

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

A. Γενικές παρατηρήσεις

1. Αφεταιρία του εν λόγω σχεδίου νόμου αποτέλεσε η συμμόρφωση της χώρας μας προς την Οδηγία 2005/35/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τον τίτλο «ρύπανση από πλοία και θέσπιση κυρώσεων για την περίπτωση παραβάσεων», η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/EK.

Είναι γνωστό ότι τα θέματα της θαλάσσιας ρύπανσης, λόγω των διεθνών προεκτάσεων της και των εκτεταμένων περιβαλλοντικών ζημιών που αυτή συνεπάγεται, ρυθμίζονται από Διεθνείς Συμβάσεις και ιδίως από τη Σύμβαση MARPOL του 1973, που κυρώθηκε (με το πρωτόκολλό της του 1978), με το ν.1269/1982.

Όμως, οι ρυθμίσεις αυτές κρίθηκαν σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης ανεπαρκείς. Έτσι ξεκίνησε από την Ευρωπαϊκή Ένωση η προσπάθεια για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού ρυθμιστικού πλαισίου, εξοπλισμένου με αποτελεσματικές, αποτρεπτικές και αναλογικές κυρώσεις, ιδίως ποινικές, για την επιτυχή αντιμετώπιση του προβλήματος της ρύπανσης από τα πλοία. Αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής υπήρξε η υιοθέτηση της Οδηγίας 2005/35/EK «σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις», της οποίας αναγκαίο συμπλήρωμα αποτέλεσε η απόφαση-πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ, με την οποία προβλέφθηκαν συγκεκριμένες ποινικές κυρώσεις για την προκαλούμενη από πλοία ρύπανση. Η εν λόγω απόφαση-πλαίσιο ακυρώθηκε με την απόφαση C-440/2005 της 23.10.2007 του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ήδη Δ.Ε.Ε.), διότι προσέβαλλε το άρθρο 47 της Ε.Ε. και έθιγε τις παρεχόμενες από το άρθρο 80 §2 αρμοδιότητες στην Κοινότητα.

Ενόψει της εξέλιξης αυτής κατέστη αναγκαία η τροποποίηση της Οδηγίας 2005/35/EK, η οποία έπρεπε να εμπλουτιστεί και με ποινικές κυρώσεις, γεγονός που συντελέστηκε με την υιοθέτηση της τροποποιητικής Οδηγίας 2009/123/EK. Ο συνδυασμός των δύο αυτών Οδηγιών οδηγεί στη δημιουργία ενός κοινοτικού νομοθετικού πλαισίου, στο οποίο περιλαμβάνονται οι πράξεις που πρέπει σε εθνικό επίπεδο να αναχθούν σε ποινικά αδικήματα. Δεν καθορίζεται όμως, ούτε άλλωστε ήταν δυνατό να

καθοριστεί με Οδηγία, το είδος και το ύψος των απειλούμενων ποινικών κυρώσεων, όπως αντιθέτως συνέβαινε με την απόφαση-πλαίσιο. Απομένει πλέον, για να επιτευχθεί η επιδιωκόμενη σύγκλιση των ποινικών κυρώσεων μεταξύ των κρατών μελών και η αποφυγή ανεπιθύμητων αποκλίσεων, η ρητή επιταγή της Οδηγίας για θέσπιση αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Οδηγία δεν εμποδίζει τα κράτη-μέλη να λαμβάνουν αυστηρότερα μέτρα κατά της ρύπανσης από πλοία.

