΕΚ Α' 136/84), Ν.1650/1986 (ΦΕΚ Α' 160/86), Π.Δ. 347/1986 (ΦΕΚ Α' 154/86), Π.Δ. 259/1988 (ΦΕΚ Α' 117/88), Π.Δ. 410/1988 (ΦΕΚ Α' 191/88), Π.Δ. 205/1990 (ΦΕΚ Α' 79/90), Ν. 1876/1990 (ΦΕΚ Α' 27/90), Ν. 2085/1992 (ΦΕΚ Α' 170/92), Ν. 2242/1994 (ΦΕΚ Α' 164/94), Ν.2252/1994 (ΦΕΚ Α' 192/94), Ν. 2412/1996 (ΦΕΚ Α' 123/96) και Π.Δ.86/1997 (ΦΕΚ Α' 72/97), οι οποίες εντάχθηκαν στην κωδικοποίηση με το Π.Δ. 55/1998. Πέραν αυτής της κωδικοποίησης, όμως έχουν γίνει και νεώτερες της κωδικοποίησης αλλαγές του νομοθετικού πλαισίου, με την θεσπισθείσα νεώτερη διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 9 του Ν. 2881/01 (ΦΕΚ Α' 16/01) που αναφέρεται στην απόδοση του επιβαλλόμενου προστίμου ή του τιμήματος από εκποίηση ναυαγίου καθώς και στην διάθεση αυτών και με την θεσπισθείσα νεώτερη διάταξη του άρθρου Μόνου του Π.Δ. 163/01 (ΦΕΚ Α' 146/01) που αναφέρεται αργότερα στο εκπόνημα και που αναπροσαρμόζει τα πρόστιμα όπως αυτά είχαν καθοριστεί με την κωδικοποιηθείσα διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου Μόνου του Π.Δ. 86/97, η οποία καταργείται.

προηγούμενο νομοθετικό καθεστώς<sup>538</sup> για την πρόληψη και καταστολή της ρύπανσης, επισημαίνεται ότι με αυτό δεν αντιμετωπίζονταν όλες οι μορφές ρύπανσης, όπως από δηλητηριώδη και τοξικές ουσίες, από λύματα, απόβλητα κλπ. με τον αποτελεσματικότερο τρόπο, ούτε προβλέπονταν τεχνικές μέθοδοι χρησιμοποίησης κατασταλτικών κατά της ρύπανσης μέτρων. Ελλείψεις επισημαίνονταν στην εισηγητική έκθεση, και σχετικά με τις υποχρεώσεις και δικαιώματα της διοίκησης, των Οργανισμών Λιμένων και Λιμενικών Ταμείων, των πλοίων, των εταιρειών πετρελαιοειδών, των ναυπηγείων, των επισκευαστικών βάσεων πλοίων, των βιομηχανιών, των παρακτίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών ή οπωσδήποτε χρησιμοποιούντων αυτές για τις λειτουργικές ανάγκες τους, ενώ σημειώνονταν ότι οι υπαίτιοι πρόκλησης ρύπανσης της θάλασσας τιμωρούνταν με διατάξεις διάσπαρτες σε διάφορα νομοθετήματα άνευ ενιαίας διαδικασίας,<sup>539</sup> και συγχρόνως περιορίζονταν σε περιστατικά ρύπανσης μόνο για πετρέλαιο από πλοία, μη προβλεπομένων αντιστοιχών κυρώσεων κατά των παρακτίων εγκαταστάσεων οι οποίες ρυπαίνουν τη θάλασσα αντίστοιχα.

Αυτό το κενό ήρθε κατά τον εισηγητή να καλύψει ο συγκεκριμένος νόμος ως ειδικό νομοθέτημα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, στηριζόμενο στο άρθρο 24 του Συντάγματος και το άρθρο ΙΧ της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου του 1954 «περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης δια πετρελαίου» (OilPol).

Στην συνεδρίαση της 28<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου του 1977 με μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου, και με την απουσία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αυτό έγινε δεκτό ομοφώνως. Αργότερα και μετά την εμφάνιση του Υπουργού, ζητήθηκε από τον ίδιο να αλλάξει το ύψος του προστίμου με ακόμη αυστηρότερο, γιατί: «η Χώρα μας...είναι κατ' εξοχήν αυστηρά και ευαίσθητος εις τα θέματα της ρυπάνσεως...». Συγκεκριμένα το νομοσχέδιο, όπως είχε κατατεθεί και ψηφισθεί, προέβλεπε από την λιμενική αρχή επιβολή πρόστιμου έως 5 εκατομμυρίων δραχμών. Με την νέα πρόταση του Υπουργού, παρέχεται το δικαίωμα στον Υπουργό Ναυτιλίας, να επιβάλει πρόστιμο ύψους μέχρι 50 εκατομμύρια. Τελικά έγινε αποδεκτό το νέο αίτημα του υπουργού και επαναδιατυπώθηκαν τα άρθρα 13 και 14.<sup>540</sup>

Στο άρθρο 1 του νόμου αυτού όπως τροποποιήθηκε και κωδικοποιήθηκε<sup>541</sup> με το Π.Δ. 55/98(ΦΕΚ 58<sup>Α'</sup>)<sup>542</sup> ορίζεται ως «περιβάλλον» το σύνολο των φυσικών και

<sup>538</sup> Συγκεκριμένα ως προηγούμενο νομοθετικό καθεστώς αναφέρονται : το Ν.Δ. 4529/1966 «περί κυρώσεως της Δ.Σ. περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης δια πετρελαίου, Λονδίνον 1954, ως αυτή τροποποιήθηκε από τη Διάσκεψη του Λονδίνου 1962, το Ν.Δ. 388/1968 «περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως της περί ελέγχου της Ναυσιπλοΐας και Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων Νομοθεσίας, το Ν.Δ. 915/1971 «περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως της περί προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης δια πετρελαίου υπό πλοίων νομοθεσίας, το Ν.Δ. 187/1973 «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» και η υπ' αριθμ. Ε1β/221/65/ Υγειονομική διάταξις «περί διαθέσεως λυμάτων και βιομηχανικών αποβλήτων» ως αυτή τροποποιήθηκε.

<sup>539</sup> Ως νομοθετικό πλαίσιο αναφέρεται το Ν.Δ. 4529/1966, Β.Δ. 532/1967, Ν.Δ. 915/1971, Β.Δ.570/1971 και Ν.Δ. 187/1973.

<sup>540</sup> Βλ. Πρακτικά Τμήματος Διακοπών, 28 Σεπτεμβρίου 1977, Συνεδριάσεις ΝΑ', σελ. 1914 και 1953.

<sup>541</sup> Η κωδικοποίηση συνέβαλε τα μέγιστα στο δικαιοκόσμο, διότι με την ένταξη σε ενιαίο κείμενο της διάσπαρτης νομοθεσίας σε νόμους, διατάγματα, υπουργικές αποφάσεις, κανονισμούς κλπ διατάξεις, γίνεται εύκολα αναζήτηση των σχετικών υποχρεώσεων και δικαιωμάτων τόσο από του διοικούμενους, όσο και από τους διοικούντες.

<sup>542</sup> Το άρθρο 2 του Π.Δ., που κωδικοποίησε σε ενιαίο κείμενο και μεταγλώττισε στη δημοτική όλες τις διατάξεις του ν.743/77 και των τροποποιήσεων του, αναφέρεται ότι σε περίπτωση νοηματικής διαφοράς επικρατεί το αρχικό κείμενο της διάταξης που κωδικοποιήθηκε. Η συμβολή του είναι όμως

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,<sup>543</sup> με συνέπεια όσον αφορά την έννοια του «περιβάλλοντος» να παρουσιάζεται μια ταύτιση των θεωρήσεων φυσικών επιστημών και ελληνικού ποινικού δικαίου.

Στο ίδιο άρθρο ορίζεται ως «ρύπανση» η παρουσία στη θάλασσα κάθε ουσίας, η οποία αλλοιώνει τη φυσική κατάσταση του θαλασσινού 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.<sup>544</sup> Η ρύπανση ως ορίζεται δεν προϋποθέτει τη διαπίστωση ότι επήλθε πράγματι κάποια βλάβη στην υγεία ανθρώπου ή στη χλωρίδα και πανίδα των βυθών, αλλά αρκεί ότι η επίμαχη ενέργεια να θεωρείται πρόσφορη (κατάλληλη) για την πρόκληση των συζητούμενων βλαβών.<sup>545</sup> Προβληματισμό ίσως γεννά το αόριστο της φράσης : « για τις προβλεπόμενες κατά περίπτωση χρήσεις του», που παραπέμπει στην αναζήτηση τόσο της τυχούσας την επίμαχη θαλάσσια περιοχή νομοθεσίας, όσο και της κατά τον οικονομικό προορισμό χρήση του θαλάσσιου ύδατος, όμως προφανώς ο νομοθέτης ήθελε να δώσει στη διάταξη μελλοντική εφαρμογή, μη θέτοντας περιορισμό στο περιεχόμενο, με την απαρίθμηση των χρηστικών δυνατοτήτων του θαλασσιού νερού.

Επίσης ως «μόλυνση» ορίζεται η μορφή ρύπανσης που χαρακτηρίζεται από την παρουσία παθογόνων μικροοργανισμών στο περιβάλλον ή δεικτών που υποδηλώνουν την πιθανότητα παρουσίας τέτοιων μικροοργανισμών, και τέλος «υποβάθμιση» η πρόκληση από ανθρώπινες δραστηριότητες ρύπανσης ή οποιασδήποτε άλλης μεταβολής στο περιβάλλον, η οποία είναι πιθανό να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οικολογική ισορροπία, στην ποιότητα ζωής και στην υγεία των κατοίκων, στην ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά και στις αισθητικές αξίες.

Από τους παραπάνω ορισμούς, διαφαίνεται ο εθνικός νομοθέτης να ταυτίζεται με τις σύγχρονες θεωρήσεις των επιστημών και να εντάσσει την οικολογική θεώρηση στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η αναγνώριση του περιβάλλοντος ως αυτοτελούς έννομου αγαθού θεωρείται από την ποινική επιστήμη, υποβοηθητική της εγγυητικής λειτουργίας του ποινικού δικαίου λόγω της μεγαλύτερης ευκολίας να αποδειχθεί η βλάβη του περιβάλλοντος, παρά ο αφηρημένος κίνδυνος για τα κατά έμμεσο τρόπο προστατευόμενα έννομα αγαθά ανθρώπινη υγεία, σωματική

---

σημαντική γιατί αποτελεί μια προσπάθεια συγκέντρωσης πλήθος ρυθμίσεων, των οποίων το σύνολο της ύλης είναι δυνατόν να μην μπορεί να εποπτευτεί.

<sup>543</sup> Ίδιος ορισμός περιβάλλοντος και στο ν. 1650/86 «Για την προστασία του περιβάλλοντος», όπως αντικατέστησε το νόμο 360/76 «Περί χωροταξίας και περιβάλλοντος» και στο ν.1327/83.

<sup>544</sup> Ο ορισμός της ρύπανσης στο συγκεκριμένο νομοθέτημα είναι νομοτεχνικά αρτιότερος από αυτόν που δίνεται στο άρθρο 2 του ν.1650/86. Εδώ ο νομοθέτης αποφεύγει τη φράση: «...μπορούν να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις...», που προσομοιάζουν με φράσεις που συναντά κανείς σε αντικειμενικές υποστάσεις των κοινώς επικίνδυνων εγκλημάτων (βλ. 279 και 281 Π.Κ.) ή σε κατηγορίες εγκλημάτων αφηρημένης ή συγκεκριμένης διακινδύνευσης, με αποτέλεσμα να εκφεύγει του προβληματισμού που αναπτύχθηκε για το άρθρο 28 παρ. 1 του ν. 1650/86, (βλ. σχετικό κεφάλαιο του παρόντος εκπονήματος) για το αν αποτελεί έγκλημα βλάβης ή διακινδύνευσης. Ο προβληματισμός αυτός για την σύσταση εγκλήματος βλάβης ή διακινδύνευσης δεν είναι καθαρά δογματικής σκοπιμίας, αντιθέτως ενδιαφέρει το κοινωνιολόγο και εγκληματολόγο η μορφή της εθνικής δικαιοπολιτικής που αναπτύσσεται στο τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος, και ο βαθμός εγκληματοποίησης που επιδιώκεται.

<sup>545</sup> Αναγνωστόπουλος Ηλ., 1996,όπ.π., σελ.84

ακεραιότητα, ιδιοκτησία κλπ.<sup>546</sup> Η οικολογική αυτή θεώρηση του θαλασσιού περιβάλλοντος ως αυτοτελούς έννομου αγαθού υπαγορεύεται από την εμπέδωση στο νομοθέτη μιας νέας οικολογικής ηθικής, μιας οικολογικής προσέγγισης,<sup>547</sup> όπου το περιβάλλον ανάγεται σε κοινωνικό- υπερατομικό αγαθό, σπάζοντας τους δεσμούς του με τα άλλα έννομα αγαθά (ανθρώπινη ζωή, σωματική ακεραιότητα κ.λ.π) και αυτονομείται σε σχέση με τον άνθρωπο, εγκαταλείποντας έτσι την παραδοσιακή ανθρωποκεντρική σύλληψη.<sup>548</sup>

Σύμφωνα με το άρθρο 2, ο νόμος εφαρμόζεται στα ελληνικά χωρικά ύδατα,<sup>549</sup> στις ακτές και στα λιμάνια, σε πλοία ανεξαρτήτου σημαίας και χωρητικότητας (δεξαμενόπλοια και λοιπά), ενώ εφαρμόζεται και στην ανοιχτή θάλασσα, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων των διεθνών συμβάσεων, που ρυθμίζουν στο συγκεκριμένο θέμα. Επίσης και τα πολεμικά πλοία ανεξαρτήτου σημαίας υποχρεώνονται να εφαρμόζουν τις διατάξεις για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας, σε περιοχές δικαιοδοσίας της Ελλάδας.

Κατά το άρθρο 3, απαγορεύεται η απόρριψη κάθε είδους πετρελαίου, πετρελαιοειδών μιγμάτων, επιβλαβών ουσιών ή μιγμάτων αυτών, αποβλήτων, λυμάτων και απορριμμάτων στις ακτές και στα χωρικά ύδατα, από τα οποία μπορεί να προκύψει ρύπανση της θάλασσας, ενώ η απόρριψη στην ανοιχτή θάλασσα πετρελαιοειδών και άλλων ρυπαντικών ουσιών απαγορεύεται, με την επιφύλαξη εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων. Εξαιρέσεις για την απόρριψη ουσιών στη θάλασσα προβλέπονται από το νόμο, όμως πρέπει να προηγείται άδεια από την αρμόδια Αρχή και μόνο εφόσον δεν υπάρχει κίνδυνος ρύπανσης, ως απαράβατος όρος.

Στο άρθρο 4 θεσπίζονται υποχρεώσεις για τα πλοία που καταπλέουν στα ελληνικά λιμάνια, όρμους και αγκυροβόλια, ενώ στο άρθρο 5 για τις εγκαταστάσεις φόρτωσης πετρελαιοειδών και επισκευής πλοίων προς αποφυγή ρύπανσης. Στα άρθρα 7 και 8 καθιερώνεται ουσιαστικός έλεγχος για την αποφυγή πρόκλησης ρύπανσης από δεξαμενόπλοια και λοιπά πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες, τα

<sup>546</sup> Χαραλαμπίκης Αρ., 1996, όπ.π.,σελ.43,και Καϊάφα, Γκμπάντι Μ., 1987,όπ.π., σελ.110, Μανωλεδάκης, Ποινικό Δίκαιο. Επιτομή γενικού μέρους, τομ.Β', 1989, σελ.107,Παπανεοφύτου Αγ., Ποινικό Δίκαιο, Κράτος και Τεχνολογικοί Κίνδυνοι, τομ. Α', εκδ. Σάκκουλας Αντ., 1997,σελ.243.

<sup>547</sup> Με την άποψη που θέλει το περιβάλλον ως αυτοτελές έννομο αγαθό συντάσσονται :Μανωλεδάκης Ι., 1985,όπ.π., σελ. 100-101, Κανινιάς Σ., Ποιν. Χρονικά ΛΓ, όπ.π., Σακελλαρόπουλος Αλ., 1985,όπ.π., Βασιλείου Κ., όπ.π.

<sup>548</sup> Σύμφωνα με την ανθρωποκεντρική προσέγγιση το περιβάλλον προστατεύεται ως φυσική προϋπόθεση των ατομικών έννομων αγαθών της ανθρώπινης ζωής και υγείας, με τα οποία άλλοτε δευτερευόντως και επικουρικά και άλλοτε κυριαρχικά αναγνωρίζεται ταυτόχρονα η σύνδεσή του. Βλ. Αλεξιάδη Στ., Αρμ.1976,όπ.π., σελ.554-555. Επίσης Χαραλαμπίκης Αρ., 1996, όπ.π.,σελ.43 και Γιαννόπουλος Ευαγ. 1987,όπ.π., σελ.644 επ.

<sup>549</sup> Σύμφωνα με το ν. 230/36 η αιγιαλίτιδα ζώνη έχει πλάτος 6 ναυτικά μίλια. Με το παρόν καθεστώς στο Αιγαίο, το 35% της θαλάσσιας περιοχής ανήκει στην Ελλάδα, το 9% ανήκει στην Τουρκία, ενώ το 56% αποτελεί ανοιχτή θάλασσα. Η επέκταση της ελληνικής χωρικής θάλασσας στα 12 ν.μ., όπως προβλέπεται από το αρθρ.139 του Ν.Δ. 187/73 θα έχει ως συνέπεια τη συνένωση των ανατολικών ελληνικών νησιωτικών συμπλεγμάτων, Δωδεκανήσου, Σάμου, Χίου και Λέσβου, με τις Κυκλάδες, αφήνοντας ζώνες ανοιχτής θάλασσας κατά μήκος των βορείων ακτών της Κρήτης και της θαλάσσιας περιοχής που ορίζεται από το τρίγωνο Λήμνου, Λέσβου και Σκύρου. Παρόλο που ο καθορισμός των 12 ναυτικών μιλίων είναι κατοχυρωμένος από τη διεθνή νομοθεσία και πρακτική, το εγχείρημα επέκτασης είναι περισσότερο πολιτικό, παρά νομικό, διότι ίσως αποτελέσει έναυσμα για πιθανές αντιπαλοότητες, με δεδομένο ότι η Τουρκία, προβάλλει σε επίσημο επίπεδο, το εγχείρημα της στέρησης διεξόδου προς την ανοιχτή θάλασσα, μια και το Αιγαίο θα παρουσιάσει την εικόνα μιας κλειστής θάλασσας, αν και ο κύριος παράγοντας είναι οι άμεσες επιπτώσεις στην οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Τουρκία διαθέτει αιγιαλίτιδα ζώνη 12 ν.μ. στη Μαύρη Θάλασσα και τη Νοτιοανατολική Μεσόγειο προς τις ακτές της Κύπρου.

οποία έχουν υποστεί ζημιά ή ατύχημα και πρόκειται να καταπλεύσουν, λόγω ανωτέρας βίας, σε ελληνικούς λιμένες ή όρμους, ενημερώνοντας την οικεία Αρχή. Επίσης τα πλοία αυτά έμφορτα ή άφορτα υποχρεώνονται να συμμορφώνονται με τα υποδεικνυόμενα από τη λιμενική αρχή προστατευτικά μέτρα, σχετικά με την ασφαλή διέλευση ή προσέγγιση σε λιμένες ή όρμους για την αποτροπή τυχόν κινδύνων προκλήσεως ρύπανσης συνέπεια ατυχήματος. Δίνεται επίσης η δυνατότητα απαγόρευσης εισόδου στα ελληνικά χωρικά ύδατα των προαναφερομένων πλοίων που έχουν υποστεί ζημιά, φθορά ή ατύχημα, χωρίς προηγούμενη συμμόρφωση τους με τα προστατευτικά μέτρα που υποδεικνύονται από την Αρχή.

Το άρθρο 9 του νόμου αναφέρεται στις χερσαίες και πλωτές ευκολίες υποδοχής, για τους όρους και προϋποθέσεις αναγνώρισής τους και για τον έλεγχό τους.

Οι υποχρεώσεις των υπευθύνων ρύπανσης καταγράφονται στο άρθρο 11. Συγκεκριμένα σε περίπτωση ρύπανσης ή πιθανού κινδύνου πρόκλησης, 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 Εμπορικής Ναυτιλίας 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 αδυναμίας ανάληψης των αναγκαίων μέτρων, υποχρεούνται να αναθέσουν τις εργασίες σε αναγνωρισμένες επιχειρήσεις. Η χρησιμοποίηση των μέσων που ανήκουν σε Οργανισμούς και ιδιώτες γίνεται πάντοτε κάτω από τον έλεγχο της Αρχής, ενώ οι σχετικές δαπάνες βαρύνουν το πλοίο ή την εγκατάσταση και αυτόν που με οποιονδήποτε τρόπο προκάλεσε τη ρύπανση. Οι αναγνωρισμένες επιχειρήσεις καταπολέμησης της ρύπανσης έχουν όλες τις ευθύνες του εντολοδόχου τους για τη λήψη των προβλεπόμενων μέτρων πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης και εκτελούν τις σχετικές εργασίες κάτω από την εποπτεία και σύμφωνα με τις υποδείξεις της Αρχής, με ποινή ανάκλησης της άδειας που τους έχει χορηγηθεί.

Το άρθρο 12 ρυθμίζει την εξασφάλιση απαιτήσεων. Συγκεκριμένα για την αποκατάσταση ζημιών που έχουν προκληθεί από ρύπανση, καθώς και για τις δαπάνες που έχουν γίνει για την αποτροπή ή την εξουδετέρωση αυτής, υπεύθυνος είναι αυτός που προκάλεσε υπαίτια τη ρύπανση και μαζί με αυτόν ευθύνονται για: α) τα πλοία, οι πλοίαρχος, πλοιοκτήτης, εφοπλιστής, διαχειριστής του πλοίου στην Ελλάδα και για πλοία που ανήκουν σε ανώνυμες εταιρείες και ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου καθώς και ο διευθύνων σύμβουλος, β) τις εγκαταστάσεις, ο ιδιοκτήτης αυτός που την εκμεταλλεύεται, και αν ανήκει σε εταιρία ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου και ο διευθύνων σύμβουλος, καθώς και όποιος γενικά εκπροσωπεί τη μονάδα που ρυπαίνει. Οι δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν το δημόσιο και οι Ο.Τ.Α. για την αποτροπή ή την αντιμετώπιση της ρύπανσης καταλογίζονται με αιτιολογημένη απόφαση της Αρχής σε βάρος των υπευθύνων που προκάλεσε τη ρύπανση και των συνυπευθύνων, ενώ για την εξασφάλιση της καταβολής των δαπανών αντιμετώπισης της ρύπανσης μπορεί να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου.<sup>550</sup>

Πρέπει να επισημανθεί ότι όπως προείπαμε με το συγκεκριμένο άρθρο (το δωδέκατο) καθιερώνεται η υποκειμενική ευθύνη, δηλ. η καταβολή της αποζημίωσης γίνεται μόνον όταν η ρύπανση έγινε υπαίτια, δηλαδή από δόλο ή αμέλεια. Πρέπει

<sup>550</sup> Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο ο απόπλους μπορεί να επιτραπεί αν κατατεθεί εγγυητική επιστολή τράπεζας ή Letter of Undertaking του ασφαλιστικού οργανισμού στον οποίο είναι ασφαλισμένο το πλοίο.

δηλαδή να αποδειχτεί και η ρύπανση, και η υπαιτιότητα του συγκεκριμένου προσώπου, χωρίς να τίθεται ανώτατο όριο. Η διεθνής σύμβαση των Βρυξελλών για την Αστική Ευθύνη από ρύπανση πετρελαιοειδών, την οποία έχει κυρώσει η Ελλάδα με το ν. 314/76, και αφορά ρύπανση από πλοία και μόνο από πετρέλαιο, προβλέπει την αντικειμενική ευθύνη,<sup>551</sup> δηλαδή ο πλοιοκτήτης οφείλει αποζημίωση για τη ρύπανση είτε ευθύνεται για αυτή, είτε όχι, ορίζοντας όμως ανώτατο όριο. Η αντικειμενική ευθύνη προωθείται ως τάση διεθνώς τις τελευταίες δεκαετίες. Μάλιστα αυτή την διεθνή τάση εκφράζει στο εσωτερικό δίκαιο και ο ν. 1650/86, για την προστασία του περιβάλλοντος, που αναπτύσσεται παρακάτω. Προβληματισμό λοιπόν γεννά το γεγονός πως ο εθνικός νομοθέτης με το ν. 743/77 εισάγει την υποκειμενική ευθύνη, όταν ένα χρόνο νωρίτερα καθιέρωνε την αντικειμενική, όπως επίσης και αργότερα στο γενικότερο για το περιβάλλον νομοθέτημα, την αντικειμενική ευθύνη αποδεχόταν. Αποτελεί ένα εξ αμελείας ατόπημα του νομοθέτη του ν.743/77, που αντιπαραβαλλόμενο με την λοιπή έννομη τάξη στην Ελλάδα δημιουργεί ασάφειες και αντιφατικότητα, επιβεβαιώνοντας έτσι την αναπτυσσόμενη, στο χώρο που περιβαλλοντικού δικαίου περισσότερο και λιγότερο στο τομέα της θαλάσσιας προστασίας, κριτική για έλλειψη συγκροτημένης και με σταθερό πλαίσιο, νομοθετική πολιτική; Ή μια συνειδητή επιλογή για την ελάφρυνση των ευθυνών της ελληνικής ναυτιλίας σε περιστατικά ρύπανσης; Μήπως η έλλειψη διορθωτικής κίνησης του νομοθέτη του ν. 743/77, μάλλον ενισχύει την δεύτερη θεώρηση;

Ανεξάρτητα των παραπάνω οι προαναφερόμενες διατάξεις, θέτουν το ερώτημα του τι θα εφαρμοστεί στην περίπτωση ρύπανσης από πετρέλαιο.

Οι κυρώσεις που προβλέπονται στο ν. 743/77 κινούνται στο ποινικό, διοικητικό και πειθαρχικό χώρο του δικαίου, οι οποίες όταν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις επιβάλλονται και αθροιστικά. Το άρθρο 13 του κωδικοποιημένου νόμου προβλέπει στην παράγραφο 1 ότι οι παραβάτες του συγκεκριμένου νόμου, της «Σύμβασης»<sup>552</sup> και των Προεδρικών Διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων που εκδίδονται σε εκτέλεση αυτών, τιμωρούνται με τις ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις ως αναλύονται στο άρθρο.

Συγκεκριμένα προβλέπονται φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών, σε αυτούς που από πρόθεση προκαλούν σοβαρή ρύπανση. Επίσης η διακεκριμένη μορφή της σοβαρής ρύπανσης συντρέχει, όταν προκύψει κίνδυνος ζημιάς ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα, τα οποία δεν ορίζονται από τον νομοθέτη, επειδή ήθελε θεωρηθεί ότι ως «πράγματα» εννοούνται τα «ξένα πράγματα» και ως «πρόσωπα» η βλάβη της υγείας προσώπων παραπέμποντας, στα άρθρα 264, 268, 270, 309 κ.α. του Π.Κ. Με τη διάταξη αυτή συνίσταται έγκλημα συγκεκριμένης διακινδύνευσης,<sup>553</sup> και το κατώτατο όριο φυλάκισης διαμορφώνεται σε ένα έτος.

Για τον Χαραλαμπάκη η παραγρ. 1 του άρθρου 13 έχει διττή νομοτυπική μορφή. Όσον αφορά το οικολογικό στοιχείο, «...προκαλούν σοβαρή ρύπανση...» υφίσταται έγκλημα βλάβης, όσον αφορά όμως τον άνθρωπο ή περιουσιακά αγαθά «...αν από τη πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος ζημιάς ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα...» υφίσταται έγκλημα διακινδύνευσης. Πέραν όμως των παραπάνω, το γεγονός ότι ο ορισμός της ρύπανσης όπως δίνεται στο άρθρο 1 εδαφ. ιδ' αυτού του

<sup>551</sup> Για την καθιέρωση της αντικειμενικής ευθύνης βλ. Παπανεοφύτου Αγ., 1997,όπ.π., σελ.92-105

<sup>552</sup> Στο άρθρο 1 του κωδικοποιημένου, με το Π.Δ. 55/1998, νόμου 743/77 ορίζεται ως «Συμβάσεις» : «Οι Διεθνείς Συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα και ισχύουν, μαζί με τα Πρωτόκολλα, τα Παραρτήματα και τα προσθήκες τους και που αναφέρονται με κάθε τρόπο σε θέματα ρύπανσης της θάλασσας και γενικά προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος»

<sup>553</sup> Επιχείρημα και εκ του άρθρου 28 παρ. 3 του ν. 1650/86 βλ σχετική προβληματική Χαραλαμπάκης Αρ.,1996, όπ.π., σελ43-54.

νόμου, και συγκεκριμένα η ύπαρξη του διαζευκτικού στοιχείου,<sup>554</sup> ανεξαρτητοποιεί της προστασίας, το οικολογικό στοιχείο από την διακινδύνευση άλλων εννόμων αγαθών.<sup>555</sup> Από την θεώρηση αυτή που δεν απαιτεί *prima facie* την συνδρομή άλλης προϋπόθεσης του αξιόποινου της συμπεριφοράς εκτός από την προσβολή του ίδιου του περιβάλλοντος,<sup>556</sup> διαφαίνεται ο προοδευτικός για την εποχή του χαρακτήρας του νόμου και ο συγχρονισμός του με τις νέες τάσεις προστασίας του περιβάλλοντος όπου το τελευταίο απολαμβάνει της αυτοτελούς προστασίας του ποινικού δικαίου.

Ο Μανωλεδάκης εύστοχα παρατηρεί ότι με τον ν. 743/77 το θαλάσσιο περιβάλλον ανάγεται σε αυτοτελές έννομο αγαθό και η προσβολή του αποτελεί πλημμέλημα, ανεξάρτητα από την ενδεχόμενη βλάβη στα έννομα αγαθά της υγείας ή της ιδιοκτησίας των ανθρώπων, που αποτελεί ως διατυπώνεται μια επιβαρυντική περίπτωση.

Στην περίπτωση αμέλειας, οι υπαίτιοι τιμωρούνται με ποινή φυλάκισης χωρίς κατώτατο όριο, ενώ το σημαντικότερο είναι ότι σε αυτή την περίπτωση, προβλέπεται και η δυνατότητα απαλλαγής από κάθε ποινή, αν οι υπαίτιοι της πράξης, με δική τους πρωτοβουλία, εξουδετερώσουν τη ρύπανση και αποτρέψουν κάθε βλάβη ή ζημία, ή αν με γρήγορη αναγγελία προς τις Αρχές συντελέσουν στην εξουδετέρωση της ρύπανσης, καταβάλλοντας ταυτόχρονα τις συναφείς δαπάνες, οι οποίες δημιουργήθηκαν.

Το γεγονός ότι ο ν.743/77, ενώ διαμορφώνει όρους αναγωγής της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε αυτοτελές έννομο αγαθό, προβλέπει για τους δράστες της σοβαρής ρύπανσης από αμέλεια<sup>557</sup> δυνητικά, την άφεση του αξιόποινου υπό προϋποθέσεις,<sup>558</sup> καθώς επίσης ότι στον ίδιο νόμο μένουν ατιμώρητες ποινικά οι μικρού βαθμού ρυπάνσεις (μη σοβαρές), οι οποίες όμως συσσωρευτικά μπορούν να επιφέρουν μεγάλου μεγέθους ρυπάνσεις, δημιουργεί προβληματισμό για το αν αναδεικνύεται μια προσπάθεια αποφυγής εμπλοκής με την ποινική δικαιοσύνη των ομάδων που λόγω της επιχειρηματικής ιδιότητας που επιτελούν είναι δυνάμει φορείς πηγών ρύπανσης.

Ο Παπανοφύτου θεωρεί ότι προσπάθεια απεμπλοκής ορισμένων ομάδων γίνεται και με το γεγονός ότι δεν δίδονται ποινικά και οι παραβάσεις υποχρεώσεων και απαγορεύσεων προστατευτικών όρων αυτού του νομοθετήματος (αρθρ. 3-8 και 11). Κάτι τέτοιο όμως θεωρείται ότι εγκυμονεί κινδύνους για μια υπερβολική εγκληματοποίηση. Κατά τον Αναγνωστόπουλο, ο παραπάνω περιορισμός στην «σοβαρή ρύπανση» είναι συνεπής προς τη φύση του ποινικού δικαίου ως *ultima ratio*.<sup>559</sup> Άλλωστε νομικές ρυθμίσεις άλλου δικαιοσύνης συστήματος πέραν του ποινικού π.χ. οι αυστηρές διοικητικές κυρώσεις, η επιβολή προστίμου, απαγορεύσεις προσωρινής ή οριστικής λειτουργίας μιας επιχείρησης κλπ σε μια

<sup>554</sup> «Ρύπανση» η παρουσία στη θάλασσα κάθε ουσίας, η οποία αλλοιώνει τη φυσική κατάσταση του θαλασσινού 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.

<sup>555</sup> Όπως θα παρατηρήσουμε αργότερα σε σύγκριση με τον ορισμό της έννοιας στο νόμο 1650/86, όπου τέτοια ανεξαρτητοποίηση δεν υπάρχει.

<sup>556</sup> Βλ. Καϊάφα-Γκμπαντι Μ., 1987, ό.π.,σελ.108 επ., Ρέμελης Κ., 1989, ό.π.,σελ.156 επ. και το ν.743/77 βλ. Μανωλεδάκης Ι., 1981,ό.π.,σελ.17-18 καθώς και την εισηγητική έκθεση του ν.743/77 στην οποία ρητά αναφέρεται η σημασία του έννομου αγαθού «περιβάλλον» για την κοινωνική ζωή βλ. Παναγοπούλου-Μπέκα Γ., 1992,οπ.π., σελ. 115.

<sup>557</sup> Αρθρ.13 παρ.1<sup>α</sup>, ii εδαφ.β'

<sup>558</sup> Όσον αφορά τις διοικητικές κυρώσεις δεν προβλέπεται απαλλαγή από αυτές του εξ αμελείας υπαιτίου σε καμιά περίπτωση.

<sup>559</sup> Αναγνωστόπουλος Ηλ., 1996, ό.π.,σελ.85 και του ίδιου, Η ποινική προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, Νόμος και Φύση 2/94,σελ.439



οικονομικοκρατούμενη κοινωνία, όπως είναι η δική μας, δεν μπορούν να αναπληρώσουν τα παραπάνω και να αποτρέψουν επαρκώς τον δυνάμει δράστη;

Η αντιμετώπιση ποια ρύπανση είναι σοβαρή και ποια όχι, δεν μπορεί παρά να είναι περιπτώσιολογική από τη στιγμή που στο νομοθέτημα δεν υπάρχει αντίστοιχος ορισμός. Αρμόδια να κρίνουν είναι τα δικαστήρια. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι σοβαρή ρύπανση συνιστά η θόλωση του θαλάσσιου ύδατος και η ανάπτυξη παθογόνων μικροοργανισμών με συνακόλουθη μείωση της ποσότητας του οξυγόνου, που είχε ως συνέπεια να προκληθεί ζημιά στα φύκια, οστρακοειδή και στα δίχτυα των ψαράδων,<sup>560</sup> η απόρριψη αποβλήτων χαρτοβιομηχανίας εκ χρωστικών και χημικών ουσιών στην ακτή,<sup>561</sup> και η εκβολή αποχετευτικών λυμάτων ξενοδοχείου χωρίς επεξεργασία στη θάλασσα.<sup>562</sup>

Τα δικαστήρια όμως, καλούνται να αποφασίσουν στην πράξη, σε όσες περιπτώσεις οι διοικητικές αρχές παρέπεμψαν την υπόθεση σε αυτά. Όπως χαρακτηριστικά επισημαίνει σε έρευνα η Παναγοπούλου-Μπέκα, το 1986, επί συνόλου δείγματος 112 περιπτώσεων θαλάσσιας ρύπανσης οι 98 δεν αξιολογήθηκαν από τις παραπάνω αρχές ως «σοβαρές» και επιβλήθηκαν διοικητικά μόνο πρόστιμα.<sup>563</sup> Την άποψη αυτή ενισχύει και το γεγονός ότι υποθέσεις ρύπανσης που απασχόλησαν τα ποινικά δικαστήρια είναι ελάχιστες δημοσιευμένες στον νομικό τύπο.<sup>564</sup> Όσο λοιπόν είναι δυνατόν να ελεγχθούν οι δημοσιευμένες στο νομικό τύπο αποφάσεις επιβολής ποινικών κυρώσεων για παραβάσεις ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, φαίνεται ότι σε μικρό βαθμό έχουν τα ποινικά δικαστήρια ασχοληθεί και ακόμη μικρότερο εκδώσει καταδικαστικές αποφάσεις, σε σχέση με την παρουσιαζόμενη στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο ρύπανση.

Επιπρόσθετα με την φράση της διάταξης του άρθρου 13 παράγραφο 1: «...Οι παραβάτες...και των προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων που εκδίδονται σε εκτέλεση αυτών...» αναπτύχθηκε προβληματισμός και τέθηκε το θέμα εμφάνισης νόμων που παραδοσιακά χαρακτηρίζονται ως «λευκοί». Συγκεκριμένα για το αν οι ποινικές κυρώσεις που περιέχονται εδώ, αφού παραπέμπουν και σε διατάξεις άλλων νομοθετημάτων που έχουν ή πρόκειται να εκδοθούν για τον καθορισμό των στοιχείων της αξιόποινης συμπεριφοράς, συνιστούν «λευκό νόμο». Ξεκινώντας από την αρχή ότι θέμα συνταγματικής νομιμότητας δεν τίθεται στις περιπτώσεις εκείνες όπου τα στοιχεία της εγκληματικής συμπεριφοράς περιέχονται σε άλλο υπάρχοντα κανόνα δικαίου, στον οποίο παραπέμπει ειδικά ο λευκός ποινικός νόμος, αφού η αξιόποινη πράξη για την οποία επιβάλλονται οι ποινικές κυρώσεις είναι ορισμένη όπως επιτάσσει το άρθρο 7 παραγρ. 1 του Συντάγματος, μπορούμε επίσης να καταλήξουμε ότι η παρούσα διάταξη δεν αντιστρατεύεται το άρθρο 7 παραγρ. 1 του Συντάγματος και δεν μπορεί να θεωρηθεί αντισυνταγματική, αφού η νομοθετική διατύπωση περιγράφει με σαφή τρόπο τα όρια και το είδος των ποινικών κυρώσεων, καθώς επίσης και το αντικείμενο της προστασίας (θαλάσσιο περιβάλλον) μαζί με το είδος της προσβολής (ρύπανση). Κατά συνέπεια έχουμε οριοθέτηση του είδους της κοινωνικής συμπεριφοράς της οποίας την ποινικοποίηση θέλει ο νομοθέτης σε συνδυασμό με τη σαφή περιγραφή του πλαισίου ποινών.

<sup>560</sup> Α.Π. 733/84, βλ. Ποιν. Χρον. ΛΕ', σελ.36

<sup>561</sup> Α.Π. 1439/83 βλ. Ποιν.Χρον. ΛΔ', σελ. 485

<sup>562</sup> Α.Π. 1371/83 βλ. Ποιν.Χρον. ΛΔ', σελ. 296

<sup>563</sup> Παναγοπούλου Μπέκα, 1992,όπ.π., σελ.170-171 και 180-181.

<sup>564</sup> Βλ. ΑΠ 813/80, Ποιν. Χρ. Λ', 1980, σελ.880, Πλημ. Ρόδου1004/81, Ποιν.Χρ.ΛΑ', 1981, σελ.597, ΑΠ.1371/83, Ποιν.Χρ. ΛΔ', 1984, σελ.296, ΑΠ.1493/83, Ποιν.Χρ.ΛΔ', 1984, σελ.485, ΑΠ.213/84, Ποιν.Χρ.ΛΔ', 1984, σελ.787, ΑΠ 733/84, Ποιν.Χρ.ΛΕ', 1985, σελ.36, ΑΠ807/89(Βουλ.), Ποιν. Χρ. Μ', 1990, σελ.174, ΑΠ326/92, Ποιν.Χρ.ΜΒ', 1992, Σελ.439.

Από τη στιγμή, που με το υπάρχον νομοθετικό καθεστώς, η διαδικασία των κατ' εξουσιοδότηση κανονιστικών πράξεων, κινείται στο όριο της συνταγματικής νομιμότητας, υφίσταται η δυνατότητα στο μηχανισμό της εκτελεστικής εξουσίας, που διαθέτει την οργανωτική υποδομή και το εξειδικευμένο προσωπικό, να ανταποκριθεί στην πολυπλοκότητα και τις απαιτήσεις τεχνογνωσίας της ρυθμιστέας ύλης πιο άμεσα, σε σχέση με την ψήφιση ενός νόμου, ή τροπολογίας προϋπάρχοντος, με όλες τις αδυναμίες περί διακρίσεως νομοθετικής και εκτελεστικής εξουσίας ενέχει το παραπάνω γεγονός.<sup>565</sup>

Στο διοικητικό επίπεδο το άρθρο 13 του ν.743/77, όπως κωδικοποιήθηκε με το Π.Δ. 55/1998, καθορίζονται τα ανώτατα όρια επιβολής προστίμου, τα οποία μετά τη διάταξη του άρθρου Μόνον του Π.Δ. 163/2001 (ΦΕΚ Α' 146/01), αναπροσαρμόστηκαν αυξανόμενα.<sup>566</sup> Συγκεκριμένα στο άρθρο ως ανώτατο όριο επιβολής προστίμου<sup>567</sup> στους υπαίτιους ρύπανσης θάλασσας ή των ακτών το ποσό των 58.694,06 ευρώ.<sup>568</sup> Επίσης για κάθε μέρα υπέρβασης της ταχθείσας από την λιμενική αρχή προθεσμίας αποκαταστάσεως της ζημιάς, το ανώτατο όριο αγγίζει τα 8.804,11 ευρώ.<sup>569</sup> Τέλος σε περίπτωση σοβαρής ρύπανσης, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας επιβάλλει πρόστιμο έως 1.173.881,14 ευρώ.<sup>570</sup> Επιπρόσθετα σύμφωνα με το εδάφιο της περ. β της παραγρ. 1 του άρθρου 13, όπως συμπληρώθηκε με άρθρο 9 του Ν.1147/81 προβλέπεται η επιβολή διοικητικής κύρωσης όχι μόνο για ρύπανση της θάλασσας και των ακτών, αλλά και σε περίπτωση μη τήρησης άλλων διαδικασιών προς πρόληψη, περιορισμό ή καταστολή ρύπανσης και αν ακόμη δεν προκληθεί οπωσδήποτε αυτή. Επιπλέον όσον αφορά τις διοικητικές κυρώσεις δεν δημιουργείται κανένα πρόβλημα για το πρόσωπο σε βάρος του οποίου θα επιβληθούν, γιατί κατά τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 12 και 14 παρ. 8 και 9 του νόμου, η πράξη εκδίδεται όχι μόνο κατά του υπαιτίου της παράβασης, αλλά και σε βάρος όλων των κατά το άρθρο 12 συνυπευθύνων για την πληρωμή των από την ρύπανση ζημιών και δαπανών.

Στις διοικητικές κυρώσεις και μάλιστα από τις σημαντικότερες ανήκει και η διάταξη του άρθρου 14 παραγρ. 5 του νόμου που προβλέπει την απαγόρευση του απόπλου του πλοίου, ως μέτρο αντεγκληματικής πολιτικής αρκετά ικανό να αποθαρρύνει τον καθαρά οικονομικά σκεπτόμενο δράστη.

Στο πειθαρχικό επίπεδο, πειθαρχικές κυρώσεις επιβάλλονται σε Έλληνες ναυτικούς, κατά τις διατάξεις του Ε' Μέρους του Ν.Δ. 187/73, τιμωρούμενοι με προσωρινή στέρηση άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος.

Τελειώνοντας με το άρθρο 13 του νόμου, άξιο μνείας είναι ότι μπορεί από τη διατύπωση της διάταξης του άρθρου 2 παραγρ. 1 εδαφ. α' να συνάγεται ότι ο νόμος καθιερώνει προστατευτικό σύστημα, με αποτέλεσμα οι ποινικές διατάξεις του άρθρου 13 παραγρ. 1 εδ. α' περιπτώσεις Ι και ΙΙ να εφαρμόζονται στην περίπτωση ρύπανσης στις ελληνικές ακτές και ύδατα, ακόμη και με πράξη που τελέστηκε στην

<sup>565</sup> Περισσότερες κρίσεις βλέπε στο κεφάλαιο του παρόντος εκπονήματος με τίτλο: Νομοθέτηση και Πολιτικο-Διοικητική Οργάνωση.

<sup>566</sup> Ο νόμος δίνει την εξουσιοδότηση για έκδοση προεδρικού διατάγματος, μετά από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για αύξηση των ανώτατων ορίων, όπως και έγινε.

<sup>567</sup> Τα επιβαλλόμενα πρόστιμα αποτελούν έσοδα του δημοσίου και εισπράττονται κατά τις διατάξεις του Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων, ενώ κατόπιν της συνταγματικής δέσμευσης του άρθρου 20 παραγρ. 2 περί δικαιώματος ακρόασης, η επιβολή του προστίμου γίνεται, αφού προηγουμένα κληθεί έγγραφα ο παραβάτης να απολογηθεί εντός χρονικής προθεσμίας από την επίδοση της σχετικής κλήσης.

<sup>568</sup> Με το προηγούμενο νομοθετικό καθεστώς ήταν 14.673,51 ευρώ

<sup>569</sup> Με το προηγούμενο νομοθετικό καθεστώς ήταν 5.869,41 ευρώ

<sup>570</sup> Με το προηγούμενο νομοθετικό καθεστώς ήταν 733.675,72 ευρώ

αλλοδαπή, όμως δεν εφαρμόζεται για ρύπανση σε άλλο κράτος από Έλληνα (εξαιρείται η περίπτωση πλοίου ελληνικής σημαίας). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή και η έκδοση αλλοδαπού, που τέλεσε αντίστοιχη πράξη στην αλλοδαπή.<sup>571</sup> Αντίθετα το εδάφ. β παραγράφου 1 του ίδιου άρθρου, το οποίο προβλέπει εφαρμογή σε κάθε περίπτωση, ανεξάρτητα από το δίκαιο της σημαίας του ρυπαίνοντος πλοίου είναι συνεπή με την αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης ως προς τη ρύπανση της ανοιχτής θάλασσας.

Συνεχίζοντας με τις προληπτικού χαρακτήρα διατάξεις του νόμου, σημαντική είναι αυτή που καταγράφεται στο άρθρο 15 για τη σύσταση περιφερειακών σταθμών καταπολέμησης ρύπανσης. Οι αρμοδιότητες αυτών των σταθμών συνίστανται στην επιθεώρηση των πλοίων, τον έλεγχο παράδοσης των καταλοίπων πετρελαίων, πετρελαιοειδών και άλλων ρυπογόνων ουσιών στις ευκολίες υποδοχής, την επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου με πλωτά και χερσαία μέσα, αλλά και την αντιμετώπιση ρυπάνσεων. Ο έλεγχος καταλληλότητας ουσιών απορρύπανσης καθορίζονται με κοινές υπουργικές αποφάσεις, μετά από γνωμοδότηση του Εθνικού Κέντρου Θαλασσιών Ερευνών και του Εθνικού Οργανισμού Φαρμάκων ή άλλου κρατικού εργαστηρίου, σύμφωνα με το άρθρο 19 του νόμου.

Οι υποχρεώσεις των Οργανισμών Λιμένων και Λιμενικών Ταμείων ρυθμίζονται με το άρθρο 17 του κωδικοποιημένου νόμου. Σύμφωνα με αυτό το άρθρο οι Οργανισμοί και τα Ταμεία υποχρεούνται να διαθέτουν χώρους για την εγκατάσταση των σταθμών πρόληψης και καταπολέμησης ρύπανσης και την εναπόθεση των μέσων και του εξοπλισμού τους.

Με το άρθρο 18 τα πρόστιμα και οι καταλογισμοί δαπανών των άρθρων 12, 13 και 14 εισπράττονται κατά τις διατάξεις για την είσπραξη δημοσίων εσόδων και αποδίδονται στο Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (Ε.Τ.Ε.Ρ.Π.Σ.) και τηρούνται σε ειδικό λογαριασμό που ονομάζεται «Γαλάζιο Ταμείο». Τα έσοδα αυτά διατίθενται αποκλειστικά για την πρόληψη και εξουδετέρωση της ρύπανσης της θάλασσας, καθώς και για παρεμβάσεις στις ακτές και στα λιμάνια.<sup>572</sup> Στην παραγρ. 3 του ίδιου άρθρου προβλέπεται ότι πρόσωπα που συμπράττουν και υποβοηθούν με οποιονδήποτε τρόπο στην ανακάλυψη υπαίτιων ρύπανσης δικαιούνται αμοιβή, ανάλογη με το επιβαλλόμενο πρόστιμο, που καθορίζεται με κοινή υπουργική απόφαση.

Πριν προχωρήσουμε στην επόμενη σημαντική νομοθετική ρύθμιση, το ν. 1650/86 και την σχέση του με τον ν.743/77, πρέπει να συμπεράνουμε ότι πέραν των προοδευτικών και οικολογικών τάσεων που χαρακτηρίζει το ν.743/77, αποτελεί ένα εννοιολογικά και συστηματικά πειθαρχημένο νόμο, με τον οποίο διευκολύνθηκε και η κύρωση από την Ελλάδα της διεθνούς Συμβάσεως MARPOL 73/78 με τον ν. 1269/82, χωρίς όμως να αποκλείονται προβληματισμοί, που σχετίζονται με τον ν. 1650/86 που ακολουθεί.

## 2. Ο Νόμος 1650/86

Η ενασχόληση του παρόντος εκπονήματος με το ν. 1650/86 προέκυψε όχι μόνο από το γεγονός ότι ο νόμος αυτός, για την γενική προστασία του περιβάλλοντος, έχει

<sup>571</sup> Μυλωνόπουλος Χρ., 1996,όπ.π.,σελ 71

<sup>572</sup> Στο ίδιο Ταμείο και Λογαριασμό περιέχονται κατά το άρθρο 9 παραγρ. 4 του ν. 2881/01, τα ποσά που εισπράττονται από το δημόσιο, από πρόστιμο ή από τίμημα της εκποίησης ναυαγίου ή πλοίου ή από κατάπτωση εγγυήσεων. Τα εισπραττόμενα ποσά διατίθενται για να καλυφθούν δαπάνες ανέλκυσης ή απομάκρυνσης ή κατ' άλλο τρόπο εξουδετέρωσης επικίνδυνων ή επιβλαβών ναυαγίων ή πλοίων και αποκατάστασης του περιβάλλοντος, από το δημόσιο.

