

## Πρόληψη και Αποκατάσταση της Περιβαλλοντικής Ζημίας εκ Ναυαγίων

- *Οι γνωμοδοτήσεις του Επιμελητηρίου Περιβάλλοντος και Βιωσιμότητας έχουν ως αντικείμενο την επιστημονική μελέτη της βιωσιμότητας της τιθεμένης υπό την κρίση του δημοσίας πολιτικής ή ιδιωτικής αποφάσεως, σύμφωνα με την Αρχή 18 της Διακηρύξεως της Στοκχόλμης περί της Προστασίας του Περιβάλλοντος και της Αναπτύξεως (1972).*
- *Η μελέτη γίνεται με την μέθοδο των Συστημάτων Μεγάλης Κλίμακος (ΣΜΚ) και συμφώνως προς τις αρχές των Επιστημών της Βιωσιμότητας (Δίκαιο Βιωσίμου Αναπτύξεως, Επιστήμη Γης-Περιβαλλοντική Επιστήμη κ.λπ.).*
- *Δοθέντος ότι η θεμελιώδης Αρχή της Βιωσιμότητας («Αειφορίας») κατοχυρούται τόσο στο Διεθνές Δίκαιο όσο και στο Συνταγματικό Δίκαιο, η κρίση περί της βιωσιμότητας ωρισμένης πολιτικής ή αποφάσεως συμπίπτει με την κρίση περί της νομιμότητος αυτών.*

## Πρόληψη και Αποκατάσταση της Περιβαλλοντικής Ζημίας εκ Ναυαγίων

Με την από 6.3.2008 αίτησή του προς το Επιμελητήριο Περιβάλλοντος και Βιωσιμότητας, ο Σύλλογος «**Δράση για το Περιβάλλον και τον Πολιτισμό της Σαντορίνης**» ζήτησε από το Επιμελητήριο να γνωμοδοτήσει για τα προβλήματα περιβάλλοντος και βιωσιμότητας που προέκυψαν από το ναυάγιο του πλοίου **Sea Diamond** τον Απρίλιο 2007 στον λιμένα «Αθηνιός» νήσου Θήρας.

Το Επιμελητήριο ανέθεσε την μελέτη των νομικών ζητημάτων που σχετίζονται με την πρόληψη και αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας που προκαλείται εκ των ναυαγίων στην κ. Μαρία Καραμανώφ, μέλος του Δ.Σ. του Επιμελητηρίου.

Η κ. Μ. Καραμανώφ υπέβαλε την ακόλουθη μελέτη, την οποία απεδέχθη το Επιμελητήριο.

### 1.

Το τεθέν ερώτημα άπτεται του ζητήματος της **υποχρεωτικής αποκαταστάσεως** των καταστραφέντων ή οπωσδήποτε διαταραχθέντων οικοσυστημάτων, το οποίο και είναι ένα από τα βασικά αξιώματα της βιωσιμότητας. Είναι γνωστό ότι η βιωσιμότης, η οποία έχει αναχθεί στην θεμελιώδη έννομη αξία του 21<sup>ου</sup> αιώνας, ρητώς κατοχυρωμένη τόσο από το Διεθνές και Ευρωπαϊκό Δίκαιο (Παγκόσμια Διακήρυξη του Ρίο, Συνθήκες Μάαστριχτ και Άμστερνταμ) όσο και από το **Ελληνικό Σύνταγμα (άρθρο 24)**, επιτάσσει όπως κάθε δημόσια πολιτική αλλά και κάθε ιδιωτική δράση σέβεται και δεν καταστρέφει, αλλοιώνει ή οπωσδήποτε υποβαθμίζει το φυσικό περιβάλλον.

Δεν περιορίζεται όμως μόνο σε αυτό. Υπό το κράτος των φαινομένων της παγκοσμίου μεταβολής (καταστροφή οικοσυστημάτων, υπερκατανάλωση φυσικών

πόρων, ρύπανση, ερήμωση, αποδάσωση, κλιματική αλλαγή κ.λπ.), η βιωσιμότης έχει προσλάβει προεχόντως τον χαρακτήρα συνολικής αποκαταστατικής πολιτικής, η οποία έχει ως σκοπό την αποκατάσταση της διαταραχθείσης ισορροπίας μεταξύ ανθρωπογενών συστημάτων και οικοσυστημάτων, προτού η ανθρωπότης διαβεί ανεπιστρεπτί το κατώφλι της οικολογικής κρίσεως. Αυτό σημαίνει με απλά λόγια, ότι όχι μόνο δεν είναι πλέον ανεκτή καμμία δημόσια ή ιδιωτική δράση η οποία επιδεινώνει την ήδη εξαιρετικά επιβαρημένη κατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος, αλλ' αντιθέτως επιβάλλεται η δια θετικών μέτρων εξυγίανση και ανάκτηση του απωλεσθέντος φυσικού κεφαλαίου καθώς και η πρόληψη και εξουδετέρωση κάθε κινδύνου δυναμένου να υποβαθμίσει τούτο ή τα κατ' ιδίαν στοιχεία του (ύδατα, αέρα, έδαφος, οικοσυστήματα κ.λπ.).

Η υποχρέωση αποκαταστάσεως της διαταραχθείσης ισορροπίας του φυσικού περιβάλλοντος καταλαμβάνει ακόμα και τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες η περιβαλλοντική βλάβη είχε λάβει χώρα στο παρελθόν, πρόσφατο ή απώτερο, ανεξαρτήτως αν αυτή προκλήθηκε από άγνοια, παράνομες ενέργειες, η αποτελεί απλώς την αναπόφευκτη συνέπεια της αγρίας αναπτύξεως. (Είναι χαρακτηριστικό ότι η Ευρωπαϊκή **Οδηγία 2004/35/ΕΚ** «σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη όσον αφορά την πρόληψη και αποκατάσταση περιβαλλοντικής ζημίας» αναγνωρίζει την υποχρέωση αποκαταστάσεως για βλάβες από ζημιογόνα γεγονότα που έλαβαν χώρα μέχρι και προ τριακονταετίας). Στις περιπτώσεις αυτές, η αποκατάσταση συνίσταται στο σχεδιασμό και εφαρμογή μέτρων για την ανάκτηση του απωλεσθέντος φυσικού κεφαλαίου, τα οποία δύνανται να εκτελούνται μακροπρόθεσμα και σε ικανή κλίμακα χρόνου ανάλογα με την φύση της ζημίας, την δημιουργηθείσα εν τω μεταξύ πραγματική κατάσταση, τις δυσχέρειες της αποκαταστάσεως κ.λπ. Όταν, αντίθετα, η περιβαλλοντική διατάραξη ή βλάβη επέρχεται εκ της πραγματοποιήσεως τρέχοντος περιβαλλοντικού κινδύνου (λ.χ. ατυχήματος), η υποχρέωση αποκαταστάσεως είναι **άμεσος και πλήρης** και περιλαμβάνει τόσο την όσο το δυνατόν ταχύτερη επαναφορά την πραγμάτων στην προηγούμενη (δηλ. προ της βλάβης) κατάσταση, όσο και την πρόληψη περαιτέρω

ζημίας για το μέλλον. Στην περίπτωση αυτή, η **υποχρέωση αποκαταστάσεως προέχει παντός άλλου δημοσίου σκοπού** (οικονομικού, κοινωνικού κ.λπ.), υπό την έννοια ότι ουδενός άλλου δημοσίου συμφέροντος η επίκληση δύναται να εμποδίσει ή να καθυστερήσει την αποκατάσταση. Και τούτο, διότι το φυσικό περιβάλλον έχει τεθεί σήμερα στην κορυφή της πυραμίδος των εννόμων αξιών, όχι εκ λόγων φυσιολατρίας ή οικολογικής ευαισθησίας, αλλά απλούστατα, διότι υπό τις παρούσες συνθήκες οποιαδήποτε περαιτέρω διατάραξη του κινδυνεύει να κλονίσει ανεπανόρθωτα την οικολογική ισορροπία του πλανήτη και το φυσικό υπόβαθρο της ίδιας της ζωής.

## 2.

Με δεδομένη την εκ του Διεθνούς, Ευρωπαϊκού και Εθνικού Δικαίου υποχρέωση προλήψεως και εξουδετερώσεως των περιβαλλοντικών κινδύνων και αποκαταστάσεως των πραγμάτων στην αρχική (ήτοι προ της πραγματώσεως της περιβαλλοντικής βλάβης) κατάσταση, γεννάται περαιτέρω το ερώτημα **ποιος φέρει την ευθύνη και τα βάρη της αποκαταστάσεως**. Την απάντηση έδωσε το **Διεθνές Δίκαιο** (Διακήρυξη του Ρίο, Agenda '21), το οποίο ώρισε ότι το σύγχρονο **Κράτος** είναι εκείνο που φέρει το κύριο βάρος για την υλοποίηση των αρχών της βιωσιμότητας. Και τούτο, όχι διότι υποτιμάται η συμβολή ή αίρεται η ευθύνη και των άλλων φορέων της κοινωνίας (πολιτών, επιχειρήσεων, μη κυβερνητικών οργανώσεων κ.λπ.), οι οποίοι υποχρεούνται εξ ίσου να προσαρμόσουν την συμπεριφορά τους σύμφωνα με τις επιταγές της βιωσιμότητας. Τα προβλήματα, όμως, που γεννά ο υποχρεωτικός αναπροσανατολισμός της ανθρωπότητας από την οδό της αγρίας στην οδό της βιώσιμου αναπτύξεως είναι εξαιρετικά δυσχερή και πολύπλοκα και, ως εκ τούτου, η αντιμετώπισή τους απαιτεί ένα συνδυασμό έγκυρης και εξειδικευμένης επιστημονικής γνώσεως, τεραστίων υλικών πόρων, καθώς και, εν ανάγκη, χρήσεως δυνάμεως και μέσων καταναγκασμού, τα οποία εξ ορισμού μόνο το κράτος έχει στη διάθεσή του. Προς επικύρωση και ενίσχυση της υποχρεώσεως αυτής δέκα χρόνια μετά το Ρίο η **Παγκόσμια Διάσκεψη του ΟΗΕ στο Γιοχάννεσμπουργκ (2002)** επέβαλε στο

κράτος την υποχρέωση να αυξήσει την ικανότητά του (capacity building) στο νομοθετικό, διοικητικό και δικαστικό επίπεδο, ώστε η βιωσιμότης να μην παραμείνει χάρτινο δίκαιο, αλλά να υλοποιηθεί στην πράξη το ταχύτερο δυνατόν.