2. Η Οδηγία αυτή περιέχει εξόχως σημαντικές ρυθμίσεις, οι οποίες και θα πρέπει να μεταφερθούν στα εσωτερικά δίκαια των κρατών-μελών. Από τις ρυθμίσεις αυτές θα πρέπει να επισημανθούν ιδιαίτερα τα ακόλουθα σημεία:

α) Διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής των νέων ρυθμίσεων. Οι ποινικές προβλέψεις του νέου νόμου θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλες τις πράξεις ρύπανσης από πλοία ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν, είτε αυτές τελούνται στα εσωτερικά ύδατα, είτε στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, είτε στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, είτε στην ανοικτή θάλασσα. Ανάγονται δηλαδή τα εγκλήματα αυτά ρύπανσης σε γνήσια διεθνή εγκλήματα, τα οποία προσβάλλουν αγαθά και αξίες που έχουν οικουμενικό χαρακτήρα, όπως κατ' εξοχήν είναι το θαλάσσιο περιβάλλον, και στα οποία πρέπει να εκτείνεται, με βάση την αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης, η δικαιοδοσία των ελληνικών ποινικών δικαστηρίων.

β) Ως αξιόποινες πράξεις θεωρούνται οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοίο, εφόσον αυτές συνεπάγονται υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος. Δεν συνιστούν αξιόποινη συμπεριφορά οι μικρής σημασίας απορρίψεις, οι οποίες δεν προκαλούν υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος. Όταν όμως οι μικρής σημασίας απορρίψεις επαναλαμβάνονται και, συνολικά εκτιμώμενες, καταλήγουν σε υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, τότε αξιολογούνται ως αξιόποινη συμπεριφορά. Ρητά εξαιρούνται και δεν αποτελούν αξιόποινη συμπεριφορά, i) οι ελεγχόμενες απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών (πετρελαίου, πετρελαιοειδών μιγμάτων, επιβλαβών υγρών ουσιών, υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών), που καλύπτουν συγκεκριμένους όρους και προδιαγραφές της MARPOL ή γίνονται για την ασφάλεια του πλοίου ή τη διάσωση ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή με την άδεια της αρμόδιας αρχής για την καταπολέμηση

συγκεκριμένου περιστατικού ρύπανσης και ii) ειδικά για τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα που ενεργεί υπό την ευθύνη του πλοίαρχου, οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών στα στενά, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή στην ανοιχτή θάλασσα, εφόσον προκαλούνται από βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού του, λαμβάνονται μετά τη βλάβη όλες οι εύλογες προφυλάξεις και δεν οφείλονται σε δόλο ή ενσυνείδητη αμέλεια.

γ) Ο κύκλος των δραστών των εγκληματικών πράξεων ρύπανσης, εκτείνεται σε όλο το δυνατό φάσμα και περιλαμβάνει οποιοδήποτε φυσικό πρόσωπο, δηλαδή τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο, τα μέλη του πληρώματος του πλοίου, τους πλοηγούς, τους λιμενικούς υπαλλήλους κλπ.

δ) Αναφορικά με την υποκειμενική υπόσταση του εγκλήματος της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία η Οδηγία απαιτεί την ύπαρξη στο πρόσωπο του δράστη, σύμφωνα με το επίσημο ελληνικό κείμενο, «πρόθεσης ή αμέλειας ή βαριάς αμέλειας». Η παράθεση του όρου της αμέλειας και παράλληλα του όρου της βαριάς αμέλειας φαίνεται με την πρώτη ματιά να δημιουργεί πρόβλημα κατανόησης, αφού θα ήταν αρκετή η χρήση του γενικού όρου της αμέλειας, ο οποίος περιλαμβάνει και τη βαριά αμέλεια, ως έννοια είδους. Η προσεκτικότερη όμως προσέγγιση του όλου κειμένου της Οδηγίας, σε συσχέτισμό με το επίσημο αγγλικό κείμενο (στο κείμενο αυτό γίνεται αναφορά σε πράξεις που τελούνται «with intent, recklessly or with serious negligence», χωρίς εννοιολογική επικάλυψη του τελευταίου όρου από το δεύτερο), καθώς και το γαλλικό κείμενο (το κείμενο αυτό αναφέρεται κατά τρόπο επίσης μη επικαλυπτόμενο σε πράξεις που τελούνται «intentionnellement, témérairement ou à la suite d' une négligence grave»), μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο κοινοτικός νομοθέτης θέλει να αναχθούν σε ποινικά αδικήματα οι πράξεις θαλάσσιας ρύπανσης που τελούνται με δόλο, από ενσυνείδητη αμέλεια (βαριά ή ελαφρά) και βαριά ασυνείδητη αμέλεια. Αφήνει δηλαδή εκτός του ρυθμιστικού πεδίου του τις πράξεις που τελούνται από ελαφρά ασυνείδητη αμέλεια (βλ. Ελισάβετ Συμεωνίδου – Καστανίδου, Νόμος και Φύση, Οκτώβριος 2009). Έτσι, με το προκείμενο σχέδιο νόμου ανάγονται σε ποινικά αδικήματα, όπως πιο κάτω ειδικότερα εξηγείται, οι πράξεις ρύπανσης από πλοία, που οφείλονται σε δόλο ή αμέλεια του δράστη, εκτός εάν η αμελής συμπεριφορά του τελευταίου περιορίζεται στο πιο χαμηλό

