

Η ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ Ι.Μ.Ο. (Νοέμβριος 2010)

Συγγραφέας: ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. ΤΣΟΚΑΝΑΣ

I. Έμφαση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από το δίκαιο της θάλασσας στη «διεθνή ευθύνη»

Η παρεχόμενη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη Σύμβαση του Montego Bay για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS*)[\[1\]](#), που αποτελεί το «Σύνταγμα για τους Ωκεανούς»[\[2\]](#), κρίνεται από αρκετούς ως ικανοποιητικό. Ο βασικός λόγος είναι ότι παρουσιάζει σφαιρική αντιμετώπιση, με αναφορές στη ρύπανση που προέρχεται από διάφορες πηγές, από δραστηριότητες στο θαλάσσιο βυθό υπαγόμενες στην εθνική δικαιοδοσία, όπως στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) ή την υφαλοκρηπίδα, από δραστηριότητες στην «Περιοχή», από απόρριψη αποβλήτων, από πλοία και τέλος από ή μέσω της ατμόσφαιρας[\[3\]](#). Η περιβαλλοντική προστασία της Ανοιχτής Θάλασσας υπάγεται στις γενικές προβλέψεις περιβαλλοντικής προστασίας της UNCLOS, όπως και η σχετική απόδοση αποζημιώσεων.

Εντούτοις, στο καθεστώς διεθνοποιημένης αστικής ευθύνης της UNCLOS, που στηρίχθηκε σε προτάσεις της Αυστραλίας και της Νορβηγίας από τις αρχές της δεκαετίας του 1970[\[4\]](#), συμπεριλαμβάνονται μόνο οι περιβαλλοντικές ζημιές που προέρχονται από τα πλοία και όχι οι αντίστοιχες ζημιές στη θάλασσα από χερσαίες πηγές, γεγονός που χαρακτηρίζεται σημαντική έλλειψη της. Υποστηρίζεται όμως ότι υπονοούνται και αυτές λόγω του γενικόλογου της πρόβλεψης του άρθρου 235(3) που κάνει λόγο στη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη για το περιβάλλον[\[5\]](#): «Τα κράτη πρέπει συνεργάζονται για την εφαρμογή του ισχύοντος Διεθνούς Δικαίου και της περαιτέρω

ανάπτυξης του Διεθνούς Δικαίου σχετικά με τη διεθνή ευθύνη (*responsibility*) και την αστική ευθύνη (*liability*)...».

Η UNCLOS προέβλεπε ότι: «[η] Ανοιχτή Θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών»^[6]. Προτού λοιπόν ασχοληθεί και ρυθμίσει η UNCLOS τα σχετικά με την Ανοιχτή Θάλασσα και την «Περιοχή», όπου λόγω του εν ισχύ καθεστώτος *κοινοκτημοσύνης*^[7] για την πρώτη οι περιπτώσεις αντιμετώπισης περιβαλλοντικής ρύπανσης γίνονται δυσκολότερες, ασχολήθηκε με τα θαλάσσια τμήματα που ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών, όπως η Αιγιαλίτιδα Ζώνη.

Συγκεκριμένα προβλέφθηκε ευθύνη του κράτους της σημαίας για ζημιά, που προκλήθηκε από πολεμικό πλοίο ή από άλλο κυβερνητικό πλοίο που λειτουργεί για μη-εμπορικούς σκοπούς. Επίσης προβλέφθηκε ότι το κράτος της σημαίας θα έχει διεθνή ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά προκληθεί σε παράκτιο κράτος από κάποιο πλοίο του, ως συνέπεια της μη συμμόρφωσης τους στους κανόνες που έχει θεσπίσει αυτό για τη διέλευση ξένων πλοίων από την Αιγιαλίτιδα Ζώνη του ή σε σχετικούς κανόνες της UNCLOS ή άλλους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου^[8].

Οι ρυθμίσεις της UNCLOS, που θα έπρεπε να ρυθμίζουν θέματα διεθνοποιημένης αστικής ευθύνης, αλλά τελικώς προτιμήθηκε η αναφορά στη διεθνή ευθύνη, συνεχίστηκαν και στο μέρος σχετικά με τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας^[9]. Σύμφωνα με αυτό, θεσπίσθηκε για το κράτος της σημαίας του πλοίου ή για το κράτος καταχώρησης ενός αεροσκάφους, που παραβιάζουν τα προβλεπόμενα στην UNCLOS, διεθνή ευθύνη για κάθε απώλεια ή ζημιά προκαλούμενη στα παράκτια κράτη. Σημειωτέον ότι πρόταση της Σοβιετικής Ένωσης πάνω στο θέμα κατά το 1972 προέβλεπε τη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη και όχι τη διεθνή ευθύνη, αλλά στη συνέχεια οι προτάσεις του Ηνωμένου Βασιλείου κατά το 1974, του Ομάν το 1975 και της Υεμένης το 1976 απάλειψαν για άλλη μία φορά την αναφορά στη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη^[10]. Με βάση τη λογική αυτή περιλήφθηκε και η αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης αποσκοπώντας και την εφαρμογή και των λοιπών διεθνών καθεστώτων που αφορούν την προκαλούμενη ρύπανση από το πετρέλαιο, τα πετρελαιοειδή απόβλητα και άλλες βλαβερές ουσίες^[11].

II. Οι προβλέψεις του δικαίου της θάλασσας για τη «διεθνοποιημένη αστική ευθύνη»

Η UNCLOS προέβλεψε αναφορικά με την «Περιοχή» και την «ευθύνη για την εξασφάλιση συμμόρφωσης και αστικής ευθύνης για ζημίες»[\[12\]](#), ότι τα κράτη μέλη θα έχουν την ευθύνη να εξασφαλίσουν ότι όλες οι δραστηριότητες, που θα λαμβάνουν χώρα σε αυτήν θα γίνονται σύμφωνα με το πνεύμα αυτής. Αυτή υιοθέτησε ευρύτατη οπτική ως προς τις εξαγγελόμενες δραστηριότητες, αφού αυτές μπορούν να ανήκουν τόσο στα κράτη μέλη, σε κρατικές επιχειρήσεις, όσο και σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν την εθνικότητα αυτών ή ελέγχονται από τα ίδια ή πολίτες τους. Ο Treves θεωρεί ότι αποτελεί σπουδαία πολιτική απόφαση η συμπερίληψη και των φυσικών και νομικών προσώπων στον κύκλο των παραγόντων[\[13\]](#), που δεσμεύουν ένα κράτος για ζημίες βάσει της UNCLOS και αυτό θα οδηγήσει τα κράτη να τα εποπτεύουν καλύτερα στις δραστηριότητες τους[\[14\]](#). Κατ' αυτόν τον τρόπο στο ρυθμιστικό πλαίσιο της πρόβλεψης συμπεριλήφθηκαν όλες οι δραστηριότητες που μπορούν να λάβουν χώρα στην «Περιοχή» από οποιονδήποτε και αν προέρχονται. Το ίδιο ισχύει *mutatis mutandis* και για τους διεθνείς οργανισμούς.

Η χρήση στο σημείο αυτό του όρου “responsibility” δεν εννοεί την ευθύνη των κρατών[\[15\]](#) με τη συνήθη από το Διεθνές Δίκαιο έννοια, δηλαδή την παράβαση πρωτογενών κανόνων του. Υπονοήθηκε ένας εποπτικός ρόλος του κράτους στις ενέργειες των φυσικών και νομικών προσώπων, που φέρουν την εθνικότητα του, και για το λόγο αυτό χρησιμοποιήθηκε συμπληρωματικά και ο όρος “liability”[\[16\]](#), που όμως στο σημείο αυτό για τα κράτη δεν έχει τη μορφή της αντικειμενικής ευθύνης, αλλά μάλλον πρόκειται για υποκειμενική ευθύνη. Το ίδιο επαναλήφθηκε και στο άρθρο 22 του Παραρτήματος III της UNCLOS.

Εντούτοις, η σημαντικότερη αντίθεση στα παραπάνω αποτελεί η κρατική πρακτική, που δείχνει περισσότερο προσανατολισμένη προς τη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη και σε καμία περίπτωση στην αποδοχή της διεθνούς ευθύνης[\[17\]](#). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι ρυθμίσεις της UNCLOS για την «Περιοχή» προσανατολίσθηκαν κυρίως στη συνεκμετάλλευση αυτής και όχι στην από κοινού περιβαλλοντική προστασία της προς όφελος των μελλοντικών γενεών (διαγενεακή αρχή -

intergenerational principle). Αυτό παρά τη σύνδεση της «Περιοχής» με την έννοια της κοινής κληρονομιάς της ανθρωπότητας (*res communis*)[\[18\]](#). Ωστόσο το γεγονός αυτό δεν σημαίνει ότι το ένα αποκλείει το άλλο τελικώς.

