

Η ΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ Ε.Κ. ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ (Δεκέμβριος 2007)

Συγγραφέας: ΗΛΙΑΣ ΠΛΑΚΟΚΕΦΑΛΟΣ

I. Εισαγωγή

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα που ανακύπτουν στο δίκαιο της θάλασσας είναι αυτό της δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών ως προς την θέσπιση κανόνων προστασίας του περιβάλλοντος. Το κέντρο του προβλήματος της δικαιοδοσίας βρίσκεται στη σύγκρουση των συμφερόντων των κρατών ανάλογα με τη θέση στην οποία βρίσκονται. Από τη μία πλευρά τα παράκτια κράτη επιθυμούν να εξασφαλίσουν όσο το δυνατόν περισσότερο έλεγχο στον τρόπο με τον οποίο θα ασκούν την περιβαλλοντική τους πολιτική στις θαλάσσιες ζώνες, ενώ από την άλλη τα κράτη σημαίας έχουν ως στόχο την εξασφάλιση της άρσης εμποδίων στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Όπως είναι αναμενόμενο, οι δύο αυτές τάσεις αποτελούν συχνά αντικείμενο προβληματισμού και αρκετές φορές αντικείμενο σύγκρουσης. Είναι γεγονός ότι τα παράκτια κράτη, τα τελευταία χρόνια, επιδίδονται σε μια συνεχή προσπάθεια διεύρυνσης της δικαιοδοσίας τους στα ζητήματα περιβαλλοντικής προστασίας. Αυτό συμβαίνει συνήθως στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών.

Πολλές φορές, όμως, προβαίνουν σε μονομερείς κινήσεις, προκειμένου να διευρύνουν τη δικαιοδοσία τους. Σε αυτό το σημείο παρατηρούνται αντιδράσεις τόσο από τα κράτη σημαίας όσο και από παράγοντες της διεθνούς ναυτιλίας. Αυτές οι αντιδράσεις έχουν ως αποτέλεσμα τη συμμετοχή στο πρόβλημα εθνικών, διεθνών και περιφερειακών δικαιοδοτικών οργάνων, οι αποφάσεις των οποίων παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Το Ανώτατο Δικαστήριο των Η.Π.Α είχε την ευκαιρία να επιληφθεί του ζητήματος, ενώ μια πολύ σημαντική υπόθεση που αφορά τη διεύρυνση της δικαιοδοσίας της Ε.Κ εκκρεμεί στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Υπό το πρίσμα αυτών των υποθέσεων αλλά και της δράσης των κρατών έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον να διερευνηθεί το ερώτημα, εάν και κατά πόσο η μονομερής δράση των παράκτιων κρατών αποτελεί την ενδεδειγμένη λύση στο πρόβλημα της σύγκρουσης

συμφερόντων μεταξύ παράκτιων κρατών και κρατών σημαίας.

II. Δίκαιο της θάλασσας

Έχει μεγάλη σημασία να σημειωθεί ότι η μονομερής δράση των κρατών στοχεύει στη διεύρυνση της δικαιοδοσίας τους σε θαλάσσιες ζώνες όπου η νομοθετική δικαιοδοσία καθορίζεται από το διεθνές δίκαιο. Στη συγκεκριμένη περίπτωση η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας[1] θέτει το γενικό πλαίσιο εντός του οποίου καθορίζεται η δικαιοδοσία των κρατών ως προς τη δυνατότητά τους να προβαίνουν σε νομοθετικές ρυθμίσεις σχετικές με την προστασία του περιβάλλοντος. Η γενική υποχρέωση των κρατών ως προς την προστασία του περιβάλλοντος προβλέπεται στο άρθρο 192, το οποίο ορίζει : “States have the obligation to protect and preserve the marine environment”. Το παράκτιο κράτος μπορεί να ασκήσει τη νομοθετική του δικαιοδοσία προκειμένου να προστατεύσει το περιβάλλον τόσο στην Αιγιαλίτιδα όσο και στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ). Η νομοθετική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους ως προς τη αιγιαλίτιδα ζώνη περιορίζεται από το άρθρο 21, όπου καθίσταται σαφές ότι η άσκησή της θα πρέπει να συνάδει με τις υπόλοιπες διατάξεις της σύμβασης και με άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου που ρυθμίζουν τη διέλευση των πλοίων. Το ίδιο ισχύει και ως προς την ΑΟΖ σύμφωνα με το άρθρο 56.

Το άρθρο 211 θέτει τα όρια της νομοθετικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους ως προς τον έλεγχο και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Σε πρώτη φάση προτρέπει τα κράτη να καθιερώσουν και να υιοθετήσουν, στο πλαίσιο του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού[2], διεθνείς κανόνες πρόληψης, ελέγχου και μείωσης της ρύπανσης. Στην τέταρτη παράγραφο, το άρθρο 211, προβλέπει ότι τα κράτη μπορούν να υιοθετούν νόμους και κανονισμούς, ασκώντας τα κυριαρχικά τους δικαιώματα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, εάν αυτοί δεν συγκρούονται με το δικαίωμα των πλοίων στην αβλαβή διέλευση όπως αυτή εξασφαλίζεται στη Σύμβαση. Το παράκτιο κράτος δεν δικαιούται να νομοθετήσει ως προς τα κριτήρια σχεδιασμού, στελέχωσης και εξοπλισμού των πλοίων, εκτός και εάν αυτές οι ρυθμίσεις ενσωματώνουν τα διεθνώς αποδεκτά κριτήρια[3]. Η επόμενη παράγραφος του 211 προβλέπει ότι τα

παράκτια κράτη προκειμένου να ασκήσουν την δικαιοδοσία εκτέλεσης (*enforcement jurisdiction*) στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), μπορούν να υιοθετήσουν νόμους και κανονισμούς, αρκεί αυτοί να ενσωματώνουν τους κανόνες που προβλέπει το διεθνές δίκαιο για την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας.

Με άλλα λόγια, η Σύμβαση θέτει δύο βασικούς περιορισμούς στη νομοθετική δικαιοδοσία των παράκτιων κρατών ανάλογα με τη ζώνη στην οποία επιθυμούν να ασκήσουν αυτή τη δικαιοδοσία. Ο πρώτος περιορισμός αφορά στην ΑΟΖ, όπου τα κράτη θα πρέπει να νομοθετήσουν ενσωματώνοντας τους διεθνείς κανόνες. Ο δεύτερος που αναφέρεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη, έχει να κάνει με την εξασφάλιση του δικαιώματος στην αβλαβή διέλευση. Το άρθρο 24 της Σύμβασης απαγορεύει στο παράκτιο κράτος να εμποδίσει την αβλαβή διέλευση των πλοίων στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Το άρθρο 19 της Σύμβασης, που αναφέρεται στην αβλαβή διέλευση, καθιστά σαφείς τις περιπτώσεις όπου η διέλευση παύει να είναι αβλαβής. Μία από αυτές είναι όταν προκύπτει σοβαρή και εσκεμμένη ρύπανση.

