

# **ΠΟΙΝΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ: Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2005/35/ΕΚ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ (Οκτώβριος 2009)**

**Συγγραφέας:** ΕΛΙΣΑΒΕΤ ΣΥΜΕΩΝΙΔΟΥ-ΚΑΣΤΑΝΙΔΟΥ

## **1. Εισαγωγή: το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο**

Η προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης να αντιμετωπίσει με ποινικές κυρώσεις τη ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία είναι μακρά και έχει περάσει από πολλές δοκιμασίες. Η συζήτηση ξεκίνησε το 2002, μετά το ναυάγιο του ελληνικής ιδιοκτησίας πετρελαιοφόρου Prestige, το οποίο προκάλεσε σοβαρά περιβαλλοντικά αλλά και οικονομικά προβλήματα κυρίως σε περιοχές της Γαλλίας και της Ισπανίας. Τότε, υπό την πίεση της κοινής γνώμης, τα ευρωπαϊκά όργανα θέλησαν να διατυπώσουν με τον πιο έντονο τρόπο τη βούλησή τους να αντιμετωπιστούν δυναμικά στο μέλλον τέτοιου είδους πράξεις. Οι Διεθνείς Συμβάσεις -και κυρίως η Σύμβαση Marpol, που ρυθμίζει τα θέματα της θαλάσσιας ρύπανσης- κρίθηκαν ανεπαρκείς και αποφασίστηκε ότι είναι αναγκαίο να διαμορφωθεί ένα νέο ενιαίο ευρωπαϊκό ποινικό πλαίσιο για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

Με βάση την απόφαση αυτή, η Επιτροπή ετοίμασε και κατέθεσε μέσα στο 2003 μία Πρόταση Οδηγίας, χρησιμοποιώντας ως νομική βάση το άρθρο 80 παρ. 2 της Συνθήκης ίδρυσης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΣΕΚ)[\[1\]](#), ενώ και το Συμβούλιο ετοίμασε ταυτόχρονα μία Πρόταση Απόφασης-Πλαισίου[\[2\]](#). Οδηγία και Απόφαση-Πλαίσιο υιοθετήθηκαν τελικά το καλοκαίρι του 2005 και δημοσιεύτηκαν στο ίδιο τεύχος της Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα πρέπει μάλιστα να σημειωθεί ότι η Οδηγία παραπέμπει στις ποινικές διατάξεις της Απόφασης-Πλαισίου, η οποία θεωρείται έτσι συμπλήρωμά της[\[3\]](#). Η ταυτόχρονη θέσπισή τους στηρίχθηκε στην αποδοχή της θέσης ότι ενώ η πολιτική για τις μεταφορές ανήκει στην αρμοδιότητα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (εφεξής Κοινότητας) και μπορεί επομένως να καθορίζεται με εργαλεία του πρώτου Πυλώνα, όπως είναι η Οδηγία, η προσέγγιση

των ποινικών κανόνων δεν ανήκει στην αρμοδιότητα της Κοινότητας και για το λόγο αυτό πρέπει να επιχειρείται με εργαλεία του τρίτου Πυλώνα, όπως είναι η Απόφαση-Πλαίσιο. Έγινε έτσι κατά βάση αποδεκτή η άποψη που είχαν διατυπώσει τα κράτη μέλη, ότι το ποινικό δίκαιο, ιστορικά, αποτελεί τον πυρήνα της κρατικής κυριαρχίας και δεν μπορεί να προσδιορίζεται η έκταση και το περιεχόμενό του από την Κοινότητα. Υπερκρατικά όργανα μπορούν να έχουν αρμοδιότητα στο χώρο του ποινικού δικαίου μόνον όταν ρητά αυτή έχει παραχωρηθεί. Στη ΣΕΚ τέτοια μεταβίβαση αρμοδιότητας δεν υπάρχει και για το λόγο αυτό η Κοινότητα, ενώ μπορεί να υιοθετεί όλα τα άλλα μέτρα για την άσκηση της πολιτικής της στους τομείς που της έχουν ανατεθεί, δεν μπορεί να υποδεικνύει την υιοθέτηση ποινικών κανόνων[4]. Η αρμοδιότητα αυτή μπορεί να ασκηθεί μόνο με τα εργαλεία του τρίτου Πυλώνα - στην περιορισμένη έκταση που προβλέπει η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ)- στο πλαίσιο της διακρατικής συνεργασίας, η οποία, ως γνωστόν, στηρίζεται στην αρχή της ομοφωνίας. Στο επίπεδο δηλαδή αυτό κάθε κράτος δεσμεύεται μόνο εφόσον ήδη ο εκπρόσωπός του έχει αποδεχθεί τη δέσμευση.

Η θέση αυτή δεν έγινε δεκτή από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ), το οποίο με δύο αποφάσεις -μία για το περιβάλλον[5] και μία για τη ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία[6]- δέχτηκε ότι, ενώ βεβαίως η Κοινότητα δεν έχει γενικά ποινική αρμοδιότητα, μπορεί εντούτοις να ζητά τη θέσπιση ποινικών κανόνων από τα κράτη μέλη στον τομέα προστασίας του περιβάλλοντος, όταν αυτή είναι απολύτως αναγκαία για την πραγμάτωση της πολιτικής της. Με τον τρόπο αυτό δε διευθετήθηκε απλώς μια εσωτερική υπόθεση μεταξύ των ευρωπαϊκών οργάνων, αλλά προσδιορίστηκε κυρίως η έκταση της αποφασιστικής αρμοδιότητας των κρατών μελών. Γιατί, σε αντίθεση με τις Αποφάσεις-Πλαίσια που προϋποθέτουν ομοφωνία των κρατών μελών, οι Οδηγίες υιοθετούνται ακόμα και με απλή πλειοψηφία και έτσι μπορεί τελικά ένα κράτος να υποχρεωθεί -με την απειλή μάλιστα κυρώσεων- να υιοθετήσει ποινικούς κανόνες για την τυποποίηση συγκεκριμένων συμπεριφορών, ακόμα κι όταν οι εκπρόσωποί του δεν έχουν συμφωνήσει με αυτούς. Από την άλλη πλευρά, είναι σημαντικό πάντως ότι το ΔΕΚ δεν επιτρέπει στην Επιτροπή να προσδιορίζει το είδος και το ύψος των ποινικών κυρώσεων, έχοντας κρίνει ότι τα θέματα αυτά ανήκουν κυριαρχικά στη δικαιοδοσία των κρατών μελών. Τέλος, για την υιοθέτηση μιας Οδηγίας στο πλαίσιο άσκησης της περιβαλλοντικής πολιτικής κρίσιμος είναι ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Αντίθετα, οι Αποφάσεις-Πλαίσια υιοθετούνται μεν με ομοφωνία των αρμόδιων Υπουργών, ακόμα όμως και παρά τις

επιφυλάξεις που μπορεί να διατυπώνει το Κοινοβούλιο. Με τις αποφάσεις λοιπόν του ΔΕΚ ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου είναι πλέον καθοριστικής σημασίας για την αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος, κάτι που είναι βέβαια σημαντικό, αν λάβει κανείς υπόψη του ότι τα κράτη μέλη διαμορφώνουν πολλές φορές την ποινική τους πολιτική στον τομέα αυτό με γνώμονα τα στενά εθνικά τους συμφέροντα, παρά τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει η πολιτική τους στα υπόλοιπα κράτη<sup>[7]</sup>.