επίπεδο, δηλαδή εκείνο της ελαφράς ασυνείδητης αμέλειας, οπότε μένει ποινικώς αδιάφορη.

ε) Η Οδηγία προβλέπει τη θέσπιση κυρώσεων και σε βάρος των νομικών προσώπων, όταν το έγκλημα της ρύπανσης έχει τελεστεί προς όφελός τους από φυσικά πρόσωπα που κατέχουν διευθύνουσα θέση σ' αυτά ή από φυσικά πρόσωπα που τελούν υπό την εξουσία των νομικών προσώπων και επί των οποίων οι διευθύνοντες, ενώ έπρεπε, παρέλειψαν να ασκήσουν εποπτεία ή έλεγχο. Ευλόγως η Οδηγία δεν καθορίζει το είδος των κυρώσεων, οι οποίες στο δικό μας δίκαιο, το οποίο δεν γνωρίζει ποινική ευθύνη των νομικών προσώπων (*societas delinquere non potest*), θα πρέπει να έχουν διοικητικό χαρακτήρα. Οι εν λόγω διοικητικές κυρώσεις, δεν αποτελούν ιδιαίτερη ρύθμιση στο πλαίσιο μιας αυτοτελούς και ανεξάρτητης διοικητικής διαδικασίας, όπως συμβαίνει με τις διοικητικές κυρώσεις σε βάρος νομικών προσώπων, που προβλέπει ο ν.1650/1986 «για την προστασία του περιβάλλοντος», αλλά συναρτώνται άμεσα με την τέλεση των εγκληματικών πράξεων ρύπανσης. Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία είναι δυνατή η πρόβλεψη διοικητικών κυρώσεων και σε βάρος των υπαίτιων φυσικών προσώπων.

3. Οι προτεινόμενες με το σχέδιο νόμου ρυθμίσεις, αποτελούν ένα ειδικό νομικό καθεστώς, διακρινόμενο από εκείνο του ν.743/1977, του οποίου οι διατάξεις έχουν κωδικοποιηθεί με το π.δ. 55/1998, και εκείνο του ν.1650/1986. Από νομοτεχνική άποψη προτιμήθηκε η διατύπωση των εισαγόμενων στην ελληνική έννομη τάξη διατάξεων, σε συμμόρφωση της προαναφερόμενης Οδηγίας, σε ένα αυτοτελές συνεκτικό νομοθετικό κείμενο, από τη νομοθετική παρέμβαση στο ν.743/1977 και το ν.1650/1986. Και οι δύο τελευταίοι νόμοι περιέχουν κυρωτικούς κανόνες ποινικού και διοικητικού χαρακτήρα για την προστασία γενικότερα του περιβάλλοντος ο ν.1650/1986 και ειδικότερα του θαλάσσιου περιβάλλοντος ο ν.743/77. Όμως οι δύο αυτοί νόμοι διαφοροποιούνται σημαντικά, ιδίως σε επίπεδο ποινικού χαρακτήρα, από τις απαιτούμενες σύμφωνα με την Οδηγία νομοθετικές ρυθμίσεις. Πράγματι η Οδηγία προδιαγράφει από αντικειμενική και υποκειμενική πλευρά ένα συγκεκριμένο πλαίσιο κυρώσεων για τις προσδιοριζόμενες ειδικά σ' αυτή απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία στη θάλασσα. Οι προτεινόμενες διατάξεις αποτελούν σε σύγκριση με το ν.743/77 και το ν.1650/86 ένα ειδικό