Εν όψει των ανωτέρω, είναι προφανές ότι τα κράτη που υπέγραψαν τις Διεθνείς Συνθήκες του Ρίο και του Γιοχάννεσμπουργκ, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, οφείλουν, προκειμένου να είναι συνεπή προς τις διεθνείς υποχρεώσεις τους, να εγγυώνται τόσο με τη νομοθεσία τους όσο και με την ετοιμότητα του διοικητικού τους μηχανισμού, ότι είναι σε θέση να σχεδιάσουν και να εφαρμόσουν βιώσιμη δημόσια πολιτική σε όλους τους τομείς. Ειδικότερα δε από της απόψεως που ενδιαφέρει εν προκειμένω, οφείλουν να διασφαλίζουν ότι είναι ανά πάσα στιγμή σε θέση να εξουδετερώσουν κάθε περιβαλλοντικό κίνδυνο, ο οποίος απειλεί το φυσικό τους κεφάλαιο ή υποβαθμίζει τα κατ' ιδίαν στοιχεία του, και να αποκαταστήσουν τις εξ αυτού επελθούσες περιβαλλοντικές ζημιές. Εκείνο που έχει σημασία είναι, ότι η υποχρέωση αυτή, πηγάζουσα από το Διεθνές Δίκαιο, ειδικώς δε για την Ελλάδα και από το εθνικό (άρθρο 24 του Συντάγματος) και Ευρωπαϊκό Δίκαιο (Συνθήκες Μάαστριχτ και Άμστερνταμ), είναι **ευθεία, πρωτογενής και ανεξάρτητη** από παράλληλες ευθύνες τρίτων (λ.χ. των υπαιτίων της προκλήσεως του περιβαλλοντικού κινδύνου). Και τούτο, διότι η **περιβαλλοντική τάξη** αποτελεί, όπως ακριβώς και η δημόσια τάξη, **ύψιστο δημόσιο αγαθό**, το οποίο ανήκει στον πυρήνα των κρατικών αρμοδιοτήτων και του οποίου την διατήρηση και αποκατάσταση σε περιπτώσεις διαταράξεως οφείλει να διασφαλίζει και να εγγυάται το κράτος.

**Είναι διάφορο το ζήτημα ότι σε περίπτωση περιβαλλοντικής ζημίας η ευθύνη αποκαταστάσεως βαρύνει παραλλήλως και τρίτους**, φυσικά ή νομικά πρόσωπα (λ.χ. υπαιτίους της ζημίας ή ρυπάνσεως, τυχόν αλληλεγγύως υπευθύνους κ.λπ.), οι οποίοι υπέχουν εκ του νόμου ίδια υποχρέωση αποκαταστάσεως, υποκείμενοι μάλιστα σε διάφορα μέσα καταναγκασμού (πρόστιμα, ποινικές και διοικητικές κυρώσεις κ.λπ.) σε περίπτωση μη

συμμορφώσεώς τους. Τέλος, **είναι επίσης διάφορο το ζήτημα, πώς θα επιμερισθούν τα οικονομικά βάρη της αποκατάστασης.** Το ζήτημα τούτο γεννά πάσης φύσεως αμφισβητήσεις, οι οποίες επιλύονται κατά κανόνα μετά από μακροχρόνιες διαδικασίες (συμβιβασμούς, δικαστικούς αγώνες κ.ο.κ.) σχετικά με τον καταλογισμό των ευθυνών μεταξύ πλειόνων προσώπων (κυρίως υπαιτίων, αλληλεγγύως υπευθύνων, ασφαλιστικών εταιρειών, κράτους κ.λπ.). Η αποκατάσταση όμως της περιβαλλοντικής ζημίας και η πρόληψη αυτής για το μέλλον δεν δύναται, βεβαίως, να αναμείνει την έκβαση των χρονοβόρων αυτών διαδικασιών, ούτε να καθυστερήσει εξαιτίας της τυχόν απροθυμίας, κωλυσιεργίας ή ανεπαρκείας εκείνων που την προκαλούν. Η βασική αρχή του περιβαλλοντικού δικαίου «**ο ρυπαίνων πληρώνει**» αποτελεί μεν ένα σοβαρό αντικίνητρο για την πρόκληση περιβαλλοντικής ζημίας, είναι όμως τελείως **ανεπαρκής** για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών κινδύνων, αφού εξαντλείται σε χρηματικές αποζημιώσεις οι οποίες, οσοδήποτε υψηλές, δεν ισοδυναμούν πάντως με ουσιαστική αποκατάσταση της περιβαλλοντικής βλάβης.

### 3.

Μεταξύ των στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος, τα οποία εκτίθενται σήμερα σε ολοένα και αυξανόμενους κινδύνους, ιδιαίτερη θέση κατέχει το **θαλάσσιο περιβάλλον**. Το θαλάσσιο περιβάλλον ανήκει στα ιδιαίτερος ευαίσθητα και ευπαθή στοιχεία του περιβάλλοντος, η δε συνεχιζόμενη με ραγδαίους ρυθμούς αποσταθεροποίησή του ευθύνεται σε μεγάλο βαθμό για την διατάραξη της οικολογικής ισορροπίας του πλανήτη και την κλιματική αλλαγή. Η διατάραξη αυτή επηρεάζει άμεσα και τα εξ ίσου ευαίσθητα παράκτια οικοσυστήματα (ακτές, υγροτόπους κ.λπ.) και προκαλεί την υποβάθμισή τους, η οποία έχει σημαντικές επιπτώσεις τόσο στην βιοποικιλότητα όσο και στην ανθρώπινη υγεία.

Για τους λόγους αυτούς, η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τις απορρίψεις καταλοίπων και άλλων υλών, από την εναπόθεση πυρηνικών όπλων, την ρύπανση από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες, την ρύπανση από

χερσαίες πηγές κ.ο.κ., ετέθη από νωρίς στο επίκεντρο του διεθνούς ενδιαφέροντος και οι επί μέρους πτυχές της απετέλεσαν από μακρού χρόνου αντικείμενο ρυθμίσεων, ιδίως σε επίπεδο διεθνών συμβάσεων, οι οποίες υποχρεώνουν τα κράτη να λαμβάνουν ειδικά μέτρα για την πρόληψη και αποκατάσταση των περιβαλλοντικών ζημιών (βλ. ιδίως Σύμβαση Λονδίνου 1972, Σύμβαση MARPOL 1978, Σύμβαση Βαρκελώνης 1976 κ.ά.)

Μεταξύ των κινδύνων που απειλούν το θαλάσσιο περιβάλλον ιδιαίτερη θέση κατέχουν οι προκαλούμενοι από την **ναυσιπλοΐα** και δη τόσον οι **κίνδυνοι ρυπάνσεως** εκ της απορρίψεως πάσης φύσεως επιβλαβών ουσιών από τα πλοία, όσο και οι κίνδυνοι από τα **ναυάγια πλοίων** και άλλων πλωτών ναυπηγημάτων. Οι κίνδυνοι αυτοί είναι σήμερα ιδιαίτερα σοβαροί εν όψει της δραματικής αυξήσεως του όγκου των θαλασσίων μεταφορών ανθρώπων και αγαθών, παρά της ρητές επιταγές της Agenda '21 για περιορισμό των μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο. Ειδικά για τη χώρα μας ο κίνδυνος εκ των ναυαγίων, ήδη υπαρκτός όπως μαρτυρούν οι πρόσφατες ναυτικές τραγωδίες των πλοίων «**Express Samina**» και «**Sea Diamond**», αναμένεται να καταστεί οξύτατος στο άμεσο μέλλον. Η σχεδιαζόμενη μετατροπή των ελληνικών θαλασσών σε πολυσύχναστους δρόμους του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου και των δικτύων μεταφοράς ενεργείας, η τουριστική ανάπτυξη μέσω του κλάδου της κρουαζιέρας (κρουαζιερόπλοια, μικρά yacht κ.λπ.), σε συνδυασμό με την κατακόρυφη αύξηση του αριθμού των λιμένων, τουριστικών, επιβατηγών και ιδίως εμπορευματικών, που έχουν ήδη εξαγγελθεί από το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο, προοιωνίζονται με στατιστική βεβαιότητα την αύξηση του αριθμού των ναυτικών ατυχημάτων, με δραματικές επιπτώσεις όχι μόνο στην ποιότητα του θαλασσιού περιβάλλοντος, αλλά και του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος των ελληνικών νησιών. Είναι λοιπόν τουλάχιστον αυτονόητο, ότι η ύπαρξη γνησίου και όχι χάρτινου επιτελικού σχεδιασμού καθώς και η εξασφάλιση της αναγκαίας υποδομής για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των αναμενομένων κινδύνων που απειλούν το θαλάσσιο περιβάλλον, αποτελεί ουσιώδη προϋπόθεση για την υλοποίηση των εν λόγω «αναπτυξιακών» σχεδίων,

επιβαλλομένη από την **Αρχή της Προλήψεως**, η οποία κατοχυρούται ρητώς στο Ευρωπαϊκό και Εθνικό Δίκαιο.

