

Αστική ευθύνη για ρύπανση από πετρέλαιο. Ποιος ευθύνεται & πώς;

Λ.Ι.Αθανασίου
Καθηγήτρια Νομικής Σχολής Αθηνών
Δ.Ν. Δικηγόρος

*2^η Επιμορφωτική Συνάντηση Ναυτιλίας
11.5.2016 – Ίδρυμα Αικ. Λασκαρίδη*



□ The opening drama — the Torrey Canyon pictured by a Culdrose airman hours after she had struck the Seven Stones.

Torrey Canyon: 1967 (Κορνουάλη, 119.000 τ.)



Amoco Cadiz : 1978, Γαλλία (218.000 τ. + 4.000 τ.καύσιμα)





Exxon Valdez: 1989 Alaska



Erika: 1999 (Βρετάνη- 30.000 τ.)



ACCIDENT

- On November 13th 2002, the ship had an accident while it was going to Singapur with 77000 tons of oil.



Ποιος θα έπρεπε να ευθύνεται για τις ζημιές;

- Το πλοίο; (φέρει την ευθύνη της ασφαλούς μεταφοράς)
- Το φορτίο; (λόγω της ρυπογόνου φύσης του)
- Και οι δύο, με διαφορετικό τρόπο
- Δι-επίπεδο σύστημα αποζημίωσης
- CLC 1992 (αστική ευθύνη πλοιοκτήτη) + ΔΣ Κεφαλαίου 1992 (χρηματοδοτείται από τους εισαγωγείς πετρελαίου) [οι δύο ΔΣ αποτελούν ενιαίο σύστημα: δηλαδή;]
- HNS 1996/2010: για επικίνδυνες & επιβλαβείς ουσίες (δεν έχει τεθεί σε ισχύ, δεν έχει κυρωθεί) = με βάση πρότυπο CLC, αλλά σε μία σύμβαση – ξεχωριστό κεφάλαιο
- Bunkers CV 2001: για ζημιές από καύσιμα με παραπομπή στο Κεφάλαιο της LLMC 1976/1996

Καθεστώς ευθύνης

- Χαρακτηριστικά της ρύθμισης
 - ✓ Ευθύνη του πλοιοκτήτη (δηλ. του «κυρίου του πλοίου»)
 - ✓ Ευθύνη από διακινδύνευση (αντικειμενική)
 - ✓ Ευθύνη οριοθετημένη (μόνος υπόχρεος ο κύριος, με βάση διατάξεις CLC)
 - ✓ Ευθύνη περιορισμένη με βάση χωρητικότητα
 - ✓ Υποχρεωτική ασφάλιση των εμπλεκόμενων πλοίων (κράτος σημαίας + κράτος λιμένος) – πιστοποιητικό ασφάλισης
 - ✓ Ευθεία αξίωση κατά ασφαλιστή

Καθεστώς ευθύνης (συν..)

- Όρια ευθύνης: περιορισμός
- Ανώτατο όριο ευθύνης κυρίου του πλοίου: 89,77 εκ. ΕΤΔ
- Έκπτωση αν: ζημία οφείλεται σε προσωπική πράξη ή παράλειψη μεταφορέα, με πρόθεση ή απερίσκεπτα και με γνώση

SDR	ΚΟΡΟΙ ΠΛΟΙΟΥ
4,51 εκ. ΕΤΔ	έως 5.000 κόροι
631 ΕΤΔ επιπλέον	από 5.001 και άνω

Καθεστώς ευθύνης (συν...)

- Αν η ζημία υπερβεί το παραπάνω όριο:
 - ✓ IOPC Fund : Συμπληρωματικός οφειλέτης
 - ✓ Όρια ΔΣ 1992/2000 (π.δ. 291/2003): 135 εκ. ΕΤΔ, και σε κάθε περίπτωση μέχρι 300.740.000 ΕΤΔ
 - ✓ Μηχανισμός αναπροσαρμογής
 - ✓ Συμπληρωματικό Κεφάλαιο 2003: προαιρετική συμμετοχή, χρηματοδότηση με carrying (μέχρι 20% συνόλου), ανώτατο όριο 750ΕΤΔ.
- ✓ ΗΠΑ: OPA 1990

Αρθ. Ι παρ. 1 CLC 1992/2000

“Πλοίο σημαίνει κάθε κινούμενο στη θάλασσα σκάφος καθώς και οποιοδήποτε τύπου θαλάσσιο ναυπήγημα που έχει κατασκευαστεί ή διαρρυθμιστεί για τη μεταφορά πετρελαίου χύμα ως φορτίου, με την επιφύλαξη ότι πλοίο ικανό να μεταφέρει πετρέλαιο χύμα και άλλα φορτία θεωρείται ως πλοίο μόνο όταν μεταφέρει πράγματι πετρέλαιο χύμα ως φορτίο καθώς και κατά τη διάρκεια κάθε ταξιδιού που ακολουθεί μια τέτοια μεταφορά, εκτός αν αποδεικνύεται ότι δεν υπάρχουν σ’αυτό κατάλοιπα πετρελαίου χύμα από τη μεταφορά αυτή»