αντίστοιχες ρυθμίσεις για την ρύπανση και είναι μεταγενέστερος του ν.743/77, με συνέπεια να δημιουργούνται ερωτήματα για τη σχέση των ποινικών διατάξεων των δύο νόμων, αλλά και γιατί τα ερωτήματα αυτά ενισχύονται περισσότερο, από τις ασαφείς διατάξεις του ν.1650/86, που σημαντικό είναι να παρατεθούν.

Ανεξάρτητα αν το άρθρο 32 του νομού αυτού, διατηρεί σε ισχύ τις διατάξεις του ειδικού νόμου 743/77, με συνέπεια για τα ζητήματα ποινικής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος που ρυθμίζονται στον ν. 743/77, να μην τίθεται θέμα εφαρμογής του ν.1650/86, εντούτοις από την οπτική της κοινωνιολογίας του δικαίου, και της εγκληματολογίας παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον να σταθούμε στον συγκεκριμένο νόμο, προκειμένου προβληματιστούμε για την ύπαρξη ή μη ενιαίας περιβαλλοντικής νομοθετικής πολιτικής.

Περαιτέρω η αναγκαιότητα ενασχόλησης προκύπτει και από το γεγονός ότι διατάξεις ουσιαστικού και δικονομικού δικαίου στο ν. 1650/86, καταλαμβάνουν αρρhythμιστη ύλη του ν. 743/77.

Διαβάζοντας την εισηγητική έκθεση που συνόδευε τον προς ψήφιση ν.1650/86, θα διαπιστώσουμε τις σημαντικές νομοθετικές φιλοδοξίες για ένα συνολικό και αποτελεσματικό θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος, γεγονός που αποτυπώνεται και στον τίτλο του νόμου.

Η σημασία που δίνει ο ν. 1650/86 στην πρόληψη του περιβάλλοντος δηλώνεται καταφανώς τόσο στην εισηγητική έκθεση, σύμφωνα με την οποία: «...η περιβαλλοντική πολιτική δεν θα αποτελεί ένα απλό διορθωτικό μηχανισμό που έρχεται εκ των υστέρων να επανορθώσει ότι κακώς έχει γίνει. Η κύρια κατεύθυνση του νόμου είναι να οδηγήσει στην πρόληψη με βάση το σχεδιασμό της επιθυμητής ανάπτυξης...», όσο και στο άρθρο 1 παραγρ. 2 περιπτ. α', όπου αναφέρεται ανάμεσα στους στόχους: «...η αποτροπή της ρύπανσης και γενικότερα της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και η λήψη όλων των αναγκαίων, για το σκοπό αυτόν, προληπτικών μέτρων...». Πέραν αυτών, στην ίδια παράγραφο ανάμεσα στους άλλους στόχους, αναφέρεται η διασφάλιση της ανθρώπινης υγείας, η προώθηση της ισόρροπης ανάπτυξης του εθνικού χώρου μέσα από την ορθολογική διαχείριση του περιβάλλοντος, η διατήρηση της οικολογικής ισορροπίας των φυσικών οικοσυστημάτων και η αποκατάσταση του περιβάλλοντος.

Στην επόμενη παράγραφο του ίδιου άρθρου καταγράφονται οι επιδιώξεις των διατάξεων του νόμου, μέσα στις οποίες είναι και η προστασία των επιφανειακών και υπόγειων νερών και η προστασία των ακτών των θαλασσών, του βυθού, των νησίδων. Επίσης στις επιδιώξεις εντάσσονται ο καθορισμός της επιθυμητής και της επιτρεπόμενης ποιότητας των φυσικών αποδεκτών καθώς και των κάθε είδους επιτρεπόμενων εκπομπών αποβλήτων, με την καθιέρωση και χρησιμοποίηση κατάλληλων παραμέτρων και οριακών τιμών, ώστε να μην προκαλείται υποβάθμιση του περιβάλλοντος, με κριτήρια την επιστημονική γνώση και εμπειρία, την καλύτερη διαθέσιμη κι οικονομικά εφικτή τεχνολογία, και η ευαισθητοποίηση και ενεργοποίηση των πολιτών στα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος μέσα από τη σωστή πληροφόρηση και εκπαίδευση.

Στο άρθρο 2 παραγρ. 5 δίνεται ο ορισμός της προστασίας του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τον οποίο η «προστασία» ορίζεται ως το σύνολο των ενεργειών, μέτρων και έργων που έχουν στόχο την πρόληψη της υποβάθμισης του περιβάλλοντος ή την αποκατάσταση, διατήρηση ή βελτίωσή του.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η παραγρ. 2 του άρθρο 3, όπου προβλέπεται για τα έργα ή τις δραστηριότητες που μπορούν να προκαλέσουν σοβαρούς κινδύνους (πρώτη κατηγορία), πέραν των γενικών όρων και προδιαγραφών (όπως προβλέπεται για τη δεύτερη κατηγορία), η επιβολή ειδικών όρων και περιορισμών για την

προστασία του περιβάλλοντος και τα άρθρα 4, 5 και 6 που ρυθμίζουν το θέμα της έγκρισης, περιεχόμενο και έλεγχο των περιβαλλοντικών όρων σε έργα και εγκαταστάσεις.

Το άρθρο 10 αφορά τα μέτρα και τους περιορισμούς για την προστασία των νερών συμπεριλαμβανομένου μεταξύ άλλων της εφαρμογής τεχνολογίας αντιρρύπανσης, οριακών τιμών υγρών αποβλήτων, καθορισμό μεθόδων, συνθηκών και συχνοτήτων δειγματοληψιών και αναλύσεων παραμέτρων που σχετίζονται με την ποσότητα και ποιότητα των υγρών αποβλήτων, ενώ παράλληλα παραπέμποντας στο άρθρο 8 παραγρ. 3, αναφέρεται ότι οι οριακές τιμές υγρών αποβλήτων καθορίζονται με κριτήριο την εφαρμογή της κατά το δυνατό καλύτερης και οικονομικότερης τεχνολογίας και είναι δυνατό να αφορούν οποιοδήποτε ρύπο, είτε έχουν καθορισθεί, είτε όχι οριακές τιμές ποιότητας.

Ρυθμίσεις για τα στερεά απόβλητα υφίστανται στο άρθρο 12 του νόμου, όπου αναφέρεται ότι η διαχείριση τους πρέπει να γίνεται με τρόπο που δεν δημιουργεί κίνδυνο για την υγεία και το περιβάλλον, λαμβάνοντας υπόψη τις κοινωνικοοικονομικές, τεχνικές και περιβαλλοντικές και γενικότερα τις ειδικές συνθήκες της περιοχής. Υπόχρεοι για την διαχείριση τους είναι οι Ο.Τ.Α. και σε περίπτωση μη αποδοχής διαχείρισης λόγω της σύνθεσης, του είδους ή της ποιότητας ή ποσότητας τους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα μετά από σχετική άδεια. Στην παράγραφο 5 του άρθρου τονίζεται η απαγόρευση ανεξέλεγκτης απόρριψης στερεών αποβλήτων σε οποιοδήποτε φυσικό αποδέκτη, ενώ κατά την παράγραφο 7 παλαιά μέσα μεταφοράς και μηχανήματα ή τμήματά τους, ακόμη και πλοία, πλοiάρια, και πλωτά ναυπηγήματα, βρισκόμενα σε ξηρά ή θάλασσα (με την επιφύλαξη των άρθρων 197-200 του ν.δ. 187/73) που έχουν εγκαταλειφθεί, θεωρούνται στερεά απόβλητα και περιέχονται στην κυριότητα του δήμου ή κοινότητας.

Το άρθρο 13 παραγρ.2 προβλέπει νομοθετική εξουσιοδότηση για έκδοση προεδρικού διατάγματος για την επιβάρυνση με ειδικό τέλος επιχειρήσεων που παράγουν και εισάγουν προϊόντα που προκαλούν πρόβλημα στη διαχείριση των στερεών αποβλήτων, ενώ στην έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης παραπέμπεται ο καθορισμός των επικίνδυνων ουσιών ή παρασκευασμάτων, καθώς και η ελάχιστη ποσότητα ή άλλη παράμετρος που μπορεί να προκαλέσει υποβάθμιση του περιβάλλοντος, κατά την παραγρ. 1 του άρθρου 15. Έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης προβλέπεται και με την παραγρ. 2 του ίδιου άρθρου προκειμένου καθοριστούν οι όροι και η διαδικασία προστασίας του περιβάλλοντος από τη χρήση, μεταφορά, αποθήκευση, εισαγωγή, παραγωγή, συσκευασία, επισήμανση και εμπορία των επικίνδυνων ουσιών και παρασκευασμάτων, καθώς επίσης και με την παραγρ.3 για τον καθορισμό των βιομηχανικών, βιοτεχνικών ή άλλων δραστηριοτήτων, τα οποία είναι δυνατό να προκαλέσουν ατυχήματα μεγάλης έκτασης, των προϋποθέσεων χορήγησης της άδειας του, το περιεχόμενο σχεδίων για την αντιμετώπιση των ατυχημάτων και ο συσχετισμός αυτών με τα σχέδια των κρατικών φορέων.

Στο άρθρο 16 ρυθμίζονται θέματα παρακολούθησης των φυσικών αποδεκτών, δημοσίευσης των αποτελεσμάτων της παρακολούθησης και λειτουργίας και συντήρησης εγκαταστάσεων επεξεργασίας των αποβλήτων, ενώ στο άρθρο 17 ρυθμίζονται τα μέτρα προστασίας από τη ραδιενέργεια, παραπέμποντας και πάλι σε έκδοση υπουργικών αποφάσεων.

Το κεφάλαιο Δ' του νόμου αποτελούμενο από τα άρθρα 18-22 ρυθμίζει θέματα προστασίας της φύσης και του τοπίου. Στο άρθρο 18 ειδικότερα προβλέπεται χερσαίες, υδάτινες ή μικτού χαρακτήρα περιοχές, μεμονωμένα στοιχεία ή σύνολα της φύσης και του τοπίου, να μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενα προστασίας και

διατήρησης λόγω της οικολογικής γεωμορφολογικής, βιολογικής, επιστημονικής ή αισθητικής σημασίας τους, με βάση τα κριτήρια του άρθρου 19.

Με τις ζώνες ειδικών περιβαλλοντικών ενισχύσεων, δηλαδή περιοχών με φυσικούς αποδέκτες που παρουσιάζουν κρίσιμα περιβαλλοντικά προβλήματα ασχολείται το άρθρο 23, το οποίο προβλέπει την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων. Εξουσιοδότηση σε προεδρικό διάταγμα προβλέπεται και στο άρθρο 24 που ρυθμίζει τις ζώνες ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων (βιομηχανικών, μεταλλευτικών, τουριστικών, γεωργικών κλπ) και τους ειδικούς όρους και περιορισμούς εγκατάστασης και δραστηριοποίησής τους.

Το άρθρο 27 του νόμου αφορά τον Ενιαίο Φορέα Περιβάλλοντος. Στην παραγρ. 4 του άρθρου αυτού, μεταξύ των σκοπών του Φορέα αναφέρεται ο συντονισμός, η συλλογή και η διανομή σε εθνικό και διεθνές επίπεδο πληροφοριών σχετικών με το περιβάλλον, ο καθορισμός οριακών τιμών, παραμέτρων ποιότητας περιβάλλοντος και οριακών τιμών αποβλήτων, ο συντονισμός της δραστηριότητας των άλλων αρμόδιων φορέων στον τομέα της εφαρμογής σχεδίων και προγραμμάτων προστασίας περιβάλλοντος, η συνεργασία με ξένες χώρες και διεθνείς οργανισμούς για την εφαρμογή κοινών προγραμμάτων προστασίας του περιβάλλοντος και η μέριμνα για την εκπόνηση προγραμμάτων περιβαλλοντικής ενημέρωσης των πολιτών και ιδιαίτερα των μαθητών και σπουδαστών. Και αυτό το άρθρο ακολουθεί τη διαδικασία, που χαρακτηρίζει όλο το νομοθέτημα, των εξουσιοδοτήσεων για έκδοση προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων.

Με το άρθρο 26 (το οποίο μαζί με το προηγούμενο 25 και επόμενο 27 συμπληρώνει το κεφάλαιο ΣΤ' του νόμου, που αναφέρεται στις υπηρεσίες περιβάλλοντος) ρυθμίζεται ότι με απόφαση νομάρχη συγκροτούνται Κλιμάκια Ελέγχου Ποιότητας Περιβάλλοντος από το προσωπικό της νομαρχίας για τον έλεγχο της τήρησης των περιβαλλοντικών όρων και γενικά την εφαρμογή της νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος.

Τα σημαντικότερα όμως άρθρα του νομοθετήματος είναι τα άρθρα 28 που ρυθμίζουν το θέμα των ποινικών κυρώσεων, 29 που αφορούν την αστική ευθύνη και 30 που αναφέρεται στο θέμα των διοικητικών κυρώσεων.

Ειδικότερα το άρθρο 28 παραγρ.1 έθεσε προβληματισμό για το είδος των εγκλημάτων που τυποποιούνται στην συγκεκριμένη παράγραφο.

Για τον Χαραλαμπίκη<sup>573</sup> το είδος του εγκλήματος που εισάγει η παραγρ. 1 του άρθρου 28, αποτελεί έγκλημα δυνητικής διακινδύνευσης,<sup>574</sup> παρά τη διατύπωσή του ως έγκλημα βλάβης. Η θεώρηση αυτή βασίζεται στο ότι ο κίνδυνος προβλέπεται κατά έμμεσο τρόπο, μέσω της περιγραφής των πράξεων προσβολής του περιβάλλοντος, ως δυνάμενος να προκύψει. Ο κίνδυνος υπεισέρχεται στην αντικειμενική υπόσταση μέσω των εννοιών «ρύπανση» και «υποβάθμιση» που ο ίδιος ο νόμος στο άρθρο 2 παρ. 2 και 4, δίνει και που περιγράφουν την προσβολή του εννόμου αγαθού. Έτσι καταλήγει ότι από την ρύθμιση του άρθρου 28 εκπίπτουν και δεν αποτελούν αξιόποινες πράξεις εκείνες οι ενέργειες που έχουν ελαφρά μόνο αρνητικές συνέπειες για το περιβάλλον, που δεν μπορούν δηλαδή να προκαλέσουν τις αρνητικές επιπτώσεις που περιλαμβάνονται στους ορισμούς. Μάλιστα αυτό δεν το θεωρεί αρνητικό, αντιθέτως συμπεραίνει ότι η ρύθμιση του άρθρου 28 είναι η επιτυχέστερη δυνατή, αφού καθιστά την ποινική καταστολή πιο αξιόπιστη και

<sup>573</sup> Χαραλαμπίκης Αρ., 1996, όπ.π.,σελ.43-54.

<sup>574</sup> Για τα δυνητικής διακινδύνευσης εγκλήματα ή αλλιώς καλούμενα ως αφηρημένα συγκεκριμένης διακινδύνευσης βλ. Ανδρουλάκης Ν., Ποινικό Δίκαιο, γενικό μέρος : θεωρία για το έγκλημα, Αθήνα, Σάκκουλας Π.Ν., 2000, σελ. 185 επ., Σπινέλλης, Προβλήματα ανακύπτοντα εκ των εγκλημάτων διακινδυνεύσεως, Ποιν.Χρ. ΚΓ', σελ. 248.

εξυπηρετεί και την αντεγκληματική πολιτική. Αυτό επιτυγχάνεται κατά τον ίδιο γιατί αφενός τα δυνητικής διακινδύνευσης εγκλήματα δεν έχουν το μειονέκτημα των εγκλημάτων βλάβης που συνίστατο ότι συχνά ο χρονικός και τοπικός σύνδεσμος μεταξύ της πράξης και του αποτελέσματος είναι χαλαρός γιατί μεσολαβεί μακρύ χρονικό διάστημα για να καταστούν εμφανή τα αποτελέσματα της βλάβης καθώς και γιατί μερικά στοιχεία του περιβάλλοντος παρουσιάζουν κινητικότητα, και αφετέρου τα αφηρημένης διακινδύνευσεως εγκλήματα ελαχιστοποιούν την εγγυητική λειτουργία του ποινικού δικαίου και καθιστούν την προστατευτική λειτουργία αναξιόπιστη.<sup>575</sup>

Αν όμως, ήθελε κανείς να υποστηρίξει ότι το περιγραφόμενο στο άρθρο 28 παραγρ. 1 είναι έγκλημα διακινδύνευσης, θέλοντας να προλάβει τη δημιουργία όρων κινδύνου για τα «κλασικά» έννομα αγαθά της ανθρώπινης ζωής και υγείας, θα είχε να αντιμετωπίσει την θεώρηση ότι πρόκειται για έγκλημα βλάβης, αφού τόσο οι αναφερόμενες στην παραγρ. 4 του άρθρου 2 του νόμου έννοιες (για τον ορισμό της έννοιας «υποβάθμιση»), είναι μακράν της έννοιας του κινδύνου,<sup>576</sup> όσο και γιατί κάθε φορά που έχουμε παρουσία ρύπων στο περιβάλλον έχουμε ήδη βλάβη του εννόμου αγαθού, σύμφωνα με το άρθρο 2 παραγρ.2 εδαφ.1 του νόμου.<sup>577</sup>

Έτερο επιχείρημα υπέρ της θεώρησης για σύσταση εγκλήματος βλάβης αποτελεί το γεγονός ότι όπου ο νομοθέτης θέλησε, τυποποίησε παράλληλα με τη βλάβη του βασικού έννομου αγαθού ρητά και τη συγκεκριμένη διακινδύνευση της ζωής ή της υγείας, αναφερόμενοι σαφώς στην παράγραφο 3 του άρθρου 28 του νόμου.

Ανατρέχοντας επίσης στην εισηγητική έκθεση που συνόδευε το νομοσχέδιο σε ότι αφορά το λόγο θέσπισής του, που εκφράζει την ιστοριοπολιτική βούληση του νομοθέτη διαφαίνονται με ενάργεια ο σκοπός και οι προσδοκίες του νομοθέτη. Η διατύπωση, στη δεύτερη σελίδα της έκθεσης, θεμελιώνει την ποινική προστασία στη «... σημασία του εννόμου αγαθού για την κοινωνική ζωή, ενόψει και της δυνατότητας πολύπλευρων προσβολών του και με τελικό σκοπό την περιστολή της έκτασης και της έντασής τους...». Πράγματι ιστορικοκοινωνικά ερευνώντας κανείς την συγκρότηση του εννόμου αγαθού θα οδηγηθεί ότι μπορεί ως σημείο αναφοράς να ήταν ο άνθρωπος, όμως καταλήγει να αποκτά αυτοτελή αξία επειδή ακριβώς η προστασία του περιβάλλοντος ενυπλώνει την προστασία πολλών άλλων εννόμων αγαθών και συμφερόντων, νομικά αναγνωσμένων, με συνέπεια το περιβάλλον να προστατεύεται τόσο για την υλική, όσο και για την κοινωνική αξία που ιστορικά εμπεριέχει.<sup>578</sup>

Και ο Παπανεοφύτου θεωρεί ότι παρόλο που είναι δικαιολογημένος ο προβληματισμός που αναπτύσσεται για το αν είναι έγκλημα βλάβης ή διακινδύνευσης γιατί δημιουργεί σύγχυση οι διατυπώσεις: «...μπορούν αν προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις...» (στον ορισμό της ρύπανσης) και «...είναι

<sup>575</sup> Κατά τον ίδιο δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα εγκλήματα του πρώτου εδαφίου της παραγρ. 3 του άρθρου 28 είναι συγκεκριμένης διακινδύνευσης, ενώ του δεύτερου εδαφίου εγκλήματα βλάβης.

<sup>576</sup> Παναγοπούλου Γ., 1996,σελ16-18

<sup>577</sup> Συνίσταται και νοητή «βλάβη» ενός εννόμου αγαθού χωρίς να μένει ίχνος μεταβολής στην υλική του υπόσταση, γιατί ως βλάβη νοείται και η «ανακοπή της λειτουργικής του ικανότητας», βλ. σχετ. Μανωλάδης Ι., Εγκλήματα κατά της ιδιοκτησίας, άρθρα 372-384<sup>α</sup> Π.Δ., Θεσσαλονίκη, εκδ. Σακκούλας,1989, σελ. 204. Παναγοπούλου Μπέκα,1992, όπ.π.,σελ.112 επ.

Ρέμελης1989,όπ.π.,σελ.156, Αλεξιάδης Στ., Η συμβολή του ποινικού δικαίου στην προστασία του περιβάλλοντος, ΕΕΕυρΔ, 1993,σελ.301, Παπανεοφύτου Αγ., Η σχέση της ποινικής προστασίας του περιβάλλοντος με τις διοικητικές διατάξεις και τις διοικητικές κυρώσεις, Υπεράσπιση, 1994,σελ.546 και 556.

<sup>578</sup> Παναγοπούλου Γ.,1996,όπ.π.,σελ18

πιθανό να έχει αρνητικές επιπτώσεις...» (στον ορισμό της υποβάθμισης) που προσομοιάζουν με τις αντικειμενικές υποστάσεις που απαντώνται στην κατηγορία των κοινώς επικινδύνων εγκλημάτων και των εγκλημάτων διακινδύνευσης, εντούτοις τα εγκλήματα για τα οποία γίνεται λόγος είναι εγκλήματα βλάβης.<sup>579</sup>

Η σπουδαιότητα από δικαιοπολιτικής απόψεως του άρθρου 28 λοιπόν, παρά το σχετικό προβληματισμό, είναι ότι το περιβάλλον ανάγεται σε αυτοτελές έννομο αγαθό και η προσβολή του αποτελεί πλημμέλημα, ανεξάρτητα από την ενδεχόμενη βλάβη στα έννομα αγαθά της υγείας ή της ιδιοκτησίας των ανθρώπων, που αποτελεί ως διατυπώνεται μια επιβαρυντική περίπτωση.

Ο Τάχος χαρακτηρίζει το περιβάλλον ως σύνθετο, συλλογικό υπερατομικό και πρωτογενές έννομο αγαθό, τονίζοντας ότι στην εποχή μας το μείζον έννομο αγαθό είναι το περιβάλλον και το ελάσσων η ζωή του ανθρώπου, αποδίδοντας σε άγνοια το αντίστροφο.<sup>580</sup> Με την άποψη ότι στον ν. 1650/86 αποδίδεται αυτοτέλεια στην προστασία του κοινωνικού αγαθού «περιβάλλον», αφού η ρύπανση ή υποβάθμιση του περιβάλλοντος τιμωρείται χωρίς να χρειάζεται τη συνδρομή οποιουδήποτε άλλου στοιχείου τάσσεται και η Καϊάφα-Γκμπαντί<sup>581</sup> και ο Ρέμελης.<sup>582</sup>

Ο Αλεξιάδης<sup>583</sup> και ο Γιαννόπουλος<sup>584</sup> παρατηρούν ότι από το γεγονός ότι στην παράγραφο 1 του άρθρου 1 του νομοθετήματος αναφέρεται ότι σκοπός του νόμου είναι «... η προστασία του περιβάλλοντος, έτσι ώστε ο άνθρωπος ως άτομο και ως μέλος του κοινωνικού συνόλου να ζει σε ένα υψηλής ποιότητας περιβάλλον, μέσα στο οποίο προστατεύεται η υγεία του και ευνοείται η ανάπτυξη της προσωπικότητάς του...» υποκρύπτεται ότι με την εγκληματοποίηση των προσβολών του περιβάλλοντος δεν επιδιώκεται η προστασία του περιβάλλοντος καθαυτό, αλλά αγαθών που η διατήρηση και ανάπτυξή τους βρίσκονται σε άμεση εξάρτηση από την ποιότητα του περιβάλλοντος, χωρίς όμως να σημαίνει ότι στο συγκεκριμένο νόμο δεν είναι άμεσο αντικείμενο προστασίας το περιβάλλον ως ενιαίο αγαθό.

Υπερασπιζόμενοι το νομοθέτη, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι ακόμη και αν το περιβαλλοντικό έγκλημα έλκει την απαξία του από τις συνέπειες που συνεπιφέρει πάνω στον άνθρωπο και στις δραστηριότητές του, στην παραγρ.1 του άρθρου 28 του συγκεκριμένου νόμου δεν διακρίνεται καθ' έλξη απαξία γιατί δεν απαιτείται να επέλθει κάποιο αποτέλεσμα στον άνθρωπο για να χαρακτηριστεί η συμπεριφορά εγκληματική.

Πάντως και νομολογιακά, γίνεται δεκτό ότι το βασικό έγκλημα του άρθρου 28 παραγρ. 1 τιμωρεί αποκλειστικά τη ρύπανση, τη βλάβη του κοινωνικού εννόμου αγαθού «περιβάλλον», που αποτελεί και τη μόνη απαξία της διάταξης.<sup>585</sup>

Πέραν των ανωτέρω, με την παράγραφο 1 του άρθρου 28 και συγκεκριμένα τη φράση: «...Με φυλάκιση ...τιμωρείται όποιος α)προκαλεί ρύπανση ή υποβαθμίζει το περιβάλλον...ή των κατ' εξουσιοδότησή του εκδιδόμενων διαταγμάτων και

<sup>579</sup> Σχετική επιχειρηματολογία βλ. Παπανεοφύτου Αγ.,1997,όπ.π., σελ. 257-266.

<sup>580</sup> Τάχος Α., Ειδικό Διοικητικό Δίκαιο, τευχ. 5, Δίκαιο προστασίας του περιβάλλοντος, εκδ.5η, Θεσ/νικη, Σάκκουλας, 1998 σελ. 71 επ και 78

<sup>581</sup> Καϊάφα-Γκμπαντί, Ν., Έννοια και προβληματική των κοινώς επικινδύνων εγκλημάτων, Θεσσαλονίκη 1987σελ108

<sup>582</sup> Ρέμελης Κ., 1989, όπ.π.,σελ.156

<sup>583</sup> Αλεξιάδης Στ., Συγκριτικές παρατηρήσεις, στο Hans Heinrich Jeschek. Γερμανικό ποινικό δίκαιο (απόδοση: Κουράκη Ν., Καρεκλά Σ., Λίβου Ν.), Ποινικά, τευχ.25, Αθήνα, Σάκκουλας,1987 σελ.252 επ.

<sup>584</sup> Γιαννόπουλος Ε., 1987, όπ.π., σελ 645

<sup>585</sup> Βουλ. Πλ. Γρεβ. 4/1991, Υπεράσπιση, 1992, σελ 901, Βουλ.Συμβ.Πλημ.Ιωαν. 130/92,Αρμενόπουλος, 1993, σελ.848-849, Πλημ.Θεσ.1602/92, Ποιν.Χρ. ΜΓ', 1993,Σελ.315-316,Πλημ. Λάρισας,3045/92,ΠοινΧρ. ΜΓ',1993,σελ.1315.



υπουργικών ή νομαρχιακών αποφάσεων...», νέος προβληματισμός αναπτύχθηκε, παρόμοιος με την παράγραφο 1 του άρθρου 13 του ν. 743/77, για το αν οι ποινικές κυρώσεις που περιέχονται εδώ, αφού παραπέμπουν και σε διατάξεις άλλων νομοθετημάτων που έχουν ή πρόκειται να εκδοθούν για τον καθορισμό των στοιχείων της αξιόποινης συμπεριφοράς, συνιστούν «λευκό νόμο». Ξεκινώντας από την αρχή ότι θέμα συνταγματικής νομιμότητας δεν τίθεται στις περιπτώσεις εκείνες όπου τα στοιχεία της εγκληματικής συμπεριφοράς περιέχονται σε άλλο υπάρχοντα κανόνα δικαίου, στον οποίο παραπέμπει ειδικά ο λευκός ποινικός νόμος, αφού η αξιόποινη πράξη για την οποία επιβάλλονται οι ποινικές κυρώσεις είναι ορισμένη, όπως επιτάσσει το άρθρο 7 παραγρ. 1 του Συντάγματος, καταλήγουμε ότι η παρούσα διάταξη δεν αντιστρατεύεται το άρθρο 7 παραγρ. 1 του Συντάγματος και δεν μπορεί να θεωρηθεί αντισυνταγματική, μια και η νομοθετική διατύπωση περιγράφει με σαφή τρόπο τα όρια και το είδος των ποινικών κυρώσεων, καθώς επίσης και το αντικείμενο της προστασίας (περιβάλλον) μαζί με το είδος της προσβολής (ρύπανση). Κατά συνέπεια έχουμε οριοθέτηση του είδους της κοινωνικής συμπεριφοράς της οποίας την ποινικοποίηση θέλει ο νομοθέτης σε συνδυασμό με τη σαφή περιγραφή του πλαισίου ποινών.<sup>586</sup>

Από τη στιγμή, που με το υπάρχον νομοθετικό καθεστώς, η διαδικασία των κατ' εξουσιοδότηση κανονιστικών πράξεων, κινείται στο όριο της συνταγματικής νομιμότητας, υφίσταται η δυνατότητα στο μηχανισμό της εκτελεστικής εξουσίας, που διαθέτει την οργανωτική υποδομή και το εξειδικευμένο προσωπικό, να ανταποκριθεί στην πολυπλοκότητα και τις απαιτήσεις τεχνογνωσίας της υπό ρύθμιση ύλης πιο άμεσα, σε σχέση με την ψήφιση ενός νόμου, ή τροπολογίας προϋπάρχοντος, με όλες τις αδυναμίες περί διακρίσεως νομοθετικής και εκτελεστικής εξουσίας ενέχει το παραπάνω γεγονός.<sup>587</sup>

Συνεχίζοντας με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου (άρθρο 28) παρατηρεί κανείς ότι πηγάζουν δυσεπίλυτα προβλήματα από την δυσκολία απόδειξης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ ενέργειας και αποτελέσματος. Πόσο εύκολο είναι να διαγνωστεί η συγκεκριμένη πηγή ρύπανσης από το σύνολο των βλαπτικών πηγών και να εξακριβωθεί η ιδιαίτερη βλαπτικότητα που είχε στον άνθρωπο αυτή η ρύπανση; Ίσως σε μεγάλης έκτασης και έντασης ρυπάνσεις αυτό να μπορεί να επιτευχθεί (αν και ο προβληματισμός ισχύει, ειδικότερα από τη στιγμή που τις περισσότερες φορές το αποτέλεσμα της επίδρασης είναι μακροχρόνιο), αλλά στις «καθημερινές» μικρής έκτασης (όμως συνολικά βλαπτικές ρυπάνσεις), μάλλον συνιστά μια δυσεπίλυτη εξίσωση. Στο χώρο της νομολογίας, σε μία περίπτωση που δημοσιεύτηκε, όπου τέθηκε θέμα εφαρμογής της παραγρ. 3 εδαφ. β', του άρθρου 28, η εισαγγελική πρόταση στο σχετικό βούλευμα προσέκρουσε ανυπέρβλητες αποδεικτικές δυσχέρειες, επιβεβαιώνοντας τους προβληματισμούς μας.<sup>588</sup>

Από τις υπόλοιπες διατάξεις του άρθρου 28 του ν.1650/86, οι ρυθμίσεις των παραγράφων 4 και 5 αναφέρονται στην προσπάθεια του νομοθέτη να δώσει λύση στο πρόβλημα της αντιμετώπισης προσβολών για το περιβάλλον από τις δραστηριότητες των νομικών προσώπων.

Η παραγρ. 4 του άρθρου 28, που προβλέπει ότι αν η ρύπανση ή άλλη υποβάθμιση του περιβάλλοντος προέρχεται από τη δραστηριότητα νομικού προσώπου, το δικαστήριο κηρύσσει αστικώς υπεύθυνο σε ολόκληρο για την καταβολή της χρηματικής ποινής και το νομικό πρόσωπο, είναι αντίθετη στο άρθρο 7

<sup>586</sup> Παπανεοφύτου Αγ. ,1996,όπ.π.,σελ.28-29.

<sup>587</sup> Περισσότερες κρίσεις βλέπε στο κεφάλαιο του παρόντος εκπονήματος με τίτλο: Νομοθέτηση και Πολιτικο-Διοικητική Οργάνωση.

<sup>588</sup> Βουλ. Συμβ. Πλημ. Ιωαν. 130/92,Αρμενόπουλος, 1993, σελ.850

του Συντάγματος και στο άρθρο 6 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, εφόσον οδηγεί σε απότιση ποινής από πρόσωπο, κατά του οποίου δεν θεμελιώθηκε ποινική κατηγορία και ποινική δίκη, δεν του αποδόθηκε η ιδιότητα του κατηγορουμένου ώστε να ασκήσει τα προβλεπόμενα δικαιώματα, η δε ποινή στην οποία καταδικάζεται θεμελιώνεται σε ποινική ευθύνη τρίτου προσώπου.<sup>589</sup> Η εμφάνιση στις ποινικές νομοθεσίες των βιομηχανικών κυρίως κρατών<sup>590</sup> κατάγνωσης ποινικής ευθύνης σε νομικά πρόσωπα, ιδιαίτερα στα πεδία της οικονομικής εγκληματικότητας και της ποινικής προστασίας του περιβάλλοντος, έχει προβληματίσει το ενδιαφέρον της ποινικής θεωρίας και οδηγεί σε σύγκρουση το παραδοσιακό φιλελεύθερο ποινικό δόγμα με τις νεοεμφανιζόμενες τάσεις αντεγκληματικής πολιτικής για την αντιμετώπιση των κινδύνων κυρίως από τους τομείς της οικονομίας και παραγωγής.

Ένα ακόμη δυσεπίλυτο πρόβλημα δημιουργεί η παραγρ. 5 του ίδιου άρθρου. Από την διατύπωση και μόνο διαφαίνεται μια προσπάθεια του νομοθέτη να αντιμετωπίσει την αδυναμία καταλογισμού ποινικής ευθύνης σε νομικά πρόσωπα και να επιρρίψει ευθύνες αυτουργού στα ανώτατα στελέχη των επιχειρήσεων για πράξη ή παράλειψη του νομικού προσώπου. Η κατασκευή αυτή στηρίζεται στις αυξημένες αρμοδιότητες των ιθυνόντων στελεχών των επιχειρήσεων, στο ειδικό βάρος των επιλογών τους στη λήψη των αποφάσεων και στον έλεγχο που ασκούν ως προς τη διαδικασία και τα αποτελέσματα εφαρμογής της παραγωγικής διαδικασίας των επιχειρήσεων. Η μετατόπιση του βάρους της ενοχής σε διευθυντικά στελέχη επιχειρήσεων, αποτελεί μια προσπάθεια του νομοθέτη, να αντιμετωπίσει την λειτουργική ρύπανση, και τα θετικά οικονομικά αποτελέσματα (το όφελος) της επιχείρησης από την ανάπτυξη αντιπεριβαλλοντικής πολιτικής. Κίνητρο προφανώς του νομοθέτη είναι να αντιμετωπίσει τις προσβλητικές για το περιβάλλον συμπεριφορές ως αποτέλεσμα των «απρόσωπων» νομικών εταιρειών, των «συγκλινουσών» συμπεριφορών και των «αναπόδεικτων, αγνώστων δραστών». Παρότι θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι μια τέτοια διάταξη συμβαδίζει με τις κοινωνικές αξιώσεις απονομής ουσιαστικής δικαιοσύνης, εντούτοις από δογματικής πλευράς του δικαίου, θεωρείται ατόπημα η θεώρηση ότι τα νομικά πρόσωπα πράττουν ή παραλείπουν. Πιθανότατα, εδώ ο νομοθέτης εννοεί κάποιον από τους εργαζομένους στο νομικό πρόσωπο (ιδιαίτερα, αν το συνδέσουμε με την φράση που ακολουθεί: «ανεξάρτητα από την τυχόν ποινική ευθύνη άλλου φυσικού προσώπου...»)<sup>591</sup> Υπό το πρίσμα αυτό ο νομοθέτης θεωρείται ότι προχωρεί θετικά προς την ποινικοποίηση της δράσης κορυφαίων διοικητικών στελεχών για πράξεις ή παραλείψεις του νομικού προσώπου που έχουν ως αποτέλεσμα τη βλάβη του περιβάλλοντος. Όμως λόγω του μεγάλου καταμερισμού αρμοδιοτήτων σε οριζόντιο και κάθετο επίπεδο μιας επιχείρησης, καθώς και της κινητικότητας που εμφανίζει το προσωπικό, δυσχεραίνεται όχι μόνο ο εντοπισμός του δράστη, αλλά και η διάγνωση στοιχειώδους συνάφειας μεταξύ της ενέργειας ή παράλειψης του ανώτατου στελέχους και του αρνητικού αποτελέσματος του άμεσου δράστη. Και η απόδειξη γίνεται δυσκολότερη αφού τις περισσότερες φορές υφίσταται τουλάχιστον σε τυπικό επίπεδο έκδοση γενικών εντολών που να καλύπτει την νομική υποχρέωση των ανωτάτων στελεχών, ενώ ακόμη σε τυπικό επίπεδο προχωρούν και στην ανάθεση επιμέρους ευθυνών σε ενδιάμεσα στελέχη, αποποιούμενοι έτσι τεχνηέντως τυχόν ευθυνών.

<sup>589</sup> Αλεξιάδης Στ., 1996,όπ.π.,σελ66

<sup>590</sup> Βλ. κράτη σε Παπανεοφύτου Αγ., 1997,όπ.π.,σελ.267

<sup>591</sup> Παπανεοφύτου Αγ., 1996,σελ.όπ.π.,σελ.38

Από την μεριά της νομολογίας σε μερικές περιπτώσεις αξιοποιήθηκαν οι ρυθμίσεις αυτού του άρθρου και αποδόθηκε ποινική ευθύνη σε πρόσωπα που έχουν την αποκλειστική ή άμεση ευθύνη της λειτουργίας επιχειρήσεων λόγω μη τήρησης της ιδιαίτερης νομικής τους υποχρέωσης. Έτσι, η θέση των ιδιοκτητών, διευθυνόντων συμβούλων κλπ ως εγγυητών των επιχειρήσεων, τήρησης των απαγορεύσεων και επιταγών του ν.1650/86 εξειδικεύεται κατά περιεχόμενο, στην ουσιαστική εποπτεία που ασκούν και στην άμεση ευθύνη που έχουν κατά την εκδήλωση από τα νομικά πρόσωπα που εντάσσονται συμπεριφορών βλαπτικών για το περιβάλλον.<sup>592</sup>

Προχωρώντας στην παράγραφο 7 του άρθρου 28, παρατηρούμε ότι δίνεται η δυνατότητα στο Δημόσιο, στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην περιφέρεια των οποίων τελέστηκε το έγκλημα και το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, να παρίσταται ως πολιτικώς ενάγων στις δίκες για τα εγκλήματα κατά του περιβάλλοντος, ανεξάρτητα αν έχουν υποστεί περιουσιακή ζημιά, με αίτημα την αποκατάσταση των πραγμάτων, στο μέτρο που είναι δυνατή. Η διάταξη αυτή απαγκιστρώνει από το κριτήριο της περιουσιακής βλάβης για την ενεργητική νομιμοποίηση στην άσκηση πολιτικής αγωγής στις δίκες για εγκλήματα που υπονομεύουν το περιβάλλον διευρύνει την ποινική δίκη και ενισχύει την προστασία του κοινόκτητου αγαθού «περιβάλλον». Ο νομοθέτης προφανώς με τη συγκεκριμένη διάταξη προσπάθησε να αντιμετωπίσει το γεγονός, ότι με το ισχύον στην Ελλάδα ποινικό δικονομικό σύστημα, ο θεσμός της πολιτικής αγωγής προϋποθέτει θύμα του εγκλήματος, δικαιούμενο σε αποζημίωση ή αποκατάσταση της ζημιάς που προκλήθηκε από το έγκλημα, καθώς και σε χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις των άρθρων 914 επ του Αστικού Κώδικα, κατά το άρθρο 63 Κ.Π.Δ. Με την προαναφερόμενη ισχύουσα στο δικονομικό σύστημα θεώρηση και αν μπορούσε κανείς να υποθέσει ότι πρόσωπο-θύμα μπορεί να υπάρξει στις περιπτώσεις εκείνες στις οποίες το εν λόγω πρόσωπο-θύμα έχει δικαίωμα κυριότητας, νομής ή κατοχής κατά το αστικό δίκαιο στο προσβαλλόμενο με την πράξη συγκεκριμένο στοιχείο του περιβάλλοντος π.χ. ιδιωτικό δάσος, ιδιωτικό κτήμα, στην περίπτωση της θαλάσσιας ρύπανσης, όπου η θάλασσα ανήκει στο δημόσιο, αυτό είναι ανεφάρμοστο. Κατά συνέπεια ορθά ο νομοθέτης του ν. 1650/86, καταβάλλει προσπάθεια να αντιμετωπίσει το παραπάνω πρόβλημα. Άλλωστε η ευρωπαϊκής διάσταση τάση που παρουσιάζεται τα τελευταία έτη για ενεργό συμμετοχή των πολιτών στην άσκηση και υποστήριξη της αντεγκληματικής πολιτικής, η οποία βρίσκει γόνιμο έδαφος στην περίπτωση της περιβαλλοντικής προστασίας, η αξία και η ανάγκη της οποίας προσλαμβάνει πανανθρώπινη διάσταση, επιβεβαιώνει την επιλογή του. Μάλιστα προβληματισμός αναπτύσσεται για την προώθηση παράστασης του δημοσίου και άλλων συλλογικών κοινωνικών φορέων ως πολιτική αγωγή.

Φυσικά και δω προβλήματα ανακύπτουν, που απαιτούν διευκρινιστικές θέσεις, χωρίς να υπονομεύουν την ορθή, αρχική επιλογή του νομοθέτη. Ένα πρώτο ερώτημα γεννάται, αν είναι δυνατή η ταυτόχρονη παράσταση των αναφερομένων στην παράγραφο αυτή του άρθρου, ενώ ένα δεύτερο αφορά τη διερεύνηση των συνεπειών από τη διαφοροποίηση των αιτημάτων της πολιτικής αγωγής που ασκείται από μέρους όλων αυτών. Ο Αλεξιάδης προχωρεί ακόμη περισσότερο το ερώτημα προσθέτοντας στα παραπάνω τον προβληματισμό για την ταυτόχρονη παρουσία και του ζημιωθέντα ιδιώτη.<sup>593</sup>

<sup>592</sup> Βουλ.Συμβ.Πλημ.Ιωαν. 130/92, Αρμενόπουλος, 1993, σελ.848-849, Πλημ.Θεσ.1602/92, Ποιν.Χρ. ΜΓ', 1993, σελ.315-316, Πρβλ.Πλημ. Λάρισας,3045/92, Ποιν.Χρ. ΜΓ', 1993, σελ.1315

<sup>593</sup> Αλεξιάδης Στ., 1996, όπ.π., σελ63

Μεταπηδώντας στο άρθρο 29, που εισάγει την αντικειμενική ευθύνη,<sup>594</sup> με τίτλο αστική ευθύνη, επαναλαμβάνεται η περιβαλλοντική αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και αντιστρέφεται το βάρος της απόδειξης της ευθύνης, με την φράση: «οποιοσδήποτε...προκαλεί ρύπανση ή άλλη υποβάθμιση ...ευθύνεται σε αποζημίωση, εκτός αν αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε ανώτερη βία ή ότι προήλθε από υπαίτια ενέργεια τρίτου που ενήργησε δολίως». Ο Μαγγανάς αποδεχόμενος την καθιέρωση της αντικειμενικής ευθύνης, αναφέρει για το άρθρο 29 ότι με την απαίτηση της απόδειξης από τον κατηγορούμενο ρυπαίνοντα ότι η ζημία οφείλεται σε ανώτερη βία ή προήλθε από υπαίτια ενέργεια τρίτου που ενήργησε δολίως, δεν εναρμονίζεται με την αρχή της ουσιαστικής δικαιοσύνης και της απαίτησης ύπαρξης κάποιας μορφής ηθικής ευθύνης, αλλά προτιμότερο θα ήταν ο κατηγορούμενος να αποδείκνυε ότι επέδειξε την προσοχή του μέσου και συνετού επιχειρηματία, ή επαγγελματία του χώρου κλπ. και παρόλο αυτό, δεν κατέστη δυνατό να αποφύγει το αποτέλεσμα. Κατά τον Αλεξιάδη ο κανόνας αυτός βρίσκει καταρχήν εφαρμογή στην ποινική δίκη, εφόσον εισάγεται κατ' αυτή πολιτική αγωγή κατά του κατηγορουμένου, αλλά η αντιστροφή του βάρους της απόδειξης της αστικής ευθύνης, στο μέτρο που αυτή αναγκαστικά συνδέεται προς την απόδειξη της ποινικής ευθύνης, καθίσταται προβληματική.<sup>595</sup>

Στο άρθρο 30 ρυθμίζονται οι διοικητικές κυρώσεις, με τρόπο τέτοιο ώστε η διαδικασία διαπίστωσης και βεβαίωσης των παραβάσεων από τα όργανα της διοίκησης να έχει χαρακτήρα σύντομο και να εξασφαλίζει την αμεσότητα μεταξύ έκνομης συμπεριφοράς και κύρωσης, επιτρέποντας θεωρητικά την ανάσχεση και περιορισμό των περιβαλλοντικών προσβολών. Μάλιστα πέραν της πρόβλεψης αυστηρών προστίμων, η λήψη μέτρων προσωρινής ή ακόμα και οριστικής διακοπής λειτουργίας μιας επιχείρησης, λειτουργεί αντισταθμιστικά σε οικονομικό επίπεδο, αφού στην επιδίωξη του οικονομικού οφέλους από τον παραβάτη, αντιστρατεύεται η απειλή οικονομικού κόστους όχι μόνο μέσω του προστίμου, αλλά και με διακοπή της λειτουργίας της επιχείρησης. Το παραπάνω καθεστώς όμως, για να λειτουργήσει απαιτεί την υπεύθυνη και ορθή δράση των αρμοδίων διοικητικών οργάνων της Πολιτείας, η μελέτη των οποίων εκφεύγει του παρόντος εκπονήματος.

Με το ν. 1650/86 λοιπόν, ο νομοθέτης επιστρατεύει από κοινού ποινικές και διοικητικές κυρώσεις, προκειμένου προστατεύσει το έννομο αγαθό περιβάλλον, χωρίς όμως να αλλοιώνεται η μεγαλύτερη βαρύτητα των συνεπειών της ποινικής κύρωσης απέναντι στις κυρίως οικονομικού χαρακτήρα διοικητικές. Έτσι ο νομοθέτης καταφεύγει στο ποινικό δίκαιο, μόνο όταν τα διοικητικά μέτρα αποδεικνύονται ακατάλληλα ή ανεπαρκή.

Για την εξάρτηση της προστατευτικής δράσης των ποινικών κανόνων από τη τήρηση ή παράβαση διοικητικών διατάξεων δεν πρέπει να παραξενευόμαστε, διότι δεν αποτελεί εθνικό φαινόμενο, ιδιαίτερα στην περιβαλλοντική νομοθεσία. Είναι μάλλον παγκόσμιο φαινόμενο και το διαπιστώνει αν κοιτάξει κανείς το νομοθετικό πλαίσιο της Γαλλίας, Βελγίου, Μ. Βρετανίας, Η.Π.Α. κλπ.<sup>596</sup> Μάλιστα από τη στιγμή

<sup>594</sup> Στην εισηγητική έκθεση του νόμου αναφέρεται ότι κυρίαρχη σκέψη στην οποία στηρίζεται η γενική αυτή τάση καθιέρωσης της αντικειμενικής ευθύνης είναι ότι η δραστηριότητα του ζημιώσαντα ή τα περιουσιακά του στοιχεία π.χ. βιομηχανικές ή άλλες εγκαταστάσεις, αντικείμενα της σημερινής προηγμένης τεχνολογίας, μεταφορικά μέσα κλπ., αποτελούν αντικειμενικά, πηγή κινδύνων για τους τρίτους και συνήθως πηγή άντλησης ωφελειών για αυτόν. Επομένως παρουσιάζεται περισσότερο δικαιολογημένο να επωμίζεται ο φορέας των ωφελειών και τις ζημιές που προκαλούνται από την ίδια πηγή.

<sup>595</sup> Αλεξιάδης Στ., 1996,όπ.π.,σελ65

<sup>596</sup> Για τους υποστηρικτές, αλλά και για τους διαφωνούντες αυτής της νομοθετικής τεχνικής, βλ. κεφάλαιο του εκπονήματος με τίτλο:Ποινικό Δίκαιο και λοιπά Δικαιικά Συστήματα.

που με το υπάρχον νομοθετικό καθεστώς, η διαδικασία των κατ' εξουσιοδότηση κανονιστικών πράξεων, κινείται στο όριο της συνταγματικής νομιμότητας υφίσταται η δυνατότητα στο μηχανισμό της εκτελεστικής εξουσίας, που διαθέτει την οργανωτική υποδομή και το εξειδικευμένο προσωπικό, να ανταποκριθεί στην πολυπλοκότητα και τις απαιτήσεις τεχνογνωσίας της υπό ρύθμιση ύλης πιο άμεσα, σε σχέση με την ψήφιση ενός νόμου, ή τροπολογίας προϋπάρχοντος. Όμως, στην συγκεκριμένη περίπτωση ο νομοθέτης αυτοαναιρείται, παραχωρώντας με την διαδικασία της νομοθετικής εξουσιοδότησης την αρμοδιότητα ενεργοποίησης, οριοθέτησης και εξειδίκευσης του νόμου και του περιεχομένου του, στην έκδοση 73 κανονιστικών διοικητικών πράξεων κάθε κατηγορίας, από προεδρικά διατάγματα έως κανονισμοί, όταν ο ίδιος ο νόμος έχει μόνο 33 άρθρα.<sup>597</sup> Αυτό σε συνδυασμό με την αποκλειστική παραχώρηση στη διοίκηση του ελέγχου για την έγκριση και τήρηση των περιβαλλοντικών όρων στα δημόσια ή ιδιωτικά έργα και δραστηριότητες (άρθρα 4, και 6) και της διαδικασίας βεβαίωσης, επιβολής και εκτέλεσης των διοικητικών κυρώσεων, αλλά και του προσδιορισμού του είδους και της έκτασης του ύψους τους (άρθρα 6, 26 και 30 του νόμου), καθιστά σχεδόν μονοπώλιο της διοικητικής εξουσίας την οργάνωση και εποπτεία για την εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου. Προς επιβεβαίωση τούτου επισημαίνουμε ότι ο συγκεκριμένος νόμος ενεργοποιήθηκε μετά την πάροδο τετραετίας από την ψήφισή του με κοινή υπουργική απόφαση, κάτω από τις πιέσεις που ασκήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση.<sup>598</sup>

Τελειώνοντας το παρόν κεφάλαιο, και παραμένοντες πιστοί στα αναφερόμενα στην πρώτη παράγραφο αυτού περί ανακυπτόντων ερωτημάτων, λόγω ασάφειας του ν.1650/86 και του γεγονότος ότι διατάξεις ουσιαστικού και δικονομικού δικαίου στο ν. 1650/86, καταλαμβάνουν αρρυθμιστη ύλη του ν. 743/77, διατυπώνουμε τα παρακάτω ερωτήματα και προβληματισμούς:

α) Η μη σοβαρή κατά την έννοια του άρθρου 13 παραγρ. 1 του ν.743/77 ρύπανση της θάλασσας ή η μη προβλεπόμενη ως αξιόποινη συμπεριφορά στον ίδιο νόμο «υποβάθμιση» του θαλασσίου περιβάλλοντος, εμπίπτει στο άρθρο 28 παραγρ. 1<sup>α</sup> του ν. 1650/86;

β) Εμπίπτει στο άρθρο 28 παραγρ. 1<sup>β</sup> του ν. 1650/86 η περίπτωση χωρίς άδεια ή καθ' υπέρβαση αυτής δραστηριότητα επιχειρήσεως κλπ, που «υποβαθμίζει» το θαλάσσιο περιβάλλον, αφού σχετική ποινική πρόβλεψη δεν υφίσταται στο ν.743/77;

γ) Ισχύει η έμπρακτη μετάνοια της παραγρ. 6 του άρθρου 28 του ν. 1650/86, στην εκ δόλου ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος, από την στιγμή που δεν αναφέρεται κάτι σχετικό στο άρθρο 13 του ν. 743/77;

δ) Μπορεί να εφαρμοστεί στις περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης, η παραγρ. 5 του ν. 1650/86 σχετικά με την τιμωρία ως αυτουργών των προέδρων του διοικητικού συμβουλίου, των εντεταλμένων ή διευθυνόντων συμβούλων ανωνύμων εταιρειών κλπ., για κάθε πράξη ή παράλειψη του νομικού προσώπου;

ε) Δικαιούνται να παρίστανται ως πολιτικά ενάγοντες το Δημόσιο και οι λοιποί φορείς υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 28 παρ. 7 του ν. 1650/86 κατά των κατηγορούμενων για παράβαση του άρθρου 13 παρ.1<sup>α</sup> του ν. 743/77;

<sup>597</sup> Τάχος Αν, 1990,όπ.π., σελ.126

<sup>598</sup> Με την συγκεκριμένη απόφαση που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 678 Β' /90 προσδιορίζονται οι διαδικασίες έγκρισης που μπορεί να έχει επιπτώσεις στο περιβάλλον, επιβάλλεται η ειδική περιβαλλοντική μελέτη, ενώ γίνεται διαχωρισμός των δραστηριοτήτων του πρωτογενή και δευτερογενή τομέα σε δύο κατηγορίες με κριτήριο τις επιπτώσεις στο περιβάλλον.