#### 4.

Το υποβληθέν στο Επιμελητήριο ερώτημα εστιάζεται στην αντιμετώπιση των κινδύνων του θαλασσιού περιβάλλοντος εκ των ναυαγίων. Ειδικώς, προκειμένου περί **ναυαγίων**, η εξ αυτών διατάραξη του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι έντονη και προέρχεται από **δύο κυρίως** πηγές. Η πρώτη πηγή είναι η **ρύπανση** από την αναπόφευκτη **διαρροή στη θάλασσα επιβλαβών ουσιών**, ήτοι των καυσίμων του πλοίου, του φορτίου του και των πάσης φύσεως ρυπογόνων ουσιών που τυχόν μεταφέρει ή αποτελούν μέρος του εξοπλισμού του. Η δεύτερη πηγή ρύπανσης είναι αυτό καθ' εαυτό το πλωτό ναυπήγημα, δηλ. το **πλοίο**, το οποίο, για όσο χρόνο παραμένει βυθισμένο, επιφέρει σημαντική αλλοίωση του θαλασσιού περιβάλλοντος, προκαλούμενη ιδίως από τα υφαλοχρώματα και τις επιστρώσεις των δεξαμενών του πλοίου, και δη από τα βαρέα μέταλλα και τις τοξικές ουσίες που περιέχουν. Η έκλυση των ουσιών αυτών στο θαλάσσιο οικοσύστημα συνεπάγεται βλάβη και καταστροφή των οικοσυστημάτων του βυθού και της ιχθυοπανίδος, καθώς επίσης και κίνδυνο της υγείας των ανθρώπων που κολυμβούν στις ακτές ή τις χρησιμοποιούν με οιονδήποτε τρόπο. Με τα δεδομένα αυτά, το ναυάγιο συνιστά εξ ορισμού και κατά κοινή πείρα περίπτωση μείζονος περιβαλλοντικής ζημίας, της οποίας επιβάλλεται η άμεση αποκατάσταση, συνισταμένη αφ' ενός μεν στην εξουδετέρωση της ρυπάνσεως και πρόληψη αυτής για το μέλλον, αφ' ετέρου δε στην ανέλκυση του βυθισθέντος πλοίου.

Αμφότερα τα ανωτέρω ζητήματα αντιμετωπίζονται από την **ισχύουσα ελληνική νομοθεσία**, η οποία, όπως θα εκτεθεί κατωτέρω, είναι **κατ' αρχήν σύμφωνη** με τις **συνταγματικές αρχές της προλήψεως και αποκαταστάσεως κάθε περιβαλλοντικής βλάβης**. Ως εκ τούτου, για την επίλυση των επί μέρους προβλημάτων που γεννώνται στα πλαίσια της διαδικασίας προλήψεως και αποκαταστάσεως της περιβαλλοντικής βλάβης εκ ναυαγίου, δεν υπάρχει, κατ'

αρχήν, ανάγκη προσφυγής στο Διεθνές Δίκαιο, σε διεθνείς ή διμερείς συμβάσεις, ούτε στις ρυθμίσεις της Ευρωπαϊκής **Οδηγίας 2004/35/ΕΚ** «σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη όσον αφορά την πρόληψη και αποκατάσταση περιβαλλοντικής ζημίας», η οποία άλλωστε, κατά ρητή διάταξή της (άρθρο 17) εφαρμόζεται μόνον επί ζημιών που προκλήθηκαν από γεγονότα ή ατυχήματα που έλαβαν χώρα μετά τις 30.4.2007. Ειδικότερα, το μεν ζήτημα της ρυπάνσεως του θαλασσίου περιβάλλοντος ρυθμίζεται από τις διατάξεις του κωδικοποιητικού **Π.Δ. 55/1998** (ΦΕΚ Α' 58), το δε ζήτημα της ανελκύσεως ναυαγίων ρυθμίζεται από τον **Ν. 2881/2001 «προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος»**.

## 5.

Το **Π.Δ. 55/1998** (ΦΕΚ Α' 58/1998) «Για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος», με το οποίο κωδικοποιήθηκαν οι διατάξεις του **Ν. 743/1977** (Α' 319), περιέχει λεπτομερείς ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση της ρυπάνσεως των λιμένων και ακτών της χώρας καθώς και των Ελληνικών χωρικών υδάτων εν γένει από την απόρριψη πετρελαίου, πετρελαιοειδών μειγμάτων, επιβλαβών ουσιών και πάσης φύσεως αποβλήτων, λυμάτων και απορριμμάτων προερχομένων από πλοία, δεξαμενόπλοια, εγκαταστάσεις, αλλά και από κάθε άλλη πηγή ρυπάνσεως και καθορίζει, μεταξύ άλλων, τις υποχρεώσεις των πλοίων και δεξαμενοπλοίων και των πλοιάρχων αυτών, τους όρους λειτουργίας των εγκαταστάσεων ξηράς, τα μέτρα αντιμετώπισης της θαλασσίας ρυπάνσεως, τους όρους και προϋποθέσεις επιβολής κυρώσεων κ.λπ. Ως αρμοδία Αρχή για την αντιμετώπιση της ρυπάνσεως ορίζονται τα **Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία** της χώρας και ως αρμόδιο Υπουργείο το **Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής**.

Όσον αφορά το ερώτημα που ετέθη στο Επιμελητήριο, δηλ. την περίπτωση ρυπάνσεως ή πιθανού κινδύνου προκλήσεως αυτής, το εν λόγω Π.Δ/γμα περιέχει ειδικές ρυθμίσεις για **κάθε μία από τις τρεις επιμέρους πτυχές του προβλήματος**, δηλ.:

- α) τον **περιορισμό, αντιμετώπιση και εξουδετέρωση της ρυπάνσεως,**
- β) τον **καταλογισμό των δαπανών** που πραγματοποιήθηκαν για την αποτροπή και εξουδετέρωση αυτής, και
- γ) την **επιβολή κυρώσεων** εις βάρος των υπευθύνων.

**α)**

Ως προς το **πρώτο ζήτημα**, η ρύθμιση του νόμου είναι κατ' αρχήν σύμφωνη με το πνεύμα του άρθρου 24 του Συντάγματος και την αρχή της αποκαταστάσεως, όπως αναλύθηκαν ανωτέρω. Ειδικότερα, για την περίπτωση ρυπάνσεως η πιθανού κινδύνου προκλήσεως αυτής, ο νόμος θεσπίζει κατ' αρχήν την ευθεία υποχρέωση του πλοίαρχου και του εκπροσώπου του πλοίου καθώς και των τυχόν εντεταλμένων αυτών να λάβουν αμέσως κάθε πρόσφορο μέτρο για την αποτροπή, περιορισμό και αντιμετώπιση της ρυπάνσεως σύμφωνα με τα υφιστάμενα επιτελικά σχέδια. Σε περίπτωση που τα ανωτέρω πρόσωπα αδυνατούν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα στην έκταση που απαιτείται, υποχρεούνται να αναθέσουν αμέσως τις εργασίες αυτές σε αναγνωρισμένες επιχειρήσεις αντιμετώπισεως της ρυπάνσεως, ευθυνόμενοι ταυτοχρόνως για τις συνέπειες κάθε καθυστερήσεως.

**Ο νόμος, όμως, δεν αρκείται στη ρύθμιση των υποχρεώσεων και της ευθύνης των υπαιτίων** για τη ρύπανση και των συνυπευθύνων αυτών. Και τούτο για τον προφανή λόγο, ότι η τύχη του θαλασσιού περιβάλλοντος, ως θεμελιώδους δημοσίου αγαθού, δεν μπορεί να εναποτεθεί αποκλειστικά στα χέρια των προσώπων αυτών, τα οποία ενδέχεται να αδυνατούν, κωλυσιεργούν, δυστροπούν ή αμελούν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους. Για την περίπτωση αυτή, ο νόμος θεσπίζει, ως οιονεί ασφαλιστική δικλείδα, την **άμεση και παράλληλη υποχρέωση της Αρχής** όπως, αμέσως μόλις πληροφορηθεί περιστατικό ρυπάνσεως ή πρόδηλο και επικείμενο κίνδυνο προκλήσεως αυτής, λάβει η ίδια αμελητί κάθε πρόσφορο μέτρο για την αποτροπή, περιορισμό και εξουδετέρωσή της, ενημερώνοντας σχετικά τον πλοίαρχο, τον πλοιοκτήτη και τα λοιπά αναφερόμενα στο νόμο πρόσωπα. Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των περιστατικών ρυπάνσεως, η Αρχή έχει την ευχέρεια να χρησιμοποιεί όχι μόνο

δημόσια αλλά και ιδιωτικά μέσα, και να ζητεί την συνδρομή οργανισμών ή ιδιωτικών επιχειρήσεων εξειδικευμένων στην αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών. Οι εργασίες αντιμετώπισης της ρυπάνσεως εκτελούνται πάντοτε κάτω από την άμεση εποπτεία της Αρχής, η οποία εξασφαλίζει ότι διενεργούνται με την επιβαλλόμενη ταχύτητα και με αποδεκτές μεθόδους.