Τα κράτη μέρη της UNCLOS λαμβάνοντας υπόψη τους γενικούς κανόνες του Διεθνούς Δικαίου, αλλά και το Παράρτημα III αυτής σχετικά με τους Βασικούς Όρους για την έρευνα, την εξερεύνηση και την εκμετάλλευση, συμφώνησαν ότι η ζημία που θα προκληθεί από την αδυναμία ενός κράτους ή κάποιου διεθνούς οργανισμού να εκπληρώσει τα καθήκοντα του, που προέρχονται από αυτήν, θα συνεπάγονται αστική ευθύνη[\[19\]](#). Σε περιπτώσεις που οι ζημίες προκαλούνται από κοινού από περισσότερα κράτη ή περισσότερα κράτη και διεθνείς οργανισμούς, η διεθνοποιημένη αστική ευθύνη θα είναι από κοινού και εις ολόκληρον. Η ευθύνη αυτή εξαλείφεται σε περιπτώσεις, που η ζημία προέρχεται από κάποιο πρόσωπο που έχει αναλάβει κάποια δραστηριότητα κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 153(2)(β), ή αν το κράτος τήρησε τα οριζόμενα από το άρθρο 153(4)[\[20\]](#) και το άρθρο 4(4) του Παραρτήματος III, δηλαδή προσάρμοσε την εσωτερική του νομοθεσία στα διεθνή καθήκοντα του από την UNCLOS, αλλά παραβιάστηκε αυτή από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που φέρουν την εθνικότητα του κράτους αυτού. Στις περιπτώσεις αυτές η διεθνοποιημένη αστική ευθύνη θα αποδίδεται στα παραπάνω φυσικά και νομικά πρόσωπα και δεν θα βαρύνει τα κράτη.

Η σημαντικότερη ίσως πρόβλεψη, που αναφέρεται ευθέως στη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη από κοινού με την ευθύνη των κρατών και αφορά και την Ανοιχτή Θάλασσα, είναι αυτή του άρθρου 235[\[21\]](#) και σχετίζεται με τις προβλέψεις για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος που αποτελεί το προστατευτέο αντικείμενο της Σύμβασης. Προτιμήθηκε τελικώς μία γλώσσα με γενικότητες και αοριστίες, λόγω ιστορικότητας, δηλαδή της χρονικής στιγμής που υιοθετήθηκε η UNCLOS στις αρχές της δεκαετίας του 1980, όταν το Διεθνές Δίκαιο του Περιβάλλοντος ήταν στις απαρχές της ανάπτυξης του και τα σχετικά περιβαλλοντικά προβλήματα δεν ήσαν τόσο οξεία. Επίσης, η προϊστορία του Δικαίου της Θάλασσας και το γεγονός ότι παρά το ότι έχει τεθεί σήμερα σε ισχύ, πολλά και σημαντικά για την ναυτιλία κράτη δεν το αναγνωρίζουν και συχνά το υπονομεύουν αρνούμενα να δεχθούν ότι αυτό εμπεριέχει εθνικό δίκαιο[\[22\]](#), αποτελούν επιπλέον λόγους.

Για το λόγο αυτόν αναφέρθηκε στην UNCLOS ότι όλα τα κράτη θα έχουν την ευθύνη για την πλήρωση των διεθνών καθηκόντων τους αναφορικά με την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, χωρίς όμως επεξήγηση σχετικά με το περιεχόμενο της ευθύνης αυτής που είναι και το σύνηθες σε ανάλογες περιπτώσεις[23]. Σύμφωνα με το άρθρο 235(1) «[τα κράτη] θα είναι αστικώς υπεύθυνα σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο» που την περίοδο εκείνη βρισκόταν σε πρώιμο στάδιο, αλλά παρουσιάζει διαρκή εξέλιξη. Οι διακηρύξεις για την ευθύνη των κρατών και την αστική ευθύνη και την προσήλωση τους στους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου επαναλήφθηκαν και σε άλλο σημείο της UNCLOS[24]. Η UNCLOS διακήρυξε εκ νέου ότι σέβεται απολύτως τους ισχύοντες, όπως και τους υπό ανάπτυξη, στο Διεθνές Δίκαιο κανόνες για την ευθύνη των κρατών και τη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη.

Η παράγραφος αυτή, που έκανε αναφορά στην ευθύνη των κρατών, δεν εξειδίκευσε και την αστική ευθύνη και δεν αποτέλεσε προϋπόθεση για αυτήν, υπογραμμίζοντας μόνο το βασικό καθήκον των κρατών να συμμορφώνονται με τα υπόλοιπα διεθνή καθήκοντα του[25]. Επίσης, επέτρεψε στην UNCLOS να προσαρμόζεται στις εξελίξεις, που σημειώνονται στο θέμα σε παγκόσμιο ή περιφερειακό επίπεδο χωρίς να θεωρείται αναχρονιστική, καθώς όλες οι μετέπειτα εξελίξεις συμπεριλαμβάνονται σε αυτήν με τον τρόπο αυτόν. Ωστόσο θα πρέπει να αποφευχθούν τα βιαστικά αρνητικά συμπεράσματα όσον αφορά την οπτική της UNCLOS σε σχέση με τη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη για το περιβάλλον, παρά τις διαφωνίες με αυτήν την άποψη, θεωρώντας τη γλώσσα και το περιεχόμενο αυτού του άρθρου ως ανεπαρκή[26].

Η γενικότητα αυτή στη διατύπωση, δίνει τη δυνατότητα στην UNCLOS με τη χρήση μίας γλώσσας «συνταγματικού» χαρακτήρα να προσαρμόζεται συνέχεια στις νέες ανάγκες και στην πρόοδο του Διεθνούς Δικαίου στο θέμα της διεθνοποιημένης αστικής ευθύνης. Κατ' αυτόν τον τρόπο, όποιο συμβατικό κείμενο υιοθετείται ή όποιο έθιμο δημιουργηθεί αναφορικά με τη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη στο περιβάλλον, θα εφαρμόζεται απευθείας για τις ανάγκες του εν λόγω άρθρου.

Στο ίδιο πνεύμα κινήθηκαν και οι υπόλοιπες παράγραφοι[27] του ίδιου άρθρου, καλούμενα τα κράτη, χωρίς περαιτέρω εξειδίκευση, να διασφαλίζουν την ύπαρξη και λειτουργία των κατάλληλων δικαστικών μέσων για την απόδοση «άμεσων» και «πρόσφορων» αποζημιώσεων (“prompt and adequate compensation”) που απαιτούνται

για τις παραβάσεις του παραπάνω άρθρου και θεωρούνται ως ώθηση για τη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη[28]. Αυτό θα επιτευχθεί πιο εύκολα με τη συνεργασία των κρατών με σκοπό την ενδυνάμωση των κανόνων του υπάρχοντος Διεθνούς Δικαίου και την περαιτέρω ανάπτυξη του σχετικά με την ευθύνη των κρατών και τη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη. Το τελευταίο θα επιτευχθεί με την καθιέρωση του καθήκοντος ασφάλισης των περιβαλλοντικών κινδύνων και την ίδρυση Κοινών Ταμείων (Funds). Σημειωτέον ότι η ευθύνη των κρατών παρατέθηκε από κοινού με τη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη.

Σε αντίθεση με την οπτική της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου του ΟΗΕ, τα κράτη μέρη της UNCLOS δεν αντιμετώπισαν τα δύο αυτά θέματα ως ξεχωριστά αλλά ως συναφή. Το ίδιο έγινε και στην τρίτη παράγραφο του ίδιου άρθρου, που προωθεί την περιφερειακή συνεργασία σε θέματα περιβαλλοντικής συνεργασίας και φυσικά τη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη για το περιβάλλον. Η συνεργασία αυτή έλαβε μεγάλη έκταση τόσο με τα περιφερειακά καθεστώτα διεθνοποιημένης αστικής ευθύνης για το περιβάλλον, όσο και με άλλα διεθνή συμβατικά κείμενα, που είναι προσανατολισμένα προς διάφορες ρυπογόνες δραστηριότητες (τομεακά κείμενα), όπως αυτά του International Maritime Organization (I.M.O.) που θα αναλυθούν αμέσως παρακάτω. Αναφορικά με όλη την προηγηθείσα για τη διεθνή ευθύνη και τη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη συζήτηση, ο Mensah, πρώην Πρόεδρος του *Διεθνούς Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας* στο Αμβούργο (*International Tribunal for the Law of the Sea - ITLOS*), σημειώνει ότι σε κανένα σημείο της UNCLOS δεν γίνεται αναφορά στην παράβαση ρητών καθηκόντων[29]. Συνεπώς δεν πρόκειται για ευθύνη των κρατών, αλλά για αστική ευθύνη για καθ' όλα νόμιμες δραστηριότητες με υψηλό βαθμό επικινδυνότητας.

