

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Για την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης(L255), η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 (L280) και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Α. ΓΕΝΙΚΑ

1. Αφετηρία του εν λόγω σχεδίου νόμου αποτέλεσε η συμμόρφωση της χώρας μας προς την Οδηγία 2005/35/ΕΚ 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/ΕΚ.

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/ΕΚ «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 παρ. 2 αρμοδιότητες στην Κοινότητα.

Ενόψει της εξέλιξης αυτής κατέστη αναγκαία η τροποποίηση της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ, η οποία έπρεπε να εμπλουτιστεί και με ποινικές κυρώσεις, γεγονός που συντελέστηκε με την υιοθέτηση της τροποποιητικής Οδηγίας 2009/123/ΕΚ. 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 καθορισθεί με Οδηγία, το είδος και το ύψος των απαιτούμενων 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 ε-

μποδίζει 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 μικρές σημασίας απορρίψεις, οι οποίες δεν προκαλούν υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος. Όταν όμως οι μικρές 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 ανοικτή 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 ε-

πίσημο 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, téméraire 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 σε 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.743/1977. 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 σύ-

γκριση με το ν.743/1977 και το ν.1650/1986 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.743/1977 και του ν.1650/1986, 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.

4. Σημειώνεται εδώ ότι το νομοσχέδιο δεν περιέχει ρυθμίσεις για την μεταφορά των άρθρων 6, 7, 9 και 12 παρ. 1 εδ. α' της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ, διότι τα αναφερόμενα σε αυτές μέτρα φέρουν διοικητικό χαρακτήρα και αποτελούν περιεχόμενο άλλων διατάξεων της εθνικής νομοθεσίας.

Β. Οι επιμέρους ρυθμίσεις

Το περιεχόμενο αυτού του νομοσχεδίου συντίθεται από τα ακόλουθα τρία μέρη:

1. Το πρώτο μέρος, με το οποίο γίνεται ενσωμάτωση της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ και της τροποποιητικής αυτής Οδηγίας 2009/123/ΕΚ, στην εθνική νομοθεσία. Σε αυτό περιλαμβάνονται το αντικείμενο, οι ορισμοί, το πεδίο εφαρμογής και οι εξαιρέσεις.

2. Το δεύτερο μέρος, το οποίο περιέχει εθνικά μέτρα εφαρμογής των ανωτέρω Οδηγιών και περιλαμβάνει διατάξεις που αναφέρονται στην δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων, στη θέσπιση ποινικών αδικημάτων και διοικητικών κυρώσεων και ζητήματα ευθύνης των νομικών προσώπων.

3. Το τρίτο μέρος, το οποίο περιλαμβάνει εθνική ρύθμιση για την δικαιοδοσία το παράρτημα του νομοσχεδίου και την τελική διάταξη.

Ειδικότερα επί των άρθρων:

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ

Άρθρο 1

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται ότι ο νόμος εκδίδεται στο πλαίσιο συμμόρφωσης του εθνικού δικαίου με τις διατάξεις των Οδηγιών 2005/35/ΕΚ και 2009/123/ΕΚ για την αποτελεσματική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος με τη θέσπιση αποτρεπτικών, αναλογικών και αποτελεσματικών κυρώσεων μέσω του ποινικού δικαίου.

Άρθρο 2

Στο άρθρο 2 του σχεδίου νόμου περιέχονται οι αναγκαίοι ορισμοί (ελημμένοι 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, (ως θαλασσοπλοούντος σκάφους-seagoing) 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 περι-

λαμβάνει κάθε οντότητα με νομική προσωπικότητα, εκτός από τα ίδια τα κράτη, τους δημόσιους φορείς που ασκούν κρατική εξουσία και τους δημόσιους διεθνείς οργανισμούς.

Άρθρο 3

Το άρθρο 3 αναφέρεται στο πεδίο εφαρμογής του νόμου δικαστηρίων και στηρίζεται στις διατάξεις του άρθρου 3 της Οδηγίας για το πεδίο εφαρμογής της. Το διευρυμένο αυτό πεδίο εφαρμογής δικαιολογείται από το χαρακτήρα των πράξεων ρύπανσης ως «γνησίων διεθνών εγκλημάτων».

Άρθρο 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.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ

Άρθρο 5

Το άρθρο 5 αναφέρεται στη δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων και στηρίζεται στις διατάξεις του άρθρου 3 της Οδηγίας. Το διευρυμένο 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, η δικαιοδοσία αυτή καθιερύεται για τα προβλεπόμενα από το παρόν νομοσχέδιο εγκλήματα, και όταν αυτά τελούνται στα εσωτερικά ύδατα άλλου κράτους - μέλους συμπεριλαμβανομένων των λιμένων κατά το βαθμό που εφαρμόζεται το καθεστώς Marpol (δηλαδή όλων των λιμένων εκτός εάν πρόκειται για πλοία με ξένη σημαία, οπότε συμπεριλαμβάνονται μόνο οι ελληνικοί λιμένες στους οποίους τα πλοία αυτά καταπλέουν), στα χωρικά ύδατα ή αιγιαλίτιδα ζώνη (territorial sea) κράτους μέλους, 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.

Άρθρο 6

Στο άρθρο 6 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 3 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 (άρθρ. 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 αυτού του άρθρου 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.

Περαιτέρω 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. (άρθρ.45-49). Κρίθηκε όμως αναγκαίο, αν υπάρχει συμβολή κάποιου προσώπου (π.χ. προσωπικού νηογνώμονα) στην τέλεση των εγκλημάτων της δόλιας απορρίψης 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 α-

ντίστοιχες 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 ουσιαστικά ή με έγκαιρη αναγγελία του στην αρχή συντελέσει στην ουσιαστική μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της εν λόγω εγκληματικής του συμπεριφοράς.

Άρθρο 7

Στις δύο πρώτες παραγράφους του άρθρου 7 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.

Άρθρο 8

Με το άρθρο 8 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 πειθαρχι-

κών κυρώσεων προβλέπεται διαδικασία άσκησης προσφυγής σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Οι ανωτέρω διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται αθροιστικά με τις ποινικές κυρώσεις του άρθρου 6, όταν, προφανώς, συντρέχουν οι ως άνω καθοριζόμενες προϋποθέσεις

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.

ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ

Άρθρο 9

Από τον χαρακτήρα των πράξεων ρύπανσης ως «γνησίων διεθνών εγκλημάτων» επιβάλλεται η θέσπιση εθνικής ρύθμισης, με την οποία επεκτείνεται η δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων στα εσωτερικά ύδατα και στα χωρικά ύδατα (αιγιαλίτιδα ζώνη) τρίτης χώρας.

Άρθρο 10

Ορίζεται ότι το προσαρτώμενο παράρτημα αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του νόμου.

Άρθρο 11

Καθορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ ΑΡΘΡΩΝ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ ΜΕ ΑΡΘΡΑ ΟΔΗΓΙΩΝ 2005/35/ΕΚ ΚΑΙ 2009/123/ΕΚ

Άρθρα Σχεδίου Νόμου	Άρθρα Οδηγιών 2005/35/ΕΚ 2009/123/ΕΚ
2	Άρθρο 2, 3 παρ.2 Οδηγίας 2005/35/ΕΚ Άρθρο 1 παράγραφος 3 Οδηγίας 2009/123/ΕΚ
3	Άρθρο 3 Οδηγίας 2005/35/ΕΚ
4	Άρθρο 5 Οδηγίας 2005/35/ΕΚ Άρθρο 1 παράγραφος 4 Οδηγίας 2009/123/ΕΚ
6	Άρθρο 4,5α και 8α Οδηγίας 2005/35/ΕΚ Άρθρο 1 παράγραφοι 4,5, και 7 Οδηγίας 2009/123/ΕΚ
7	Άρθρο 8γ Οδηγίας 2005/35/ΕΚ Άρθρο 1 παράγραφος 7 Οδηγίας 2009/123/ΕΚ
8	Άρθρα 8,8β και 8γ Οδηγίας 2005/35/ΕΚ Άρθρο 1 παράγραφος 7 Οδηγίας 2009/123/ΕΚ

Αθήνα, 6 Δεκεμβρίου 2011

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ,
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ευάγ. Βενιζέλος

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Γ. Παπακωνσταντίνου

Μ. Παπαϊωάννου

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Χρ. Παπουτσής

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Για την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης (L255), η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 (L280) και άλλες διατάξεις

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2005/35 ΕΚ, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ
ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2009/123/ΕΚ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Με τις διατάξεις του παρόντος εναρμονίζεται το εθνικό δίκαιο προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης (L255), η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 (L280) και θεσπίζονται αποτρεπτικές, αποτρεπτικές και αναλογικές κυρώσεις, μέσω του ποινικού δικαίου, όταν προκαλείται ή ενδέχεται να προκληθεί ρύπανση ή υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική ποινική προστασία του.