Εκ των ανωτέρω ρυθμίσεων, καθίσταται προφανές ότι:

Ως προς το πρώτο ζήτημα, δηλ. την **εξουδετέρωση και πρόληψη της ρυπάνσεως, ο νόμος θεσπίζει, πέραν των υποχρεώσεων των υπαιτίων, παράλληλες υποχρεώσεις της Αρχής**, οι οποίες συνίστανται στα εξής:

- Η Αρχή **οφείλει να διαθέτει επιτελικό σχέδιο** αντιμετώπισης της ρυπάνσεως, το οποίο υποχρεούνται κατ' αρχήν να εφαρμόσουν αμέσως είτε ο πλοίαρχος και τα λοιπά συνυπεύθυνα ή εντεταλμένα πρόσωπα, είτε, σε περίπτωση αδυναμίας αυτών, οι υπ' αυτών προσλαμβανόμενες ανεγνωρισμένες ειδικές επιχειρήσεις αντιμετώπισης της ρυπάνσεως.
- Η Αρχή υποχρεούται **να εποπτεύει** την εκτέλεση των εργασιών και, εφ' όσον διαπιστώσει είτε ότι δεν ακτελούνται καθόλου, είτε ότι δεν πραγματοποιούνται με την απαιτούμενη ταχύτητα, στην αναγκαία έκταση ή με τις κατάλληλες μεθόδους, **οφείλει να αναλάβει αμελητί δι' ιδίων μέσων** την ευθύνη της αποκαταστάσεως χρησιμοποιώντας κάθε πρόσφορο μέσο, δημόσιο ή ιδιωτικό, είτε να αναθέσει το εγχείρημα σε εξειδικευμένους οργανισμούς και επιχειρήσεις, οι οποίες θα εκτελέσουν πάραυτα τις αναγκαίες εργασίες υπό την εποπτεία της.

Εκείνο που πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερω εν προκειμένω, είναι ότι ο νόμος δεν θεσπίζει την ανωτέρω **ευθύνη της Αρχής** ως δευτερεύουσα ή επικουρική, αλλά ως **κυρία ευθύνη** η οποία λειτουργεί **παράλληλα** και, το κυριότερο, **ταυτόχρονα** με την ευθύνη των υπαιτίων της ρυπάνσεως. Ο νόμος είναι σαφής και κατηγορηματικός ως προς τούτο, δεν αφήνει δηλ. κανένα χρονικό περιθώριο στην Αρχή να ενεργήσει σε μεταγενέστερο (δηλ. εύλογο, κατά την κρίση της, χρόνο), ακριβώς διότι η ίδια η φύση των πραγμάτων δεν το επιτρέπει. Σύμφωνα με το σύστημα του νόμου, **η υποκατάσταση της Αρχής** στη θέση των υπαιτίων

της ρυπάνσεως και λοιπών συνυπευθύνων προσώπων **είναι άμεσος** και αποτελεί την **δέουσα κατά το Σύνταγμα εγγύηση** για την πλήρη και προσήκουσα αποκατάσταση της περιβαλλοντικής τάξεως. Πρέπει, μάλιστα, να επισημανθεί ότι, ως προς το ζήτημα αυτό, οι ρυθμίσεις της Ελληνικής νομοθεσίας, αν και προγενέστερες, είναι απολύτως συμβατές προς το πνεύμα και τις επιταγές της **Οδηγίας 2004/35/ΕΚ**, η οποία, προκειμένου περί διαχείρισεως περιβαλλοντικής ζημίας παρέχει στην αρμόδια αρχή την δυνατότητα να λαμβάνει η ίδια, ανεξάρτητα από τον υπεύθυνο για τη ζημία φορέα εκμεταλλεύσεως, ανά πάσα στιγμή όλα τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη της περαιτέρω περιβαλλοντικής ζημίας και την αποκατάσταση αυτής.

## β)

Ως προς το δεύτερο ζήτημα, **ποιος δηλ. φέρει το βάρος των δαπανών** για την αποτροπή και εξουδετέρωση της ρυπάνσεως και την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθησαν από αυτήν, ο νόμος καθιστά υπεύθυνο εκείνον που προκάλεσε υπαιτίως την ρύπανση και συνυπευθύνους εις ολόκληρον προκειμένου μεν περί πλοίων και δεξαμενοπλοίων τον πλοίαρχο, τον πλοιοκτήτη, τον εφοπλιστή, τον διαχειριστή του πλοίου στην Ελλάδα, προκειμένου δε περί πλοίων που ανήκουν σε Ανώνυμη Εταιρεία, τον Πρόεδρο του Δ.Σ. και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο αυτής. Τα ίδια πρόσωπα βαρύνονται και με τις δαπάνες εκ της χρήσεως μέσων που ανήκουν σε τρίτους, οργανισμούς ή ιδιώτες οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν από την Αρχή για την αντιμετώπιση της ζημίας. Για την αποτελεσματική τους είσπραξη, οι εν λόγω δαπάνες εισπράττονται κατά τις διατάξεις περί εισπράξεως δημοσίων εσόδων.

Εκ των ανωτέρω είναι προφανές ότι το ζήτημα των πάσης φύσεως δαπανών διέπεται πλήρως και αποκλειστικώς από την γενική αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Ο νόμος δηλ. επιτυγχάνει έναν άριστο συνδυασμό, ο οποίος με την παράλληλη και ταυτόχρονη ευθύνη Κράτους και υπαιτίου διασφαλίζει μεν την σε κάθε περίπτωση άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού κινδύνου, δεν επιβαρύνει όμως τελικώς το Δημόσιο ή τους ΟΤΑ, εφ' όσον το σύνολο των

δαπανών, στις οποίες έχουν υποβληθεί, καταλογίζεται εις βάρος των υπαίτιων και των συνυπευθύνων προσώπων.

Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, με όλως πρόσφατη απόφασή του (**C-188/07/24.6.2008**) ασχολήθηκε με το θέμα του επιμερισμού των δαπανών για την απορρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος εκ της διαρροής πετρελαίου από ναυάγιο. Ειδικότερα, το ΔΕΚ απήντησε σε μια σειρά προδικαστικών ερωτημάτων τα οποία έθεσε ενώπιόν του ο Άρειος Πάγος της Γαλλίας εξ αφορμής αγωγής την οποία έχει ασκήσει η Δήμος Mesquer της Γαλλίας κατά του Ομίλου Total με αντικείμενο την απόδοση των δαπανών στις οποίες υπεβλήθη για τον καθαρισμό των γαλλικών ακτών του Ατλαντικού από τη ρύπανση που προκάλεσε η βύθιση του δεξαμενοπλοίου Erika τον Δεκέμβριο 1999.

Το ΔΕΚ, ερμηνεύοντας ιδίως τις διατάξεις της Οδηγίας 75/442/ΕΟΚ σε συνδυασμό με το άρθρο L.541-2 του Γαλλικού Κώδικος Περιβάλλοντος, απεφάνθη ότι τα μεταφερόμενα με το δεξαμενόπλοιο Erika καύσιμα (μαζούτ) κατά μεν τη διάρκεια της μεταφοράς τους δεν συνιστούν απόβλητα κατά την έννοια της Οδηγίας 75/442/ΕΟΚ, εφόσον τυγχάνουν εμπορικής εκμεταλλεύσεως υπό οικονομικώς συμφέροντες όρους και δύνανται να χρησιμοποιηθούν χωρίς προηγούμενη επεξεργασία, καθίστανται όμως απόβλητα κατά την έννοια της Οδηγίας από τη στιγμή που θα διαρρεύσουν στη θάλασσα συνεπεία ναυαγίου και δεν θα είναι πλέον δεκτικά εκμεταλλεύσεως ή εμπορίας χωρίς προηγούμενη επεξεργασία. Με τα δεδομένα αυτά, το δικαστήριο απεφάνθη περαιτέρω ότι ο πωλητής του φορτίου και μισθωτής του δεξαμενοπλοίου είναι δυνατόν να θεωρηθεί από τον εθνικό δικαστή ως παραγωγός των αποβλήτων κατά την έννοια της Οδηγίας, εφ' όσον ο τελευταίος (δηλ. ο εθνικός δικαστής) ήθελε κρίνει κατ' εκτίμηση των αποδείξεων ότι με τη συμπεριφορά του ο εν λόγω πωλητής/μισθωτής συνέβαλε στη δημιουργία του περιβαλλοντικού κινδύνου.