νομικό καθεστώς, το οποίο ρυθμίζει αποκλειστικά τις προσβολές του θαλάσσιου περιβάλλοντος μόνο από τις απορρίψεις συγκεκριμένων ρυπογόνων ουσιών από πλοία. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις, ως ειδικές, υπερισχύουν κάθε άλλης διατάξεως και ιδίως των διατάξεων του ν.743/77 και του ν.1650/86, οι οποίες εφαρμόζονται στο μέτρο που εκείνες (προτεινόμενες ρυθμίσεις) δεν ευρίσκουν έδαφος εφαρμογής. Βεβαίως κατά την επεξεργασία των εισαγόμενων ρυθμίσεων ελήφθησαν υπόψη οι διατάξεις των προαναφερόμενων διατάξεων για την εντελέστερη διατύπωση του προτεινόμενου νομοσχεδίου, για τον καλύτερο νομοθετικό συντονισμό και την αποφυγή, κατά το δυνατό, μη επιθυμητών αποκλίσεων.

B. Οι επιμέρους ρυθμίσεις

1. Στο άρθρο 1 του σχεδίου νόμου περιέχονται οι αναγκαίοι ορισμοί (ειλημμένοι από το άρθρο 2 της Οδηγίας) για την εφαρμογή των προτεινόμενων ρυθμίσεων. Ειδικότερα προσδιορίζονται οι ρυπογόνες ουσίες, η έννοια της απόρριψης, η έννοια του πλοίου, στην οποία δεν περιλαμβάνονται τα πολεμικά πλοία ή άλλα πλοία κρατικής ιδιοκτησίας ή κρατικής εκμετάλλευσης (άρθρο 3 παρ. 2 της Οδηγίας), η έννοια του νομικού προσώπου, η οποία περιλαμβάνει κάθε οντότητα με νομική προσωπικότητα, εκτός από τα ίδια τα κράτη, τους δημόσιους φορείς που ασκούν κρατική εξουσία και τους δημόσιους διεθνείς οργανισμούς.

2. Το άρθρο 2 αναφέρεται στη δικαιοδοσία των Ελληνικών δικαστηρίων και στηρίζεται στις διατάξεις του άρθρου 3 της Οδηγίας για το πεδίο εφαρμογής της. Το διευρυμένο αυτό πεδίο εφαρμογής, που δικαιολογείται, όπως έχει εκτεθεί και πιο πάνω στις γενικές παρατηρήσεις, από το χαρακτήρα των πράξεων ρύπανσης ως «γνησίων διεθνών εγκλημάτων», δηλαδή εγκλημάτων που προσβάλλουν οικουμενικές αξίες της ανθρωπότητας, μεταφέρεται και στην ελληνική έννομη τάξη. Ειδικότερα, καθιερύεται δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων για τα προβλεπόμενα από το παρόν νομοσχέδιο εγκλήματα, και όταν αυτά τελούνται στα εσωτερικά ύδατα άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων κατά το βαθμό που εφαρμόζεται το καθεστώς *Marpol* (δηλαδή όλων των λιμένων εκτός εάν πρόκειται για πλοία με ξένα σημαία, οπότε συμπεριλαμβάνονται μόνο οι ελληνικοί λιμένες στους οποίους τα πλοία αυτά καταπλέουν), στην