Με μια προσεκτική ματιά φαίνεται ότι η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας είναι έτσι σχεδιασμένη, ώστε να αποδίδει το μεγαλύτερο μέρος της δικαιοδοσίας για περιβαλλοντικά ζητήματα στο κράτος σημαίας. Αυτή η επιλογή γίνεται προφανής εάν αναλογιστεί κανείς τις περιορισμένες δυνατότητες που έχουν τα κράτη ως προς τη νομοθετική ρύθμιση στην ΑΟΖ^[4] αλλά κυρίως από τον τρόπο που μπορούν να εφαρμόσουν τις όποιες ρυθμίσεις έχουν υιοθετήσει. Στο άρθρο 228 προβλέπεται ότι εάν το κράτος σημαίας αποφασίσει να παρέμβει προκειμένου να λάβει κατασταλτική δράση σε περίπτωση πρόκλησης ρύπανσης από πλοίο που φέρει τη σημαία του στην ΑΟΖ άλλου κράτους, το παράκτιο κράτος υποχρεούται να παύσει όποια διαδικασία έχει ξεκινήσει. Φαίνεται λοιπόν ότι η επιβολή κυρώσεων εξαρτάται, σε τελική ανάλυση, από το κράτος σημαίας. Αυτό δεν θα δημιουργούσε πρόβλημα, εάν τα κράτη σημαίας είχαν επιδείξει τον απαιτούμενο ζήλο κατά την άσκηση της δικαιοδοσίας εκτέλεσης που τους αναλογεί στις περιπτώσεις ρύπανσης. Κάτι τέτοιο όμως δεν συμβαίνει^[5]. Επομένως, τα παράκτια κράτη θεωρώντας ότι δεν προστατεύονται επαρκώς από τις ρυθμίσεις της σύμβασης προσπαθούν να βρουν τον κατάλληλο τρόπο προκειμένου να καταφέρουν να ελέγξουν τη ρύπανση που είναι πιθανό να προκληθεί στην ΑΟΖ.

Ο κύριος τρόπος που προβλέπεται από τη Σύμβαση είναι η σύσταση Ειδικά Προστατευόμενων Περιοχών (Ε.Π.Π.). Στο άρθρο 211(6) υπάρχει η ρύθμιση που επιτρέπει στα παράκτια κράτη να θεσπίσουν νόμους αυστηρότερους από αυτούς που προβλέπονται στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου. Ειδικότερα, τα παράκτια κράτη θα πρέπει να απευθυνθούν στον Ι.Μ.Ο., δηλώνοντας την πρόθεσή τους να δημιουργήσουν μία Ε.Π.Π. Ο Ι.Μ.Ο. θα πρέπει να αξιολογήσει την πρόταση και, εάν κρίνει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που θέτει το άρθρο, επιτρέπει στο παράκτιο κράτος να προβεί στις ρυθμίσεις που επιθυμεί. Το πρόβλημα και με αυτήν την προσέγγιση είναι ότι και πάλι το παράκτιο κράτος βρίσκεται αντιμέτωπο με αρκετά εμπόδια που δεν είναι εύκολο να ξεπεραστούν. Η γλώσσα του άρθρου είναι αρκετά ασαφής, αφού προκειμένου να χαρακτηριστεί μια περιοχή ειδικά προστατευμένη θα πρέπει το παράκτιο κράτος να έχει βάσιμους λόγους (“reasonable grounds”) να πιστεύει ότι είναι αναγκαίο να λάβει αυστηρότερα μέτρα.

Επίσης οι παράγοντες που θα πρέπει να καθοδηγήσουν το κράτος να λάβει αυτά τα μέτρα θα πρέπει να είναι τεχνικά αναγνωρισμένοι (technically recognized). Ο όρος “technically recognized” καθώς επίσης και ο όρος “reasonable grounds” δεν αποσαφηνίζονται στη Σύμβαση. Πέρα όμως από την ασάφεια στη διατύπωση του άρθρου, πρέπει να τονιστεί ότι και στην περίπτωση όπου ένα παράκτιο κράτος καταφέρει να στοιχειοθετήσει το καθεστώς της Ε.Π.Π., εξακολουθούν να υπάρχουν προβλήματα δικαιοδοσίας. Ακόμη και στις Ε.Π.Π. το κράτος σημαίας διατηρεί το δικαίωμά του να ασκεί την δικαιοδοσία εκτέλεσης (enforcement jurisdiction) βάσει των ίδιων άρθρων που καθορίζουν τη δικαιοδοσία εκτέλεσης των κρατών στην ΑΟΖ. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι παρά το ειδικό καθεστώς που εξασφαλίζουν οι Ε.Π.Π., ουσιαστικά τα κράτη σημαίας είναι αυτά που έχουν τον τελευταίο λόγο ως προς την εφαρμογή των νόμων που άπτονται της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Αυτός ο περιορισμός φαίνεται και στις Ε.Π.Π. που έχουν δημιουργηθεί εκτός του πλαισίου της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, ειδικότερα, Προστατευόμενες Περιοχές έχουν δημιουργηθεί και μέσω της MARPOL[6]. Οι κανόνες που τις διέπουν δεν αποκλίνουν από τους περιορισμούς που θέτει η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας[7]. Φαίνεται όμως πως οι Ε.Π.Π. της MARPOL δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ότι εμπίπτουν στο σύστημα της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας[8]. Τα παράκτια κράτη έχουν προσπαθήσει να στοιχειοθετήσουν Ε.Π.Π., χωρίς όμως να ακολουθούν τη διαδικασία που προβλέπει η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας[9]. Αρκετά κράτη,

μεταξύ των οποίων οι Η.Π.Α, ο Καναδάς και η Ρωσία, έχουν αποδώσει καθεστώς ειδικής προστασίας σε περιοχές που βρίσκονται στην ΑΟΖ τους[10]. Το ενδιαφέρον στοιχείο είναι ότι τα κράτη δεν έχουν συσχετίσει αυτήν την κίνηση με τις διατάξεις της Σύμβασης του δικαίου της θάλασσας.