Παρόμοιο ύφος υιοθετήθηκε και σε άλλα σημεία της UNCLOS, όπου έγινε ευθέως αναφορά στην αστική ευθύνη και στην ευθύνη των κρατών[30]. Προβλέφθηκε ότι τα κράτη, αλλά και οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί θα διασφαλίζουν ότι η θαλάσσια επιστημονική έρευνα θα διεξάγεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την UNCLOS. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τα προηγούμενα, τόσο τα κράτη όσο και οι διεθνείς οργανισμοί θα φέρουν αστική ευθύνη. Η ευθύνη αυτή θα συντρέχει με τα προβλεπόμενα από το άρθρο 235, που είδαμε αμέσως παραπάνω, σε περιπτώσεις που από τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα προκληθεί θαλάσσια ρύπανση, οπότε η πρόβλεψη αυτή αποκτά και περιβαλλοντική διάσταση. Η επιχειρούμενη με το άρθρο

αυτό διασύνδεση μεταξύ επιστημονικής έρευνας και θαλάσσιας ρύπανσης στόχευσε προς τη διεύρυνση του πλαισίου εφαρμογής της UNCLOS, καθώς οι επιχειρήσεις επιστημονικής έρευνας μπορούν εύκολα να προκαλέσουν και περιβαλλοντικές ζημίες, κάτι που αποτελεί το μεγάλο κίνδυνο για παράδειγμα στα νερά της Ανταρκτικής.

Η UNCLOS προέβλεπε ότι λαμβάνονται σοβαρά υπόψη οι δικαστικές διαδικασίες που έχουν ξεκινήσει στο εσωτερικό των κρατών σχετικά με ζημίες στο θαλάσσιο περιβάλλον και αφορούν τη λήψη αποζημιώσεων[31]. Παρότι η UNCLOS περιέλαβε ένα ευρύ πλέγμα νομικών και πολιτικών λύσεων αναφορικά με τις διαφορές, που θα προκύψουν από τις προβλέψεις της, δεν περιόρισε τα κράτη μέρη της από το να αναζητήσουν και λύσεις στο εσωτερικό τους με τα δικά τους δικαιοδοτικά όργανα, όπως προβλέφθηκε και στο άρθρο 232[32], αλλά και στο άρθρο 235(2). Με το άρθρο αυτό τα κράτη μέρη της UNCLOS έδειξαν για άλλη μία φορά ότι, προκειμένου να λειτουργήσει το καθεστώς του Δικαίου της Θάλασσας σε όλες τις διαστάσεις του, όπως είναι και η περιβαλλοντική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στα μέρη του να επιλύουν τα προβλήματα τους ακόμη και με τρόπους που δεν προβλέπονται σε διεθνές, σε διακρατικό ή σε εθνικό επίπεδο.

III. Ο ρόλος του ITLOS για την απόδοση αστικής ευθύνης

Η UNCLOS εγκατέστησε μάλιστα δικό της Διεθνές Δικαστήριο, το ITLOS, που είναι προσανατολισμένο στο Δίκαιο της Θάλασσας με όλες τις εκφάνσεις του, όπως και η θαλάσσια περιβαλλοντική ρύπανση και κάποιοι πιστεύουν, όπως ο Δικαστής του, Treves, αλλά και ο πρώην Πρόεδρος του, Mensah, ότι λόγω του εξαντλητικού χαρακτήρα των προβλέψεων της UNCLOS σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση, τις μεθόδους εφαρμογής των προβλέψεων αυτών, τις ποινές και το μηχανισμό της διεθνοποιημένης αστικής ευθύνης, αυτό θα αποδειχθεί ιδιαίτερα σπουδαίο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος[33]. Ο πρώην Δικαστής του, Vukas, υποστηρίζει ότι με το έργο του το ITLOS θα συντελέσει τόσο στην ερμηνεία του Δικαίου της Θάλασσας όσο και στην προοδευτική ανάπτυξη του[34]. Το δικαιοδοτικό αυτό όργανο θα επιλαμβάνεται όλων των θεμάτων που ανακύπτουν μέσα στα πλαίσια

της UNCLOS και θα συνδέονται με τις προβλέψεις της. Η «συνταγματικού» χαρακτήρα γλώσσα, για την οποία έγινε αναφορά παραπάνω, όπως και οι διαφορετικές ερμηνείες που δίνουν τα κράτη στη Σύμβαση, επιτρέπει την έγερση αρκετών αντιδικιών. Για το λόγο αυτό η UNCLOS προέβλεψε την ίδρυση του ITLOS (Προσάρτημα VI) και του Γενικού και του Ειδικού Διαιτητικού Δικαστηρίου (Προσάρτημα VII και VIII)[35]. Με τις προβλέψεις της UNCLOS η επίλυση των διαφορών καθορίζεται αντικειμενικά από τον τύπο των νομικών σχέσεων που προβλέπονται από αυτήν, όπως και η λήψη προσωρινών μέτρων και για περιβαλλοντικές διαφορές[36], ενώ από την άλλη αφήνεται ο χώρος για τον υποκειμενικό καθορισμό, την επιλογή, της εφαρμοστέας διαδικασίας για την επίλυση των διαφορών από τα ενδιαφερόμενα μέρη, ακόμη και το μονομερή αποκλεισμό της[37].

Το Ειδικό Διαιτητικό Δικαστήριο προβλέφθηκε από το Προσάρτημα VIII της UNCLOS ως το αρμόδιο όργανο για την αλιεία, την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα και τη ναυσιπλοΐα[38]. Τη διαιτησία μπορεί να επιλέξει το ένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη, που κοινοποιεί αυτό στο αντίδικο μέρος μέσα σε τριάντα μέρες. Η ερημοδικία του καθ' ου η αίτηση δεν επηρεάζει την έκδοση απόφασης που είναι οριστική και τελεσίδικη εκτός και αν έχει συμφωνηθεί και δευτεροβάθμια κρίση. Τα εμπλεκόμενα κράτη μπορούν να συγκαθορίσουν την ακολουθητέα διαδικασία από το εν λόγω όργανο[39].

Το όργανο παρουσιάζει κάποιες ιδιαιτερότητες σε διεθνές επίπεδο, που καθιστούν την προσοχή μας σε αυτό απαραίτητη. Οι Διαιτητές, που καλούνται να κρίνουν, είναι εμπειρογνώμονες με εξειδικευμένες γνώσεις στα παραπάνω αντικείμενα και όχι απλώς διεθνολόγοι-νομικοί. Τα κράτη δεν δικαιούνται να προτείνουν δικούς τους Διαιτητές, αλλά επιλέγουν αυτούς από κατάλογους που έχουν οι αρμόδιοι για τα παραπάνω θέματα διεθνείς οργανισμοί[40]. Μία άλλη ιδιομορφία του εν λόγω θεσμού είναι και η λύση σε περίπτωση που τα κράτη δεν συμφωνήσουν για τη σύνθεση του Δικαστηρίου αυτού ή τον Πρόεδρο του. Ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ καθίσταται υπεύθυνος για την εύρεση των καταλλήλων προσώπων και το διορισμό τους[41].

Σχετικά με το Θαλάσσιο Πυθμένα η UNCLOS προέβλεψε ως προς την επίλυση των πιθανών διαφορών[42], όπως και διαφορών περιβαλλοντικών αποζημιώσεων, τη δικαστική τους επίλυση από το αντίστοιχο Τμήμα του Θαλάσσιου Πυθμένα του ITLOS[43], το οποίο θα διαθέτει και *ad hoc* Τμήμα του οποίου η λειτουργία ομοιάζει με

Διαιτησία[44] και στο Τμήμα αυτό θα υπάγονται διαφορές που εμπίπτουν στο άρθρο 188(1)(b) της UNCLOS. Σημειωτέον ότι για την προστασία του Θαλάσσιου Πυθμένα κατατέθηκε η πρώτη πρόταση το 1970 για τη δημιουργία του πρώτου διεθνούς δικαιοδοτικού οργάνου στα πλαίσια του Σχεδίου της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας[45]. Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών σχετικά με την αναγκαιότητα του *ad hoc* αυτού Τμήματος, αυτά θα μπορούν να διορίζουν το καθένα από ένα Δικαστή και από κοινού ένα τρίτο Δικαστή, οπότε η διαδικασία αυτή αποκτά μορφή οιονεί-διαιτησίας. Σχετικά με τις αποφάσεις που θα εκδώσουν τα Δικαστήρια αυτά, αυτές θα είναι εκτελεστές σαν να αποτελούσαν αποφάσεις του Ανώτατου Δικαστηρίου της κάθε χώρας που αποτέλεσε διάδικο μέρος. Επίσης προβλέφθηκε και έχει συσταθεί ήδη από το 1997 για την επίλυση ειδικής κατηγορίας διαφορών Ειδικό Τμήμα Θαλάσσιων Περιβαλλοντικών Διαφορών του ITLOS[46]. Αυτό μπορεί να συσταθεί και κατόπιν ειδικής αίτησης των εμπλεκόμενων μερών σε μία αντιδικία και οι αποφάσεις που θα εκδίδει αυτό θα θεωρούνται ως ισοδύναμες με αυτές που θα εκδίδει το ITLOS.