αιγιαλίτιδα ζώνη κράτους μέλους ή τρίτης χώρας, στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και υπόκεινται στο καθεστώς του πλου διέλευσης, όπως ορίζεται στη Σύμβαση Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (Montego Bay), στην αποκλειστική οικονομική ζώνη και τέλος στην ανοικτή θάλασσα. Τα εν λόγω εγκλήματα διώκονται αυτεπαγγέλτως, ανεξάρτητα από τον τόπο τελέσεως, ενώ τα δικαστήρια του Πειραιά έχουν τοπική αρμοδιότητα για την εκδίκαση αυτών, στις περιπτώσεις που δεν θεμελιώνεται τοπική αρμοδιότητα άλλου ελληνικού δικαστηρίου.

3. Στο άρθρο 3 καταστρώνονται τα εγκλήματα θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Οδηγίας. Ειδικότερα το έγκλημα της θαλάσσιας ρύπανσης υφίσταται αντικειμενικά, όταν γίνεται απόρριψη ρυπογόνων ουσιών από πλοίο σε οποιαδήποτε από τις διαλαμβανόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 1 θαλάσσιες περιοχές, από την οποία απόρριψη προκαλείται υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος.

Όπως γίνεται φανερό για τη στοιχειοθέτηση της αντικειμενικής υπόστασης του εγκλήματος δεν είναι αρκετή η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών, από πλοίο κατά τις οριοθετήσεις του άρθρου 1. Απαιτείται επιπλέον η απόρριψη αυτή να συνεπάγεται υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, σοβαρή ή μη. Η σοβαρότητα της υποβάθμισης λαμβάνεται ως ένα βαθμό υπόψη για τη διαβάθμιση του εγκλήματος και όχι για τη στοιχειοθέτηση αυτού, όπως αντιθέτως συμβαίνει με το ν. 743/1977 (άρθρο 13 π.Δ. 55/1998), όπου για τη επιβολή ποινικών κυρώσεων απαιτείται να συντρέχει «σοβαρή ρύπανση».

Αν η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών από πλοίο από οποιοδήποτε πρόσωπο (π.χ. πλοίαρχο, πλοιοκτήτη, μέλη πληρώματος, πλοηγούς κλπ.) γίνεται με πρόθεση και, λόγω της σοβαρότητας της υποβάθμισης του θαλάσσιου ύδατος, δημιουργείται κίνδυνος θανάτου ή βαριάς σωματικής βλάβης ή ευρεία οικολογική διατάραξη ή καταστροφή, απειλείται ποινή κάθειρξης μέχρι 10 ετών και χρηματική ποινή από 3000 έως 300.000 ευρώ. Ανάγεται, δηλαδή, το έγκλημα αυτό σε κακούργημα, ως διακεκριμένη περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης από πλοίο. Η εν λόγω απειλούμενη ποινή είναι δικαιολογημένη, αν σκεφθεί κανείς τις σοβαρότατες συνέπειες του εγκλήματος αυτού. Συνιστά αναμφισβήτητα μία κύρωση αποτελεσματική και αποτρεπτική, αλλά και σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας.

Όλες οι άλλες περιπτώσεις δόλιας απόρριψης ρυπογόνων ουσιών από πλοίο, που συνεπάγονται απλώς και μόνο υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, χωρίς δηλαδή περαιτέρω τη συνδρομή του στοιχείου της δημιουργίας κινδύνου θανάτου ή βαριάς σωματικής βλάβης ή της ευρείας οικολογικής διατάραξης ή καταστροφής, τιμωρούνται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον ενός έτους και χρηματική ποινή από 1500 έως 50.000 ευρώ, δηλαδή σε βαθμό πλημμελήματος. Η έκταση (σοβαρότητα) της υποβάθμισης του θαλάσσιου ύδατος λαμβάνεται εδώ υπόψη κατά την επιμέτρηση της ποινής (αρθ. 79 Π.Κ).