Όπως φαίνεται, ούτε ο Ι.Μ.Ο. έχει κάνει κάποιο θετικό βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση. Ο Ι.Μ.Ο. έχει δημιουργήσει μια σειρά από Ιδιαίτερα Ευαίσθητες Θαλάσσιες Περιοχές (Ι.Ε.Θ.Π), χωρίς όμως να αναφέρεται ευθέως στη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας[11]. Άλλωστε ο τρόπος σύστασης αυτών περιοχών διαφέρει από τις επιταγές του άρθρου 211(6). Ενώ για τη σύσταση Ε.Π.Π. απαιτείται από τον Ι.Μ.Ο. να λάβει υπόψη του ωκεανογραφικά και οικολογικά κριτήρια, για τη σύσταση ΙΕΘΠ λαμβάνει υπόψη του επιπλέον κοινωνιολογικά, επιστημονικά και πολιτισμικά κριτήρια[12]. Εκτός αυτού, τουλάχιστον σε μία περίπτωση, τα μέτρα που ενέκρινε ο Ι.Μ.Ο. για την ΙΕΘΠ αντιβαίνουν στις διατάξεις της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας. Πιο συγκεκριμένα, στην περίπτωση της ΙΕΘΠ για τον Great Barrier Reef, τα μέτρα περιελάμβαναν ένα υποχρεωτικό σύστημα πλοήγησης προκειμένου να αποφευχθεί η ναυσιπλοΐα κοντά στην περιοχή[13]. Αυτή η διάταξη αποτελεί εμπόδιο στο δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης των πλοίων σύμφωνα με το οποίο τα παράκτια κράτη, ενώ δικαιούνται να καταρτίζουν σχέδια πλοήγησης, δεν δικαιούνται να τα καθιστούν υποχρεωτικά[14]. Έτσι αναδεικνύεται ένα ακόμη χαρακτηριστικό των ΙΕΘΠ που δεν είναι άλλο από την προϋπόθεση της συναίνεσης των ενδιαφερομένων μερών ως προς τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων[15]. Σε κάθε περίπτωση φαίνεται ότι οι ΙΕΘΠ στηρίζονται στην προθυμία των κρατών να δεχθούν τις ειδικές αυτές ρυθμίσεις, χωρίς όμως να αντλούν τη νομική τους βάση από τη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας ή από το εθνικό διεθνές δίκαιο[16]. Αντίθετα, οι ΙΕΘΠ μπορούν να στοιχειοθετηθούν εάν υπάρχει μια αναγνωρίσιμη στο διεθνές δίκαιο νομική βάση[17].

Τόσο οι ΙΕΘΠ όσο και οι Ε.Π.Χ. προσφέρουν τη δυνατότητα στα παράκτια κράτη να ασκήσουν μία διευρυμένη νομοθετική δικαιοδοσία στην ΑΟΖ αλλά και στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Όπως φάνηκε όμως, δεν αποτελούν ικανοποιητικές λύσεις. Οι μεν Ε.Π.Χ. που έχουν στοιχειοθετηθεί μονομερώς δεν λύνουν τα προβλήματα που υπάρχουν και στη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας, οι δε ΙΕΘΠ στοιχειοθετούνται μεν εκτός του πλαισίου της Σύμβασης αλλά δίχως -τουλάχιστον θεωρητικά- να αποκλίνουν από τις επιταγές της[18]. Επιπλέον οι ΙΕΘΠ φαίνεται ότι λειτουργούν στο πλαίσιο μιας συναίνεσης που δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι θα προκύπτει για όλες τις

προτεινόμενες περιοχές.

III. Μονομερής δράση: η Οδηγία 2005/35

Αρκετά κράτη, κρίνοντας ότι η σύσταση των Ε.Π.Χ. και των Ι.Ε.Θ.Π. είτε είναι δύσκολο να επιτευχθεί είτε δεν καλύπτει τη διεύρυνση της δικαιοδοσίας που επιθυμούν, έχουν στραφεί σε μονομερή δράση. Τα κράτη, σε αρκετές περιπτώσεις, έχουν υιοθετήσει νόμους για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, οι οποίοι αντιβαίνουν στις διατάξεις της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας.

Οι Η.Π.Α μετά το ατύχημα του *Exxon Valdez*[\[19\]](#), το οποίο ρύπανε ένα μεγάλο τμήμα του *Prince William Sound* στην Αλάσκα, προχώρησαν στην σύσταση του *Oil Pollution Act* (O.P.A.)[\[20\]](#). Με αυτόν το νόμο προσπάθησαν να δημιουργήσουν ένα κανονιστικό πλαίσιο μέσω του οποίου θα αντιμετώπιζαν το ζήτημα της ρύπανσης από πετρέλαιο. Το O.P.A. περιέχει ρυθμίσεις οι οποίες είναι, αρκετές φορές, αυστηρότερες από αυτές που προβλέπει το διεθνές δίκαιο[\[21\]](#). Ο λόγος για αυτήν την απόκλιση δεν είναι άλλος από την προσπάθεια των Η.Π.Α. να υπερβούν τους περιορισμούς του διεθνούς δικαίου, εξασφαλίζοντας έτσι ένα νομοθετικό πλαίσιο το οποίο θα καλύπτει καλύτερα την ανάγκη για εντονότερη περιβαλλοντική προστασία. Όπως οι Η.Π.Α. έτσι και ο Καναδάς υιοθέτησε το *Arctic Pollution Prevention Waters Act*[\[22\]](#) το 1970, προσπαθώντας να προστατεύσει τις οικολογικά ευαίσθητες αρκτικές περιοχές. Αυτός ο νόμος όταν υιοθετήθηκε υπερέβαινε τα επιτρεπόμενα από το δίκαιο της θάλασσας όρια άσκησης νομοθετικής εξουσίας[\[23\]](#). Η προστασία των αρκτικών περιοχών εκτεινόταν σε μια απόσταση 100 μιλίων από τις ακτές του Καναδά. Η περιοχή αυτή αργότερα συμπεριλήφθηκε στην ΑΟΖ του Καναδά [\[24\]](#). Το ενδιαφέρον στοιχείο και στις δύο αυτές περιπτώσεις είναι ότι τα κράτη βασίστηκαν στην ίδια αιτιολόγηση. Οι Η.Π.Α και ο Καναδάς βάσισαν την υιοθέτηση αυστηρότερων νομικών πλαισίων στην αρχή της προστασίας (*protective principle*)[\[25\]](#).

Εκτός από τις Η.Π.Α και τον Καναδά, μονομερή δράση προς την ίδια κατεύθυνση ανέπτυξε και η Ε.Κ.[\[26\]](#), κυρίως μετά το ατύχημα του *Erika*[\[27\]](#). Η Κοινότητα, έλαβε

μέτρα προκειμένου να προλάβει τέτοιου είδους περιστατικά. Το πρώτο[28] πακέτο νομικών ρυθμίσεων εκδόθηκε το Μάρτιο του 2000, ενώ το δεύτερο[29] το Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου. Τα δύο πακέτα περιέχουν οδηγίες και κανονισμούς με στόχο την καλύτερη αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο στη θάλασσα[30]. Σε αρκετά σημεία, τα δύο πακέτα του Erika δημιουργούσαν ένα αυστηρότερο πλαίσιο από αυτό που προέβλεπαν τα διεθνή κείμενα για τη ρύπανση στη θάλασσα[31].