Με βάση τις θέσεις που διατύπωσε το ΔΕΚ, η Επιτροπή ετοίμασε και υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο μία νέα πρόταση Οδηγίας για την τροποποίηση της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ, η οποία, μετά από διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο τον Σεπτέμβριο του 2009<sup>[8]</sup>.

Το νέο νομοθετικό πλαίσιο είναι σημαντικά «φτωχότερο» από εκείνο που συμφωνήθηκε το 2005. Στο κοινοτικό δίκαιο καθορίζονται ειδικότερα οι πράξεις που πρέπει να αναχθούν σε ποινικά αδικήματα, δεν καθορίζεται όμως το είδος και το ύψος των ποινικών κυρώσεων που πρέπει να απειλούνται για τις πράξεις αυτές, όπως συνέβαινε στην Απόφαση-Πλαίσιο, όπου μάλιστα οι κυρώσεις διαβαθμίζονταν ανάλογα με την έκταση της προσβολής και το είδος της υπαιτιότητας. Δεν υπάρχουν επίσης πλέον ειδικές διατάξεις σχετικά με τα τοπικά όρια ισχύος των ποινικών νόμων. Δεν υπάρχει ούτε ένας ενιαίος ορισμός σχετικά με το περιεχόμενο της υπαιτιότητας ως προς τις περιγραφόμενες αξιόποινες πράξεις. Αυτή τη νέα τροποποιημένη Οδηγία θα πρέπει πλέον να ενσωματώσει η Ελλάδα στο εθνικό της δίκαιο μέσα σε ένα χρόνο από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## **2. Οι αναγκαίες νομοθετικές επεμβάσεις για την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ**

Παρά το γεγονός ότι το νομοθετικό πλαίσιο που έχει διαμορφωθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο δεν έχει, όπως ειπώθηκε, την αυστηρότητα εκείνου του 2005, οι αλλαγές που πρέπει να γίνουν στο ελληνικό δίκαιο, προκειμένου να ενσωματωθεί η τροποποιημένη Οδηγία 2005/35/ΔΕΥ, είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Ειδικότερα:

### *α) Το πεδίο εφαρμογής του νόμου*

Η πρώτη αλλαγή αφορά στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του νέου νόμου. Με βάση το άρθρο 3 της Οδηγίας, οι διατάξεις της εφαρμόζονται, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, σε όλες τις πράξεις που τελούνται στα εσωτερικά ύδατα, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, κατά το βαθμό που εφαρμόζεται το καθεστώς Μαγροί, στα χωρικά ύδατα, στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και υπόκεινται στο καθεστώς του πλου διέλευσης όπως ορίζεται στη Σύμβαση του Montego Bay[9], στην αποκλειστική οικονομική ζώνη και τέλος γενικά στην ανοικτή θάλασσα. Στην Οδηγία διευκρινίζεται ότι οι διατάξεις της εφαρμόζονται στους χώρους αυτούς για απορρίψεις που γίνονται από οποιοδήποτε πλοίο ανεξαρτήτως σημαίας, με εξαίρεση τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού ή άλλα πλοία κρατικής ιδιοκτησίας ή εκμετάλλευσης αποκλειστικά για κρατικούς σκοπούς.

Με τον τρόπο αυτό εν μέρει περιορίζεται το πεδίο εφαρμογής έναντι αυτού που προβλέπει η Μαγροί, οι διατάξεις της οποίας εφαρμόζονται σε όλα τα ελληνικά πλοία, οπουδήποτε και αν βρίσκονται, εν μέρει όμως ταυτόχρονα διευρύνεται, καθώς οι διατάξεις της Μαγροί εφαρμόζονται σε ξένα πλοία μόνο όταν αυτά καταπλέουν σε ελληνικό λιμένα[10].

Η διεύρυνση αυτή του πεδίου εφαρμογής, που ήδη προσανατολίζει στην αναγνώριση των πράξεων ρύπανσης ως «γνήσιων διεθνών εγκλημάτων», δηλαδή εγκλημάτων που προσβάλλουν οικουμενικές αξίες της ανθρωπότητας[11], πρέπει πλέον να μεταφερθεί και στον ελληνικό νόμο.

### *β) Η περιγραφή της αξιόποινης συμπεριφοράς*

Αλλαγή θα χρειαστεί και ως προς την περιγραφή της αξιόποινης συμπεριφοράς. Στο άρθρο 13 ν. 743/1977, όπου βρίσκεται η βασική ποινική διάταξη για τη ρύπανση της θάλασσας από πλοία, ως έγκλημα δεν περιγράφεται κάθε παράβαση των κανόνων των διεθνών συμβάσεων, αλλά μόνον εκείνη που συνεπάγεται σοβαρή ρύπανση[12]. Με τον τρόπο αυτό περιορίζεται η έκταση εφαρμογής του κυρωτικού κανόνα στις πιο βαριές μορφές προσβολής της θάλασσας, χωρίς ωστόσο να προσδιορίζεται ειδικότερα ο τρόπος με τον οποίο οριοθετούνται οι σοβαρές από τις λιγότερο σοβαρές προσβολές.

Πρόβλημα έχει επίσης δημιουργηθεί σχετικά με μορφές συμπεριφοράς που δεν τυποποιούνται στο ν. 743/1977, μπορούν όμως να υπαχθούν στο εύρος του ν. 1650/1986. Πιο συγκεκριμένα, το ερώτημα που τέθηκε είναι αν θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με το νόμο αυτό η μικρής έκτασης ρύπανση της θάλασσας, η οποία δεν μπορεί να υπαχθεί στο ν. 743, καθώς και διακεκριμένες μορφές ρύπανσης που προκαλούν σωματική βλάβη ή θάνατο ανθρώπου και αντιμετωπίζονται στο ν. 1650 με ποινές κάθειρξης, πράξεις για τις οποίες δεν υπάρχει επίσης ειδική ρύθμιση στο ν. 743. Ορθά έχει υποστηριχθεί[13] ότι με ίσες πιθανότητες θα μπορούσε να γίνει δεκτό είτε ότι ο ν. 743/1977, ως ειδικός, ρυθμίζει κατ' αποκλειστικότητα τις προσβολές του θαλάσσιου περιβάλλοντος[14], είτε και το ακριβώς αντίθετο, ότι, δηλαδή, στο μέτρο που οι ειδικές διατάξεις δεν προβλέπουν διαφορετικά, ισχύουν οι γενικοί κανόνες του ν. 1650/1986, ο οποίος έτσι λειτουργεί συμπληρωματικά[15]. Για το λόγο αυτό και έχει κριθεί αναγκαία η νομοθετική παρέμβαση που θα λύσει το θέμα, ενόψει και της ανάγκης απόλυτης σαφήνειας στο χώρο του ποινικού δικαίου[16], παρέμβαση η οποία δεν έχει ωστόσο ακόμα πραγματοποιηθεί.