στ) Τι θα υπερισχύσει από τη στιγμή που η σοβαρή ρύπανση της θάλασσας που προκάλεσε κίνδυνο θανάτου ή βαριάς σωματικής βλάβης τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους κατά το άρθρο 13 παραγρ. 1<sup>α</sup>(ι) του ν. 743/77, ενώ στην παραγρ. 3 του άρθρου 28 του ν. 1650/86, η ίδια περίπτωση τιμωρείται τουλάχιστον με ένα έτος φυλάκιση και χρηματική ποινή; και τέλος,

ζ) Βασιζόμενοι στην υπόθεση του προηγούμενου ερωτήματος, αν επέλθει θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη από θαλάσσια ρύπανση, θα εφαρμοστεί η παραγρ.3 του άρθρου 28 του ν.1650/86 που επαπειλεί κάθειρξη έως δέκα έτη ή το άρθρο 13 του ν.743/77 σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Ποινικού Κώδικα περί ανθρωποκτονία ή σωματική βλάβη κατά περίπτωση;

Ίσως οι απαντήσεις των παραπάνω ερωτημάτων βασιστούν στην παράγραφο 1 του άρθρου 32 του ν.1650/86, όπου αναφέρεται ότι κάθε διάταξη που αντιβαίνει στις διατάξεις του νόμου 1650/86 ή ανάγεται σε θέματα που ρυθμίζονται ειδικά από το νόμο καταργείται από την έναρξη της ισχύος του, με εξαίρεση διατάξεις άλλων νόμων μεταξύ των οποίων και του ν.743/77, όμως η ανεπάρκεια αυτής της διάταξης είναι που διαγράφει δύο τάσεις: αυτούς που αποφαινόμενοι συλλήβδην αποφασικά με το επιχείρημα ότι το πεδίο των αξιοποιήσιμων προσβολών του θαλασσίου περιβάλλοντος διαγράφεται στον ν. 743/77 ως *lex specialis* και δεν υπάρχει περιθώριο διευρύνσεως ή συστολής του κατ' εφαρμογή του άρθρου 28 του ν.1650/86, και σε αυτούς που αποφαινόμενοι συλλήβδην καταφατικά με το επιχείρημα ότι ως μεταγενέστερος νόμος, ο ν.1650/86, συμπλήρωσε τον προηγούμενο ν. 743/77 και σε θέματα θαλασσίου περιβάλλοντος, αφού κατά τον δεδηλωμένο σκοπό του ως διατυπώνεται στο άρθρο 1 του ν.1650/86 αποβλέπει στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος στο σύνολό του, μη περιορίζοντας αυτό σε επιμέρους στοιχεία του π.χ. αέρα, έδαφος.

Η υιοθέτηση της μίας ή της άλλης άποψης δεν είναι ανεπίδεκτη κριτικής. Η πρώτη εκδοχή καταλήγει στην ηπιότερη μεταχείριση του ρυπαίνοντος το θαλάσσιο περιβάλλον, σε σχέση με τον παραβάτη διατάξεων του ν. 1650/86, πράγμα που δεν φαίνεται να αποτελεί σκοπό του τελευταίου νομοθέτη. Από την άλλη η υιοθέτηση της δεύτερης εκδοχής, μπορεί να «προσβάλλει» την λειτουργία του νομοτεχνικά και ίσως και εγκληματοπολιτικά αρτιότερου νομοθετήματος του ν. 743/77, ως ειδικού για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Τίθεται λοιπόν το ερώτημα, αν θα πρέπει να περιοριστούμε σε μια νομοθετική αποσαφήνιση της σχέσης των δύο νομοθετημάτων<sup>599</sup> ή θα πρέπει να οδηγηθούμε στην κατάρτιση ενός νέου, ενιαίου νομοθετήματος, συνολικού για το περιβάλλον, μια και το περιβάλλον είναι ενιαίο;<sup>600</sup> Μπορεί ως δικαιολογητική βάση για τον αποσπασματικό χαρακτήρα των ρυθμίσεων του περιβάλλοντος να τίθενται ως επιχειρήματα είτε η δέσμευση της ελληνικής Πολιτείας από διεθνείς συμβάσεις, είτε οι διαφορές έντασης προσβολής των επιμέρους στοιχείων του περιβάλλοντος και στην προσπάθεια άμεσης αντίδρασης, όμως στην σύγχρονη κοινωνία όπου η προνοητικότητα πρέπει να χαρακτηρίζει το νομοθέτη και οι πηγές πληροφόρησης δεν περιορίζονται σε εθνικό, αλλά επεκτείνονται σε παγκόσμιο επίπεδο, ο αιφνιδιασμός του νομοθετικού συστήματος αποτελεί ψεγάδι αυτού. Όποιοι και να είναι πάντως οι λόγοι, καμιά δικαιολογία δεν μπορεί να στηρίζει την παρατηρούμενη αδυναμία, από

<sup>599</sup> Πρβλ. Αναγνωστόπουλος Ηλ., 1996,όπ.π., σελ.87-88.

<sup>600</sup> Είναι γνωστή η άποψη του Αλεξιάδη, που αρκετά νωρίτερα, είχε ασχοληθεί σε έκταση με τους προβληματισμούς και την ανάλυση των θετικών και αρνητικών σημείων, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι και στο ελληνικό ποινικό δίκαιο πρέπει να ενταχθούν στον Ποινικό Κώδικα, οι αξιόποινες προσβολές του περιβάλλοντος, βλ. Αλεξιάδη Στ., 1981,όπ.π., σελ. 38 επ. Ενώ ίδια άποψη έχει διατυπώσει και ο Κανινιάς Σ., ΠοινΧρ. ΛΓ', όπ.π., σελ.92επ

την οπτική της κοινωνιολογίας του δικαίου και της εγκληματολογίας, μιας ολοκληρωμένης, συγκροτημένης, ενιαίας και αξιόπιστης περιβαλλοντικής πολιτικής, που να ανταποκρίνεται στις αξιώσεις έννομης προστασίας που επιβάλλει η κορυφαία θέση στην ιεραρχία των παγκοσμίων αξιών του περιβάλλοντος.

### 3. Λοιπές Νομικές Ρυθμίσεις

Πέραν των παραπάνω νόμων, υπάρχει μια πληθώρα λοιπών νομικών ρυθμίσεων, που με έμμεσο τρόπο σχετίζονται με την ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλον. Κυρίως αυτές οι νομικές ρυθμίσεις αφορούν τον τρόπο και τους όρους λειτουργίας εγκαταστάσεων διαφόρων ειδών που συμβάλλουν σημαντικά στη θαλάσσια ρύπανση. Στο παρόν εκπόνημα δεν είναι δυνατόν να αναφερθούν όλες οι ρυθμίσεις, γιατί η συγκέντρωση της αποσπασματικής συχνά μη συγκροτημένη και ευκαιριακή ρύθμιση της περιβαλλοντικής πολιτικής απαιτεί χρόνο και κόστος, που στα στενά πλαίσια του παρόντος εκπονήματος είναι αδύνατη, άλλωστε δεν εντάσσεται στην σκοπιμότητα της παρούσας εργασίας.

Αυτό όμως δεν αποτελεί τροχοπέδη να σταθούμε σε κάποιες ρυθμίσεις, που θεωρούμε σημαντικές:

α) Ο ν. 360/76 περί χωροταξίας και περιβάλλοντος (ΦΕΚ 151 Α'/1976):

Η σπουδαιότητα του ν. 360/76 συνίσταται στο γεγονός ότι στο συγκεκριμένο νομοθέτημα διαγράφονται οι πρώτες συγκροτημένες παράμετροι προληπτικής προστασίας του περιβάλλοντος, ενώ ταυτόχρονα επισημαίνονται βασικές αρχές και κατευθύνσεις του χωροταξικού σχεδιασμού, ώστε να διαφυλαχθούν τα περιβαλλοντικά αγαθά από τις επικίνδυνες παρεμβάσεις της ανθρώπινης συμπεριφοράς. Στο άρθρο 1 παραγρ. 1 εδαφ. ε' εντοπίζεται η ανάγκη διαμόρφωσης γενικών πλαισίων, όρων και περιορισμών για την εξασφάλιση του περιβάλλοντος και στην παραγρ. 7 του ίδιου άρθρου προσδιορίζεται το περιεχόμενο της προστατευτικής παρέμβασης του δικαίου με τη διευρυμένη μορφή της διατήρησης του χαρακτήρα του φυσικού περιβάλλοντος (κάνοντας λόγο για σχέσεις μεταξύ στοιχείων αυτού, ως οικοσύστημα) και της προστασίας του από τις ζημιογόνες επιπτώσεις από την ανάπτυξη δραστηριοτήτων και παρεμβάσεων από τον άνθρωπο, ενώ εντάσσεται στον ορισμό της προστασίας του περιβάλλοντος και ο έλεγχος της αξιοποίησης των φυσικών πόρων και της ανάπτυξης και των δραστηριοτήτων του χώρου, προς το σκοπό εναρμόνισης των σχέσεων μεταξύ του φυσικού περιβάλλοντος και της οικονομικής δράσης του ανθρώπου.

Κατά το άρθρο 3 συνίσταται Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας και Περιβάλλοντος αποτελούμενο από τον Πρωθυπουργό και τους Υπουργούς Συντονισμού, Οικονομικών, Γεωργίας, Πολιτισμού και Επιστημών, Βιομηχανίας και Ενέργειας, Κοινωνικών Υπηρεσιών, Δημοσίων Έργων, Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος και Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ προβλέπεται να συμμετέχουν μετά από κλήση, χωρίς δικαίωμα ψήφου, εκπρόσωποι οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης ή γενικά νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, δημοσίων επιχειρήσεων, τραπεζών, επιχειρήσεων κοινής ωφέλειας ή ετέρων οργανισμών και υπηρεσιακοί παράγοντες. Πάντα κατά το ίδιο άρθρο η αρμοδιότητα του παραπάνω Συμβουλίου συνίσταται στην λήψη αποφάσεων για την ακολουθητέα πολιτική και γενικότερα θεμάτων που αφορούν την χωροταξία του περιβάλλοντος, η λήψη αποφάσεων για θέματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων περισσοτέρων Υπηρεσιών στο παραπάνω αντικείμενο, η έγκριση των Χωροταξικών Σχεδίων και Προγραμμάτων και Σχεδίων και Προγραμμάτων Προστασίας του Περιβάλλοντος και η εναρμόνιση αυτών μετά των

Σχεδίων και Προγραμμάτων Ανάπτυξης, η εποπτεία εφαρμογής των Χωροταξικών Σχεδίων και Προγραμμάτων και των Σχεδίων και Προγραμμάτων Προστασίας του Περιβάλλοντος και τέλος ο συντονισμός των φορέων εφαρμογής των ανωτέρω Προγραμμάτων.

Συμπερασματικά στο νομοθέτημα αυτό διατυπώνονται οι πρώτες ουσιαστικές προσπάθειες συγκρότησης ενός πλαισίου κανόνων με προληπτικούς προσανατολισμούς στον τομέα της περιβαλλοντικής προστασίας, συμπορευόμενους και με τους κατασταλτικούς, σε γενικευμένη και ατελή όμως μορφή, αφού προβλέπεται η έκδοση προεδρικών διαταγμάτων για την επιβολή των αναγκαίων μέτρων και περιορισμών για την προστασία, αποκατάσταση και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος (άρθρο 7).

β) Ο ν. 468/76 περί αναζητήσεως, ερεύνης και εκμεταλλεύσεως υδρογονανθράκων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων:

Στο νομοθέτημα αυτό, ο νομοθέτης με έμμεσο τρόπο μέσω ρύθμισης θεμάτων έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων επιδιώκει και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από μόνιμες ή επιπλεύουσες εγκαταστάσεις εξόρυξης πετρελαίου. Ειδικότερα με την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων καθορίζονται πέραν των λοιπών όρων λειτουργίας και προστασία της χλωρίδας και πανίδας και η επιβολή των κυρώσεων.

γ) Ο ν.721/77 περί εγκρίσεως κυκλοφορίας και ελέγχου γεωργικών φαρμάκων ως και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων:

Ο νομοθέτης του νόμου αυτού, που τον απασχολεί ο έλεγχος της επιβλαβούς δράσης των γεωργικών φαρμάκων σε φυτά, ζώα άνθρωπο και γενικά στο οικοσύστημα, εξακολουθεί να διατηρεί την μέθοδο επιβολής ποινικών κυρώσεων για την παράβαση των υποχρεώσεων συμμόρφωσης προς τις διατάξεις του νόμου (άρθρο 31 παραγρ.2). Η παρουσία σε αυτόν το νόμο ποινικών κανόνων με προβλεπόμενη ποινή δυσανάλογα μικρή του περιεχομένου του αδίκου στο νόμο, καθώς και η μη πρόβλεψη επιβαρυντικών μορφών αξιόποινης δράσης αποκλείει τον ποινικό έλεγχο ιδιαίτερα επιβλαβών συμπεριφορών που συνδέονται με την εισαγωγή, παραγωγή, εμπορία και χρήση φαρμάκων υψηλής τοξικότητας για τις γεωργικές καλλιέργειες,<sup>601</sup> οι οποίες με τη σειρά τους αποτελούν μια από τις σημαντικές πηγές θαλάσσιας ρύπανσης.

δ) Ο ν. 786/78 κύρωση της διμερούς συμφωνίας Ελλάδας-Ιταλίας για την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας:

Η περιβαλλοντική σημασία του συγκεκριμένου νομοθετήματος, έγκειται στην πρόβλεψη ότι η εξόρυξη υδρογονανθράκων και άλλων φυσικών στοιχείων δεν θα μεταβάλλει την οικολογική ισορροπία.

ε) Η υπουργική απόφαση 181051/2079/78 περί πινάκων ουσιών των οποίων απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα.

στ) Η υπουργική απόφαση 181051/536/80 περί των όρων και προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας χερσαίων ευκολιών υποδοχής και κατεργασίας πετρελαιοειδών καταλοίπων

ζ) Η υπουργική απόφαση 181051/559/80 περί κανονισμού οργάνωσης και λειτουργίας περιφερειακών σταθμών καταπολέμησης της ρύπανσης

η) Η υπουργική απόφαση 181051/1985/80 περί του καθορισμού προδιαγραφών χημικών διασκορπιστικών ουσιών.

θ) Το π.δ. 1180/81 περί ρυθμίσεως θεμάτων αναγομένων εις τα της ιδρύσεως και λειτουργίας βιομηχανιών, βιοτεχνιών, πάσης φύσεως μηχανολογικών

<sup>601</sup> Περισσότερα βλ. Παπανεοφύτου Αγ., 1997,όπ.π.,σελ.245-246.



εγκαταστάσεων και αποθηκών και της εκ τούτων διασφάλισης περιβάλλοντος εν γένει:

Η εφαρμογή του προαναφερόμενου προεδρικού διατάγματος εκτείνεται στο σύνολο των εγκαταστάσεων που η λειτουργία τους προκαλεί δυσμενείς επιδράσεις για το περιβάλλον (άρθρο 1 περιπτ. η') και το περιεχόμενό του συνίσταται στους όρους, περιορισμούς και προϋποθέσεις που απαιτείται να τηρούνται στις εγκαταστάσεις αυτές προκειμένου να εξασφαλιστεί το περιβάλλον από τον κίνδυνο ρύπανσης, ο οποίος μπορεί να προκύψει από τη λειτουργία ή τη χρήση τους. Με τη ρύθμιση αυτή προστίθενται στις ήδη προηγούμενες προϋποθέσεις<sup>602</sup> η υποχρεωτική υποβολή μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (άρθρο 4) και το δικαίωμα της διοίκησης να τροποποιεί τους αρχικούς όρους με νέους, αν οι τελευταίοι δεν προσφέρουν επαρκή ασφάλεια στο περιβάλλον (άρθρο 5).<sup>603</sup>

ι) Η υπουργική απόφαση 181051/1090/82 περί των όρων και προϋποθέσεων αναγνώρισης πλοίων ή φορτηγίδων ή πλωτών γενικά ναυπηγημάτων που χρησιμοποιούνται ως ευκολίες υποδοχής στερεών απορριμμάτων πλοίων.

ια) Ο ν. 1327/83 για την αντιμετώπιση εκτάκτων επεισοδίων ρύπανσης του περιβάλλοντος και ρύθμιση συναφών θεμάτων.

ιβ) Ο ν. 1515/85 για το Ρυθμιστικό σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, καθώς και ο ν. 1561/85 για το Ρυθμιστικό σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις:

Με τους προαναφερόμενους νόμους διαμορφώνεται στο πλαίσιο της εθνικής χωροταξικής πολιτικής, το θεσμικό καθεστώς των στόχων, προγραμμάτων, κατευθύνσεων, μέτρων και φορέων, το οποίο πέραν της χωροταξικής και πολεοδομικής οργάνωσης των περιοχών που αναφέρονται στους νόμους, αποβλέπει στην οικολογική ανασυγκρότηση, στην προστασία του τοπίου, των ακτών, στον περιορισμό της ρύπανσης από κάθε πηγή και γενικότερα στην αναβάθμιση και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος (άρθρο 2 του εκάστοτε νόμου). Στο άρθρο 3 του εκάστοτε νόμου προβλέπεται στους στόχους και τις κατευθύνσεις, η μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος για να εξασφαλισθεί η επιθυμητή ποιότητα των φυσικών αποδεκτών, η ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα και ο εκσυγχρονισμός των μεταποιητικών δραστηριοτήτων με περιβαλλοντικά κριτήρια. Το άρθρο 11 των νόμων ρυθμίζει τα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος (παράμετροι, όρια ποιότητας των φυσικών αποδεκτών, συχνότητες δειγματοληψίας, μετρήσεων κλπ.), παρέχοντας σχετική εξουσιοδότηση σε υπουργική απόφαση. Επίσης στο ίδιο άρθρο παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης, σχετικά με τη λειτουργία και τις υποχρεώσεις των κλάδων βιομηχανίας, βιοτεχνίας, τουριστικής και γεωργοκτηνοτροφικών άλλα και λοιπών δραστηριοτήτων, Επιπρόσθετα στο άρθρο αυτό προβλέπεται ο έλεγχος των όρων και μέτρων να γίνεται από Κλιμάκια Ελέγχου Ποιότητας Περιβάλλοντος. Οι διοικητικές κυρώσεις που προσδιορίζονται στο άρθρο 12 των νόμων, τιμωρούν τους παραβάτες των όρων και των μέτρων του άρθρου 11 με πρόστιμο, αλλά και με προσωρινή διακοπή λειτουργίας μιας μονάδας, που παραβιάζει σε σοβαρό βαθμό τους όρους και τα μέτρα. Τέλος, επαπειλούνται και με ποινικές κυρώσεις οι παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 11 και 12 των νόμων.<sup>604</sup>

ιγ) Ο ν. 1565/85 που ρυθμίζει το θέμα των λιπασμάτων:

<sup>602</sup> ν. ΔΚΣΤ/1912 και το β.δ. 15/21.10.1922

<sup>603</sup> Περισσότερα βλ. Ρέμελης, 1989, όπ.π.

<sup>604</sup> Η εφαρμογή των ποινικών κυρώσεων έγινε μετά τη θέση σε ισχύ του ν. 1650/86 και την επέκταση εφαρμογής σε αυτά τα νομοθετήματα του άρθρου 28 του ν. 1650/86.

Οι διατάξεις του νόμου αυτού, καλύπτουν το πεδίο της ρύπανσης που καταλήγει στο θαλάσσιο περιβάλλον από χερσαίες πηγές και συγκεκριμένα από τη γεωργική παραγωγή. Στο άρθρο 11 του παραπάνω νόμου ακολουθείται και πάλι η λογική της ποινικής πρόβλεψης για παράβαση ορισμένων διοικητικών διατάξεων.

ιδ) Η υπουργική απόφαση 3231.8/1/89 περί των όρων και προϋποθέσεων χορήγησης άδειας σε πλοία και πλωτά ναυπηγήματα που χρησιμοποιούνται ως πλωτές ευκολίες υποδοχής πετρελαιοειδών καταλοίπων

ιε) Η υπουργική απόφαση 3245/4/92 περί της ανάθεσης σε ιδιωτικές επιχειρήσεις της κατασκευής, οργάνωσης και εκμετάλλευσης πλωτών ευκολιών υποδοχής πετρελαιοειδών καταλοίπων, λυμάτων και απορριμμάτων πλοίων στο λιμένα Θεσσαλονίκης.

ιστ) Ο ν.1892/90 για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις:

Σύμφωνα με το άρθρο 77, όπως σχολιάστηκε και πρωτύτερα το δίκαιο της Πολιτείας της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο, ρυθμίζει τις ουσιαστικές προϋποθέσεις και την έκταση του περιορισμού της ευθύνης ή της οφειλής του πλοιοκτήτη. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των διεθνών συμβάσεων, τις οποίες έχει κυρώσει ή στις οποίες έχει προσχωρήσει η Ελλάδα, αποφάσεις αλλοδαπών δικαστηρίων που επιδικάζουν αποζημιώσεις για ζημίες προερχόμενες από ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος κηρύσσονται εκτελεστές στην Ελλάδα στο βαθμό που δεν υπερβαίνουν το καθοριζόμενο από την ελληνική νομοθεσία ή διεθνή σύμβαση ισχύουσα στην Ελλάδα όριο της ευθύνης ή της οφειλής του πλοιοκτήτη.

ιζ) Ο ν. 2242/94 για την πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, προστασία φυσικού περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις:

Η σημασία του έγκειται στην σύσταση του Ειδικού Σώματος Ελεγκτών για την Προστασία του Περιβάλλοντος με το άρθρο 4 του νόμου, όπου μεταξύ των άλλων έργων, ασχολούνται με την προστασία του αιγιαλού της παραλίας, αλλά και γενικότερα κάθε παράνομης δραστηριότητας, η οποία μπορεί να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον.

ιη) Ο ν.2289/95 για την αναζήτηση, έρευνα και εκμετάλλευση υδρογοναναθράκων και άλλες διατάξεις:

Με το νόμο αυτό πέραν των άλλων καθορίζονται δικαιώματα και υποχρεώσεις του αναδόχου στο στάδιο της έρευνας και εκμετάλλευσης, ενώ προβλέπονται λήψη μέτρων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος στους χώρους χρήσης και εκμετάλλευσης, όπως η θαλάσσια περιοχή.

ιθ) Ο ν. 2743/99 για πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις:

Αποτελεί σημαντικό νομοθέτημα γιατί με το άρθρο 8 παραγρ. 1 και άρθρο 9 παραγρ. 3 προβλέπεται η ασφάλιση των ταχυπλόων σκάφων, άνω των 10 μέτρων για κάλυψη ζημιών από θαλάσσια ρύπανση ύψους 30 εκατ. δρχ. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 15 δίνεται η δυνατότητα έκδοσης προεδρικού διατάγματος μετά πρόταση το υπουργού εμπορικής ναυτιλίας για την κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο των διατάξεων των νόμων 314/76, 1147/81 και 1638/86, όπως ισχύουν.

Από τα παραπάνω συμπεραίνει κανείς ότι το δίκαιο της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ακόμη δυσμενέστερα το δίκαιο γενικότερα της προστασίας του περιβάλλοντος παρουσιάζει μία πληθώρα νομοθετικών ρυθμίσεων, διάσπαρτων στο σύνολο του δικαίου χώρου. Οι διοικητικού δικαίου κανόνες παράγονται από ένα δαιδαλώδες δικαίο υλικό νόμων, διαταγμάτων, υπουργικών αποφάσεων και κανονισμών, στο οποίο ενσωματώνονται και δεσμευτικοί κανόνες που απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις, αποφάσεις, οδηγίες κλπ. Το ελληνικό Σύνταγμα προβλέπει στο άρθρο 43 την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων για την εκτέλεση νόμων. Τόσο αυτά, όσο και οι υπουργικές αποφάσεις εκδιδόμενες σε

νομοθετικές εξουσιοδοτήσεις αποτελούν πηγή δικαίου και είναι συνταγματικά σύμφωνες. Η διαμόρφωση, εξέλιξη και διόγκωση αυτού του κανονιστικού πλαισίου εξαρτάται από το βαθμό παρεμβατισμού του κράτους, και από τη διαρκή διορθωτική παρέμβαση του δικαίου, ως αποτέλεσμα της ρευστότητας και μεταβλητότητας του κινδύνου της τεχνολογίας για το περιβάλλον.<sup>605</sup> Ταυτόχρονα η παραδοσιακά ακολουθούμενη νομοτεχνική συγκόλλησης ποινικών διατάξεων που έργο έχουν να προβλέπουν κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης των οικείων στα ειδικά νομοθετήματα διατάξεων βρίσκει έδαφος και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση. Στην προσπάθειά του ο έλληνας νομοθέτης κάτω από τη πίεση της ραγδαίας τεχνολογικής εξέλιξης και του υψηλού κινδύνου που εμπεριέχει, σε συνδυασμό των πολιτικών και οικονομικοκοινωνικών συνιστωσών σε εθνικό και διεθνή επίπεδο οδηγείται στη θέσπιση αρκετές φορές ποινικών μέτρων εν λευκώ, στη παροχή εξουσιοδοτήσεων για έκδοση Π.Δ. και Υ.Α. που δυνάμει απειλούν με ποινικό κολασμό το παραβάτη,<sup>606</sup> όμως η λύση αυτή που συνιστά «καθημερινό» instrumentarium ενέχει ποικίλους κινδύνους, πέραν της ταύτισης στο πρόσωπο της διοίκησης της νομοθετικής και εκτελεστικής εξουσίας.<sup>607</sup>

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Η κρατούσα θεώρηση της ποινικής δογματικής είναι ότι οι αποφάσεις των δικαστηρίων δεν δημιουργούν νομικούς κανόνες και άρα δεν παράγουν δίκαιο. Η αντίληψη αυτή που θέλει την νομολογία να μην συνιστά πηγή δικαίου με βασικό επιχείρημα ότι η εκάστοτε απόφαση επιλύει συγκεκριμένη διένεξη ως πραγματώνεται μέσα από την επίδικη υπόθεση και άρα το έργο και η αποστολή του δικαστηρίου εξαντλείται εκεί, σήμερα ολοένα και χάνει υποστηρικτές και αφήνει έδαφος για την ενίσχυση της αντίθετης θεώρησης.

Με την νεώτερη θεώρηση υποστηρίζεται ότι η νομολογία όχι μόνο προάγει την επιστημονική έρευνα, αλλά πρέπει να περιλαμβάνεται μεταξύ των πηγών του δικαίου και κατ' επέκταση του δικαίου περιβάλλοντος, όσες φορές ρυθμίζεται ύλη αυτού.<sup>608</sup> Αξίζει να μνημονευτεί το έργο που επιτελεί η πάγια νομολογία στο τομέα της διαμόρφωσης παραδεδεγμένων αρχών, πέραν αυτών που μπορεί να έχουν διαμορφωθεί μέσα από νομοθετήματα.<sup>609</sup> Οι αρχές αυτές έχουν λάβει ισχύ, αναγνώριση και νομικό κύρος και συμπληρώνουν τυχόν νομοθετικά κενά.

Κατά συνέπεια ακόμη και αν η νομολογία δεν νομοθετεί με την αυστηρά νομοτεχνική επιστημονική κρατούσα θεώρηση, ποιος αρνείται ότι η ερμηνεία του ισχύοντος δικαίου δεν παράγει δίκαιο;

<sup>605</sup> Παπανεοφύτου Αγ., 1997, ό.π., σελ.59-60

<sup>606</sup> Για παρεχόμενες από νόμους εξουσιοδοτήσεις σχετικά με τη προστασία θαλασσιού περιβάλλοντος από ρύπανση δεξ το το αρθρ.8 του ν.314/76, το αρθρ.8 του ν.855/78, αρθρ.8 του ν. 1147/81, αρθρ.7 του ν.1269/82, το αρθρ.4 του ν.1634/86, αρθρ7 και 8 του ν.2252/94, αρθρ.8 του ν.3100/03, κλπ.

<sup>607</sup> Βλ. κεφάλαιο στο παρόν εκπόνημα με τίτλο: Νομοθέτηση και Πολιτικο-Διοικητική Οργάνωση.

<sup>608</sup> βλ. Παναγόπουλος Θ., 2001, ό.π., σελ94, πρβλ. Τσάτσος, Κ., 1941, ό.π., Χατζηδίνας, Ι., Συνταγματικό δίκαιο και πολιτικοί θεσμοί, Πειραιάς, 1986, σελ. 15 και Δαρζέντας Εμ., Η νομολογία ως πηγή του διοικητικού δικαίου και το νομολογιακό διοικητικό δίκαιο, Ελληνική Δικαιοσύνη 1999, σελ.481 επ.

<sup>609</sup> Παναγόπουλος Θ., 2001, ό.π.,σελ. 90, Κόρσος, Δ., Διοικητικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος, Αθήνα, Σάκουλας Αντ., 1995, σελ. 113 επ.

Η συμβολή της νομολογίας στο περιβαλλοντικό δίκαιο και στην εξέλιξη αυτού είναι σημαντική. Μάλιστα στο Συμβούλιο της Επικράτειας συστήθηκε τον τελευταίο καιρό (1992) το Ε΄ Τμήμα που ασχολείται με περιβαλλοντικά θέματα. Το έργο του συγκεκριμένου θεσμού είναι σημαντικότερο, αφού διαμορφώνει περιβαλλοντική συνείδηση όχι μόνο στους πολίτες, αλλά και στην δημόσια διοίκηση, μέσω των αποφάσεων του. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικές αποφάσεις τόσο αυτού του τμήματος, όσο και μερικών άλλων δικαστηρίων που παρουσιάζουν ενδιαφέρον και αναδεικνύουν το αίσθημα περί δικαίου περιβάλλοντος:

1) Με την αριθμ. 6310/1999 Απόφαση του Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών κρίθηκε ότι η ιδιοκτησία υποχωρεί όταν συγκρούεται με το δικαίωμα προστασίας περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα η υπόθεση αφορούσε αποζημίωση που αιτούνταν ιδιοκτήτης στην περιοχή Μαραθονήσι της Ζακύνθου, όπου αναπαράγονται οι χελώνες καρέτα-καρέτα, από το ελληνικό κράτος ως διαφυγόν κέρδος, γιατί ενώ είχε αρχίσει την ανοικοδόμηση ξενοδοχειακής μονάδας εκδόθηκε προεδρικό διάταγμα που κατέστησε αυστηρότερες τις προδιαγραφές ανοικοδόμησης λόγω προστασίας του περιβάλλοντος με στόχο την προστασία του σπάνιου αυτού είδους. Το δικαστήριο έκρινε ότι η αιτούμενη αποζημίωση σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να συνίσταται στο διαφυγόν κέρδος με δεδομένο ότι η αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 17 του Συντάγματος συνίσταται στην αξία του ακινήτου κατά το χρόνο απαλλοτρίωσης και όχι σε αξία τυχόντος διαφυγόντος κέρδους.<sup>610</sup>

2) Σημαντική είναι και η απόφαση 1183/1996 του Συμβουλίου της Επικρατείας με την οποία απορρίφθηκε αίτηση ακύρωσης προεδρικού διατάγματος με το οποίο απαγορεύονταν κάθε παρέμβαση στα στόμια λιμνών με την θάλασσα, η εκτέλεση έργων διαμόρφωσης της παραλίας, η απόρριψη αποβλήτων και λυμάτων στη χερσαία και θαλάσσια περιοχή κλπ.. Κατά την απόφαση το πνεύμα και ο σκοπός των προστατευτικών του περιβάλλοντος συνταγματικών διατάξεων επιβάλλει ειδική προστασία, μεταξύ άλλων, των εξαιρετικά ευπαθών οικοσυστημάτων. Σύμφωνα μάλιστα με την απόφαση, η προστασία αυτή, πηγάζει από το άρθρο 24 του Συντάγματος, του οποίου οι διατάξεις έχουν όχι μόνο αυτοτέλεια, αλλά και άμεση εφαρμογή.

3) Αν και το Συμβούλιο της Επικρατείας έχει επανειλημμένες φορές ασχοληθεί με την αρχή της βιωσιμότητας, διαμορφώνοντας πάγια νομολογία για αυτό το θέμα, εντούτοις σημαντική αποτέλεσε η απόφαση 1520/1993 όπου έκρινε ότι η κατάρτιση μελέτης για περιβαλλοντικές επιπτώσεις ενός έργου αποτελεί εγγύηση σεβασμού της αρχής αυτής.

4) Από τις αποφάσεις 2282/1992, 1516/1993 και 118/1993 του ΣτΕ κρίθηκε ότι οι διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος κατισχύουν, όταν έρθουν σε αντίθεση με άλλες, οι οποίες προστατεύουν άλλα ατομικά δικαιώματα, όπως της ατομικής ιδιοκτησίας, θρησκευτικής ελευθερίας κλπ. Επίσης από την απόφαση 2242/1992 ΣτΕ κρίθηκε ότι από το άρθρο 24 του Συντάγματος για την προστασία του περιβάλλοντος πηγάζει και το δικαίωμα ποιότητας της ζωής, μια και το περιγραφόμενο στο άρθρο αυτό του Συντάγματος δικαίωμα είναι μικτής φύσεως εδραζόμενο τόσο στον κύκλο των ατομικών, όσο και στο κύκλο των κοινωνικών δικαιωμάτων.

5) Με την απόφαση 810/1977 ΣτΕ έκρινε ότι από τις παραγρ. 1 και 6 του άρθρου 24 του Συντάγματος 1975/86 απορρέουν τέλειοι κανόνες δικαίου, με επιταγές δεσμευτικές για όλα τα υποκείμενα, μέσα στα οποία εντάσσονται και τα

<sup>610</sup> βλ. σχετ. Περιοδικό Δικαιοσύνη 2000, σελ. 48 επ. και σημείωμα Ζιάμου. Επίσης Παναγόπουλος Θ., 2001, όπ.π.,σελ.191-192.

Πολιτειακά όργανα. Ειδικότερα ορίζεται ότι σε περίπτωση απουσίας σχετικής νομοθετικής ρυθμίσεως, η Διοίκηση οφείλει να σταθμίσει και να συνεκτιμά όλους τους παράγοντες εκείνους, που περιέχονται στις συνταγματικές διατάξεις και συνθέτουν το δημόσιο συμφέρον για την προστασία του περιβάλλοντος.

6) Με την απόφαση 811ΣτΕ και Ολομ. 4576/1977 ΣτΕ καταγράφεται, εντός του πλαισίου της διακριτικής ευχέρειας, η δέσμευση του κοινού νομοθέτη να προσδιορίσει το είδος και την έκταση της προστασίας του φυσικού (αλλά και του πολιτιστικού) περιβάλλοντος.

7) Με την απόφαση 1340/92 ΣτΕ ακυρώθηκε υπουργική απόφαση που θέσπιζε εξαιρέσεις στο σύστημα προστασίας του υγροβιότοπου του Αμβρακικού Κόλπου, το οποίο περιελάμβανε πυρήνα απολύτου προστασίας, όπου απαγορεύονται όλες οι δραστηριότητες με εξαίρεση εκείνων, που είναι συμβατές προς την προστασία και διατήρηση αναλλοίωτου του υγροβιότοπου. Για την έκδοση της απόφασης αυτής βασίστηκε στο άρθρο 24 του Συντάγματος, στις διατάξεις της Σύμβασης Ramsar και στο άρθρο 18 του ν.1650/86.

8) Σημαντική είναι και η συμβολή της αριθμ. 163/1991 απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Ναυπλίου η οποία έκρινε ότι στην προσωπικότητα του ατόμου, περιλαμβάνονται όλα τα αγαθά που είναι αναπόσπαστα συνδεδεμένα με το πρόσωπο, στα οποία περιλαμβάνεται και η σωματική υγεία του ανθρώπου και επομένως οι διατάξεις που αναφέρονται στην προστασία του περιβάλλοντος αποσκοπούν όχι μόνο στην προστασία αυτού καθ' αυτού, αλλά και στην ευνοϊκή ανάπτυξη του ανθρώπου. Κατά συνέπεια μέσα από τη θεώρηση ότι η προσβολή του περιβάλλοντος είναι ένα από τα αγαθά που απαρτίζουν την προσωπικότητα του ατόμου, παρέχεται το δικαίωμα στο άτομο να αιτηθεί δικαστική προστασία και να στραφεί εναντίον εκείνου, που προξένησε βλάβη στο περιβάλλον με στόχο την άρση της προσβολής του.

9) Περί της ευρείας εκδοχής του εννόμου συμφέροντος όσον αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος πέραν των ήδη καταγεγραμμένων αποφάσεων 810/1977 ΣτΕ και Ολομ. ΣτΕ 4576/1977, αξίζει να μνημονευτούν, έστω και αν οι αποφάσεις αυτές δεν αφορούν άμεσα στο θαλάσσιο περιβάλλον, η απόφαση Ολομ. ΣτΕ 2281/1992, με την οποία κρίθηκε ότι λόγω του γεγονότος ότι το Λεκανοπέδιο Αττικής αποτελεί μια αδιάλειπτη οικιστική ενότητα με ελάχιστους πνεύμονες πρασίνου, οι δυσμενείς επεμβάσεις για την οικολογική ισορροπία και την ποιότητα ζωής των κατοίκων ως αποτέλεσμα εκχερσώσεων μιας δασικής έκτασης εντός του λεκανοπεδίου, επιδρούν όχι μόνο στους κατοίκους της περιοχής που γειτνιάζει της δασικής, αλλά και στους κατοίκους σε μακρινές και υποβαθμισμένες περιοχές, με συνέπεια και οι τελευταίοι να διατηρούν το έννομο συμφέρον, και οι αποφάσεις 2196/1982 και 312/1983 με τις οποίες νομιμοποιούνται ως φορείς συμφέροντος για την προστασία του περιβάλλοντος και τα ν.π.δ.δ.

10) Χαρακτηριστική είναι και η απόφαση 5235/1996 ΣτΕ, σύμφωνα με την οποία, λαμβάνοντας υπόψη το κανόνα της βιώσιμης ανάπτυξης όπως κατοχυρώνεται τόσο στο άρθρο 24 του Συντάγματος, όσο και στα άρθρα 174-176 της Συνθήκης του Amsterdam, με τον οποίο επιβάλλεται πρώτιστα η διατήρηση του φυσικού κεφαλαίου της χώρας, για την μεταβίβασή του ακέραια στις επόμενες γενεές, η κατασκευή και λειτουργία βιομηχανικών και τεχνικών γενικά εγκαταστάσεων στην παράκτια ζώνη πλησίον της θάλασσας επιτρέπεται υπό τον όρο, ότι δεν προκαλείται οιασδήποτε μορφής διατάραξη του θαλασσίου οικοσυστήματος και ιδιαίτερα ρύπανσή του. Μάλιστα στο φυσικό κεφάλαιο της χώρας περιλαμβάνεται μεταξύ άλλων και το σύστημα των ακτών και των θαλασσιών οικοσυστημάτων, ιδιαίτερα των κόλπων, οι οποίοι είναι ευπαθή οικοσυστήματα

εύκολα αποσταθεροποιημένα, όπως ήταν ο Παγασητικός Κόλπος την υπόθεση του οποίου αφορούσε η συγκεκριμένη απόφαση και με την οποία θεωρήθηκε ως μη νόμιμη η χορηγηθείσα από τον αρμόδιο Νομάρχη άδεια εγκατάστασης δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων.

Στο πλαίσιο του δικαίου, σημαντική είναι και η λειτουργία των γενικών αρχών στη διαμόρφωση κανόνων δικαίου τόσο άμεσα με την καταγραφή τους στις σχετικές διατάξεις όσο και έμμεσα μέσω νομολογίας για την ερμηνεία και εφαρμογή των ήδη υπαρχόντων. Μερικές από τις σημαντικότερες αρχές είναι:

α) Η αρχή της πρόληψης: αποτελεί τη βασική αρχή του περιβαλλοντικού δικαίου. Ένα συνεπές κράτος δεν περιορίζεται στην καταπολέμηση των ήδη εκδηλωμένων προσβλητικών για το περιβάλλον συμπεριφορών, αλλά μεθοδεύει την πρόληψη εκδήλωσης αυτών.

Παρατηρήσαμε στα αντίστοιχα κεφάλαια του εκπονήματος που αναφέρονταν στο εθνικό και στο διεθνές δίκαιο ότι στα δικαιικά κείμενα τους υπήρχε η συγκεκριμένη αρχή, αφού πλέον συνειδητά επιδιώκεται η πρόληψη, παρά η καταστολή της ρύπανσης του περιβάλλοντος.

Η νομολογία έχει αποδεχθεί, ότι είναι δυνατή η ανάκληση νομικής διοικητικής πράξης και χωρίς μεταβολή των πραγματικών συνθηκών, έστω και αν έχουν δημιουργηθεί δικαιώματα ή πραγματικές καταστάσεις, με μοναδικό λόγο την καλύτερη και περισσότερο αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος, κατά την εκτίμηση της διοίκησης.<sup>611</sup>

β) Η αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει: Η αρχή αυτή εφαρμόζεται σε αντίθεση με την προηγούμενη, όταν η ρύπανση έχει εκδηλωθεί. Συγκεκριμένα το πρόσωπο που ρύπανε το περιβάλλον υποχρεώνεται να αναλάβει το κόστος για την εξουδετέρωση της προσβολής ή ακόμη και για την μελλοντική αποφυγή της επιβάρυνσης ή τέλος να καταβάλει αντισταθμιστικό ποσό για την βλάβη, την οποία προξένησε. Η αρχή αυτή έρχεται για να προστατεύσει από την οικονομική επιβάρυνση τρίτους αμέτοχους της ρύπανσης ή και το δημόσιο. Η βάση στήριξης αυτής της αρχής είναι ότι αυτός που γνωρίζει ότι θα πληρώσει για την βλάβη που προκάλεσε, θα προσπαθήσει με κάθε τρόπο να αποφύγει να καταστεί πρόξενος βλάβης.

Προϋποθέτει φυσικά την εύρεση αυτού που ρυπαίνει, γεγονός καθόλου εύκολο, ιδιαίτερα όταν στη ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής έχουν συμβάλει πλήθος πηγών, σε σημείο που ο εντοπισμός τους να καθίσταται αδύνατος. Δυσκολία επίσης προκύπτει και στην πράξη όταν στην ρύπανση έχουν συντελέσει πολλά πρόσωπα, ως προς τη συμμετοχή και επιμέτρηση του χρηματικού ποσού ανά πρόσωπο.

Επίσης πρέπει να προστεθεί ότι σε περίπτωση που το όφελος από τη προκαλούμενη ρύπανση από το δράστη είναι μεγαλύτερο από την οικονομική επιβάρυνση που θα κληθεί να καταβάλει ο δράστης, δημιουργείται αντί για αντικίνητρο, μάλλον κίνητρο και ένα είδος «νομιμοποίησης» της ρύπανσης. Μάλιστα αυτοί που εν δυνάμει είναι ρυπαντές συχνά καταφεύγουν σε ασφαλιστικές καλύψεις για να αντεπεξέρθουν τις απαιτήσεις, ενώ ακόμη και αν αναγκαστούν να καταβάλουν κάποια ποσά, αυτά τις περισσότερες αν όχι όλες τις φορές (ιδιαίτερα όταν δεν είναι υπέρογκα) μετακυλύονται μέσω του κόστους του προϊόντος που παράγεται στον καταναλωτή.

Στα διεθνή δικαιικά κείμενα η αρχή αυτή μνημονεύεται κατ' επανάληψη, ενώ και στην ελληνική νομοθεσία έχει συμπεριληφθεί. Ενδεικτικά αναφέρουμε την 13<sup>η</sup> σε συνδυασμό με την 16<sup>η</sup> αρχή στην Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το περιβάλλον και

<sup>611</sup> Παναγόπουλος Θ., 2001,όπ.π.,σελ.96

την ανάπτυξη, του 1992, την Marpol 73/78, την Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου 1990, το κείμενο της Συνθήκης για τη θέσπιση του Συντάγματος της Ευρώπης στις 13 Οκτωβρίου 2004 στις Βρυξέλλες, ενώ τέλος ήδη έχουν αναπτυχθεί σε προηγούμενο μέρος του εκπονήματος τα δίκαια συστήματα αστικής ευθύνης που βασίζονται πάνω σε αυτή την αρχή.

Αυτή την αρχή πραγματώνουν τα διάφορα ειδικά τέλη σε επιχειρήσεις, ανάλογα μάλιστα με το μέγεθος, το ρυπαντικό φορτίο κλπ.. Πραγμάτωση αυτής της αρχής είναι και τα επιβαλλόμενα πρόστιμα.

Τα τελευταία έτη συζητείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση η επιβολή ειδικού φόρου περιβάλλοντος ανά βαρέλι πετρελαίου, ενώ δεν είναι λίγα τα κράτη που αναπτύσσουν ρυπαντική φορολογία.

Τα χρηματικά ποσά που εισπράττονται συνήθως εντάσσονται σε ειδικό ταμείο για τις ανάγκες της περιβαλλοντικής πολιτικής.

γ) Η αρχή της συνεργασίας – επικουρικότητας: Η αρχή της συνεργασίας και επικουρικότητας αποτελεί βασική αρχή του διεθνούς δικαίου περιβάλλοντος. Ιδιαίτερα στο θέμα της θάλασσας, η οποία από τη φύση της δεν έχει σύνορα, η παρούσα αρχή είναι περισσότερο αναγκαία από οπουδήποτε αλλού. Η συνεργασία και επικουρικότητα μπορεί να περιλαμβάνει από την απλή μετάδοση πληροφοριών και τεχνογνωσίας, μέχρι και την από κοινού ανάληψη πρωτοβουλιών και δράσεων σε προληπτικό, αλλά και σε κατασταλακτικό επίπεδο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση μεταξύ διοίκησης, επιχειρηματιών, ενώσεων, επιμελητηρίων και μη κυβερνητικών οργανισμών.

Πέραν του διεθνούς δικαίου, την αρχή της συνεργασίας-επικουρικότητας καθιερώνει και η εθνική νομοθεσία και μάλιστα σε δύο επίπεδα, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο. Τόσο στο επίπεδο συνεργασίας μεταξύ υπηρεσιών (υπηρεσιών δημοσίου μεταξύ τους και υπηρεσιών δημοσίου και ιδιωτικών επιχειρήσεων), όσο και στο επίπεδο δημοσίου και πολίτη. Μάλιστα η συνεργασία δημοσίου και πολίτη συμβάλλει στην ανάπτυξη εμπιστοσύνης που πρέπει να διέπει τις σχέσεις τους.

Διεθνείς περιβαλλοντικές συμβάσεις υπογράφονται συνεχώς στο πλαίσιο της αρχής «think globally, act locally», ως έκφραση της παγκοσμιοποίησης στην διαχείριση του περιβαλλοντικού προβλήματος.

δ) Η αρχή της δημοσιότητας: Η αρχή της δημοσιότητας αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της δημοκρατίας. Με βάση αυτή την αρχή δημοσιοποιείται, δηλαδή φανερώνεται η δράση των διοικητικών οργάνων των επιφορτισμένων με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η αρχή της δημοσιότητας ικανοποιεί το δικαίωμα πληροφόρησης του διοικούμενου για τις ενέργειες των διοικούντων στο τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με βάση αυτή την πληροφόρηση δίνεται στους διοικούμενους η δυνατότητα να ελέγξουν, να αξιολογήσουν και να αμφισβητήσουν τις ενέργειες των διοικούντων υπερασπιζόμενοι σε ατομικό ή συλλογικό επίπεδο το δικαίωμα τους για ένα καλύτερο περιβάλλον.