Περαιτέρω οι επαναλαμβανόμενες, μικρής σημασίας απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών, όταν, αξιολογούμενες συνολικά και όχι μεμονωμένα, καταλήγουν σε υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, συγκροτούν αυτοτελές ποινικό αδίκημα και τιμωρούνται, εφόσον γίνονται με πρόθεση, με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον έξι μηνών και με χρηματική ποινή 1000 έως 15.000 ευρώ. Για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος αυτού θα πρέπει οι επαναλαμβανόμενες μικρής σημασίας απορρίψεις να ευρίσκονται σε κάποια τοπική και χρονική ενότητα, η οποία επιτρέπει τη συνολική αξιολόγησή τους, και ο δράστης να έχει ενότητα δόλου (βλ. Ελισάβετ Συμεωνίδου – Καστανίδου, ό.π.). Για τις εν λόγω μικρής σημασίας απορρίψεις, οι οποίες όταν αξιολογούνται μεμονωμένα, έχουν περιορισμένη εμβέλεια και δεν προκαλούν υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος και των οποίων οι ζημιογόνες συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον δυσχερώς μπορεί να αποκτήσουν εκτεταμένες διαστάσεις, δεν κρίνεται αναγκαίο να υπάρξει διαβάθμιση των ποινικών κυρώσεων, λόγω ενδεχόμενης ύπαρξης επιβαρυντικών περιστάσεων. Εάν συντρέξουν τέτοιες περιστάσεις θα εκτιμηθούν από το δικαστήριο κατά την επιμέτρηση της ποινής (79 Π.Κ).

Όλες οι προηγούμενες πράξεις θαλάσσιας ρύπανσης από πλοίο τιμωρούνται, όπως προβλέπεται στις παραγράφους 2 και 4 του ίδιου άρθρου, και όταν τελούνται από αμέλεια. Ειδικότερα απειλείται, στην πρώτη περίπτωση, όπου, εξαιτίας της σοβαρότητας της υποβάθμισης του θαλάσσιου ύδατος, δημιουργείται κίνδυνος θανάτου ή βαριάς σωματικής βλάβης ή ευρεία οικολογική διατάραξη ή καταστροφή, ποινή φυλάκισης τουλάχιστον έξι μηνών και χρηματική ποινή 1000 έως 15.000 ευρώ, στη δεύτερη περίπτωση, ποινή φυλάκισης τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή 200 έως 3000 ευρώ

και στην τρίτη περίπτωση των επαναλαμβανόμενων μικρής σημασίας απορρίψεων, ομοίως ποινή φυλάκισης τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή 200 έως 3000 ευρώ.

Όπως έχει εκτεθεί και πιο πάνω στις γενικές παρατηρήσεις, η Οδηγία επιβάλλει να τιμωρούνται ποινικά οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία και όταν αυτές διαπράττονται από αμέλεια. Η αμέλεια, όπως οριοθετείται από την Οδηγία, περιλαμβάνει την ενσυνείδητη αμέλεια κάθε μορφής και, από την ασυνείδητη αμέλεια, μόνο τη βαριά. Μένει δηλαδή εκτός πεδίου εφαρμογής αυτής η ελαφρά ασυνείδητη αμέλεια. Έτσι ρητά προβλέπεται με την παράγραφο 7 του άρθρου 3 του νομοσχεδίου ότι η διαγραφόμενη ποινική ευθύνη για τη θαλάσσια ρύπανση από αμέλεια δεν περιλαμβάνει την ελαφρά ασυνείδητη αμέλεια. Είναι αλήθεια ότι το ελληνικό ποινικό δίκαιο γνωρίζει τη διάκριση μεταξύ της ενσυνείδητης και ασυνείδητης (χωρίς συνείδηση) αμέλειας, αγνοεί όμως τη διάκριση βαριάς και ελαφράς αμέλειας, η οποία είναι γνωστή στο αστικό δίκαιο, στο οποίο και δεν παρέχεται κριτήριο της διάκρισης αυτής. Η χρησιμοποιούμενη σαφής ομολογία βοήθησε ώστε να οριοθετηθεί εκεί η διάκριση μεταξύ της βαριάς αμέλειας, νοούμενης εκείνης που εμπεριέχει ασυνήθιστα μεγάλη απόκλιση από τη συμπεριφορά του μέσου επιμελούς ανθρώπου, και ελαφράς αμέλειας. Έτσι και στη συγκεκριμένη περίπτωση πιστεύουμε ότι δεν θα υπάρξει δυσκολία για τον χαρακτηρισμό σε θεωρητικό επίπεδο και τελικά από το δικαστή της αμέλειας ως βαριάς ή ελαφράς, ύστερα από αξιολόγηση της έκτασης της απόκλισης και συνακόλουθα της βαρύτητας της αμελούς συμπεριφοράς του δράστη.