Μία τάση προς την ίδια κατεύθυνση έκανε την εμφάνισή της στο Κοινοτικό δίκαιο πολύ πιο πρόσφατα μετά από το ατύχημα του *Prestige*[32]. Ειδικότερα, η Ε.Κ. αντιδρώντας σε αυτό ακριβώς το ατύχημα εξέδωσε την οδηγία 2005/35[33] σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις[34]. Ο στόχος της Ε.Κ. είναι προφανής. Κρίνοντας ότι τα κράτη μέλη της δεν προστατεύονται όσο θα έπρεπε από το διεθνές κανονιστικό πλαίσιο, η Ε.Κ. προσπαθεί να διευρύνει τη νομοθετική δικαιοδοσία τους προκειμένου τα κράτη μέλη να μπορούν να ασκήσουν καλύτερο προληπτικό έλεγχο και να λάβουν πιο αποτελεσματικά κατασταλτικά και αποκαταστατικά μέτρα σε περίπτωση ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η κατεύθυνση της Οδηγίας φαίνεται ήδη από το προοίμιό της όπου το διεθνές καθεστώς για την αστική ευθύνη και αποζημίωση για τη ρύπανση από πετρέλαιο κρίνεται ως ανεπαρκές και η εφαρμογή της MARPOL (που είναι η κύρια σύμβαση που ρυθμίζει το προληπτικό και κυρωτικό καθεστώς για τις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών) θεωρείται προβληματική[35].

Η Οδηγία στο άρθρο 3(1) ορίζει το γεωγραφικό χώρο στον οποίο εφαρμόζεται[36], ενώ στη δεύτερη παράγραφο του ίδιου άρθρου ορίζει τις δραστηριότητες τις οποίες καλύπτει που δεν είναι άλλες από τις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από οποιοδήποτε πλοίο. Τα δύο επόμενα άρθρα είναι και τα πλέον σημαντικά, διότι εκεί αποκαλύπτονται σημαντικές αποκλίσεις τόσο από τη MARPOL όσο και από τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας. Αυτές οι αποκλίσεις φαίνεται ότι δημιουργούν ένα αυστηρότερο καθεστώς από τις προαναφερθείσες συμβάσεις με τρεις τρόπους.

Στο άρθρο 4 στοιχειοθετείται το είδος της ευθύνης του πλοιοκτήτη και του πλοιάρχου, κρίνοντάς τους ως υπαίτιους ακόμη και αν έδρασαν με αμέλεια κατά τη διαδικασία απόρριψης ρυπογόνων ουσιών. Το γεγονός ότι προκειμένου να στοιχειοθετηθεί η υπαιτιότητα για την απόρριψη ρυπογόνων ουσιών αρκεί η αμέλεια

να οδηγεί σε μια σύγκρουση με τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας και πιο συγκεκριμένα με το άρθρο που αφορά στην αβλαβή διέλευση. Το άρθρο 19 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας προβλέπει ότι η διέλευση παύει να είναι αβλαβής, εφόσον προκύπτει σοβαρή και εσκεμμένη ρύπανση. Η υιοθέτηση από την Οδηγία της αμέλειας ως μέτρου ευθύνης φαίνεται να διαφοροποιεί το δικαίωμα στην αβλαβή διέλευση, όπως αυτό διατυπώνεται στη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας. Επομένως, η ΕΚ φαίνεται ότι δημιουργεί ένα αυστηρότερο πλαίσιο ελέγχου της ρύπανσης διευρύνοντας τη δικαιοδοσία της πέραν του ορίου που θέτει η Σύμβαση.

Εκτός όμως από τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, το άρθρο 4 της Οδηγίας φαίνεται να προσκρούει και στις ρυθμίσεις της MARPOL. Η MARPOL προβλέπει κυρώσεις, μόνο εάν ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης έδρασαν με δόλο ή βαρεία αμέλεια σε δύο περιπτώσεις. Πρώτον, στην περίπτωση όπου η απόρριψη είναι επακόλουθο βλάβης στις μηχανές του πλοίου, και δεύτερον στην περίπτωση όπου η απόρριψη είναι αναγκαία για τη διάσωση της ανθρώπινης ζωής ή για την ασφάλεια του πλοίου^[37]. Το άρθρο 5 της Οδηγίας αναφέρεται στις περιπτώσεις όπου δεν εφαρμόζεται το άρθρο 4. Στη δεύτερή του παράγραφο καθορίζονται οι εξαιρέσεις στο άρθρο 4 ως προς τις απορρίψεις στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, στην ανοιχτή θάλασσα και στα διεθνή στενά. Σε αυτήν την παράγραφο διευρύνει τον κύκλο των πιθανώς υπαιτίων, πέρα από τον πλοιοκτήτη και τον πλοίαρχο, αφήνοντας ανοιχτό το ενδεχόμενο να κριθούν και άλλα πρόσωπα ως υπαίτιοι για την απόρριψη. Πιο συγκεκριμένα, το άρθρο ορίζει ότι η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών δεν αντιμετωπίζεται ως παράβαση για τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο ή το πλήρωμα, όταν αυτό ενεργεί υπό την ευθύνη του πλοίαρχου, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπει η MARPOL στους κανονισμούς 11 και 6 των Παραρτημάτων I και II αντίστοιχα. Αυτό ενδεχομένως σημαίνει ότι σε αυτήν την περίπτωση μπορούν να κριθούν υπαίτια για την απόρριψη πρόσωπα εκτός από αυτά που απαριθμούνται στο άρθρο.

Iv. Intertanko

Η Οδηγία 2005/35 φαίνεται ότι αποτελεί μια προσπάθεια της Ε.Κ να διευρύνει τη νομοθετική δικαιοδοσία της πέρα από το πλαίσιο που καθορίζεται από τη Σύμβαση Δ.Θ και κατ' επέκταση και από το πλαίσιο της MARPOL. Όπως ήταν αναμενόμενο, μια τέτοια αλλαγή προκάλεσε την αντίδραση ορισμένων σημαντικών παραγόντων της διεθνούς ναυτιλίας. Ήδη η Intertanko (που ελέγχει το 80% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων) μαζί με άλλους σημαντικούς φορείς (Intercargo, Greek shipping co-operation committee, Lloyd's register, International salvage union) προσέφυγαν στα αγγλικά δικαστήρια κατά του Υπουργού Μεταφορών, βάλλοντας κατά της Οδηγίας ακριβώς για αυτές τις αποκλίσεις από το διεθνές σύστημα οι οποίες κατά την άποψή τους διαταράσσουν τις ισορροπίες στη διεθνή ναυτιλία[38].