Πέραν των προαναφερομένων για την αρχή αυτή στα σχετικά κεφάλαια διεθνούς και εθνικού δικαίου που αναπτύχθηκαν θα υπενθυμίσουμε εδώ, στο πλαίσιο της Ε.Ε. την Οδηγία 90/313/ΕΟΚ για την ελεύθερη πληροφόρηση για θέματα περιβάλλοντος και 97/11/ΕΚ που την τροποποίησε,<sup>612</sup> την σύσταση του Ευρωπαϊκού

<sup>612</sup> Η σπουδαιότητα αυτής της Οδηγίας για την περιβαλλοντική πληροφόρηση του κοινού, σε κάθε είδους έγγραφα, αναφορές, επιστολές εκθέσεις, γνωμοδοτήσεις, χάρτες κλπ (Βλ. πίνακα ΙΙ στο Παράρτημα του εκπονήματος) έγκειται ότι ο αιτών την πληροφορία δεν είναι υποχρεωμένος να αποδείξει το έννομο συμφέρον του, στην αρχή που απευθύνεται και η οποία είναι υποχρεωμένη να του

Οργανισμού Περιβάλλοντος και το κείμενο της Συνθήκης για τη θέσπιση του Συντάγματος της Ευρώπης στις 13 Οκτωβρίου 2004 στις Βρυξέλλες, τη λειτουργία του Ευρωπαϊκού Κέντρου Πληροφόρησης στο πλαίσιο του Συμβουλίου της Ευρώπης, ενώ σε παγκόσμιο υπενθυμίζουμε το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (U.N.E.P) μεταξύ των άλλων αποστολών του έχει την παροχή πληροφόρησης, τις 18<sup>η</sup> και 19<sup>η</sup> αρχές που αφορά τη ενημέρωση και πληροφόρηση στο πλαίσιο της Συνδιάσκεψης του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη στο Ρίο, καθώς και το Μέρος XII της Σύμβασης για το Δίκαιο της θάλασσας που υπογράφηκε στο Montego Bay στις 10 Δεκεμβρίου 1982, που αναφέρεται σε γνωστοποίηση και πληροφόρηση περιστατικών ρύπανσης. Τέλος, σε όλες σχεδόν τις παγκοσμίου χαρακτήρα συμβάσεις ανατίθεται στον Ι.Μ.Ο, καθήκοντα «οργανισμού» θεμάτων σχετικά με την πληροφόρηση, αναφέροντας ενδεικτικά το άρθρο 12 της Διεθνούς Σύμβασης για την προετοιμασία, ανταπόκριση και συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο του Λονδίνου το 1990.

ε) Η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης: Η χρήση το όρου sustainable development που ερμηνεύεται ως αειφόρος ή βιώσιμη ανάπτυξη, όπως ήδη έχει αναφερθεί είναι σχετικά νέα και πηγή της αποτελεί η μελέτη Our Common Future, η οποία συντάχθηκε το 1987, από την επιτροπή Brundtland για λογαριασμό του Ο.Η.Ε.<sup>613</sup> Στο δικαίκο διεθνή χώρο καθιερώνεται με την υιοθέτησή του το 1992, στο πλαίσιο της Συνδιάσκεψης του Ρίο.

Η διαφορά της συγκεκριμένης αρχής, σε σχέση με τις προηγούμενες αρχές, είναι ότι κατεξοχήν χαρακτηρίζει την περιβαλλοντική νομοθεσία, αφού σκοπός της είναι η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και προστασίας του περιβάλλοντος. Η πρόσφατη όμως χρήση της και καθιέρωσή της έχει ως αποτέλεσμα τα δικαίκα κείμενα διεθνή και εθνικά που προηγήθηκαν να μην την περιλαμβάνουν. Αυτό φυσικά δεν σημαίνει ότι δεν χαρακτηρίζει την υπάρχουσα στο διεθνή και εθνικό χώρο νομοθετική πολιτική.

Θα μπορούσε να υποστηρίξει κανείς ότι η αρχή αυτή δεν είναι τίποτα άλλο παρά η εφαρμογή της σκέψης του Κλεόβουλου : «παν μέτρον άριστον» στο χώρο της αναπτυξιακής και περιβαλλοντικής πολιτικής. Όλες οι πολιτικές πρέπει πλέον σε εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο πρέπει να έχουν ως κεντρικό στόχο την αειφόρο ανάπτυξη μέσα από ένα σχέδιο, έτσι ώστε κάθε αναπτυξιακή δράση, για να θεωρείται βιώσιμη, θα πρέπει να εμπεριέχει την περιβαλλοντική, οικονομική και κοινωνική διάσταση, αφού πρωτεύει η διατήρηση του φυσικού κεφαλαίου για την μεταβίβασή του ακέραια στις επόμενες γενεές.<sup>614</sup>

Το πόσο εύκολο είναι να επιτευχθεί αυτό, έχει αναπτυχθεί ήδη στο εκπόνημα αυτό παράλληλα με τους έντονους προβληματισμούς<sup>615</sup> οι οποίοι αναπτύσσονται σε βαθμό που να γίνεται λόγος για ανάπτυξη ξεχωριστού κλάδου δικαίου προκειμένου διευθετηθεί και αντιμετωπιστεί κατάλληλα.<sup>616</sup> Πέραν όμως του προαναφερόμενου

---

απαντήσει εντός τριάντα ημερών, παρατείνοντας την προθεσμία αυτή άλλες τριάντα ημέρες σε έκτακτες περιπτώσεις.

<sup>613</sup> Ως αειφόρος ανάπτυξη σύμφωνα με την έκθεση Μπρούτλαντ είναι εκείνη που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να διακυβεύει την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες. Η πεμπτουσία της στρατηγικής της αειφόρου ανάπτυξης είναι η χρήση εναλλακτικών πηγών ενέργειας και η συνετή διαχείριση των πόρων.

<sup>614</sup> Bell St., Gillivray D., Environmental Law, London 2000, σελ., 40 επ.

<sup>615</sup> Βλ. σε κεφάλαια με τίτλους: «Δίκαιο και Τεχνολογική Εξέλιξη» και «Διακηρύξεις Αρχών», του παρόντος εκπονήματος

<sup>616</sup> Δέκλερης, Μ., Το δίκαιο της βιωσίμου αναπτύξεως, Αθήνα, Σάκκουλας Αντ., 2000, σελ. 15 επ., και του ιδίου Ο Δωδεκάδελτος του περιβάλλοντος, Εγκόλπιον βιωσίμου αναπτύξεως, Αθήνα, Σάκκουλας Αντ., 2000/1996.



προβληματισμού, σε επίπεδο διακηρύξεων και αρχών δικαιικών εθνικών και διεθνών κειμένων ως αρχή καταγράφεται, με συνέπεια να άπτεται βούλησης των διοικούντων η εφαρμογή αυτής.

Σε εθνικό επίπεδο πέραν των λοιπών νομοθετημάτων που έμμεσα ή άμεσα βασίζονται στην αρχή, που προαναφέραμε θα σταθούμε εδώ, στο ότι ο έλληνας συνταγματικός νομοθέτης την ενέταξε στο άρθρο 24 παρ. 1 του Συντάγματος 1975/86/2001,<sup>617</sup> ενώ χρήση του όρου αυτού γίνεται και σε διμερή επίπεδο π.χ. συμφωνία, που υπογράφηκε στην Λευκωσία το 1995 και κυρώθηκε με το ν.2424/96, μεταξύ Ελλάδας και Κυπριακής Δημοκρατίας για συνεργασία στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος και της αειφόρου ανάπτυξης. Τέλος και στο νομολογιακό επίπεδο γίνεται χρήση αυτής της αρχής.<sup>618</sup>

Σε διεθνή επίπεδο θα μνημονεύσουμε στο πλαίσιο της Συνδιάσκεψης του Rio το 1992 (που καθιέρωσε την αρχή αυτή και από τότε καθοδηγεί ως διεθνή τάση το νομοθετικό χώρο υιοθετώντας παράλληλα), το Πρόγραμμα Δράσης του Ο.Η.Ε. για τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, γνωστό και ως Agenda 21, στο οποίο δίνεται ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην ολοκληρωμένη διαχείριση και βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών, στη βιώσιμη χρήση και διατήρηση των ζώντων πόρων της ανοιχτής θάλασσας, στη βιώσιμη χρήση και διατήρηση των θαλάσσιων ζώντων πόρων υπό την εθνική δικαιοδοσία, σε θέματα που αφορούν την επίδραση των κλιματολογικών αλλαγών στο θαλάσσιο περιβάλλον, στη βιώσιμη ανάπτυξη των μικρών νησιωτικών εδαφών και στην προώθηση της διεθνούς και περιφερειακής συνεργασίας σε αυτούς του τομείς, καθώς και στο γεγονός ότι η διεθνής κοινότητα θέλοντας να αναδείξει την σπουδαιότητα του όρου αυτού αφιέρωσε τον τίτλο της Τρίτης Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών στο Γιοχάνεσμπουργκ τον Αύγουστο 2002 στην Αειφόρο Ανάπτυξη, επιθυμώντας να καταδείξει ότι η αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων περνά απαραίτητα από την αποτελεσματική αντιμετώπιση του αναπτυξιακού φαινομένου.

Όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, ο όρος αειφόρος ανάπτυξη εισέρχεται όπως ήδη επισημάνθηκε, στο κοινοτικό λεξιλόγιο με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ το 1991 και συνεχίστηκε το Μάρτιο του 2000 στην Στρατηγική της Λισσαβώνας. Εδώ μπορούμε να μνημονεύσουμε τα άρθρα 174-176 της Συνθήκης του Amsterdam που κατοχυρώνουν τη βιώσιμη ανάπτυξη και το άρθρου 2 ΣΕΚ, πέραν της νομολογίας του Δ.Ε.Κ., που όπως αναπτύχθηκε στο σχετικό κεφάλαιο συνέβαλε στην καθιέρωση. Τέλος στο κείμενο της Συνθήκης για τη θέσπιση του Συντάγματος της Ευρώπης στις 13 Οκτωβρίου 2004 στις Βρυξέλλες, στο πλαίσιο της Διάσκεψης των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών-μελών, πολλάκις γίνεται μνεία της αρχής αυτής (π.χ. Προοίμιο του Μέρους II, άρθρο I-3 παραγρ. 3 που αναφέρεται στους στόχους της Ένωσης και παραγρ. 4 που αφορά τις σχέσεις με τον υπόλοιπο κόσμο, και άρθρα II-97, III-119 και III-121 που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος), ως προσπάθεια καθιέρωσης των σύγχρονων πολιτικών δράσης. Στο ίδιο πλαίσιο κινήθηκε και η διάσκεψη για την νέα Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική, την 17 Νοεμβρίου 2005.<sup>619</sup>

<sup>617</sup> Το άρθρο 24 παραγρ. 1 προβλέπει: « Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για την διαφύλαξη του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αειφορίας...»

<sup>618</sup> Π.χ. την απόφαση 5235/1996 ΣτΕ, η οποία έλαβε υπόψη της το κανόνα της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως κατοχυρώνεται τόσο στο άρθρο 24 του Συντάγματος, όσο και στα άρθρα 174-176 της Συνθήκης του Amsterdam.

<sup>619</sup> Συγκεκριμένα ο πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Barroso, στην έναρξη της τόνισε την αποφασιστική σημασία της διαχείρισης και του ρόλου των ωκεανών για την ανθρωπότητα και ότι δεν θα πρέπει να αλληλοσυγκρούονται οι διάφορες πολιτικές που έχουν σχέση με τη θάλασσα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

### Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Το διεθνές δίκαιο πάντοτε, αλλά και ιδιαίτερα μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ασκούσε έλξη στον εθνικό νομοθέτη. Αυτή η έλξη συνδεόταν: α) με μια αντίληψη ότι το διεθνές δίκαιο, αποτελεί το καταστάλαγμα και τον συγκερασμό πολλών δικαϊκών εθνικών συστημάτων, πολλές φορές δοκιμασμένων στην πράξη και με διαπιστωμένα αποτελέσματα, β) με μια διάχυτη αντίληψη στο κοινωνικό σύνολο ότι αυξάνεται το κύρος και η επιτυχία του εθνικού νομοθετήματος, αν έχει λάβει υπόψη του το διεθνές δίκαιο, σε σημείο που πολλές φορές αποδέχεται και την εισαγωγή του ως σύνολο, γ) με το γεγονός ότι η «παγκοσμιοποίηση» της οικονομίας και ανάπτυξης στηρίζεται και στο θαλάσσιο χώρο και στην ενιαία προστασία του και αντιμετώπιση των προσβλητικών σε αυτό συμπεριφορών. Ο ανταγωνισμός των θαλασσιών μεταφορών, του τουρισμού, της αλιείας, των παράκτιων βιομηχανικών εγκαταστάσεων (δυλιστηρίων, ναυπηγείων κλπ.) απαιτεί ενιαίο δικαϊκό χώρο έτσι ώστε οι κανόνες να' ναι κοινοί για όλους, και δ) στην ίδια τη φύση του θαλάσσιου ύδατος που δεν γνωρίζει σύνορα.

Ο Έλληνας νομοθέτης, λοιπόν ήταν από τους πρώτους που, στο θέμα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση επιχείρησε να προσδώσει στην νομοθεσία του τη συστηματική και τη φιλοσοφία του διεθνούς δικαίου. Σε αυτό συνετέλεσε η αργή αλλά σταθερή ανάπτυξη ενός διεθνούς δικαίου περιβάλλοντος το οποίο με τον καιρό τείνει να αυτονομηθεί από το σύνολο του διεθνούς δικαίου μια και μέχρι πρόσφατα ήταν συμπλήρωμά του.

Σε εθνικό επίπεδο το soft law επιτέλεσε σημαντικό ρόλο, όταν κατά τη νομοθέτηση, είτε άμεσα με αναφορά σε αυτές τις αποφάσεις μη υποχρεωτικού χαρακτήρα ή ακόμα και με υπαγόρευση στοιχείων των επιμέρους αντικειμενικών υποστάσεων των εγκλημάτων,<sup>620</sup> είτε έμμεσα ως αποδέκτης δυνάμεων που επηρεάζονται από αυτό (όπως κοινή γνώμη, επιστημονική κοινότητα, οικολογικές οργανώσεις κ.λ.π) ο νομοθέτης έλαβε υπόψη του τα κείμενα- κανόνες του.

Ο εθνικός νομοθέτης γνωρίζοντας αφενός ότι η Ελλάδα στηρίζει με ποικίλους τρόπους την οικονομία της στο θαλάσσιο χώρο<sup>621</sup> και ότι η θάλασσα δεν γνωρίζει σύνορα, προσπάθησε ενισχύοντας και προστατεύοντας παράλληλα σε παγκόσμιο επίπεδο και την ελληνική εμπορική ναυτιλία,<sup>622</sup> από νωρίς να προστατεύει αυτό το αγαθό όχι μόνο με την διαμόρφωση ενός εθνικού νομοθετήματος, αλλά και με τη υιοθέτηση διεθνών συμβάσεων υποχρεωτικού χαρακτήρα-hard law. Η ένταξη μάλιστα της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και το Κοινοτικό Δίκαιο συνέβαλε σε αυτό το έργο.

Φυσικά όπως θα παρατηρήσει ο αναγνώστης που παρόντος εκπονήματος παρουσιάζονται προβλήματα σχετικά με τις διεθνείς συμβάσεις. Αυτά είναι κυρίως: α) η άρνηση υπογραφής της σύμβασης από αριθμό κρατών ανεξάρτητα του παγκόσμιου ή περιφερειακού χαρακτήρα, και β) η μεσολάβηση μεγάλου χρονικού

---

<sup>620</sup> Στην ανάπτυξη που θα ακολουθήσει δίνονται αρκετά παραδείγματα εθνικών νομοθετημάτων που είτε αποτελούν απευθείας εισαγωγή Κανονισμών, Οδηγιών, Διεθνών Συμβάσεων, είτε στο προοίμιο τους αναφέρονται σε διεθνείς κανόνες δικαίου.

<sup>621</sup> Στον πρωτογενή τομέα (π.χ. αλιεία), στο δευτερογενή (π.χ. βιομηχανίες, ναυπηγεία δυλιστήρια) και τριτογενή (τουρισμό, εμπορική ναυτιλία).

<sup>622</sup> Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι από την ανάλυση που προηγήθηκε στο εκπόνημα η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ξεκίνησε από την προστασία ρύπανσης από τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα.

διαστήματος υπογραφής της σύμβασης και επικύρωσης της, με πλήρη εκμετάλλευση του χρονικού διαστήματος των διαδικαστικών σταδίων.

Συγκεκριμένα η Ελλάδα μετέχοντας ως κράτος-μέλος της διεθνούς κοινότητας μπορεί να συμβάλλει κατά περίπτωση στο αντικείμενο της συνθήκης και το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θα περιλαμβάνει, όπως επίσης σε ένα επόμενο στάδιο να προχωρεί στη υιοθέτηση του συμβατικού κειμένου, το οποίο ταυτίζεται με την υπογραφή της συνθήκης, όμως η υπογραφή αυτή έχει την έννοια της συναινέσεως και της υποχρέωσης του κράτους να απέχει από πράξεις που θα αποστερούσαν τη συνθήκη από το αντικείμενο και το σκοπό της, χωρίς ιδιαίτερη δέσμευση. Η αποχή αυτή διαρκεί ένα εύλογο διάστημα ώσπου το κράτος να επικυρώσει ή αποδεχθεί ή να εγκρίνει την συνθήκη ή να δηλώσει τη βούλησή του να αποδεσμευτεί απ' αυτήν.

Η δέσμευση της Ελλάδας από το διεθνή συνθήκη στο διεθνή χώρο, συντελείται με την επικύρωση από το αρμόδιο κρατικό όργανο, και είναι το επόμενο στάδιο της υπογραφής. Συγκεκριμένα το Ελληνικό Κοινοβούλιο συζητά το περιεχόμενο της συνθήκης και ψηφίζει πάνω σε αυτό κυρώνοντας τη συνθήκη, η οποία κατόπιν επικυρώνεται από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, ως αρχηγό του κράτους. Επειδή όμως κατά το διεθνές δίκαιο, το κράτος που υπογράφει μια συνθήκη δεν αναλαμβάνει καμία υποχρέωση να επικυρώσει την συνθήκη, έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο να αργεί σκοπίμως η επικύρωση ή ακόμη και να μην πραγματοποιηθεί ποτέ έως ότου «ηθικά» το κράτος καταδικαστεί από τη διεθνή κοινότητα. Η επικύρωση της διεθνούς συνθήκης διατυπώνεται από το κάθε συμβαλλόμενο κράτος στο «όργανο επικύρωσης», που αποτελεί έγγραφο (το οποίο περιέχει το κείμενο της διεθνούς σύμβασης), το οποίο αποστέλλεται στο «όργανο» που έχει αποφασιστεί κατά τη συνδιάσκεψη να τηρεί αυτά που αποστέλλονται από τα κράτη-μέλη, και με την συγκέντρωση του προβλεπόμενου στην συνθήκη αριθμού επικυρώσεων και λοιπών προϋποθέσεων τίθεται σε ισχύ η διεθνή σύμβαση.

Κατά συνέπεια, ενώ σε ηθικό επίπεδο το κράτος εκφράζει την βούλησή του να συνταχθεί με τη διεθνή κοινότητα, κατόπιν προφασιζόμενο διαφόρους λόγους κωλυσιεργεί για την εφαρμογή της, συνήθως λόγω έλλειψης ή μη διάθεσης οικονομικών πόρων για την εφαρμογή, υποχώρησης σε πιέσεις συμφερόντων, προσπάθειας στήριξης της εθνικής οικονομίας και ανάπτυξης σε ανταγωνιστικά επίπεδα, έλλειψης τεχνογνωσίας και εξειδικευμένου προσωπικού κλπ.

Παρόλη την τελευταία παρατήρηση, κανείς δεν αρνείται ότι το διεθνές δίκαιο συμβάλλει καθοριστικά τόσο στο νομοθετικό, όσο και στο πεδίο ερμηνείας και εφαρμογής του εθνικού δικαίου.<sup>623</sup> Μάλιστα με το άρθρο 28 παραγρ. 1 του ελληνικού Συντάγματος οι γενικά παραδεγμένοι κανόνες του διεθνούς δικαίου, καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις, από την επικύρωσή τους με νόμο και τη θέση τους σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους καθεμιάς, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου.

---

<sup>623</sup> Αξιοσημείωτο είναι το φαινόμενο το ΣτΕ, το Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο της χώρας μας, να επικαλείται την άμεση εφαρμογή όχι μόνο διατάξεων Διεθνών Συμβάσεων π.χ. Ramsar, αλλά και Διακηρύξεων Διεθνών Συνδιασκέψεων, πχ. του Ρίο 1992, με συνέπεια να αναπτύσσεται αν ο φυσικός δικαστής αναλαμβάνει με αυτό τον τρόπο το έργο του νομοθέτη. βλ. Παναγόπουλος Θ., 2001, ό.π., σελ.116 και Δεκλερή Μ., 2000, ό.π., σελ.10.

Κάνοντας μια σύντομη ιστορική αναδρομή στις διεθνείς συμβάσεις,<sup>624</sup> ξεκινώντας από αυτές του παγκόσμιου χώρου (ακολουθούν του περιφερειακού και διμερούς) που έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα θα παρατηρήσουμε ότι ο Έλληνας νομοθέτης πολύ πριν αναγορεύσει την προστασία του περιβάλλοντος σε συνταγματική υποχρέωση του Κράτους<sup>625</sup> είχε κυρώσει μέσω του ν.δ. 4529/66<sup>626</sup> τη Διεθνή Σύμβαση OILPOL 1954/62 από τις πρώτες μεταπολεμικές διεθνείς συμβάσεις. Στην εισηγητική έκθεση που συνόδευε το νομοσχέδιο με τις υπογραφές του υφυπουργού εξωτερικών και εμπορικής ναυτιλίας δηλώνεται ότι παρόλο που η Ελλάδα είχε υπογράψει τη διεθνή σύμβαση το 1954, δεν προχώρησε σε κύρωση, όπως έκανε μετά τις τροποποιήσεις του 1962, διότι οι διατάξεις της αρχικής επέβαλλαν σημαντικές επιβαρύνσεις στα ελληνικά πλοία, χωρίς να εξασφαλιζόταν η προστασία των ελληνικών ακτών και θαλασσών από τη ρύπανση καθόσον η ελληνική θαλάσσια περιοχή δεν περιλαμβανόταν μεταξύ των ζωνών στις οποίες απαγορευόταν η απόρριψη πετρελαίου και ελαιωδών μιγμάτων σε επαρκές εύρος. Με την τροποποίηση του 1962 μπορεί να καθιερώνεται ζώνη των 100 μιλίων αντί των 50, όμως το σημαντικότερο, και γίνεται και σχετική αναφορά στην εισηγητική έκθεση, είναι ότι τροποποιήθηκαν διατάξεις του παλαιού καθεστώτος που ήταν επαχθείς για τα ελληνικά πλοία.<sup>627</sup>

Κατόπιν με το ν.δ. 191/74 κυρώνει την Διεθνή Σύμβαση Ramsar του 1971 για την προστασία των υγροτόπων.

Ακολουθεί στο διεθνή χώρο η Διεθνή Σύμβαση «περί προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών» του 1972 που υπογράφηκε στο Λονδίνο, Μεξικό, Μόσχα και Ουάσιγκτον, και που ο Έλληνας νομοθέτης το 1981 με το νόμο 1147/81<sup>628</sup> την κυρώνει. Στην εισηγητική έκθεση που συνόδευε το νομοσχέδιο ως σκοπός της κύρωσης προβάλλεται η εκπλήρωση διεθνών υποχρεώσεων της Ελλάδας και η εξασφάλιση της προστασίας των ελληνικών θαλασσών και ακτών από την απόρριψη από τα πλοία και αεροσκάφη, ενώ επισημαίνεται ότι η κυρωθείσα διεθνή σύμβαση 1954/62 «περί αποφυγής αποφυγής ρύπανσης της θάλασσας με πετρέλαιο» δεν περιλαμβάνει ρύπανση από άλλες ουσίες οι οποίες είναι περισσότερο επιβλαβείς, σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα οι ραδιενεργές. Επίσης την εισηγητική έκθεση συνόδευε και τροπολογία η οποία έγινε αποδεκτή στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή. Η τροπολογία τροποποιούσε: α) το άρθρο 6 του ν. 743/77 και συγκεκριμένα καθιστούσε υποχρεωτική την ύπαρξη πλωτού φράγματος, με χρήση μόνο εφόσον υπήρχε διαρροή πετρελαίου, αντί της μέχρι τότε ρύθμισης που υποχρέωνε οι εγκαταστάσεις κατά την διενέργεια εργασιών φορτοεκφόρτωσης πετρελαιοειδών από και προς πλοία να περιβάλλουν αυτά με πλωτό φράγμα, και β) συμπλήρωνε το άρθρο 13 με νέα παράγραφο που επέβαλλε κυρώσεις διοικητικές σε όσους δεν λάμβαναν τα

<sup>624</sup> Η ανάλυση των διεθνών συμβάσεων (κυρωμένες ή μη από την Ελλάδα) έχει ήδη προηγηθεί σε σχετικό μέρος του εκπονήματος, στο οποίο μπορεί να ανατρέξει ο αναγνώστης για το περιεχόμενο και τις διεργασίες που προηγήθηκαν και ακολούθησαν τις συμβάσεις καθώς και την οικονομικοπολιτική αναγκαιότητα που τις «επέβαλε». Σε αυτό το μέρος θα σταθούμε στο μέρος που αφορά κύρωση διεθνών συμβάσεων από τον Έλληνα νομοθέτη.

<sup>625</sup> Με το αρθρ.24 του Συντάγματος 1975.

<sup>626</sup> Ν.Δ.4599/1966 (ΦΕΚ Α' 154/66) «περί προλήψεως της θαλάσσης δια πετρελαίου Λονδίνο 1954 όπως τροποποιήθηκε από την Διάσκεψη Λονδίνου 1962». (OILPOL 1954/62). Η σύμβαση μετά την αντικατάστασή της με την Marpol 73/78 δεν ισχύει.

<sup>627</sup> Βλ. την από 14/06/1966 εισηγητική έκθεση

<sup>628</sup> Ν.1147/81 «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Λονδίνο, πόλιν του Μεξικού, Μόσχας και Ουάσιγκτον, το 1972 Διεθνούς Συμβάσεως περί προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης εξ απορριμμάτων καταλοίπων και άλλων υλών» (ΦΕΚ Α' 110/81)

προληπτικά της ρύπανσης μέτρα που αναφέρονταν στο νόμο (με το μέχρι τότε καθεστώς τιμωρούνταν μόνο οι υπαίτιοι πρόκλησης ρύπανσης με διοικητικές, ποινικές και πειθαρχικές κυρώσεις). Τελικά το νομοσχέδιο με την τροπολογία ψηφίστηκε στη Βουλή, σε μόνη συζήτηση, κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολο.<sup>629</sup>

Στο άρθρο 2 του κυρωτικού νόμου προβλέπονται άδειες απόρριψης υλών στη θάλασσα από τα πλοία ή αεροσκάφη που υπάγονται στις διατάξεις, προβλεπόμενες στην σύμβαση ως «ειδικές ή γενικές», οι οποίες παρέχονται από την αρμόδια Αρχή σε εξαιρετικές περιπτώσεις και μετά επαρκή αιτιολογία. Επίσης στο άρθρο 5 του ίδιου νόμου προβλέπονται ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις στους παραβάτες των διατάξεων της σύμβασης και των κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 8<sup>630</sup> εκδιδόμενων προεδρικών διαταγμάτων. Η ελληνική Πολιτεία παρακολουθώντας την δικαιική εξέλιξη της προαναφερόμενης σύμβασης με το Π.Δ. 68/95<sup>631</sup> κυρώνει Αποφάσεις<sup>632</sup> Συμβουλευτικών Συναντήσεων των Μερών που τροποποίησαν την διεθνή σύμβαση, και το 1997 με το π.δ. 114/97<sup>633</sup> τροποποιεί το ανώτατο όριο διοικητικών κυρώσεων από 146735,14€ σε 733675,72€.

Το 1973 υπογράφεται από την διεθνή κοινότητα η Διεθνή Σύμβαση «για τη πρόληψη της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία», γνωστή και ως Marpol '73.<sup>634</sup> Στη Διεθνή Σύμβαση προσαρτώνται δύο Πρωτόκολλα και πέντε Παραρτήματα. Η Ελλάδα κύρωσε με το ν. 1269/82<sup>635</sup> την σύμβαση και το Πρωτόκολλο του 1978 και συγκεκριμένα με το άρθρο 9 προέβλεψε διοικητικές κυρώσεις<sup>636</sup> στους παραβάτες τόσο της Σύμβασης και του νόμου, όσο και των προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων που εκδίδονται σε εκτέλεση του. Επιπρόσθετα με το ν. 3104/03<sup>637</sup> κυρώθηκε και το πρωτόκολλο του 1997 που υιοθετήθηκε στη Διεθνή Διπλωματική Διάσκεψη στο Λονδίνο, υπό τον Ι.Μ.Ο., το Σεπτέμβριο του 1997 και αποτέλεσε το Παράρτημα VI της Marpol 73/78. Το Πρωτόκολλο έγινε δεκτό ομοφώνως από την ελληνική Βουλή σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου.<sup>638</sup> Επίσης με τα προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 7 κυρωτικού νόμου 1269/82 γίνονται αποδεκτές αποφάσεις της ΜΕΡC/Μ.Ε.Π.Θ.Π. του Ι.Μ.Ο. που λαμβάνονται σύμφωνα με το αρθρ.16 της Marpol 1973 και αντικαθιστούν, συμπληρώνουν ή καταργούν διατάξεις

<sup>629</sup> Βλ. σχετικά Πρακτικά Βουλή, Ολομέλεια, Συνεδρίαση ΡΣΤ', 30/03/81,σελ. 5040-5041.

<sup>630</sup> Το αρθρ. 8 του ν. 1147/81 εξουσιοδοτεί για την έκδοση Π.Δ. με πρόταση Υπουργών Εξωτερικών, Βιομηχανίας και Ενέργειας, Συγκοινωνιών, και Εμπορικής Ναυτιλίας με τα οποία θα γίνονται αποδεκτές τροποποιήσεις της Σύμβασης και των παραρτημάτων της που προβλέπονται στο αρθρ. XV της Σύμβασης. Με τα ίδια Π.Δ. μπορεί να ρυθμίζεται και κάθε λεπτομέρεια εφαρμογής της Σύμβασης και του κυρωτικού νόμου.

<sup>631</sup> Π.Δ.68/95 (ΦΕΚ Α' 48/95) «Αποδοχή τροποποιήσεων των Παραρτημάτων της Διεθνούς Σύμβασης 1972 «περί πρόληψης ρυπάνσεως της θαλάσσης εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών και άλλων τινών διατάξεων».

<sup>632</sup> Αποφάσεις LDC.5(111), LDC.12(V), LDC.37(12), LC.49(16), LC.50(16) και LC.51(16) των 3<sup>ης</sup>, 5<sup>ης</sup>, 12<sup>ης</sup> και 16<sup>ης</sup> Συμβουλευτικών Συναντήσεων.

<sup>633</sup> Π.Δ.114/97(ΦΕΚ Α' 99/97)

<sup>634</sup> Σύντμηση των λέξεων Maritime Pollution.

<sup>635</sup> Ν. 1269/82 (ΦΕΚΑ '89/82)

<sup>636</sup> Στο προοίμιο της παραγρ.1 του αρθρ.9 υφίσταται επιφύλαξη εφαρμογής και των διατάξεων των αρθρ.13 και 14 του κωδικοποιημένου νόμου 743/77 των οποίων γίνεται επίκληση για παραπομπή προς καταλογισμό ποινικών και πειθαρχικών κυρώσεων.

<sup>637</sup> Ν. 3104/03 (ΦΕΚ Α' 28/03).

<sup>638</sup> Πέραν του ότι μετά την εκφώνηση του τίτλου του νομοσχεδίου και της δήλωσης ότι το νομοσχέδιο ψηφίστηκε στη Διαρκή Επιτροπή ομόφωνα, ακολούθησε ερώτηση προς το Σώμα για το αν θα γίνει δεκτό, καμία περαιτέρω συζήτηση δεν έγινε. (βλ. Πρακτικά Βουλής, Ολομέλεια, Συνεδρίαση ΝΑ', 14 Ιανουαρίου 2003, σελ.1874-1875)

κανονισμών των Παραρτημάτων και Προσαρτημάτων της Διεθνούς Σύμβασης με στόχο να βελτιώσουν και καταστήσουν ακόμη αυστηρότερες προδιαγραφές και να εξασφαλίσουν τις κατάλληλες συνθήκες προς αποφυγή ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από πλοία σε παγκόσμια κλίμακα. Το ίδιο άρθρο εξουσιοδοτεί και για την έκδοση Υπουργικών Αποφάσεων που στόχο έχουν είτε την αποδοχή Αποφάσεων της I.M.O./M.E.P.C. σχετικά με τον καθορισμό των τεχνικών όρων και λεπτομερειών συμμόρφωσης και τεχνικών προδιαγραφών, είτε τον ορισμό τύπων πιστοποιητικών και βιβλίων προβλεπόμενων στη Marpol 73/78 που επιβάλλεται να φέρουν τα υπόχρεα πλοία.<sup>639</sup>

Έτερη διεθνή σύμβαση, είναι η Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της θάλασσας που υπογράφηκε στο Montego Bay, το 1982, ως κατάληξη των προσπαθειών της Τρίτης Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας που κυρώθηκε από τον Έλληνα νομοθέτη με το ν.2321/95.<sup>640</sup> Η επικέντρωση όμως του θέματος κυρίως στο δικαίωμα επέκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης και τη συσχέτιση αυτού με την ελληνοτουρκική σχέση ανάλωσε το μέγιστο τόσο την εισηγητική έκθεση που συνόδευε το νομοσχέδιο, όσο και τη συζήτηση στο πλαίσιο της Διαρκούς Επιτροπής Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων και στο Κοινοβούλιο. Έτσι αναφορά στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος έχουμε μόνο τρεις φορές στην εισηγητική έκθεση<sup>641</sup> κατά την περιγραφή του περιεχομένου της σύμβασης (Μέρος XII και Παράρτημα VIII) υπό τη μορφή της απλής αναφοράς χωρίς ανάπτυξη, μια φορά στην Διαρκή Επιτροπή Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων<sup>642</sup> και τρεις φορές στη συζήτηση στο Κοινοβούλιο (μάλιστα από τον ίδιο βουλευτή).<sup>643</sup> Τελικά το νομοσχέδιο έγινε δεκτό κατ' πλειοψηφία, κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολο σε μόνη συζήτηση.<sup>644</sup>

Επόμενος σταθμός της διεθνούς έννομης δικαιικής τάξης αποτέλεσε το 1990 με την Διεθνή Σύμβαση «για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο» που υπογράφηκε στο Λονδίνο, η οποία κυρώθηκε από τον Έλληνα νομοθέτη με το ν.2252/94,<sup>645</sup> το άρθρο 9 του οποίου

---

<sup>639</sup> Ενδεικτικά με την εξουσιοδότηση του άρθρου 7 του κυρωτικού νόμου έχουν εκδοθεί τα κάτωθι προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις: 417/86 «αποδοχή τροποποιήσεων διατάξεων του παραρτήματος το Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με την Marpol 73, 404/86 «διατάξεις αναφορών περιστατικών ρύπανσης με επιβλαβείς ουσίες», 254/89 «αποδοχή τροποποιήσεων του έτους 1987 στο παράρτημα του Πρωτοκόλλου 1978 της Marpol 73», 103/92 «αποδοχή τροποποιήσεων των προσαρτημάτων II και III του παραρτήματος II της Marpol 73», 288/92 «αποδοχή τροποποιήσεων το Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου 1978, 46/93 «σχετικά με την προσθήκη των κανονισμών 13ΣΤ και 13Ζ του Παραρτήματος I της Marpol», 361/96 «αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 σχετικού με τη Marpol 73 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, Υ.Α. 181053/900/83 για τις τεχνικές προδιαγραφές διαχωρισμού πετρελαίου/νερού, 181053/201/84 για τις τεχνικές προδιαγραφές συστήματος καθαρών δεξαμενών έρματος πετρελαιοφόρου, 3231.2/17/92 για τον καθορισμό του τύπου του σχεδίου έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και οδηγίες για την εφαρμογή του στα πλοία, 69728/824/96 για τα μέτρα και όρους για τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων, 1218.98/2/97 για τη συγκέντρωση και διάθεση των πετρελαιοειδών αποβλήτων που παράγονται στους χώρου μηχανοστασίου των πλοίων, 19396/1546/97 για τα μέτρα και όρους για τη διαχείριση επικινδύνων αποβλήτων, κ.λ.π.

<sup>640</sup> Ν. 2321/95 (ΦΕΚ Α' 136/95).

<sup>641</sup> Σελίδα 2 και 3 της 26/01/95 εισηγητικής έκθεσης

<sup>642</sup> Σελίδα 3 Πρακτικών Διαρκούς Επιτροπής Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων, Περίοδος Η', Σύνοδος Β'.

<sup>643</sup> Σελίδα 6301 και 6302 Πρακτικών Βουλής, Ολομέλεια, Συνεδρίαση ΡΛΣΤ', 31/05/95

<sup>644</sup> Στη Διαρκή Επιτροπή Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων είχε γίνει αποδεκτό ομόφωνα.

<sup>645</sup> Ν. 2252/94 (ΦΕΚ Α' 192/94).

προβλέπει διοικητικές κυρώσεις<sup>646</sup> για τους παραβάτες των διατάξεων του νόμου, της Διεθνούς Σύμβασης και των προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων που εκδίδονται με τη παρεχόμενη με τα άρθρα 7 και 8 του νόμου εξουσιοδότηση. Η διεθνής σύμβαση αυτή, τέθηκε σε ισχύ στην Ελλάδα στις 07 Ιουνίου 1995 με Απόφαση του Υπουργού Εξωτερικών.<sup>647</sup> Το νομοσχέδιο του κυρωτικού νόμου κατατέθηκε στην Βουλή στις 6 Οκτωβρίου του 1994 και ψηφίστηκε στις 31 του ιδίου μήνα. Στην εισηγητική έκθεση που συνόδευσε τον προς ψήφιση νόμο από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αφού τονίζεται η πρωταρχική φροντίδα των κυβερνήσεων και των αρμοδίων διεθνών οργανισμών για τη συλλογική και άμεση αντιμετώπιση από τα διάφορα κράτη των προβλημάτων, που δημιουργούνται από την υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω της ανυπολόγιστης αξίας του τελευταίου για τον άνθρωπο, γίνεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή για την προς κύρωση διεθνής σύμβαση και συνεχώς τονίζεται ότι η σύμβαση θα τεθεί διεθνώς σε ισχύ την 13<sup>η</sup> Μαΐου 1995. Στο τέλος της εισηγητικής έκθεσης καταγράφεται η συμφωνία για την κύρωση τόσο των Υπουργείων Εξωτερικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας, όσο και του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Πριν την ψήφιση το νομοσχέδιο είχε περάσει από την Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου όπου έγινε δεκτό κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολο του ομόφωνα. Επιπρόσθετα από τα συμμετέχοντα στην Επιτροπή μέρη τονίστηκε η αναγκαιότητα κύρωσης της σύμβασης με δεδομένο το ενδιαφέρον που πρέπει να δείξει η Ελλάδα για τη θάλασσα, ενώ ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας υποστήριξε ότι η σύμβαση έχει καταρτισθεί από τον Ι.Μ.Ο., και δεν υπάρχει δική του παρέμβαση, αφού οι συμβάσεις αυτές είναι διεθνείς, μια και από μόνη της η Ελλάδα δεν μπορεί να κάνει τίποτα στο τομέα της ρύπανσης. Ενδιαφέρον παρουσιάζει ότι στο πλαίσιο της ομιλίας του τονίζει ότι το 80% των ρύπων που πηγαίνουν στη θάλασσα προέρχονται από τις χερσαίες πηγές, φέρνοντας το παράδειγμα της Ιταλίας, που δίνοντας βαρύτητα στη βιομηχανική ανάπτυξη δεν έλαβε τα αναγκαία μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα να έχουν υποστεί καταστροφές οι ακτές και η θάλασσα της.<sup>648</sup>

Επίσης το 2000 υπογράφεται μετά από σύγκλιση Διπλωματικής Διάσκεψης από τον Ι.Μ.Ο. Πρωτόκολλο, που συμπληρώνει την Διεθνής Σύμβαση αναφερόμενο ειδικά σε περιστατικά πρόκλησης ρύπανσης από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες. Ο Έλληνας νομοθέτης με το ν.3100/03<sup>649</sup> κυρώνει το Πρωτόκολλο και εξουσιοδοτεί με το άρθρο 8 του νόμου, για την έκδοση Π.Δ. με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εξωτερικών με τα οποία θα γίνονται αποδεκτές τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της Σύμβασης, των Πρωτοκόλλων και των Παραρτημάτων. Το Πρωτόκολλο έγινε δεκτό ομόφωνα από την ελληνική Βουλή σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου.<sup>650</sup> Στο ίδιο άρθρο (αρθρ.8) του κυρωτικού νόμου

<sup>646</sup> Στο προοίμιο της παραγρ.1 του αρθρ.9 του ν. 2252/94 υφίσταται επιφύλαξη εφαρμογής των διατάξεων του αρθρ.13 και 14 του κωδικοποιημένου νόμου 743/77 για επιβολή ποινικών και πειθαρχικών κυρώσεων.

<sup>647</sup> Η αριθμ. Φ.0546/8/ΑΣ/Φ22/Μ4431/23-03-95 Απόφαση Υπουργού Εξωτερικών (ΦΕΚ Α' 61/95).

<sup>648</sup> Πρακτικό της Διαρκής Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής των Ελλήνων, Περίοδος Η', Σύνοδος Β', 18/10/1994)

<sup>649</sup> Ν. 3100/03 (ΦΕΚ Α' 20/03)

<sup>650</sup> Πέραν του ότι μετά την εκφώνηση του τίτλου του νομοσχεδίου και της δήλωσης ότι το νομοσχέδιο ψηφίστηκε στη Διαρκή Επιτροπή ομόφωνα, ακολούθησε ερώτηση προς το Σώμα για το αν θα γίνει δεκτό, καμία περαιτέρω συζήτηση δεν έγινε. (βλ. Πρακτικά Βουλής, Ολομέλεια, Συνεδρίαση ΝΑ', 14 Ιανουαρίου 2003,σελ. 1858)

εξουσιοδοτούνται ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και Υπουργός Εξωτερικών να αποδέχονται με σχετικές Αποφάσεις τους, τις Αποφάσεις της I.M.O./M.E.P.C. (Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος) που αφορούν τροποποιήσεις και συμπληρώσεις αναφερόμενες σε λεπτομερειακά και τεχνικά θέματα της Σύμβασης, των Πρωτοκόλλων και των Παραρτημάτων της.

Σε περιφερειακό επίπεδο από τις πιο σημαντικές Διεθνείς Συμβάσεις είναι η Διεθνή Σύμβαση της Βαρκελώνης του 1976 «περί προστασίας της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως» μετά του συνημμένου σε αυτή Παραρτήματος και τα υπογραφέντα ταυτόχρονα Πρωτόκολλα «περί προστασίας της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της απορρίψεως ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών» και «περί συνεργασίας δια την καταπολέμηση της Μεσογείου Θαλάσσης εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών» μετά των συνημμένων σε αυτά Παραρτημάτων,<sup>651</sup> τα οποία ο Έλληνας νομοθέτης κύρωσε με το ν.855 το 1978.<sup>652</sup> Τόσο η εισηγητική έκθεση που συνόδευε το νομοσχέδιο του Υ.Ε.Ν., όσο και η συζήτηση στη Βουλή δεν παρουσιάζει κανένα ενδιαφέρον, αφού η μεν πρώτη απλώς αναφέρεται σε περίληψη στα άρθρα του νομοσχεδίου, η δε δεύτερη, όπως η πλειονότητα των νομοσχεδίων που κυρώνουν διεθνείς συμβάσεις προστασίας της θαλάσσιας ρύπανσης, περιορίζεται σε απλή ανάγνωση του τίτλου του νομοσχεδίου, και την ερώτηση του Προέδρου της Βουλής προς τους βουλευτές για την αποδοχή ή μη. Τελικά το συγκεκριμένο νομοσχέδιο ψηφίστηκε κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολό του σε μόνη συζήτηση.<sup>653</sup>

Στο άρθρο 5 του παραπάνω νόμου προβλέπονται οι κυρώσεις ποινικές,<sup>654</sup> διοικητικές<sup>655</sup> και πειθαρχικές,<sup>656</sup> στους παραβάτες της Διεθνούς Σύμβασης, του

<sup>651</sup> Βλέπε περισσότερα, Γρηγορίου Π., 1992,όπ.π.

<sup>652</sup> Ν. 855/78 (ΦΕΚ Α' 235/78). Διατάξεις του κυρωτικού νόμου 855/78 αντικαταστάθηκαν από διατάξεις του κυρωτικού νόμου 1147/81 (ΦΕΚ Α' 110/81) του κυρωτικού νόμου 3022/02 (ΦΕΚ Α' 144/02) και Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις.

<sup>653</sup> Βλ. σχετικά, Πρακτικά Βουλής, Ολομέλεια, Συνεδρίαση ΛΑ', 06/12/78,σελ.1078-1110.

<sup>654</sup> Σύμφωνα με το αρθρ.5 τον ν.855/78 όπως αντικαταστάθηκαν με το αρθρ.9 ΙΙ του ν.1147/81 αυτοί που προκάλεσαν σοβαρή ρύπανση τιμωρούνται με φυλάκιση τριών μηνών τουλάχιστον και αν από τη πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος ζημιάς ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα, τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους. Ενώ οι υπαίτιοι των παραπάνω πράξεων από αμέλεια τιμωρούνται με φυλάκιση και μπορεί να απαλλαγούν από κάθε ποινή αν με πρωτοβουλία τους εξουδετερώσουν τη ρύπανση και αποτρέψουν κάθε ζημιά ή βλάβη που μπορεί να επέλθει ή αν με γρήγορη αναγγελία προς τις Αρχές συνετέλεσαν στην εξουδετέρωση της ρύπανσης, καταβάλλοντας ταυτόχρονα και τις συναφείς δαπάνες.

<sup>655</sup> Υπαίτιοι ρύπανσης τιμωρούνται με πρόστιμο έως 14673.51€ και σε σοβαρές περιπτώσεις με Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ή Συγκοινωνιών προκειμένου για αεροσκάφη έως 733675,71€ . Τα προαναφερόμενα πρόστιμα ως ανώτατα διαμορφώθηκαν μετά την τροποποίηση του άρθρου αυτού από το άρθρο Μόνο του Π.Δ. 114/97 (ΦΕΚ Α' 99/77). Για την καταβολή των προστίμων ευθύνονται για όλο το ποσό σε πλοία ο πλοιοκτήτης, πλοίαρχος, εφοπλιστής, ο διαχειριστής στην Ελλάδα και αν ανήκει σε ανώνυμη ναυτική εταιρεία ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου και ο διευθύνων σύμβουλος, ενώ σε άλλου είδους εταιρεία ο νόμιμος εκπρόσωπος και για αεροσκάφη ο κυβερνήτης, ο ιδιοκτήτης, ο εκμεταλλευόμενος αυτό και αν ανήκει σε ανώνυμη εταιρεία και ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου και ο διευθύνων σύμβουλος αυτής, σε άλλους είδους εταιρείες ο νόμιμος εκπρόσωπος. Στο ίδιο άρθρο εξουσιοδοτείται με Π.Δ. με πρόταση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και Συγκοινωνιών να αυξάνονται τα ανώτατα όρια. Αποτελέσματα αυτού είναι με το αρθρ.13 του Π.Δ. 55/98 (ΦΕΚ Α' 58/98) να αναπροσαρμόζονται τα ανώτατα διοικητικά πρόστιμα σε 58694,06€ για ρύπανση, με Απόφαση της Αρχής, και σε 1173881,14€ για σοβαρή ρύπανση με Απόφαση Υπουργού ενώ σε περίπτωση εξακολούθησης της ρύπανσης πρόστιμο 8804,11€ για κάθε μέρα υπέρβασης της προθεσμίας που έχει ταχθεί για την αποκατάσταση.

<sup>656</sup> Η πειθαρχική δίωξη αφορά τους υπαίτιους ρύπανσης Έλληνες ναυτικούς τιμωρούμενοι σύμφωνα με το Ν.Δ. 187/73 «περί κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» με προσωρινή στέρηση ναυτικού φυλλαδίου.



κυρωτικού νόμου και των προεδρικών διαταγμάτων, που εκδίδονται σε εξουσιοδότηση του άρθρου 8 του κυρωτικού νόμου. Το άρθρο 8 μετά από την επικείμενη κύρωση και του νέου Πρωτοκόλλου της Μάλτας (2002), θα διαμορφωθεί σε δύο παραγράφους η μεν πρώτη εξουσιοδοτεί με την έκδοση προεδρικού διατάγματος μετά από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών, Βιομηχανίας και Ενέργειας, Εμπορικής Ναυτιλίας και Συγκοινωνιών να γίνονται αποδεκτές συμπληρώσεις και τροποποιήσεις της κυρωμένης Διεθνούς Σύμβασης και των Πρωτοκόλλων της, καθώς και συμφωνίες διμερείς ή πολυμερείς για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, σύμφωνα με το άρθρο 3 της Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου του 2002, και ρυθμιστικές λεπτομέρειες για την εφαρμογή της Σύμβασης, των Πρωτοκόλλων και του κυρωτικού νόμου, η δε δεύτερη εξουσιοδοτεί με την έκδοση Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων που εκδίδονται με μέριμνα Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ή του καθ' ύλη Υπουργού και συνυπογράφονται κατά περίπτωση, να ρυθμίζονται θέματα εφαρμογής του νόμου, της Σύμβασης και των Πρωτοκόλλων της. Τελειώνοντας τη διεθνή σύμβαση της Βαρκελώνης, αναφέρουμε ότι οι τροποποιήσεις της Σύμβασης που υιοθετήθηκαν στις 10 Ιουνίου 1995 στη Βαρκελώνη, κυρώθηκαν με το ν. 3022/02.<sup>657</sup>

Το 1980 υπογράφεται στην Αθήνα το Πρωτόκολλο «για τη προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από την ρύπανση από χερσαίες πηγές» μετά τριών Παραρτημάτων και το 1982 στη Γενεύη υπογράφεται το Πρωτόκολλο του 1982 «περί των ειδικά προστατευόμενων περιοχών της Μεσογείου». Ο Έλληνας νομοθέτης με το ν. 1634/86<sup>658</sup> κυρώνει και τα δύο Πρωτόκολλα και με το άρθρο 3 του παραπάνω κυρωτικού νόμου παραπέμπει για επιβολή κυρώσεων τους παραβάτες της Σύμβασης και των κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 4 εκδοθέντων προεδρικών διαταγμάτων,<sup>659</sup> στις διατάξεις των άρθρων 5 και 6 του ν.855/78, ενώ στο ίδιο άρθρο παρέχει εξουσιοδότηση για την έκδοση προεδρικού διατάγματος μετά από πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με τον καθορισμό των διοικητικών κυρώσεων που αναφέρονται στις ειδικά προστατευόμενες περιοχές. Στη συζήτηση στη Βουλή που προηγήθηκε της ψήφισης του νομοσχεδίου<sup>660</sup> υπήρξε παρέμβαση από βουλευτίνα της αντιπολίτευσης,<sup>661</sup> η οποία επεσήμανε αφενός ότι η εφαρμογή της σύμβασης εξαρτάται από προεδρικά διατάγματα, για τα οποία δεν υπάρχει χρονική δέσμευση έκδοσης και αφετέρου ότι στο τέλος της σύμβασης είχαν προστεθεί άρθρα (π.χ. από το άρθρο 2 έως το άρθρο 4 που δεν αφορούν τη σύμβαση, αλλά περιέχουν εξουσιοδοτήσεις και αρμοδιότητες για θέματα όπως το δικαίωμα του υπουργού να εκδίδει άδειες για την απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα), που θα έπρεπε να έρθουν στη Βουλή με το νόμο για το περιβάλλον. Συνέπεια της παρέμβασης ήταν να γίνει δεκτό το νομοσχέδιο με μόνη συζήτηση κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολο, αφού τονίστηκε από την προαναφερόμενη βουλευτίνα ότι τα άρθρα γίνονται δεκτά κατά πλειοψηφία.<sup>662</sup>

<sup>657</sup> Ν. 3022/02 (ΦΕΚ Α' 144/02).