Πρόκειται για μια σημαντική απόφαση η οποία, όμως, εντάσσεται στο πλαίσιο των δικαστικών αμφισβητήσεων που έχουν ως αντικείμενο τον καθορισμό των προσώπων εκείνων που είναι υπαίτιοι ή συνυπαίτιοι για τη ρύπανση και, ως εκ

τούτου, οφείλουν να επωμισθούν, κατ' αναλογία ή εις ολόκληρο, το βάρος των δαπανών απορρυπάνσεως. Η απόφαση δεν ασχολείται με την διαδικασία απορρυπάνσεως καθ' εαυτήν, η οποία προδήλως έλαβε χώρα αμέσως μόλις συνέβη το περιστατικό ρυπάνσεως, δηλ. προ δεκαετίας περίπου, και έχει ολοκληρωθεί με δαπάνες του γαλλικού Δημοσίου, το οποίο και τις αναζητεί ήδη με την επίμαχη αγωγή του από τους υπαιτίους. Εκείνο που πρέπει να επισημανθεί εν προκειμένω είναι ότι, όπως συνάγεται από την απόφαση, το γαλλικό δημόσιο δεν διενεόθη να αναμείνει την έκβαση της δίκης για τον καθορισμό των υπαιτίων της ρυπάνσεως και τον επιμερισμό των δαπανών μεταξύ αυτών, αλλά προέβη στην άμεση εξουδετέρωση του περιβαλλοντικού κινδύνου με δική του πρωτοβουλία και δικές του δαπάνες (κατά τρόπο προδήλως αντίστοιχο με αυτόν που προβλέπει και η ελληνική νομοθεσία). Τα περιστατικά της προκειμένης διαφοράς καταδεικνύουν με τον πλέον χαρακτηριστικό τρόπο, πόσο παράλογο θα ήταν το αντίστροφο, να αναμείνει δηλ. ο καθαρισμός του θαλασσιού περιβάλλοντος την έκβαση της δίκης καθορισμού των υπευθύνων, η διάρκεια της οποίας εισέρχεται ήδη στη δεύτερη δεκαετία.

## γ)

Τέλος, για να διασφαλίσει την συμμόρφωση των υπευθύνων προς τις νόμιμες υποχρεώσεις τους, ο νόμος προβλέπει **ποινικές και διοικητικές κυρώσεις** (πρόστιμα), οι οποίες δύναται να επιβάλλονται αθροιστικώς. Οι κυρώσεις, όμως, αυτές σε καμμία περίπτωση δεν υποκαθιστούν ούτε την υποχρέωση των υπαιτίων να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την αντιμετώπιση της ρυπάνσεως, ούτε βεβαίως την υποχρέωση της Αρχής να λάβει εκείνη τα μέτρα αυτά σε περίπτωση καθυστερήσεως, αδυναμίας ή ανεπαρκείας των υπαιτίων.

Οι διατάξεις του **Π.Δ. 55/1998** και ειδικότερα του **άρθρου 11** αυτού, καθορίζουν μεν σε γενικές γραμμές την ακολουθητέα διαδικασία αντιμετώπισης, περιορισμού και προλήψεως της ρυπάνσεως, δεν προσδιορίζουν όμως τις ειδικότερες λεπτομέρειες της διαδικασίας αυτής, προδήλως για να δώσουν στην

Αρχή την δυνατότητα να προβεί στις αναγκαίες προσαρμογές ανάλογα με τις συνθήκες εκάστης περιπτώσεως. Κατ' εφαρμογήν όμως των γενικών αρχών του διοικητικού δικαίου, η διαδικασία αυτή, η οποία αποτελεί ένα συνδυασμό διοικητικών πράξεων και υλικών ενεργειών, πρέπει να περιλαμβάνει την **έκδοση τουλάχιστον των ακολούθων αποφάσεων της διοικητικής αρχής:**

- i. Διοικητική πράξη η οποία εκδίδεται αμέσως μόλις λάβει χώρα το περιστατικό ρυπάνσεως και με την οποία διαπιστώνεται η **φύση και έκταση της ρυπάνσεως, οι κίνδυνοι για το μέλλον και οι δυνατότητες αποκαταστάσεως**, πρωτογενούς, συμπληρωματικής ή αντισταθμιστικής, εφ' όσον τούτο είναι αναγκαίο.
- ii. Διοικητική πράξη με την οποία προσδιορίζονται ειδικώς τα **ληητέα** για την αντιμετώπιση της ρυπάνσεως **μέτρα** καθώς και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησεως αυτών, είτε κατ' επίκλησιν και εφαρμογή του τυχόν υφισταμένου επιτελικού σχεδίου, είτε, εάν τούτο δεν υπάρχει, ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες του περιστατικού ρυπάνσεως.
- iii. Διοικητική πράξη με την οποία **διαπιστώνεται**, εφ' όσον συντρέχει περίπτωση, η **αδυναμία, ανεπάρκεια ή καθυστέρηση** λήψεως των αναγκαίων μέτρων από τους υπευθύνους και **ορίζεται ως υπεύθυνη** υλοποίησεως των μέτρων αυτών η **αρμοδία Αρχή**, δηλ. το οικείο Λιμεναρχείο ή Υπολιμεναρχείο.
- iv. Διοικητικές πράξεις **ασκήσεως εποπτείας** των εκτελουμένων, είτε υπό των ιδίων των υπευθύνων ρυπάνσεως και των τυχόν εντολοδόχων τους είτε υπό ιδιωτών και οργανισμών κατόπιν αναθέσεως από την Αρχή, εργασιών ως και διαπιστώσεως της προόδου των εργασιών αυτών μέσα στα πλαίσια του ορισθέντος χρονοδιαγράμματος.
- v. Διοικητική πράξη με την οποία διαπιστώνεται η **ολοκλήρωση** της εφαρμογής των μέτρων **εξουδετερώσεως της υφισταμένης και προλήψεως της μελλοντικής ρυπάνσεως** καθώς και **αποκαταστάσεως της περιβαλλοντικής ζημίας** και αξιολογείται ο βαθμός επιτυχίας της.

Η διαδοχική έκδοση των ανωτέρω διοικητικών πράξεων καθώς και η υλοποίηση αυτών με τις αναγκαίες υλικές ενέργειες, πρέπει να γίνεται στον ελάχιστο δυνατό

χρόνο, τυχόν δε άρνηση ή αμέλεια της Αρχής να προβεί στην έκδοση αυτών πρέπει να θεωρηθεί ότι συνιστά παράλειψη οφειλομένης νομίμου ενεργείας παραδεκτώς προσβλητή με **αίτηση ακυρώσεως** ενώπιον του **Συμβουλίου της Επικρατείας**. Ο έχων δηλ. έννομο συμφέρον, εφ' όσον διαπιστώσει ότι η Αρχή αμελεί να εκπληρώσει τις ανωτέρω υποχρεώσεις της, δύναται με αίτησή του να της ζητήσει να προβεί στην έκδοση των αναγκαίων κατά περίπτωση διοικητικών πράξεων προς άμεση εξουδετέρωση της ρυπάνσεως, εφ' όσον δε παρέλθει άπρακτο τρίμηνο, να προσφύγει στο ΣΤΕ για την ακύρωση της παραλείψεως. Είναι αυτονόητο ότι τα υπεύθυνα για την παράλειψη όργανα υπόκεινται, εφ' όσον συντρέχει περίπτωση, σε πειθαρχικές, ενδεχομένως δε και σε ποινικές κυρώσεις, ενδέχεται δε να υπέχουν και υποχρέωση αποζημιώσεως εκείνων οι οποίοι υπέστησαν ζημίαν εκ της παραλείψεως σύμφωνα με τα **άρθ. 105 και 106** του Εισαγωγικού Νόμου Αστικού Κώδικος.

## 6.

Όσον αφορά το δεύτερο ζήτημα, δηλ. την ρύπανση της θαλάσσης εξ αυτού τούτου του ναυαγίου, οι ρυθμίσεις του **N. 2881/2001** με τίτλο «**Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις**» κινούνται σε ανάλογο πνεύμα. Με τον νόμο αυτό καθιερούται η υποχρέωση ανέλκυσεως ναυαγίων πλοίων ή πλωτών ναυπηγημάτων, πλωτών κατασκευών, τμημάτων ή παραρτημάτων πλοίων καθώς και του φορτίου αυτών, είτε ευρισκομένων σε περιοχές λιμένων, διωρύγων ή διαύλων, είτε εκτός αυτών σε άλλη θαλάσσια περιοχή. Η υποχρέωση αυτή γεννάται εφ' όσον το πλοίο αποτελεί κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα, η παρεμποδίζει την χρήση του λιμένα, η την προσέγγιση στην ακτή, η προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλει το περιβάλλον, και συνίσταται, κατ' αρχήν, στην υποχρέωση του κυρίου του ναυαγίου να το ανέλκυσει και να το απομακρύνει εκτός λιμένος, διώρυγος ή διαύλου, ή εάν επιβάλλεται από τις περιστάσεις να το μετατοπίσει ή καταστρέψει ή με οποιοδήποτε τρόπο εξουδετερώσει.

Όπως και στην περίπτωση της ρυπάνσεως, υπόχρεως μεν για την ανέλκυση του ναυαγίου είναι κατ' αρχήν ο κύριος αυτού, ανατίθεται όμως στον αρμόδιο **Οργανισμό** (δηλ. σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 3 του Ν. 2881/2001, «στο κατά περίπτωση αρμόδιο νομικό πρόσωπο του δημοσίου τομέα ή την αρμόδια υπηρεσία που ασκεί την διοίκηση και διαχείριση λιμένος, διώρυγος ή διαύλου»), αφ' ενός μεν η **ευθύνη** για την κίνηση, εποπτεία και ολοκλήρωση της σχετικής διαδικασίας ανελκύσεως του πλοίου από τα κατά νόμον υπόχρεα πρόσωπα (κύριο ναυαγίου κ.λπ.), αφ' ετέρου δε **αυτοτελής υποχρέωση ανελκύσεως** του ναυαγίου σε περίπτωση μη συμμορφώσεως του κυρίου αυτού προς τις υποχρεώσεις του.