Τα τέσσερα σημεία στα οποία εστιάζει η προσφυγή αναφέρονται στις διατάξεις τις Οδηγίας που φαίνεται να αντιβαίνουν τόσο στις διατάξεις της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας όσο και σε αυτές της MARPOL[39]. Οι προσφεύγοντες αμφισβητούν τη δικαιοδοσία της Ε.Κ. να νομοθετήσει με τον τρόπο που το έπραξε στην Οδηγία. Τα ερωτήματα που θέτουν είναι τα εξής:

Πρώτον, εάν είναι νόμιμο να νομοθετήσει η Ε.Κ. ανεξάρτητα από τις διατάξεις της MARPOL για πλοία τρίτων κρατών στην ανοιχτή θάλασσα, στην ΑΟΖ ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη.

Δεύτερον, εάν το κριτήριο της βαρείας αμέλειας που υιοθετεί η Οδηγία παραβιάζει το δικαίωμα στην αβλαβή διέλευση.

Τέλος, εάν το κριτήριο της βαρείας αμέλειας συνάδει με την απαιτούμενη ασφάλεια δικαίου και την υποχρέωση να αιτιολογηθεί η Οδηγία. Το Αγγλικό δικαστήριο παρέπεμψε το ζήτημα στο Δ.Ε.Κ., του οποίου η απόφαση εκκρεμεί. Η απόφαση του ΔΕΚ έχει ιδιαίτερη σημασία αφού θα φανεί εάν επί της ουσίας εγκρίνει τη μονομερή διεύρυνση της δικαιοδοσίας όπως αυτή επιχειρήθηκε από την Ε.Κ.

Αξίζει να αναφερθεί ότι αυτή δεν είναι η πρώτη φορά που η Intertanko προσφεύγει στα δικαστήρια, κάνοντας μια απόπειρα να διασφαλίσει το *status quo* του διεθνούς περιβαλλοντικού δικαίου όπως αυτό εφαρμόζεται από τις συμβάσεις για τη ρύπανση της θάλασσας. Το ίδιο είχε πράξει και στα δικαστήρια της πολιτείας της Washington, απαιτώντας την εναρμόνιση των νόμων της τελευταίας με το πιο χαλαρό

ομοσπονδιακό νομοθετικό πλαίσιο που προέβλεπαν τόσο το Oil Pollution Act όσο και οι διεθνείς συμβάσεις. Η πολιτεία της Washington, στηριζόμενη στο Oil Pollution Act, είχε υιοθετήσει μια σειρά από κανονισμούς ναυσιπλοΐας με στόχο την βελτίωση του νομικού πλαισίου προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος[40]. Πρόκειται για μια κίνηση στην οποία προέβησαν σχεδόν όλες οι παράκτιες πολιτείες των Η.Π.Α., προχωρώντας στη λήψη αυστηρότερων μέτρων από αυτά που προέβλεπε το O.P.A.[41]. Οι κανονισμοί της Washington υιοθετούσαν το γενικό κριτήριο της *Best Achievable Protection* και περιείχαν λεπτομερείς ρυθμίσεις για μια σειρά από ζητήματα που αφορούσαν στη λειτουργία του πλοίου[42].

Το 1996 η Intertanko προσέφυγε στο Πολιτειακό Δικαστήριο της Washington προκειμένου να επιτύχει την ακύρωση ενός μέρους αυτών των κανονισμών[43]. Η βάση των ισχυρισμών της Intertanko ήταν ότι οι κανονισμοί της Washington ενέπιπταν σε ένα νομοθετικό πεδίο το οποίο είχε ήδη καλύψει το ομοσπονδιακό δίκαιο. Τόσο το πολιτειακό δικαστήριο όσο και το Ομοσπονδιακό Εφετείο[44], στο οποίο προσέφυγε αργότερα η Intertanko, έκριναν ότι οι περισσότεροι κανονισμοί της Washington δεν αποτελούσαν παραβίαση της διακριτικής ευχέρειας που επέτρεπε το Oil Pollution Act[45]. Ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον στοιχείο είναι ότι η κυβέρνηση των Η.Π.Α. μέσω του Γενικού Εισαγγελέα προσπάθησε να παρέμβει στη δίκη στο Εφετείο. Ο Γενικός Εισαγγελέας υποστήριξε ότι οι κανονισμοί της Washington αντιβαίνουν τόσο στον κανόνα περί αβλαβούς διέλευσης όσο και σε διεθνείς συμβατικούς κανόνες που δεσμεύουν τις Η.Π.Α.[46]. Παρά το γεγονός ότι το Δικαστήριο δεν εξέτασε τους ισχυρισμούς του Γενικού Εισαγγελέα, φρόντισε να σημειώσει ότι οι Πολιτείες δεν δικαιούνται να παρακάμπτουν τις υποχρεώσεις που έχουν αναλάβει οι Η.Π.Α. σε διεθνές επίπεδο[47]. Ωστόσο, οι υποχρεώσεις αυτές θέτουν μόνο *minimum standards* και ως εκ τούτου σε ορισμένες περιπτώσεις υπάρχει ανάγκη για αυστηρότερα μέτρα[48].

Η Intertanko, αδυνατώντας να επιτύχει το επιθυμητό αποτέλεσμα στο Εφετείο, προσέφυγε στο Ανώτατο Δικαστήριο[49]. Το Ανώτατο Δικαστήριο ανέτρεψε τις προηγούμενες αποφάσεις κρίνοντας ότι η πολιτεία της Washington είχε υπερβεί το όριο της διακριτικής ευχέρειας που προβλεπόταν από το O.P.A.[50]. Πιο συγκεκριμένα το Ανώτατο Δικαστήριο, αφού προέβη σε μια ανασκόπηση της νομολογίας του σχετικά με το ζήτημα, κατέληξε ότι η διάταξη του O.P.A. αφορά μόνο στη δυνατότητα της πολιτείας να ασκήσει τη νομοθετική της δικαιοδοσία σε θέματα που αφορούν την

ευθύνη για τη ρύπανση και την αποκατάστασή της. Οι κανονισμοί της Washington όμως επεκτείνονταν και σε τεχνικά ζητήματα τα οποία καλύπτονται επαρκώς από την ομοσπονδιακή νομοθεσία και συγκεκριμένα από το Port and Waterways Safety Act[51]. Επομένως, η διάταξη του O.P.A που αφορά στη δυνατότητα της πολιτείας να λάβει επιπλέον μέτρα θα πρέπει να περιοριστεί μόνο στο ζήτημα της ευθύνης και της αποκατάστασης[52]. Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι όπως και το Ομοσπονδιακό Εφετείο έτσι και το Ανώτατο Δικαστήριο φρόντισε να παρακάμψει την επιχειρηματολογία του Γενικού Εισαγγελέα ως προς τη διεθνή διάσταση της υπόθεσης[53].