Περιτό να τονιστεί ότι για την τιμώρηση της ηθικής αυτοουργίας και της συνέργειας στα πιο πάνω εγκλήματα θαλάσσιας ρύπανσης από δόλο, όπως επιτάσσει η Οδηγία (άρθρο 5β), δεν χρειάζεται να γίνει ξεχωριστή μνεία στο νομοσχέδιο, αφού το ζήτημα καλύπτεται πλήρως από τις διατάξεις για τη συμμετοχή του γενικού μέρους του Π.Κ. (αρθρ.45-49). Κρίθηκε όμως αναγκαίο, αν υπάρχει συμβολή κάποιου προσώπου (π.χ. προσωπικού νηογνώμονα) στην τέλεση των εγκλημάτων της δόλιας απόρριψης ρυπογόνων ουσιών των παραγράφων 1 και 3, η οποία (συμβολή) δεν μπορεί να χαρακτηριστεί, ως συμμετοχή (άρθρα 45, 46, 47, Π.Κ.), να στοιχειοθετείται

αυτοτελές έγκλημα και ο υπαίτιος να τιμωρείται με τις αντίστοιχες για τα παραπάνω εγκλήματα ποινές, μειωμένες κατά το άρθρο 83 του Π.Κ.

Με την παράγραφο 6 του ίδιου άρθρου παρέχεται η ευχέρεια στο δικαστήριο, όπως αντίστοιχα συμβαίνει και στο ν. 1650/1986 για την προστασία γενικότερα του περιβάλλοντος (άρθρο 28 παράγραφος 6), να επιβάλει μειωμένη ποινή στο δράστη αν αυτός περιορίσει ουσιωδώς ή με έγκαιρη αναγγελία του στην αρχή συντελέσει στην ουσιώδη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της εν λόγω εγκληματικής του συμπεριφοράς.

4. Στο άρθρο 4 διατυπώνονται, ως εξαιρέσεις, οι περιπτώσεις απόρριψης ρυπογόνων ουσιών που κατά το άρθρο 5 της Οδηγίας, δεν πρέπει να αποτελούν παραβάσεις, εφόσον καλύπτονται συγκεκριμένοι όροι κανονισμών της MARPOL. Πρόκειται, όπως εξηγείται και στις γενικές παρατηρήσεις, για ελεγχόμενες απορρίψεις που γίνονται για την ασφάλεια του πλοίου ή τη διάσωση ανθρώπινης ζωής ή με την άδεια της αρμόδιας αρχής για την καταπολέμηση συγκεκριμένου περιστατικού ρύπανσης ή, ειδικά, ως προς τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του πλοίου, για απορρίψεις που προκαλούνται από βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού του και για τις οποίες λαμβάνονται μετά τη βλάβη όλες οι εύλογες προφυλάξεις.