Τόσο από το γράμμα όσο και από το πνεύμα και τον σκοπό των διατάξεων του νόμου, προκύπτει ότι η ακολουθητέα διαδικασία έχει κατά σειρά ως εξής:

- i. Το Δημόσιο, διά της αρμοδίας κατά περίπτωση Αρχής (του αποκαλούμενου στο νόμο «Οργανισμού»), οφείλει να απευθύνει αμελητί στον κύριο του ναυαγίου έγγραφη πρόσκληση για την άμεση ανέλκυση αυτού. Στην πρόσκληση πρέπει να περιέχεται υποχρεωτικώς δήλωση του Οργανισμού προς τον κύριο του ναυαγίου ότι, σε περίπτωση μη συμμορφώσεως του τελευταίου, θα προβεί ο ίδιος (δηλ. ο Οργανισμός) σε ανέλκυση με ευθύνη και δαπάνες του κυρίου.
- ii. Εάν ο κύριος του ναυαγίου δεν συμμορφωθεί προς τις ανωτέρω υποχρεώσεις του, ο Οργανισμός μεθίσταται εκ του νόμου σε θέση εντολοδόχου του κυρίου και, όχι απλώς δύναται, αλλά **υποχρεούται** να εκτελέσει ο ίδιος τις ενέργειες ανελκύσεως με ευθύνη και δαπάνες του κυρίου, οι οποίες καταλογίζονται και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί δημοσίων εσόδων. Η εκτέλεση των πράξεων ανελκύσεως από τον Οργανισμό μπορεί να γίνει είτε με ίδια αυτού μέσα, είτε με ανάθεση των σχετικών εργασιών σε τρίτους.
- iii. Αν η εκτέλεση των πράξεων ανελκύσεως κρίνεται από τον Οργανισμό εν όψει των συνθηκών ως αδύνατη, ασύμφορη ή απρόσφορη, ο τελευταίος δύναται

να εκποιήσει τα ναυάγια σε ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό, οπότε ο πλειοδότης αναλαμβάνει εκείνος την υποχρέωση ανελκύσεως και απομακρύνσεως του ναυαγίου μέσα στην οριζόμενη από την διακήρυξη του διαγωνισμού προθεσμία.

- iv.** Εάν πάντως, το συγκεκριμένο ναυάγιο, εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για το περιβάλλον ή τη ναυσιπλοΐα, οι διαδικασίες και προθεσμίες του νόμου μπορούν να καμφθούν και ο Οργανισμός δικαιούται να εκτελέσει αμέσως, δηλ. σε συντομότερο χρονικό διάστημα και με απλούστερες διαδικασίες, οποιεσδήποτε ενέργειες κρίνει πρόσφορες για την απομάκρυνση και εξουδετέρωση του ναυαγίου. Σε κάθε περίπτωση, είτε δηλ. ο Οργανισμός ακολουθήσει την παγία διαδικασία είτε αποκλίνει αυτής με σύντηψη των προθεσμιών, ο νόμος του παρέχει τη δυνατότητα να διενεργήσει την ανέλκυση είτε με ίδια, δηλ. με δημόσια μέσα, είτε με ανάθεση του σχετικού έργου σε τρίτους, είτε, τέλος, με δημόσιο διαγωνισμό δυνάμει του οποίου ο πλειοδότης αναλαμβάνει να ανελκύσει ο ίδιος το πλοίο προκειμένου να το αποκτήσει ως πράγμα ελεύθερο βαρών.

Η μέριμνα του νομοθέτη για τη διασφάλιση ενός θαλασσιού περιβάλλοντος απαλλαγμένου από ναυάγια εκτείνεται ακόμα και στις περιπτώσεις των πλοίων εκείνων τα οποία δεν είναι μεν ακόμα ναυάγια, παραμένουν όμως στους λιμένες εκ διαφόρων λόγων (ακυβερνησία, προσάραξη) και είναι ενδεχόμενο να καταστούν ναυάγια και να δημιουργήσουν κινδύνους για το θαλάσσιο περιβάλλον και την ναυσιπλοΐα. Για τις περιπτώσεις αυτές ο νόμος θεσπίζει ένα πλέγμα ανάλογων ρυθμίσεων ως προς τις υποχρεώσεις του κυρίου και την υποκατάσταση του Οργανισμού στη θέση του κατ' εφαρμογή της αρχής της προλήψεως.

Από τις ρυθμίσεις του νόμου, οι οποίες είναι κατ' αρχήν σύμφωνες με τις συνταγματικές αρχές της προλήψεως και αποκαταστάσεως, πρέπει δε εν αμφιβολία να ερμηνεύονται υπό το φως των εν λόγω αρχών, προκύπτει ότι ο νομοθέτης δεν

ανέχεται την παραμονή ναυαγίων εντός της θαλάσσης, εν όψει των προφανών κινδύνων που συνεπάγονται για το θαλάσσιο περιβάλλον και τη ναυσιπλοΐα. Αντιθέτως, έχοντας πλήρη επίγνωση του γεγονότος, ότι οι πλοιοκτήτες και τα λοιπά συνυπεύθυνα πρόσωπα κατά κανόνα καθυστερούν ή αρνούνται για διάφορους λόγους να προβούν στην ανέλκυση των ναυαγίων, ιδίως όταν αυτή δεν είναι οικονομικώς συμφέρουσα γι' αυτούς, **θεσπίζει χάριν του δημοσίου συμφέροντος ένα πλήρες σύστημα υποκαταστάσεως του Δημοσίου στη θέση αυτών με την ιδιότητα του εντολοδόχου τους.** Το σύστημα αυτό, όπως ειδικότερα περιγράφεται στο νόμο, είναι κατάλληλα προσαρμοσμένο στις ιδιαιτερότητες του ναυτικού δικαίου και λαμβάνει την προσήκουσα μέριμνα, ώστε οι χρονοβόρες και περίπλοκες νομικές διαδικασίες για την δικαστική ή εξώδικη επίλυση των διαφορών που σχετίζονται με τον καταλογισμό των ευθυνών και τον επιμερισμό των δαπανών να μην δύνανται να αποτελέσουν άλλοθι για την καθυστέρηση ανελκύσεως του ναυαγίου, η οποία είναι και ο βασικός σκοπός δημοσίου συμφέροντος που ενδιαφέρει την ελληνική έννομη τάξη.

Αναλόγως δηλ. προς τα ισχύοντα προκείμενου περί της ρυπάνσεως της θαλάσσης, ο νόμος θεσπίζει άμεση και ευθεία ανάμειξη του Κράτους στη διαδικασία ανελκύσεως, η οποία δεν περιορίζεται απλώς στην εκ μέρους του Δημοσίου εποπτεία του κυρίου του ναυαγίου κατά την εκτέλεση των εργασιών ανελκύσεως ή στην επιβολή κυρώσεων κατ' αυτού, αλλά συνίσταται στην υποκατάσταση του Οργανισμού στη θέση του τελευταίου με την ιδιότητα του νομίμου εντολοδόχου αυτού. Πρέπει να επισημανθεί ότι, εν όψει του θεμελιώδους δημοσίου συμφέροντος της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, ο νόμος θεσπίζει **εξαιρετικά σύντομες προθεσμίες** για την ανέλκυση του ναυαγίου, οι οποίες, όπως προκύπτει από τη διατύπωσή τους, προβλέπονται ως **αποκλειστικές**. Έτσι, η προθεσμία ανελκύσεως ορίζεται ότι δεν μπορεί να υπερβεί τους **τρεις μήνες** από την υποβολή της εγγράφου προσκλήσεως του Οργανισμού προς τον κύριο του ναυαγίου, δυναμένη να παραταθεί επί **δύο** ακόμα το πολύ **μήνες**. Ο Οργανισμός, η **αρμοδία** δηλ. κατά περίπτωση **υπηρεσία διοικήσεως και διαχειρίσεως του**

**λιμένα, έχει εκ του νόμου την υποχρέωση κινήσεως και επιτυχούς ολοκλήρωσεως της διαδικασίας ανεγκύσεως, η οποία περιλαμβάνει ιδίως την **έκδοση των ακολούθων διοικητικών πράξεων:****

- i.** Έγγραφη **πρόσκληση ανεγκύσεως** προς τον κύριο του ναυαγίου, σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, στην οποία πρέπει να προσδιορίζονται οι ενέργειες και η προθεσμία ανεγκύσεως.
- ii.** Πράξεις με τις οποίες χορηγείται τυχόν **παράταση** της αρχικής και μη δυναμένης να υπερβεί το τρίμηνο προθεσμίας επί δύο ακόμη το πολύ μήνες, ή, εφ' όσον συντρέχει νόμιμη εξαιρετική περίπτωση, περαιτέρω παράταση για την ολοκλήρωση της αρξαμένης διαδικασίας ανεγκύσεως.
- iii.** Πράξη με την οποία ο Οργανισμός αποφασίζει ότι συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις για την **υποκατάσταση** αυτού στις υποχρεώσεις του κυρίου του ναυαγίου ως εντολοδόχου αυτού, προκειμένου να προβεί ο ίδιος στην ανέγκυση.
- iv.** Όλες τις αναγκαίες πράξεις για την **πρόοδο και ολοκλήρωση της διαδικασίας ανεγκύσεως**, ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες της κάθε περιπτώσεως, λ.χ. πράξεις αναθέσεως της ανεγκύσεως σε τρίτους, προκήρυξη πλειοδοτικού διαγωνισμού για την ανέγκυση κ.ο.κ.