V. Παρατηρήσεις

Οι υποθέσεις της Intertanko στις Η.Π.Α. και τώρα στην Ε.Κ. αποτελούν μια ακόμη επιβεβαίωση ότι στο δίκαιο της θάλασσας υπάρχει μια σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ των κρατών σημαίας και των παράκτιων κρατών. Αυτή η σύγκρουση πολλές φορές καταλήγει σε αγώνα για τη διεύρυνση ή τον περιορισμό της δικαιοδοσίας (τόσο της νομοθετικής δικαιοδοσίας όσο και της δικαιοδοσίας εκτέλεσης) των κρατών. Η απόφαση του Δ.Ε.Κ. αναμένεται λοιπόν με εξαιρετικό ενδιαφέρον, αφού θα σηματοδοτήσει σε μεγάλο βαθμό την κατεύθυνση που θα ακολουθήσει η Ε.Κ. στο συγκεκριμένο ζήτημα. Εάν το Δ.Ε.Κ. κρίνει ότι η Οδηγία της Ε.Κ. δεν αντιβαίνει στις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει η Κοινότητα σε διεθνές επίπεδο, τότε θα πρόκειται για μια επιβεβαίωση και επιβράβευση της μονομερούς επέκτασης της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους. Όσο επιθυμητή όμως είναι η διεύρυνση της δικαιοδοσίας ως προς τη βελτίωση του ελέγχου της θαλάσσιας ρύπανσης, άλλο τόσο είναι και η ομοιομορφία του δικαίου που καλύπτει αυτό το πεδίο.

Τα κράτη που θέλουν να επεκτείνουν την νομοθετική τους δικαιοδοσία αντιμετωπίζουν όπως φαίνεται αρκετές δυσκολίες. Αυτό συμβαίνει τόσο σε πρακτικό όσο και σε θεωρητικό επίπεδο. Σε πρακτικό επίπεδο σημαντικοί φορείς της διεθνούς ναυτιλίας προσπαθούν –όπως φαίνεται ξεκάθαρα από τις υποθέσεις της *Intertanko* - να διασφαλίσουν τα συμφέροντά τους προσφεύγοντας στα δικαστήρια. Σε θεωρητικό

επίπεδο είναι δύσκολο για τα κράτη να βρουν επαρκή νομική βάση για αυτήν την επέκταση. Παρά το γεγονός ότι υπάρχει μια αυξανόμενη τάση των κρατών να νομοθετούν πέραν του πλαισίου της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, τόσο στην αιγιαλίτιδα ζώνη όσο και στην ΑΟΖ, ο ισχυρισμός ότι αυτή η τάση μπορεί να αποκρυσταλλωθεί σε κανόνα του διεθνούς εθιμικού δικαίου είναι μάλλον ακραίος [54]. Επίσης, η ασάφεια των κανόνων το εθιμικού διεθνούς δικαίου ως προς το διεθνές δίκαιο περιβάλλοντος είναι μάλλον αποτρεπτικός παράγοντας. Πέραν τούτου είναι δύσκολο να ερμηνευθεί η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας με ένα τρόπο που να καλύπτει την επέκταση της δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών. Η δυσκολία αυτή γίνεται προφανής εάν αναλογιστεί κανείς ότι η Σύμβαση αυτή υιοθετήθηκε κατόπιν πολλών συμβιβασμών από όλα τα μέρη προκειμένου να καταλήξουν σε μια μάλλον εύθραυστη ισορροπία όσον αφορά στον επιμερισμό της δικαιοδοσίας. Παρ' όλα αυτά νομική βάση για την υιοθέτηση αυστηρότερων κανόνων ενδεχομένως να υπάρχει στη θεωρία και στην πρακτική περί δικαιοδοσίας των κρατών. Οι Η.Π.Α. και ο Καναδάς επικαλέστηκαν την αρχή της προστασίας (*protective principle*) προκειμένου να αιτιολογήσουν τις διαφορές μεταξύ των επιταγών του δικαίου της θάλασσας και της εθνικής νομοθεσίας τους. Σε κάθε περίπτωση όμως αυτή η λύση δεν παύει να αποτελεί μια ακόμη έκφανση της μονομερούς αντιμετώπισης του προβλήματος.

Όποια κι αν είναι η απόφαση του Δ.Ε.Κ., στο ζήτημα της διεύρυνσης της δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών ως προς το πρόβλημα της ρύπανσης τόσο της ΑΟΖ όσο και της αιγιαλίτιδας ζώνης, η σύγκρουση των συμφερόντων των παράκτιων κρατών και των κρατών σημαίας θα παραμείνει. Εάν δεν υπάρξει μια έξαρση στην πρακτική των κρατών προς αυτήν την κατεύθυνση της διεύρυνσης της δικαιοδοσίας, έτσι ώστε να αναδυθεί ένας νέος κανόνας του διεθνούς δικαίου, ο Ι.Μ.Ο. και οι ΙΕΘΠ αποτελούν την καλύτερη λύση. Τόσο γιατί η διεύρυνση της δικαιοδοσίας γίνεται στο πλαίσιο του πλέον αρμόδιου διεθνούς οργανισμού όσο γιατί η διαδικασία προϋποθέτει τη συναίνεση των ενδιαφερομένων μερών. Φαίνεται όμως ότι υπάρχει μια ευρύτερη ανάγκη για την επαναδιαπραγμάτευση των ορίων της δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών, η οποία κάποια στιγμή θα πρέπει να απασχολήσει σοβαρά τη διεθνή κοινότητα. Σε κάθε περίπτωση όμως δεν μπορεί κανείς να απαξιώσει τις εύλογες ανησυχίες των παράκτιων κρατών για το επίπεδο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ως προς τις δυνατότητες που τους παρέχει το διεθνές δίκαιο για αυτόν το σκοπό. Επομένως, προσπάθειες όπως αυτή που γίνεται μέσω της Οδηγίας 2005/35 θα πρέπει να θα πρέπει να δημιουργούν προβληματισμό περισσότερο για την

ποιότητα και τις δυνατότητες του διεθνούς περιβαλλοντικού δικαίου και του δικαίου της θάλασσας και λιγότερο για την ασυμβατότητα του κοινοτικού δικαίου με το προβληματικό διεθνές κανονιστικό πλαίσιο.

Το κείμενο αποτελεί παρέμβαση στο Συνέδριο με θέμα: «Το διεθνές και ευρωπαϊκό δίκαιο του περιβάλλοντος και η Ελλάδα» που διοργάνωσε στην Αθήνα το Ίδρυμα Μαραγκοπούλου για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου και το Τμήμα Νομικής του Πανεπιστημίου Αθηνών στις 5-7 Ιουνίου 2007.

[1] Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982, 1833 UNTS 3.

[2] Ο αρμόδιος διεθνής οργανισμός που αναφέρεται στη Σύμβαση είναι ο Ι.Μ.Ο, όπως μπορεί να συμπεράνει κανείς -μεταξύ άλλων- και από τη χρήση του ενικού αριθμού στο άρθρο 211. (States acting through the competent international organization).

[3] Βλ. Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, άρθρο 21(2).