Ήδη με την Οδηγία του 2005, όπως τελικά τροποποιήθηκε το 2009, το έγκλημα παίρνει μian εντελώς διαφορετική μορφή. Με βάση τα άρθρα 2 και 4 της Οδηγίας, όπως αρχικά είχε προταθεί η τροποποίησή της, σε ποινικό αδίκημα έπρεπε να αναχθεί κάθε πράξη απόρριψης ρυπογόνων ουσιών από πλοία, δηλαδή κάθε διαφυγή πετρελαίου ή επιβλαβών υγρών ουσιών που μεταφέρονται χύδην. Από τη διατύπωση που είχε επιλεγεί, ήταν σαφές ότι αρκούσε για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος οποιαδήποτε διαρροή, ανεξάρτητα από την προσβολή που προκαλούσε.

Διαφορετική θέση διατύπωσε ως προς την ένταση της ρύπανσης το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κατά την πρώτη ανάγνωση της Οδηγίας, τον Μάιο του 2009,

υιοθετώντας με μεγάλη πλειοψηφία την άποψη ότι δεν μπορεί να αποτελεί ποινικό αδίκημα κάθε απόρριψη ρυπογόνων ουσιών και ότι πρέπει να διακρίνει κανείς μεταξύ παράνομων απορρίψεων που προκαλούν υποβάθμιση του περιβάλλοντος και απορρίψεων «ήσσονος βαρύτητας», για τις οποίες είναι αρκετή η πρόβλεψη διοικητικών κυρώσεων. Με τη διάκριση αυτή το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επιχείρησε να εφαρμόσει με συνέπεια την αρχή της επικουρικότητας στο ποινικό δίκαιο, αποδεχόμενο τις ποινικές κυρώσεις μόνο για τις ιδιαίτερα σοβαρές προσβολές του περιβάλλοντος, οι οποίες πάντως, σύμφωνα με την αρχή της νομιμότητας, θα πρέπει να οριοθετηθούν με απόλυτη σαφήνεια από τις λιγότερο σοβαρές μορφές ρύπανσης, που θα αντιμετωπίζονται με διοικητικές κυρώσεις.

Η θέση αυτή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου υιοθετήθηκε τελικά και από το Συμβούλιο και ενσωματώθηκε στην τελική μορφή της τροποποιημένης Οδηγίας. Έτσι, ενώ αρχικά στο άρθρο 4 παρ. 1 της Οδηγίας αναγνωρίζεται ως «παράβαση» κάθε απόρριψη ρυπογόνων ουσιών από πλοία, περιλαμβανομένων περιπτώσεων ήσσονος σημασίας, στο άρθρο 5α παρ. 2 διευκρινίζεται ότι τα κράτη μέλη δε δεσμεύονται να αναγάγουν σε ποινικά αδικήματα πράξεις ήσσονος σημασίας, που δε συνεπάγονται «υποβάθμιση της ποιότητας του ύδατος». Στην Οδηγία δε διευκρινίζεται πάντως το περιεχόμενο της «υποβάθμισης».

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προχώρησε άλλωστε και σε μία επιπλέον πρόταση, πρωτοποριακή στη σύλληψή της για το χώρο του ποινικού δικαίου. Πρότεινε, δηλαδή, να αποτελούν ποινικό αδίκημα και οι ήσσονος σημασίας προσβολές του περιβάλλοντος όταν, συνολικά αξιολογούμενες, καταλήγουν σε υποβάθμιση της ποιότητας των υδάτων. Η πρόταση αυτή υιοθετήθηκε επίσης από το Συμβούλιο. Στο άρθρο 5α παρ. 3 της τροποποιημένης Οδηγίας ορίζεται ειδικότερα ότι ποινικό αδίκημα θεωρούνται και «οι επαναλαμβανόμενες ήσσονος σημασίας περιπτώσεις, οι οποίες όχι μεμονωμένα, αλλά σε συνδυασμό καταλήγουν σε υποβάθμιση της ποιότητας του ύδατος». Στόχος της νέας ρύθμισης είναι, όπως σημειώνεται στην Αιτιολογική Έκθεση, «να αποτραπούν μερικοί υπεύθυνοι των θαλασσιών μεταφορών, οι οποίοι στην πράξη προτιμούν να πραγματοποιούν μια παράνομη δραστηριότητα ρύπανσης, επειδή τελικά αποδεικνύεται φθηνότερη η καταβολή της διοικητικής κύρωσης από τη συμμόρφωση προς τη σχετική νομοθεσία»<sup>[17]</sup>. «Με τις συμπεριφορές αυτές, που είναι πολύ συχνές, η παλαιά αρχή του ο 'ρυπαίνων πληρώνει' μετετράπη σε 'πληρώνω για να ρυπαίνω'», αναφέρει η Αιτιολογική Έκθεση. Οι αναφορές αυτές -από

κοινού με το κείμενο της σχετικής διάταξης, όπου γίνεται λόγος για «επαναλαμβανόμενες» πράξεις, οι οποίες «συνδυαζόμενες» οδηγούν σε υποβάθμιση των υδάτων- είναι ιδιαίτερα σημαντικές για τον προσδιορισμό του περιεχομένου της αξιόποινης συμπεριφοράς. Γιατί από τα στοιχεία αυτά συνάγεται αφενός ότι πρέπει να υπάρχει μία χρονική και τοπική ενότητα των επιμέρους πράξεων και αφετέρου ότι πρέπει να υπάρχει μία «ενότητα δόλου», ένας «συνολικός σχεδιασμός» από την πλευρά του δράστη, που «ενοποιεί» κατά κάποιο τρόπο τις συγκεκριμένες πράξεις[18].

Κατά τα λοιπά, σε αντίθεση με την ακυρωθείσα Απόφαση-Πλαίσιο, η Οδηγία, ακόμα και στην τροποποιημένη της μορφή, δεν περιλαμβάνει διακεκριμένες περιπτώσεις (όπως είναι η ρύπανση που προκαλεί σημαντική ζημία στην ποιότητα των υδάτων, καταστρέφει ζωικά ή φυτικά είδη ή προκαλεί θάνατο ή βαριά σωματική βλάβη ανθρώπου). Αυτό ήταν αναμενόμενο, αφού, με βάση την απόφαση του ΔΕΚ το είδος και το ύψος των κυρώσεων, ώστε να είναι αυτές ανάλογες με την προκαλούμενη προσβολή, έχει ανατεθεί στην κυριαρχική αρμοδιότητα των κρατών μελών.

Σε κάθε περίπτωση, δράστες των εγκληματικών πράξεων, όπως ρητά προβλέπεται στο άρθρο 4 παρ. 2 της τροποποιημένης Οδηγίας, μπορούν να είναι οποιαδήποτε πρόσωπα, από τον πλοίαρχο και τον πλοιοκτήτη μέχρι τους ναύτες, τους πλοηγούς ή και τους λιμενικούς υπαλλήλους. Με τον τρόπο αυτό η Οδηγία αίρει τις αμφισβητήσεις που είχαν δημιουργηθεί στο πλαίσιο της *Magroi* σχετικά με τον κύκλο των πιθανών δραστήων των αξιόποινων πράξεων.