Παράλειψη του Οργανισμού να εκδώσει, ανάλογα με τις συνθήκες εκάστης περιπτώσεως, τις ανωτέρω πράξεις συνιστά παράλειψη οφειλομένης νομίμου ενεργείας, δυναμένη να προσβληθεί με αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του ΣΤΕ, ενώ, παράλληλα, το υπεύθυνο για την παράλειψη όργανο (δηλ. ο Οργανισμός και οι ασκούντες εποπτεία επ' αυτού) υπέχουν τις κατά νόμον πειθαρχικές και, εφ' όσον συντρέχει περίπτωση, ποινικές ευθύνες, καθώς επίσης και υποχρέωση αποζημιώσεως των τυχόν ζημιωθέντων σύμφωνα με τα άρθρα **105** και **106** του Εισαγωγικού Νόμου του Αστικού Κώδικος. Η **παράλειψη οφειλομένης νομίμου ενεργείας** θεμελιούται σε κάθε περίπτωση κατά την οποία ο Οργανισμός δεν προβαίνει σε έκδοση και υλοποίηση των αναγκαίων κατά τα ανωτέρω διοικητικών πράξεων, με συνέπεια την καθυστέρηση ανεγκύσεως του ναυαγίου πέραν των

κατά νόμον προθεσμιών. Ο νόμος χρησιμοποιεί μεν την διατύπωση: «μπορεί ή να εκτελέσει τις πράξεις που αναφέρονται στην πρόσκληση» (άρθ 2 παρ. 4) ή «μπορεί να εκποιήσει το ναυάγιο» (άρθ.2 παρ.4), προκειμένου για να προσφέρει στον Οργανισμό εναλλακτικές δυνατότητες σε περίπτωση μη συμμορφώσεως του κυρίου του ναυαγίου προς την πρόσκληση ανελκύσεως (είτε δηλ. να εκτελέσει ο ίδιος τις πράξεις ανελκύσεως που περιγράφονται στην πρόσκληση, είτε να εκποιήσει το ναυάγιο σε ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό), δεν έχει όμως την έννοια ότι τού επιτρέπει να παραμείνει αδρανής, ανεχόμενος την παραμονή του ναυαγίου εντός της θαλάσσης, διότι τούτο θα ήταν αντίθετο προς το άρθ. 24 του Συντάγματος.

## 7.

Ένα τελευταίο ζήτημα το οποίο χρήζει διευκρινίσεως, αφορά στον καθορισμό του κατά νόμον οργάνου το οποίο πληροί τις προϋποθέσεις ασκήσεως των αρμοδιοτήτων που προβλέπονται από τον Ν. 2881/2001 και προσδιορίζεται στον εν λόγω νόμο με τον όρο «Οργανισμός».

Η κρίσιμη διάταξη του **άρθρου 1 παρ. 3 του Ν. 2881/2001** έχει ως εξής: «Με τον όρο 'Οργανισμός' στις επόμενες διατάξεις νοείται το κατά περίπτωση αρμόδιο νομικό πρόσωπο του δημοσίου τομέα ή η δημόσια υπηρεσία που ασκεί τη διοίκηση και διαχείριση λιμένος, διώρυγος ή διαύλου». Γεννάται επομένως ζήτημα ερμηνείας της ως άνω διατάξεως, εν όψει του γεγονότος ότι η διοίκηση και διαχείριση λιμένων είναι σήμερα ανατεθειμένη σε φορείς διαφόρου νομικής φύσεως και μορφής. Τέτοια νομικά πρόσωπα είναι κατ' αρχήν τα κλασσικά **Λιμενικά Ταμεία**, τα οποία λειτουργούν ως ν.π.δ.δ. και εποπτεύονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και τα οποία σήμερα μετατρέπονται σταδιακά είτε σε **Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία**, τα οποία προβλέπονται από τον νόμο 2738/1999 και αποτελούν δημοτικά νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου (ν.π.δ.δ.), είτε σε **Οργανισμούς Λιμένος**, οι οποίοι είναι νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (ν.π.ι.δ.) με τη μορφή της ανωνύμου εταιρείας. Το ερώτημα είναι εάν οι αρμοδιότητες που προβλέπονται από τον Ν. 2881/2001 δύνανται να ασκούνται από δημοτικά ν.π.δ.δ. ή από ν.π.ι.δ.,

όπως είναι σήμερα αντιστοίχως τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και οι Οργανισμοί Λιμένων.

Η απάντηση πρέπει να αναζητηθεί στη **φύση των αρμοδιοτήτων** του λεγομένου 'Οργανισμού', όπως περιγράφονται ειδικότερα στο νόμο και εξετέθησαν σε αδρές γραμμές ανωτέρω (θέση σε κίνηση της διοικητικής διαδικασίας ανελκύσεως, έκδοση πράξεως περί υποκαταστάσεως του Οργανισμού στις υποχρεώσεις του κυρίου του ναυαγίου, λογιζομένου κατά πλάσμα δικαίου ως εντολοδόχου αυτού, χορήγηση παρατάσεως των προθεσμιών ανελκύσεως, απόφαση περί συνδρομής της περιπτώσεως διενεργίας πλειοδοτικού διαγωνισμού, επιβολή διοικητικών κυρώσεων κ.λπ.). Η άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτών συνιστά **άσκηση δημοσίας υπηρεσίας**, η οποία ανήκει μάλιστα στον **πυρήνα των κρατικών αρμοδιοτήτων**, εφ' όσον συνδέεται άμεσα με την προστασία του περιβάλλοντος και την ναυτική ασφάλεια και, κατά συνέπεια, προϋποθέτει κατ' ανάγκη ότι ο Οργανισμός είναι φορέας δημοσίας εξουσίας, δυνάμει της οποίας δύναται να εκδίδει **εκτελεστές διοικητικές πράξεις**, οι οποίες δεσμεύουν μονομερώς εκείνους στους οποίους απευθύνονται, υπόκεινται δε στον έλεγχο του Συμβουλίου της Επικρατείας ως προς την νομιμότητά τους. Περαιτέρω, ο Οργανισμός πρέπει να είναι εντεταγμένος στην ιεραρχία του αρμοδίου Υπουργείου, δηλ. του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ούτως ώστε οι πράξεις και οι παραλείψεις του να υπόκεινται στον **ιεραρχικό έλεγχο** της ηγεσίας του Υπουργείου, η οποία θα φέρει εν τέλει και την αντίστοιχη ευθύνη. Ο 'Οργανισμός' δηλ., παρά την ευρεία διατύπωση του όρου, η οποία προσήκει μάλλον σε ανεξάρτητο φορέα, πρέπει ως εκ της φύσεως των αρμοδιοτήτων του, να εντάσσεται στη διοικητική ιεραρχία του Υπουργείου, διότι μόνο με τον τρόπο αυτό δύναται ο Υπουργός να ασκεί επ' αυτού όχι απλώς την εποπτεία, όπως συμβαίνει προκειμένου περί ν.π.δ.δ., αλλά τον πλήρη έλεγχο νομιμότητος και σκοπιμότητος των πράξεών του, να έχει την δυνατότητα να του απευθύνει επιτακτική εντολή κ.λπ., να φέρει δε όχι μόνον την πολιτική αλλά και την διοικητική ευθύνη σε περίπτωση αποτυχίας εκπληρώσεως των σκοπών του νόμου. Υπό το πρίσμα αυτό, η διάταξη της **παρ. 3 του άρθ. 1 του Ν. 2881/2001 πρέπει να ερμηνευθεί**

**συσταλτικώς** ως έχουσα την έννοια ότι 'Όργανισμός' δύναται να είναι μόνον υπηρεσία του Υπουργείου η οποία, ακόμη και αν έχει κάποια διοικητική αυτοτέλεια, οφείλει πάντως να έχει τα τυπικά γνωρίσματα δημοσίας υπηρεσίας υπό την οργανική έννοια, δεν δύναται όμως να είναι δημοτικό νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, κατά μείζονα δε λόγο, νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου. Προκειμένου άλλωστε περί των **Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, ο ιδρυτικός τους νόμος** (ν.2738/99) ρητώς προβλέπει ότι οι αρμοδιότητες που αφορούν στα ζητήματα χορήγησης αδειών που έχουν σχέση με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν περιέρχονται στα εν λόγω Λιμενικά Ταμεία, αλλά παραμένουν εκεί που ανέκαθεν ανήκαν (άρθ.28 παρ.10). Η διάταξη αυτή πρέπει να ερμηνευθεί κατά τελεολογική και σύμφωνη προς το Σύνταγμα ερμηνεία, ότι περιλαμβάνει και τις αρμοδιότητες τις οποίες προβλέπει ο Ν.2881/2001. Και τούτο, ευλόγως, διότι ο νομοθέτης έχει πλήρη επίγνωση ότι η ανέλκυση ναυαγίων, συναρτωμένη τόσο με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος όσο και την ασφάλεια των λιμένων και της ναυσιπλοΐας, δεν δύναται σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί κατά το Σύνταγμα τοπική υπόθεση, ώστε να δύναται να υπαχθεί στην αρμοδιότητα δημοτικού νομικού προσώπου, όπως είναι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο. Εφ' όσον δηλ. οι συνέπειες της διαταράξεως των ως άνω θεμελιωδών εννόμων αγαθών εκτείνονται εξ ορισμού πολύ πέραν των τοπικών ορίων, η δε αντιμετώπισή τους απαιτεί διοικητική υποδομή και υλικά μέσα τα οποία προδήλως υπερβαίνουν τις δυνατότητες της τοπικής αυτοδιοικήσεως, η ευθύνη της διαχειρίσεως και αντιμετώπισεως του περιβαλλοντικού κινδύνου δεν μπορεί παρά να ανήκει στην Κεντρική Διοίκηση και όχι στην τοπική αυτοδιοίκηση. Κατά συνέπεια, εν όψει της φύσεως των αρμοδιοτήτων αλλά και ιδίως της διατάξεως του άρθ. 28 παρ. 10 του Ν. 2738/99, δεν τίθεται θέμα περιελεύσεως των αρμοδιοτήτων που προβλέπει ο Ν. 28821/2001 στα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία. Κατά μείζονα δε λόγο, δεν είναι δυνατόν οι αρμοδιότητες αυτές να περιέλθουν σε Οργανισμούς Λιμένων, οι οποίοι, ως νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (ανώνυμες εταιρείες) και ανεξαρτήτως των ευρύτερων ζητημάτων συνταγματικότητας που γεννά η ίδρυσή τους, δεν πληρούν πάντως τις προεκτεθείσες αναγκαίες για την εφαρμογή του νόμου 2881/2001