Άρθρο 2
Ορισμοί
(Άρθρα 2, 3 παρ. 2 Οδηγίας 2005/35/ΕΚ,
άρθρο 1 παρ. 3 Οδηγίας 2009/123/ΕΚ)

Για την εφαρμογή του παρόντος:

1. Ως «Marpol 73/78» νοούνται η διεθνής σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και το πρωτόκολλό του 1978 στην ενημερωμένη τους έκδοση (κυρωτικός νόμος 1269/1982, Α' 89) με τις τροποποιήσεις των Παραρτημάτων του πρωτοκόλλου {ν. 3104/2003 (Α' 208), π.δ. 167/1986 (Α' 163), 404/1986 (Α' 182), 417/1986 (Α' 195), 254/1989 (Α' 120), 288/1992 (Α' 147), 46/1993 (Α' 17), 361/1996 (Α' 233), 312/2003 (Α' 264), 400/1996 (Α' 268), 54/1999 (Α' 53), 128/2000 (Α' 112), 206/2000 (Α' 186), 114/2006 (Α' 112), 21/2007 (Α' 19), 124/2010 (Α' 201) και 14/2011 (Α' 29), υ.α. 2431.02/05 ΕΞ-ΕΜΠ.ΝΑΥΤ. (Β' 331), υ.α. 2431.06.1/03/05 ΕΞ-ΕΜΠ.ΝΑΥΤ. (Β' 644), υ.α. ΕΞ-ΕΜΠ.ΝΑΥΤ.2431.02.1/02/07, (Α' 197), υ.α. ΕΞ.-ΠΡΟΣΤ.ΠΟΛ. 2431.02.1/05/2010 (Β' 1477)}.

2. Ως «ρυπογόνες ουσίες» νοούνται οι ουσίες που ορίζονται στα Παραρτήματα Ι (πετρέλαιο) και ΙΙ (επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύδην) της Marpol 73/78.

3. Ως «απόρριψη» νοείται κάθε έκλυση από πλοίο, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της Marpol 73/78.

4. Ως «πλοίο» νοείται το ποντοπόρο σκάφος, ανεξαρτήτως σημαίας, οποιουδήποτε τύπου, το οποίο λειτουργεί εντός του θαλάσσιου περιβάλλοντος, περιλαμβανομένων των υδροπτερυγίων, των αερόστρωμνων σκαφών, των καταδυτικών σκαφών και των πλωτών ναυπηγημάτων.

Εξαιρούνται τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού ή άλλα πλοία κρατικής ιδιοκτησίας ή κρατικής εκμετάλλευσης, τα οποία χρησιμοποιούνται, προσωρινώς, μόνο για κρατικούς και μη εμπορικούς σκοπούς.

5. Ως «νομικό πρόσωπο» νοείται κάθε οντότητα με νομική προσωπικότητα, πλην των ιδίων των κρατών ή δημόσιων φορέων κατά την άσκηση κρατικής εξουσίας ή δημόσιων διεθνών οργανισμών.

Άρθρο 3
Πεδίο εφαρμογής
(Άρθρο 3 Οδηγίας 2005/35/ΕΚ)

Ο παρών νόμος εφαρμόζεται, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, σε απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών:

α) στα εσωτερικά ύδατα κράτους - μέλους, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, κατά το βαθμό που εφαρμόζεται το καθεστώς Marpol·

β) στα χωρικά ύδατα κράτους - μέλους·

γ) στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και υπόκεινται στο καθεστώς του πλου διέλευσης, όπως ορίζεται από το Μέρος ΙΙΙ τμήμα 2 της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας, εφόσον τα στενά αυτά τελούν υπό τη δικαιοδοσία κράτους - μέλους·

δ) στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή σε αντίστοιχη ζώνη κράτους - μέλους, που έχει καθορισθεί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και

ε) στην ανοικτή θάλασσα.

Άρθρο 4
Εξαιρέσεις
(Άρθρο 5 Οδηγίας 2005/35/ΕΚ,
άρθρο 1 παρ. 4 Οδηγίας 2009/123/ΕΚ)

1. Η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών σε οποιαδήποτε από τις περιοχές της παραγράφου 1 του άρθρου 3, δεν θεωρείται παράβαση εφόσον πληροί τους όρους των κανονισμών 15, 34, 4.1 ή 4.3 του Παραρτήματος Ι ή των κανονισμών 13, 3.1.1 ή 3.1.3 του Παραρτήματος ΙΙ της Marpol 73/78.

2. Η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών στις περιοχές των περιπτώσεων γ', δ', και ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 δεν θεωρείται παράβαση του πλοιοκτήτη, του πλοιάρχου ή του πληρώματος, εφόσον πληροί τους όρους του κανονισμού 4.2 του Παραρτήματος Ι ή του κανονισμού 3.1.2 του Παραρτήματος ΙΙ της Marpol 73/78.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ
ΜΕΤΡΑ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Άρθρο 5
Δικαιοδοσία

1. Τα ελληνικά δικαστήρια έχουν δικαιοδοσία για τα εγκλήματα του νόμου αυτού, που τελέστηκαν:

α) στα εσωτερικά ύδατα κράτους - μέλους, στα οποία περιλαμβάνονται και οι λιμένες, εκτός αν πρόκειται για πλοία με ξένη σημαία, οπότε περιλαμβάνονται μόνο οι ελληνικοί λιμένες, στους οποίους τα πλοία αυτά καταπλέουν,

β) στα χωρικά ύδατα κράτους - μέλους,

γ) στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και υπόκεινται στο καθεστώς του πλου διέλευσης, όπως ορίζεται από το Μέρος ΙΙΙ τμήμα 2 της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (κυρωτικός νόμος 2321/1995), εφόσον τα στενά αυτά τελούν υπό τη δικαιοδοσία κράτους - μέλους,

δ) στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή σε αντίστοιχη ζώνη κράτους - μέλους, που έχει καθορισθεί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και

ε) στην ανοικτή θάλασσα.

2. Τα προβλεπόμενα από τον παρόντα νόμο εγκλήματα διώκονται αυτεπαγγέλτως, οπουδήποτε και αν τελέστηκαν.

3. Εφόσον δεν θεμελιώνεται τοπική αρμοδιότητα άλλου ελληνικού δικαστηρίου, τοπικώς αρμόδια είναι τα δικαστήρια του Πειραιά.

Άρθρο 6
Ποινικά αδικήματα
(Άρθρα 4, 5α και 8α Οδηγίας 2005/35/ΕΚ,
άρθρο 1 παράγραφοι 4, 5 και 7 Οδηγίας 2009/123/ΕΚ)

1. Η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών από πλοίο σε οποιαδήποτε από τις περιοχές της παραγράφου 1 του άρθρου 3, από την οποία προκαλείται υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος τιμωρείται:

α) με κάθειρξη μέχρι δέκα ετών και χρηματική ποινή α-

πό τρεις χιλιάδες (3.000) έως τριακόσιες χιλιάδες (300.000) ευρώ αν, εξαιτίας της σοβαρότητας της υποβάθμισης, δημιουργείται κίνδυνος θανάτου ή βαριάς σωματικής βλάβης ή ευρεία οικολογική διατάραξη ή καταστροφή,

β) με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους και χρηματική ποινή από χίλια πεντακόσια (1.500) έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ στις υπόλοιπες περιπτώσεις.