*γ) Οι λόγοι άρσης του αδίκου*

Ένας τρίτος σημαντικός τομέας αναγκαίων νομοθετικών παρεμβάσεων αφορά τους λόγους άρσης του αδίκου. Στο ισχύον δίκαιο, όπως έχει διαμορφωθεί από τη σύμβαση *Magroi*, θεωρούνται επιτρεπτές οι ελεγχόμενες απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών, όταν γίνονται με τους όρους που περιγράφονται αναλυτικά στους κανονισμούς των παραρτημάτων της Σύμβασης[19]. Έτσι λ.χ. θεωρείται επιτρεπτό

ένα πετρελαιοφόρο να απορρίψει μικρή ποσότητα πετρελαίου όταν είναι έξω από τις ειδικές περιοχές, δηλαδή τις περιοχές αυξημένης προστασίας, όπως η Μεσόγειος ή η Ερυθρά, ταξιδεύει σε πορεία και βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 50 ναυτικών μιλίων από τις ακτές, όπως επιτρεπτή θεωρείται και για τα μη πετρελαιοφόρα η απόρριψη ουσιών που μπορεί να περιέχουν πετρέλαιο σε μικρή πυκνότητα. Επιτρεπτή θεωρείται επίσης η απόρριψη ουσιών όταν:

είναι αναγκαία για την ασφάλεια του πλοίου ή για τη διάσωση ανθρώπινων ζωών, έχει εγκριθεί από τις αρμόδιες αρχές του κράτους της σημαίας και είναι αναγκαία για την καταπολέμηση ειδικών περιστατικών ρύπανσης με σκοπό τη μείωση στο ελάχιστο των ζημιών από τη ρύπανση ή προέρχεται από βλάβη που προκλήθηκε στο πλοίο ή στον εξοπλισμό του εφόσον, μετά την επέλευση της βλάβης ή την ανακάλυψη της απόρριψης, λαμβάνονται όλες οι εύλογες προφυλάξεις προκειμένου να προληφθεί ή να μειωθεί στο ελάχιστο η απόρριψη, υπό την προϋπόθεση ότι ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος δεν έχουν ενεργήσει με πρόθεση να προκαλέσουν την βλάβη ή από απερισκεψία και με επίγνωση της πιθανότητας να προκληθεί βλάβη.

Θα μπορούσε, λοιπόν να πει κανείς γενικά ότι, με βάση το διεθνές δίκαιο, επιτρέπονται:

ι) υπό προϋποθέσεις οι ελεγχόμενες απορρίψεις ή διαφορετικά οι ονομαζόμενες λειτουργικές απορρίψεις,

ιι) απορρίψεις που γίνονται σε κατάσταση ανάγκης για να αποτραπεί μεγαλύτερη κατά το είδος και τη σπουδαιότητα προσβολή και

ιιι) οι απορρίψεις λόγω ατυχήματος, εφόσον ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης δεν προκάλεσαν το ατύχημα με δόλο ή και από ενσυνείδητη αμέλεια, δηλαδή, κατά τη διατύπωση της Σύμβασης, «από απερισκεψία με επίγνωση της πιθανότητας να προκληθεί βλάβη».

Ήδη η Οδηγία αποκλείει από τους λόγους άρσης του αδίκου κάθε απόρριψη που γίνεται στα εσωτερικά ή στα χωρικά ύδατα και οφείλεται σε βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού του, ακόμα κι αν η βλάβη οφείλεται σε ασυνείδητη αμέλεια, διευρύνοντας με τον τρόπο αυτό σημαντικά την ποινική ευθύνη. Αντίθετα, όταν η ρύπανση γίνεται στα στενά, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή στην ανοικτή θάλασσα, δε θεωρείται αξιόποινη για τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο ή το πλήρωμα που ενεργεί υπό



την ευθύνη του πλοιάρχου.

Το συγκεκριμένο θέμα ήταν ένα από εκείνα που κρίθηκαν από το ΔΕΚ, μετά την υποβολή σχετικών προδικαστικών ερωτημάτων από το High Court of Justice, Queen's Bench Division (Administrative Court) της Αγγλίας, όταν πέντε ενώσεις μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών[20] ζήτησαν την ακύρωση της Οδηγίας 35 του 2005. Το ζήτημα, δηλαδή, στο οποίο κλήθηκε να αποφανθεί το Δικαστήριο αφορούσε στη δυνατότητα της Κοινότητας να θεσπίζει ποινική ευθύνη ευρύτερη εκείνης που προβλέπει η σύμβαση Marpol, σε συνδυασμό με τη σύμβαση του Montego Bay, στην οποία διευκρινίζονται οι προϋποθέσεις άσκησης των δικαιωμάτων δίωξης από τα παράκτια κράτη στις διάφορες θαλάσσιες ζώνες.

Το Δικαστήριο έκρινε ότι η σύμβαση Marpol δε δεσμεύει την Κοινότητα γιατί δεν την έχει υπογράψει η ίδια και το γεγονός ότι την έχουν υπογράψει όλα τα κράτη μέλη της δε σημαίνει ότι δημιουργείται αντίστοιχη δέσμευση για την Κοινότητα. Σε ό,τι αφορά άλλωστε τη σύμβαση του Montego Bay, που έχει υπογραφεί από την Κοινότητα, το Δικαστήριο έκρινε ότι αναφέρεται στις σχέσεις μεταξύ κρατών σημαίας και παράκτιων κρατών και δεν μπορεί να καλύψει τις σχέσεις των ιδιωτών με τα κράτη. Με τον τρόπο αυτό κατέληξε στη θέση ότι το κύρος της Οδηγίας δεν μπορεί να κριθεί υπό το φως των δύο αυτών διεθνών συμβάσεων[21].

Παρά τις επιφυλάξεις που μπορεί κανείς να διατυπώσει ως προς τη θέση αυτή[22], κυρίως αν λάβει υπόψη του ότι η σύμβαση του Montego Bay προβλέπει ακόμα και το είδος των κυρώσεων που μπορούν να επιβληθούν στους παραβάτες ιδιώτες[23], η απόφαση του Δικαστηρίου έχει εντούτοις οριστικά κρίνει την εγκυρότητα της Οδηγίας ως προς τους λόγους άρσης του αδίκου. Αυτό σημαίνει ότι τελικά η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών που οφείλεται σε βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού πρέπει να παραμένει άδικη σε κάθε περίπτωση όταν πραγματοποιείται στα εσωτερικά ή στα χωρικά ύδατα, ακόμα κι όταν οφείλεται σε ασυνείδητη αμέλεια, ενώ η ίδια πράξη, όταν πραγματοποιείται στα στενά, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη και στην ανοικτή θάλασσα θα πρέπει να μένει ατιμώρητη στις περιπτώσεις που η βλάβη οφείλεται σε ασυνείδητη αμέλεια.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να παρατηρηθεί ότι μολονότι στην Οδηγία η ποινική ευθύνη αποκλείεται ρητά μόνο για τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα που

ενεργεί υπό τις εντολές του πλοιάρχου, το ίδιο θα πρέπει να ισχύσει, με βάση την αρχή της αναλογικότητας, και για όλους τους άλλους πιθανούς δράστες.