- Υπόθεση SLOPS

- ✓ Δεξαμενόπλοιο μετασκευασμένο ως διαχωριστήρας για πετρελαιοειδή απόβλητα – Ρύπανση από έκρηξη στην περιοχή Κυνοσούρας – 2000
- ✓ Εταιρείες καθαρισμού κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου
- ✓ Είναι πλοίο;
- ✓ ΠΠρΠ 5877/2002: ναι (ανεξαρτήτως κίνησης)
- ✓ ΕφΠ 103/2004 : όχι (δεν πληροί έννοια πλοίου)
- ✓ ΑΠ 14369/2005 : αναιρεί – παραπομπή Ολ.
- ✓ ΑΠ Ολ. 23/2006: εμπίπτει στην έννοια του πλοίου
- ✓ ΕφΠ 133/2008: εμπίπτει στην έννοια του πλοίου

Κρίσιμες έννοιες: Α. Πλοίο (συν....)

- Ο ορισμός περιέχει δύο διακριτές εννοιολογικές οριοθετήσεις:
 - ✓ Δεξαμενόπλοιο: θεωρείται πλοίο, γιατί έχει κατασκευαστεί για μεταφορά πετρελαίου χύμα, ανεξάρτητα αν ενεργείται η πράξη μεταφοράς ή όχι.
 - ✓ Πλοία μικτού φορτίου: πλοίο κατά την έννοια της σύμβασης, δηλαδή και όταν μεταφέρει πετρέλαιο και κατά τη διάρκεια κάθε ταξιδιού που ακολουθεί τη μεταφορά.
 - ✓ Δυνατότητα «αποχαρακτηρισμού», δηλ. εξαίρεσης από τον ορισμό του πλοίου, εφόσον αποδειχθεί ότι δεν υπάρχουν κατάλοιπα πετρελαίου χύμα από τη μεταφορά αυτή (μόνο για τα πλοία μικτού φορτίου)
 - ✓ Το βάρος ισχυρισμού και αποδείξεως το φέρει ο πλοιοκτήτης

Άρθ. III παρ. 4:

- Ευθύνεται μόνο ο κύριος και μόνο με βάση τις διατάξεις της ΔΣ
- Δεν ευθύνονται (καταρχήν?)
 - Προσθηθέντες του πλοιοκτήτη ή των μελών του πληρώματος
 - Ο πλοηγός ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που, αν και δεν ανήκει στο πλήρωμα, παρέχει υπηρεσίες στο πλοίο
 - Οι ναυλωτές (ανεξαρτήτως μορφής ναύλωσης)
 - Ο διαχειριστής
 - Ο εφοπλιστής
 - Ο θαλάσσιος αρωγός/διασώστης
 - Τα πρόσωπα που λαμβάνουν προληπτικά μέτρα
 - Οι προσθηθέντες των ανωτέρω

- Τα παραπάνω πρόσωπα ευθύνονται όμως:
 - Από αναγωγή (ο κύριος του πλοίου πληρώνει και στρέφεται εναντίον τους)
 - Εφόσον η ζημία προήλθε από προσωπική τους πράξη ή παράλειψη που διαπράχθηκε με πρόθεση να προκληθεί μια τέτοια ζημία ή απερίσκεπτα και με γνώση ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανώς να προκύψει (*σε αυτήν την περίπτωση χωρίς περιορισμό*) – κρίσιμη η τήρηση των κανόνων ασφάλειας
 - Προσοχή: ο ναυλωτής μπορεί να εμπλακεί με βάση την ενωσιακή περιβαλλοντική νομοθεσία

- Προσοχή: ο ναυλωτής μπορεί να εμπλακεί με βάση την ενωσιακή περιβαλλοντική νομοθεσία
- Ενδεχομένως, και ο κύριος μέτοχος με τη μέθοδο της άρσης της νομικής αυτοτέλειας
- Προσοχή: αν η ρύπανση προέρχεται από καύσιμα, πάμε υπό προϋποθέσεις στην ΔΣ 2001, και ευθύνονται εις ολόκληρον: κύριος, εκμεταλλευόμενος, διαχειριστής, ναυλωτής γυμνού σκάφους.

- Ποια είναι το καθεστώς των νηογνωμόνων;
- ✓ Γκρίζα ζώνη
- ✓ Αναζήτηση ευθύνης σε αδικοπρακτική βάση (διαφορετικές απόψεις εννόμων τάξεων)
- ✓ Κρίσιμη απόφαση γαλλικού Ακυρωτικού στην υπόθεση *Erika* (25.9.2012):
 - ❖ Δεν μπορεί να επικαλεστεί το ευεργέτημα της ετεροδικίας
 - ❖ Εντάσσεται στα εξαιρούμενα πρόσωπα (ως παρέχων υπηρεσίες στο πλοίο)
 - ❖ Εν προκειμένω, ευθύνεται απεριόριστως λόγω σοβαρού προσωπικού πταίσματος – ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

«ΕΠΙΛΕΓΩ ΣΤΑΘΕΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

Με τα συγχαρητήρια & τις θερμές ευχαριστίες μου