2. Όποιος από αμέλεια έγινε υπαίτιος:

α) της πράξης της περίπτωσης α' της παραγράφου 1, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών και χρηματική ποινή από χίλια (1.000) έως δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ,

β) της πράξης της περίπτωσης β' της παραγράφου 1, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή από διακόσια (200) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.

3. Επαναλαμβανόμενες μικρής σημασίας απορρίψεις, οι οποίες, όχι μεμονωμένα αλλά σε συνδυασμό μεταξύ τους και εν όψει της τοπικής και χρονικής ενότητας, επιφέρουν υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, τιμωρούνται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον έξι μηνών και χρηματική ποινή από χίλια (1.000) έως δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ.

4. Όποιος από αμέλεια έγινε υπαίτιος της πράξης της παραγράφου 3 τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή από διακόσια (200) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.

5. Όποιος με οποιονδήποτε τρόπο συμβάλλει, χωρίς να μπορεί να χαρακτηριστεί ως συμμετέτοχος, στην τέλεση των εγκλημάτων των παραγράφων 1 και 3, τιμωρείται με τις αντίστοιχες ποινές, μειωμένες κατά το άρθρο 83 του Ποινικού Κώδικα.

6. Αν ο δράστης των παραβάσεων των προηγούμενων παραγράφων περιορίσει ο ίδιος ουσιαστικά ή συντελέσει, με έγκαιρη αναγγελία προς την αρχή, στην ουσιαστική μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της ρύπανσης ή της υποβάθμισης της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, που προκάλεσε η ενέργεια ή η παράλειψή του, το δικαστήριο μπορεί να του επιβάλει ποινή μειωμένη, σύμφωνα με το άρθρο 83 του Ποινικού Κώδικα ή να τον απαλλάξει από κάθε ποινή.

7. Οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 4 δεν εφαρμόζονται σε περίπτωση ελαφράς ασυνείδητης αμέλειας.

Άρθρο 7

Νομικά πρόσωπα

**(Άρθρο 8γ Οδηγίας 2005/35/ΕΚ,
άρθρο 1 παρ. 7 Οδηγίας 2009/123/ΕΚ)**

1. Όταν εξετάζεται ευθύνη νομικού προσώπου, υπεύθυνοι για την τήρηση των σχετικών με την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης διατάξεων θεωρούνται, επί προσωπικών εταιρειών, εταιρειών περιορισμένης ευθύνης και συνεταιρισμών, οι διαχειριστές και επί ανωνύμων εταιρειών, ναυτικών εταιρειών και ναυτικών εταιρειών πλοίων αναψυχής (ΝΕΠΑ), τα μέλη του διοικούντος οργάνου και τα πρόσωπα που ασκούν έλεγχο επί της εταιρείας.

2. Ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο θεωρείται ότι ασκεί έλεγχο επί της εταιρείας, εάν συντρέχει μία από τις περιπτώσεις της παρ. 5 του άρθρου 42ε του κ.ν. 2190/1920 (Α' 37).

3. Τα φυσικά πρόσωπα της παραγράφου 1 ευθύνονται

εις ολόκληρον με το οικείο νομικό πρόσωπο για την καταβολή των προστίμων που επιβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 8.

Άρθρο 8

Διοικητικές κυρώσεις

**(Άρθρα 8, 8β και 8γ Οδηγίας 2005/35/ΕΚ,
άρθρο 1 παρ. 7 Οδηγίας 2009/123/ΕΚ)**

1. Οι υπαίτιοι υποβάθμισης του θαλάσσιου ύδατος στο πλαίσιο εφαρμογής του παρόντος νόμου τιμωρούνται με απόφαση της αρμόδιας Αρχής, με διοικητικό πρόστιμο μέχρι εξήντα χιλιάδες (60.000) ευρώ.

2. Σε περίπτωση σοβαρής υποβάθμισης του θαλάσσιου ύδατος επιβάλλεται πρόστιμο από εξήντα χιλιάδες (60.000) μέχρι ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες (1.200.000) ευρώ με απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη.

3. Μετά τη σύνταξη της σχετικής βεβαίωσης παράβασης, μπορεί να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου μέχρι να καταβληθεί το πρόστιμο ή να κατατεθεί στην αρμόδια Αρχή ισόποση εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί στην Ελλάδα.

4. Επιτρέπεται η άσκηση προσφυγής κατά της απόφασης επιβολής του προστίμου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας (ν. 2717/1999, Α' 97).

Η άσκηση της προσφυγής δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης επιβολής προστίμου και της απαγόρευσης απόπλου.

5. Αν οι υπαίτιοι είναι Έλληνες ναυτικοί, υπόκεινται και σε πειθαρχική δίωξη κατά τις διατάξεις του Μέρους ΠΕΜΠΤΟΥ, ιδίως των άρθρων 245, 248, 249, 253 επ. του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261), τιμωρούμενοι με προσωρινή στέρηση άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος.

6. Με πρόστιμο μέχρι πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) ευρώ τιμωρούνται επίσης τα νομικά πρόσωπα όταν το έγκλημα διαπράττεται προς όφελός τους:

α) είτε από φυσικό πρόσωπο που ενεργεί ατομικά ή ως μέλος οργάνου του νομικού προσώπου και το οποίο έχει αρμοδιότητα εκπροσώπησης του νομικού προσώπου ή εξουσία λήψης εταιρικών αποφάσεων ή εξουσία άσκησης ελέγχου εντός του νομικού προσώπου,

β) είτε από φυσικό πρόσωπο που τελεί υπό την εξουσία του νομικού προσώπου, εφόσον η τέλεση του εγκλήματος έγινε δυνατή εξαιτίας της έλλειψης εποπτείας ή ελέγχου από τα πρόσωπα της περίπτωσης α'.

7. Οι παραπάνω κυρώσεις επιβάλλονται αθροιστικά με τις ποινικές κυρώσεις.

8. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται μετά από πρόταση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και Προστασίας του Πολίτη μπορεί να αυξάνονται τα ανώτατα όρια των προστίμων.

9. Ως αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή του άρθρου αυτού, νοούνται οι Λιμενικές Αρχές της χώρας (Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία).

10. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 743/1977 (Α' 319), όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 55/1998 (Α' 58).

ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 9

Τα ελληνικά δικαστήρια έχουν επίσης δικαιοδοσία, για τα εγκλήματα του νόμου αυτού, που τελέστηκαν στα εσωτερικά ύδατα τρίτης χώρας, στα οποία περιλαμβάνονται και οι λιμένες, εκτός αν πρόκειται για πλοία με ξένη σημαία, οπότε περιλαμβάνονται μόνο οι ελληνικοί λιμένες, στους οποίους τα πλοία αυτά καταπλέουν, καθώς και στα χωρικά ύδατα τρίτης χώρας.

Άρθρο 10

Προσαρτάται και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του παρόντος νόμου το Παράρτημα που ακολουθεί.

Άρθρο 11

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Σύνοψη, η οποία χρησιμοποιείται ως πλαίσιο αναφοράς, των κανόνων της Marpol 73/78 περί απορρίψεων πετρελαίου και επιβλαβών υγρών ουσιών, κατά το άρθρο 2 παράγραφος 2.

Μέρος Ι: Πετρέλαιο (Marpol 73/78, Παράρτημα Ι)

Για την εφαρμογή του Παραρτήματος Ι της Marpol 73/78, ως "πετρέλαιο" νοείται το πετρέλαιο σε κάθε μορφή, συμπεριλαμβανομένου του αργού πετρελαίου, του καυσίμου πετρελαίου, της ιλύος, των αποβλήτων πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης πετρελαίου (εκτός των πετροχημικών τα οποία υπάγονται στις διατάξεις του παραρτήματος ΙΙ της σύμβασης Marpol 73/78) και ως "πετρελαιοειδές μείγμα" νοείται το μείγμα με περιεκτικότητα πετρελαίου σε οποιαδήποτε αναλογία.