### δ) Η υποκειμενική υπόσταση του εγκλήματος

Αλλαγές πρέπει να γίνουν και σε σχέση με την υποκειμενική υπόσταση του εγκλήματος της θαλάσσιας ρύπανσης, οι οποίες αναμένεται να δημιουργήσουν και τις μεγαλύτερες δυσκολίες. Με βάση το άρθρο 4 της Οδηγίας, η ρύπανση της θάλασσας πρέπει να τιμωρείται όταν τελείται με δόλο, αμέλεια ή βαριά αμέλεια. Θα πρέπει αρχικά να πούμε ότι η αναφορά στην αμέλεια και τη βαριά αμέλεια δημιουργεί ένα πρόβλημα κατανόησης στην ελληνική γλώσσα. Γιατί αν ο Έλληνας νομοθέτης είναι ούτως ή άλλως υποχρεωμένος να τιμωρεί πράξεις ρύπανσης από αμέλεια γενικά, θα τιμωρεί κατ' ανάγκη και εκείνες που τελούνται με βαριά αμέλεια. Τα πράγματα όμως είναι εντελώς διαφορετικά στο αγγλικό κείμενο, όπου είναι σαφές ότι αυτή η σχέση υπαλληλίας μεταξύ των δύο εννοιών δεν υφίσταται. Στην αγγλική απόδοση της Οδηγίας, ειδικότερα, γίνεται αναφορά σε πράξεις που τελούνται «with intent, recklessly or with serious negligence». Ο όρος «serious negligence» δεν αποτελεί όμως έννοια είδους σε σχέση με τη «recklessness», καλύπτοντας κατά βάση μόνο πράξεις που οφείλονται σε ασυνείδητη αμέλεια<sup>[24]</sup>. Επομένως, με βάση το άρθρο 4 της Οδηγίας θα λέγαμε γενικά ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται να αναγάγουν σε ποινικά αδικήματα πράξεις ρύπανσης που τελούνται με δόλο, ενσυνείδητη αμέλεια και βαριά ασυνείδητη αμέλεια. Ήρα δεν υποχρεούνται να αναγάγουν σε εγκλήματα πράξεις που οφείλονται σε ελαφρά ασυνείδητη αμέλεια.

Η ρύθμιση αυτή αποτέλεσε τη βάση δύο προδικαστικών ερωτημάτων προς το ΔΕΚ. Το πρώτο ήταν αν μπορεί πράγματι η Οδηγία να θεσπίζει ποινική ευθύνη από αμέλεια σε κάθε περίπτωση, ακόμα κι όταν κατά το διεθνές δίκαιο δικαιολογείται ευθύνη μόνο από δόλο, όπως συμβαίνει λ.χ. στην περίπτωση της αβλαβούς διέλευσης πλοίου από την αιγιαλίτιδα ζώνη, ενώ το δεύτερο ερώτημα αφορούσε τη σαφήνεια του χρησιμοποιούμενου όρου. Προβλήθηκε, δηλαδή, ο ισχυρισμός ότι το περιεχόμενο της βαριάς αμέλειας δεν είναι αποσαφηνισμένο στα κράτη μέλη και ότι, επομένως, η

χρήση του προσβάλλει την αρχή της ασφάλειας του ποινικού δικαίου[25].

Το Δικαστήριο απάντησε στο πρώτο ερώτημα με τον τρόπο που ήδη αναφέρθηκε πιο πάνω, λέγοντας, δηλαδή, ότι οι δύο διεθνείς συμβάσεις δε δεσμεύουν την Κοινότητα. Ως προς τη σαφήνεια του όρου, διατύπωσε την άποψη ότι η βαριά αμέλεια έχει ένα κατά βάση σαφές περιεχόμενο, υποδηλώνοντας την ακούσια πράξη με την οποία το ευθυνόμενο πρόσωπο αθετεί κατάφωρα μία υποχρέωση επιμέλειας, χωρίς να ενδιαφέρει ειδικότερα η σοβαρότητα της υποχρέωσης αυτής. Σε κάθε περίπτωση το Δικαστήριο διευκρίνισε πάντως ότι εφόσον η Οδηγία θα ενσωματωθεί στα εθνικά δίκαια, η τήρηση της αρχής της νομιμότητας ως προς τις χρησιμοποιούμενες έννοιες αποτελεί πλέον ευθύνη των κρατών μελών[26]. Η Εισαγγελέας, μάλιστα, του Δικαστηρίου σημείωσε και ρητά ότι «η Οδηγία δεν εγκαθιδρύει ομοιόμορφους και εξαντλητικούς κανόνες, αλλά αποκλειστικά κατ'ελάχιστον επιταγές, οι οποίες, ως εκ της φύσεώς τους, δεν πρέπει κατ' ανάγκη να μεταφερθούν ομοιόμορφα εντός των κρατών μελών»[27].

Βεβαίως θα μπορούσε να διατυπώσει κανείς σοβαρές αντιρρήσεις ως προς το κατά πόσο έχει πράγματι η έννοια της βαριάς αμέλειας ένα τόσο σαφές περιεχόμενο ώστε να μπορεί να ενσωματωθεί σε ένα κυρωτικό κανόνα. Αρκεί να αναφέρουμε ότι στο γερμανικό δίκαιο, όπου γίνεται ευρύτατη χρήση του όρου αυτού (Leichtfertigkeit), το περιεχόμενό του θεωρείται ελάχιστα αποσαφηνισμένο[28], ενώ ο αντίστοιχος όρος που χρησιμοποιείται στο αστικό δίκαιο δε γίνεται δεκτό ότι έχει τη σαφήνεια που απαιτείται ώστε να μεταφερθεί στους κανόνες του ποινικού δικαίου. Το περιεχόμενο της βαριάς αμέλειας δεν μπορεί λοιπόν να θεωρηθεί σε τέτοιο βαθμό σαφές ώστε να περιληφθεί σε ένα κυρωτικό κανόνα σύμφωνο με την αρχή της συνταγματικά κατοχυρωμένης νομιμότητας. Αυτό ωστόσο το αναγνωρίζει τελικά και το ΔΕΚ, τονίζοντας ότι η θέση του ως προς το περιεχόμενο της «βαριάς αμέλειας» δεν είναι δεσμευτική και ότι επομένως κάθε κράτος μπορεί να δίνει το δικό του ορισμό για την έννοια αυτή. Έτσι όμως αναγνωρίζεται επίσης ότι τελικά η ποινική ευθύνη που θα εγκαθιδρυθεί στα κράτη μέλη δε θα καλύπτει το ίδιο εύρος συμπεριφορών.