Πάντως, δεν είναι λίγοι αυτοί που υποστηρίζουν ότι αυτή η πολυμέρεια των δικαιοδοτικών οργάνων που προβλέπονται από την UNCLOS θα έχει αρνητικά αποτελέσματα, καθώς τα κράτη ούτως ή άλλως αντιμετωπίζουν τη διεθνή δικαιοσύνη με σκεπτικισμό, ενώ η όποια πιθανότητα έκδοσης αντιφατικών αποφάσεων θα επιδεινώσει την κατάσταση ακόμη περισσότερο. Από την άλλη όμως, υποστηρίζεται ότι η πολυμέρεια αυτή θα συντελέσει στην αύξηση της εμπιστοσύνης προς τα όργανα αυτά και της αποδοχής του καθήκοντος προσφυγής ενώπιόν τους, καθώς αντιμετωπίζεται ως μία αναγκαιότητα της διεθνούς πραγματικότητας. Σχετικά με την έκδοση αντιφατικών αποφάσεων ως προς την ουσία μίας υπόθεσης ή όσον αφορά τη διαφορετική ερμηνεία κάποιου κανόνα του Διεθνούς Δικαίου, αυτό αποτελεί απλά και μόνο εικασία, καθώς αμφισβητείται κατά πόσο υπάρχει μέχρι τώρα εμπειρική επιβεβαίωση του φόβου αυτού[47].

IV. Οι προβλέψεις της CLC

Το κύριο ερώτημα που προκύπτει είναι αν οι παραπάνω προβλέψεις υπήρξαν εξ αρχής απαραίτητες για την UNCLOS. Αυτό ενισχύεται εν όψει και της ύπαρξης και λειτουργίας άλλων διεθνών καθεστώτων αστικής ευθύνης, όπως αυτά που έχει συστήσει ο I.M.O. Ο I.M.O. αποτελεί ειδικευμένο οργανισμό (specialized agency) του ΟΗΕ και δημιουργήθηκε το 1948 – με την 204/III Απόφαση της 18/11/1948 της ΓΣ του Οργανισμού

(*Resolution on the Agreement between the United Nations and the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization*)[\[48\]](#) – κατά τη Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη στη Γενεύη, αλλά τελικά λειτούργησε δέκα χρόνια αργότερα, το 1958. Πάρα τούτα με το σημαντικό έργο που παρουσίασε, κυρίως στα θέματα διεθνοποιημένης αστικής ευθύνης, έδωσε μία τεράστια ώθηση και στην προστασία του περιβάλλοντος, όπως και στο Διεθνές Δίκαιο του Περιβάλλοντος εν γένει, ενώ συνδέθηκε και με το Δίκαιο της Θάλασσας[\[49\]](#).

Το σημαντικότερο διεθνές καθεστώς που συστήνει ο I.M.O. σχετικά με την αστική ευθύνη από ζημίες από υδρογονάνθρακες ή άλλες επικίνδυνες ουσίες στο θαλάσσιο περιβάλλον και αποσκοπούν στην εξασφάλιση πρόσφορων αποζημιώσεων για τους ζημιωθέντες και στην εναρμόνιση των σχετικών ρυθμίσεων είναι η Διεθνής Συνθήκη *Αστικής Ευθύνης από τη Ρύπανση Πετρελαίου* του 1969 (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage - CLC*), όπως ισχύει σήμερα και συμπληρώνεται από τη Συνθήκη για την *Εγκατάσταση ενός Διεθνούς Κοινού Ταμείου για την Αποζημίωση από τη Ρύπανση Πετρελαίου* του 1971 (*Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage - Συνθήκη Fund*), όπως επίσης ισχύει σήμερα. Αυτά τα διεθνή καθεστώτα, παρότι είναι τομεακά, καταλαμβάνουν πολύ σημαντική θέση στη διεθνή θεωρία και πρακτική. Ο ένας λόγος είναι το μέγεθος του I.M.O. που περιλαμβάνει στους κόλπους του σχεδόν το σύνολο των κρατών της διεθνούς κοινότητας – πλέον των 160 μελών. Ο άλλος λόγος είναι η σημασία των προβλέψεων τόσο για την πετρελαϊκή ρύπανση στη θάλασσα, όσο και για τη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη[\[50\]](#).

Η βασική πηγή διακινδύνευσης που ρυθμίζει η CLC είναι το «πλοίο»[\[51\]](#). Όσον αφορά την καλυπτόμενη ζημία, προκύπτει ερμηνευτικά για το θάνατο, τον τραυματισμό ή την περιουσιακή ζημία (δηλαδή την «παραδοσιακή ζημία» του Ενοχικού Δικαίου των κρατών)[\[52\]](#). Ως πεδίο εφαρμογής της CLC ορίζεται η

αιγιαλίτιδα ζώνη του κάθε κράτους μέρους, που ρυπαίνεται από διαρροές πετρελαίου από πλοίο, ασχέτως της σημαίας του και παραμένει και ρυπαίνει για μεγάλο χρονικό διάστημα[53].

Τα αιτήματα αποζημίωσης για τις ζημίες, βάσει της CLC εξετάζονται από τα Δικαστήρια του κάθε κράτους μέρους του καθεστώτος[54], που όμως θα εφαρμόζουν πλέον ένα κοινό δίκαιο, γεγονός που θεωρείται ευνοϊκό όχι μόνο για όσους τυχόν προσφεύγουν στη δικαιοσύνη, αλλά και για τους πλοιοκτήτες[55]. Οι αποφάσεις, που θα εκδοθούν τελικά από αυτά τα Δικαστήρια, θα εξοπλίζονται από διεθνή εκτελεστότητα και θα είναι εκτελεστές και στα υπόλοιπα κράτη μέρη της CLC[56].

IV. Οι προβλέψεις της UNCLOS και της CLC σε συγκριτικό πλαίσιο

Κατόπιν της παραπάνω παρουσίασης της UNCLOS για το Δίκαιο της Θάλασσας και της CLC που συστάθηκε στα πλαίσια και υπό την αιγίδα του Ι.Μ.Ο. μπορεί κανείς να αντιληφθεί ότι πρόκειται για προβλέψεις που προσπαθούν να ρυθμίσουν διαφορετικά θέματα τόσο όσον αφορά το είδος της ζημίας και την πηγή διακινδύνευσης όσο και το πεδίο εφαρμογής. Επιπλέον, μία βασική διαφορά εντοπίζεται στο ότι η UNCLOS διαθέτει δικό της Δικαστήριο το οποίο και θα προσπαθήσει με τη χρήση του Διεθνούς Δικαίου (της Θάλασσας) να επιλύσει οποιαδήποτε διαφορά του προκύψει. Στην περίπτωση της CLC αρμόδια Δικαστήρια είναι τα Δικαστήρια των κρατών μερών που επήλθε η ζημία τα οποία - με βάση τους κανόνες του Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου για τη δωσιδικία τους, δηλαδή τον κανόνα *lex loci delicti commissi* - θα κάνουν χρήση ενός κοινού δικαίου που έχει εισαχθεί στο εσωτερικό των κρατών αυτών. Η αστική ευθύνη που επιλέγει η CLC αποτελεί την κλασική περίπτωση αστικής ευθύνης (civil liability) που αποδίδεται από εθνικά αστικά δικαιοδοτικά όργανα κατά ιδιωτών με τη χρήση ειδικών κανόνων του Αστικού Δικαίου των κρατών μερών. Από την άλλη, η UNCLOS με το δικαιοδοτικό όργανο που συνέστησε μπορεί να αποδώσει διεθνοποιημένη αστική ευθύνη (international liability) που προέρχεται από κανόνες Διεθνούς Δικαίου, όπως είναι οι προβλέψεις του Δικαίου της Θάλασσας και μπορούν να στραφούν προς τα κράτη που μπορούν να εναχθούν.