5. Στις δύο πρώτες παραγράφους του άρθρου 5 του σχεδίου νόμου καθορίζονται, από το προσωπικό των νομικών προσώπων, σε συνδυασμό με τις προβλέψεις της αντίστοιχης ελληνικής νομοθεσίας, εκείνα τα φυσικά πρόσωπα που πρέπει να θεωρούνται υπεύθυνα για την τήρηση των σχετικών με την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης διατάξεων, έτσι ώστε, όταν τίθεται ζήτημα ευθύνης νομικού προσώπου για θαλάσσια ρύπανση, να μπορεί ευχερώς να εντοπιστεί η ευθύνη αυτή και να αποδοθεί σε συγκεκριμένο νομικό πρόσωπο, ως υπόλογο των απειλούμενων διοικητικών κυρώσεων. Ειδικότερα, υπεύθυνοι θεωρούνται, επί προσωπικών εταιρειών, ΕΠΕ και συνεταιρισμών οι διαχειριστές αυτών και επί ανωνύμων εταιρειών, ναυτικών εταιρειών και ναυτικών εταιρειών πλοίων αναψυχής τα μέλη του διοικούντος οργάνου, καθώς και τα πρόσωπα που ασκούν έλεγχο στις εταιρείες αυτές, σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 42ε παράγραφος 5 του ν. 2190/1920 (αρκεί να συντρέχει κάποια από τις διαλαμβανόμενες εκεί περιπτώσεις).

Με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, για την επιβληθείσα σε βάρος του νομικού προσώπου διοικητική κύρωση, δημιουργείται ευθύνη εις ολόκληρον

των φυσικών προσώπων, με σκοπό να καθίσταται πιο αποτελεσματική και αποτρεπτική η κύρωση αυτή.

6. Με το άρθρο 6 καθορίζονται αποτρεπτικές, αποτελεσματικές και αναλογικές διοικητικές κυρώσεις για παραβάσεις των διατάξεων του προτεινόμενου νόμου. Οι διοικητικές κυρώσεις (πρόστιμα) επιβάλλονται σε βάρος των νομικών προσώπων, σε ακριβή συμμόρφωση των προβλέψεων του άρθρου 8β της Οδηγίας, όσο και σε βάρος των υπαίτιων φυσικών προσώπων. Εξάλλου, προς διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος προβλέπεται, ως διοικητικό μέτρο, η απαγόρευση απόπλου του πλοίου, κατά του οποίου έχει συνταχθεί από τα αρμόδια όργανα έκθεση παράβασης για θαλάσσια ρύπανση μέχρι την πληρωμή του επιβαλλόμενου προστίμου ή την κατάθεση εγγυητικής επιστολής Τράπεζας ίσου ποσού προς το επιβληθέν διοικητικό πρόστιμο. Στο πλαίσιο αυτό, ορίζεται ο τρόπος είσπραξης και διάθεσης των επιβαλλόμενων προστίμων με παραπομπή στις διατάξεις του ν. 743/1977.

Επιπρόσθετα, σε περίπτωση διαπίστωσης υπαιτιότητας Ελλήνων ναυτικών για υποβάθμιση του θαλάσσιου ύδατος προβλέπεται η επιβολή και πειθαρχικών κυρώσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του Μέρους ΠΕΜΠΤΟΥ του Ν.Δ. 187/1973 «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου».

Κατά των προαναφερθεισών διοικητικών και πειθαρχικών κυρώσεων προβλέπεται διαδικασία άσκησης προσφυγής σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Ακόμη παρέχεται εξουσιοδότηση, ώστε με πρόταση των συναρμόδιων Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και Προστασίας του Πολίτη μπορεί να εκδίδονται προεδρικά διατάγματα, με τα οποία μπορεί να αυξάνονται τα ανώτατα όρια των προβλεπομένων διοικητικών προστίμων, εφόσον απαιτείται.

Τέλος, ορίζονται, ως Αρμόδιες Αρχές, για την επιβολή των διοικητικών κυρώσεων τα Κεντρικά Λιμεναρχεία, τα Λιμεναρχεία και τα Υπολιμεναρχεία της Χώρας.

7. Καθορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου.