Αποσπάσματα των συναφών διατάξεων του παραρτήματος Ι της Marpol 73/78:

Κανονισμός 9: Έλεγχος της απόρριψης πετρελαίου

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανονισμών 10 και 11 του παρόντος Παραρτήματος και της παραγράφου 2 του παρόντος κανονισμού, απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή μειγμάτων πετρελαίου από τα πλοία, στα οποία εφαρμόζεται το παρόν παράρτημα, εκτός εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) για πετρελαιοφόρο, εκτός από την περίπτωση που προβλέπεται από το στοιχείο β' της παρούσας παραγράφου, εφόσον:

i) το δεξαμενόπλοιο δεν βρίσκεται εντός ειδικής περιοχής,

ii) το δεξαμενόπλοιο απέχει περισσότερο από 50 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή,

iii) το δεξαμενόπλοιο ταξιδεύει σε πορεία,

iv) ο στιγμιαίος ρυθμός απόρριψης πετρελαίου δεν υπερβαίνει τα 30 λίτρα ανά ναυτικό μίλι,

v) η ολική ποσότητα πετρελαίου που απορρίφθηκε στη θάλασσα δεν υπερβαίνει για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια το 1/15000 της συνολικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου, μέρος του οποίου αποτελούσε το κατάλοιπο, και για τα νέα δεξαμενόπλοια το 1/30000 της συνολικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου, μέ-

ρος του οποίου αποτελούσε το κατάλοιπο και

vi) το δεξαμενόπλοιο έχει εν λειτουργία σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου των απορρίψεων πετρελαίου και δεξαμενή ακαθάρτων καταλοίπων, όπως απαιτείται από τον κανονισμό 15 του παρόντος Παραρτήματος.

β) από πλοίο μη πετρελαιοφόρο, ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και άνω, και από τους υδροσυλλέκτες του χώρου του μηχανοστασίου, εξαιρουμένων των υδροσυλλεκτών του αντλιοστασίου φορτίου για τα πετρελαιοφόρα, εκτός εάν υπάρχει ανάμειξη με υπολείμματα φορτίου πετρελαίου, εφόσον:

i) το πλοίο δεν βρίσκεται εντός ειδικής περιοχής,

ii) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία,

iii) η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο και

iv) το πλοίο διαθέτει σε λειτουργία [εξοπλισμό παρακολούθησης, ελέγχου και φίλτρου] όπως απαιτείται από τον κανονισμό 16 του παρόντος Παραρτήματος.

2. Όταν πρόκειται για πλοίο μη πετρελαιοφόρο, ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 κόρων που ευρίσκεται έξω από την ειδική περιοχή, η αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας] μεριμνά ώστε να είναι εξοπλισμένο, όσον είναι πρακτικώς δυνατό και εύλογο, με εγκαταστάσεις αποθήκευσης των υπολειμμάτων πετρελαίου στο πλοίο και εκφόρτωσής τους σε εγκαταστάσεις υποδοχής ή απόρριψής τους στην θάλασσα κατά τις επιταγές της παραγράφου 1 στοιχείο β' του παρόντος κανονισμού.

3. [...].

4. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος κανονισμού δεν εφαρμόζονται στις απορρίψεις καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος, ή μη κατεργασμένων πετρελαιοειδών μειγμάτων τα οποία χωρίς αραίωση έχουν περιεκτικότητα σε πετρέλαιο μη υπερβαίνουσα τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο, δεν προέρχονται από τους υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου και δεν είναι αναμειγμένα με υπολείμματα φορτίου πετρελαίου.

5. Καμμία απόρριψη στη θάλασσα δεν περιέχει χημικά ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον ή χημικά ή άλλες ουσίες που χρησιμοποιούνται για την καταστράτηγηση των όρων απόρριψης που καθορίζονται από τον παρόντα κανονισμό.

6. Τα κατάλοιπα πετρελαίου τα οποία δεν επιτρέπεται να απορριφθούν στη θάλασσα σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 2 και 4 του παρόντος κανονισμού παραμένουν στο πλοίο ή εκφορτώνονται σε εγκαταστάσεις υποδοχής.

7. [...].

Κανονισμός 10: Μέθοδοι για την πρόληψη ρύπανσης από πλοία που ταξιδεύουν σε ειδικές περιοχές

1. Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, ειδικές περιοχές είναι η Μεσόγειος Θάλασσα, η Βαλτική Θάλασσα, ο Εύξεινος Πόντος, η Ερυθρά Θάλασσα, η περιοχή των "Κόλπων", ο Κόλπος του Αδεν, η περιοχή της Ανταρκτικής και τα ύδατα της βορειοδυτικής Ευρώπης, [όπως καθορίζονται και διευκρινίζονται περαιτέρω].

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού 11 του παρόντος Παραρτήματος:

α) Απαγορεύεται κάθε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος από οποιοδήποτε πετρελαιοφόρο και οποιοδήποτε μη πετρελαιοφόρο πλοίο ολικής χωρητικότητας άνω των 400 κόρων, όταν βρίσκεται σε ειδική περιοχή. [...].

β) [...] Απαγορεύεται κάθε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος από πλοίο μη πετρελαιοφόρο, ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 κόρων, όταν αυτό βρίσκεται εντός ειδικής περιοχής, εκτός εάν το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο.

3. α) Οι διατάξεις της παραγράφου 2 του παρόντος κανονισμού δεν ισχύουν για τις απορρίψεις καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος·

β) οι διατάξεις της παραγράφου 2 στοιχείο α', του παρόντος κανονισμού δεν εφαρμόζονται στην απόρριψη κατεργασμένων υδάτων υδροσυλλεκτών από χώρους μηχανοστασίου, εφόσον πληρούνται όλες οι κατωτέρω προϋποθέσεις·

i) τα ύδατα υδροσυλλεκτών δεν προέρχονται από υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου·

ii) τα ύδατα υδροσυλλεκτών δεν έχουν αναμειχθεί με κατάλοιπα φορτίου πετρελαίου·

iii) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία·

iv) το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο·

v) το πλοίο διαθέτει σε λειτουργία εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου σύμφωνα προς τον κανονισμό 16 παράγραφος 5 του παρόντος Παραρτήματος και

vi) το σύστημα φίλτρου πετρελαίου διαθέτει διάταξη που αυτομάτως διακόπτει την απόρριψη όταν το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής υπερβεί τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο.

4. α) Καμία απόρριψη στη θάλασσα δεν περιέχει χημικά ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις επικίνδυνες για το θαλάσσιο περιβάλλον ή χημικά ή άλλες ενώσεις που χρησιμοποιούνται για την καταστράτηγηση των διατάξεων απόρριψης που καθορίζονται με τον παρόντα κανονισμό·

β) τα κατάλοιπα πετρελαίου τα οποία δεν επιτρέπεται να απορριφθούν στη θάλασσα σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 3 του παρόντος κανονισμού παραμένουν στο πλοίο ή εκφορτώνονται σε εγκαταστάσεις υποδοχής.

5. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν απαγορεύουν σε πλοίο, μέρος μόνο της διαδρομής του οποίου ευρίσκεται σε ειδική περιοχή, να προβαίνει σε απόρριψη εκτός της ειδικής περιοχής σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.

6. [...].

7. [...].

8. [...].

Κανονισμός 11: Εξαιρέσεις

Οι κανονισμοί 9 και 10 του παρόντος παραρτήματος δεν εφαρμόζονται:

α) στην απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος αναγκαίου για την ασφάλεια του πλοίου ή για την διάσωση ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα, ή

β) στην απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος που προήλθε από βλάβη που προξενήθηκε σε πλοίο ή στον εξοπλισμό του:

i) εφόσον, μετά την επέλευση της βλάβης ή την ανακάλυψη της απόρριψης, ληφθούν όλες οι εύλογες προφυλάξεις, προκειμένου να προληφθεί ή να μειωθεί στο ελάχιστο η απόρριψη και

ii) εκτός αν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησαν είτε με πρόθεση να προξενήσουν βλάβη είτε από απερισκεψία και εν επιγνώσει της πιθανότητας να προκληθεί βλάβη, ή

γ) στην απόρριψη στη θάλασσα ουσιών που περιέχουν πετρέλαιο, οι οποίες έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας], όταν οι ουσίες αυτές χρησιμοποιούνται για την καταπολέμηση ειδικών περιστατικών ρύπανσης με σκοπό την μείωση στο ελάχιστο των ζημιών από τη ρύπανση. Οποιαδήποτε τέτοια απόρριψη υπόκειται στην έγκριση της κυβέρνησης, στη δικαιοδοσία της οποίας προβλέπεται να πραγματοποιηθεί η απόρριψη.