Παράλληλα, βέβαια, μία έμμεση παρέμβαση στα ποινικά δίκαια των κρατών μελών ως προς την τυποποίηση της βαριάς αμέλειας είναι προφανές ότι υπάρχει. Στο ελληνικό δίκαιο ειδικότερα, όπου δεν έχει υιοθετηθεί η έννοια της «βαριάς αμέλειας», μια τυποποίηση που θα κάλυπτε κάθε μορφή αμέλειας -άρα και την εντελώς ελαφρά

ασυνείδητη- θα οδηγούσε σε ποινικοποίηση σημαντικά ευρύτερου αριθμού πράξεων από αυτές που απαιτεί η Οδηγία και πρόκειται να ποινικοποιηθούν τα υπόλοιπα κράτη μέλη. Αν, λοιπόν, το ελληνικό κράτος δε θελήσει να επιβάλει στο εσωτερικό του δίκαιο αυστηρότερες δεσμεύσεις από εκείνες που θα θεσμοθετήσουν οι υπόλοιπες χώρες, θα είναι υποχρεωμένο να εισαγάγει την έννοια της «βαριάς αμέλειας» [29], προσδιορίζοντας ειδικότερα το περιεχόμενό της, αλλά και τη σχέση της με την ενσυνείδητη αμέλεια. Ως προς το περιεχόμενο που θα δώσει στην έννοια της βαριάς αμέλειας δε δεσμεύεται ωστόσο το ελληνικό κράτος από τη θέση του ΔΕΚ ούτε ασφαλώς και από το περιεχόμενο που δίνουν ή θα δώσουν τα υπόλοιπα κράτη μέλη[30].

### *ε) Η ευθύνη των νομικών προσώπων*

Τέλος, αλλαγές θα χρειαστεί η νομοθεσία μας και για την ενσωμάτωση της ευθύνης των νομικών προσώπων. Ο ν. 743, όπως κωδικοποιήθηκε στο π. δ. 55/1998, δεν περιέχει διατάξεις για κυρώσεις σε βάρος νομικών προσώπων. Αντίθετα διοικητικές κυρώσεις για τα νομικά πρόσωπα περιέχει ο ν. 1650/1986, η επιβολή τους όμως προβλέπεται στο πλαίσιο μιας αυτοτελούς διοικητικής διαδικασίας και όχι ως αναγκαία συνέπεια της ποινικής καταδίκης για μία περιβαλλοντική ρύπανση[31].

Διαφορετικές είναι οι ρυθμίσεις της Οδηγίας[32]. Αρχικά πρέπει να σημειώσουμε ότι η ευθύνη δεν απαιτείται οπωσδήποτε να είναι ποινική[33]. Για χώρες όπως η Ελλάδα, όπου δεν αναγνωρίζεται ποινική ευθύνη των νομικών προσώπων, θεωρείται αρκετή η επιβολή διοικητικών κυρώσεων. Σε κάθε περίπτωση όμως οι κυρώσεις συναρτώνται άμεσα με την τέλεση των εγκληματικών πράξεων. Ειδικότερα, σύμφωνα με την Οδηγία, κυρώσεις στα νομικά πρόσωπα πρέπει να επιβάλλονται σε δύο περιπτώσεις: είτε όταν το έγκλημα έχει τελεστεί προς όφελός τους από πρόσωπα που κατέχουν διευθύνουσα θέση σε αυτά[34] είτε όταν έχει τελεστεί για λογαριασμό τους από φυσικό πρόσωπο που εργάζεται σε αυτά, εφόσον όμως η τέλεση έχει γίνει εφικτή εξαιτίας της έλλειψης εποπτείας ή ελέγχου από την πλευρά προσώπων που κατέχουν διευθύνουσα θέση.

Στην Οδηγία δεν περιλαμβάνονται επιπλέον υποδείξεις ως προς το είδος και το ύψος των κυρώσεων. Διευκρινίζεται μόνο ότι οι κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αποτρεπτικές και σύμφωνες με την αρχή της αναλογικότητας[35]. Στο πλαίσιο ωστόσο της ακυρωθείσας Απόφασης-Πλαισίου 2005/667/ΕΚ είχαν συμφωνηθεί από όλα τα κράτη ως κυρώσεις, τα πολύ υψηλά πρόστιμα, που μπορούσαν να φθάνουν και μέχρι 1,5 εκατ. ευρώ, ο αποκλεισμός από δημόσιες παροχές ή ενισχύσεις, η προσωρινή ή οριστική απαγόρευση άσκησης εμπορικής δραστηριότητας, η δικαστική εποπτεία και η υποχρέωση λήψης ειδικών μέτρων για την εξάλειψη των συνεπειών του αδικήματος το οποίο οδήγησε στην ευθύνη του νομικού προσώπου[36].

### 3. Επίμετρο

Συνοψίζοντας, θα έλεγα ότι η ένταξη της Οδηγίας 35 του 2005 στο ελληνικό δίκαιο προϋποθέτει ουσιαστικές αλλαγές σε πολλά επίπεδα. Ωστόσο είναι σημαντικό να αντιμετωπίσουμε τη διαδικασία αυτή όχι ως μία απλή υποχρέωση που πρέπει να διεκπεραιώσουμε, όπως κάνουμε συνήθως, αλλά ως μια πραγματική ευκαιρία προκειμένου να αντιμετωπίσουμε ταυτόχρονα τα σοβαρά δογματικά προβλήματα που δημιουργεί το ισχύον νομικό πλαίσιο και, κυρίως, ως μία ευκαιρία προκειμένου να περιγραφούν πλέον οι πράξεις ρύπανσης της θάλασσας με σαφή τρόπο -σύμφωνα με τη συνταγματικά κατοχυρωμένη για το χώρο του ποινικού δικαίου αρχή της νομιμότητας- και να καθοριστούν οι απαιτούμενες ποινικές κυρώσεις ανάλογα με τη βαρύτητα των επιμέρους πράξεων και την ένταση της ενοχής του δράστη γι' αυτές.

Παράλληλα, θα πρέπει ασφαλώς να έχουμε πλήρη συνείδηση των ορίων του ποινικού δικαίου. Γιατί είναι προφανές ότι ούτε η ρύπανση που προκαλείται σήμερα οφείλεται πράγματι στην έλλειψη ποινικών κανόνων ούτε και θα μπορέσει γι' αυτό να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά εξαιτίας της θέσπισής τους. Το ποινικό δίκαιο έχει ασφαλώς τη σημασία του, είναι όμως λάθος να υπερτιμάται η πραγματική του δυνατότητα να συμβάλει σε τομείς όπου τα οικονομικά συμφέροντα συναντούν την αδιαφορία ή την ευελιξία των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών. Δεν είναι τυχαίο ότι η Ελλάδα, η Κύπρος και η Μάλτα ήταν οι τρεις χώρες που αντέδρασαν εντονότατα στην υιοθέτηση τόσο της Οδηγίας όσο και της Απόφασης-Πλαισίου. Αν όμως δεν υπάρχει πραγματική πολιτική βούληση να αντιμετωπιστεί ένα πρόβλημα, τότε ο ποινικός

νόμος μπορεί μεν να λειτουργεί σε συμβολικό επίπεδο, δεν μπορεί όμως να βοηθήσει πράγματι σε μία ουσιαστική προστασία του περιβάλλοντος.

Το άρθρο αποτελεί εισήγηση στο Συνέδριο με θέμα: «Περιβαλλοντική ευθύνη: Θεωρητικές εξελίξεις και ζητήματα εφαρμογής», που πραγματοποιήθηκε στις 26-27 Ιουνίου 2009.

[1] Για τα υπόλοιπα μέτρα που έχουν υιοθετηθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο τα τελευταία χρόνια σχετικά με την προστασία της θάλασσας από τη ρύπανση βλ. *A. Καλλία-Αντωνίου*, Η ευρωπαϊκή πολιτική για τη διαχείριση και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, *Περιβάλλον και Δίκαιο* 2007, σ. 32 επ.