Ουσιαστικά με την επιλογή από πλευρά της UNCLOS της αστικής ευθύνης δίνεται η δυνατότητα σε όλους να αποζημιωθούν, καθώς οι περισσότερες περιπτώσεις περιβαλλοντικών ζημιών στη θάλασσα προέρχονται από ιδιώτες και όχι από τα κράτη. Επίσης, στο επίκεντρο όλων των παραπάνω προβλέψεων τίθεται η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», δηλαδή ο εντοπισμός του υπεύθυνου πρόκλησης μίας ζημίας. Επιπλέον, η αστική ευθύνη λειτουργεί για αυτούς που κινούνται και δραστηριοποιούνται στη θάλασσα προληπτικά ως πρότυπο (standard) βάσει του οποίου θα λειτουργούν προκειμένου να αποφύγουν στο μέλλον την απόδοση αποζημιώσεων. Τέλος, με τη χρήση του ITLOS αποφεύγονται φαινόμενα όπου τα εθνικά Δικαστήρια έχουν φανεί ιδιαίτερα γενναιόδωρα ή αντίθετα ιδιαίτερα φειδωλά στις αποζημιώσεις που επιδικάζουν[57].

Πηγή διακινδύνευσης για τον I.M.O. αποτελεί η ρύπανση από «πλοίο» όπως ορίζεται αυτό. Από την άλλη πλευρά η UNCLOS περιλαμβάνει ποικίλες πηγές διακινδύνευσης όπως η ρύπανση από χερσαίες πηγές, η ατμοσφαιρική ρύπανση, η ρύπανση από απόρριψη αποβλήτων (dumping), η ρύπανση από πλοία, η ρύπανση από εγκαταστάσεις και μηχανήματα που χρησιμοποιούνται στην εξερεύνηση και την εκμετάλλευση φυσικών πηγών του ωκεάνιου βυθού και του υπεδάφους, καθώς και από άλλες εγκαταστάσεις και μηχανήματα που λειτουργούν στο θαλάσσιο περιβάλλον[58].

Ως προς το είδος της αστικής ευθύνης, που φέρει ένα κράτος βάσει του Δικαίου της Θάλασσας, αποκλειστικά για ιδιαίτερα επικίνδυνες δραστηριότητες στη θάλασσα είναι αντικειμενική, λόγω του αυξημένου κινδύνου που επιβαρύνει τα άλλα κράτη και τη διεθνή κοινότητα εν γένει[59]. Η άποψη τεκμηριώνεται με εύλογο τρόπο από τα γενικά ισχύοντα σχετικά με τη διεθνοποιημένη αστική ευθύνη για το περιβάλλον. Στην περίπτωση της CLC με ρητό τρόπο προβλέπεται ότι η αστική ευθύνη που φέρει ο πλοικτήτης είναι αντικειμενική[60].

Σταδιακά διαμορφώνεται και σχετική νομολογία με τη χρήση της CLC, που προέρχεται από τα κράτη μέλη του καθεστώτος[61]. Μία τέτοια απόφαση προήλθε από την υπόθεση *Landcatch Limited v. The International Oil Pollution Compensation Fund* στη Σκωτία το 1998, κατά την οποία το αίτημα Σκωτσέζων αλιέων για διαφυγόντα κέρδη (περιουσιακή ζημία) κατά τα έτη 1993 και 1994 δικαιώθηκε, εξαιτίας διαρροής πετρελαίου από το

δεξαμενόπλοιο *Braer*. Εναγόμενοι ήσαν τόσο οι ασφαλιστές του δεξαμενόπλοιου όσο και το Κοινό Ταμείο του I.M.O. Οι ασφαλιστές πλήρωσαν με βάση τις προβλέψεις της CLC. Όλοι οι εναγόμενοι – ιδιοκτήτες του *Braer*, οι ασφαλιστές και το Κοινό Ταμείο – αποδέχθηκαν ότι υπείχαν ευθύνης για τη ζημία σύμφωνα με τη CLC και τη Συνθήκη Fund – αμφότερες εσωτερικό δίκαιο του Ηνωμένου Βασιλείου – αλλά αμφισβήτησαν το θέμα της απόδοσης διαφυγόντων κερδών με βάση τους ίδιους κανόνες. Επίσης, στην Αγγλία κατά την υπόθεση *R. J. Tilbury & Sons (Devon) Ltd v. Alegrete Shipping Co. Inc., Assuranceforeningen Skuld, International Oil Pollution Compensation Fund 1971 and Others - The "Sea Empress"* το 2003, επιδικάσθηκαν αποζημιώσεις σε παρόμοια αιτήματα.

Επιπλέον κατά την υπόθεση *International Oil Pollution Compensation Fund 1992 v. RINA S.p.A. and Others, Total Fina Elf S.A. and Others v. RINA S.p.A. and Others*, και την υπόθεση *French State v. RINA S.p.A. and Others - m/t "Erika"* στην Ιταλία το 2002, κρίθηκε αγωγή αποζημίωσης με βάση τη CLC. Σύμφωνα με αυτήν προβλέφθηκε ότι μπορεί να ασκηθεί ενώπιον των Δικαστηρίων ενός κράτους μέρους του καθεστώτος αγωγή κατά οποιουδήποτε, που οφείλει αποζημίωση για τη ζημία, όπως η RINA S.p.A., που αποτελεί το νηογνώμονα του ρυπογόνου πλοίου, πλέον των ιδιοκτητών και των ασφαλιστών του ρυπογόνου πλοίου.

Όσον αφορά το περιστατικό του *Erika* (12/12/1999) ανάγκασε και τον I.M.O. να κινητοποιηθεί σχετικά. Αυτός μπόρεσε να αποδώσει τα έξοδα για τις σημειωθείσες ζημίες, αλλά και να επικουρήσει όσους προσέφυγαν ενώπιον των Γαλλικών Δικαστηρίων[62]. Ήλλωστε η CLC αποτελεί και Γαλλικό δίκαιο, για την επιδίκαση τέτοιων αποζημιώσεων από τον πλοιοκτήτη, αλλά και από τον ασφαλιστικό φορέα που τον κάλυπτε. Μάλιστα, για τα ποσά που κατέβαλε το Κοινό Ταμείο σε όσους προσέφυγαν σε αυτό, αυτό θα τα αναζητήσει αναγκαστικά από τον πλοιοκτήτη, τον ασφαλιστικό του φορέα και οποιονδήποτε άλλο σχετικό φορέα. Τελική κρίση για την υπόθεση από τα Γαλλικά Δικαστήρια είχαμε στις 16/1/2008 με σημαντική επέκταση της αστικής ευθύνης και στη ναυλώτρια του πλοίου πετρελαϊκή εταιρεία[63]. Μάλιστα επιδικάστηκε το ποσό των 192.000.000 ευρώ ως πρόστιμο εις βάρος του Ομίλου Total Fina Elf, βάσει του άρθρου 218-1επ. του Code de l' Environnement για τη συντελεσθείσα περιβαλλοντική ζημία.

Τα κράτη, αλλά κυρίως οι πληγέντες από το συμβάν ιδιώτες, εκμεταλλεύθηκαν εκ νέου τις διεθνείς συμβάσεις του I.M.O. για την αστική ευθύνη, όπως συνέβη και με το περιστατικό του *Erika*, και προσέφυγαν κατ' αρχάς στα αρμόδια εθνικά Δικαστήρια για να ικανοποιηθούν. Βασικό νομικό μέσο ενώπιον των Δικαστηρίων θα είναι η η CLC και η Συνθήκη Fund μετά τις τροποποιήσεις του 1992 της οποίας η Ισπανία, η Γαλλία και η Πορτογαλία αποτελούν μέρη και στα κράτη αυτά έχουν κατατεθεί αγωγές και έχουν επιδικασθεί αποζημιώσεις πολλών εκατομμυρίων ευρώ[64]. Η Ισπανία έχει στραφεί ταυτόχρονα κατά της πλοιοκτήτριας εταιρίας, κατά του πλοιάρχου και κατά του ασφαλιστικού οργανισμού ενώπιον των Δικαστηρίων της. Έχει στραφεί μάλιστα και κατά του Αμερικανού νηογνώμονα ενώπιον των Δικαστηρίων των ΗΠΑ του οποίου οι πλημμέλειες κατά την εκτέλεση του έργου του φαίνεται να υπήρξαν σημαντικές[65]. Ωστόσο το Αμερικάνικο Δικαστήριο έκρινε αυτό αναρμόδιο. Κατά το ίδιο Δικαστήριο η Ισπανία θα έπρεπε να έχει στραφεί στα Ισπανικά Δικαστήρια. Επίσης, με βάση τη CLC[66], δηλαδή το εφαρμοστέο δίκαιο, δεν χορηγείται η δυνατότητα να δικάσει τις απαιτήσεις της Ισπανίας κατά του νηογνώμονα στην εκδίκαση της υπόθεση *Reino de España v. American Bureau of Shipping, Inc.* κατά το 2008[67] και απέρριψε την αγωγή. Ωστόσο η Ισπανία επέμεινε με έφεση της και το Εφετείο έκρινε με προδικαστική του απόφαση (order) της 12/6/2009 ότι η υπόθεση πρέπει να επανεξετασθεί[68].