Μέρος II: Επιβλαβείς υγρές ουσίες (Marpol 73/78, Παράρτημα II)

Αποσπάσματα από τις σχετικές διατάξεις του παραρτήματος II της Marpol 73/78:

Κανονισμός 3: Κατηγορίες και κατάλογος επιβλαβών υγρών ουσιών

1. Για την εφαρμογή των κανονισμών του παρόντος παραρτήματος, οι επιβλαβείς υγρές ουσίες κατατάσσονται σε τέσσερις κατηγορίες ως εξής:

α) κατηγορία Α: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού, θα δημιουργήσουν σοβαρό κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους είτε για την ανθρώπινη υγεία ή θα προκαλέσουν σοβαρή βλάβη στις ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας και ως εκ τούτου δικαιολογούν την εφαρμογή αυστηρών μέτρων κατά της ρύπανσης·

β) κατηγορία Β: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού, θα δημιουργήσουν κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους είτε για την ανθρώπινη υγεία, ή θα προκαλέσουν βλάβη σε ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας και, ως εκ τούτου, δικαιολογούν την εφαρμογή ειδικών μέτρων κατά της ρύπανσης·

γ) κατηγορία Γ: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού, θα δημιουργήσουν χαμηλό κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους είτε για την ανθρώπινη υγεία ή θα προκαλέσουν μικρή βλάβη σε ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας και, ως εκ τούτου επιβάλλουν την εφαρμογή ειδικών όρων όσον αφορά τις λειτουργίες αυτές·

δ) κατηγορία Δ: Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στη θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού, θα δημιουργήσουν εμφανή κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους είτε για την ανθρώπινη υγεία ή θα προκαλέσουν ελάχιστη βλάβη σε ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας και ως εκ τούτου επιβάλλουν σχετική προσοχή κατά την εκτέλεση των εργασιών αυτών.

2. [...].

3. [...].

4. [...].

[Περαιτέρω κατευθυντήριες γραμμές για την κατάταξη των ουσιών, συμπεριλαμβανομένου ενός καταλόγου ενώσεων ταξινομημένων σε κατηγορίες, υπάρχουν στον κανονισμό 3 παράγραφοι 2 έως 4 και τον κανονισμό 4 και στα προσαρτήματα του Παραρτήματος II της Marpol 73/78]

Κανονισμός 5: Απόρριψη επιβλαβών υγρών ουσιών

Ουσίες των κατηγοριών Α', Β' και Γ' εκτός των ειδικών περιοχών και ουσίες της κατηγορίας Δ' σε όλες τις περιοχές.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του [...] κανονισμού 6 του παρόντος Παραρτήματος,

1. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Α', όπως ορίζονται με τον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο α), του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες. Εάν οι δεξαμενές που περιέχουν τέτοιες ουσίες ή μείγματα πρόκειται να καθαρισθούν, τα κατάλοιπα εκφορτώνονται σε εγκατάσταση υποδοχής μέχρις ότου η συγκέντρωση της ουσίας στα αποπλύματα που εκρέουν σε μια τέτοια εγκατάσταση καταστεί ίση ή χαμηλότερη του 0,1 % κατά βάρος και μέχρις ότου αδειάσει η δεξαμενή, με εξαίρεση τον κίτρινο ή λευκό φώσφορο, για τον οποίο η συγκέντρωση του καταλοίπου πρέπει να είναι 0,01 % κατά βάρος. Κάθε ποσότητα ύδατος που θα προστεθεί κατόπιν στη δεξαμενή μπορεί να απορριφθεί στη θάλασσα εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων·

β) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας και

γ) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε περιοχή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

2. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Β', όπως ορίζονται από τον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο β', του παρόντος Παραρτήματος, ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων·

β) οι διαδικασίες και διατάξεις απόρριψης έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας]. Οι εν λόγω διαδικασίες και ρυθμίσεις πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ] και να εξασφαλίζουν ότι η συγκέντρωση και ο ρυθμός απόρριψης του αποβλήτου είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα απόνερα της έλικας του πλοίου να μην υπερβαίνει το 1 μέρος ανά εκατομμύριο·

γ) η μέγιστη ποσότητα του φορτίου που απερρίφθη από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις δεν υπερβαίνει τη μέγιστη ποσότητα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες του στοιχείου β' της παρούσας παραγράφου, και η οποία σε καμία περίπτωση δεν υπερβαίνει το 1m³ ή 1/3000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε m³·

δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας και

ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε περιοχή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

3. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Γ', όπως ορίζονται με τον κανονισμό 3 πα-

ράγραφος 1 στοιχείο γ', του παρόντος παραρτήματος ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων·

β) οι διαδικασίες και διατάξεις απόρριψης έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας]. Οι εν λόγω διαδικασίες και διατάξεις πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ] και να εξασφαλίζουν ότι η συγκέντρωση και ο ρυθμός απόρριψης του αποβλήτου είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα απόνερα της έλικας του πλοίου να μην υπερβαίνει τα 10 μέρη ανά εκατομμύριο·

γ) η μέγιστη ποσότητα του φορτίου που απορρίφθηκε από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις δεν υπερβαίνει τη μέγιστη ποσότητα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες του στοιχείου β' της παρούσας παραγράφου, και η οποία σε καμία περίπτωση δεν υπερβαίνει τα 3m³ ή 1/1000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε m³·

δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας και

ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε περιοχή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

4. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Δ', όπως ορίζονται με τον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο δ', του παρόντος παραρτήματος ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων·

β) τα μείγματα αυτά έχουν συγκέντρωση όχι μεγαλύτερη από ένα μέρος της ουσίας σε δέκα μέρη ύδατος και

γ) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή.

5. Είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται διαδικασίες εξαερισμού, εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας για την απομάκρυνση των καταλοίπων φορτίου από δεξαμενή. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ]. Κάθε ποσότητα ύδατος που στη συνέχεια εισάγεται στη δεξαμενή θεωρείται καθαρή και δεν υπάγεται στις διατάξεις των παραγράφων 1, 2, 3 ή 4 του παρόντος κανονισμού.

6. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών οι οποίες δεν έχουν υπαχθεί σε κάποια κατηγορία, δεν έχουν προσωρινά ταξινομηθεί ή εκτιμηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 του κανονισμού 4 του παρόντος Παραρτήματος, ή του υδάτινου έρματος, των αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες.

Ουσίες των κατηγοριών Α', Β' και Γ' εντός των ειδικών περιοχών, όπως ορίζονται από τον κανονισμό 1 του

Παραρτήματος II της Marpol 73/78, συμπεριλαμβανομένης της Βαλτικής Θάλασσας.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων [...] του κανονισμού 6 του παρόντος Παραρτήματος,

7. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Α', όπως ορίζονται με τον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο α', του παρόντος Παραρτήματος, ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες, ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιου είδους ουσίες. Εάν οι δεξαμενές που περιέχουν τέτοιες ουσίες ή μείγματα πρόκειται να καθαρισθούν, τα προκύπτοντα κατάλοιπα εκφορτώνονται σε εγκατάσταση υποδοχής την οποία παρέχουν, σύμφωνα με τον κανονισμό 7 του παρόντος Παραρτήματος, τα κράτη που γειτνιάζουν με την ειδική περιοχή, μέχρις ότου η συγκέντρωση της ουσίας στα απόβλητα που εκχέονται στην εν λόγω εγκατάσταση καταστεί ίση ή μικρότερη του 0,05 % κατά βάρος και μέχρις ότου αδειάσει η δεξαμενή, με εξαίρεση τον κίτρινο ή λευκό φώσφορο, για τον οποίο η συγκέντρωση του καταλοίπου πρέπει να είναι 0,005 % κατά βάρος. Κάθε ποσότητα ύδατος που στη συνέχεια θα προστεθεί στη δεξαμενή μπορεί να απορρίπτεται στη θάλασσα εφόσον πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων·

β) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών της θαλάσσης και

γ) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε περιοχή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

8. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Β', όπως ορίζονται με τον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο β', του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες, ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής, ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η δεξαμενή έχει προπλυθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που έχει εγκρίνει η αρμόδια αρχή του [κράτους της σημαίας] και με βάση τα πρότυπα του [ΔΝΟ], τα δε κατάλοιπα καθαρισμού της δεξαμενής που προέκυψαν έχουν εκφορτωθεί σε εγκατάσταση υποδοχής·

β) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων·

γ) οι διαδικασίες και διατάξεις απόρριψης και πλύσης έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας]. Οι εν λόγω διαδικασίες και διατάξεις βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ] και εξασφαλίζουν ότι η συγκέντρωση της ουσίας και ο ρυθμός απόρριψης των αποβλήτων είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα απόνερα της έλικας του πλοίου να μην υπερβαίνει το 1 μέρος ανά εκατομμύριο·

δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας και

ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε περιο-

χή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

9. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Γ', όπως ορίζονται με τον κανονισμό 3 παράγραφος 1 στοιχείο γ', του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ως τέτοιες ή του υδάτινου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοκινούμενων πλοίων·

β) οι διαδικασίες και διατάξεις απόρριψης έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας]. Οι εν λόγω διαδικασίες και ρυθμίσεις πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ] και να εξασφαλίζουν ότι η συγκέντρωση και ο ρυθμός απόρριψης του αποβλήτου είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα απόνερα της έλικας του πλοίου να μην υπερβαίνει το 1 μέρος ανά εκατομμύριο·

γ) η μέγιστη ποσότητα φορτίου που απορρίφθηκε από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις δεν υπερβαίνει τη μέγιστη ποσότητα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τη διαδικασία του στοιχείου β' της παρούσης παραγράφου, και η οποία ποσότητα σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1m³ ή το 1/3000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε m³·

δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπόψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θάλασσας και

ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε περιοχή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

10. Επιτρέπεται η χρησιμοποίηση διαδικασιών εξαερισμού οι οποίες έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας] για την απομάκρυνση των καταλοίπων φορτίου από τις δεξαμενές. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα του [ΔΝΟ]. Κάθε ποσότητα ύδατος που στη συνέχεια θα προστεθεί στη δεξαμενή θεωρείται καθαρή και δεν υπόκειται στις διατάξεις των παραγράφων 7, 8 ή 9 του παρόντος κανονισμού.

11. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα ουσιών οι οποίες δεν έχουν υπαχθεί σε κάποια κατηγορία, δεν έχουν προσωρινά εκτιμηθεί ή καθοριστεί κατά τον κανονισμό 4 παράγραφος 1 του παρόντος Παραρτήματος, ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων των δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μειγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες.

12. Καμία από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν απαγορεύει τη διατήρηση επί του πλοίου καταλοίπων φορτίου της κατηγορίας Β' ή Γ' και την απόρριψη τέτοιου είδους καταλοίπων στη θάλασσα εκτός ειδικής περιοχής, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 3 του παρόντος κανονισμού, αντιστοίχως.

Κανονισμός 6: Εξαιρέσεις

Ο κανονισμός 5 του παρόντος Παραρτήματος δεν εφαρμόζεται:

α) στην απόρριψη στη θάλασσα επιβλαβών υγρών ουσιών ή μειγμάτων που περιέχουν ουσίες αναγκαίες για την ασφάλεια του πλοίου ή την διάσωση ζωών στη θάλασσα, ή

β) στην απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδούς μείγματος που προήλθε από βλάβη που προ-

κλήθηκε σε πλοίο ή στον εξοπλισμό του:

i) αρκεί, αφού συνέβη η βλάβη ή αφού ανακαλύφθηκε η απόρριψη, να ελήφθησαν όλες οι εύλογες προφυλάξεις ώστε η απόρριψη να προληφθεί ή να μειωθεί στο ελάχιστο και

ii) εκτός αν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησαν είτε με πρόθεση να προξενήσουν βλάβη είτε από αμέλεια και εν επιγνώσει της πιθανότητας να προκληθεί βλάβη ή

γ) στην απόρριψη στη θάλασσα ουσιών που περιέχουν πετρέλαιο, οι οποίες έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή [του κράτους της σημαίας], όταν οι ουσίες αυτές χρησιμοποιούνται για την καταπολέμηση ειδικών περιστατικών ρύπανσης με σκοπό την μείωση στο ελάχιστο της ζημίας από τη ρύπανση. Οποιαδήποτε τέτοια απόρριψη υπόκειται στην έγκριση της κυβέρνησης, στη δικαιοδοσία της οποίας προβλέπεται να πραγματοποιηθεί η απόρριψη.

Αθήνα, 6 Δεκεμβρίου 2011

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ,
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ευάγ. Βενιζέλος

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Γ. Παπακωνσταντίνου

Μ. Παπαϊωάννου

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Χρ. Παπουτσής

Αριθ. 182/19/2011

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων «Για τη προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης (L255), η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 (L280) και άλλες διατάξεις»

Α. Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου: α) εναρμονίζεται το εθνικό δίκαιο με τις διατάξεις της ανωτέρω

κοινοτικής οδηγίας (2005/35/ΕΚ) σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις και για αδικήματα ρύπανσης και β) προσδιορίζονται τα εθνικά μέτρα εφαρμογής της εν λόγω Κοινοτικής οδηγίας. Ειδικότερα:

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ

Μεταφέρεται στο εσωτερικό δίκαιο η προαναφερόμενη Κοινοτική οδηγία και προβλέπονται τα εξής:

1.α. Ορίζεται, ως αντικείμενο του υπό ψήφιση νόμου, η ενσωμάτωση της ανωτέρω Οδηγίας στο εθνικό δίκαιο και η θέσπιση αποτρεπτικών, αποτελεσματικών και αναλογικών κυρώσεων, μέσω του ποινικού δικαίου, στις περιπτώσεις που προκαλείται ή ενδέχεται να προκληθεί ρύπανση ή υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματική ποινική προστασία αυτού.

β. Προσδιορίζεται η έννοια των όρων, που αναφέρονται στις επιμέρους διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου, για την εφαρμογή του. (άρθρα 1 και 2)

2.α. Καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής του υπόψη σχεδίου νόμου, το οποίο καλύπτει τις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών στα εσωτερικά ύδατα, στα χωρικά ύδατα κράτους - μέλους, στα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή αντίστοιχη ζώνη κρατών μελών ή/και στην ανοικτή θάλασσα.

β. Προσδιορίζονται, ως εξαιρέσεις, οι περιπτώσεις για τις οποίες δεν αποτελεί παράβαση η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών στις οριζόμενες περιοχές, εφόσον τηρούνται συγκεκριμένοι όροι. (άρθρα 3 και 4)

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ

1.α. Προσδιορίζεται η δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων, για τα εγκλήματα του υπό ψήφιση νόμου, τα οποία έχουν τελεσθεί στις προαναφερόμενες περιοχές.

β. Η δίωξη των ανωτέρω εγκλημάτων είναι αυτεπάγγελτη και αποτελεί τοπική αρμοδιότητα των δικαστηρίων του Πειραιά, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά. (άρθρο 5)

2.α. Ορίζονται οι ποινικές κυρώσεις, με τις οποίες τιμωρούνται τα ανωτέρω εγκλήματα, η βαρύτητα των οποίων εξαρτάται από τη σοβαρότητα της υποβάθμισης της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, που προκαλεί η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών από πλοίο, σε συνδυασμό με την πρόθεση ή όχι τέλεσης αυτών από τον υπαίτιο. Ειδικότερα, προβλέπεται:

i) κάθειρξη έως και 10 έτη και χρηματική ποινή από 3.000 έως 300.000 ευρώ, σε περίπτωση που η ενέργεια αυτή, εξαιτίας της σοβαρότητας της υποβάθμισης προκαλεί κίνδυνο θανάτου ή βαριάς σωματικής βλάβης ή ευρεία οικολογική διατάραξη ή καταστροφή.