προϋποθέσεις, δηλ. έκδοση εκτελεστών πράξεων, δυνατότητα επιβολής κυρώσεων κ.λπ. Εν όψει των ανωτέρω, κατά την έννοια του άρθρου 1 παρ. 3 του ν. 2881/2001 ερμηνευομένου στενώς σύμφωνα με το Σύνταγμα, οι αρμοδιότητες του Οργανισμού δεν δύνανται να ασκούνται ούτε από ν.π.δ.δ. (Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία) ούτε από ν.π.ι.δ. (Οργανισμοί Λιμένων), αλλά ανήκουν στην αρμοδία υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Επομένως, η ευθύνη κινήσεως της διαδικασίας ανεγκύσεως ανήκει στο εν λόγω Υπουργείο, το οποίο και καθίσταται υποχρεωτικώς εκ του νόμου στην θέση εντολοδόχου του κυρίου του ναυαγίου προκειμένου να προβεί αντ' αυτού στην ανέγκυση του ναυαγίου<sup>1</sup>.

### **Συμπέρασμα.**

Από τις διατάξεις της ελληνικής, ευρωπαϊκής και διεθνούς νομοθεσίας, ερμηνευομένης υπό το φως των γενικών αρχών του δικαίου της βιωσιμότητας, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα.

1. Η αποκατάσταση της βλάβης του θαλασσίου περιβάλλοντος αποτελεί θεμελιώδη υποχρέωση του Ελληνικού Κράτους, η οποία επιβάλλεται από το άρθρο 24 του Συντάγματος, το πρωτογενές και παράγωγο Ευρωπαϊκό Δίκαιο (Συνθήκες Μάαστριχτ και Άμστερνταμ και τις σχετικές Οδηγίες), καθώς και από σειρά διεθνών Συμβάσεων για την προστασία της θαλάσσης, τις οποίες έχει υπογράψει και κυρώσει η Ελλάς.
2. Προκειμένου περί βλάβης του θαλασσίου περιβάλλοντος προκαλούμενης εκ ναυαγίου, η αποκατάσταση συνίσταται: α) στην πλήρη εξουδετέρωση της

---

<sup>1</sup> Όσον αφορά τα Λιμενικά Ταμεία κλασσικού τύπου, δηλ. τα λειτουργούντα ως ν.π.δ.δ. και επιτευόμενα από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, θα μπορούσε να υποστηριχθεί η άποψη ότι δύνανται να ασκούν τις αρμοδιότητες του ν.2881/2001, εφ' όσον τούτο προβλέπεται από τον ιδρυτικό τους νόμο και έχουν, ως εκ του μεγέθους και της σημασίας τους, την κατάλληλη προς τούτο οργάνωση και τους αναγκαίους πόρους. Πλην όμως σήμερα, όλοι οι μεγάλοι Λιμένες της Χώρας (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης κ.λπ.) έχουν πλέον μετατραπεί σε Οργανισμούς Λιμένος, δηλ. σε ν.π.ι.δ. με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας και, ως εκ τούτου, η έρευνα του ζητήματος εάν και υπό ποιές προϋποθέσεις θα μπορούσαν να ασκήσουν αρμοδιότητες του λεγομένου «Οργανισμού» του ν.2881/2001 είναι αλυσιτελής.

ρυπάνσεως εκ της διαρροής πάσης φύσεως επιβλαβών ουσιών (καυσίμων, φορτίου κ.λπ.) εκ του βυθισθέντος πλοίου στη θάλασσα, καθώς και στην πρόληψη του κινδύνου ρυπάνσεως για το μέλλον, και β) στην ανέλκυση του ναυαγίου.

3. Η αποκατάσταση της ανωτέρω περιβαλλοντικής βλάβης πρέπει να είναι άμεσος και πλήρης εν όψει του σκοπού υψίστου δημοσίου συμφέροντος (προστασία θαλασσιού περιβάλλοντος, ασφάλεια ναυσιπλοΐας), τον οποίο εξυπηρετεί και ο οποίος προέχει παντός άλλου δημοσίου σκοπού. Για το λόγο αυτό, ο νόμος, ανεξαρτήτως των υποχρεώσεων των κυρίως υπευθύνων προσώπων (υπαίτιου ρυπάνσεως, κυρίου του ναυαγίου κ.λπ.), ιδρύει παράλληλη και αυτοτελή υποχρέωση του Κράτους να προβεί αυτό το ίδιο στις αναγκαίες ενέργειες αποκαταστάσεως σε περίπτωση αδρανείας, κωλυσιεργίας ή εν γένει μη συμμορφώσεως των κυρίως υπευθύνων.
4. Σε περίπτωση αναλήψεως από το Κράτους του έργου της αποκαταστάσεως, όλες οι σχετικές δαπάνες βαρύνουν τους κατ' αρχήν υπευθύνους κατ' εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει». Πλην όμως, ο τελικός επιμερισμός και καταλογισμός των δαπανών μεταξύ των υπευθύνων προσώπων, ο οποίος ως εκ της φύσεώς του προϋποθέτει μακροχρόνιες δικαστικές και εξώδικες διαδικασίες, δεν δικαιολογεί την καθυστέρηση ενάρξεως και ολοκλήρωσεως της αποκαταστάσεως εκ μέρους του Κράτους σε περίπτωση αδρανείας των κατ' αρχήν υπευθύνων.
5. Η υπό του Κράτους άσκηση εποπτείας επί των κυρίως υπευθύνων καθώς και η επιβολή εις βάρος τους διοικητικών μέτρων και ποινών δεν υποκαθιστά την ίδια αυτού υποχρέωση προς άρση του περιβαλλοντικού κινδύνου και αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας.
6. Τυχόν παράλειψη του Κράτους να προβεί στην άμεση και πλήρη αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας συνιστά παράλειψη οφειλομένης νομίμου ενεργείας, υποκειμένη σε προσβολή με αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας. Τα αρμόδια όργανα υπόκεινται παραλλήλως, εφ' όσον συντρέχει

περίπτωση, σε πειθαρχικές και/ή ποινικές κυρώσεις, υπέχουν δε και ευθύνη αποζημιώσεως.

7. Ο δεσπόζων ρόλος του Κράτους στη διαδικασία εξουδετερώσεως περιβαλλοντικού κινδύνου και αποκαταστάσεως της εξ αυτού ζημίας, εκδηλούμενος είτε ως εποπτεία των εκτελούντων τις σχετικές εργασίες προσώπων, είτε ως ευθεία υπ' αυτού ανάληψη του αντίστοιχου έργου, συνιστά παροχή δημοσίας υπηρεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος και τη ναυτική ασφάλεια, η άσκηση της οποίας, ως εκ της φύσεώς της, προϋποθέτει την δυνατότητα εκδόσεως εκτελεστών διοικητικών πράξεων και απαιτεί την υπαγωγή της σε έλεγχους ουσίας και νομιμότητος εκ μέρους της ηγεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Με τα δεδομένα αυτά, οι μεν αρμοδιότητες που προβλέπονται από το ΠΔ 55/1998 και αφορούν τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος, ορθώς έχουν ανατεθεί στα Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία της Χώρας, τα οποία αποτελούν υπηρεσίες του Υπουργείου. Αντίθετα, οι αρμοδιότητες του προβλεπομένου από τον ν.2881/2001 «Οργανισμού», οι οποίες αφορούν την ανέλκυση ναυαγίου, πρέπει κατ' ορθή και σύμφωνη προς το Σύνταγμα ερμηνεία να θεωρηθεί ότι ουδέποτε περιήλθαν στα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία ή στους υπό μορφή ν.π.ι.δ. (ανώνυμες εταιρίες) λειτουργούντες Οργανισμούς Λιμένος, αλλά εξακολουθούν να ανήκουν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Αθήνα, 2 Ιουλίου 2008

**Δρ. Μαρία Καραμανώφ**

Σύμβουλος Επικρατείας  
Μέλος Δ.Σ. του Επιμελητηρίου