<sup>658</sup> Ν. 1634/86 (ΦΕΚ Α' 104/86).

<sup>659</sup> Το αρθρ.4 εξουσιοδοτεί την έκδοση Π.Δ. με πρόταση Υπουργών Εξωτερικών, Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, Γεωργίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορικής Ναυτιλίας με τα οποία ρυθμίζονται οι τροποποιήσεις ή συμπληρώσεις των Πρωτοκόλλων και των Παραρτημάτων που κυρώθηκαν με το νόμο αυτό και προκύπτουν από νεότερες συμφωνίες Πρωτόκολλα ή Παραρτήματά τους που ρυθμίζουν ειδικά λεπτομερειακά θέματα.

<sup>660</sup> Το νομοσχέδιο ήταν αρμοδιότητας Υπουργείου Εξωτερικών

<sup>661</sup> Πρόκειται για την Δαμανάκη του Κ.Κ.Ε.

<sup>662</sup> Βλ. σχετικά Πρακτικά Βουλής, Συνεδρίαση ΠΝΗ', 19 Ιουνίου 1986, σελ. 8143

Επίσης με το κυρωτικό νόμο 3022/02 κυρώνονται από την Ελλάδα οι τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου του 1980 που υιοθετήθηκαν στις 7 Μαρτίου του 1996 στις Συρακούσες. Πριν την ψήφιση του νόμου από τη Βουλή, η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων στην οποία είχε σταλεί το νομοσχέδιο του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για επεξεργασία και εξέταση αποδέχθηκε ομόφωνα κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολό του και εισήγαγε την ψήφισή του στη Βουλή.

Τέλος, στα πλαίσια της Μεσογείου θάλασσας υπογράφεται το Πρωτόκολλο που υιοθετήθηκε στη Διπλωματική Διάσκεψη, στο Περιφερειακό Κέντρο για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Μεσογείου θάλασσας (R.E.M.P.E.C.), στη Βαλέτα της Μάλτας, στις 25 Ιανουαρίου του 2002 και αφορά «την συνεργασία για τη πρόληψη της ρύπανσης της Μεσογείου θάλασσας».<sup>663</sup> Το παραπάνω Πρωτόκολλο αντικαθιστά το Πρωτόκολλο «περί συνεργασίας δια την καταπολέμηση ρυπάνσεως της Μεσογείου θαλάσσης εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών».

Σε διμερές επίπεδο, συμφωνία έχει υπογραφεί στη Ρώμη στις 6 Μαρτίου 1979 μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας για τη προστασία του Ιονίου Πελάγους και των παράκτιων ζωνών του. Η Ελλάδα, το 1982, με το ν. 1267/82<sup>664</sup> κύρωσε την Συμφωνία (ομόφωνα κατ' αρχή, κατ' άρθρο και στο σύνολό του),<sup>665</sup> έχοντας υπόψη το πνεύμα συνεργασίας που ενέπνευσε στα συμβαλλόμενα Κράτη και τη διεθνή σύμβαση για τη προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση του 1976 στη Βαρκελώνη.

Σχετική με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι και η διμερή συμφωνία Ελλάδας και Κυπριακής Δημοκρατίας για συνεργασία στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος και της αειφόρου ανάπτυξης που υπογράφηκε στην Λευκωσία το 1995 και κυρώθηκε με το ν.2424/96.

Συνεχίζοντας με τις διεθνείς συμβάσεις, αλλά αυτή τη φορά εκείνων που καθορίζουν την εξασφάλιση και παροχή αποζημίωσης σε πρόσωπα και φορείς που υπέστησαν ζημιές από ρύπανση της θάλασσας η σημαντικότητα των οποίων συνίσταται στο γεγονός ότι αφενός πραγματώνουν την αρχή της αποζημίωσης στα θύματα, ο «ρυπαίνων πληρώνει», και αφετέρου καθιερώνουν πιστοποιητικά και βιβλία η μη ύπαρξη των οποίων επιφέρουν διοικητικές, αλλά σε μερικές περιπτώσεις και ποινικές και πειθαρχικές ποινές για τους ναυτικούς,<sup>666</sup> ως πρώτη θα αναφέρουμε τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969 «περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου και ρύθμισης συναφών θεμάτων», του 1969, που υιοθετήθηκε για να αποζημιωθούν τα θύματα ρύπανσης από διαφυγή ή διαρροή εμμενόντων πετρελαιοειδών μεταφερομένων από δεξαμενόπλοια ως φορτίο και για ποσότητα μεγαλύτερης από 2000 τόνους. Σύμβαση που η Ελλάδα την κύρωσε με το ν.317/76. Την Σύμβαση επακολούθησαν: α) το Πρωτόκολλο του 1976, που υιοθετήθηκε στο Λονδίνο, το Νοέμβριο του 1976, υπό τον τίτλο «Πρωτόκολλο στη Διεθνή Σύμβαση Αστικής ευθύνης για ζημιές ρύπανσης από πετρελαιοειδή, 1969» που κυρώθηκε με το Π.Δ. 81/89,<sup>667</sup> β) το Πρωτόκολλο του 1992, που υιοθετήθηκε στο Λονδίνο, το Νοέμβριο του 1992, με τίτλο «Τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1969 αναφορικά με την αστική ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο» (η υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου αυτού ήταν επακόλουθο της άρνησης των Η.Π.Α. να

<sup>663</sup> Θα τεθεί σε ισχύ μετά την κατάθεση του έκτου οργάνου κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης ή προσχώρησης.

<sup>664</sup> Ν. 1267/82 (ΦΕΚ Α' 85/82).

<sup>665</sup> Βλ. σχετικά Πρακτικά Βουλής, Συνεδρίαση ΡΙΘ', 21 Ιουνίου 1982, Σελ.4893

<sup>666</sup> Κατά την έννοια του αρθρ.45 και του αρθρ.235 ιζ του Ν.Δ.187/73 (ΦΕΚ Α'261/73). Επιβάλλονται και πειθαρχικές κατά το αρθρ.246 παρ.1στ του προαναφερομένου νομοθετικού διατάγματος.

<sup>667</sup> Π.Δ. 81/89 (ΦΕΚ Α'36/89).

επικυρώσουν το Πρωτόκολλο του 1984, το οποίο δεν είχε ισχύσει και της υιοθέτησης από τις Η.Π.Α. της Ο.Ρ.Α.90, η οποία καθιέρωνε την απεριόριστη ευθύνη στο τομέα της αποζημίωσης) και κυρώθηκε με το Π.Δ. 197/95<sup>668</sup> και γ) η Απόφαση LEG 1 (82) 18-10-2000 της Νομικής Επιτροπής του Ι.Μ.Ο.<sup>669</sup> που κυρώθηκε με το Π.Δ. 286/02.<sup>670</sup> Τα προεδρικά διατάγματα εκδόθηκαν κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 8 του ν.314/76.<sup>671</sup> Το άρθρο 5 του κυρωτικού νόμου της διεθνούς σύμβασης προβλέπει διοικητικής φύσεως κυρώσεις (πρόστιμο<sup>672</sup> και απαγόρευση απόπλου πλοίου) όμως, λόγω της φύσεως του πιστοποιητικού ασφάλισης που προβλέπει, ως ναυτιλιακού εγγράφου,<sup>673</sup> επαπειλούνται ποινικές και πειθαρχικές ποινές για τους υπόχρεους, που δεν το έχουν εφοδιαστεί. Επίσης το άρθρο 8 του ίδιου κυρωτικού νόμου (ν.314/76) παρέχει εξουσιοδότηση για την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων με πρόταση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, σε θέματα μεταξύ άλλων που έχουν να κάνουν με αποδοχή, συμπλήρωση και τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης κατ' εφαρμογή του άρθρου XVIII αυτής, σε καθορισμό περαιτέρω περιπτώσεων απαγόρευσης απόπλου και αναστολής εφαρμογής των κυρούμενων κειμένων σε περίπτωση πολέμου. Με βάση αυτό εκδόθηκε το π.δ. 666/82, όπου καθορίζεται τα της ιδρύσεως, διαχειρίσεως και κατανομής κεφαλαίου περιορισμού της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη για ζημιές από πετρέλαιο (το οποίο τροποποιήθηκε με το π.δ. 494/89), όπως επίσης και το π.δ. 98/90 που καθορίζει την αρμοδιότητα των δικαστηρίων και τη διαδικασία εκδίκασης υποθέσεων στις οποίες είναι διάδικος το Διεθνές Κεφάλαιο Αποζημίωσης για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο.

Κατά τον Έλληνα νομοθέτη του ν.314/76, ως φαίνεται και στην εισηγητική έκθεση που συνόδευε το νομοσχέδιο, η διεθνή σύμβαση έπρεπε να κυρωθεί αφενός για να μην υπάρξει η εντύπωση ότι η Ελλάδα δεν ενδιαφέρεται για θέματα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος και αφετέρου γιατί ενδέχεται «οι κυρώσασαι την Διεθνή Σύμβαση Χώραι<sup>674</sup> να λάβουν περιοριστικά της ελευθέρως προσεγγίσεως εις λιμένας των ή του εκείθεν απόπλου μέτρα εις βάρος δεξαμενόπλοιων φερόντων την σημαίαν χωρών μη εισέτι κυρωσασών την Σύμβαση (και ως εκ τούτου μη εφοδιασμένων μετά του ειδικού πιστοποιητικού, ο προβλέπει το άρθρον VII ταύτης)». Παρατηρεί λοιπόν κανείς ότι δεν είναι μόνο η οικολογική συνείδηση που ωθεί στην κύρωση της διεθνούς σύμβασης (ίσως μάλιστα αυτό να είναι το δευτερεύον κίνητρο), αλλά η πίεση των επαγγελματικών ενώσεων που τα συμφέροντα τους στηρίζονται στις θαλάσσιες μεταφορές άμεσα π.χ. εφοπλιστές, πλοιοκτήτες, ναυλωτές και έμμεσα π.χ. επιχειρηματίες διυλιστηρίων, ασφαλιστές, ναυτικοί, αφού ο αποκλεισμός των ελληνικών και ελληνόκτητων πλοίων θα τους οδηγούσε σε οικονομικό μαρασμό. Επίσης πιέσεις ασκήθηκαν και από συμφέροντα που στηρίζονται στην εκμετάλλευση της «καθαρής θάλασσας και των προϊόντων

<sup>668</sup> Π.Δ.197/95 (ΦΕΚ Α' 106/95).

<sup>669</sup> Η Απόφαση αυτή ήρθε ως αποτέλεσμα της αντίδρασης των Η.Π.Α. και τροποποίησε τα περιοριστικά χρηματικά ποσά του 1992 αυξάνοντάς τα.

<sup>670</sup> Π.Δ. 286/02 (ΦΕΚ Α' 256/02).

<sup>671</sup> Ν. 314/76 (ΦΕΚ Α' 106/76). Άρθρα του νόμου τροποποιήθηκαν με το ν.1269/82, ν.1638/86 και ν.2881/01

<sup>672</sup> Το αρθρ.5 του ν.314/76 όπως αντικαταστάθηκε με τη παρ. 8 του αρθρ.11 του ν.2881/01(ΦΕΚ Α' 16/01) θέτει ως ανώτατο όριο το ποσό των 29347,03€

<sup>673</sup> Σύμφωνα με την αριθμ.3232.10/4/96/15-02-96 Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ Β' 111/96).

<sup>674</sup> Η Σύμβαση είχε τεθεί σε ισχύ από τις 19/06/1975 και είχε υπογραφεί από Αλγερία, Γαλλία, Δανία, Δομικανική Δημοκρατία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ακτή Ελεφαντοστού, Λίβανο, Λιβερία, Μαρόκο, Νορβηγία, Σενεγάλη, Σουηδία, Συρία, Φίτζι.

της» π.χ. τουριστικές παραθαλάσσιες επιχειρήσεις και επιχειρήσεις του πρωτογενούς τομέα πχ. ιχθυοκαλλιέργειες, αλιευτικές επιχειρήσεις.

Επόμενη Διεθνή Σύμβαση αστικής ευθύνης είναι, η Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1971 «για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή». Η σύμβαση αυτή ήρθε ως αποτέλεσμα των παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της διάσκεψης για την κατάρτιση της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών του 1969, ότι η εισφορά βάρυνε μόνο το πλοίο, ενώ λογικά θα έπρεπε ανάλογα να επιβαρύνει και τους λοιπούς φορείς που απασχολούνται με τη διακίνηση του πετρελαίου.<sup>675</sup> Αν και η ισχύς της σύμβασης άρχισε από το 1978, ο Έλληνας νομοθέτης την κύρωσε το 1986 με το ν. 1638/86.<sup>676</sup> Η εισηγητική έκθεση του κυρωτικού νόμου είναι αρκετά διαφωτιστική, για τους λόγους που η Ελλάδα κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση του 1971. Συγκεκριμένα, η οικονομική επιβάρυνση της Ελλάδας με τη νέα Σύμβαση ήταν μικρή, αφού η επιβάρυνση εξαρτάται από τη ποσότητα πετρελαίου που εισάγεται ετησίως. Επίσης τα τεράστια τουριστικά και περιβαλλοντικά ενδιαφέροντα της Ελλάδας ήταν ακόμη ένα σημαντικό κίνητρο. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι τη περίοδο της κύρωσης ήδη υπήρχε επιβάρυνση του δημοσίου και των εισαγωγέων πετρελαιοειδών στον ιδιωτικό οργανισμό (Cristal Contract Regarding Interim Supplement To Tanker Liability For Oil Pollution) που θα έπαιε να υφίσταται σταδιακά μετά την κύρωση. Μάλιστα στην εισηγητική του κυρωτικού νόμου, δίνεται σχετικό παράδειγμα προς απόδειξη της οικονομικότερης εισφοράς και για το δημόσιο και για τους εισαγωγείς της νέας υπό κύρωση Διεθνούς Σύμβασης.

Τόσο η διεθνή σύμβαση, όσο και ο νόμος αναδεικνύει τον συμβιβασμό στα πλαίσια των ανταγωνιστικών ομάδων ανάμεσα στον εφοπλιστή και πλοιοκτήτη που μέχρι εκείνη τη στιγμή πλήρωνε το κόστος της εισφοράς και των λοιπών φορέων που εμπλέκονται στην διακίνηση πετρελαιοειδών, που πριν την Διεθνή Σύμβαση του 1971 δεν συνεισféρανε. Ίσως αυτή η επίτευξη του συμβιβασμού να ήταν δύσκολη αν αναλογιστεί κανείς ότι ενώ η Διεθνή Σύμβαση «για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ρύπανσης από πετρελαιοειδή» καταρτίστηκε το 1971 και ίσχυε από το 1978 σε χώρες του εξωτερικού, ο Έλληνας νομοθέτης την κύρωσε το 1986.

Πίεση για την κύρωση της διεθνούς σύμβασης υπήρχε και από τους εμπλεκόμενους στον τουριστικό οικονομικό χώρο και αυτό διαφαίνεται από την εισηγητική έκθεση, του προς ψήφιση νομοσχεδίου, όπου αναφέρεται: «ένα από τα κίνητρα είναι τα τεράστια τουριστικά ενδιαφέροντα της Ελλάδας».

Το άρθρο 5 του κυρωτικού νόμου προβλέπει πρόστιμο τουλάχιστον διπλασίου ύψους από την καθυστερημένη οφειλή, το οποίο προσαυξάνεται κατά 10% για κάθε επιπλέον μήνα καθυστέρησης της καταβολής. Στο άρθρο 6 του ίδιου νόμου παρέχεται εξουσιοδότηση για έκδοση προεδρικών διαταγμάτων με πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας που θα ρυθμίζουν μεταξύ άλλων θεμάτων και τον προσδιορισμό των οργάνων και γενικότερα της διοικητικής και δικαστικής διαδικασίας εκδίκασης υποθέσεων στις οποίες το «κεφάλαιο» παρεμβαίνει ως διάδικος,<sup>677</sup> και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή του νόμου και της Σύμβασης. Επίσης με την τροποποίηση του άρθρου 6, από τη παραγρ.19 του άρθρου 10 του ν.2252/94, με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας, και Δημοσίων Έργων,

<sup>675</sup> Βλέπε σχετικά το προοίμιο της Διεθνούς Σύμβασης Βρυξελλών του 1971 «για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή».

<sup>676</sup> Ν. 1638/86 (ΦΕΚ. Α' 108/86).

<sup>677</sup> Έχει εκδοθεί το Π.Δ.98/90.

Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, γίνονται αποδεκτές συμπληρώσεις και τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης οι οποίες υιοθετήθηκαν σε διασκέψεις κατά το άρθρο 45 της Διεθνούς Σύμβασης.

Την Σύμβαση τροποποίησαν δύο Πρωτόκολλα. Το πρώτο υιοθετήθηκε στις 19 Νοεμβρίου 1976, στο Λονδίνο και το δεύτερο στην ίδια πόλη, στις 27 Νοεμβρίου 1992,<sup>678</sup> τα οποία ο έλληνας νομοθέτης κύρωσε και τα δύο με το Π.Δ. 270/95.<sup>679</sup>

Παράγωγο δίκαιο στο πλαίσιο της Διεθνούς Σύμβασης του 1971 έφερε η Απόφαση LEG 2(82) της Νομικής Επιτροπής του Ι.Μ.Ο. τον Οκτώβριο του 2000. Με την Απόφαση αυτή αυξάνονται τα περιοριστικά ποσά του Πρωτοκόλλου του 1992 ως μια μορφή «συμβιβασμού», στο γεγονός ότι το Πρωτόκολλο του 1984 με υψηλότερα όρια αποζημίωσης και ευρύτερο πεδίο εφαρμογής δεν ίσχυσε, ενώ οι Η.Π.Α. μονομερώς υιοθέτησαν εθνική νομοθεσία (Ο.Ρ.Α.90) η οποία καθιερώνει την απεριόριστη ευθύνη.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI**

### **Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

Η συμβολή του κοινοτικού δικαίου τόσο στο νομοθετικό, όσο και στο πεδίο ερμηνείας και εφαρμογής του εθνικού δικαίου είναι καθοριστική.<sup>680</sup> Με το άρθρο 28 του ελληνικού Συντάγματος οι γενικά παραδεγμένοι κανόνες του διεθνούς δικαίου, καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις, από την επικύρωσή τους με νόμο και τη θέση τους σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους καθεμιάς, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου, επίσης για να εξυπηρετηθεί το εθνικό συμφέρον και να προαχθεί η συνεργασία με άλλα κράτη, μπορούν να αναγνωρισθούν, με συνθήκη ή συμφωνία, σε όργανα διεθνών οργανισμών αρμοδιότητες που προβλέπονται από το Σύνταγμα. Μάλιστα στην ερμηνευτική δήλωση του άρθρου στο Σύνταγμα επισημαίνεται ότι το συγκεκριμένο άρθρο αποτελεί το θεμέλιο για την συμμετοχή της χώρας στις διαδικασίες της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης.

Η περιβαλλοντική πολιτική Ευρωπαϊκής Ένωσης ασκείται μέσω του πρωτογενούς και δευτερογενούς κοινοτικού δικαίου.

Το περιεχόμενο του πρωτογενούς δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν περιέχει εξαντλητικές και αναλυτικές ρυθμίσεις, αλλά περιορίζονται στην κυρίως χάραξη θεμελιωδών αρχών και στην διευθέτηση διαδικαστικών θεμάτων, με συνέπεια μόνο σε πολύ ακραίες περιπτώσεις, θα μπορούσε ένα εθνικό, περιφερειακό μέτρο να κηρυχθεί ασυμβίβαστο με το πρωτογενές κοινοτικό δίκαιο επειδή αντίκειται σε μια από τις διατάξεις του.

Το δευτερογενές κοινοτικό δίκαιο είναι αυτό που εξειδικεύει με νομοθετικές πράξεις το πρωτογενή και σε αυτό περιλαμβάνονται οι Κανονισμοί και Οδηγίες, αλλά και οι Αποφάσεις και ή Γνώμες. Οι Κανονισμοί, οι Οδηγίες και Αποφάσεις

---

<sup>678</sup> Το Πρωτόκολλο του 1992 στο αρθρ.27 αναφέρει ότι τα αρθρ.1 έως 36 της Σύμβασης Κεφαλαίου του 1971 όπως τροποποιήθηκαν με το Πρωτόκολλο αυτό, καθίστανται γνωστά ως Διεθνή Σύμβαση του 1992 για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από πετρέλαιο (Σύμβαση Κεφαλαίου 1992).

<sup>679</sup> Π.Δ. 270/95 (ΦΕΚ Α' 151/95).

<sup>680</sup> Επειδή το κοινοτικό δίκαιο υπερισχύει του εθνικού, οφείλουν τα εθνικά δικαστήρια αυτεπαγγέλτως να εξετάζουν αν η εθνική νομοθεσία που τα απασχολεί συμβαδίζει ή αντίκειται με την κοινοτική και στην δεύτερη περίπτωση να εφαρμόσει την κοινοτική.

είναι δεσμευτικές, ενώ οι Συστάσεις και Γνώμες δεν δεσμεύουν. Από νομοθετικής απόψεως ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι Κανονισμοί και οι Οδηγίες. Ο Κανονισμός από την στιγμή που νομοθετικά έχει άμεση και αυτοδύναμη ισχύ, δημιουργεί δικαιώματα και υποχρεώσεις στα κράτη-μέλη, όργανα και ιδιώτες, και εισέρχεται και ενσωματώνεται στην εθνική νομοθεσία χωρίς την επικουρία τύπων ή μεθόδων του εθνικού δικαίου, κατά συνέπεια ισχύει από δημοσιεύσεως στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Αντίθετα η δυνατότητα της μη άμεσης ισχύος της Οδηγίας, αφού τίθεται σε αυτή προθεσμία για την έκδοση των εθνικών μέτρων εκτέλεσης, έχει ως συνέπεια να αποτελεί μία ιδιόμορφη, ήπια νομική πράξη που δεν δημιουργεί αμέσως δικαιώματα και υποχρεώσεις σε σχέση με τους ιδιώτες, αλλά μετά την έκδοση των εθνικών μέτρων εκτέλεσης.<sup>681</sup>

Η ενοποιητική λειτουργία προσχώρησης της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα θεμελιώνεται με τις παραγρ. 2 και 3 του άρθρου 28 του Συντάγματος του 1975.<sup>682</sup> Με γνώμονα τις παραπάνω συνταγματικές επιταγές, με το ν.945/1979<sup>683</sup> και συγκεκριμένα με το άρθρο 2 παρέχεται στο κανονιστικό νομοθέτη εξουσιοδότηση για την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων,<sup>684</sup> ώστε να προσαρμοσθεί το ελληνικό δίκαιο τόσο στο προϋπάρχον, όσο και στο παραγόμενο δίκαιο έως την συμμετοχή της Ελλάδας στην Κοινότητα,<sup>685</sup> και μετά έως την 31-12-1981, αφού το άρθρο 2 του ν.945/79 έθετε τη προαναφερόμενη προθεσμία σε εφαρμογή του άρθρου 43 παραγρ.4 του Συντάγματος του 1975.

Μετά από τη πάροδο δεκαπέντε περίπου μηνών χωρίς νομοθετική ρύθμιση για το συγκεκριμένο θέμα έρχεται ο ν.1338/83.<sup>686</sup> Σε αυτό το νόμο, ενώ επαναλαμβάνεται στα άρθρα 1 και 3 το κανονιστικό πλαίσιο του προηγούμενου νόμου 945/79, με το άρθρο 2<sup>687</sup> θεσπίζεται και νέος εξουσιοδοτικός μηχανισμός για κανονιστικές πράξεις (υπουργικές αποφάσεις κλπ.) με ρητή αναφορά ως αντικείμενούς τους, στη προστασία του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων (παράγραφο 1 εδαφ.ζ).<sup>688</sup> Το ίδιο άρθρο παραγρ. 3 τιμωρεί τους παραβάτες των υπουργικών

<sup>681</sup> Όμως υπάρχουν και περιπτώσεις, που μετά από τη παρέλευση της προθεσμίας που θέτει η Οδηγία, ακόμη και αν τα κράτη δεν έχουν λάβει κατάλληλα μέτρα εφαρμογής, να μην αποκλείεται η άμεση ισχύς των Οδηγιών αν είναι νομικά πλήρης, τέλειες και αυτάρκης. Αν παρέλθει η προθεσμία ενσωμάτωσης της Οδηγίας στο εθνικό δίκαιο και οι Οδηγίες δεν έχουν εν όλω ή εν μέρει μεταφερθεί ή μεταφέρθηκαν με στρεβλό τρόπο αυτό δεν σημαίνει ότι δεν έχουν ισχύ.

<sup>682</sup> Παπαδημητρίου Γ., 1982,όπ.π., σελ. 87επ. και 167επ. Επίσης Παπαδημητρίου Γ., Η διαδικασία Προσαρμογής του ελληνικού προς το κοινοτικό δίκαιο περιβάλλοντος στο: Η διεύθυνση του κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος στην Ελλάδα, επιμ. Παπαδημητρίου Γ., Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκουλας, 1994,σελ.65-66.

<sup>683</sup> Ν.945/79 (ΦΕΚ 'Α 170/79), «Περί κυρώσεως της Συνθήκης προσχωρήσεως της Ελλάδας εις την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας ως και της συμφωνίας περί προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακος και Χάλυβος»

<sup>684</sup> «Δια Προεδρικών Διαταγμάτων, εκδιδόμενων μετά πρότασιν των αρμοδίων Υπουργών, μέχρι τέλους Δεκεμβρίου 1981, δύναται να ρυθμίζονται τα της εφαρμογής των υπό των Οργάνων των περιών το άρθρον 1 Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκδοθεισών, ήδη ως και των μέχρι της κατά τον προηγούμενον άρθρον προσχωρήσεως της Ελλάδος εις τας Ευρωπαϊκάς Κοινοτήτας εκδοθησομένων πράξεων, καθώς και η προσαρμογή εις ταύτας της κείμενης νομοθεσίας, συμφώνως προς τις γενικές αρχές και το πνεύμα του κοινοτικού δικαίου. Δι' ομοίων διαταγμάτων δύναται να ρυθμίζονται τα δια την εφαρμογήν των μεταβατικών διατάξεων της πράξεως προσχωρήσεως αναγκαία θέματα.

<sup>685</sup> Ένταξη από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1981

<sup>686</sup> Ν.1338/83 (ΦΕΚ 'Α 34/83). Για την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου .

<sup>687</sup> Με το αρθρ.2 του ν.1880/90 (ΦΕΚ Α 39/90) προστέθηκαν και άλλα αντικείμενα ως περίπτωση (ια') στο αρθρ.2 του ν.1338/83

<sup>688</sup> Μερικές τέτοιες υπουργικές αποφάσεις, εκτελεστικών του νόμου περί εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου, άρθρο 2 παρ. 1ζ, με τις οποίες επιδιώκεται σε σημαντικής βαρύτητας θέματα περιβαλλοντικής προστασίας, η εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρώην Ε.Ο.Κ., και στις οποίες προβλέπονται ποινικές κυρώσεις είναι: α) η Υ.Α. 72751/3054/1985 για τα

αποφάσεων, με τις οποίες θεσπίζονται κοινοτικές υποχρεώσεις, με τη ποινή της φυλάκισης ή χρηματικής ποινής ή και με τις δύο, όπως ειδικότερα θα καθορίζονται στις αποφάσεις. Με την προσθήκη του νέου εξουσιοδοτικού μηχανισμού γίνεται εμφανή η οριοθέτηση, σε κοινή (με π.δ.) και υποδεέστερη κανονιστική Πράξη (υπουργική απόφαση),<sup>689</sup> να κατανέμονται οι αρμοδιότητες για κάθε εξουσιοδοτικό μηχανισμό και δίνεται χρονικά απεριόριστη εξουσιοδότηση στο δεύτερο μηχανισμό, ενώ στο πρώτο τίθεται καταληκτική προθεσμία. Λόγω της προθεσμίας για την έκδοση κανονιστικών διαταγμάτων ο νομοθέτης ανανέωσε συνεχώς τη νομοθετική εξουσιοδότηση με τους νόμους 1440/84,<sup>690</sup> 1775/88<sup>691</sup> και 2076/92.<sup>692</sup>

Και οι δύο παραπάνω εξουσιοδοτικοί μηχανισμοί της κοινής και υποδεέστερης κανονιστικής αρμοδιότητας αποτελούν *allium* σε σχέση με τις εξουσιοδοτήσεις που παρέχει συνήθως ο νομοθέτης για την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων ή άλλων κανονιστικών πράξεων κι αυτό γιατί το έρεισμά τους δεν πρέπει να αναζητείται, όπως συνήθως στην παραγρ. 2 προτ.1 και την παραγρ. 4 ή τη παραγρ. 2 προτ.2 του άρθρου 43, αλλά στο άρθρο 28 παραγρ. 2 και 3 Συντάγματος 1975 οι διατάξεις του οποίου προβλέπουν την «αναγνώριση αρμοδιοτήτων σε διεθνείς οργανισμούς», γι' αυτό άλλωστε οι κανόνες προσαρμογής υπερισχύουν τυχόν αντίθετων κανόνων.

Η λύση της εξουσιοδότησης, ως νομοθετικό σύστημα στο οποίο καταφεύγει ο νομοθέτης, συνιστά το «καθημερινό» *instrumentarium* για την οργάνωση και τη λειτουργία της πολυσύνθετης διαδικασίας προσαρμογής, και μπορεί να είναι πιο ευέλικτο, εντούτοις όμως δημιουργεί ορισμένα προβλήματα, όπως η συχνή διολίσθηση από τη κοινή στην υποδεέστερη κανονιστική αρμοδιότητα ακόμη και σε ρύθμιση που αφορά σημαντικά ζητήματα, η παράκαμψη συνταγματικών προληπτικών εγγυήσεων που υπάρχουν για την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων, όταν επιλέγεται η διαδικασία της έκδοσης υπουργικών αποφάσεων (όπως η επεξεργασία των σχεδίων διαταγμάτων από το Συμβούλιο Επικρατείας<sup>693</sup> και η έκδοσή τους με προηγούμενο έλεγχο νομιμότητας από τον Πρόεδρο της

---

τοξικά και επικίνδυνα απόβλητα και την εξάλειψη των PCB'S, σε συμμόρφωση με τις Οδηγίες 76/403/ΕΟΚ και 78/319/ΕΟΚ (προβλέπει ποινικές κυρώσεις στα άρθρα 15 και 17), β) η Υ.Α. 71560/3053/1985, για τη διάθεση των ορυκτελαίων, σε συμμόρφωση της Οδηγίας 75/439/ΕΟΚ (όπου στο άρθρο 13 προβλέπει ποινικές κυρώσεις), γ) η Π.Υ.Σ. 144/1987 για την προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλούν ορισμένες επικίνδυνες ουσίες πχ κάδμιο, υδράργυρος κλπ. Με την Πράξη αυτή επιδιώκεται η εξειδίκευση των ρυθμίσεων του άρθρου 9 του ν. 1650/86 και ταυτόχρονα η εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με τις Οδηγίες 76/464/ΕΟΚ, 82/176/ΕΟΚ, 83/515/ΕΟΚ, 84/156/ΕΟΚ και 84/491/ΕΟΚ (εδώ για την επιβολή ποινικών κυρώσεων, γίνεται παραπομπή στο άρθρο 28 του ν.1650/86), δ) η Υ.Α. 18187/272/1988 σχετικά με μέτρα για την αντιμετώπιση κινδύνων από ατυχήματα μεγάλης έκτασης, όπως τροποποιήθηκε με την Υ.Α. 77119/4607/1993. Η απόφαση υιοθετεί τις Οδηγίες 82/501/ΕΟΚ και 87/216/ΕΟΚ, ενώ για ποινικές κυρώσεις γίνεται παραπομπή στο άρθρο 28 ν. 1650/86 και 35 του ν.1568/85, και ε) η Υ.Α.55648/2210/1991 για την προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος. Με αυτή επιδιώκεται η διαμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου εφαρμογής του άρθρου 10 του ν.1650/86 και η συμμόρφωση με την Οδηγία 86/280/ΕΟΚ.

<sup>689</sup> Βλέπε σχετικά με τη διάκριση της κανονιστικής αρμοδιότητας, Βενιζέλος Ευαγ., Μαθήματα Συνταγματικού Δικαίου, τόμος Ι, Θεσσαλονίκη, Παρατηρητής, 1991, σελ.118επ. Επίσης, Δαγτόγλου, Πρ. Γενικό Διοικητικό Δίκαιο, Αθήνα-Κομοτηνή, εκδόσεις Σάκκουλας 1992, σελ.97 και Σπηλιωτόπουλος Ε., 2000, όπ.π.,σελ.56επ.

<sup>690</sup> Αρθρ.6 παρ.4 περιπτ.2 του ν.1440/84 (ΦΕΚ Α 70/84) «Συμμετοχή της Ελλάδας στο κεφάλαιο, στα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακος και Χάλυβος και του οργανισμού εφοδιασμού ΕΥΡΑΤΟΜ».

<sup>691</sup> Αρθρ.7 ν .1775/88 (ΦΕΚ Α 101/88) «Εταιρείες παροχής επιχειρηματικού κεφαλαίου και άλλες διατάξεις»

<sup>692</sup> Αρθρ.31 ν.2076/92 (ΦΕΚ Α 130/92) «Ανάληψη και άσκηση δραστηριότητας πιστωτικών ιδρυμάτων και άλλες συναφείς διατάξεις». Με καταληκτική ημερομηνία εξουσιοδότησης την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 1995.

<sup>693</sup> Βλέπε, αρθρ15 και 16 Π.Δ.18/89 «Περί Συμβουλίου της Επικρατείας».

Δημοκρατίας), η αμφιλεγόμενη δικαιοτεχνική επεξεργασία των θεσπιζόμενων, μέσω κανονιστικών πράξεων κανόνων, και τέλος η νόθα προσαρμογή με εμφανή παράδειγμα το ν.1650/86.<sup>694</sup>

Η νόθα προσαρμογή συντελείται είτε όταν η προσαρμογή επιχειρείται με την απευθείας ενεργοποίηση του νομοθέτη και την ένταξη απευθείας σε κείμενα νόμων συναφών κανόνων, είτε όταν επιχειρείται με την αξιοποίηση ορισμένες φορές όχι των εξουσιοδοτήσεων προσαρμογής, που προβλέφθηκαν ειδικά γι' αυτό το σκοπό, αλλά των εξουσιοδοτήσεων που προορίζονται γενικά για τη θέσπιση κανόνων με «αμιγώς» εθνικές κανονιστικές πράξεις. Η συσκότιση προέλευσης του κανόνα λόγω της νόθας προσαρμογής δημιουργεί πολλές φορές ερωτηματικά ως προς την ισχύ, το περιεχόμενο και τη λειτουργία του κανόνα στην πράξη.

Αν και σπάνια συναντάται παντελής έλλειψη εθνικών ρυθμίσεων ως προς τη μεταφορά των κοινοτικών κανόνων, γιατί συνήθως υπάρχει κάποια εθνική ρύθμιση, εντούτοις αυτό δεν αποκλείεται. Ως ελληνικό παράδειγμα μπορούμε να σταθούμε στο γεγονός ότι μέχρι το 1990 δεν είχε μεταφερθεί στο εσωτερικό δίκαιο η Οδηγία 85/377/ΕΟΚ που αναφερόταν στις επιπτώσεις ορισμένων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον, μολονότι η ισχύς της άρχισε το 1988,<sup>695</sup> καθώς επίσης ότι το Δ.Ε.Κ. καταδίκασε την Ελλάδα γιατί δεν μετέφερε στην ελληνική νομοθεσία την Κοινοτική Οδηγία 91/271 σχετικά με τους κανόνες επεξεργασίας και καθαρισμού των αστικών λυμάτων.

Προβληματισμός έγκειται όμως και στην μη ακριβή, εσφαλμένη, αποσπασματική και στρεβλή υιοθέτηση μιας κοινοτικής Οδηγίας, όπως των ΚΥΑ 69269/5387/1990 και ΚΥΑ 75308/5512/1990 για τον καθορισμό του τρόπου ενημέρωσης των πολιτών και των φορέων εκπροσώπησής τους για το περιεχόμενο της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων των έργων και δραστηριοτήτων σύμφωνα με τη παραγρ.2 του άρθρου 5 του ν.1650/86 που αφορούν την προσαρμογή στην Οδηγία 85/337/ΕΟΚ.

Επιπρόσθετα η μεταφορά του κοινοτικού δικαίου στην εθνική νομοθεσία καθίσταται αναποτελεσματική, αν δεν προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία που μετέφερε κοινοτικό δίκαιο, κυρώσεις για τις περιπτώσεις μη τήρησης των σχετικών διατάξεων. Σχετική περίπτωση με τα προαναφερόμενα αποτελεί η υπόθεση 8/88 του Δ.Ε.Κ., όπου η Επιτροπή προσέφυγε κατά της Ελλάδας<sup>696</sup> και με την Απόφαση που εξέδωσε καθορίζει ότι τα κράτη-μέλη μπορεί να είναι ελεύθερα να επιλέξουν τις κυρώσεις, υποχρεούνται όμως να προβλέπουν κυρώσεις για τις περιπτώσεις που δεν τηρήθηκαν οι σχετικές διατάξεις, και μάλιστα τέτοιες κυρώσεις που να είναι ανάλογες με τις παραβάσεις και να λειτουργούν αποτρεπτικά.

Πέραν όμως των προβλημάτων υιοθέτησης της κοινοτικής νομοθεσίας από τα κράτη-μέλη στο εθνικό τους δίκαιο, προβλήματα δημιουργούνται και από την μη εφαρμογή του, αν και αυτό όπως προείδαμε δεν είναι αποκλειστικά ελληνικό φαινόμενο. Η Ε.Ε. επισημαίνοντας αυτό το γεγονός, καθόρισε την πολιτική της Επιτροπής στον έλεγχο των υποχρεώσεων των κρατών-μελών σε δύο επίπεδα. Και στο επίπεδο της έκδοσης των αναγκαίων νομοθετικών πράξεων εσωτερικού δικαίου με το οποίο καταστούν εθνικό, το κοινοτικό δίκαιο και στο επίπεδο ορθής και πλήρους εφαρμογής των αυτών των διατάξεων εκ μέρους των κρατών-μελών.

Ενδεικτικά αναφέρουμε εδώ την περίπτωση που η Κομισιόν το 2001 ανακοίνωσε την αποστολή αιτιολογημένης γνώμης για την έλλειψη τακτικών

<sup>694</sup> Βλέπε αρθρ.3,4 και 5 τα οποία περιέχουν -εν πολλοίς εκ περισσού- ρυθμίσεις και εξουσιοδοτικές διατάξεις σε θέματα στα οποία αναφέρεται η Οδηγία 85/337/ΕΟΚ

<sup>695</sup> Παναγόπουλος Θ., 2001,όπ.π.,σελ.208

<sup>696</sup> Συλλογή 1989, 2365



ελέγχων ασφαλείας στα πλοία που προσεγγίζουν στα ελληνικά λιμάνια, όπως προβλέπει σχετική ευρωπαϊκή ρύθμιση του 1997,<sup>697</sup> και την περίπτωση ρύπανσης του κόλπου της Ελευσίνας από αστικά λύματα για την οποία τα αποσταλμένα στοιχεία προς την Κομισιόν τον Μάιο του 2002, κρίθηκαν ελλιπή και ξεκίνησε διαδικασία παραπομπής το ίδιο έτος με αποτέλεσμα την καταδίκη της Ελλάδας για έλλειψη αποχετευτικού δικτύου και επαρκούς επεξεργασίας το 2004.<sup>698</sup>

Αξίζει να μνημονευτεί ότι η Ε.Ε. επανειλημμένα έχει παρέμβει κατόπιν καταγγελιών σε βάρος της Ελλάδας. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις περιβαλλοντικών προβλημάτων για τις οποίες έχει παρέμβει η Ε.Ε. είναι η περίπτωση απόρριψης λυμάτων στο Ιόνιο Πέλαγος, που χαρακτηρίστηκε από την κοινοτική πλευρά ως υποβάθμιση των ακτών της Δυτικής Ελλάδας και του φυσικού πλούτου του Αμβρακικού, η περίπτωση της χημικής ρύπανσης και μικροβιολογικής μόλυνσης του κόλπου Γέρα Μυτιλήνης, η περίπτωση απόρριψης και απόθεσης αποβλήτων στην εκβολή του ποταμού Κουρουπητού πλησίον του χωριού Ακρωτήρι της Κρήτης, η περίπτωση μη λήψης μέτρων για την αποκατάσταση του υγρότοπου της λιμνοθάλασσας Δράνα, η οποία βρίσκεται στο Δέλτα του Έβρου και έχει ενταχθεί στις ζώνες ειδικής προστασίας.<sup>699</sup>

Οι υποθέσεις καταγγελιών στην Ε.Ε. κατά της Ελλάδας για παραβιάσεις του κοινοτικού περιβαλλοντικού δικαίου γενικά, έφτασαν το Ιούλιο του 2002 τις 116, ποσοστό 7,84% του συνόλου των περιβαλλοντικών καταγγελιών, εγκαθιστώντας την Ελλάδα μαζί με την Ιρλανδία στην κορυφή της πυραμίδας των καταγγελιών.<sup>700</sup> Η αρνητική εικόνα αυτή δεν αφορά μόνο το περιβαλλοντικό δίκαιο, αλλά και άλλους τομείς δικαίου έτσι συνολικά το 2004 η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία κατέλαβε την πρώτη θέση, με 27 παραπομπές για παραβιάσεις του κοινοτικού δικαίου στο Δ.Ε.Κ., ενώ μέσα στο Α' εξάμηνο είχαν ασκηθεί κατά της Ελλάδας 38 προσφυγές, όταν το 2004 ήταν 27, το 2003 16, το 2002 17, το 2001 15, το 2000 18 και το 1999 12.<sup>701</sup> Σε σχέση με τις καταδίκες, μέσα στο Α' εξάμηνο του 2005 είχαμε τέσσερις, όταν το 2004 είχαμε οκτώ. Επί των ογδόντα υποθέσεων άμεσου ελληνικού ενδιαφέροντος που εκκρεμούσαν μέχρι το Α' εξάμηνο στο Δ.Ε.Κ, και στο Π.Ε.Κ, οι επτά αφορούν παραβάσεις της περιβαλλοντικής νομοθεσίας (π.χ. παράνομες χωματερές, επεξεργασία λυμάτων στο Θριάσιο Πεδίο και Ψυτάλλεια).<sup>702</sup>

<sup>697</sup> Συγκεκριμένα ενώ υπάρχει νομοθετική υποχρέωση για διεξαγωγή ελέγχου για την ασφάλεια, αφ' ενός πλοίων που πιθανόν ότι βρίσκονται σε κακή κατάσταση και αφετέρου επιβατηγών πλοίων, που εκτελούν τακτικά δρομολόγια μεταξύ κοινοτικών, λιμανιών, εντούτοις η Επιτροπή δεν έχει πληροφόρηση σχετικά με την εφαρμογή της προαναφερόμενης κοινοτικής νομοθεσίας, ζητώντας πλήρη ενημέρωση για την έναρξη ή μη ελέγχων εντός διμήνου, αναφέροντας ότι διαφορετικά θα προσφύγει στο Δ.Ε.Κ. βλ. Καλλεργής Κ., Στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για ελλιπή ασφάλεια μεταφορών, εφημ. Καθημερινή, 19/07/2001

<sup>698</sup> Ντάνου Μ., Ξανάρθαν πάλι οι ελεγκτές Ε.Ε., εφημ. Καθημερινή, 04/07/2002 και 116 καταγγελίες για την Ελλάδα, εφημ. Καθημερινή, 14/07/2002. Για το θέμα του Θριάσιου Πεδίου και για νέα καταδίκη μέσα στο 2005 αυτή τη φορά για έλλειψη προστασίας των υπόγειων υδάτων της περιοχής από τη ρύπανση και τη μη λήψη μέτρων για τα επικίνδυνα απόβλητα βλ. Δεληθανάση Μ., εφημ. Καθημερινή, 26/06/2005,ό.π..

<sup>699</sup> Οι ζώνες ειδικής προστασίας προβλέπονται από την Οδηγία 79/409 ΕΟΚ.

<sup>700</sup> Βλ. 116 καταγγελίες για την Ελλάδα, εφημ. Καθημερινή, 14/07/2002

<sup>701</sup> Συνολικά η Ελλάδα καταλαμβάνει την τρίτη θέση μετά από Ιταλία και Γαλλία στον κατάλογο των παραπομπών από το 1952, ημερομηνία ίδρυσης του Δ.Ε.Κ., ως δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα, παρόλο που εντάχθηκε στην πρώην Ε.Ο.Κ. το 1981, ενώ η Γαλλία και η Ιταλία το 1951 στην τότε Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα που μετεξελίχθηκε το 1957 στην Ε.Ο.Κ.

<sup>702</sup> Δεληθανάση Μ., Καθημερινή, 26/06/2005,ό.π. και Η Ελλάδα, μόνιμη κατηγορούμενη στο Στρασβούργο, εφημ., Καθημερινή, 26/06/2005

Σε επίσκεψη της αντιπροσωπείας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, στην Ελλάδα, το Νοέμβριο του 2005 με βασικό θέμα την εφαρμογή της νομοθεσίας και την κατάσταση για τη διαχείριση των απορριμμάτων στην Ελλάδα και κατόπιν επίσκεψης στην χωματερή των Άνω Λιοσίων, την Ψυττάλεια καθώς και την περιοχή του Σχοινιά, συνομίλησαν με την Επιτροπή Περιβάλλοντος της Βουλής και με περιβαλλοντικές οργανώσεις. Κατόπιν από τους ευρωβουλευτές της αντιπροσωπείας δηλώθηκε ότι εκκρεμούν 47 υποθέσεις παραπομπής στο Δ.Ε.Κ. για παραβίαση των κοινοτικών κανόνων για το περιβάλλον, από τις οποίες οι περισσότερες αφορούν θέματα διαχείρισης αποβλήτων και ρύπανσης υδάτων, με ποσοστό 68% των υποθέσεων παραπομπής να σχετίζονται με την κακή εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, το 19% με μη έγκαιρη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο και το 13% με στρεβλή και ανεπαρκή εφαρμογή.<sup>703</sup>

Τελειώνοντας, η Οδηγία 96/61 που τέθηκε σε ισχύ τον Οκτώβριο του 1999 αφορά περίπου 650 εγκαταστάσεις στην Ελλάδα εκ των οποίων το 1/3 είναι εγκατεστημένες σε βιομηχανικές περιοχές της Αθήνας, Πειραιά και Θεσσαλονίκης. Με την Οδηγία αυτή προβλέπεται ένα ολοκληρωμένο σύστημα χορήγησης αδειών βασισμένο στις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές, που συνιστούν το πλέον εξελιγμένο και αποτελεσματικό στάδιο των διεργασιών και μεθόδων παραγωγής για την προστασία του περιβάλλοντος. Στόχος της είναι να αντιμετωπιστεί η ρύπανση στην πηγή της, γι' αυτό και από τις επιχειρήσεις που εμπίπτουν στις διατάξεις της απαιτεί στοιχεία για τις συνθήκες λειτουργίας, τα όρια εκπομπών σε νερό αλλά και σε ατμόσφαιρα και έδαφος, καθώς και ετήσια αναφορά για τους εκπεμπόμενους ρύπους. Με τη δέσμευση να εφαρμοστεί σε όλες τις υπάρχουσες μονάδες μέχρι το 2007, από τις 650 μονάδες της Ελλάδας που εμπίπτουν στις διατάξεις της, οι 350 ανήκουν στο κλάδο τροφίμων (χοιροτροφεία, πτηνοτροφεία κλπ.), και βιομηχανιών παραγωγής μη μεταλλικών ορυκτών προϊόντων (κεραμουργεία κλπ) και διαχείρισης αποβλήτων, ήδη επισημαίνεται ότι στο πλαίσιο για τη εναρμόνιση της εθνικής ελληνικής νομοθεσίας με την ευρωπαϊκή και της μη ορθής εφαρμογής της ήδη εναρμονισμένης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητούσε κατά καιρούς τη συγκρότηση σώματος ελεγκτών-επιθεωρητών περιβάλλοντος με αρμοδιότητα τον έλεγχο της εφαρμογής της περιβαλλοντικής νομοθεσίας.<sup>704</sup> Γενικά τον τελευταίο καιρό από την Ε.Ε. ασκούνται πιέσεις στην Ελλάδα να συμμορφωθεί με την θεώρηση της Ε.Ε. ότι όλες οι πολιτικές της πρέπει πλέον να έχουν ως κεντρικό στόχο την αειφόρο ανάπτυξη και το κάθε κράτος-μέλος να έχει ένα εθνικό σχέδιο αειφόρου ανάπτυξης.