Ήπό την άλλη, το ITLOS ως νεότερο δικαιοδοτικό διεθνές όργανο δεν έχει καταφέρει να παρουσιάσει ανάλογο έργο. Ωστόσο του ζητήθηκε από το Συμβούλιο της Διεθνούς Αρχής του Θαλάσσιου Βυθού βάσει της UNCLOS[69] στις 11/5/2010 να δώσει μία Γνωμοδότηση σχετικά με τις *Responsibilities and Obligations of States Sponsoring Persons and Entities with Respect to Activities in the International Seabed Area (Case 17)*[70]. Επί του θέματος επιλήφθηκε το Ειδικό Τμήμα για την Επίλυση Διαφορών που αφορούν το Θαλάσσιο Βυθό. Η Γνωμοδότηση αυτή αναμένεται με μεγάλο ενδιαφέρον γιατί έχουν τεθεί προς συζήτηση θέματα ενδεχόμενης αστικής ευθύνης για περιπτώσεις περιβαλλοντικής ζημίας στο Θαλάσσιο Βυθό.

IV. Συμπεράσματα

Η αποστολή του I.M.O. και η σύνδεση του με το Δίκαιο της Θάλασσας αντανακλάται στο συλλογισμό του Rosenne, ότι δηλαδή σκοπός του Οργανισμού είναι να φέρει τους ιδιώτες και τα πλοία, που αυτοί κινούν μέσα στις θάλασσες, σε επαφή με το Δίκαιο της Θάλασσας, ένα δίκαιο που αναπτύχθηκε από κρατικές οντότητες και τις δεσμεύει[71]. Συνακόλουθα, το έργο του, λόγω των καινοτομιών του, έλαβε τεράστια επεξεργασία από τη διεθνή βιβλιογραφία, ενώ χρησιμοποιήθηκε και στη διεθνή πρακτική, αλλά και την εθνική νομολογία, όπως είδαμε.

Η CLC υπήρξε το πρώτο διεθνές καθεστώς για την αστική ευθύνη για το θαλάσσιο περιβάλλον για ζημίες που προέρχονται από πλοία. Η CLC προσπάθησε να αντιμετωπίσει περιπτώσεις καινοφανείς στη διεθνή κοινότητα, καθώς ήταν η πρώτη φορά που στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος δεν ήταν τα κράτη και οι δραστηριότητες τους, αλλά οι δραστηριότητες ιδιωτών. Επίσης, για πρώτη φορά δεν εξετάζεται αν η ζημία προήλθε από παράνομες δραστηριότητες, στη βάση των οποίων έχει στηριχθεί η «διεθνής ευθύνη» (international responsibility) στο Διεθνές Δίκαιο. Πλέον οι ρυθμιζόμενες ζημίες προέρχονται από καθόλα νόμιμες δραστηριότητες που εμφανίζουν ως παρενέργεια τους τη ζημία αυτή.

Με την παράλληλη ύπαρξη και λειτουργία των καθεστώτων της UNCLOS και της CLC διαφαίνεται με βεβαιότητα ότι δεν θα υπάρξει πολυφωνία κανόνων και δεν θα εκδίδονται αλληλοσυγκρουόμενες αποφάσεις τόσο μεταξύ ITLOS και εθνικών Δικαστηρίων όσο και μεταξύ αυτών. Τα ρυθμιζόμενα θέματα δεν ταυτίζονται και τα διεθνή καθεστώτα που έχουν συσταθεί αντιμάχονται αλληλα, αλλά αντίθετα δημιουργούν ένα ενιαίο παραπληρωματικό καθεστώς διεθνούς προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αλλά και των ανθρώπων και των αγαθών που διακινούνται εντός αυτού.

Επιπλέον, ο I.M.O. έχει προχωρήσει και στη σύσταση και άλλων διεθνών καθεστώτων, όπως η Διεθνής Σύμβαση *Ευθύνης και Αποζημιώσεων για Ζημίες που σχετίζονται με τη Μεταφορά από τη Θάλασσα Επικινδύνων και Επιβλαβών Ουσιών* του 1996

(*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*)[72], που

δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ, και η Διεθνής Συνθήκη Αστικής Ευθύνης από τη Ρύπανση Πετρελαίου που προέρχεται από Καύσιμα από τις Δεξαμενές των Πλοίων του 2001 (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*)[\[73\]](#) που έχει τεθεί σε ισχύ. Αυτά τα καθεστώτα συμπληρώνουν την παρεχόμενη προστασία από τον Ι.Μ.Ο.

Τέλος, το ITLOS θα μπορέσει - όταν του ζητηθεί - να δικάσει υποθέσεις μεταξύ κρατών. Αυτή η δυνατότητα δεν παρέχεται στα εθνικά Δικαστήρια λόγω των εννοιών της κρατικής κυριαρχίας, της ετεροδικίας των κρατών και των δυσκολιών ως προς τη διακρατική εκτέλεση των αποφάσεων.

[\[1\]](#) Για το κείμενο, βλ. σχετικά *The Law of the Sea - Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index - Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea - Introductory Material on the Convention and the Conference*, New York, 1983 (United Nations), σ. 1 επ. Υπογράφηκε στις 10 Δεκεμβρίου 1982 από 119 κράτη και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994.

[\[2\]](#) Βλ. T.T.B. Koh, *A Constitution for the Oceans* στο: *The Law of the Sea - Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index - Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea - Introductory Material on the Convention and the Conference*, ο.π., σ. xxxiii - xxxvii.

[\[3\]](#) Για περισσότερα, βλ. σχετικά Κρ. Ιωάννου/Α. Στρατή, *Δίκαιο της Θάλασσας*, Β' Έκδοση, Αθήνα/Κομοτηνή, 2000 (Αντ. Σάκκουλα), σ. 378.

[\[4\]](#) Βλ. T. Treves, "Les Tendances Récentes du Droit Conventionnel de la Responsabilité et le Nouveau Droit de la Mer" στο: 21 AFDI (1975), σ. 773.

[\[5\]](#) Βλ. Th. Mensah, *The International Legal Regime for the Protection and Preservation of the Marine Environment from Land-Based Sources of Pollution* στο: A. Boyle & D. Freestone, *International Law and Sustainable Development: Past Achievements and Future Challenges*, Oxford, 1999 (Oxford University Press), σ. 321 - 322.

[\[6\]](#) Άρθρο 87(1).

[\[7\]](#) Όπως αναφέρει ο R.-J. Dupuy η εμφάνιση της ανθρωπότητας υπό τη μορφή των

εννοιών της κοινοκτημοσύνης και της κοινής κληρονομιάς της ανθρωπότητας είναι καινοφανής και ιδιαιτέρως διεγερτική για την περιέργεια, καθώς μέχρι τότε η ανθρωπότητα σχετιζόταν με ιδέες όπως η «ανθρωπιστική επέμβαση» και τα «εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας». Βλ. σχετικά R.-J. Dupuy, *The Notion of Common Heritage of Mankind Applied to the Seabed* στο: Chr. L. Rozakis & C. A. Stephanou (eds.), *The New Law of the Sea*, Amsterdam/New York/Oxford, 1983 (North Holland), σ. 199.

[8] Άρθρο 31. Για τις προβλέψεις αυτές, βλ. σχετικά N. R. Nandan/Sh. Rosenne/N. R. Grandy (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary - Vol. II*, Dordrecht/Boston/London, 1993 (Martinus Nijhoff Publishers/Center for Oceans Law and Policy), σ. 256 - 259.

[9] Άρθρο 42(5). Για τις προβλέψεις αυτές, βλ. σχετικά ο.π., σ. 367 - 378.

[10] Βλ. ό.π., σ. 369 - 372.

[11] Άρθρο 42(1)(b).

[12] Άρθρο 139 που θα πρέπει να εξετάζεται από κοινού με το άρθρο 304. Για μία πλήρη ανάλυση του άρθρου αυτού, καθώς και την ιστορική βάση του, βλ. σχετικά N.R. Nandan /Sh. Rosenne/M.W. Lodge (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary - Vol. VI*, Dordrecht/Boston/London, 2002 (Martinus Nijhoff Publishers/Center for Oceans Law and Policy), σ. 118 - 128.

[13] Άρθρο 235(2).

