

Η ΥΠΟΘΕΣΗ CLEMANCEAU (Φεβρουάριος 2006)

Συγγραφέας: ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΛΙΑΣ

Μετά από 30 μήνες έντονων πολιτικών αντιπαραθέσεων και δικαστικών διαμαχών σχετικά με τη μεταφορά του αεροπλανοφόρου CLEMANCEAU στην Ινδία σε διαλυτήριο πλοίων λόγω των ποσοτήτων αμιάντου που διέθετε (εκτιμώμενων μεταξύ 50 και 1000 τόννων), η υπόθεση έλαβε τέλος μέσα σε 25 λεπτά της ώρας στις 15 Φεβρουαρίου 2006. Το γαλλικό ΣτΕ (Επιτροπή Αναστολών) αποφάσισε ότι είναι παράνομη η μεταφορά του αεροπλανοφόρου στην Ινδία και ανέστειλε την εκτέλεση της Υπουργικής Απόφασης, με την οποία είχε δοθεί η άδεια της εξαγωγής του πλοίου. Αμέσως μετά την έκδοση της απόφασης που έλαβε χώρα στις 14.00, ο πρόεδρος Σιράκ ανακοίνωσε (στις 14.15) ότι ανακαλεί την απόφαση μεταφοράς.

Η σημασία της απόφασης έχει δύο πολύ ενδιαφέρουσες διαστάσεις που αξίζει να σχολιαστούν: α) το δικαστήριο άσκησε περιβαλλοντική πολιτική, και β) επιχείρησε με επιτυχία το συνδυασμό εθνικών, κοινοτικών και διεθνούς δικαίου διατάξεων. Ειδικότερα:

α) Είναι γνωστό ότι οι κανόνες δικαίου που ρυθμίζουν ζητήματα σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας του ανθρώπου περιλαμβάνουν και προγραμματικά στοιχεία, δεδομένου ότι θεσπίζονται στο πλαίσιο άσκησης περιβαλλοντικής πολιτικής τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινοτικό ή σε διεθνές επίπεδο. Είναι λοιπόν φυσικό, οι αποφάσεις των δικαστηρίων σχετικά με αυτά τα ζητήματα να εμπεριέχουν αναγκαστικά στοιχεία άσκησης περιβαλλοντικής πολιτικής, χωρίς αυτό να μας οδηγεί στη σκέψη ότι υπεισέρχονται σε πεδία που δεν ανήκουν στην αρμοδιότητά τους, ότι δηλαδή είναι πολιτικά ζητήματα. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι βέβαια η τεκμηρίωση και η αιτιολόγηση με βάση τους θεσπισμένους κανόνες και τις αναγνωρισμένες αρχές του δικαίου. Εν προκειμένω, το γαλλικό ΣτΕ έθεσε τέρμα (έστω και προσωρινά) στο ζήτημα της μεταφοράς του αεροπλανοφόρου, που αποτέλεσε εστία οξύτατων πολιτικών και κοινωνικών αντιπαραθέσεων στη Γαλλία (αλλά και στην Ινδία) για διάστημα τριάντα περίπου μηνών. Αφού στηρίχθηκε σε διάφορες διατάξεις, για τις οποίες θα γίνει λόγος στη συνέχεια, εκτίμησε ότι είναι παράνομη η μεταφορά διότι, εξ αιτίας της αφαίρεσης του αμιάντου από το πλοίο, υφίστανται «κίνδυνοι για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία» στη χώρα υποδοχής,

δηλαδή την Ινδία.

Το ενδιαφέρον εδώ έγκειται στο ότι το δικαστήριο οδηγήθηκε στην απόφασή του, αφού έλαβε υπόψη του τους ανωτέρω κινδύνους, οι οποίοι, ωστόσο, αφορούν την Ινδία και όχι τη Γαλλία, λειτούργησε δηλαδή σαν διεθνές δικαστήριο. Αξίζει να σημειωθεί ότι η παραπάνω οπτική του στηρίχθηκε στο γεγονός, ότι οι αιτούσες ΜΚΟ (κυρίως η Greenpeace και σύλλογοι προστασίας από τον αμίαντο) έχουν έννομο συμφέρον να ζητήσουν δικαστική προστασία, διότι στα καταστατικά τους εμφανίζεται ο σκοπός τους που είναι «η προστασία του περιβάλλοντος σε πλανητική κλίμακα» (για την πρώτη) και «η προστασία από τον αμίαντο σε εθνικό και διεθνές επίπεδο» (για τους δεύτερους). Έτσι, το δικαστήριο έκρινε ότι προσβάλλονται τα συμφέροντα των αιτουσών και με τον τρόπο αυτό αφενός μεν εντόπισε το ενδιαφέρον του στην προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας σε χώρο έξω από τη Γαλλία, την Ινδία, αφετέρου δε υλοποίησε στην ουσία την περιβαλλοντική πολιτική των αιτουσών. Αυτή η υλοποίηση είναι άμεση απόρροια των θεσπισμένων κανόνων δικαίου, τους οποίους επικαλέστηκε το δικαστήριο, όπως θα δούμε αμέσως στη συνέχεια.