## 1. Η Περίπτωση του Κηφισού

Χαρακτηριστική περίπτωση προσπάθειας της Ελλάδας να ξεφύγει του έλεγχου της Ε.Ε., αλλά ταυτόχρονα και ενδεικτική της «περιβαλλοντικής» πολιτικής, αποτελεί η περίπτωση μιας καταγγελίας ενός Έλληνα πολίτη που έφθασε στην Επιτροπή Αναφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και αφορούσε μεταξύ άλλων και την ανεξέλεγκτη ροή βιομηχανικών αποβλήτων στην κοίτη του ποταμού Κηφισού στην Αττική. Συγκεκριμένα η αναφορά κατατέθηκε το 1996 και τον Απρίλιο του 1997 η ελληνική πλευρά απάντησε ότι ο ποταμός Κηφισός δεν εντάσσεται στις κατηγορίες της Οδηγίας 78/659 Ε.Ο.Κ. για την ποιότητα των γλυκών υδάτων τα οποία έχουν ανάγκη προστασίας ή βελτίωσης. Το επόμενο μήνα, σε

<sup>703</sup> Μαύρη «κάρτα» για το περιβάλλον, εφημ., Έθνος, 25/11/2005

<sup>704</sup> Ντάνου Μ., Ξανάρθαν πάλι οι ελεγκτές Ε.Ε., εφημ. Καθημερινή, 04/07/2002 και 116 καταγγελίες για την Ελλάδα, εφημ. Καθημερινή, 14/07/2002

απάντησή τους προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή οι ελληνικές αρχές ισχυρίζονται ότι δεν υπάρχουν βιομηχανίες που απορρίπτουν επικίνδυνες ουσίες και οι ρύποι περιγράφονται ως βιοαποικοδομήσιμοι με συνέπεια να είναι αβλαβείς για το περιβάλλον. Στην συνέχεια, και επειδή η Επιτροπή, δεν έλαβε απάντηση από την ελληνική πλευρά, παρόλο που με νεότερες επιστολές της τόσο στις 13 Μαΐου του 1998, όσο και στις 17 Ιουλίου του ίδιου έτους, αιτούνταν πληροφορίες για το είδος των ρύπων που απορρίπτονται στον Κηφισό, κινήθηκε διαδικασία κατά της Ελλάδας για κακή εφαρμογή της Οδηγίας 76/464/Ε.Ο.Κ.. Ακολούθως στις 2 Σεπτεμβρίου του 1998 η Επιτροπή με νέα επιστολή ζητεί διευκρινήσεις σχετικά με τα υγρά απόβλητα των βιομηχανιών, υπενθυμίζοντας την υποχρέωση της Ελλάδας για εκπόνηση προγραμμάτων μείωσης της ρύπανσης του Κηφισού, ενώ το Σεπτέμβριο του 1999 σε συναντήσεις με κοινοτικούς αξιωματούχους, οι εκπρόσωποι του ΥΠΕΧΩΔΕ αμφισβητούν τις καταγγελίες για μόλυνση του Κηφισού, αναφέρονται στο σύστημα παρακολούθησης του ποταμού από την ΕΥΔΑΠ και χαρακτηρίζουν τον ποταμό χείμαρρο, προβάλλοντας ότι αυτή η θεώρηση τον θέτει εκτός της κοινοτικής Οδηγίας. Μερικούς μήνες αργότερα, και συγκεκριμένα τον Φεβρουάριο του 2000 η Επιτροπή καταρρίπτει τη θεώρηση της Ελλάδας, σημειώνοντας ότι η Οδηγία εφαρμόζεται στα ύδατα επιφανείας, μη αποκλεισμένων και των χειμάρρων, με συνέπεια ο Κηφισός, να εμπίπτει στην Οδηγία. Η απάντηση της ελληνικής πλευράς δίνεται στις 21 Μαρτίου του 2000, καταγράφοντας ότι βρίσκεται σε εξέλιξη το πρόγραμμα παρακολούθησης του Κηφισού από την ΕΥΔΑΠ, ενώ από τα στοιχεία που δίνονται στην Επιτροπή επισημαίνεται ότι το επίπεδο μόλυνσης είναι περιορισμένο. Ως ανταπάντηση της Ε.Ε. διαπιστώνεται ότι η μόλυνση βρίσκεται σε οριακές τιμές ακόμα και για λύματα που ρίχνονται σε υπόνομο, με συνέπεια να μην μπορούν να γίνουν αποδεκτές πολύ περισσότερο μάλιστα για λύματα που απορρίπτονται σε ποταμό, επισημαίνοντας παράλληλα ότι οι ελληνικές αρχές θα έπρεπε να έχουν ορίσει την παρακείμενη στο Κηφισό ζώνη ευαίσθητη κατά το άρθρο 5 της Οδηγίας 91/271/Ε.Ο.Κ. Κατόπιν των πιέσεων που δέχθηκε η ελληνική πλευρά, μια που το θέμα τέθηκε σε συζήτηση και στην ετήσια συνάντηση Ευρωπαίων και Ελλήνων αξιωματούχων το Δεκέμβριο του 2000, και προσπαθώντας να χαρακτηριστούν τα όρια μόλυνσης του Κηφισού συμβατά, η ελληνική πλευρά «μετονομάζει» τον Κηφισό από χείμαρρο σε υπόνομο. Μάλιστα στην έγγραφη επιβεβαίωση που ζητήθηκε από την Επιτροπή στις 31 Ιανουαρίου 2001 και στάλθηκε στις 21 Μαΐου του ίδιου έτους, αναγράφεται ότι ο Κηφισός δεν είναι ποταμός καθώς στερείται φυσικών υδάτων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και αποτελεί μέρος των υπονόμων που κατευθύνουν τα λύματα στην Ψυττάλεια. Επειδή όμως τη Φύση κανείς δεν μπορεί να την κοροϊδεύει, έρχεται το καλοκαίρι του 2002 και ο Κηφισός πλημμυρίζει λόγω βροχόπτωσης, προκαλώντας μάλιστα σημαντικές ζημιές και διαψεύδοντας την επίσημη άποψη ότι στερείται φυσικών υδάτων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

## **2. Υπόθεση Κουρουπητού – Μια Παράξενη Πρωτιά**

Η υπόθεση Κουρουπητού ξεκινά τη δεκαετία του 1980 και αποτέλεσε αντικείμενο προειδοποίησης των Βρυξελλών από τον Ιανουάριο του 1988. Επειδή η κατάσταση για την Επιτροπή δεν είχε αλλάξει, τον Απρίλιο του 1992 το Δ.Ε.Κ. αποφάσισε σχετικά με την υπόθεση C45/91 της Επιτροπής κατά της Ελλάδας για το θέμα της διαχείρισης των απορριμμάτων της περιοχής του ποταμού Κουρουπητού, ότι: «η Ελληνική Δημοκρατία παραλείποντας να λάβει τα αναγκαία μέτρα στην

περιοχή Κουρουπητού, όπου λάμβανε χώρα η εναπόθεση των απορριμμάτων, ώστε τα τοξικά και τα επικίνδυνα απόβλητα της πόλης των Χανίων και της ευρύτερης περιοχής να διατίθενται χωρίς κίνδυνο της υγείας των κατοίκων και χωρίς να βλάπτουν το περιβάλλον και παραλείποντας να καταρτίσει σχέδια και προγράμματα για την διάθεση των στερεών, καθώς και των τοξικών αποβλήτων παρέβη τις υποχρεώσεις, που υπέχει από τα άρθρα 4 και 6 της Οδηγίας 75/442 του Συμβουλίου».

Συνεχία τον Αύγουστο του 1996, η Επιτροπή κρίνοντας, ότι η Ελλάδα δεν είχε τηρήσει τις υποχρεώσεις για την προστασία αποστέλλει αιτιολογημένη γνώμη, με την οποία καλεί την Ελλάδα να ενεργήσει έτσι ώστε να τεθεί τέρμα στην παράβαση της Οδηγίας, επισημαίνοντας τον κίνδυνο επιβολής χρηματικής ποινής, λόγω μη εκτέλεσης δικαστικής απόφασης. Ακολουθώντας και επειδή οι σχετικές απαντήσεις της ελληνικής πλευράς δεν κρίθηκαν ικανοποιητικές, η Επιτροπή άσκησε νέα προσφυγή, προτείνοντας την επιβολή χρηματικής ποινής ίσης με 24.000 ευρώ ημερησίως από την κοινοποίηση της απόφασης στην επίδικη υπόθεση (C 387/97) και μέχρι την έναρξη λειτουργίας εργοστασίου. Το Δ.Ε.Κ. με την Α/2000 Απόφασή του, τον Ιούλιο του 2000, επέβαλε πρόστιμο 6,7 εκατ. δραχμών ημερησίως για τη μη συμμόρφωση της Ελλάδας προς την περιβαλλοντική Οδηγία, το οποίο όμως διακόπηκε το 2001, με το συνολικό ποσό προστίμου να ανέρχεται στα 5,4 εκατ. ευρώ, μετά την αποδοχή από τις Υπηρεσίες της Κομισιόν ότι η Ελλάδα έχει συμμορφωθεί στην ευρωπαϊκή νομοθεσία. Σημειωτέον, ότι η υπόθεση αυτή είναι η πρώτη που το Δ.Ε.Κ. κλήθηκε να αποφανθεί επί του άρθρου 221 της ΣΕΚ, όπως έχει τροποποιηθεί με την Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και του άρθρου 226 της ΣΕΚ, όπου προβλέπεται επιβολή αστυνομικών κυρώσεων στα κράτη-μέλη, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις αποφάσεις του Δ.Ε.Κ. επί προσφυγής λόγω παράβασης της Συνθήκης. Η Ελλάδα με την απόφαση του Δ.Ε.Κ. αποτέλεσε το πρώτο κράτος-μέλος στο οποίο επιβάλλεται ποινή χρηματικού προστίμου.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο άνθρωπος αν και αποτελεί μέρος του οικοσυστήματος, εντούτοις οι αυξημένες του, σε σχέση με τις άλλες βιολογικές μονάδες, ικανότητες σύνθετων εγκεφαλικών διεργασιών, του παρέχει την δυνατότητα να παρέμβει στο περιβάλλον με καθοριστικό τρόπο προκειμένου ικανοποιήσει παραγωγικές και καταναλωτικές ανάγκες του. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα η σχέση ανθρώπου και περιβάλλοντος στο ιστορικό γίνεσθαι να ξεκινά από την ανάγκη του πρώτου για επιβίωση και να φτάνει στις μέρες μας στη συστηματική σύληση και καταστροφή του τελευταίου.

Κάτω από το πρίσμα της ιστορικής προσέγγισης, το περιβαλλοντικό πρόβλημα είναι κατανοητό μέσα από τις οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και επιστημονικές-τεχνολογικές εξελίξεις, με σημεία αναφοράς την αγροτική, τη βιομηχανική και την τεχνολογική επανάσταση.

Στην προβιομηχανική περίοδο μπορεί μεν τα περιβαλλοντικά προβλήματα να παρουσίαζαν ένα μόνιμο χαρακτήρα με τη δημιουργία θυλάκων υποβάθμισης του περιβάλλοντος, όμως η υποβάθμιση δεν είχε καθοριστικό χαρακτήρα για το ίδιο το περιβάλλον ή για τα στοιχεία του σαν όρο ύπαρξης, ποιότητας ζωής και ανάπτυξης των ανθρώπινων κοινωνιών, γεγονός που άρχισε να διαφαίνεται την περίοδο της εκβιομηχάνισης.

Με τη βιομηχανική επανάσταση, την καθολική επικράτηση των οικονομικών κριτηρίων στις παραγωγικές διαδικασίες, την αξιοποίηση των επιτευγμάτων της μηχανής, μέσω της αλόγιστης χρήσης των δυνατοτήτων της και την άναρχη εκμετάλλευση των πρώτων και ενεργειακών υλών, χαρακτηριστικό και των δύο μοντέλων ανάπτυξης (καπιταλιστικό, υπαρκτού σοσιαλισμού), το περιβαλλοντικό πρόβλημα επιδεινώνεται.

Στο βωμό του κέρδους και της οικονομικής ανάπτυξης, τα πάντα θυσιάζονται σε σημείο που η περίοδος από τη βιομηχανική επανάσταση έως και την τεχνολογική που θα την ακολουθήσει, σε αντιδιαστολή με το παρελθόν, να χαρακτηρίζεται από προβλήματα ποιότητας ανθρώπινης ζωής και περιβάλλοντος μόνιμα και σημαντικά.

Με την τεχνολογική επανάσταση, η τεχνολογία ως μια οικονομική, πολιτική και κοινωνική επιλογή των επί μέρους κρατών και της διεθνούς κοινότητας συνολικά, εντάχθηκε στο ήδη προϋπάρχον οικονομικοπολιτικό πλαίσιο. Η αξιοποίηση των επιτευγμάτων της εντάσσεται σε αναπτυξιακά μοντέλα που επικεντρώνονται σε στόχους μονοδιάστατου οικονομικού χαρακτήρα, με αιχμή την αύξηση της παραγωγής και κατανάλωσης αγαθών, χωρίς μακροπρόθεσμη προοπτική.

Με το δημογραφικό φαινόμενο και την αστικοποίηση να συνεχίζουν να αυξάνουν, την επιλογή για αύξηση οικονομικών μεγεθών και μεγιστοποίηση του ατομικού και επιχειρηματικού κέρδους να παραμένει, πολύ δε μάλλον τώρα που οι τεχνολογικές εξελίξεις δίνουν τη δυνατότητα για επιτάχυνση επίτευξης των στόχων, με την υιοθέτηση από τον καλούμενο «Τρίτο Κόσμο» του προτύπου εκβιομηχάνισης του «ανεπτυγμένου Βορρά» και με τον καταμερισμό εργασίας να ξεπερνά τα κρατικά όρια και να εντάσσεται σε ένα παγκόσμιο χώρο, όπου τα ολιγοπώλια και μονοπώλια κυριαρχούν, η αρχή πως «το περιβάλλον δεν είναι ούτε ανεξάντλητο ώστε να αντέχει σε συνεχή και εντατική εκμετάλλευση, ούτε απρόσβλητο ώστε να αντέχει σε απεριόριστη απόρριψη αποβλήτων» μάλλον αγνοείται.

Κάτω από την χωρίς όρια ανάπτυξη και μεγέθυνση των οικονομικών μεγεθών, τη μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού και βιομηχανικών εγκαταστάσεων στις παράκτιες περιοχές, με τη συμβολή μάλιστα ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες και του τουρισμού, σε συνδυασμό με την έλλειψη εγκαταστάσεων βιολογικού

καθαρισμού και με την λειτουργική και ατυχηματική ρύπανση των θαλασσίων μεταφορών, η καταστροφή του θαλάσσιου περιβάλλοντος ήταν αναπόφευκτη.

Έτσι η τεχνολογική ανάπτυξη, αντί να συμβάλλει στην επίλυση του περιβαλλοντικού προβλήματος, αντιθέτως ενταγμένη σε ένα πλαίσιο κοινωνικοοικονομικού υπερκαταναλωτισμού, ευκαιριασμού και κερδοσκοπισμού, με την κρατική πολιτική, αν όχι να υιοθετεί, τουλάχιστον να ανέχεται αυτή την πολιτική προσδοκώντας μέσα από αυτή την επιλογή, κοινωνική και οικονομική ευημερία, το επιδείνωσε τόσο ποσοτικά, με την αύξηση του αριθμού των ρυπάνσεων, όσο και ποιοτικά με την υποβάθμιση και ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος με την απόρριψη σε αυτό, λειτουργικά ή ατυχηματικά, πέραν των παλαιών και νέων προϊόντων περισσότερο περιβαλλοντικά ρυπογόνων π.χ. χημικά, πυρηνικά.

Τα περιβαλλοντικά προβλήματα συνεχώς συσσωρεύονται και οικοσυστήματα χάνουν όχι μόνο τη μερική, αλλά και την ολική τους ικανότητα να παράγουν και να αναπαράγονται.

Οι συνέπειες σημαντικότερες. Ο βιολογικός κύκλος του οικοσυστήματος διαταράσσεται και θαλάσσια είδη εξαφανίζονται. Η τοξικότητα, χαρακτηριστικό του θαλάσσιου ύδατος και των έμβιων και μη όντων σε αυτό, μεταφέρεται μέσω της τροφικής αλυσίδας στον άνθρωπο. Το παράδειγμα της Minamata, με τους δεκάδες νεκρούς και εκατοντάδες αρρώστους μπορεί να μην είναι το μοναδικό, είναι όμως χαρακτηριστικό τόσο των θλιβερών συνεπειών, όσο και της δυσκολίας εντοπισμού της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ ρύπανσης και επιπτώσεων.

Σε ατομικό, αλλά και συλλογικό επίπεδο οι επιπτώσεις στον χώρο της οικονομίας και υγείας (σωματικής, ψυχικής και κοινωνικής) είναι σημαντικές και καθημερινές.

Οι θαλάσσιες και παράκτιες περιοχές υποβαθμίζονται και μειώνεται η αγοραστική αξία όχι μόνο του γεωγραφικού χώρου, αλλά και των επιχειρήσεων. Τομείς της οικονομίας, όπως ο τουρισμός, η αλιεία και ιχθυοκαλλιέργεια πλήττονται σημαντικά και το εισόδημα του πολίτη μειώνεται καθημερινά. Οι εταιρείες μετακυλύουν στον καταναλωτή τα ποσά που καταβάλλουν για την πληρωμή προστίμων, χρηματικών ποινών και αποζημιώσεων από τις προκαλούμενες από αυτούς ρυπάνσεις, καθώς και την αύξηση της τιμής των ενεργειακών και πρώτων υλών που σπάταλα καταναλίσκονται. Και είναι ο ίδιος ο καταναλωτής που μέσω της φορολογίας επωμίζεται και το κρατικό κόστος αντιμετώπισης της ρύπανσης.

Σήμερα που πολύς λόγος γίνεται για την «παγκοσμιοποίηση» σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας, η «παγκοσμιοποίηση» της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος προβάλλεται πολύ περισσότερο από άλλοτε ως αναγκαία. Το αίτημα αυτό στηρίζεται τόσο από την κοινωνία των πολιτών ως «δικαίωμα τρίτης γενιάς», μετά την συνειδητοποίηση των συνεπειών της προσβολής του όχι μόνο για τα λοιπά μέρη του οικοσυστήματος, αλλά και για τον ίδιο τον άνθρωπο (ανεξαρτήτου φύλου, ηλικίας, επαγγέλματος, ιδιότητας, τόπου διαβίωσης κλπ), όσο και από το οικονομικοπολιτικό κατεστημένο, αφού στο πλαίσιο του παγκόσμιου ανταγωνισμού, της ενιαίας οικονομικής αγοράς, με την κατάργηση συνόρων, την ελευθερία κυκλοφορίας κεφαλαίων, εμπορευμάτων, υπηρεσιών και προσώπων, η απαίτηση για ενιαίο δικαίωμα προστασίας προβάλλεται ως επιτακτική ανάγκη.

Οι ρυπογόνες πηγές ποικίλες (αστικά κέντρα, βιομηχανικές και λοιπές εγκαταστάσεις, πλοία, θαλάσσιες εγκαταστάσεις εξόρυξης και εκμετάλλευσης του βυθού, γεωργία κλπ) και ο «σκοτεινός αριθμός» σημαντικός, μια και κατ' εκτίμηση του Παγκόσμιου Ταμείου για τη Φύση, μόνο το 30% των απορρίψεων εντοπίζεται και καταγράφεται από τις αρχές.

Στο παραπάνω πρόβλημα, μέχρι πρόσφατα είχε προστεθεί και η διαστρεβλωμένη εικόνα για την κύρια πηγή ρύπανσης. Το γεγονός ότι το πλοίο ελέγχεται ευκολότερα από μία χερσαία πηγή, οδήγησε σε αποπροσανατολισμό όχι μόνο της κοινής γνώμης, αλλά και της διεθνούς κοινότητας. Η εμπορική ναυτιλία αποτέλεσε -και για αρκετούς ακόμη και σήμερα αποτελεί- το στερεότυπο του ρυπαντή της θάλασσας, στρέφοντας έτσι την προσοχή της κοινωνίας και της διεθνούς κοινότητας στον έλεγχο αυτού διαφεύγοντας του ελέγχου οι λοιπές πηγές. Ένδειξη τούτου, το αντικείμενο των πρώτων διεθνών συμβάσεων. Η εμμονή τόσο της διεθνούς, όσο και της εθνικής νομοθεσίας στην επικέντρωση της ρύπανσης που προέρχεται από την ναυτιλία, λόγω κυρίως της θεαματικότητας αλλά και της ευκολίας εντοπισμού σε σύγκριση με τις χερσαίες πηγές, επιδείνωσε τα υπάρχοντα περιβαλλοντικά προβλήματα, αφού οι βασικές πηγές υποβάθμισης της θάλασσας παρέμεναν εκτός νομοθετικού πλαισίου, έως ότου η ίδια η πραγματικότητα και η επιστήμη υπέδειξε και τις λοιπές πηγές ρύπανσης.

Τα τελευταία έτη η διεθνή κοινότητα, αλλά και ο εθνικός νομοθέτης έστρεψαν το βλέμμα τους και στις άλλες πηγές ρύπανσης, θεσπίζοντας σχετικά κείμενα προστασίας και καταστολής θαλάσσιας ρύπανσης και από τις λοιπές πηγές ή εντάσσοντας στη θαλάσσια ρύπανση ως πηγές το σύνολο αυτών. Σε αυτό βοήθησαν η επιστημονική κοινότητα, το οικολογικό κίνημα και οι μη κυβερνητικές οργανώσεις με την δημοσιότητα των μελετών και των εκθέσεών τους.

Και το παραπάνω «παράδειγμα» είναι ένα από τα πολλά που μας βοηθά στην κατανόηση ότι η αναγωγή μιας συμπεριφοράς προσβολής του θαλασσιού περιβάλλοντος σε αδίκημα αποτελεί μία επιλογή της κρατούσας πολιτικοοικονομικής τάξης (εθνικής ή διεθνούς) η βούληση της οποίας εκφράζει τις αντιλήψεις, σημασιολογήσεις και συμφέροντα ενός συγκεκριμένου ιστορικοκοινωνικού χώρου (εθνικού ή διεθνούς).

Η ιστορική και νομική σχετικότητα είναι μεταβλητές που χαρακτηρίζουν την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και καταδεικνύουν ότι οι κυρώσεις μέχρι πρόσφατα ήταν αποσπασματικές και στόχο είχαν όχι την προστασία του περιβάλλοντος αυτού καθ' αυτού, αλλά την προστασία ατομικών αγαθών (π.χ. ανθρώπινης ζωής, υγείας, περιουσίας κλπ.), η ύπαρξη των οποίων εξαρτάται από την κατάσταση του περιβάλλοντος. Η ανθρωποκεντρική και οικολογική προσέγγιση κατά την δικαιική προστασία του περιβάλλοντος είναι θεωρήσεις που εκφράζουν την αντιπαράθεση ανάμεσα στο φυσικό περιβάλλον και την έννομη τάξη με τα λοιπά έννομα αγαθά, όπως η ανθρώπινη ζωή, υγεία, περιουσία κλπ.

Η θεώρηση του θαλασσιού περιβάλλοντος μέχρι και τα νεώτερα έτη ως συστατικού που από τη φύση του ανανεώνεται και της ικανότητάς του να αφομοιώνει και ξένα προς αυτό υλικά, δυστυχώς οδήγησε στην υποβάθμισή του ιδιαίτερα στο χώρο της Μεσογείου, που λόγω των ιδιαίτερων υδρογραφικών και οικολογικών χαρακτηριστικών η παραπάνω θεώρηση ήταν καταστροφική. Η ανθρωποκεντρική προσέγγιση χαρακτήριζε για μεγάλο χρονικό διάστημα τη προστασία του περιβάλλοντος με συνέπεια κερδισμένη στην διαμάχη μεταξύ οικονομίας και οικολογίας να' ναι η πρώτη. Στην αλλαγή προσέγγισης, υπό μια περισσότερο οικολογική σκοπιά, βοήθησαν η ανάπτυξη των φυσικών επιστημών σε επίπεδο πλήρους και λεπτομερούς καταγραφής των περιβαλλοντικών επιπτώσεων με την ταυτόχρονη πρόταση εναλλακτικών τρόπων αναπτυξιακής πολιτικής, τα μεγάλα περιβαλλοντικά προβλήματα εξαιτίας των ατυχημάτων, της αχαλίνωτης επιχειρηματικής δραστηριότητας, και της άναρχης βιομηχανοποίησης, αστικοποίησης και τεχνολογικής εξέλιξης, ο επαναπροσδιορισμός της αναπτυξιακής

διαδικασίας μετά τον κίνδυνο μείωσης των φυσικών πόρων και το διογκούμενο αίτημα για ανάπτυξη περιβαλλοντικής δράσης με την κινητοποίηση πολιτών, οικολογικών οργανώσεων και με την συμβολή των μέσων μαζικής επικοινωνίας. Το διεθνές δίκαιο περιβάλλοντος αντανακλά αυτή την αλλαγή θεώρησης επαναπροσδιορίζοντας την σχέση της οικονομίας και της οικολογίας υιοθετώντας το νέο όρο της «αυτοσυντηρούμενης/βιώσιμης ανάπτυξης» (sustainable development).

Ο νομοθέτης καλούμενος να διαμορφώσει ένα θεσμικό πλαίσιο πάνω στους άξονες της ιδεολογίας του άκρατου και στείρου οικονομισμού και της υποταγμένης σε αυτόν τεχνολογικής εξέλιξης, και του κινδύνου που απορρέει από αυτή για το φυσικό περιβάλλον, υιοθετεί το προβαλλόμενο από το οικονομικοπολιτικό σύστημα, αξίωμα ότι ο κίνδυνος της τεχνοοικονομικής εξέλιξης είναι αναπόφευκτος και περιορίζεται στην ανεύρεση σταθερών και ασφαλών δικαιοπολιτικών κριτηρίων οριοθέτησης του ανεκτού κινδύνου. Ο επιτρεπτός κίνδυνος, προβάλλεται ως αναγκαίο τίμημα για τη διατήρηση των κεκτημένων του τεχνικού πολιτισμού, την απρόσκοπτη πορεία προς την επιδιωκόμενη κοινωνική και οικονομική ευημερία, έτσι ώστε να γίνει κοινωνικά αποδεκτός και ως έννοια, αλλά και ως μέγεθος.

Αυτό επιτρέπει αφενός να μην ανατραπεί η κοινωνική συγκατάθεση στις αρνητικές για τα έννομα αγαθά παρενέργειες των εφαρμογών της τεχνολογικής εξέλιξης και αφετέρου να διασφαλίσει το πολιτικοοικονομικό κατεστημένο στο συγκεκριμένο χρόνο.

Πόσο ασφαλή όμως είναι τα όρια μόλυνσης, οι δείκτες, οι επιτρεπτές ουσίες και άλλοι παρόμοιοι όροι και ορισμοί της τεχνολογίας και της επιστήμης, όταν το ιστορικό γίνεσθαι αποδεικνύει τη σχετικότητά τους με την συνεχή τροποποίηση, συμπλήρωση, κατάργηση ή και προσθήκη τους; Υπό αυτή την οπτική ποιος μπορεί να εγγυηθεί ότι τα σημερινά επιτρεπτά όρια, είναι πράγματι επιτρεπτά; Μήπως η μη ύπαρξη ολοκληρωμένης εικόνας για τις περιβαλλοντικές συνέπειες των ορίων και επιτρεπτών ουσιών οδηγεί στην υιοθέτησή τους, χωρίς να συνιστά αυτό και απόδειξη περιβαλλοντικής εναρμόνισής τους; Ή μήπως στην σύγχρονη κοινωνία όπου υπάρχει πληθώρα επιστημονικών απόψεων και οπτικών και που οι προτάσεις και οι αναλύσεις δεν είναι δεσμευτικές μπορεί ο καθένας να υιοθετεί ότι τον εξυπηρετεί;

Το έργο της διατήρησης κοινωνικών ισορροπιών και διασφάλισης της κρατούσας πολιτικοοικονομικής τάξης με τη διαμόρφωση ενός αποδεκτού δικαίου πλαισίου, το οποίο να είναι μεν σε θέση να ανταποκριθεί στις σύγχρονες κοινωνικές αξιώσεις για παροχή επαρκούς προστασίας στα έννομα αγαθά χωρίς όμως να θίγει από την άλλη πλευρά, τα συμφέροντα της τεχνοοικονομικής ανάπτυξης και των κυρίαρχων κοινωνικοοικονομικά ομάδων, οδηγεί το νομοθέτη σε συμβιβασμούς που μπορεί μερικές φορές σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο να φαίνονται ότι τείνουν ενάντια στα κυρίαρχα συμφέροντα, λόγω της πίεσης των κυριαρχούμενων συμφερόντων, εντούτοις σε μακροπρόθεσμο επίπεδο εξυπηρετούν αυτά, μια και η παραχώρηση κάποιων δικαιωμάτων από τα κυρίαρχα προς τα υποδεέστερα συμφέροντα, όταν ο βαθμός σύγκρουσης είναι τέτοιος του τίθεται θέμα διακύβευσης των κυρίαρχων συμφερόντων, είναι θεμιτή.

Στην διαδικασία αυτή τα αντιμαχόμενα πολιτικοοικονομικά συμφέροντα εκφραζόμενα μέσω των επαγγελματικών ενώσεων, οργανώσεων και σωματεία, των τεχνοκρατών και «ειδικών» επιστημόνων, των οικολογικών οργανώσεων, και της κοινής γνώμης με τη χρήση των μέσων μαζικής ενημέρωσης λειτουργούν ως «συμπληγάδες πέτρες» και το προϊόν της νομοθέτησης είναι η συμβιβαστική διευθέτηση αυτών στο συγκεκριμένο ιστορικά πολιτικοοικονομικό και κοινωνικό χώρο.



Σε όλες τις φάσεις νομοθέτησης ο ρόλος των συμφερόντων είναι καταλυτικός. Προσδιορίζουν και περιορίζουν την αναγωγή μιας συμπεριφοράς σε «πρόβλημα», την ανάγκη διευθέτησης του «προβλήματος» μέσω του δικαικού συστήματος, τους σκοπούς και στόχους του νομοθετήματος και τις προτεινόμενες λύσεις, σε επίπεδο τυπικό με τη συμμετοχή τους στην παραγωγή του νομοθετήματος, αλλά και σε επίπεδο άτυπο με τη πίεση και διαμόρφωση του «δέοντος» στους φορείς της νομοθετικής διαχείρισης.

Για την Ελλάδα που η οικονομία της στηρίζεται σε σημαντικό βαθμό στο θαλάσσιο περιβάλλον σε όλους τους τομείς: πρωτογενή (αλιεία, ιχθυοκαλλιέργειες κλπ.), δευτερογενή (βιομηχανίες, ναυπηγεία, διυλιστήρια), και τριτογενή (εμπόριο, εμπορική ναυτιλία, τουρισμός), τα οικονομικά συμφέροντα άσκησαν πίεση για την προώθηση των συμφερόντων τους και την απεμπλοκή τους από το δικαικό σύστημα, αξιοποιώντας υπέρ τους την κοινωνικοοικονομική θέση, δύναμη και πολιτική επιρροή που κατέχουν, προβάλλοντας το καθένα ως κυρίαρχο το μερίδιό τους στην εθνική οικονομία και το εργατικό δυναμικό που «ελέγχουν». Όπου η πλήρης απεμπλοκή δεν κατέστη δυνατή, λόγω των έντονων πιέσεων της κοινωνίας των πολιτών, τότε καταβλήθηκε προσπάθεια περιορισμού της ευθύνης στον αστικό και διοικητικό χώρο του δικαίου, ενώ στις περιπτώσεις που η πλήρης εμπλοκή σε όλα τα δικαικά συστήματα (και στο ποινικό) ήταν αναπόφευκτη, η αντιφατικότητα, η ασάφεια του νομοθετικού πλαισίου και μερικές φορές η ύπαρξη νομοθετικού κενού σε συνδυασμό με την δυσχέρεια εντοπισμού του δράστη και τη διάγνωση στοιχειώδους συνάφειας μεταξύ ενέργειας ή παράλειψης του ανώτατου στελέχους της επιχείρησης και του αρνητικού αποτελέσματος του άμεσου δράστη (αφού σε τυπικό επίπεδο η έκδοση γενικών εντολών καλύπτει την νομική υποχρέωση των ανωτάτων στελεχών) λειτουργεί υπέρ τους, αποποιούμενοι τεχνηέντως τυχόν ευθυνών.

Τα συμφέροντα μάλιστα ξεπερνώντας τα εθνικά πλαίσια, επιδίδονται σε διασυννοριακές συγχωνεύσεις και προσαρμόζουν τη στρατηγική τους για να μπορέσουν να ελέγξουν όσο το δυνατό μεγαλύτερο τομέα του παγκόσμιου καθεστώτος, κάτω από μια κρατική πολιτική που αρχίζει από την ανοχή και φτάνει στον εκθιασμό τους, ιδιαίτερα από τα αναπτυσσόμενα κράτη που προσδοκούν οικονομική και κοινωνική ευημερία.

Στην προσπάθεια τους αυτή εντάσσουν και τα μ.μ.ε., τα οποία λειτουργώντας με επιχειρηματικού τύπου κριτήρια και κίνητρα στοχεύουν στο οικονομικό κέρδος με εμφανή ή λανθάνοντα τρόπο. Τα μ.μ.ε. αρέσκονται στην παρουσίαση θεμάτων που εμπεριέχουν στοιχεία του καινούργιου, αιφνίδιου, της συγκίνησης και της σύγκρουσης, τα οποία βοηθούν στη διάδοση και αναπαραγωγή της είδησης. Έτσι συχνά καταφεύγουν σε φθηνού εντυπωσιασμού προβολή του θέματος της περιβαλλοντικής ρύπανσης, προβάλλοντας κυρίως θέματα που παρουσιάζονται με υπερβολικό και καταστροφολογικό χαρακτήρα για να προκληθεί το ενδιαφέρον του κοινού. Η χρωματική κυρίως αντίθεση του μαύρου χρώματος της ρύπανσης, στο γαλάζιο της θάλασσας και των χρωμάτων των ζώντων οργανισμών, που έχουν ρυπανθεί, είναι χαρακτηριστικά παραδείγματα που προβάλλονται και ξαναπροβάλλονται, προσπαθώντας μέσα από την ανακύκλωση του θέματος, αφενός να προκαλέσουν αισθήματα συγκίνησης και αφετέρου αισθήματα φοβίας θυματοποίησης.

Η μη εξειδίκευση του διαχειριστή του επικοινωνιακού μηνύματος με περιβαλλοντικά θέματα, η επιλογή του «ειδικού» που θα κληθεί, οι ερωτήσεις που θα

του απευθύνει, τα σημεία που θα τονιστούν ή θα υποβαθμιστούν, όλα είναι επιλογές που αλλοιώνουν την πληροφορία που φθάνει και προσδιορίζει την κοινή γνώμη.

Αν για τον λατινοαμερικάνο φιλόσοφο Πάολο Φρέιρε «Η πληροφόρηση γεννά την κατανόηση και η κατανόηση γεννά την υποστήριξη», για ποια υποστήριξη του περιβαλλοντικού προβλήματος μπορούμε να μιλάμε όταν η πληροφόρηση ανάγεται σε παραπληροφόρηση, από τη στιγμή που το κοινό γίνεται αποδέκτης ενός υπερβολικού τηλεοπτικού συνήθως βομβαρδισμού, που στηρίζεται σε αρκετές περιπτώσεις σε ανεπιβεβαιώτες πληροφορίες, προερχόμενες από μη έγκυρες πηγές και σε αμφισβητήσιμα στοιχεία;

Μέσα σε αυτό το επικοινωνιακό πλαίσιο ενισχύονται οι υπάρχουσες απόψεις του κοινού για τον κόσμο και επιβεβαιώνεται η κατάσταση ότι είναι έτσι ακριβώς όπως προβάλλεται από αυτά. Οι συλλογικές αναπαραστάσεις της θαλάσσιας ρύπανσης λειτουργούν ως στερεότυπα, πηγή προκαταλήψεων που οδηγούν σε προκατασκευασμένες κρίσεις.

Λόγω της αμάθειας μεγάλου μέρους του κοινωνικού συνόλου για την τεχνολογία και της ροής των τεχνολογικών επιτευγμάτων, σε συνδυασμό με την εσκεμμένη μυθοπλασία του τεχνοκρατικού λόγου περί απεριορίστων δυνατοτήτων και εφαρμογών της τεχνολογίας, δημιουργείται μια «δαιμονοποίηση» της τεχνολογίας, η οποία ενισχύεται από τα μ.μ.ε. Η κοινή γνώμη αποκομμένη από την πρόσβαση στην εξειδικευμένη γνώση και στην αξιόπιστη πληροφόρηση και ενημέρωση αιφνιδιάζεται από την ένταση και την κλίμακα των καταστροφών που συνυφείλκουν οι εφαρμογές της σύγχρονης τεχνολογίας.

Στην σύγχρονη πραγματικότητα, η αβεβαιότητα και η ρευστότητα των τεχνολογικών κινδύνων σε συνδυασμό με την προβολή αυτών των κινδύνων-πηγών θαλάσσιας ρύπανσης από τα μ.μ.ε., με έντονη την συναισθηματική και συγκινησιακή φόρτιση, «εξαναγκάζουν» τον άνθρωπο να επιζητά, όλο και μεγαλύτερη προστασία και ασφάλεια. Όσο όμως εντείνονται οι προσπάθειες για τη βελτίωση της προστασίας, μέσα από την προσπάθεια ανεύρεσης των παραγόντων και των πολύπλοκων σχέσεων που αναπτύσσουν, τόσο η ανασφάλεια επαυξάνεται.

Η κρίση αξιοπιστίας των θεσμών κοινωνικού ελέγχου και η αναποτελεσματικότητα των μεθόδων και τεχνικών αντιμετώπισης του περιβαλλοντικού φαινομένου, εκδηλωμένη τις περισσότερες φορές στην υποβολή καταγγελιών στα μ.μ.ε. αντί στους φορείς του επίσημου κοινωνικού ελέγχου, καταλογίζεται στο κράτος ως έλλειμμα αποτελεσματικότητας και αποτελεί στοιχείο πολιτικής αναφοράς, επένδυσης και εκμετάλλευσης για τα κόμματα που διεκδικούν την εξουσία. Σημειολογικά αυτό καταδεικνύει τόσο τη σοβαρότητα του διακυβεύματος, όσο και τη δυναμική του κλονισμού της εμπιστοσύνης των πολιτών προς το σύστημα διακυβέρνησης.

Συχνά οι πολιτικοί αλλά και ομάδες συμφερόντων μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης επιδρούν πολύ πριν τεθεί η προβληματική συμπεριφορά και η προτεινόμενη επίλυση, στην διαμόρφωση ενός θετικού για τα συμφέροντά τους κλίματος, προβάλλοντας ως αναγκαία την επιχειρούμενη ρύθμιση ή ως αναποτελεσματική «κερδίζοντας» έτσι την κοινή γνώμη, αναλόγως των συμφερόντων που εξυπηρετούν. Αποτέλεσμα τούτου είναι να παρατηρεί κανείς μια αντιφατικότητα στη θέση της κοινής γνώμης απέναντι στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η οποία συνίσταται στο γεγονός ότι ενώ έχει εξοικειωθεί με τους κινδύνους των αρνητικών επιπτώσεων των παραδοσιακών και συμβατικών πηγών ρύπανσης (αστικά λύματα κλπ), με τις οποίες συμβιώνει με επίγνωση των ανεκτών διαστάσεών τους και ενόψει της αναλογίας τους προς τα προαγόμενα

αντίστοιχα κοινωνικοοικονομικά συμφέροντα, εντούτοις οι σύγχρονες τεχνολογίες και δραστηριότητες μαζικού κινδύνου (χημικά, πυρηνικά κλπ) όχι μόνο στερούνται την κοινωνική νομιμοποίησή τους, αλλά συναντούν την έμπρακτη και σθεναρή αντίδραση διευρυμένων πληθυσμιακών ομάδων.

Από την άλλη η εξέλιξη και ανάπτυξη του περιβαλλοντικού κινήματος τα τελευταία έτη -αποτέλεσμα της πετρελαϊκής κρίσης 1973-4, της πληθυσμιακής έκρηξης, της καταγραφής και προβολής από την επιστημονική κοινότητα των καταστροφικών διαστάσεων που έχει λάβει η ανθρωποκεντρική, υπερκαταναλωτική, ανεξέλεγκτη τεχνολογικά και χωρίς περιβαλλοντική διάσταση ανάπτυξη, της ταυτόχρονης επιστημονικής επιχειρηματολογίας για εναλλακτικούς τρόπους ανάπτυξης, της έξαρσης των διαφόρων περιβαλλοντικών ατυχημάτων και των διαστάσεων των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που έλαβαν αυτά, καθώς και του εκφυλισμού διαφόρων κινημάτων (π.χ. φοιτητικό στη Γαλλία), χωρίς όμως να θίγεται η δράση των κινημάτων και να αμφισβητούνται αυτά (αφού αναπτύσσονται παράλληλα άλλα κινήματα π.χ. ειρηνιστικό, αντιπυρηνικό κλπ)- συνετέλεσε στην ανάπτυξη οικολογικών οργανώσεων με εθνική, περιφερειακή και παγκόσμια δράση.

Μετά από τις αποφάσεις διεθνών συνδιασκέψεων με χαρακτηριστική τη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη του Rio de Janeiro, που αναβαθμίζουν το ρόλο των μη κυβερνητικών οικολογικών οργανώσεων και παρέχουν οδηγίες στις κυβερνήσεις, αλλά και στα διεθνή και παγκόσμια περιβαλλοντικά όργανα διαχείρισης του προβλήματος να επιχορηγήσουν το έργο τους και να ενισχύσουν τη δράση τους, επιδιώκοντας παράλληλα μόνιμη συνεργασία με αυτές, ο ρόλος των οικολογικών οργανώσεων δεν περιορίζεται μόνο στο χώρο του ανταγωνισμού, που έγκειται στην ουσιαστική δράση για το περιβάλλον η οποία αντικειμενικά υποκαθιστά τις ελλείψεις ή την απουσία της κυβερνητικής δραστηριοποίησης και βέβαια στη θετική συμβολή με την άσκηση κριτικής και τη δημοσιοποίηση στοιχείων που αφορούν πράξεις ή παραλείψεις των κυβερνήσεων σε περιβαλλοντικά θέματα, αλλά επεκτείνεται στην ανάπτυξη ενός ιδεολογικού προβληματισμού, πέραν της πολεμικής και αμφισβήτησης του τεχνικοπαραγωγικού συστήματος, σε όλο το πλαίσιο δράσης της λειτουργίας του σύγχρονου κράτους και αναπτύσσουν πολιτικό λόγο.

Η οικονομική τους άνεση συντελεί στην εκπροσώπηση και προβολή των απόψεών τους τόσο από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης που κατέχουν άλλοι, όσο και από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης που συντηρούν αυτές. Η μετάδοση ειδικών εκπομπών, ντοκιμαντέρ και ρεπορτάζ με την διεπιστημονική προσέγγιση καθώς και περιβαλλοντικών μηνυμάτων συμβάλλουν στην ορθολογική διαχείριση του περιβαλλοντικού προβλήματος από μια μερίδα μ.μ.ε., ενώ η καθιέρωση ενός ορθολογικού τρόπου πληροφόρησης του πολίτη με παρουσίαση του νομοσχεδίου ή της προωθούμενης ποινικής διάταξης και της θετικής ή αρνητικής κριτικής από όλους τους κοινωνικούς εταίρους, καθώς και η παρουσίαση του προβλήματος στις πραγματικές του διαστάσεις συμβάλλει στην διαδικασία νομοθέτησης και προσδίδει στα μ.μ.ε. ένα κοινωνικό ρόλο.

Αν και δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις δημιουργίας ενός οικονομικού ομφάλιου λώρου μεταξύ οικολογικών οργανώσεων και κυβερνήσεων ή ιδιωτικών φορέων που θέτει προβληματισμούς για την δυνατότητα ανεξαρτητοποίησης της δράσης των οργανώσεων, ιδιαίτερα όταν η οικονομική ενίσχυση προέρχεται κατά κύριο μέρος από ιδιωτικούς φορείς που εμπλέκονται με άμεσο ή έμμεσο τρόπο στην ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, οι οργανώσεις αυτές που ολοένα και αυξάνουν τους οικονομικούς πόρους διαθέτουν ειδικούς επιστήμονες, οι οποίοι τους βοηθούν να υπερασπιστούν όχι μόνο την σκοπιμότητα, αλλά και την νομιμότητα μιας ρύθμισης.

Πέραν των παραπάνω η «κάστα» των ειδικών επιστημόνων-τεχνοκρατών προβάλλοντας την επιστημονική της κατάρτιση και εμπειρία και εκμεταλλεζόμενη την αναγκαιότητα εισαγωγής στις διατάξεις τεχνικής και δυσνόητης ορολογίας, προβάλλει ως αναγκαία την συμμετοχή της κατά την διατύπωση των διατάξεων, προκειμένου η προληπτική και κατασταλακτική δράση του δικαίου ανταποκριθεί στα πραγματικά δεδομένα των γενεσιουργών παραγόντων και των μορφών εκδήλωσης των προσβλητικών του θαλασσιού περιβάλλοντος συμπεριφορών.

Η συμβολή των παραπάνω ομάδων γίνεται προκοινοβουλευτικά (δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι πολλές φορές αυτές οι ομάδες αναδεικνύουν το πρόβλημα), αλλά και κοινοβουλευτικά με την συμβολή τους ως τεχνικοί σύμβουλοι σε κοινοβουλευτικές επιτροπές. Με την συμμετοχή της κάστας των ειδικών και την εξειδικευμένη ορολογία, το περιεχόμενο της νομοθετικής βούλησης διαφεύγει του ευρύτερου κοινωνικού ελέγχου και γίνεται προνόμιο των λίγων, των κατεχόντων την ειδική γνώση.

Έτσι παρουσιάζεται ένας συνεχής προσανατολισμός της νομοθετικής εξουσίας, του πολιτικοδιοικητικού συστήματος, των μ.μ.ε και της κοινής γνώμης προς την επιστημονική κοινότητα, η οποία λόγω της εξειδικευμένης γνώσης σε σημαντικό, αν όχι σε καθοριστικό βαθμό, κατευθύνει τη διαχείριση του προβλήματος, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι όπου προκύπτει πληθώρα επιστημονικών απόψεων και οπτικών και οι προτάσεις και οι αναλύσεις δεν είναι δεσμευτικές, ο νομοθέτης δεν θα χρησιμοποιήσει την θεώρηση που τον εξυπηρετεί.

Επειδή σε εθνικό επίπεδο η ποινική νομοθέτηση ανήκει στην αρμοδιότητα του πολιτικοδιοικητικού συστήματος, επόμενο είναι η οργάνωσή του να προσδιορίζει ως έναν βαθμό και το περιεχόμενό του. Το κοινοβούλιο και η κυβέρνηση είναι οι κύριοι εκφραστές του πολιτικοδιοικητικού συστήματος και λειτουργούν ως μηχανισμοί διατύπωσης συμφερόντων και δημιουργίας συναίνεσης, νομιμοποιώντας την δράση τους από τη μέσω εκλογής ανάδειξη των οργάνων της. Σε αυτούς έχει ανατεθεί από το ελληνικό Σύνταγμα η νομοθετική πρωτοβουλία. Κατά συνέπεια η σύνθεση του κοινοβουλίου όσον αφορά τον αριθμό, αλλά και την δύναμη των πολιτικών κομμάτων, ο προσανατολισμός της κυβέρνησης αλλά και των λοιπών κομμάτων στο πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης και στις τάσεις αντεγκληματικής πολιτικής, αποτελούν παράμετροι που επιδρούν στην διαμόρφωση του νομικού κανόνα. Κατά τη μελέτη της δράσης των πολιτικών κομμάτων δεν πρέπει να ξεχνούμε την πελατειακή σχέση μεταξύ κομμάτων και ψηφοφόρων και την «αρχή» ότι η νομοθέτηση ως απόφαση πολιτική ενέχει την προσπάθεια εξασφάλισης της σταθερότητας του πολιτικού συστήματος και των ιδίων των πολιτικών στη θέση ισχύος που κατέχουν.

Και ο ρόλος όμως της κρατικής διοικήσεως υπό τη μορφή των Υπουργείων είναι αποφασιστικός κατά την προκοινοβουλευτική φάση, και ειδικά κατά τη διατύπωση των διατάξεων του νομοσχεδίου. Οι πληροφορίες, ο χρόνος και η γνώση που διαθέτουν τα όργανα του Υπουργείου που επιφορτίζονται με τη προπαρασκευή του νομικού κανόνα είναι μεταβλητές που επηρεάζουν το αποτέλεσμα της διεργασίας.

Αν ο προωθούμενος κανόνας έχει υψηλό βαθμό πολιτικοποίησης τότε η διοίκηση δέχεται τις επιλογές της πολιτικής ηγεσίας ειδάλλως με το φόρτο των πολιτικών αυτονομείται με συνέπεια να λειτουργεί και νομοθετικά πέραν του βασικού της ρόλου να εκτελεί τις αποφάσεις της νομοθετικής εξουσίας.

Στο τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην προσπάθειά του ο έλληνας νομοθέτης κάτω από τη πίεση της ραγδαίας τεχνολογικής εξέλιξης και του υψηλού κινδύνου που εμπεριέχει, σε συνδυασμό των πολιτικών και

οικονομικοκοινωνικών συνιστωσών χαρακτηρισμού μιας πράξης σε έγκλημα, οδηγείται στη θέσπιση αρκετές φορές ποινικών μέτρων εν λευκώ, στη παροχή εξουσιοδοτήσεων για έκδοση Π.Δ. και Υ.Α. που δυνάμει απειλούν με ποινικό κολασμό το παραβάτη. Το φαινόμενο επιλογής του μηχανισμού της διοίκησης, ως επιλεγμένης δικαιικής πολιτικής του κράτους στο πεδίο της προστασίας του περιβάλλοντος, με την διαδικασία της νομοθετικής εξουσιοδότησης οδηγεί τα όργανα της εκτελεστικής εξουσίας να αποκτούν ευρεία κανονιστική αρμοδιότητα, με κίνδυνο μεταβίβασης ουσιαστικού μέρους της νομοθετική λειτουργίας στη διοίκηση, ενώ υφίσταται κίνδυνος αμφιλεγόμενης δικαιοτεχνικής επεξεργασίας των θεσπιζόμενων κανόνων λόγω ελλείψεως εξειδικευμένου προσωπικού για τη δικαιοτεχνική συγκρότηση του κειμένου και νόθας, στρεβλής και αποσπασματικής μερικές φορές προσαρμογής.

Πέραν όλων των προαναφερόμενων, τα δικαιικά κείμενα παγκόσμιου, περιφερειακού και διμερούς επιπέδου, είτε με τη μορφή *hard*, είτε με τη μορφή *soft law*, συμβάλλουν με πολύπλευρο βαθμό στην εθνική νομοθέτηση. Η επίδραση, ενταγμένη σε μια κλίμακα από την απλή αποδοχή της φιλοσοφίας του διεθνούς κειμένου έως και στην επιβολή κανόνων αυξημένης τυπικής ισχύος για τη θέσπιση κανόνων και ποινικών διατάξεων, καθώς και υπαγόρευσης με λεπτομερή τρόπο τα στοιχεία των επιμέρους αντικειμενικών υποστάσεων, δεν είναι απαλλαγμένη συμφερόντων και πολιτικοοικονομικών διεργασιών.

Η αλλαγή της περιβαλλοντικής πολιτικής και η σύνδεσή της με την αναπτυξιακή, αυτές τις οικονομικές και πολιτικές διεργασίες αντικατοπτρίζει. Με συνέπεια η διεθνής πολιτική ενώ παρουσίαζε μια εγκαθίδρυση της περιβαλλοντικής πολιτικής και ένταξή της στις άλλες πολιτικές (εμπορικές, βιομηχανικές, αναπτυξιακές κλπ) με αποκορύφωμα σε διακηρυκτικό επίπεδο τη Συνδιάσκεψη του Rio de Janeiro, τα σοβαρά βήματα των προηγούμενων ετών έπεσαν στο κενό λόγω της αδυναμίας της συνδιασκέψεως του Γιοχάνεσμπουργκ να προχωρήσει μπροστά, εμμένοντας σε ένα πολιτικό ευχολόγιο.