- Στις λοιπές περιπτώσεις επιβάλλονται μειωμένες ποινές (φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους και χρηματική ποινή από 1.500 έως 50.000 ευρώ).

ii) φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών και χρηματική ποινή από 1.000 έως 15.000 ευρώ, σε όποιον από αμέλεια έγινε υπαίτιος των προαναφερόμενων εγκλημάτων, ενώ για τις λοιπές περιπτώσεις επιβάλλονται μειωμένες ποινές (φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή από 200 έως 3.000 ευρώ)

β. Προβλέπονται, επίσης, συγκεκριμένες ποινικές κυρώσεις στην περίπτωση επαναλαμβανόμενων μικρής σημασίας απορρίψεων, καθώς και σε όποιον συμβάλλει με

οποιοδήποτε τρόπο στην τέλεση των προαναφερόμενων εγκλημάτων.

γ. Σε περίπτωση που ο δράστης περιορίσει ουσιωδώς ο ίδιος ή συντελέσει στην ουσιώδη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της ρύπανσης ή της υποβάθμισης της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος που έχει προκαλέσει, μπορεί το δικαστήριο να επιβάλλει μειωμένη ποινή ή να τον απαλλάξει από κάθε ποινή.

δ. Οι προαναφερόμενες ποινικές κυρώσεις δεν εφαρμόζονται σε περίπτωση ελαφράς ασυνείδητης αμέλειας. (άρθρο 6)

3.α. Προσδιορίζονται τα πρόσωπα (μέλη διοικητικών οργάνων, διαχειριστές εταιρειών κ.λπ.), που είναι υπεύθυνα για την τήρηση των σχετικών, με την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης, διατάξεων, στην περίπτωση ευθύνης νομικού προσώπου.

β. Τα ανωτέρω φυσικά πρόσωπα ευθύνονται εις ολόκληρον με το οικείο νομικό πρόσωπο, για την καταβολή των επιβαλλόμενων χρηματικών ποινών. (άρθρο 7)

4.α. Προσδιορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται στους υπαίτιους για την υποβάθμιση του θαλάσσιου ύδατος, σύμφωνα με τις οποίες προβλέπεται η επιβολή, με απόφαση της αρμόδιας αρχής, διοικητικού προστίμου μέχρι 60.000 ευρώ.

- Σε περίπτωση σοβαρής υποβάθμισης, το προβλεπόμενο πρόστιμο κυμαίνεται από 60.000 ευρώ έως 1.200.000 ευρώ και επιβάλλεται με κ.υ.α..

- Παράλληλα, προβλέπεται ότι, μέχρι την καταβολή του επιβαλλόμενου προστίμου ή την κατάθεση, στην αρμόδια αρχή, ισόποσης εγγυητικής επιστολής Τράπεζας, μπορεί να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου, ενώ κατά της ανωτέρω απόφασης επιτρέπεται η άσκηση προσφυγής, η οποία δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.

β. Περαιτέρω, προβλέπεται ότι, σε περίπτωση:

i) υπαιτιότητας Ελλήνων ναυτικών για θαλάσσια ρύπανση, ασκείται κατ' αυτών πειθαρχική δίωξη, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ.187/1973) και τιμωρούνται με προσωρινή στέρηση άσκησης του επαγγέλματός τους,

ii) διάπραξης εγκλήματος θαλάσσιας ρύπανσης από νομικά πρόσωπα προς όφελος αυτών, στις οριζόμενες περιπτώσεις, επιβάλλεται πρόστιμο ύψους 500.000 ευρώ, κατ' ανώτατο όριο.

γ. Οι ανωτέρω κυρώσεις, σε περίπτωση που συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις, επιβάλλονται αθροιστικά, ενώ τα ανώτατα όρια των επιβαλλόμενων προστίμων δύναται να αυξάνονται με π.δ/γμα.

δ. Αρμόδιες, για την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων σχετικά με τις διοικητικές κυρώσεις, ορίζονται οι Λιμενικές Αρχές της χώρας.

ε. Για τα θέματα που δεν ρυθμίζονται από τις διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου, εφαρμόζονται οι διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (ν.743/1977, όπως ισχύει). (άρθρο 8)

ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ

1. Προσδιορίζεται, επίσης, η δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων, για τα εγκλήματα σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση, που προκαλείται σε εσωτερικά ύδατα τρίτης χώρας, περιλαμβανομένων και των λιμένων, εκτός αν πρόκειται για πλοία με ξένη σημαία οπότε περι-

λαμβάνονται μόνο οι ελληνικοί λιμένες όπου τα πλοία αυτά καταπλέουν. (άρθρο 9)

2.α. Παρατίθεται, το προσαρτώμενο Παράρτημα, που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του υπό ψήφιση νόμου, με το οποίο επανακαθορίζεται το πλαίσιο αναφοράς των ισχυόντων κανόνων, περί απορρίψεων πετρελαίου και επιβλαβών υγρών ουσιών.

β. Ειδικότερα, επαναδιατυπώνονται οι έννοιες των σχετικών όρων, κατηγοριών και καταλόγων, όσον αφορά στα ανωτέρω υλικά και θίγονται θέματα ελέγχου και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης από την απόρριψη πετρελαίου και των λοιπών επιβλαβών υγρών υλικών, με τις οριζόμενες εξαιρέσεις. (άρθρο 10)

Β. Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού του ΤΑΧΔΙΚ και των λοιπών φορέων της παρ. 2, του άρθρου 4, του ν. 63/1977 (Ενιαίο Ταμείο Ανεξάρτητα Απασχολούμενων, ΟΓΑ, ΟΑΕΕ κ.λπ.)

Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των λοιπών ανωτέρω φορέων, από την: i) είσπραξη των οριζόμενων χρηματικών ποινών (άρθρο 28 του ν. 1650/1986) και ii) μετατροπή σε χρηματικές των προβλεπόμενων ποινών φυλάκισης, που τυχόν επιβάλλονται, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 6 του υπό ψήφιση νόμου.

II. Επί του προϋπολογισμού του Πράσινου Ταμείου (Ν.Π.Δ.Δ. επιχορηγούμενο από τον Κρατικό Προϋπολογισμό)

Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων, από την είσπραξη των διοικητικών προστίμων (άρθρο 30 του ν. 1650/1986) που τυχόν επιβάλλονται, κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 του υπό ψήφιση νόμου.

Αθήνα, 14 Νοεμβρίου 2011

Ο Γενικός Διευθυντής

Βασίλειος Κατριβέσης

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ: ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ & ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΚΥΡ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ: ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΘΕΣΗ / ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ: ΔΙΚΑΣΤΙΚΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 210-7488229

E-MAIL: koikonomou@justice.gov.gr

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

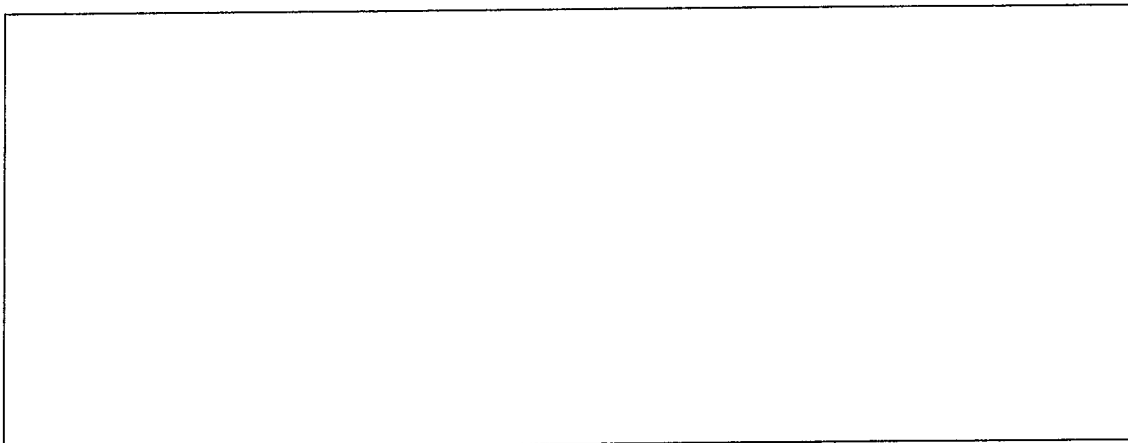
«Για την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης} Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης(L255), η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009 (L280) και άλλες διατάξεις.»