[4] Βλ. *Barbara Kwiatkowska*, The 200 mile Exclusive Economic Zone in the new law of the sea, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht/Boston/London, 1989, σ. 172, *Daniel Bodansky*, Protecting the marine environment from vessel-source pollution: UNCLOS III and beyond, 18 Ecology Law Quarterly, 1991, σ. 754

[5] Βλ. *Alan Tan Khee Jin*, Reconciling the maritime and coastal state interests, 1 Singapore Journal of International and Comparative Law, 1997, σ. 369.

[6] Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978, 1340 UNTS 61.

[7] Βλ. *Kari Hakapää*, Foreign ships in vulnerable waters: Coastal jurisdiction over vessel-source pollution with special reference to the Baltic Sea, 33 International Journal of Legal Information, 2005, σ. 262.

[8] Βλ. *Maria Gavouneli*, Functional jurisdiction in the law of the sea, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston, 2008, σ. 72.

[9] Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η διαδικασία αυτή είναι εξαιρετικά περίπλοκη και τα αποτελέσματα που μπορεί να επιφέρει σε πρακτικό επίπεδο είναι αμφιβόλου αξίας στην προσπάθεια των κρατών να ελέγξουν τη ρύπανση στην ΑΟΖ.

[10] Βλ. *Christopher P. Mooradian*, Protecting "sovereign rights": The case for increased coastal state jurisdiction over vessel-source pollution in the exclusive economic zone, 82 *Boston University Law Review*, 2002, σ. 803.

[11] Οι Οδηγίες που εξέδωσε ο Ι.Μ.Ο το 2005 περιέχουν μία μόνο ρητή αναφορά στη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας και συγκεκριμένα στην παράγραφο 7.4.2.1(a)(iii), όπου προβλέπονται οι κατηγορίες των Συναφών Προστατευτικών Μέτρων (*Associated Protective Measures*). Η λήψη τέτοιων μέτρων αποτελεί προϋπόθεση για τη θέσπιση ΙΕΘΠ από τον Ι.Μ.Ο. Οι κανονισμοί του περιέχουν τρεις κατηγορίες μέτρων. Η πρώτη αναφέρεται σε μέτρα που ήδη υπάρχουν σε κάποιο νομοθετικό κείμενο, ενώ η δεύτερη σε μέτρα που δεν υπάρχουν αλλά θα έπρεπε να θεσπιστούν και εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Ι.Μ.Ο. Η τρίτη κατηγορία είναι αυτή των μέτρων που προβλέπονται από τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας. Βλ. *Gavouneli*, όπ.π. (σημ. 8), σ. 78.

[12] Βλ. *Nihan Ünlü*, Particularly sensitive areas: Past, present and future, διαθέσιμο στο

[13] *Ibid.*

[14] *Ibid.*

[15] Βλ. *Nihan Ünlü*, όπ.π. (σημ. 12).

[16] Βλ. *M. Gavouneli*, όπ.π. (σημ. 8), σ. 77-79.

[17] *Id.* σ. 77, *Louise de La Fayette*, The Marine Environment Protection Committee: The conjunction of the law of the sea and international environmental law, 16 *International Journal of Marine and Coastal Law*, 2001, σ. 186.

[18] Βλ. *M. Gavouneli*, όπ.π. (σημ. 8), σ. 78.

[19] Το 1989 το Εχχον Valdez βυθίστηκε στην Αλάσκα, προκαλώντας τεράστια οικολογική καταστροφή. Οι επιπτώσεις αυτού του ατυχήματος ήταν πολύ σοβαρές και διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στο σχεδιασμό της περιβαλλοντικής πολιτικής των Η.Π.Α.

[20] Oil Pollution Act, 33 U.S.C §2701 (1994). Εκτός από το Ο.Ρ.Α το ατύχημα του Εχχον Valdez υπήρξε και η αιτία να αναπτυχθεί μια περίπλοκη και μακρόχρονη

δικαστική διαμάχη, η οποία παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον. Βλ. *Robert E. Jenkins/Jill Watry Kastner*, Running aground in a sea of complex litigation: A case comment on the Exxon Valdez litigation, 18 *UCLA Journal of Environmental Law and Policy*, 1999-2001, σ. 151 επ.

[21] Μία ενδελεχής ανάλυση του O.P.A υπάρχει στο *Wu Chao*, Pollution from the carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation, Kluwer Law International, 1996, σ. 216-276. Για την άποψη ότι το O.P.A υστερεί σε σχέση με τις διεθνείς συμβάσεις για τη ρύπανση από πετρέλαιο βλ. *Jaclyn A. Zimmermann*, Inadequacies of the Oil Pollution Act of 1990: Why the United States should adopt the Convention on Civil Liability, 23 *Fordham International Law Journal*, 1999-2000, σ. 1499 επ.

[22] Arctic Waters Pollution Prevention Act, R.S.C ch. A-12 (1993).

[23] Βλ. *Richard B. Bilder*, The Canadian Arctic Waters Pollution Prevention Act: New stresses on the law of the sea, 69 *Michigan Law Review*, 1970-1971, σ. 1-54.

[24] Βλ. *M. Gavouneli*, όπ.π. (σημ. 8), σ. 31.

[25] Βλ. *Ch. Mooradian*, όπ.π. (σημ. 10), σ. 781, *M. Gavouneli*, όπ.π. (σημ. 8), σ. 31-32. Σύμφωνα με την αρχή της προστασίας το κράτος μπορεί να ασκήσει τη δικαιοδοσία του σε περιπτώσεις όπου απειλούνται ζωτικής σημασίας συμφέροντά του. Φαίνεται ότι, ενώ δεν υπάρχει μια κλειστή κατηγορία συμφερόντων που μπορούν να επικαλεστούν τα κράτη προκειμένου να ασκήσουν τη δικαιοδοσία τους σύμφωνα με αυτήν την αρχή, είναι όμως και εξαιρετικά δύσκολο να επεκταθεί η υπάρχουσα. Βλ. *Vaughan Lowe*, Jurisdiction, στο *Malcolm D. Evans* (Ed.), *International Law*, 2d Edition, Oxford University Press, 2006, σ. 347-348.

[26] Εκτός από την ίδια την Ε.Κ μονομερή δράση έλαβαν και κράτη μέλη της όπως η Γαλλία και η Γερμανία. Βλ. *Erik Franckx*, Coastal state jurisdiction with respect to marine pollution-Some recent developments and future challenges, 10 *International Journal of Marine and Coastal Law*, 1995, σ. 260-262.

[27] Το Erika βυθίστηκε το 1999 στη Βρετάνη ρυπαίνοντας την ακτογραμμή σε μήκος 400 χιλιομέτρων. Βλ. *International Oil Pollution Fund*, Annual Report 2006, [σ. 82.](#)

[28] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών πετρελαίου, COM (2000) 142 Τελικό.

[29] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με το δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά

το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου ERIKA, COM (2000) 802 Τελικό.