[2] Η νομική βάση για την επεξεργασία της πρότασης αυτής δεν ήταν βέβαια απολύτως σταθερή, αφού το Συμβούλιο επικαλείται το άρθρο 31 παρ. 1 εδ. ε ΣΕΕ, το οποίο όμως αναφέρεται μόνο στο οργανωμένο έγκλημα, την τρομοκρατία και τη διακίνηση ναρκωτικών ουσιών. Τα όρια ωστόσο της ποινικής αρμοδιότητας της Ένωσης ερμηνεύτηκαν πάντα με ιδιαίτερα ευρύ τρόπο από όλα τα ευρωπαϊκά όργανα, συμπεριλαμβανομένου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αξίζει μάλιστα να αναφερθεί ότι ήδη στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Τάμπερε, το 1999, είχε τονιστεί η ανάγκη προσέγγισης των κυρωτικών κανόνων ως προς την περιβαλλοντική εγκληματικότητα (σημ. 48), μολονότι η προστασία του περιβάλλοντος δεν εντάσσεται στο πεδίο ισχύος του άρθρου 31 ΣΕΕ. Βλ. αντίστοιχα και *Δ. Ζημιανίτη*, Παρατηρήσεις στην Απόφαση ΔΕΚ της 13.9.2005 Επιτροπή κατά Συμβουλίου, *ΠοινΔικ* 2005, σ. 1298, σημ. 12.

[3] Βλ. Προοίμιο της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ, σημ. 6 και 8, καθώς και άρθρο 4 της Οδηγίας.

[4] Βλ. σχετικά *M. Καϊάφα-Γκμπάντι*, Το ποινικό δίκαιο στην ΕΕ, 2003, σ. 279 επ., *J. Pradel*, Γνωμοδότηση σχετικά με την επιβολή κυρώσεων ποινικού χαρακτήρα για παραβίαση διατάξεων του κοινοτικού δικαίου, *ΕΕΕυρΔ* 2004, σ. 85 επ., *H. Satzger*, Die Europäisierung des Strafrechts, 2001, σ. 141 επ., του ίδιου, Das Strafrecht als Gegenstand europäischer Gesetzgebungstätigkeit, *KritV* 2008, σ. 21. Βλ. όμως και την αντίθετη άποψη σε *Δ. Ζημιανίτη*, Παρατηρήσεις, *ΠοινΔικ* 2005, σ. 1296 επ., *H.*

*Labayle*, Μύθοι και πραγματικότητα: Ποια η οδός προς μια ποινική καταστολή των παραβάσεων του κοινοτικού δικαίου; ΕΕΕυρΔ 2004, σ. 91 επ. όπου και περαιτέρω παραπομπές.

[5] Βλ. Απόφαση ΔΕΚ της 3.9.2005 στην υπόθεση C-176/2003.

[6] Βλ. Απόφαση ΔΕΚ της 23.10.2007 στην υπόθεση C-440/2005.

[7] Βλ. ευρύτερα για το περιεχόμενο των θέσεων του ΔΕΚ, *Ε. Συμεωνίδου-Καστανίδου*, Θαλάσσια ρύπανση από τα πλοία: Οι αποφάσεις του ΔΕΚ και η σημασία τους για το ποινικό δίκαιο, ΠοινΔικ 2009, σ. 199.

[8] Βλ. το έγγραφο του Συμβουλίου 13197/09 της 14.9.2009.

[9] (εφόσον τα στενά αυτά τελούν υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους) - Μέρος III τμήμα 2 της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας.

[10] Άρθρο 5ο ν. 1269/1982, με τον οποίο κυρώθηκε η Σύμβαση Marpol.

[11] Βλ. σχετικά *Χ. Μυλωνόπουλου*, Η συμβολή του διεθνούς ποινικού δικαίου στην προστασία του περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε΄ Πανελληνίου Συνεδρίου, 1996, σ. 68.

[12] Η έννοια της «ρύπανσης» δίνεται στο πρώτο άρθρο του προεδρικού διατάγματος 55/1998 που κωδικοποίησε το ν. 743/1977, με βάση το οποίο, ρύπανση είναι «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». (Βλ. ερμηνευτική προσέγγιση του ορισμού σε *Η. Αναγνωστόπουλου*, Η ποινική προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, Ελληνική Εταιρεία Ποινικού Δικαίου, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε΄ Πανελληνίου Συνεδρίου, 1996, σ. 84). Στενότερος εμφανίζεται ο ορισμός της «ρύπανσης» στο άρθρο 2 ν. 1650/1986, με βάση το οποίο «ρύπανση» είναι «η παρουσία στο περιβάλλον ρύπων, δηλαδή κάθε είδους ουσιών, θορύβου, ακτινοβολίας ή άλλων μορφών ενέργειας, σε ποσότητα, συγκέντρωση ή διάρκεια που μπορούν να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, στους ζωντανούς οργανισμούς και στα οικοσυστήματα ή υλικές ζημιές και γενικά να καταστήσουν το περιβάλλον ακατάλληλο για τις επιθυμητές χρήσεις του». Ακόμα σαφέστερος ωστόσο είναι ο ορισμός που υιοθετεί η *Ε. Κουτούπα-Ρεγκάκου* (Δίκαιο του περιβάλλοντος, β΄ έκδ., 2006, σ. 200), κατά την οποία ρύπανση της θάλασσας είναι κάθε συμπεριφορά που

έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση των φυσικών, χημικών, βακτηριολογικών και βιολογικών χαρακτηριστικών του υδάτινου περιβάλλοντος.

[13] Έτσι *Η. Αναγνωστόπουλος*, Η ποινική προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, Ελληνικής Εταιρείας Ποινικού Δικαίου, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε΄ Πανελληνίου Συνεδρίου, 1996, σ. 86.,

[14] Έτσι άλλωστε η ΑΠ 247/00, ΝοΒ 2000, σ. 846

[15] Έτσι *Ν. Δημητράτος*, Το πρόβλημα των ποινικών κυρώσεων για τη θαλάσσια ρύπανση, ΠοινΧρ 2004, σ. 1064.

[16] Έτσι *Η. Αναγνωστόπουλος*, Η ποινική προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, Ελληνικής Εταιρείας Ποινικού Δικαίου, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος, Πρακτικά Ε΄ Πανελληνίου Συνεδρίου, 1996, σ. 86. Σύμφωνα ο *Ι. Καράκωστας*, Περιβάλλον και Δίκαιο, β΄ έκδ., 2006, σ. 711.

[17] Βλ. Αιτιολογική Έκθεση στο Σχέδιο Νομοθετικού Ψηφίσματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 20.2.2009.