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Με τις διατάξεις του παρόντος εναρμονίζεται το εθνικό δίκαιο προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης} Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης, η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/ΕΚ και θεσπίζονται αποτρεπτικές, αποτελεσματικές και αναλογικές κυρώσεις, μέσω του ποινικού δικαίου, όταν προκαλείται ή ενδέχεται να

προκληθεί ρύπανση ή υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική ποινική προστασία του.



**ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ
ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:**

.Διευρύνεται η δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων για τα εγκλήματα που αναφέρονται στο νομοσχέδιο.

A: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης.

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», και 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, το είδος και το ύψος των απειλούμενων ποινικών κυρώσεων. Για να επιτευχθεί η επιδιωκόμενη σύγκλιση των ποινικών κυρώσεων μεταξύ των κρατών μελών και η αποφυγή ανεπιθύμητων αποκλίσεων, κατά τη ρητή επιταγή της Οδηγίας απαιτείται η θέσπιση αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών.

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. 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, διαφοροποιούνται, όμως, σημαντικά, ιδίως σε επίπεδο ποινικού χαρακτήρα, από τις απαιτούμενες σύμφωνα με την Οδηγία νομοθετικές ρυθμίσεις. 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 και ως ειδικές, υπερισχύουν κάθε άλλης διατάξεως, ιδίως δε των διατάξεων του ν.743/77 και του ν.1650/86, οι οποίες εφαρμόζονται στο μέτρο που εκείνες (προτεινόμενες ρυθμίσεις) δεν ευρίσκουν έδαφος εφαρμογής.

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

3. Συνέπειες στην Οικονομία

Οι συνέπειες του σχεδίου νόμου στην οικονομία, δεν μπορούν να προσδιορισθούν επακριβώς, πάντως δύναται να λεχθεί ότι θα υπάρξει ενδεχόμενη αύξηση των εσόδων, από την είσπραξη των διοικητικών προστίμων, που τυχόν επιβληθούν σε νομικά πρόσωπα που εμπλέκονται σε πράξεις στις οποίες αναφέρεται το σχέδιο νόμου. Ακόμη, θα υπάρξει ενδεχόμενη αύξηση των εσόδων, από την είσπραξη των χρηματικών ποινών και την μετατροπή σε χρηματικές των οριζόμενων ποινών φυλάκισης, που τυχόν επιβληθούν σε πρόσωπα, για την τέλεση αξιόποινων πράξεων, που αναφέρονται στο σχέδιο νόμου.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

Τα μέτρα αποτρεπτικού χαρακτήρα αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της πολιτικής για τη ναυτική ασφάλεια, δεδομένου ότι συνδέουν την ευθύνη καθενός από τα μέρη που συμμετέχουν στη θαλάσσια μεταφορά ρυπογόνων εμπορευμάτων και την επιβολή κυρώσεων σε αυτά.

Το διεθνές καθεστώς για την αστική ευθύνη και αποζημίωση λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο, αλλά και το καθεστώς που αφορά τη ρύπανση από άλλες επικίνδυνες ή επιβλαβείς ουσίες δεν παράγουν επαρκώς αποτρεπτικά αποτελέσματα, ώστε να αποθαρρύνουν τα μέρη τα οποία συμμετέχουν στη θαλάσσια μεταφορά ρυπογόνων εμπορευμάτων από πρακτικές που δεν ανταποκρίνονται στα ισχύοντα πρότυπα. Τα απαιτούμενα αποτρεπτικά αποτελέσματα μπορούν να επιτευχθούν μόνο με τη θέσπιση κυρώσεων που θα επιβάλλονται σε όποιον προξενεί θαλάσσια ρύπανση ή συνεργεί στην πρόκλησή της. Κυρώσεις θα πρέπει να επιβάλλονται όχι μόνο στον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο, αλλά και στον κύριο του φορτίου, τον νηογνώμονα ή κάθε άλλο ενδιαφερόμενο πρόσωπο.

Συνεπώς, για να επιτευχθεί αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος απαιτούνται αποτελεσματικές, αποτρεπτικές και αναλογικές κυρώσεις.

Προς τούτο, αποκτά ουσιώδη σημασία η προσέγγιση, με τα κατάλληλα νομικά μέσα, των ισχυουσών νομικών διατάξεων, ιδίως όσον αφορά τον ακριβή ορισμό της εκάστοτε παράβασης, τις περιπτώσεις απαλλαγής και τους ελάχιστους κανόνες για τις ποινές, καθώς και την αστική ευθύνη και τη δικαιοδοσία.

Με τις εισαγόμενες ρυθμίσεις θεσπίζονται ποινικές και διοικητικές κυρώσεις για παραβιάσεις των διεθνών προτύπων που αφορούν τη ρύπανση από πλοία, προκειμένου να επιτευχθεί προστασία του περιβάλλοντος στις θαλάσσιες μεταφορές.

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

Στο πρώτο μέρος τέθηκαν διατάξεις για την προσαρμογή σε διατάξεις των Οδηγιών, στο δεύτερο εκείνες που θεσπίζονται από τον νομοθέτη ως μέτρα συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις των Οδηγιών και στο τρίτο μέρος διατάξεις με διαφορετικό αντικείμενο.

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση.

Το νομοσχέδιο τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση στην οποία συμμετείχαν φορείς και φυσικά πρόσωπα με αποστολή ηλεκτρονικών μηνυμάτων.

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

Η διευρυμένη δικαιοδοσία των Ελληνικών δικαστηρίων δικαιολογείται από το χαρακτήρα των πράξεων ρύπανσης ως «γνησίων διεθνών εγκλημάτων», δηλαδή εγκλημάτων που προσβάλλουν οικουμενικές αξίες της ανθρωπότητας, Ειδικότερα, καθιδρύεται επίσης δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων για τα προβλεπόμενα από το παρόν νομοσχέδιο εγκλήματα, και όταν αυτά τελούνται στα εσωτερικά ύδατα τρίτης χώρας, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων κατά το βαθμό που εφαρμόζεται το καθεστώς Marpol .

ΕΚΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ:**

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

«Για την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης} Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης(L255), η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009 (L280) και άλλες διατάξεις.»

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ:

Αναρτήθηκε την 20 Σεπτεμβρίου 2011 με τίτλο: «Για τη μεταφορά στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης} Σεπτεμβρίου σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις, η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009.»

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ:

20 Σεπτεμβρίου 2011

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ:

27 Σεπτεμβρίου 2011

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ:**ΣΥΝΟΛΙΚΑ:**

8

ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟΝ:

- 1 Σχόλιο Άρθρο 1 Ορισμοί
- 1 Σχόλιο Άρθρο 2 Δικαιοδοσία
- 4 Σχόλια Άρθρο 3 Ποινικά αδικήματα
- 2 Σχόλια Άρθρο 6 Διοικητικές κυρώσεις

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΧΟΛΙΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ**ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΧΟΛΙΩΝ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ:**

Κατά τη διάρκεια της δημόσιας διαβούλευσης, υποβλήθηκαν σχόλια από μικρό αριθμό πολιτών. Επίσης, κατατέθηκαν, από την Θεματική Ομάδα των Οικολόγων Πράσινων. Από το σύνολο των παρατηρήσεων που υποβλήθηκαν, προκύπτει καταδήλως η ανάγκη των εισαγομένων ρυθμίσεων, εφόσον η ρύπανση και υποβάθμιση του θαλασσίου περιβάλλοντος έχει καταστρεπτικές συνέπειες στο οικοσύστημα και μπορεί να επιφέρει ως αποτέλεσμα την οικονομική και κοινωνική κατάρρευση των τοπικών κοινωνιών.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΧΟΛΙΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΠΙ ΜΕΡΟΥΣ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Τα σχόλια των συμμετεχόντων αναφέρονται κυρίως επιβολή αυστηρότερων ποινών και στην αύξηση των προστίμων, καθώς θεωρούν ότι τα προβλεπόμενα στο νομοσχέδιο είναι αναποτελεσματικά.