[30] Βλ. *Malgorzata Anna Nesterowicz*, European Union legal measures in response to the oil pollution of the sea, 29 *Tulane Maritime Law Journal*, 2004-2005, σ. 33-37.

[31] *Id.*, σ. 44.

[32] Το Prestige, που βυθίστηκε το 2002 στις ακτές της Γαλικίας, ρύπανε τόσο την Ισπανική όσο και τη Γαλλική ακτογραμμή. Λόγω του είδους του φορτίου του η ρύπανση εξαπλώθηκε και έφτασε μέχρι τις Αγγλικές ακτές. Βλ. *International Oil Pollution Fund*, Annual Report 2006, σ. 101-102.

[33] Οδηγία 2005/35 ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις.

[34] Πρέπει να σημειωθεί ότι το ΔΕΚ έχει ήδη εκδώσει δύο αποφάσεις σχετικές με την οδηγία 2005/35. Στην πρώτη απόφαση (Commission v. Council, C-176/03) η Επιτροπή προσέφυγε στο ΔΕΚ προκειμένου να επιτύχει την ακύρωση της απόφασης πλαισίου του Συμβουλίου (Council Framework Decision) 2003/80/JHA της 27ης Ιανουαρίου του 2003, η οποία προέβλεπε ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση πρόκλησης αδικημάτων σχετικών με την προστασία του περιβάλλοντος. Το ΔΕΚ έκρινε ότι το Συμβούλιο κακώς στήριξε την απόφασή του στον Τρίτο Πυλώνα και επομένως η απόφαση ήταν άκυρη. Συνέχισε τονίζοντας ότι, όταν απαιτούνται ποινικές κυρώσεις για την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου, η σωστή νομική βάση είναι ο Πρώτος Πυλώνας και το άρθρο 175 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Βλ. Commission Communication to the European Parliament and the Council on the implications of the Court's judgment of 13 September 2005 (Case C 176/03 Commission v Council) [COM(2005) 583 final - Not published in the Official Journal]. Η δεύτερη απόφαση του ΔΕΚ (Case C-440/05 Commission v. Council) επιβεβαιώνει την πρώτη, με μία διαφορά. Το Δικαστήριο έκρινε ότι η επιλογή του είδους και του ύψους των ποινών βρίσκεται στην αρμοδιότητα των κρατών και όχι της κοινότητας. Βλ. Παράγραφο 70, Case C-440/05 Commission v. Council.

[35] Βλ. Οδηγία 2005/35 Ε.Κ, Προοίμιο, παρ. 3: «Τα ουσιώδη πρότυπα για τις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από τα πλοία σε όλα τα κράτη μέλη βασίζονται στη σύμβαση Marpol 73/78. Ωστόσο, πάρα πολλά πλοία που διαπλέουν τα κοινοτικά ύδατα αγνοούν καθημερινά τους κανόνες αυτούς χωρίς να λαμβάνονται διορθωτικά μέτρα.» Στην έβδομη παράγραφο το Προοίμιο της Οδηγίας αναφέρει: «Ούτε το διεθνές καθεστώς για την αστική ευθύνη και αποζημίωση λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο, ούτε το καθεστώς που αφορά τη ρύπανση από άλλες επικίνδυνες ή επιβλαβείς ουσίες παράγουν επαρκώς αποτρεπτικά αποτελέσματα ώστε να αποθαρρύνουν τα μέρη τα

οποία συμμετέχουν στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων από πρακτικές που δεν ανταποκρίνονται στα ισχύοντα πρότυπα».

[36] Η Οδηγία βρίσκει εφαρμογή στα εσωτερικά ύδατα, στα χωρικά ύδατα, στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, στην ΑΟΖ και στην ανοικτή θάλασσα.

[37] Ο κανονισμός 11 του Πρώτου Παραρτήματος της Σύμβασης και ο Κανονισμός 6 του Δεύτερου Παραρτήματος ρυθμίζουν τις εξαιρέσεις στην εφαρμογή των Κανονισμών 9 και 10 του Πρώτου Παραρτήματος και 5 του Δεύτερου Παραρτήματος. Προβλέπουν ότι οι τελευταίοι δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση όπου η απόρριψη προκύπτει είτε από βλάβη είτε κατά την προσπάθεια διάσωσης ανθρώπινης ζωής ή εξασφάλισης της ασφάλειας του πλοίου. Αυτές οι εξαιρέσεις δεν ισχύουν, σύμφωνα με τους Κανονισμούς 11(β) και 6(β) εάν: “[...] the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result”.

[38] *Intertanko & Ors, R (on the application of) v Secretary of State for Transport* [2006] EWHC 1577 (Admin). Εφεξής: R (*Intertanko & Ors*).

[39] Βλ. R (*Intertanko & Ors*), παρ. 27.

[40] Wash.Rev.Code. Ann § 88.46.010(2) (West 1996).

[41] Βλ. *Daniel G. Rauh*, State authority under the Oil Pollution Act of 1990: Federalist elixir or should the Supreme Court sink *Intertanko v. Locke?*, 24 *Tulane Maritime Law Journal*, 1999-2000, σ. 329.

[42] Το εύρος αυτών των κανονισμών είναι πραγματικά μεγάλο και εκτείνεται από τις υποχρεώσεις αναφοράς τυχόν σύγκρουσης έως το ωράριο εργασίας των μελών του πληρώματος. Βλ. *Peter J. Carney*, The International Association of Independent Tanker Owners (*Intertanko*) v. *Locke*: Do oil and state tanker regulation mix?, 5 *Ocean & Coastal Law Journal*, 2000, σ. 123 υποσημείωση 35.

[43] *International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) v. Lowry*, 947 F.Supp. 1484 (W.D. Wash. 1996)

[44] *Intertanko v. Locke*, 148 F.3d 1053 (9th Cir. 1998).

[45] Τα δύο δικαστήρια βασίστηκαν σε μια ευρεία ερμηνεία του άρθρου 1018 του O.P.A, σύμφωνα με το οποίο: Nothing in this chapter or the Act of March 3, 1851 shall- 1) affect, or be construed or interpreted as preempting, the authority of any State or

political subdivision thereof from imposing any additional liability or requirements with respect to - a)the discharge of oil or other pollution by oil within such state; or b) any removal activities in connection with such discharge. Βλ. O.P.A § 1018 U.S.C.A. §2718(a)(l)(A) (West Supp. 1999).

[46] Βλ. *Daniel Rauh*, όπ.π. (σημ. 41), σ. 333.

[47] *Id.*, σ. 334.

[48] *Id.*, σ. 335.

[49] *United States v. Locke*, 529 U.S 89, 2000 AMC 913 (2000) Διαθέσιμη στο

[50] *Id.*, σ. 24.

[51] *Id.*, σ. 15.

[52] *Id.*, σ. 25.

[53] *Id.*, σ. 10-11.

[54] Βλ. *Christopher Mooradian*, όπ.π. (σημ. 10), σ. 806.