[14] Βλ. T. Treves, "Les Tendances Récentes du Droit Conventionnel de la Responsabilité et le Nouveau Droit de la Mer"..., ό.π., σ. 781.

[15] Ο Kiss όμως ήδη από το 1991 θεωρεί το κείμενο της UNCLOS ως την πλέον σημαντική υφιστάμενη διεθνή σύμβαση αναφορικά με την ευθύνη των κρατών για το περιβάλλον. Βλ. σχετικά AL.-C. Kiss, *Present Limits to the Enforcement of State Responsibility for Environmental Damage* στο: Fr. Francioni & T. Scovazzi (eds.) *International Responsibility for Environmental Harm*, London/Dordrecht/Boston, 1991 (Graham and Trotman/Kluwer Academic Publishers - International Environmental Law and Policy Series), σ. 3 - 4. Από την άλλη, υποστηρίζεται ότι η σύμβαση αυτή δεν προσέφερε κάτι ουσιαστικό στο θέμα της διεθνούς ευθύνης για το περιβάλλον και άφησε πολλές απογοητεύσεις. Βλ. σχετικά S. Sumitra, "Bases and Extent of State Responsibility/Liability in International Law for Environmental Pollution" στο: 27 *Ind. JIL* (1987), σ. 392 - 393.

[16] Βλ. M.C.W. Pinto, “Reflections on International Liability for Injurious Consequences Arising Out of Acts not Prohibited by International Law” στο: 16 NYIL (1985), σ. 28.

[17] Βλ. P.W. Birnie & A. Boyle, *International Law and the Environment*, 2nd Ed., Oxford, 2002 (Oxford University Press), σ. 383.

[18] Άρθρο 136.

[19] Άρθρο 22 Παραρτήματος III.

[20] Για τις προβλέψεις αυτές, βλ. σχετικά N. R. Nandan/Sh. Rosenne/N.R. Grandy (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary - Vol. III*, Dordrecht/Boston/London, 1995 (Martinus Nijhoff Publishers/Center for Oceans Law and Policy), σ. 293 - 312.

[21] Για μία πλήρη ανάλυση του άρθρου αυτού, καθώς και την ιστορική βάση του, βλ. σχετικά M.H. Nordouist/Sh. Rosenne/Al. Yankov/N. R. Grandy (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary - Vol. IV*, Dordrecht/Boston/London, 1991 (Martinus Nijhoff Publishers/Center for Oceans Law and Policy), σ. 399 - 415.

[22] Μία διαδεδομένη θεωρία δέχεται ότι τέτοια κράτη που έχουν προβάλει συστηματικές και έντονες αντιρρήσεις (persistent objections) κατά συγκεκριμένων κανόνων της UNCLOS, δεν δεσμεύονται από αυτή, παρά το γεγονός ότι η πλειονότητα των διεθνολόγων δέχεται ότι αυτή εκφράζει εθιμικό δίκαιο. Βλ. σχετικά Β. Ρουμελιώτου, «Η Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος κατά τη Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας» στο: 3 Νόμος και Φύση (1996), σ. 59.

[23] Βλ. M. Spinedi, *Les Conséquences Juridiques d’ un Fait Internationalement Illicite Causant un Dommage à l’ Environnement* στο: Fr. Francioni & T. Scovazzi (eds.) *International Responsibility for Environmental Harm*, London/Dordrecht/Boston, 1991 (Graham and Trotman/Kluwer Academic Publishers - International Environmental Law and Policy Series), σ. 77.

[24] Όπως το άρθρο 304. Για μία ιστορική παρουσίαση του άρθρου αυτού, βλ. σχετικά M.H. Nordouist/Sh. Rosenne/L. B. Sohn (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary - Vol. V*, Dordrecht/Boston/London, 2002 (Martinus Nijhoff Publishers/Center for Oceans Law and Policy), σ. 163 - 164.

[25] Βλ. R. Lefeber, *The Liability Provisions of Regional Sea Conventions: Dead Letters in the Sea?* στο: D. Vidas & W. Ostreng (eds.), *Order for the Oceans at the Turn of the Century*, The Hague/London/Boston, 1999 (The Fridtjof Nansen Institute - Kluwer Law

International), σ. 514.

[26] Βλ. Al. E. Boyle, “Marine Pollution under the Law of the Sea Convention” στο: 79 AJIL (1985), σ. 368.

[27] Παράγραφοι 2 και 3.

[28] Βλ. R. Lefeber, The Liability Provisions of Regional Sea Conventions: Dead Letters in the Sea?..., όπ.π., σ. 514.

[29] Βλ. Th. A. Mensah, Civil Liability and Compensation for Vessel-Source Pollution of the Marine Environment and the United Nations Convention on the Law of the Sea (1982) στο: N. Amdo et al. (eds.), Liber Amicorum Judge Shigeru Oda – vol. 2, The Hague/London/New York (Kluwer Law International) 2002, σ. 1392.

[30] Άρθρο 263. Ανάλυση του άρθρου αυτού, καθώς και ιστορική αναδρομή, βλ. σχετικά M.H. Nordoust/Sh. Rosenne/Al. Yankov/N. R. Grandy (eds.), United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 – A Commentary – Vol. IV..., όπ.π., σ. 632 – 642.

[31] Άρθρο 229. Ανάλυση του άρθρου αυτού, καθώς και ιστορική αναδρομή, βλ. σχετικά όπ.π., σ. 360 – 361.

[32] Περισσότερα για το άρθρο αυτό, βλ. σχετικά όπ.π., σ. 377 – 381.

[33] Βλ. T. Treves, “Dispute-Settlement Clauses in the Law of the Sea Convention and Their Impact on the Protection and Preservation of the Marine Environment” στο: 8 RECIEL (1999), σ. 6 – 9 και T. Mensah, “The International Tribunal for the Law of the Sea and the Protection and Preservation of the Marine Environment” στο: 8 RECIEL (1999), σ. 2 – 3.

[34] Βλ. B. Vukas, Possible Role of the International Tribunal for the Law of the Sea in Interpretation and Progressive Development of the Law of the Sea στο: D. Vidas & W. Ostreng (eds.), Order for the Oceans at the Turn of the Century, The Hague/London/Boston, 1999 (The Fridtjof Nansen Institute – Kluwer Law International), σ. 96 – 103. Ο Oda από την πλευρά του θεωρεί ότι η δημιουργία ενός τέτοιου δικαιοδοτικού οργάνου δεν θα προσφέρει τίποτα στη διεθνή θεωρία και δικαιοσύνη και μάλιστα θεωρεί ότι με την πάροδο του χρόνου αυτό θα αποδειχθεί μεγάλο λάθος. Βλ. σχετικά ODA SH., “Dispute Settlement Prospects in the Law of the Sea” στο: 44 ICLQ (1995), σ. 864.

[35] Για το ITLOS, βλ. ενδεικτικά T. Treves, Advisory Opinions Under the Law of the

Sea Convention στο: M.H.Nordoust & J. N. Moore (eds.), *Current Marine Environmental Issues and the International Tribunal for the Law of the Sea*, The Hague/London/New York, 2001 (Martinus Nijhoff Publishers/Center for Oceans Law and Policy), σ. 421 επ., T. Treves, “Dispute-Settlement Clauses in the Law of the Sea Convention and Their Impact on the Protection and Preservation of the Marine Environment”..., όπ.π., σ. 6 - 9 και T. Mensah, “The International Tribunal for the Law of the Sea and the Protection and Preservation of the Marine Environment”..., όπ.π., σ. 1 - 5, καθώς και Γρ. Ι. Τσάλτας, *Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών - Διεθνής Πολιτική, Διεθνές Δίκαιο, Διεθνής Οργάνωση, Τόμος Β΄*, Αθήνα, 2003 (Ι. Σιδέρης), σ. 67 επ. Για τα διαιτητικά όργανα, βλ. σχετικά R. Ranjeva, *Settlement of Disputes* στο: R.-J. Dupuy & D. Vignes (eds.), *A Handbook on the New Law of the Sea - vol. 2*, Dordrecht/Boston/Lancaster, 1991 (Kluwer Academic Publishers - Hague Academy of International Law), σ. 1393 - 1397 και R. Platzöder, *Impact of Arbitration Established under Annex VII on the Implementation of the law of the Sea Convention* στο: D. Vidas & W. Ostremg (eds.), *Order for the Oceans at the Turn of the Century*, The Hague/London/Boston, 1999 (The Fridtjof Nansen Institute - Kluwer Law International), σ. 105 επ.

[36] Βλ. R. Ranjeva, *Settlement of Disputes*..., όπ.π., σ. 1378 - 1383 και T. Mensah, “The International Tribunal for the Law of the Sea and the Protection and Preservation of the Marine Environment”..., όπ.π., σ. 4.