Παράγοντες που επηρέασαν το αποτέλεσμα, αυτό μπορούν να θεωρηθούν το νέο σκηνικό της διεθνούς κοινότητας, αμέσως μετά την κατάρρευση του ανατολικού πόλου του διπολικού συστήματος και την αναγνώριση στην πράξη της παντοδυναμίας της μίας μεγάλης οικονομικής και στρατιωτικής δύναμης, σε συνδυασμό με τα γεγονότα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου του 2001, που ήταν αρκετά νωπά.

Οι ομαδοποιήσεις που σχηματίστηκαν (η πρώτη ομάδα περιλάμβανε τα κράτη της Ε.Ε., ενισχυμένα με την ομάδα των κρατών υπό ένταξη, με την πιο φιλοπεριβαλλοντική στάση, η δεύτερη ομάδα περιλάμβανε την Ιαπωνία, τις Η.Π.Α., τον Καναδά, την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία, γνωστή και ως JUSCANZ, με επίκεντρο της θεώρησής τους την κυριαρχία του διεθνούς εμπορίου στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης, και η ομάδα που συγκροτείται από τα αναπτυσσόμενα κράτη, η γνωστή ως G-77, με την οποία συντάχθηκε αρκετές φορές και η Κίνα, που υπό καθεστώς φτώχειας, το όραμα για κοινωνικοοικονομική ευμάρεια αποτελούσε αυτοσκοπό, με την προσπάθεια υιοθέτησης και ευθυγράμμισης με τα αμερικάνικα πρότυπα ανάπτυξης, ακόμη και πέραν μιας φιλοπεριβαλλοντικής δράσης), σύνηθες στο χώρο των περιβαλλοντικών κέντρων διαχείρισης του προβλήματος, και οι ανυποχώρητες θέσεις τους ήταν καταλυτικές παράμετροι στη διαχείριση του προβλήματος.

Πάρα ταύτα, οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού, η αρχή ότι η θάλασσα δεν έχει σύνορα, αλλά και η παγκοσμιοποίηση που σήμερα καταλαμβάνει όλους τους χώρους οδήγησε στην ύπαρξη πολλαπλών χωριστών συμβατικών περιβαλλοντικών καθεστώτων, παγκόσμιου, περιφερειακού και διμερούς επιπέδου, με χωριστές

θεσμικές οργανώσεις-γραμματείες, επιστημονικά συμβούλια, χωριστούς χρηματοδοτικούς μηχανισμούς, χωριστά προγράμματα παρακολούθησης και τεχνικής συνδρομής. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο ο I.M.O., εξειδικευμένο όργανο του Ο.Η.Ε., κυριαρχεί ως διεθνής παγκόσμιος οργανισμός. Αν και σε αρκετές περιπτώσεις η συνεργασία αυτών των καθεστώτων είναι γεγονός, με κριτήριο κυρίως το γεωγραφικό χώρο, εντούτοις το έλλειμμα εξαιτίας της ασκούμενης διακριτής διαχείρισης της ουσίας των θεμάτων (προβλήματα από πιθανές αλληλεπικαλύψεις ή ασυμβατότητα μεταξύ καθεστωτικών όρων, ύπαρξη σημαντικών κενών ως προς τα πεδία κάλυψης ή διπλασιασμοί ρόλων και στρατηγικών δράσεων, αλλά και προβλήματα διασταύρωσης μεταξύ καθεστωτικών όρων διαφορετικών συμβατικών περιβαλλοντικών καθεστώτων) και το υπέρμετρο βάρος που θέτει στις διοικητικές υποδομές ακόμη και ανεπτυγμένων κρατών, δημιουργεί μια αυξανόμενα ελλειμματική συνολική περιβαλλοντική διακυβέρνηση. Ταυτόχρονα η άρνηση υπογραφής της σύμβασης από αριθμό κρατών ανεξάρτητα του παγκόσμιου ή περιφερειακού χαρακτήρα, η μεσολάβηση μεγάλου χρονικού διαστήματος υπογραφής της σύμβασης και επικύρωσης, με πλήρη εκμετάλλευση του χρονικού διαστήματος των διαδικαστικών σταδίων από το κράτος μέλος (τις περισσότερες φορές ως συνειδητή επιλογή) και η ελλιπής, ανακριβής και πολλές φορές ακόμα και άρνηση παροχής στοιχείων προκειμένου να μην ελεγχθεί το κράτος μέλος για την εφαρμογή της σύμβασης, επιδεινώνει την ήδη ελλειμματική συνολική περιβαλλοντική διακυβέρνηση.

Με δεδομένο ότι η «συγκεντρωτική» περιβαλλοντική διακυβέρνηση, όπως η ίδρυση παγκόσμιου περιβαλλοντικού οργανισμού, δεν αποτελεί κυρίαρχη αντίληψη, μια και κανένα υπάρχον καθεστώς δεν επιθυμεί την αποδυνάμωσή του (ιδιαίτερα μετά την διάσταση απόψεων μεταξύ I.M.O. και E.E. τα τελευταία έτη, που σχετίζονται με το δικαίκο πλαίσιο αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης), η επίλυση του προβλήματος βρίσκεται ακριβώς: α) σε διακαθεστωτικό επίπεδο, στην προσπάθεια βελτίωσης της υπάρχουσας πολυκεντρικής περιβαλλοντικής διακυβέρνησης με βάση τον αποτελεσματικό συντονισμό των συμβατικών περιβαλλοντικών καθεστώτων και το συστηματικό προσανατολισμό τους στην εφαρμογή της προσέγγισης της ολοκληρωμένης διαχείρισης που αποτελεί την κεντρική διαδικασία για την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης, διασφαλίζοντας ότι οι αποφάσεις στο πλαίσιο των περιβαλλοντικών συμβατικών καθεστώτων είναι προϊόν ολιστικής προσέγγισης που πραγματεύεται, εξετάζει και αναλύει τις διασυνδέσεις με άλλους τομείς και συμφέροντα και β) σε ενδοκαθεστωτικό επίπεδο, στην ανάπτυξη μηχανισμού ελέγχου και επιβολής κυρώσεων.

Η E.E. αν και από γεωμορφολογικής απόψεως είναι μια χερσόνησος με παράλληλα ανεπτυγμένη την εμπορική ναυτιλία των κρατών μελών της, δεν αφιέρωσε ούτε μία λέξη στην προστασία του περιβάλλοντος στις ιδρυτικές της συνθήκες. Το τελευταίο καιρό όμως με αφορμή τα συντελούμενα στην περιοχή της ναυτικά ατυχήματα, παρουσιάζεται μια έντονη κινητοποίηση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η οποία κάτω από την πίεση συγκεκριμένων συμφερόντων οικονομικών ομάδων και εθνικών κρατών οδήγησε στην έκδοση οδηγίας με την οποία όχι μόνο εγκληματοποιούνται συγκεκριμένες συμπεριφορές προσβλητικές του θαλασσιού περιβάλλοντος, αλλά και καθορίζονται πλαίσια ποινικών κυρώσεων, τα οποία τα κράτη μέλη καλούνται να υιοθετήσουν. Έτσι η μέχρι πρότινος άσκηση περιβαλλοντικής πολιτικής από την E.E. έμμεσα, μέσω του πρωτογενούς και δευτερογενούς δικαίου, συνδέεται τώρα με άλλες πολιτικές (ναυτιλιακή, βιομηχανική, εμπορική κλπ) στο πλαίσιο μιας ολιστικής θεώρησης, επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του ποινικού δικαίου των κρατών μελών της, ενώ

ταυτόχρονα αναγάγει την προστασία του περιβάλλοντος σε «συνταγματικό» δικαίωμα με την αφιέρωση ειδικού κεφαλαίου για την προστασία του στην υπογεγραμμένη και σύντομα τεθείσα σε ισχύ Συνθήκη για την θέσπιση του Συντάγματος της Ευρώπης.

Οι διαπιστούμενες από την Ε.Ε. ελλείψεις συμμόρφωσης των κρατών μελών της στο νομοθετικό επίπεδο ενσωμάτωσης των κοινοτικών κανόνων (μη ενσωμάτωση, ελλιπής, στρεβλή και εσφαλμένη ενσωμάτωση), όσο και ελλείψεων εφαρμογής αυτών, την οδήγησε να εντείνει τους ελέγχους και τις κυρώσεις, με τροχοπέδη αυτής της διαδικασίας, την έλλειψη υποστηρικτών της περιβαλλοντικής πολιτικής (σε σχέση με τις λοιπές πολιτικές π.χ. οικονομική, γεωργική, βιομηχανική) και την χρονοβόρα διεκπεραίωση της υπόθεσης.

Η Ελλάδα ως κράτος μέλος της Ε.Ε. και της διεθνούς κοινότητας, παρά την ιδιαίτερη γεωγραφική θέση της, με τα διάσπαρτα νησιά, το μεγάλο ανάπτυγμα ακτών, την ανάπτυξη των θαλασσίων οδών και την περιορισμένη, ως έχει επισημανθεί υδροδυναμική κυκλοφορία και ανανέωση των μεσογειακών υδάτων, σε συνδυασμό με το οικονομικό ενδιαφέρον στην εμπορική ναυτιλία και στον τουρισμό, μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970 δεν έχει αναπτύξει μία εθνική στρατηγική προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν ανταποκρίνονταν θετικά στις πρωτοβουλίες που είχαν αναληφθεί σε ζητήματα περιβαλλοντικής θαλάσσιας προστασίας σε περιφερειακό ή διεθνή επίπεδο, ως αποτέλεσμα: α) της αντίληψης ότι το διεθνές δίκαιο, αποτελεί το καταστάλαγμα και τον συγκερασμό πολλών δικαιοκτών εθνικών συστημάτων, πολλές φορές δοκιμασμένων στην πράξη και με διαπιστωμένα αποτελέσματα, β) μιας διάχυτης αντίληψης στο κοινωνικό σύνολο ότι αυξάνεται το κύρος και η επιτυχία του εθνικού νομοθετήματος, αν έχει λάβει υπόψη του το διεθνές δίκαιο, σε σημείο που πολλές φορές αποδέχεται και την εισαγωγή του ως συνόλου, γ) του γεγονότος ότι αφενός η «παγκοσμιοποίηση» της οικονομίας και ανάπτυξης στηρίζεται και στο θαλάσσιο χώρο και στην ενιαία προστασία του και αντιμετώπιση των προσβλητικών σε αυτό συμπεριφορών, αλλά και αφετέρου στην απαίτηση ενιαίου δικαιοκτού χώρου στο πλαίσιο του ανταγωνισμού των οικονομικών συμφερόντων, και δ) στην ίδια τη φύση του θαλάσσιου ύδατος που δεν γνωρίζει σύνορα.

Το μέχρι τότε δικαιοκτό καθεστώς χαρακτηριζόταν από έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού, κατευθυντήριων αρχών και στρατηγικών στόχων. Η επισημάνση αυτή δεν αποτελεί εξαίρεση, αλλά μάλλον εντάσσεται στην γενικότερη πολιτική που ακολουθούσε η Ελλάδα για το περιβάλλον. Το νομοθετικό πλαίσιο στηρίζονταν κυρίως σε διοικητικού χαρακτήρα διατάξεις, οι οποίες επενδύονταν κατά περίπτωση και με ποινική κύρωση, όταν κρίνονταν ότι έχριζαν ενίσχυση η εφαρμογή τους. Σε καμία περίπτωση όμως, δεν μπορεί να γίνει λόγος για περιβαλλοντικό δίκαιο, αφού το κίνητρο για την θέσπιση των κανόνων δεν ήταν η προστασία του περιβάλλοντος αυτού καθαυτού, αλλά τόσο ο περιορισμός κινδύνων ζωής, υγείας και δυσμενών επιπτώσεων σε συγκεκριμένες ομάδες ανθρώπων (π.χ. περίοικους, εργαζόμενους σε βιομηχανικές ζώνες), όσο και η προστασία του φυσικού πλούτου από ορισμένες πηγές, έτσι ώστε να επιτρέπεται η οικονομική εκμετάλλευσή του από άλλες.

Η έντονη νομοθετική κινητοποίηση που ακολουθείται στο τελευταία καιρό οφείλεται κυρίως στις διεθνείς δεσμεύσεις και υποχρεώσεις της Ελλάδας και στην συνειδητοποίηση των επιπτώσεων των τεχνολογικών εφαρμογών και της υποβάθμισης των περιβαλλοντικών συνθηκών στην Ελλάδα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η πολιτική που ακολουθείται στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος να κινείται σε μία μετριοπαθή στάση στήριξης της ναυτιλίας και της βιομηχανίας, χωρίς αυτό να σημαίνει αδιαφορία προστασίας σε σχέση με την

προστασία του θαλάσσιου χώρου, μια που ο τουριστικός τομέας δεν επιτρέπει κάτι τέτοιο.

Με βάση το σημερινά διαμορφωμένο νομοθετικό πλαίσιο μπορεί να υποστηρίξει κανείς ότι τα μέτρα κινούνται και στο προληπτικό και στο κατασταλτικό επίπεδο και η διαχείριση του προβλήματος γίνεται από το ποινικό, διοικητικό και αστικό δίκαιο, εξαντλώντας ο νομοθέτης όλη την κλίμακα των πηγών δικαίου.

Η προσπάθεια προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στα διεθνώς καθιερωμένα, ο εκσυγχρονισμός και η κωδικοποίηση των ισχυουσών διατάξεων, η οργάνωση συγκεκριμένου φορέα για την εφαρμογή της πολιτικής για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και η γενικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος με την λήψη μέτρων προληπτικών και κατασταλτικών αποτελούν τη θετική πλευρά της διαχείρισης.

Από την άλλη η έλλειψη ενιαίας περιβαλλοντικής νομοθετικής πολιτικής (προκύπτουσα από την ασάφεια του ν. 1650/86 για την προστασία του περιβάλλοντος γενικότερα και του γεγονότος ότι διατάξεις ουσιαστικού και δικονομικού δικαίου στο ν. 1650/86 καταλαμβάνουν αρρυθμιστη ύλη του ν.743/77 για την θαλάσσια ρύπανση, ενώ επιπλέον το ίδιο πρόβλημα διαχειρίζονται διαφορετικά τα παραπάνω νομοθετήματα), οι ανακλύπτοντες δικονομικοί προβληματισμοί και ελλείψεις (η μη πρόβλεψη στον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας εξειδικευμένων φορέων του επίσημου κοινωνικού ελέγχου κατόχων κατάλληλων τεχνικών γνώσεων, η μη ένταξη στο άρθρο 8 του ελληνικού Ποινικού Κώδικα και του εγκλήματος του περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ρυθμίζεται κατά την αρχή «της παγκόσμιας δικαιοσύνης», και η έλλειψη υποστήριξης της ενεργούς συμμετοχής της κοινωνίας των πολιτών στην διαχείριση του προβλήματος), καθώς και η έλλειψη υιοθέτησης ή ενσωμάτωσης ορισμένων διεθνών δικαιοκων κειμένων, συγκροτούν την αρνητική πλευρά της περιβαλλοντικής πολιτικής.

Μιας εθνικής περιβαλλοντικής πολιτικής που ενισχύεται αρνητικά με την μη εφαρμογή τόσο των εθνικών νομοθετικών υποχρεώσεων, όσο και των διεθνών. Με συνέπεια πέραν της ηθικής καταδίκης, την είσπραξη και της δικαστικής (π.χ. περίπτωση Ε.Ε.). Το τελικό επίπεδο ανάπτυξης και υλοποίησης ρυθμίσεων για το θαλάσσιο περιβάλλον στην Ελλάδα, σε συσχετισμό τόσο με την συμμετοχή του στην ελληνική ανάπτυξη, όσο και με την σπουδαιότητα του στην προστασία της ανθρώπινης υγείας οδηγεί στο συμπέρασμα της μη επάρκειας, αντανακλώντας ίσως ένα παγκόσμιο φαινόμενο σημαντικής απόκλισης μεταξύ περιβαλλοντικών προβλημάτων και αποτελεσματικών δράσεων επίλυσης, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η ποιότητα των θαλασσιών ελληνικών υδάτων δεν είναι από τις καλύτερες στον ευρωπαϊκό χώρο.

Κατά συνέπεια προκύπτει ως αναπόδραστη ανάγκη η χάραξη μιας ενιαίας περιβαλλοντικής πολιτικής, εντασσόμενης σε αυτή και της αντεγκληματικής με στόχο την αναχαίτιση ή περιορισμό των κινδύνων που συνεπάγονται τα αρνητικά παράγωγα της παρούσας οικονομικοτεχνολογικής και πολιτικής δομής. Η ορθή χάραξη πολιτικής προϋποθέτει γνώση, και γνώση σημαίνει πληροφόρηση. Πληροφόρηση χωρίς έρευνα από την οποία να ανακλύπτον οι παράγοντες, μέθοδοι και πρακτικές που συνθέτουν το περιβαλλοντικό πρόβλημα από την Πολιτεία, ώστε να προταθούν οι καλύτερες δυνατές λύσεις δεν έχει ακόμη πραγματοποιηθεί. Καμία προσπάθεια από την ελληνική Πολιτεία δεν έχει γίνει για την συστηματική καταγραφή των πηγών θαλάσσιας ρύπανσης, όπως δεν έχει γίνει και έρευνα αξιολόγησης του υφιστάμενου κεντρικού σχεδιασμού, ελέγχου και αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης.



Η έλλειψη αξιολόγησης της ισχύουσας νομοθεσίας και συγκρότησης προτάσεων για τη βελτίωση και εκσυγχρονισμό της από την ίδια την Πολιτεία που επιφορτίζεται με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος αντανακλά την εντυπωσιακή συρρίκνωση του κράτους πρόνοιας, ιδιαίτερα στο τομέα της περιβαλλοντικής προστασίας, όπου οι υπερασπιστές είναι λίγοι, ενώ το πολιτικό κόστος από τη σύγκρουση με το οικονομικό κατεστημένο σημαντικό. Η κρατική δράση οφείλει να διαρρήξει το μέχρι σήμερα πλαίσιο δράσης της στο οποίο η ανάληψη πρωτοβουλίας εκπληρώνεται με τη λήψη μέτρων προστατευτικών και εγγυητικών έως του σημείου που αυτά δεν δημιουργούν πολιτικό κόστος και να προχωρήσει σε μια συστηματική, συγκροτημένη και προσανατολισμένη στις σύγχρονες ανάγκες πολιτική. Άλλωστε ο εκσυγχρονισμός και η αναθεώρηση της πολιτικής χωρίς να αποκλείει, δεν σημαίνει και κατ' ανάγκη ανοικτή ρήξη ή σύγκρουση μέχρι τελικής πτώσης με το οικονομικό καθεστώς, που ούτως ή άλλως το σύγχρονο παγκόσμιο πλαίσιο οικονομικοπολιτικής ανάπτυξης δεν επιτρέπει αυτό στο κοντινό μέλλον.

Ο νομοθέτης έχει περιθώρια ανάληψης πρωτοβουλιών μέσα στο υπάρχον σύστημα των οικονομικών και παραγωγικών διαδικασιών να ελέγξει τις πηγές ρύπανσης και να περιορίσει τους κινδύνους έστω και στα μέχρι σήμερα επιστημονικά τεκμηριωμένα ανεκτά επίπεδα και είναι βέβαιο ότι σε αυτή του την κίνηση θα βρει αρωγό την κοινωνία των πολιτών, αρκεί να της «επιτρέψει» τη συμμετοχή.

Η αναθεωρημένη νομοθετική πρόταση στηριζόμενη στην αρχή «νομοθετεί καλά, όποιος νομοθετεί ελεύθερα», αποβλέπει στη διαρκή βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου και της αποτελεσματικότητας της παρεχομένης έννομης προστασίας, μέσα από τους άξονες της επαρκούς προστασίας του περιβάλλοντος και της ποιοτικής αναβάθμισής του.

Ο εθνικός νομοθέτης θα πρέπει να εμμένει σε μια πολιτική που το κύριο μέρος θα είναι οι διοικητικού χαρακτήρα κυρώσεις και η καθιέρωση αντικειμενικής ευθύνης στο αστικό δίκαιο για την αποκατάσταση της ζημιάς που προκαλείται, ικανοποιώντας παράλληλα και την ανάγκη σύστασης ενός ενιαίου, συγκροτημένου περιβαλλοντικού εθνικού δικαίου στο οποίο ο ρόλος του ποινικού δικαίου, ως επικουρικού δικαίου, με την αφιέρωση ενός κεφαλαίου στον ελληνικό Ποινικό Κώδικα, θα είναι να ενισχύσει την προσπάθεια αποτελεσματικής περιβαλλοντικής προστασίας και να ισχυροποιήσει στη συνείδηση της κοινωνίας την κοινωνική ζημιά που προκαλεί η βλάβη του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η προστασία του περιβάλλοντος, λόγω της πολυπλοκότητας, των τρόπων προσβολής του, αλλά και της τεχνολογίας και της εξέλιξης που έχει η φύση των ζητημάτων που σχετίζονται με αυτή, αποτελεί κατά πρώτο διαχείριση στο πλαίσιο του διοικητικού δικαίου με την πρόβλεψη κανονισμών, μέτρων, προϋποθέσεων λειτουργίας επιχειρήσεων και κατά συνέπεια κυρώσεων. Μόνο όταν τα διοικητικά ή άλλης μορφής μέτρα αποδεικνύονται ακατάλληλα ή ανεπαρκή, η ενεργοποίηση της ποινικής κύρωσης είναι αναγκαία.

Άλλωστε ο στόχος δεν είναι μια διανομή ρόλων μεταξύ της έννομης τάξης συντεχνιακής μορφής, επιδιώκοντας το καθένα δικαίωμα ανταγωνιστικά την διεκδίκηση πρωταγωνιστικού ρόλου, αλλά η κατάλληλη διαμόρφωση ρόλων εντός της έννομης τάξης για την επίτευξη του σκοπού, που δεν είναι άλλος από την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από τις βλαπτικές δραστηριότητες υπό το πρίσμα ενός κράτους δικαίου.

Βασίζομενη στην παραπάνω θεώρηση η εξάρτηση του ποινικού δικαίου από τις διοικητικές διατάξεις σημαίνει εκμετάλλευση της ταχύτητας, ευελιξίας,

εξειδίκευσης και προσαρμοστικότητας της διοικητικής παρέμβασης, προκειμένου να αντιμετωπίσει το δίκαιο τη δυναμική της τεχνολογικής εξέλιξης και των κινδύνων στο θαλάσσιο περιβάλλον που πηγάζουν από τη χρήση της.

Οι κυρώσεις θα πρέπει να ανταποκρίνονται στην αξία του εννόμου αγαθού και να συνδέονται με την έκταση και ένταση της βλάβης, έτσι ώστε να επιτελέσουν το σκοπό της ειδικής και γενικής πρόληψης, με την αποτροπή μετατροπής σε χρηματική, στερητικών της ελευθερίας ποινών στην περίπτωση ιδιαίτερα εκτεταμένων ρυπάνσεων λειτουργικής μορφής, αλλά ταυτόχρονα με την επιβολή εναλλακτικών μορφών ποινών ή ακόμα και κυρώσεων εκτός ποινικού δικαίου στην περίπτωση ρυπάνσεων από αμέλεια μικρής έκτασης και αμελητέων συνεπειών. Η κύρωση όμως, σε καμιά περίπτωση δεν πρέπει να συνιστά «άδεια» εκδήλωσης προσβλητικής συμπεριφοράς, αλλά ούτε και εκδήλωση «κοινωνικής βίας».

Για την εφαρμογή όμως της νομοθετικής πολιτικής χρειάζεται και η πλήρης οργάνωση, στελέχωση, εκπαίδευση και συστηματική κινητοποίηση των εντεταλμένων οργάνων που επιφορτίζονται με το έργο της πρόληψης και καταστολής. Διότι όσο κατάλληλο και επαρκή να είναι το νομοθετικό πλαίσιο, όταν αυτό δεν συμπληρώνεται με αποτελεσματικούς και εξειδικευμένους μηχανισμούς πρόληψης και καταστολής στα επόμενα στάδια της απονομής της δικαιοσύνης, το αποτέλεσμα θα είναι απογοητευτικό.

Στις μέρες μας που η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι περισσότερο αναγκαία παρά ποτέ και η βούληση της Πολιτείας για την επίλυση του προβλήματος είναι καθοριστική, ας θυμηθούμε τη φράση του Ρουσσώ από το «Το Κοινωνικό Συμβόλαιο»: «Να ευρεθή είδος κοινωνίας, που να προστατεύει και να υπερασπίζει καθ' όλην την κοινήν ισχύν το πρόσωπον και τα υπάρχοντα καθενός συγκοινωνού».<sup>705</sup>

---

<sup>705</sup> Φαρσεδάκης Ι., Η εγκληματολογική σκέψη απ' την αρχαιότητα ως τις μέρες μας, τευχ. Α', Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 1990,σελ.148.

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

**ΠΙΝΑΚΑΣ Ι**  
**ΕΘΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΠΟΡΡΕΟΥΣΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΝΝΟΜΟ**  
**ΤΑΞΗ**

*Α. ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΙΜΟ/ΜΕΡC ΚΑΙ*  
*ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ*

1) Το Π.Δ. 346/94 (ΦΕΚ Α΄ 183/94)<sup>706</sup> «Αναφορές των πλοίων που καταπλέουν σε ή αποπλέουν από ελληνικούς λιμένες και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία, σύμφωνα με την Οδηγία 93/75/ΕΟΚ<sup>707</sup> του Συμβουλίου της 13-09-1993». Το αρθρ10 του Π.Δ., πέραν της προβλεπομένης απαγόρευσης απόπλου ή κατάπλου του πλοίου κατ' εφαρμογή του αρθρ.5,<sup>708</sup> επιβάλλει κυρώσεις του αρθρ.157 του Ν.Δ.187/73 για τους παραβάτες υποχρεώσεων εκμεταλλευομένου πλοίου και φορτωτή, ενώ για τους λοιπούς κυρώσεις του αρθρ.45 του Ν.Δ. 187/73 ανεξάρτητα από άλλη ποινική ή πειθαρχική ευθύνη που απορρέει από άλλη διάταξη. Στο αρθρ.1 του Π.Δ. αναφέρεται ότι σκοπός είναι η συμμόρφωση της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία.

2) Το Π.Δ. 88/97 (ΦΕΚ Α΄ 90/97)<sup>709</sup> «Επιβολή των διεθνών προτύπων στα πλοία που χρησιμοποιούν κοινοτικούς λιμένες ή πλέουν στα ύδατα δικαιοδοσίας της Ελλάδας και έχουν σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του Κράτους του λιμένα) σύμφωνα με την Οδηγία 95/21/ΕΚ<sup>710</sup> του Συμβουλίου της 19-06-1995». Στο αρθρ9 που αποτελεί και το αρθρ.9 της Οδηγίας αναφέρεται η δυνατότητα επιβολής απαγόρευσης απόπλου του πλοίου.

3) Το Π.Δ. 146/98 (ΦΕΚ Α΄ 109/98) «Κανονισμός για την ασφαλή μεταφορά χύμα πετρελαίου, χύμα υγρών χημικών και χύμα υγροποιημένων αερίων με δεξαμενόπλοια». Στο σκεπτικό του παραπάνω Π.Δ. αναφέρονται το Π.Δ. 206/87(ΦΕΚ Α΄ 94/87) «Καθιέρωση διαδικασίας πληροφόρησης στο τομέα των προτύπων και τεχνικών κανονισμών σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 83/189/ΕΟΚ της 28-03-1983 του Συμβουλίου της ΕΚ (L.109/26-04-1983), όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 523/88 ( ΦΕΚ Α΄ 98/88) ως προσαρμογή στην Οδηγία 88/182/ΕΟΚ (L.81/26-03-1988) και με το Π.Δ. 48/96 (ΦΕΚ Α΄ 44/96) σχετικά με την Οδηγία 94/10/ΕΚ (ΕΕ 100/19-04-94). Στους παραβάτες του Κανονισμού ανεξαρτήτως άλλης ποινικής και πειθαρχικής ευθύνης που προβλέπεται από έτερες διατάξεις, επιβάλλονται και οι κυρώσεις του αρθρ.45 του Ν.Δ. 187/73.<sup>711</sup>

<sup>706</sup> Όπως τροποποιήθηκε και αντικαταστάθηκε από το Π.Δ. 174/98 (ΦΕΚ Α΄ 129/98), Π.Δ. 211/97 (ΦΕΚ Α΄ 166/97), Π.Δ. 03/99 (ΦΕΚ Α΄02/99) και Π.Δ.12/00 (ΦΕΚ Α΄11/00).

<sup>707</sup> Οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου στις 13-09-1993 «για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τη πλοία που κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα (L 247/05-10-1993)

<sup>708</sup> Αποτελεί και το άρθρο 5 της Οδηγίας.

<sup>709</sup> Όπως τροποποιήθηκε και αντικαταστάθηκε με το Π.Δ. 16/99 (ΦΕΚ Α΄ 09/99) και Π.Δ. 233/01 (ΦΕΚ Α΄ 175/01) που έκαναν αποδεκτές τις Οδηγίες 98/25/ΕΚ του Συμβουλίου της 27-04-98 και 98/42/ΕΚ της Επιτροπής της 19-06-98 το πρώτο και της Οδηγίας 1999/97/ΕΚ της Επιτροπής της 13-12-99 το δεύτερο. Οδηγίες που τροποποίησαν την αποδεχόμενη με το Π.Δ. 88/97 αρχική Οδηγία.

<sup>710</sup> Βλέπε, L.157/07-07-95

<sup>711</sup> Όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 301/94 (ΦΕΚ Α΄ 159/94).

4) Το Π.Δ. 347/98 (ΦΕΚ Α΄ 231/98)<sup>712</sup> «Εξοπλισμός των πλοίων σύμφωνα με την Οδηγία 96/98/ΕΚ (L.46/17-02-97) του Συμβουλίου στις 20-12-1996. Στο αρθρ.1 του Π.Δ. αναφέρεται ως σκοπός η προσαρμογή στην Οδηγία για τη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης μέσω της ομοιόμορφης εφαρμογής διεθνών κανονισμών που αφορούν τον εξοπλισμό.

*Β. ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΙΜΟ/ΜΕΡC ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ*

1) Η αριθμ.1218.51/93/21-5-93 (ΦΕΚ Β΄ 424/93) Απόφαση ΥΕΝ “Ρύθμιση που αφορά την καταμέτρηση της χωρητικότητας ορισμένων πλοίων για τους σκοπούς της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία, 1973 όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 που αναφέρεται σε αυτή. Με την Υπουργική αυτή Απόφαση κυρώνεται η Απόφαση Α.541(13) του ΙΜΟ στη λήψη της οποίας βοήθησαν και οι Συστάσεις της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος που υιοθετήθηκαν στη 18<sup>η</sup> Σύνοδο.

2) Η αριθμ.1218.78/1/95/01-08-1995 Απόφαση ΥΕΝ (ΦΕΚ Β΄ 709/95) “Αποδοχή Οδηγίων του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για τη πρόληψη ρύπανσης του περιβάλλοντος (ISM CODE) που υιοθετήθηκε από τον ΙΜΟ. Με την Υπουργική Απόφαση κυρώνεται η Απόφαση Α. 741(18) 04-11-1993 του ΙΜΟ.

3) Η αριθμ.1218.65/01/97/27-01-97 (ΦΕΚ Β΄ 101/97) Απόφαση ΥΕΝ «Αποδοχή των Κωδίκων για την κατασκευή και εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύμα (BCH) και για την κατασκευή και εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύμα (EXISTING GO, GC ) του ΙΜΟ. Στο σκεπτικό αναφέρονται η Απόφαση Α 212(VII) 12-10-1971 της Συνέλευσης του ΙΜΟ , η Απόφαση ΜΕΡΟ 20(22) 05-12-1985 και ΜΕΡΟ 33(27)17-03-89 της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος του ΙΜΟ, και οι Αποφάσεις Α 329(IX)12-11-1975 και Α328(IX)12-11-1975 της Συνέλευσης του ΙΜΟ.και ΜSC 9(53)/17-09-86 και ΜSC 15(57)/11-04-89 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

4) Η αριθμ. 72751/3054/22-10-85(ΦΕΚ Β΄665/85) ΚΥΑ Εσωτερικών, Δημόσιας Τάξης, Εθνικής Οικονομίας, Υγείας-Πρόνοιας, Γεωργίας, Περιβάλλοντος-Χωροταξίας-Δημοσίων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας «Τοξικά και επικίνδυνα απόβλητα και εξάλειψη πολυχλωροδιαφαινυλίων και πολυχλωροτριφαινυλίων σε συμμόρφωση προς τις Οδηγίες 78/319/ΕΟΚ και 76/403/ΕΟΚ των Συμβουλίων στις 20-03-78 και 06/04/76. Στο αρθρ.4 της ΚΥΑ απαγορεύεται η διαχείριση τοξικών επικίνδυνων αποβλήτων καθώς και η εξάλειψη PCB’S<sup>713</sup> που δημιουργεί μεταξύ λοιπών κινδύνων και κινδύνους ρύπανσης στη θάλασσα και η απόρριψη, εγκατάλειψη, και διαχείριση τοξικών και επικινδύνων αποβλήτων και PCB’S χωρίς τη χορήγηση σχετικής άδειας από την αρμόδια αρχή. Αναφέρεται σε διαδικασίες και προϋποθέσεις ευκολιών υποδοχής τοξικών καταλοίπων (αρθρ.10), ενώ στο αρθρ.17 τιμωρεί τους παραβάτες της Απόφασης με ποινικές κυρώσεις έως και φυλάκιση και χρηματική ποινή 5869,41€ . Όποιος ενεργήσει από αμέλεια και εξουδετερώσει τη προκληθείσα ζημιά ή αποτρέψει το δυνάμενο να επέλθει κίνδυνο ή ζημιά ή συντελέσει στην εξουδετέρωση του κινδύνου καταβάλλοντας τη σχετική δαπάνη και ενημερώσει την αρμόδια αρχή δύναται να απαλλαγθεί από τη ποινική κύρωση. Διοικητική κύρωση με απόφαση του νομάρχη έως 2347,76 € και σε υποτροπή έως

<sup>712</sup> Όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ.158/99(ΦΕΚ Α΄ 156/99) και Π.Δ.137/02 (ΦΕΚ Α΄ 112/02).

<sup>713</sup> PCB’S κατά τη παρ.ε του αρθρ.2 της ΚΥΑ είναι τα πολυχλωροδιαφαινύλια ή και πολυχλωροτριφαινύλια και τα μίγματα που περιλαμβάνουν αυτά.

και το διπλόσιο μπορεί να επιβληθεί στους παραβάτες ταυτόχρονα με προσωρινή ή και οριστική άρση της αδείας που προβλέπεται με το αρθρ.10 της ΚΥΑ. Οι παραπάνω ποινές ισχύουν εκτός αν προβλέπονται αυστηρότερες με άλλη διάταξη.

5) Η αριθμ. 71560/3053/23-10-85 (ΦΕΚ Β' 665/85) ΚΥΑ των Εσωτερικών και Δημοσίας Τάξης, Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Βιομηχανίας-Ενέργειας και Εμπορικής Ναυτιλίας «Διάθεση των χρησιμοποιούμενων ορυκτέλαιων σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 75/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 16-06-75. Στο αρθρ.1 αναφέρεται ως σκοπός η συμμόρφωση στην Οδηγία «περί διάθεσης των χρησιμοποιούμενων ορυκτέλαιων». Στο αρθρ.6 παρ.8 αναφέρεται ότι για τις ευκολίες υποδοχής πετρελαιοειδών καταλοίπων και χρησιμοποιούμενων λιπαντέλαιων στα λιμάνια καθώς και τα πλοία μεταφοράς ή και παραγωγής των καταλοίπων αυτών ισχύει η εκάστοτε κείμενη νομοθεσία συμπεριλαμβανομένων και των κυρωμένων διεθνών συμβάσεων. Το αρθρ.13 τιμωρεί τους παραβάτες της Απόφασης με φυλάκιση, και με χρηματική ποινή ως και 4402,05€ . Οποιος ενεργήσει από αμέλεια μπορεί να απαλλαγεί από τη ποινή αν με τη θέληση του εξουδετερώσει τη ζημιά ή αποτρέψει το κίνδυνο ή τη ζημιά ή συντελέσει στην εξουδετέρωση ειδοποιώντας τις αρχές και καταβάλλοντας τη δαπάνη εξουδετέρωσης. Με απόφαση του νομάρχη επιβάλλεται πρόστιμο ως και 1760,82€ που μπορεί να διπλασιαστεί σε περίπτωση υποτροπής ενώ δύναται να αφαιρεθεί και η άδεια του αρθρ.6, προσωρινά ως και οριστικά. Και εδώ οι ποινές ισχύουν με την προϋπόθεση ότι δεν προβλέπονται αυστηρότερες από άλλη διάταξη.

6) Η αριθμ. 46399/1352/27-06-86 (ΦΕΚ Β' 438/86) ΚΥΑ των Εσωτερικών, Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, Γεωργίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας , Εμπορικής Ναυτιλίας, του Υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας, και Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών «Απαιτούμενη ποσότητα των επιφανειακών νερών που προορίζονται για πόσιμο , κολύμβηση, διαβίωση ψαριών σε γλυκά νερά και καλλιέργεια και αλιεία οστρακοειδών, μέθοδοι μέτρησης, συχνότητα δειγματοληψίας και ανάλυσης των επιφανειακών νερών που προορίζονται για πόσιμο, σε συμμόρφωση με τις Οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 75/440/ΕΟΚ,<sup>714</sup> 76/160/ΕΟΚ,<sup>715</sup> 78/659/ΕΟΚ,<sup>716</sup> 79/869/ΕΟΚ<sup>717</sup> και 79/923/ΕΟΚ.<sup>718</sup> Στο αρθρ.7 αναφέρεται η δυνατότητα να λαμβάνονται πρόσθετες παραμέτρους και να τροποποιούνται προς το αυστηρότερο με ΚΥΑ των Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και των καθ' ύλη αρμοδίων Υπουργών μεταξύ άλλων, τα πρότυπα ποιότητας νερών κολύμβησης, και θαλασσιών νερών για τη διαβίωση, καλλιέργεια και αλιεία οστρακοειδών, η μέθοδος και οι συχνότητες ανάληψης δειγματοληψιών. Το αρθρ.9 τιμωρεί τους παραβάτες της Απόφασης, αν δεν προβλέπεται αυστηρότερα από άλλη διάταξη, με φυλάκιση και χρηματική ποινή 5869,41€ ενώ μπορεί να απαλλαγεί των ποινών όποιος με τη θέληση του εξουδετερώσει τη ζημιά ή τον κίνδυνο ή αποτρέψει τον κίνδυνο ή τη ζημιά

<sup>714</sup> Οδηγία 75/440/ΕΟΚ/16-06-75 περί απαιτούμενης ποιότητας των υδάτων επιφανείας που προορίζονται για τη παραγωγή πόσιμου ύδατος στα Κράτη-μέλη.

<sup>715</sup> Οδηγία 76/160/ΕΟΚ/08-12-75 ΕΕ ΕΚ 1976 αρ. L31 σελ.31 περί ποιότητας των υδάτων κολύμβησης (αναφέρεται στον ανώτατο αριθμό των 2000 ανά ml κολοβακτηριδίων στα ύδατα των λουτρών)

<sup>716</sup> Οδηγία 78/659/ΕΟΚ/18-07-1978 ΕΕ L222/1 περί ποιότητας των γλυκών υδάτων που έχουν ανάγκη προστασίας ή βελτίωσης για τη διατήρηση της ζωής των ιχθύων

<sup>717</sup> Οδηγία 79/869/ΕΟΚ/09-10-79 περί μεθόδων μετρήσεως και περί της συχνότητας δειγματοληψιών και της αναλύσεως των επιφανειακών υδάτων τα οποία προορίζονται για τη παραγωγή πόσιμου ύδατος στα Κράτη-μέλη.

<sup>718</sup> Οδηγία 79/923/ΕΟΚ/30-10-1979 «περί της απαιτούμενης ποιότητας των υδάτων για οστρακοειδή».

ειδοποιώντας την αρχή και καταβάλλοντας σχετική δαπάνη εξουδετέρωσης της ζημίας ή του κινδύνου. Η ποινική είναι ανεξάρτητη από την αστική ευθύνη, ενώ οι διοικητικές κυρώσεις με απόφαση νομάρχη μπορούν να φθάσουν τα 1760,82€ και να διπλασιαστούν σε περίπτωση υποτροπής. Στα πλαίσια των διοικητικών κυρώσεων είναι και η προσωρινή ή και οριστική αφαίρεση της προβλεπόμενης άδειας.

7) Η αριθμ.3418/07/02/30-05-02 (ΦΕΚ Β΄ 712/02) ΚΥΑ Οικονομικών και Οικονομίας, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου». Στο σκεπτικό μνημονεύονται ο ν.2077/92 «Κύρωση Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση...», ο ν.1338/83 «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου», ο ν.1269/82 «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Marpol 73/78...», και η Οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27-11-2000 L.332/81/28/12/2000, σχετικά με λουτρικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Με την Απόφαση αυτή περιορίζεται η απόρριψη στη θάλασσα με τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων και τιμωρούνται οι παραβάτες των διατάξεων της σύμφωνα με τις ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις του αρθρ.13 του ν.743/77 όπως κωδικοποιήθηκε με το Π.Δ. 55/98.

8) Η αριθμ.3221.2/2/89/05-06-89 Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας «Όροι και προϋποθέσεις χορήγησης αδειας σε πλοία και πλωτά ναυπηγήματα που χρησιμοποιούνται ως πλωτές ευκολίες υποδοχής λυμάτων». Στο σκεπτικό της Απόφασης λαμβάνεται υπόψη το Παραρτημα IV της Marpol 73/78 που κυρώθηκε με το ν.1269/82.

9) Η αριθμ.5219/4/23-03-2000 (ΦΕΚ Β΄ 455/2000) ΚΥΑ Οικονομικών, Δημοσίων Έργων, Υγείας Πρόνοιας και Εμπορικής Ναυτιλίας «Καθορισμός προδιαγραφών και έλεγχος καταλληλότητας των χημικών διασκορπιστικών ουσιών εξουδετέρωσης της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο». Στο σκεπτικό λαμβάνεται υπόψη οι διατάξεις της Οδηγίας 98/34/ΕΕ, L.204/21-07-98, του Π.Δ. 206/87 «καθιέρωση διαδικασίας πληροφόρησης στο τομέα των προτύπων και τεχνικών κανονισμών σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 83/189/ΕΟΚ της 28-03-83 του Συμβουλίου ΕΚ, L.109/26-04-93, όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 523/88 (ΦΕΚ Α΄ 236/88) που προσάρμοσε στην ελληνική νομοθεσία την Οδηγία 88/182/ΕΟΚ, L.81/26-03-88, και Π.Δ. 48/96 (ΦΕΚ Α΄ 44/96) που προσάρμοσε στην ελληνική νομοθεσία την Οδηγία 94/10/ΕΚ, L. 100/19-04-94.

10) Η αριθμ.69269/5387/24-10-90 ΚΥΑ (ΦΕΚ Β΄ 678/90) στα πλαίσια του ν.1650/86, που αποτελεί εκτός των λοιπών και εναρμόνιση με την αριθμ.85/337ΕΟΚ Οδηγία του Συμβουλίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 27-06-85 «για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον».

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ**  
**ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ**  
**ΡΥΠΑΝΣΗ**

1990 Κανονισμός (1290/90/ΕΟΚ) για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος και του Ευρωπαϊκού Δικτύου Πληροφοριών και Παρατηρήσεων σχετικά με το περιβάλλον

1993 Κανονισμός (259/93/ΕΟΚ) για την παρακολούθηση και τον έλεγχο των μεταφορών αποβλήτων στο εσωτερικό της Κοινότητας καθώς και κατά την είσοδο και έξοδό τους

1993 Κανονισμός (1493/93/Ευρατόμ) για τις αποστολές ραδιενεργών ουσιών μεταξύ κρατών-μελών

1993 Κανονισμός (2158/93/ΕΟΚ) για την εφαρμογή τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα του 1974, καθώς και της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία του 1973 για τους σκοπούς του Κανονισμού 613/91/ΕΟΚ

1994 Κανονισμός (2978/94) θέσπιση κινήτρων ανταμοιβής των ναυτιλιακών εταιρειών που χρησιμοποιούν πλοία περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον

1995 Κανονισμός (305/95) σχετικά με τον Κώδικα ISM και προβλέπει ότι από 01/06/1996 οι εταιρίες που εκμεταλλεύονται επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία προς ή από κοινοτικούς λιμένες θα υπόκεινται σε έλεγχο και βεβαίωση του συστήματος, της ποιότητας και διαχείρισης ασφάλειας τους, που καλύπτει τις δραστηριότητες τους τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα.

1998 Κανονισμός (2408/98/ΕΚ) για την τροποποίηση του Παραρτήματος V του Κανονισμού ΕΟΚ 259/93 σχετικά με την παρακολούθηση και τον έλεγχο μεταφορών αποβλήτων στο εσωτερικό της Κοινότητας καθώς και κατά την είσοδο και έξοδό τους

1999 Κανονισμός (1420/1999/ΕΚ) σχετικά με τους κοινούς κανόνες και διαδικασίες για τις μεταφορές ορισμένων αποβλήτων προς ορισμένες χώρες εκτός Ο.Ο.Σ.Α., τροποποιήθηκε από 300 R 1208 EE L138 09/06/2000

1999 Κανονισμός (1547/1999/ΕΚ) για τον καθορισμό των διαδικασιών ελέγχου στο πλαίσιο του Κανονισμού 259/93/ΕΟΚ που εφαρμόζονται στις αποστολές ορισμένων αποβλήτων προς ορισμένες χώρες για τις οποίες δεν ισχύει η Απόφαση C (92)39 τελικό, του Ο.Ο.Σ.Α., τροποποιήθηκε από 300 R 0334 EE L 041 15/02/2000, 300 R 0354 EE L 045 17/02/2000, 300 R 1208 EE L 138 09/06/2000 και 300 R 1552 EE L 176 15/07/2000

1999 Κανονισμός (2742/1999ΕΚ) περί καθορισμού για το 2000, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων και συναφών όρων στα κοινοτικά ύδατα και για τα κοινοτικά σκάφη, σε άλλα ύδατα, που απαιτούνται περιορισμοί αλιευμάτων και περί τροποποίησης του Κανονισμού 66/98/ΕΚ

1976 Οδηγία (76/464/ΕΟΚ) περί ρύπανσης που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της Κοινότητας

1978 Οδηγία (78/176) για τα απόβλητα προερχόμενα από τη βιομηχανία του διοξειδίου του τιτανίου

1979 Οδηγία (79/116/ΕΟΚ) για τις ελάχιστες προδιαγραφές ορισμένων δεξαμενόπλοιων που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες

1979 Οδηγία (79/923) για την ποιότητα των υδάτων για οστρακοκαλλιέργειες

1979 Οδηγία (79/409 ΕΟΚ) για ζώνες ειδικής προστασίας



1979 Οδηγία (79/1034/ΕΟΚ) που τροποποιεί και συμπληρώνει την Οδηγία 79/116/ΕΟΚ για ορισμένα δεξαμενόπλοια που εισέρχονται ή εξέρχονται από κοινοτικούς λιμένες

1982 Οδηγία (82/176/ΕΟΚ) για τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους από τις απορρίψεις υδραργύρου από τον βιομηχανικό τομέα της ηλεκτρόλυσης χλωριούχων αλάτων αλκαλίων

1982 Οδηγία (82/883) για την επίβλεψη των αποβλήτων της βιομηχανίας διοξειδίου του τιτανίου

1983 Οδηγία (83/513/ΕΟΚ) για τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις καδμίου

1984 Οδηγία (84/156/ΕΟΚ) για απορρίψεις υδραργύρου από βιομηχανικούς τομείς, διάφορους από την ηλεκτρόλυση χλωριούχων αλκαλίων

1984 Οδηγία για απορρίψεις HCH

1984 Οδηγία (84/491/ΕΟΚ) για τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις εξαχλωροκυκλοεξανίου

1985 Οδηγία (85/337/ΕΟΚ) για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον

1986 Οδηγία (86/85/ΕΟΚ) για την καθιέρωση κοινοτικού συστήματος πληροφόρησης για τον έλεγχο και τη μείωση της ρύπανσης που προξενεί η απόρριψη υδρογονανθράκων και άλλων επικινδύνων ουσιών στη θάλασσα, η οποία τροποποιήθηκε από την 88/346/ΕΟΚ

1986 Οδηγία (86/280/ΕΟΚ) σχετικά με τις οριακές τιμές και του ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις ορισμένων επικινδύνων ουσιών που υπάγονται στο κατάλογο I του παραρτήματος της Οδηγίας 76/464/ΕΟΚ

1988 Οδηγία (88/347/ΕΟΚ) τροποποίηση της Οδηγίας 86/280/ΕΟΚ σχετικά με τις οριακές τιμές και του ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις ορισμένων επικινδύνων ουσιών που υπάγονται στο κατάλογο I του παραρτήματος της Οδηγίας 76/464/ΕΟΚ

1990 Οδηγία (90/415/ΕΟΚ) τροποποίηση της Οδηγίας 86/280/ΕΟΚ σχετικά με τις οριακές τιμές και του ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις ορισμένων επικινδύνων ουσιών που υπάγονται στο κατάλογο I του παραρτήματος της Οδηγίας 76/464/ΕΟΚ

1989 Οδηγία (89/428/ΕΟΚ) για τον καθορισμό των τρόπων εναρμόνισης των προγραμμάτων μείωσης της ρύπανσης που προκαλούν τα απόβλητα της βιομηχανίας διοξειδίου του τιτανίου με προοπτική την εξάλειψή της

1990 Οδηγία (90/313/ΕΟΚ) για την ελεύθερη πληροφόρηση για θέματα περιβάλλοντος

1991 Οδηγία (91/271/ΕΟΚ) για τους κανόνες επεξεργασίας και καθαρισμού των αστικών λυμάτων

1991 Οδηγία (91/692/ΕΟΚ) τροποποίηση της Οδηγίας (83/513/ΕΟΚ) για τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις καδμίου

1991 Οδηγία (91/689/ΕΟΚ) για τα επικίνδυνα απόβλητα

1991 Οδηγία (91/692/ΕΟΚ) τροποποίηση της Οδηγίας (84/491/ΕΟΚ) για τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις εξαχλωροκυκλοεξανίου

1992 Οδηγία (92/112/ΕΟΚ) για τον καθορισμό των διαδικασιών εναρμόνισης των προγραμμάτων περιορισμού της ρύπανσης που προκαλούν τα απόβλητα της βιομηχανίας διοξειδίου του τιτανίου με προοπτική την εξάλειψή της

1992 Οδηγία (92/3/Ευρατόμ) για την επιτήρηση και τον έλεγχο των αποστολών ραδιενεργών αποβλήτων μεταξύ κρατών-μελών καθώς και προς και από την Κοινότητα

1993 Οδηγία (93/682/ΕΟΚ) για την τυποποίηση και τον ορθολογισμό των εκθέσεων, που αφορούν την εφαρμογή ορισμένων Οδηγιών για το περιβάλλον

1994 Οδηγία (94/57/ΕΟΚ) σχετικά με τις εταιρείες κατάταξης, προκειμένου οι οργανισμοί να αναγνωριστούν από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και να τους επιτραπεί η διενέργεια επιθεωρήσεων.