β) Οι βασικές διατάξεις που έλαβε υπόψη το δικαστήριο είναι:

- η Οδηγία 75/442/ΕΟΚ για τα απόβλητα,
- η Οδηγία 91/689/ΕΟΚ για τα επικίνδυνα απόβλητα,
- ο Κανονισμός 259/93/ΕΟΚ σχετικά με την επίβλεψη και τον έλεγχο μεταφοράς των αποβλήτων κατά την είσοδο και έξοδο από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα,
- η απόφαση του ΟΟΣΑ (30-3-1992) για τον έλεγχο των διασυνοριακών μεταφορών αποβλήτων που προορίζονται για αξιοποίηση,
- η Σύμβαση της Βασιλείας (29-3-1989) για τη διασυνοριακή μεταφορά επικινδύνων αποβλήτων και τη διάθεσή τους, και
- ο Κώδικας Περιβάλλοντος της Γαλλίας.

Η καθοριστική διαπίστωση του δικαστηρίου έχει να κάνει με την εφαρμογή της

Οδηγίας 75/442/ΕΟΚ. Συγκεκριμένα, έκρινε ότι το αεροπλανοφόρο, κάνοντας το τελευταίο του ταξίδι για scrap, υπάγεται στην κατηγορία του αποβλήτου, χάνοντας έτσι την ιδιότητά του ως πλοίου, διότι υπάγεται στο 1ο άρθρο της Οδηγίας που προσδιορίζει απόβλητο «κάθε ουσία ή κάθε αντικείμενο..... τα οποία ο κάτοχος αποβάλλει ή έχει την πρόθεση ή την υποχρέωση να αποβάλει». Γι' αυτό το λόγο συμπέρανε ότι πρέπει να εφαρμοστούν οι διατάξεις της παραπάνω Οδηγίας σε συνδυασμό με τον Κανονισμό 259/93. Η παραπάνω εκτίμηση του δικαστηρίου είναι πολύ σημαντική και πρωτότυπη, διότι στα πλαίσια της Σύμβασης της Βασιλείας διεξάγεται έντονη συζήτηση, η οποία δεν έχει ακόμη καταλήξει, για το κατά πόσο ένα πλοίο που οδηγείται σε scrap θεωρείται ότι έχει ακόμη το status του πλοίου και συνεπώς έχουν εφαρμογή σ' αυτό τα καταστατικά κείμενα του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) ή αποκτά το status του απόβλητου και έχει εφαρμογή η Σύμβαση της Βασιλείας. Εν όψει της επικείμενης Συνάντησης των Μερών της Σύμβασης (3-7 Απριλίου 2006) που θα ασχοληθεί με το παραπάνω γενικότερο ζήτημα, η λύση που έδωσε το δικαστήριο θα επιταχύνει τη λήψη απόφασης.

Περαιτέρω, σε ό,τι αφορά τη νομιμότητα της μεταφοράς του πλοίου στην Ινδία, το δικαστήριο στηρίχθηκε αφενός μεν στον Κανονισμό 259/93, ο οποίος προβλέπει ότι οι εξαγωγές αποβλήτων επιτρέπονται μόνο στις χώρες του Οικονομικού Χώρου ελεύθερων ανταλλαγών, αφετέρου δε στην απόφαση του ΟΟΣΑ (30-3-1992) για τον έλεγχο των διασυνοριακών μεταφορών αποβλήτων που προορίζονται για αξιοποίηση, η οποία προβλέπει ότι επιτρέπεται η μεταφορά σε χώρες μέλη του ΟΟΣΑ. Αφού λοιπόν η Ινδία δεν είναι μέλος των δύο ως άνω οργανισμών η μεταφορά του πλοίου για scrap είναι παράνομη.

Το γενικότερο συμπέρασμα που μπορεί να εξαχθεί από τη σχολιαζόμενη απόφαση είναι: Πρώτον, στα ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας του ανθρώπου η δικαστική κρίση ενέχει εκ των πραγμάτων στοιχεία άσκησης περιβαλλοντικής πολιτικής. Συνεπώς, οποιαδήποτε εκτίμηση για υπέρβαση των συνταγματικών ορίων δεν λαμβάνει υπόψη τον προγραμματικό χαρακτήρα των δικαιοϋκτών ρυθμίσεων, ότι δηλαδή και αυτή η όψη των ρυθμίσεων υπάγεται στο δικαστικό έλεγχο. Άλλωστε η ακαριαία αντίδραση του προέδρου Σιράκ, που στην ουσία εκτελεί την απόφαση του δικαστηρίου, υποδηλώνει την αποδοχή αυτού του ελέγχου.

Δεύτερον, ο εθνικός δικαστής, στο πλαίσιο της σύγχρονης παγκοσμιοποιημένης κοινωνίας, μπορεί να εκπληρώσει και το ρόλο του κοινοτικού ή του διεθνούς δικαστή, δεδομένης της αλληλοεξαρτήσεως των εννόμων τάξεων, υπό την προϋπόθεση βεβαίως ότι θα πρέπει να είναι εξοικειωμένος με τους κανόνες των διαφόρων εννόμων τάξεων. Με τον τρόπο αυτό συμβάλλει στον πλουραλισμό των προσεγγίσεων, ο οποίος είναι αναγκαίος για να αποφευχθούν τόσο μια αποπνικτική ομογενοποίηση των εννόμων τάξεων όσο και η περιχαράκωση στις εθνικές ρυθμίσεις (μια ενδιαφέρουσα προβληματική σχετικά με αυτό το θέμα αναπτύσσει η Mireille Delmas-Marty στο τελευταίο της βιβλίο, *Le relatif et l'universel: Les forces imaginantes du droit.*). Το δικαστήριο με την εν λόγω απόφασή του, πέτυχε αυτό το στόχο.