[37] Βλ. W. Riphagen, *Dispute Settlement in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea* στο: Chr. L. Rozakis & C.A. Stephanou (eds.), *The New Law of the Sea*, Amsterdam/New York/Oxford, 1983 (North Holland), σ. 283.

[38] Άρθρο 1.

[39] Άρθρα 1 - 13 Προσαρτήματος VII.

[40] Άρθρο 2.

[41] Άρθρο 3.

[42] Βλ. L.C. Caflisch, *The Settlement of Disputes Relating to Activities in the International Seabed Area* στο: Chr. L. Rozakis & C.A. Stephanou (eds.), *The New Law of the Sea*, Amsterdam/New York/Oxford, 1983 (North Holland), σ. 306 - 330.

[43] Προσάρτημα VI, Τμήμα 4, άρθρα 35 - 40.

[44] Προσάρτημα VI, άρθρο 36.

[45] Βλ. H. Caminos, *The Creation of Specialized Courts: The Case of the International Tribunal for the Law of the Sea* στο: N. Ando et al. (eds.), *Liber Amicorum Judge Shigeru Oda* - vol. 1, The Hague/London/New York, 2002 (Kluwer Law International), σ. 570 και H. Caminos, *The Establishment of Specialized Courts* στο: M.H. Nordoust & J.N. Moore (eds.), *Current Marine Environmental Issues and the International Tribunal for the Law of the Sea*, The Hague/London/New York, 2001 (Martinus Nijhoff Publishers/Center for Oceans Law and Policy), σ. 34 - 37.

[46] ¶ρθρο 15. Βλ. και T. Memsaj, "The International Tribunal for the Law of the Sea and the Protection and Preservation of the Marine Environment" ..., όπ.π., σ. 4 - 5.

[47] Βλ. Th. A. Memsah, *The Role of Peaceful Dispute Settlement in Contemporary Ocean Policy and Law* στο: D. Vidas & W. Ostremg (eds.), *Order for the Oceans at the Turn of the Century*, The Hague/London/Boston, 1999 (The Fridtjof Nansen Institute - Kluwer Law International), σ. 91 - 92. Για την πολυμέρεια των διεθνών δικαιοδοτικών οργάνων, βλ. σχετικά Sh. Oda, *The International Court of Justice Viewed from the Bench (1976 - 1993)* στο: 244-VII RCADI (1993), σ. 9επ., καθώς και Sh. Oda, "Dispute Settlement Prospects in the Law of the Sea" ..., ο.π., σ. 863επ. και για το φόβο για την έκδοση αντιφατικών αποφάσεων, βλ. σχετικά Χ. Δίπλα, *Ο Πολλαπλασιασμός των Διεθνών Δικαιοδοτικών Οργάνων: Μία Νέα Απειλή για την Ενότητα του Διεθνούς Δικαίου*; στο: Στ. Περράκης (επ.), *Παγκόσμια Διακυβέρνηση - Διεθνές Δίκαιο & Διεθνείς Σχέσεις στην Αυγή του 21ου Αιώνα*, Αθήνα/Κομοτηνή, 2006 (Αντ. Σάκκουλα/Ελληνική Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου και Διεθνών Σχέσεων), σ. 63επ.

[48] Βλ. UN Doc. 204/III, 18 November 1948.

[49] Βλ. R. Wolfrum, *IMO Interface with the Law of the Sea Convention* στο: M.H. Nordoust & J. N. Moore (eds.), *Current Maritime Issues and the International Maritime Organization*, The Hague/London/New York, 1999 (Martinus Nijhoff Publishers/Center for Oceans Law and Policy), σ. 225 - 227, P. Birnie, *Implementation of IMO Regulations and Oceans Policy Post-UNCLOS and Post-UNCED* στο: M.H. Nordoust & J.N. Moore (eds.), *Current Maritime Issues and the International Maritime Organization*, The Hague/London/New York, 1999 (Martinus Nijhoff Publishers/Center for Oceans Law and Policy), σ. 361 επ. Βλ. επίσης T. Busha, *IMCO Conventions on the Pollution of Coastal Waters and Harbours* στο: J. Nowak (ed.), *Environmental Law: International and Comparative Aspects: A Symposium*, Dobbs Ferry (N.Y.) 1976 (Oceana), σ. 85 - 98.

[50] Σημαντική παθογένεια που εντοπίζεται στο έργο του I.M.O. είναι η αδυναμία ενσωμάτωσης επιστημονικών και τεχνικών γνώσεων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Βλ. σχετικά G. Doeker & T. Gehring, *Liability for Environmental Damage* στο: Ph. Sand (ed.) *The Effectiveness of International Environmental Agreements - A Survey of Existing Legal Instruments*, Cambridge, 1992 (Grotius Publications Limited),

σ. 421.

[51] Άρθρο I(1).

[52] Άρθρο I(6).

[53] Άρθρο II.

[54] Άρθρο IX(1).

[55] Βλ. L.F.E. Goldie, “Liability for Oil Pollution Disasters: International Law and the Delimitation of Competences in a Federal Policy” στο: 6 JMLC (1974 - 1975), σ. 312.

[56] Άρθρο X.

[57] Βλ. Th. A. Mensah, Civil Liability and Compensation for Environmental Damage in the 1982 Convention on the Law of the Sea στο: J. Basedow/Ul. Magnus/R. Wolfrum (eds.), The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007 & 2008, 2010, Heidelberg/Dordrecht/London/New York (Hamburg Studies on Maritime Affairs/International max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hambourg), σ. 5 - 7.

[58] Άρθρα 207 - 212.

[59] Βλ. G. Handl, “State Liability for Accidental Transnational Environmental Damage by Private Persons” στο: 74 AJIL (1980), σ. 547.

[60] Άρθρο III(1).

[61] Βλ. Jurisprudence on Interpretation of Maritime Conventions στο: https://www.comitemaritime.org/jurisp/_ju_clc.html (τελευταία επίσκεψη στις 7/10/2010).

[62] Τα Γαλλικά Δικαστήρια που επιλήφθηκαν είναι το Εμποροδικείο του Lorient, το Αστικό Δικαστήριο της Nantes και το Εμποροδικείο της Rennes και δικαίωσαν τα αιτήματα των ζημιωθέντων.

[63] Βλ. T.G.I., Paris, 11eme ch., 16/1/2008, No. 9934895010.

[64] Βλ. I.-P. Garcia, “‘Nunca Más!’: How Current European Environmental Liability and Compensation Regimes are Addressing the Prestige Oil Spill of 2002” στο: 25 U. Pa. J. Int’l Econ. L. (2004), σ. 1422 - 1425.

[65] Βλ. V. J. Foley. & Chr. R. Nolan, “The Erika Judgment – Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed” στο: 33 Tul. Mar. L. J. (2008), σ. 65 – 72.

[66] Άρθρο ΙΧ.

[67] Βλ. 528 F. Supp. 2d, (S.D.N.Y. 2008), σ. 455επ.

[68] Έχει ασκηθεί η 08-0579 έφεση κατά της παραπάνω απόφασης (2d Cir. Mar. 1, 2008) από την Ισπανία και η 08-0754 αντίθετη έφεση από το American Bureau of Shipping, Inc.

[69] Άρθρο 191.

[70] Για την υπόθεση, βλ. σχετικά https://www.itlos.org/start2_en.html (τελευταία επίσκεψη 16/10/2010).

[71] Βλ. Sh. Rosenne, The International Maritime Organization Interface with the Law of the Sea Convention στο: M.H. Nordoust & J. N. Moore (eds.), Current Maritime Issues and the International Maritime Organization, The Hague/London/New York, 1999 (Martinus Nijhoff Publishers/Center for Oceans Law and Policy), σ. 1 – 2.

[72] Για το κείμενο βλ. σχετικά 35 ILM (1996), σ. 1415επ.

[73] Για το κείμενο, βλ. σχετικά IMO Doc. LEG/CONF.12/DC/1. Υπογράφηκε στις 23 Μαρτίου 2001 και έχει τεθεί σε ισχύ από τις 21 Νοεμβρίου 2008, 12 μήνες μετά την επικύρωση της από 18 κράτη μέλη, 5 εκ των οποίων πλοία τους έχουν μικτό ακαθάριστο βάρος τουλάχιστον 1 εκατομμύριο τόνους και τα κράτη αυτά έχουν υπογράψει το κείμενο της Συνθήκης χωρίς επιφύλαξη και ετοιμάζονται να το επικυρώσουν ή έχουν καταθέσει τα όργανα επικύρωσης στη Γενική Γραμματεία του IMO (Άρθρο 14(1) της Συνθήκης).