1995 Οδηγία (95/21/ΕΟΚ) πρόβλεψη αποτελεσματικού και ομοιόμορφου ελέγχου πλοίων που εισέρχονται σε ευρωπαϊκά λιμάνια στο πλαίσιο του Paris Memorandum of Understanding for Port State Controls.

1996 Οδηγία (96/61/ΕΟΚ) για την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης

1997 Οδηγία (97/11/ΕΚ) τροποποίηση της Οδηγίας (90/313/ΕΟΚ) για την ελεύθερη πληροφόρηση για θέματα περιβάλλοντος

1997 Οδηγία (97/75/ΕΟΚ) για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία, τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα

1998 Οδηγία (98/55/ΕΟΚ) τροποποίηση Οδηγίας (97/75/ΕΟΚ) για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία, τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα

2000 Οδηγία (2000/59/ΕΚ) για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.

2001 Οδηγία (2001/25/ΕΚ) για την εκπαίδευση των ναυτικών

2002 Οδηγία (2002/59/ΕΚ) κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης

2005 Οδηγία (2005/35/ΕΚ) περί κυρώσεων σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης.

1982 Γνωμοδότηση (82/452 ΕΟΚ)<sup>719</sup> της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της Οδηγίας 79/116/ΕΟΚ και 79/1034/ΕΟΚ

1975 Απόφαση (75/4/37) σχετικά με την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από το μέταλλο τελλούριο

1977 Απόφαση (77/585) για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση και πρόληψη για τις επιχειρήσεις καταδύσεων

1980 Απόφαση (80/686/ΕΟΚ) της Επιτροπής για τη σύσταση συμβουλευτικής επιτροπής στον τομέα του ελέγχου και της μείωσης της ρύπανσης που προξενείτε από την έκχυση υδρογονανθράκων στην θάλασσα.<sup>720</sup> Είχε προηγηθεί το 1978 η Απόφαση (Τελική Λύση Resolution) για τη ρύπανση που προέρχεται από την έκχυση υδρογονανθράκων στη θάλασσα

1981 Απόφαση (81/420/ΕΟΚ) για την ρύπανση της Μεσογείου θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επιβλαβείς ουσίες

---

<sup>719</sup> Στόχος της Οδηγίας είναι η εναρμόνιση της εθνικής με την αντίστοιχη κοινοτική νομοθεσία στους τομείς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης, αλλά και η εναρμόνιση των κριτηρίων και των διαδικασιών άσκησης ελέγχου, με γνώμονα την πολιτική, οι λιμενικές αρχές να υποβάλλουν σε επιθεωρήσεις τουλάχιστον το 25% του συνολικού αριθμού των πλοίων που εισέρχονται στα λιμάνια εφαρμογής του Μ.Ο.Υ. ανά έτος, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην επιθεώρηση των substandard ships, με τη δημιουργία μαύρου καταλόγου.

<sup>720</sup> Στην λήψη αυτής της Απόφασης συνετέλεσε το ναυτικό ατύχημα του Amoco Candiz, το 1978 που προκάλεσε σημαντική ρύπανση στις ακτές της Γαλλίας και της Κουρνούαλης.

1981 Απόφαση (81/971/ΕΟΚ) συστήματα πληροφόρησης σχετικά με την έκχυση υδρογονανθράκων στη θάλασσα

1983 Απόφαση (83/101) για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση που προέρχεται από το μέταλλο τελλούριο

1985 Απόφαση (85/208 ΕΟΚ) τροποποίηση της Απόφασης (80/686/ΕΟΚ), ώστε να επεκταθούν οι αρμοδιότητες της συμβουλευτικής επιτροπής και στις άλλες επικίνδυνες ουσίες εκτός των υδρογονανθράκων

1985 Απόφαση (85/336/ΕΟΚ) για τη συμπλήρωση του Παραρτήματος IV της Σύμβασης για την προστασία του Ρήνου από τη χημική ρύπανση όσον αφορά το κάδμιο

1986 Απόφαση (86/479/ΕΟΚ) σχετικά με τη σύσταση συμβουλευτικής επιτροπής για την προστασία του περιβάλλοντος στις ζώνες που απειλούνται άμεσα (περίπτωση της Μεσογείου)

1986 Απόφαση(86/613/ΕΟΚ) για την έγκριση, εξ ονόματος της Κοινότητας, προγραμμάτων και μέτρων που αφορούν τις απορρίψεις υδραργύρου και καδμίου στο πλαίσιο της σύμβασης για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από χερσαίες πηγές

1987 Απόφαση (87/57/ΕΟΚ) έγκριση Πρωτοκόλλου 1986 της Σύμβασης των Παρισίων του 1974

1987 Απόφαση (87/144/ΕΟΚ) τροποποίηση της Απόφασης (80/686/ΕΟΚ), ώστε να μειωθεί ο αριθμός των εθνικών αντιπροσώπων από τρεις σε δύο και να δοθεί η δυνατότητα συμμετοχής ενός ή περισσοτέρων προσώπων με ειδικές γνώσεις στο σχετικό τομέα

1988 Απόφαση (88/346/ΕΟΚ) τροποποίηση της Οδηγίας 86/85/ΕΟΚ

1988 Απόφαση (88/381/ΕΟΚ) σχετικά με την συμπλήρωση του Παραρτήματος IV της σύμβασης για την προστασία του Ρήνου από τη χημική ρύπανση, όσον αφορά τον τετραχλωράνθρακα

1988 Απόφαση (88/382/ΕΟΚ) σχετικά με την συμπλήρωση του Παραρτήματος IV της σύμβασης για την προστασία του Ρήνου από τη χημική ρύπανση, όσον αφορά τον υδράργυρο που προέρχεται από τομείς άλλους εκτός από την ηλεκτρόλυση χλωριούχων αλάτων αλκαλίων

1989 Απόφαση (89/664/Ευρατόμ) για την έγκριση προγράμματος έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας στον τομέα της διαχείρισης και αποθήκευσης των ραδιενεργών αποβλήτων

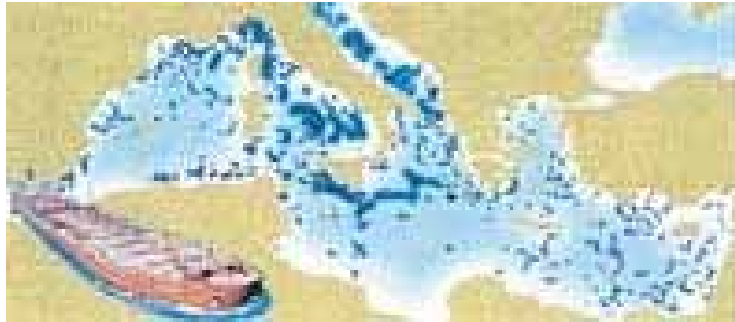
1991 Απόφαση (86/613/ΕΟΚ) για την έγκριση, εξ ονόματος της Κοινότητας, προγραμμάτων και μέτρων που αφορούν τις απορρίψεις υδραργύρου και καδμίου στα πλαίσια της Σύμβασης για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από χερσαίες πηγές

1993 Απόφαση (93/701/ΕΚ) για τη δημιουργία γενικού συμβουλευτικού Forum σε θέματα περιβάλλοντος

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙΙ**  
**ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**  
(Πηγή συλλογής στοιχείων: Υ. Ε. Ν./ Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος)

ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΙΤΙΑ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
02-03-1979	Νότια Κρήτης	Δ/Ξ «Messiniaki Frontis»	Διαρροή λόγω ρήγματος	10.000 μ.τ. crude oil
23-02-1980	Όρμος Πύλου	Δ/Ξ «Irene Serenade	Έκρηξη πυρκαγιά	40.000 μ.τ. crude oil
04-05-1987	ΕΛΔΑ Πάχης	Δ/Ξ «Rabigh Bay 3»	Πρόσκρουση στον προβλήτα	400 μ.τ. crude oil
21-10-1988	Προλιμένας Πειραιά	Ε/Γ-Τ/Ρ «Jupiter»	Βύθιση	700 μ.τ. crude oil
04-05-1992	17ν. μ. Ν.Α νήσου Σκύρου	Δ/Ξ «Geroi Chernomorya» & Φ/Γ «Sigulda»	Σύγκρουση	1.500 μ.τ. crude oil
09-10-1993	Όρμος Πύλου	Δ/Ξ «Iliad»	Πρόσκρουση	300 μ.τ. crude oil
01-10-1994	ΕΛΔΑ Ασπροπύργου	Δ/Ξ «La Guardia»	Πρόσκρουση στον προβλήτα	400 μ.τ. πετρελ/δή
09-08-1996	Motor Oil	Δ/Ξ «Κρήτη Σι»	Θραύση Loading Arms	300 μ.τ. crude oil
15-06-2000	Κυνοσούρα	Π/Δ Slops	Πυρκαϊά	600 μ.τ. πετρελ/δών
01-09-2000	Λευκαντί Χαλκίδος	Φ/Γ «Eurobulker X»	Εσφαλμένη φόρτωση κοπή πλοίου	500 μ.τ. πετρελ/δών
29-08-2001	Διακόφτι Κυθήρων	Μ/Υ «Nordland»	Προσάραξη	100 μ.τ. πετρελ/δών

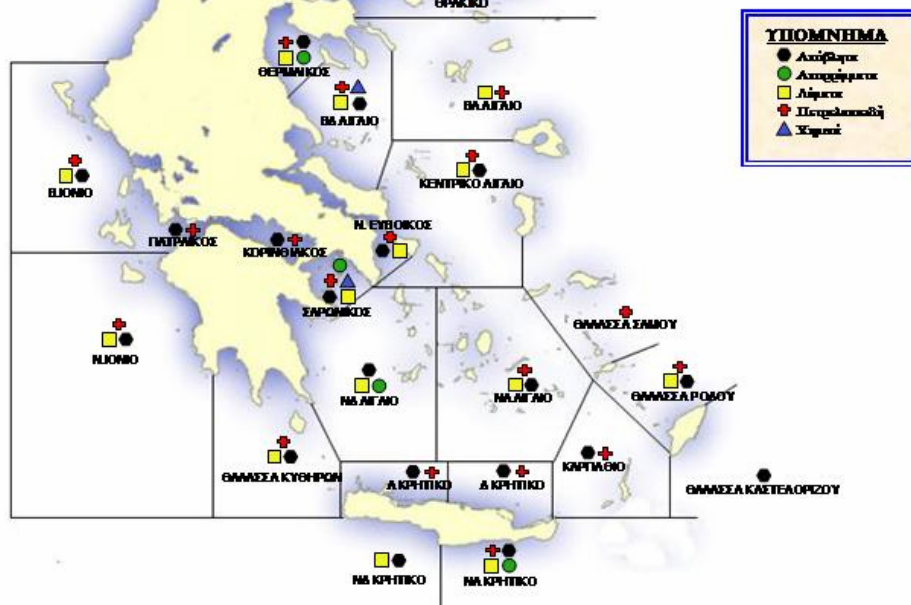
## ΧΑΡΤΗΣ Ι ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΩΝ ΣΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟ



Πηγή: Εφημερίδα, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 24/03/2001

## ΧΑΡΤΗΣ ΙΙ ΕΙΔΟΣ ΡΥΠΟΓΟΝΟΥ ΟΥΣΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΑΥΤΗΣ ΕΝΤΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ Χρονική περίοδος 01-01-2003 έως και 18-10-2004

Πηγή άντλησης στοιχείων: ΥΕΝ



### ΧΑΡΤΗΣ ΙΙΙ

#### ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ



#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Περιοχή
- Περιστατικό Ρύπανσης

Η γεωγραφική κατανομή δεν συνιστά ακριβή υποτύπωση  
(Πηγή άντλησης στοιχείων ΥΕΝ/ΔΠΘΠ)

**ΧΑΡΤΗΣ  
ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΜΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ**



ΠΗΓΕΣ: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΚΕΑΝΩΝ (1992), TIMES ATLAS OF OCEANS (1970-81), REMPEC (1974-92)  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΟ ΕΦΕΡΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΡΧΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Allaby M., Macmillan Dictionary of the Environment, London, Macmillan Press, 1983
- Anderson M., Human Rights: Approaches to Environmental Protection: An Overview, in Human Rights Approaches to Environmental Protection, ed. Boyle A., Anderson M., Clarendon Press, Oxford, 1998, σελ.1-24
- Benthon Ted, Marxism and natural limits:An ecological critique and reconstruction, in New Left Review, No 178, 1989
- Blunden John, Η επίδραση του ανθρώπου στο περιβάλλον, στο Open University, Άνθρωπος και Περιβάλλον II, Αθήνα, Κουτσούμπος, 1998
- Birnie, P., Boyle, A., International Law and the Environment , Clarendon Press-Oxford, 1992
- Cairncross F., The environment, the politics of posterity, in The Economist, September, 2, 1989, σελ.5-24
- Delmas-Marty M., Πρότυπα και τάσεις αντεγκληματικής πολιτικής, (μετ.Ζαραφωνίτου Χρ.),Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 1992
- Dwivedi P., Political Science and the Environment, International Social Science Journal No 109, 1989
- Economy E. Schreurs M., Domestic and international linkages in environmental politics, in The internationalization or environmental protection, ed. Schreurs M. Economy E., Cambridge Univ. Press, 1997, σελ.1-17
- Eser Albin, Προστασία του περιβάλλοντος:μια πρόκληση για το ποινικό δίκαιο σε εθνικό και διεθνές επίπεδο στο: ποινική προστασία του περιβάλλοντος Ε.Ε.Π.Δ., Αθήνα, Σάκκουλας, 1996
- Krämer L., Σχετικά με το κοινοτικό και το ελληνικό δίκαιο περιβάλλοντος, στο: Η διείσδυση του κοινοτικού δικαίου του περιβάλλοντος στην Ελλάδα, επιμ. Παπαδημητρίου Γ., Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας.,1994
- Krämer L., Ευρωπαϊκό Δίκαιο Περιβάλλοντος, Η νομολογία του ΔΕΚ (επιστήμ. Επιμέλεια Σιούτη Γ. Παλαιολόγου Ν.) μτφ. Κουφάκη Ιωαν., Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας Α., 1998
- Lee. N.,Προστασία του περιβάλλοντος: η σημασία της οικονομικής διάστασης, Αθήνα, Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, 1983
- Liberatore A., The European Union: bridging domestic and international environmental policy-making, in The internationalization or environmental protection, ed. Schreurs M. Economy E., Cambridge Univ. Press,1997,σελ.188-212
- Mayde J., Environmental legislation in developing countries, Ecology Law Quarterly, Nal. 12-977/1985
- Merton R., Social theory and social structure, 2<sup>η</sup> εκδ. , N. York, 1968
- Morris Brian, Η εξέλιξη των απόψεων για τη φύση, Οικολογία και Περιβάλλον, τεύχος 11, 1983
- Odede A.,International Environmental law from Stockholm to Rio- An interview of past lessons and future challenges-Environmental policy and Law, Vol.22, No 2,1992



- Pallemmaerts, M., Διεθνές δίκαιο περιβάλλοντος, (μετ. Μπαϊρακτάρης Ε.), στο Οικολογικές τάσεις του διεθνούς δικαίου, (επιμ εκδ. Χατζηκωνσταντίνου Κ.), Αθήνα, Σίδερης, 1996
- Redclift M., Development Exploring the contradictions, London and N. York, Methuen, 1987
- Sanbach Fr. Environment Ideology and Policy, Oxford, Basil Blackwell, 1980
- Sieber U., Η εξέλιξη του ποινικού δικαίου στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης, Κότσιφας Α., (μτφ.), τ.Δ', Υπεράσπιση, 1993
- UNESCO, Λεξικό Κοινωνικών Επιστημών, Αθήναι, Ελληνική Παιδεία, 1972
- WCED, Our Common Future, Oxford University Press, Oxford-N. York, 1987.
- Wolfrum R., Röben V. and Morrison F., Preservation of the Marine Environment, in International, Regional and National Environmental Law, ed. Morrison F., Wolfrum R, The Hague, London, Boston, 2000, σελ.225-284.
- Αλεξιάδης Στ., Η ποινική προστασία του περιβάλλοντος ως πρόβλημα αντεγκληματικής πολιτικής, Αθήνα, 1981
- Αλεξιάδης Στ., Η συμβολή του ποινικού δικαίου στην προστασία του περιβάλλοντος, ΕΕΕυρΔ, 1993
- Αλεξιάδης Στ., Δικονομικά προβλήματα των αξιόποινων προσβολών του περιβάλλοντος, στο Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, τευχ.5 Αθήνα, Σάκκουλας Π.Ν., 1996
- Αλεξιάδης Στ., Συγκριτικές παρατηρήσεις, στο Hans Heinrich Jeschek. Γερμανικό ποινικό δίκαιο (απόδοση: Κουράκη Ν., Καρεκλά Σ., Λίβου Ν.), Ποινικά, τευχ.25, Αθήνα, Σάκκουλας, 1987
- Αναγνωστόπουλος Ηλ., Η ποινική προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, στο Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, τευχ.5, Αθήνα, Σάκκουλας Π.Ν., 1996
- Αναγνωστόπουλος Ηλ., Η ποινική προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, Νόμος και Φύση 2/94
- Ανδρουλάκης Ν., Ποινικό Δίκαιο, γενικό μέρος : θεωρία για το έγκλημα, Αθήνα, Σάκκουλας Π.Ν., 2000.
- Βαλαβανίδης Θ., Περιβάλλον: δεινοπαθεί εξίσου σε Δύση και Ανατολή, στο Οικονομικός Ταχυδρόμος, 10 Μαρτίου 1988
- Βασιλείου Κ., Το δίκαιο του φυσικού περιβάλλοντος σε Ε.Δ.Δ.Δ., τ. 29
- Βλάχος Γ., Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Πειραιάς, Σταμούλης Α., 1999
- Βλάχος Γ., Διεθνείς Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα, Σταμούλης Α., 2000
- Βλάχος Γ., Αλεξόπουλος Α., Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα, Σταμούλης Α., 1996
- Βλάχος, Γεώργιος Π., Σαμιώτης, Γιώργος Δ. Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική και η νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, Αθήνα, Σάκκουλας, Αντ. 1997
- Βουγιούκας Κ., Προσέγγιση στο πρόβλημα του ποινικού δικαίου στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής έννομης τάξης, ΕΕΕυρ.Δ., 1991
- Γεωργάκη Ι., Ιδεοπολιτικοί ορίζοντες του σύγχρονου ποινικού δικαίου, Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας Αντ. Ν., 1991.
- Γιαννόπουλος Ε., Οι νέες ποινικές διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος, Νο Β 1987
- Γρηγορίου Π., Το νομικό σύστημα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος της Μεσογείου κατά της ρύπανσης, Αθήνα, Παπαζήσης, 1992

- Γρηγορίου Π. Σαμιώτης Γ. Τσάλτας Γρ., Η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών (Rio de Janeiro) για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη , Νομική και θεσμική διάσταση, Αθήνα, Παπαζήσης, 1993
- Δάγτογλου Πρ., Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Δίκαιο, τόμος Α, Αθήνα, Σάκκουλας, 1979
- Δασκαλάκης Ηλ., Απονομή της ποινικής δικαιοσύνης στην Ελλάδα, Αθήνα Ε.Κ.Κ.Ε., Αθήνα, 1983
- Δέκλερης, Μ., Το δίκαιο της βιωσίμου αναπτύξεως, Αθήνα Σάκκουλας Αντ., 2000
- Δέκλερης, Μ., Ο Δωδεκάδελτος του περιβάλλοντος, Εγκόλπιον βιωσίμου αναπτύξεως, Αθήνα, Σάκκουλας Αντ. Ν., 1996
- Δερβέντζας , Η ρύπανση του περιβάλλοντος και η ποινική της αντιμετώπιση, Ποιν. Χρ. ΚΖ΄
- Ζαραφωνίτου Χρ., Παρέμβαση, στο Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, τευχ.5 , Αθήνα, Σάκκουλας Π.Ν., 1996
- Ζησιμόπουλος, Σπ., Η διαμόρφωση του κοινοτικού δικαίου του περιβάλλοντος στο : Η διεξόδυση του κοινοτικού δικαίου του περιβάλλοντος στην Ελλάδα, επιμ. Παπαδημητρίου Γ., Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας, 1994
- Θεοδωρόπουλος Σ., Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Αθήνα, εκδ. Σταμούλης Α., 1998
- Ιωαννίδης Δ., Η ποινική προστασία του περιβάλλοντος και η έννοια του περιβαλλοντικού θύματος στο: επιμ. Ζαραφωνίτου Χρ, Η προστασία του περιβάλλοντος από εγκληματολογική σκοπιά, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 1996
- Καϊάφα-Γκμπάντι Μ., Το ποινικό δίκαιο στην Ευρωπαϊκή Ένωση : σημαντικές όψεις και προοπτικές εξέλιξης, Αθήνα, Σάκκουλας, 2003
- Καλλία-Αντωνίου Α., Περιβάλλον -Νομοθεσία-Δικαιώματα του Έλληνα Πολίτη , Αθήνα, Ένωση Δικαίου Περιβάλλοντος, 1987
- Καλογερόπουλος Α., Προστασία του περιβάλλοντος και ποινικό δίκαιο, στον τιμητικό τόμο για την Αλίκη Γιωτοπούλου-Μαραγκοπούλου, τομ.Α., Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 2003
- Καλύβα Ε., Νομολογία προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, στο Πρακτικά 1<sup>ου</sup> συνεδρίου «Πολιτισμός και θαλάσσιο περιβάλλον» επιμ., Τσάλτας Γρ., Σουγιουλτζής Γ., Δήμος Γλυφάδας, 1993
- Κανελλόπουλος Αθ. Οικολογία και Οικονομική του περιβάλλοντος, Αθήνα, Καραμπερόπουλος, 1985
- Κανινιάς Σ., Νόμος για την προστασία του περιβάλλοντος, Π.Χρ. ΛΓ
- Καστοριάδης /Κον Μπεντίτ, Από την οικολογία στην αυτονομία, Αθήνα, Ράππα, 1981
- Κώττης Γ. , Οικονομική της Προστασίας του περιβάλλοντος , Αθήναι, Παπαζήσης , 1975
- Λαμπροπούλου Εφ., Κοινωνιολογία του Ποινικού Δικαίου και των Θεσμών της Ποινικής Δικαιοσύνης, Αθήνα, Ελληνικά Γράμματα, 1999
- Λαμπροπούλου Εφ., Εσωτερική Ασφάλεια και Κοινωνία του Ελέγχου, Αθήνα, Κριτική, 2001
- Διακόπουλος Αθ., Παπαχρίστου Θ., Τραυλός-Τζανετάτος Δ., Μαρξισμός και δίκαιο, Δίκαιο και Πολιτική 13, Θεσ/νική, Παρατηρητής, 1984
- Λοβέρδος Α., Το ποινικό φαινόμενο στα πλαίσια των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προσέγγιση του ζητήματος, Νομικό Βήμα, τ.33, 1985

- Λουλούδης Λ., Εν ονόματι του οικολογικού αντιλόγου, στα Σύγχρονα Θέματα, τεύχ. 7, 1980
- Λυριντζής Χρ., Θεωρητικές προσεγγίσεις στα μέσα μαζικής επικοινωνίας, στο Κοινωνία Εξουσία και Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας, επιμ. Κομνηνού Μ., Λυριντζής Χρ., Παπαζήσης 1989.
- Μαγγανάς Αντ., Το εγκληματικό φαινόμενο στην πράξη, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 2004
- Μαλέρμπας Μ., Δίκαιο Προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος τόμοι Α1 και Β1, Σταμούλης Αθ., Αθήνα 2003
- Μάνεσης Αρ., Κριτικές σκέψεις για την έννοια και την σημασία του δικαίου: στο Αφιέρωμα στο Κ. Τσάτσο, Αθήνα, Σάκκουλας, 1980
- Μανωλεδάκης Ι. Ποινικό Δίκαιο, Επιτομή Γενικού Μέρους, Θεσ/νικη, Σάκκουλας, 1985
- Μανωλεδάκης Ι., Η νέα διεθνοποίηση του ποινικού δικαίου και ο κίνδυνος υποβάθμισης του νομικού μας πολιτισμού Αθήνα, Σάκκουλας Αντ. Ν., 2000
- Μανωλεδάκης Ι., Η σχετικότητα της ποινικής προστασίας, Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας, 1980
- Μανωλεδάκη Ι., Το έννομο αγαθό: ως βασική έννοια του ποινικού δικαίου Θεσσαλονίκη, Σάκκουλας, 1998
- Μανωλεδάκης Ι., Η νομική επιστήμη μπροστά στην πρόκληση της Ενωμένης Ευρώπης στο Αντιχάρισμα στην Μνήμη του καθηγητή Ι.Κ. Παπαζαχαρίου, τ.Α', Αθήνα, 1994
- Μανωλεδάκης Ι., Διάλογος με το νομοθέτη, Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας Αντ., 1995
- Μαυριδάκη, Φ., Η περιβαλλοντική προστασία στα χρόνια της περεστρόικα, Νέα Οικολογία, Σεπτέμβριος 1991
- Μέλισσας Δ., Η προκοινοβουλευτική νομοθετική διαδικασία. Ο άτυπος νομοθέτης, Αθήνα,-Κομοτηνή, Σάκκουλας, 1995
- Μπερδήμας Αντ., Η Συνδιάσκεψη του Γιοχάνεσμπουργκ και η προστασία του περιβάλλοντος στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου στο: Γιοχάνεσμπουργκ 2002, Το περιβάλλον μετά τη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την αειφόρο ανάπτυξη, Πρακτικά Συνεδρίου-Ρόδος, Δεκέμβριος 2002, επιμ. Τσάλτας Γρ., Σιδερής Ι., Αθήνα 2003
- Μπήκα Ζωγραφιά, Θεσμικό πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος σε διεθνές επίπεδο, στο: Η προστασία του περιβάλλοντος από εγκληματολογική σκοπιά, επιμ. Ζαραφονίτου Χρ., Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 1996
- Μυλωνόπουλος Χρ., Η συμβολή του διεθνούς ποινικού δικαίου στην προστασία του περιβάλλοντος, στο Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, τευχ.5 , Αθήνα, Σάκκουλας Π.Ν., 1996
- Μυλωνόπουλος , Η επίδραση του κοινοτικού δικαίου στο ελληνικό ποινικό δίκαιο, Υπεράσπιση, 1991,
- Νίκας, Δ., Η νομική προβληματική της προστασίας του περιβάλλοντος, Σάκκουλας, Αθήνα, 1985
- Νικολόπουλος Γ., Κράτος, ποινική εξουσία και ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, μια εγκληματολογική προσέγγιση, Κριτική, Αθήνα, 2002
- Παναγόπουλος Θ., Δίκαιο Περιβάλλοντος, Αθήνα, εκδ. γ' αναθεωρ. Σταμούλης Αθ, 2001

- Παναγοπούλου Γιάννα, Ο προσδιορισμός του εννόμου αγαθού υπό την ονομασία περιβάλλον στο: ποινική προστασία του περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε΄ Πανελληνίου Συνεδρίου, Ε.Ε.Π.Δ., Αθήνα, Σάκκουλας, 1996
- Παναγοπούλου-Μπέκα Γ., Δευτερολογία, στο Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, τευχ.5, Αθήνα, Σάκκουλας Π.Ν, 1996
- Παναγοπούλου-Μπέκα Γ., Το περιβάλλον ως έννομο αγαθό, Θεσ/νικη, Σάκκουλας, 1992
- Παπαδημητρίου Γ., Η διαδικασία Προσαρμογής του ελληνικού προς το κοινοτικό δίκαιο περιβάλλοντος στο: Η διείσδυση του κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος στην Ελλάδα, επιμ. Παπαδημητρίου Γ., Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας, 1994
- Παπακωνσταντίνου –Κατσιγιάννη Μ., Το Παγκόσμιο σύστημα των Ηνωμένων Εθνών ως θεσμικός παράγοντας άσκησης πολιτικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη στο : Γιοχάνεσμπουργκ 2002, Το περιβάλλον μετά τη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την αειφόρο ανάπτυξη, Πρακτικά Συνεδρίου-Ρόδος, Δεκέμβριος 2002, επιμ. Τσάλτας Γρ., Αθήνα, Σίδηρης Ι., 2003
- Παπανεοφύτου Αγ. Σχέση της ποινικής προστασίας του περιβάλλοντος με τις διοικητικές διατάξεις και τις διοικητικές κυρώσεις, στο Ποινική Προστασία του Περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, τευχ.5, Αθήνα, Σάκκουλας Π.Ν., 1996
- Παπανεοφύτου Αγ., Ποινικό Δίκαιο, Κράτος και τεχνολογικοί κίνδυνοι, τομ. Α, Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας 1997
- Παπαχρίστου Θ. Εισαγωγή στην κοινωνιολογία του δικαίου, Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας Αντ., 1984
- Πασουκάνις Ε., Μαρξισμός και δίκαιο, β΄ εκδ., μτφ. Χριστόπουλος Α., Ζορμπάς Μ., Αθήνα, Οδυσσέας, 1985
- Ράντος Αθ., Οι αρχές που διέπουν το κοινοτικό δίκαιο περιβάλλοντος, στο: Η διείσδυση του κοινοτικού δικαίου του περιβάλλοντος στην Ελλάδα, επιμ. Παπαδημητρίου Γ., Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας, 1994
- Ραυτόπουλος Ε., Όψεις της διαδρομής του Διεθνούς Δικαίου του Περιβάλλοντος από τη Στοκχόλμη στο Γιοχάνεσμπουργκ, στο: Γιοχάνεσμπουργκ 2002, Το περιβάλλον μετά τη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την αειφόρο ανάπτυξη, Πρακτικά Συνεδρίου-Ρόδος, Δεκέμβριος 2002, επιμ. Τσάλτας Γρ., Αθήνα, Σίδηρης Ι., 2003
- Ρέμελης Κ., Η προστασία του περιβάλλοντος από τις βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις, Αθήνα, Σάκκουλας, 1989
- Ρουσόπουλος Θ., Πρακτικά 1<sup>ου</sup> συνεδρίου «Πολιτισμός και Θαλάσσιο Περιβάλλον», επιμ. Τσάλτας Γρ., Σουγιουλτζής Γ., Δήμος Γλυφάδας, Ε.Κ.Α.ΠΕ.Μ., Μεσόγειος SOS, 1993
- Ρώτης, Ν., Η συνταγματική κατοχύρωση της προστασίας του περιβάλλοντος, Τιμητικός Τόμος του ΣτΕ Ι, Αθήνα, 1979
- Σακελλαρίδης, Π., Ρύπανση περιβάλλοντος, επερχόμενος θάνατος της Μεσογείου και η Ελλάς, Πρακτικά της Ακαδημίας Αθηνών, τομ. 65, 1990
- Σακελλαρόπουλος Αλ, Σκέψεις για το πρόβλημα του περιβάλλοντος από την νομική σκοπιά, Ανατύπωση, Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας, 1985
- Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γρ., Διεθνής προστασία του περιβάλλοντος, Διεθνείς πολιτικές και δίκαιο του περιβάλλοντος, τόμ.1, Αθήνα, Παπαζήσης, 1990
- Σάμουελ Πιέρ, Οικολογία, Αθήνα, Βέργος, 1973

- Σεραφεινίδου Μ., Κοινωνιολογία των μέσων μαζικής επικοινωνίας, τ.Α΄, Αθήνα, Gutenberg, 1987
- Σιούτη Γλ., Το δικαίωμα πληροφόρησης των πολιτών σε θέματα περιβάλλοντος, στο : Η διεϊσδυση του κοινοτικού δικαίου του περιβάλλοντος στην Ελλάδα, επιμ. Παπαδημητρίου Γ., Αθήνα-Κομοτηνή, Σάκκουλας, 1994
- Σιούτη Γλ., Η συνταγματική κατοχύρωση της προστασίας του περιβάλλοντος, Αθήνα, 1985
- Σισιλιάνου Α., Η προστασία του περιβάλλοντος και η Ευρωπαϊκή Σύμβαση Δικαιωμάτων του ανθρώπου. Η εξέλιξη της Νομολογίας ως την υπόθεση Lopez Ostra, Νόμος και Φύση, 1996
- Σπηλιωτόπουλος Σπ., Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου, Αθήνα, Σάκκουλας, 2000΄
- Τάχος Αν., Δίκαιο προστασίας του περιβάλλοντος, εκδ.5η, Θεσ/νικη, Σάκκουλας, 1998
- Τάχος Αν., Η προστασία του περιβάλλοντος (ή ποιος προστατεύει, ποιόν) : ως πρόβλημα νομοθετικό και διοικητικό, Αθήνα, Σάκκουλας Αντ. Ν., 1983.
- Τζαναβάρα Χαρ., Σκέψεις και εμπειρίες από τη Διάσκεψη στο Γιοχάνεσμπουργκ, στο: Γιοχάνεσμπουργκ 2002, Το περιβάλλον μετά τη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την αειφόρο ανάπτυξη, Πρακτικά Συνεδρίου-Ρόδος, Δεκέμβριος 2002, επιμ. Τσάλτας Γρ., Αθήνα, Σιδεράς Ι., 2003
- Τσάλτας Γρ., Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας –Κοινή Κληρονομιά της Ανθρωπότητας, Αθήνα, Παπαζήσης, 1976
- Τσάλτας Γρ. , Από τη διακήρυξη του Ρίο για το περιβάλλον και την ανάπτυξη στην πολιτική διακήρυξη του Γιοχάνεσμπουργκ για την αειφόρο ανάπτυξη, στο: Γιοχάνεσμπουργκ 2002, Το περιβάλλον μετά τη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την αειφόρο ανάπτυξη, Πρακτικά Συνεδρίου-Ρόδος, Δεκέμβριος 2002, επιμ. Τσάλτας Γρ., Αθήνα, Σιδεράς Ι., 2003
- Τσάλτας Γρ., Γρηγορίου Παν., Κοινοτικές στρατηγικές για το περιβάλλον, Αθήνα, Παπαζήσης, 1994
- Τσάλτας Γρ., Κλάδη - Ευσταθοπούλου Μ., Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις, Αθήνα, ΠΑΣΠΕ, 1986
- Τσάτσος Κ., Το πρόβλημα των πηγών του δικαίου: θεωρία περί της ισχύος αυτού, Αθήνα, ανατ. Σάκκουλας Αντ. Ν., 1993
- Φαρσεδάκης Ι., Η εγκληματολογική σκέψη απ' την αρχαιότητα ως τις μέρες μας, τευχ. Α΄, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 1990.
- Φαρσεδάκης Ι., Στοιχεία εγκληματολογίας, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, 1996
- Χαραλαμπίκης Αρ. Αξιόποινες προσβολές περιβάλλοντος στο: Ποινική προστασία του περιβάλλοντος Πρακτικά Ε΄ Πανελληνίου Συνεδρίου, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, Αθήνα, Σάκκουλας, 1996

## ΑΡΘΡΑ ΣΕ ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

- Γεωργιοπούλου Τ., Η θαλάσσια ρύπανση γεννά τοξικά φύκια, Καθημερινή, 23/07/2005
- Γεωργιοπούλου Τ., Ψάρια με βαρέα μέταλλα, Καθημερινή, 15/06/2003
- Γιαννάρου Λ., Που εξαντλείται η περιβαλλοντική μας συνείδηση, Καθημερινή, 14/04/2005
- Γρηγοριάδης Κ., Από τη μακρινή Αρκτική, στην κοντινή μας Μεσόγειο και την Αμερική του κ. Μπους, Ριζοσπάστης, 03/12/2005
- Δαράτος Γ., Καμπάνα για το Θριάσιο, Έθνος, 15/04/2005
- Δελθηανάση Μ., Ελλάδα, Η χώρα των ανεφάρμοστων νόμων, Καθημερινή, 20/03/2005
- Δελθηανάση Μ., Η Ελλάδα, θαμώνας του Ευρωδικαστηρίου, Καθημερινή, 26/06/2005
- Θ.Λ., Λανθασμένες οι απόψεις της Ε.Ε. για τα μονοχάλ, λένε οι εφοπλιστές, Ελευθεροτυπία, 18/03/2003
- Καϊταντζίδης Μ., Με υψηλό κόστος ο Κανονισμός REACH, Η Ναυτεμπορική, 15/11/2005
- Καλλέργης Κ., Στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για ελλιπή ασφάλεια μεταφορών, Καθημερινή, 19/07/2001
- Καλλέργης Κ., Το περιβάλλον που πληγώνουμε, Καθημερινή, 28/03/2003
- Καλλέργης Κ., Κοινοτική πρωτοβουλία για διαμόρφωση μιας ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής, Καθημερινή, 03/03/2005
- Καλλέργης Κ., Πρωτοβουλία από Κομισιόν για την Πράσινη Βίβλο της ναυτιλίας, Καθημερινή, 17/11/2005
- Καλλιαγκόπουλος Φ., Τσιούτσιας Ν., Δεξαμενόπλοια μονού κύτους έως το 2010, Καθημερινή, 21/05/2003
- Καπράνος Δ., Αντιμέτωπη με την πρόκληση του ανταγωνισμού η ελληνική ναυτιλία, Καθημερινή, 22/12/2002
- Καπράνος Δ., Υποτιμημένη άδικα η ναυτιλιακή βιομηχανία, Καθημερινή, 30/10/2005
- Καρ. Λ., Ανακύκλωση πλοίων. Μέτρα με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος, Η Ναυτεμπορική, 13 /12/2005
- Καραγεώργος Λ., Σχέδιο επτά σημείων από την Ε.Ε. για τη ναυσιπλοΐα, Η Ναυτεμπορική, 28/11/2005
- Κεμανετζή Στ., Η μόλυνση πνίγει την Ελευσίνα, Έθνος, 18/11/2005
- Λαμπρόπουλος Θ., ΠΑΣΟΚ-ΣΥΝ: Εξαιρετική υπηρεσία σε εφοπλιστές, Ελευθεροτυπία, 27/10/2004
- Λιάγγου Χρ., Ανακούφιση στις χημικές ΜΜΕ με ...δότηση των «1000 τροπολογιών» στον κανονισμό Reach, Καθημερινή, 20/11/2005
- Λιάλιου Γ. «Δική μας» η Μεσόγειος, δική μας οι ρύποι, Καθημερινή, 12/11/2005
- Μαλαγκονιάρης Στ., Βυθίζουν Κεφαλογιάννη, Έθνος 23/02/2005
- Μαλαγκονιάρης Στ., Ναυάγιο Κεφαλογιάννη, Έθνος, 24/02/2005
- Μανώλας Χρ., Στα...πλοκάμια της ρύπανσης, Τα Νέα, 01/07/2005
- Μοσχονάς Κ., Ψάχνουν ευρωσυμβιβασμό, Ελευθεροτυπία, 03/12/2004

- Μουλόπουλος Β., Ειδικό φορέα για την προστασία του περιβάλλοντος ίδρυσαν ο Πύρρος και η Ιωάννα Βαρδινογιάννη. Ταμείο διάσωσης της θάλασσας, Το Βήμα, 17/1/1996
- Μπαρδούνιας Ν., Επιβολή προστίμων για τη θαλάσσια ρύπανση προωθεί η Κομισιόν, Καθημερινή, 15/01/2003
- Μπαρδούνιας Ν., Ευέλικτο χρονοδιάγραμμα απόσυρσης δεξαμενοπλοίων. Επίσπευση των διαδικασιών σε συνεργασία με τον Ι.Μ.Ο. προτείνει η ΕΟΚΕ , Καθημερινή, 24/04/2003
- Μπαρδούνιας Ν., ΠΕΠΕΝ: έδειξε τις δυνατότητες η ναυτιλία μας..., Καθημερινή, 13/01/2005
- Μπαρδούνιας, Ν., Κεφαλογιάννης: Όχι στην ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας, Καθημερινή, 04/11/2004
- Μπαρδούνιας Ν., Νέα πλοία φιλικά με το θαλάσσιο περιβάλλον από την Ε.Ε.Ε. Στήριξε την επιβολή κυρώσεων στην παράγραφο της Οδηγίας που αναφερόταν σε όσους ηθελημένα προκαλούν ρύπανση, Καθημερινή, 05/02/2005
- Μπέλλος Ν., Προκλήσεις και ευκαιρίες της ναυτιλιακής πολιτικής, Η Ναυτεμπορική, 17/11/2005
- Μπέλλος Ν., Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Νέο πακέτο μέτρων για ασφαλή ναυσιπλοΐα, Η Ναυτεμπορική, 24/11/2005
- Μπίτσικα Π. και Τράτσα Μ., Οικολογία, Οι τουρίστες «ερημώνουν» τις ακτές, Το Βήμα, 13/05/2001
- Νικολακόπουλος Δ., Οι απειλές για το Αιγαίο, Τα αποκαλυπτικά συμπεράσματα έρευνας που πραγματοποίησε το Πανεπιστήμιο Αθηνών, Το Βήμα, 25/03/2000
- Ντάνου Μ., Ξανάρθαν πάλι οι ελεγκτές Ε.Ε., Καθημερινή, 04/07/2002
- Ντάνου Μ., Ανησυχούμε για το περιβάλλον, Καθημερινή, 06/07/2002
- Παπαδημητρίου Ιωάννα, ...Μαύρη θάλασσα η Μεσόγειος, Έθνος, 14/04/05
- Πατσούκας Αχ., Οικολογικό κόμμα απέκτησε και η Ρωσία, Καθημερινή, 08/06/2005
- Πηγαδάς Ν., Δένουν τα καράβια, Έθνος, 05/05/2005
- Ρουσανόγλου Ν., Ι.С. S. κηλίδα η ντιρεκτίβα της Ε.Ε. Καίριο πλήγμα στην αξιωματική αρχή, ότι μία παγκόσμια αγορά χρειάζεται παγκόσμιο δίκαιο, δίνει το προσχέδιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Καθημερινή, 12 /02/2005
- Σκορδίλης Γ., Η ελληνική ναυτιλία χάνει το...Prestige της, Το Βήμα, 24/11/2002
- Σκορδίλης Γ., Σχέδιο οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επιχειρεί να ποινικοποιήσει τα ναυτικά ατυχήματα, Το Βήμα, 23/03/2003
- Τερζής Γ., Το περιβάλλον που πληγώνουμε, Καθημερινή, 05/06/2003
- Τερζής Γ., Περιβάλλον: Ε, δεν πάει άλλο με τις παραπομπές, Καθημερινή, 04/02/2005
- Τράτσα Μ. και Τρύφωνας Γ., Οι πετρελαϊκές βόμβες της Μεσογείου, Το Βήμα, 10/09/2000
- Τσαλίκोगλου Φ., «Ο τηλεθεατής δεν Αγαπά το Γκρίζο», Τα Νέα , 28/03/2000
- Τσιγγανός Θ., Ρύποι αέρος-θαλάσσης στη Θεσσαλονίκη, Καθημερινή, 07/10/2004
- Χαραλαμπίκης Μ., Ώρα μηδέν για τη Μεσόγειο, Τα Νέα, 11/11/2005
- Χαραλαμπίκης Μ., Η Ελευσίνα, ο Θερμαϊκός, ο Αμβρακικός, Καθημερινή, 12/11/2005

- Χατζιωαννίδου Εφ., Αποδειχθήκαμε «περιβαλλοντικώς ασυνείδητοι», Καθημερινή, 28/11/2001
- 116 καταγγελίες για την Ελλάδα, Καθημερινή, 14/07/2002
- Αναδιοργάνωση και ανάπτυξη των μεταφορών, Το νέο πρόσωπο του Κόσμου, τευχ. 1<sup>ο</sup>, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία - Le Monde diplomatique, 2003
- Βέτο Ελλάδας, Κύπρου, Μάλτας σε ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας, Καθημερινή, 27/10/2004
- Γεμάτες...χημικά οι όρκες στην Αρκτική, στο Κόσμος, Καθημερινή, 14/10/2005
- Γενική Συνέλευση του I.M.O., Η βελτίωση της ποιότητας είναι το μεγάλο στοίχημα, Η Ναυτεμπορική, 23 Νοεμβρίου 2005
- Δραπετσώνα Ρύπανση από πετρελαιοειδή, Η Ναυτεμπορική, 22/11/2005
- Έκθεση ΟΗΕ: διατηρούν την παγκόσμια πρωτιά οι Έλληνες εφοπλιστές με 20,2%, Καθημερινή, 02/03/2005
- Εντός των τειχών. Επίτροπος...υπότροπος!, Καθημερινή, 30/10/2004
- Η εικόνα της ευρωπαϊκής και της ελληνικής χημικής βιομηχανίας, Καθημερινή, 20/11/2005
- Η Ελλάδα, μόνιμη κατηγορούμενη στο Στρασβούργο, Καθημερινή, 26/06/2005
- Η ενίσχυση της εξουσίας των πολυεθνικών εταιρειών, Το νέο πρόσωπο του Κόσμου, τευχ. 1<sup>ο</sup>, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία - Le Monde diplomatique, 2003
- Η ΕΟΚΕ για τις κυρώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, Καθημερινή, 02/08/2003
- Λανθασμένες οι απόψεις της Ε.Ε. για τα μονοχάλ, λένε οι εφοπλιστές, Ελευθεροτυπία, 18/03/2003
- Λιμενικοί συνέλαβαν δύο στελέχη των Ελληνικών Πετρελαίων για ρύπανση της θάλασσας, Τα Νέα, 14/07/2005
- Μαύρο πρόβατο προς χάριν των τάνκερ. Η Ε.Ε. κατηγορεί την Ελλάδα ότι προστατεύει τους «αλήτες των θαλασσών», Τα Νέα, 27 /10 /2004
- Ξέσπασε καταϊγίδα στη Βουλή για τα μονοπύθμενα πλοία, Τα Νέα, 30/11/2004
- Οι 9 πιο καταστροφικές αιτίες, Καθημερινή, 12/11/2005
- Οι πετρελαϊκές βόμβες της Μεσογείου, Ο «μαύρος χρυσός» απειλεί το ελληνικό θαλάσσιο οικοσύστημα, Το Βήμα, 10/09/2000
- Πάλι για ρύπανση στο Ευρωδικαστήριο, Καθημερινή, 16/07/2005
- Σε πτωτική τροχιά τα θαλάσσια ατυχήματα πετρελαϊκής ρύπανσης, Καθημερινή, 06/05/2005
- Σήμα κινδύνου για την Αρκτική, Ελευθεροτυπία, 18/11/2005
- «Σκοτώνουν» το οξυγόνο στη θάλασσα, «Νεκρές ζώνες» 150 περιοχές σε όλον τον κόσμο, Καθημερινή, 31/03/2004
- Τα μητροπολιτικά κέντρα, Το νέο πρόσωπο του Κόσμου, τευχ. 1<sup>ο</sup>, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία - Le Monde diplomatique, 2003
- Τα πετρέλαια της Κασπίας αναζητούν ασφαλή οδό, Καθημερινή, 23/09/2001
- Υποτιμημένη η ναυτιλιακή βιομηχανία, Καθημερινή, 30/10/2005
- Ώρα μηδέν για τη Μεσόγειο, Τα Νέα, 11/11/2005



## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ.....</b>	<b>1</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>2</b>
<b>ΜΕΡΟΣ Α΄</b>	
<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ</b>	
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι</b>	
<b>ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ.....</b>	<b>8</b>
1. Προβιομηχανική Περίοδος.....	8
2. Βιομηχανική Επανάσταση και Βιομηχανική Περίοδος.....	10
3. Μεταβιομηχανική - Τεχνολογική Περίοδος.....	12
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ</b>	
<b>ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΗΓΩΝ ΡΥΠΑΝΣΗΣ .....</b>	<b>21</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ</b>	
<b>ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ</b>	
<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....</b>	<b>28</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV</b>	
<b>Η ΣΧΕΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ</b>	
<b>ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....</b>	<b>30</b>
1. Ιστορική Θεώρηση.....	30
2. Νομική Θεώρηση.....	31
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ V</b>	
<b>ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ.....</b>	<b>36</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI</b>	
<b>ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΔΙΚΑΙΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ.....</b>	<b>40</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII</b>	
<b>ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ.....</b>	<b>49</b>
1. Γενικά.....	49
2. Επαγγελματικές Ενώσεις -Οργανώσεις-Σωματεία.....	51
3. Οικολογικές Οργανώσεις.....	56
4. Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας.....	59
5. Κοινή Γνώμη.....	62
6. Ομάδες Ειδικών Επιστημόνων- Τεχνοκράτες .....	65
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII</b>	
<b>ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΟ-ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....</b>	<b>67</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙX</b>	
<b>ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΝΟΜΙΚΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΔΟΓΜΑΤΙΚΗΣ.....</b>	<b>70</b>
<b>ΜΕΡΟΣ Β΄</b>	
<b>ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΚΑΙΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ</b>	
<b>ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ</b>	
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι</b>	
<b>ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ</b>	
<b>ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΟΧΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ</b>	
<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΩΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΡΙΤΗΣ ΓΕΝΙΑΣ .....</b>	<b>72</b>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ	
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ	
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ.....	76
1. Soft Law.....	83
<i>Διακηρύξεις αρχών</i> .....	85
2. Hard Law.....	93
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ	
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ.....	94
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV	
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ.....	104
ΚΕΦΑΛΑΙΟ V	
ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ.....	112
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI	
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ OIL POLLUTION ACT 1990 (O.P.A.)	
ΩΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ Η.Π.Α. ΓΙΑ ΤΟ	
ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	122
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII	
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	126
1. Πρωτογενές Κοινοτικό Δίκαιο.....	130
2. Παράγωγο-Δευτερογενές Κοινοτικό Δίκαιο.....	136
3. Γενικές Αρχές και Νομολογία Δ.Ε.Κ.....	141
4. Ε.Ε. και Ναυτικά Ατυχήματα.....	145
5. Ε.Ε.- Κανονισμός Reach.....	156
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII	
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΔΡΑΣΗΣ.....	157
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ	
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΕ ΚΡΑΤΗ-ΜΕΛΗ	
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.....	160
<b>ΜΕΡΟΣ Γ΄</b>	
<b>ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ</b>	
<b>ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ</b>	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι	
ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	170
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ	
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΝΤΑΓΜΑ.....	173
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ	
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	175
1. Ο Νόμος 743/77.....	176
2. Ο Νόμος 1650/86.....	185
3. Λοιπές Νομικές Ρυθμίσεις.....	197
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ.....	201
ΚΕΦΑΛΑΙΟ V	
Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ	
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....	208
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI	
Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ	
ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.....	219
1. Η Περίπτωση του Κηφισού.....	224

2. Υπόθεση Κουρουπητού – Μια Παράξενη Πρωτιά.....	225
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....</b>	<b>227</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....</b>	<b>241</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>254</b>
<b>ΑΡΘΡΑ ΣΕ ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ.....</b>	<b>260</b>