[18] Θα άξιζε εδώ να αναφερθεί και η δήλωση της Μάλτας, που καταχωρήθηκε σε προσθήκη της 22.9.2009 στο Σχέδιο Πρακτικών του Συμβουλίου της Ευρώπης της συνεδρίασής του της 14.9.2009, σύμφωνα με την οποία: «Η Μάλτα υπερψηφίζει τη συμβιβαστική δέσμη για ένα ενοποιημένο κείμενο πρότασης οδηγίας, ως έχει στο παράρτημα του εγγράφου 9196/09 (με ημερομηνία 28 Απριλίου 2009), με την προϋπόθεση ότι καθοριστικό κριτήριο του ποινικού αδικήματος δυνάμει του άρθρου 5α παράγραφος 3 είναι η «υποβάθμιση της ποιότητας του ύδατος» και ότι, κατά συνέπεια, η αποδοχή της διάταξης αυτής δεν σημαίνει αποδοχή της ποινικοποίησης επαναλαμβανόμενων αδικημάτων ήσσονος σημασίας. Επομένως, η αποδοχή εκ μέρους της Μάλτας βασίζεται στην αντίληψη ότι αυτό δεν αποτελεί προηγούμενο για οιαδήποτε άλλη νομοθετική πράξη που αφορά ποινικά αδικήματα».

[19] Βεβαίως στη Σύμβαση δε γίνεται ρητή αναφορά σε λόγους άρσης του αδίκου. Με δεδομένο όμως ότι προσβολή της θάλασσας υπάρχει ακόμα και με τις μη αξιόποινες απορρίψεις, υπάρχει ήδη σε κάθε περίπτωση ουσιαστικό αρχικό άδικο. Η προσβολή αυτή στη συνέχεια αξιολογείται και όταν γίνεται στα επιτρεπόμενα από τη Σύμβαση πλαίσια, που καθορίζονται από τη συνεκτίμηση άλλων δικαιωμάτων ή συμφερόντων, δεν θεωρείται τελικά ποινικό αδίκημα. Αυτή όμως ακριβώς είναι η λειτουργία των λόγων άρσης του αδίκου στο ποινικό δίκαιο (βλ. *Ε. Συμεωνίδου-Καστανίδου*, σε *Ι. Μανωλεδάκη*, Ποινικό Δίκαιο, Επιτομή Γενικού Μέρους, ζ΄ έκδ., 2005, σ. 214).

[20] Οι προσφεύγουσες ενώσεις ήταν οι ακόλουθες: The International Association of



Independent Tanker (Intertanko), The International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), The Greek Shipping Co-operation Committee, Lloyd's Register και The International Salvage Union.

[21] Βλ. απόφαση ΔΕΚ της 3.6. 2008, στην υπόθεση C-308/06, σκέψεις 53 - 65. Βλ. επίσης τις αντιρρήσεις της Γενικής Εισαγγελέως *J. Kokott*, στις Προτάσεις που κατέθεσε στις 20.11.2007 (σκέψεις 49 - 51).

[22] Βλ. σχετικά *Π. Τσιρίδη*, Η ποινική δικαιοδοσία των παράκτιων κρατών μελών της ΕΕ επί αδικημάτων θαλάσσιας ρύπανσης, σε: Τιμητικό Τόμο για τον Ι. Μανωλεδάκη, τ. ΙΙ, 2007, σ. 677 επ.

[23] Βλ. άρθρο 230 της Σύμβασης.

[24] Βλ. *Card, Cross and Jones*, Criminal Law, 18th ed., 2008, σ. 105, *Smith and Hogan*, Criminal Law, 12th ed., 2008, σ. 116.

[25] Βλ. ΕΕ C 261 της 28.10.2006, σ. 9.

[26] Βλ. απόφαση ΔΕΚ της 3.6. 2008, στην υπόθεση C-308/06, σκέψεις 69 - 80.

[27] Βλ. Προτάσεις της Γενικής Εισαγγελέως του Δικαστηρίου *J. Kokott*, της 20.11.2007, σκέψη 144.

[28] Βλ. *C. Roxin*, Strafrecht AT I, §24, αρ. περ. 74 επ.

[29] Την ανάγκη εισαγωγής της έννοιας της βαριάς αμέλειας είχε άλλωστε ήδη επισημάνει, με αφορμή πολύνεκρα ατυχήματα, ο *Χ. Μυλωνόπουλος*, Τα δογματικά θεμέλια του ποινικού δικαίου στη νέα χιλιετία, σε: Το ποινικό δίκαιο στο νέο διεθνές περιβάλλον, 2001, σ. 49, ο ίδιος, Ποινικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος Ι, 2007, σ. 271 επ.

[30] Θα πρέπει να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι η χρήση των όρων «αμέλεια» και «βαριά αμέλεια» στην ελληνική απόδοση της Οδηγίας 2005/35 δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι δεσμεύει το ελληνικό κράτος να τυποποιήσει όλες τις μορφές της αμέλειας, αφού οφείλεται σε προφανή παραδρομή κατά τη μετάφραση του κειμένου. Όπως ήδη ειπώθηκε, αν η Ελλάδα έπρεπε να τυποποιήσει κάθε μορφή αμέλειας, η αναφορά στη βαριά αμέλεια δε θα είχε νόημα. Ήλλωστε η χρήση των όρων «Recklessness» και «Negligence» στο αγγλικό δίκαιο, παρέσυρε σε λάθη κατά την απόδοση της Οδηγίας και σε άλλες γλώσσες. Στο γερμανικό κείμενο γίνεται λ.χ. λόγος για «Leichtfertigkeit oder grobe Fahrlässigkeit» μολονότι οι δύο όροι

ταυτίζονται κατά περιεχόμενο (βλ. *C. Roxin, Strafrecht AT I, §24, αρ. περ. 75*. Στο γερμανικό κείμενο είναι πάντως σαφές τουλάχιστον ότι δεν πρέπει να τυποποιηθεί κάθε μορφή αμέλειας).

[31] Βλ. σχετικά με την ευθύνη των νομικών προσώπων στο ν. 1650/1986, Γ. Παναγοπούλου- Μπέκα, Το έννομο αγαθό περιβάλλον. Προβλήματα εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας, 1992, σ. 179 - Α. Τάχου, Δίκαιο προστασίας περιβάλλοντος, στ' έκδ., 2006, σ. 131 και 144 επ..

[32] Βλ. άρθρο 8β της τροποποιημένης Οδηγίας 2005/35/ΔΕΥ.

[33] Στην τροποποιημένη Οδηγία που υιοθετήθηκε το Σεπτέμβριο του 2009 διευκρινίζεται άλλωστε ότι ως νομικό πρόσωπο νοείται «κάθε νομική οντότητα που έχει το εν λόγω καθεστώς δυνάμει του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου, πλην των ιδίων των κρατών ή δημοσίων φορέων κατά την άσκηση κρατικής εξουσίας, ή δημοσίων διεθνών οργανισμών» (βλ. άρθρο 2 παρ. 5 της Οδηγίας).

[34] Διευθύνουσα θεωρείται η θέση ενός ατόμου όταν βασίζεται: ι) σε αρμοδιότητα εκπροσώπησης του νομικού προσώπου, ιι) σε εξουσία να λαμβάνει αποφάσεις για λογαριασμό του νομικού προσώπου ή ιιι) σε εξουσία να ασκεί έλεγχο εντός του νομικού προσώπου. Είναι αδιάφορο αν το συγκεκριμένο άτομο δρα αυτοτελώς ή ως μέλος ενός συλλογικού οργάνου.

[35] Άρθρο 8γ της τροποποιημένης Οδηγίας 2005/35/ΔΕΥ.

[36] Βλ. άρθρο 6 της Απόφασης-Πλαισίου.