

2.4. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή των οργάνων στο γεγονός ότι η παροχή προστασίας στις αεροπορικές εταιρίες όσον αφορά την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης

των αερολιμένων δεν θα πρέπει να προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού εμποδίζοντας την πρόσβαση νέων εταιριών στην αγορά.

Βρυξέλλες, 18 Ιουνίου 2003.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής

Roger BRIESCH

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης»

(COM(2003) 92 τελικό — 2003/0037 (COD))

(2003/C 220/15)

Στις 19 Μαρτίου 2003 και σύμφωνα με το άρθρο 80 §2 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την ανωτέρω πρόταση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 5 Ιουνίου 2003. Εισηγητής ήταν ο κ. Chagas και συνεισηγήτρια η Δρ Μπρεδήμα-Σαββοπούλου.

Κατά την 400ή σύνοδο ολομέλειας της 18ης και 19ης Ιουνίου 2003 (συνεδρίαση της 19ης Ιουνίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 96 ψήφους υπέρ, 6 κατά και 5 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Όπως ανέφερε στην ανακοίνωση για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, μετά το ατύχημα του Prestige⁽¹⁾, η Επιτροπή προτείνει τη λήψη αυστηρότερων μέτρων για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από τα πλοία. Το μεγαλύτερο μέρος της παγκόσμιας πετρελαϊκής ρύπανσης από πλοία προκαλείται από εσκεμμένες απορρίψεις. Η πρακτική των «λειτουργικών», δηλαδή εκ προθέσεως απορρίψεων από πλοία, ασκείται σε ευρεία κλίμακα στα παράκτια ύδατα των κρατών μελών της ΕΕ. Ως συνέπεια των επαναλαμβανόμενων σοβαρών ατυχημάτων και των συνεχών εσκεμμένων απορρίψεων, η Επιτροπή προτείνει οδηγία που ορίζει ότι οι απορρίψεις κατά παράβαση του κοινοτικού δικαίου θα συνιστούν ποινικό αδίκημα και ότι θα επιβάλλονται κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, εάν διαπιστωθεί ότι τα εμπλεκόμενα άτομα έχουν προκαλέσει ή έχουν συμμετάσχει στην αξιόποινη πράξη εκ προθέσεως ή λόγω βαρείας αμέλειας.

1.2. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εισαγωγή κατάλληλων κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης έχει ιδιαίτερη σημασία, δεδομένου ότι τα διεθνή καθεστώτα αστικής ευθύνης τα οποία διέπουν τα περιστατικά ρύπανσης από πλοία χαρακτηρίζονται από σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά τις αποτρεπτικές τους συνέπειες, ιδίως τη δυνατότητα των ρυπαινόντων να περιορίζουν σχεδόν πάντοτε την ευθύνη τους. Κατά συνέπεια, προτείνεται η επιβολή αποτρεπτικών ποινικών κυρώσεων.

1.3. Το Συμβούλιο Μεταφορών και Τηλεπικοινωνιών της 6ης Δεκεμβρίου 2002 εξέφρασε την ικανοποίησή του για την πρόθεση της Επιτροπής να υποβάλει μια τέτοια πρόταση και το Συμβούλιο Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων της 19ης Δεκεμβρίου 2002 συμφώνησε σχετικά με την ανάγκη μελέτης συμπληρωματικών μέτρων «για την ενίσχυση της προστασίας του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα των θαλασσών, μέσω του ποινικού δικαίου».

⁽¹⁾ COM(2002) 681 τελικό.

1.4. Η Επιτροπή συμπεριφέρει τις απόψεις των κρατών μελών σχετικά με τον επείγοντα χαρακτήρα της πρότασης, με την επιφύλαξη της εφαρμογής ενός γενικότερου καθεστώτος για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου.

1.5. Η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Κορυφής (20-21.3.2003) ζήτησε να υιοθετηθεί πριν από τα τέλη του 2003, με βάση την πρόσφατη πρόταση της Επιτροπής και με την κατάλληλη νομική βάση, ένα καθεστώς κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης.

2. Η πρόταση της Επιτροπής

2.1. Η πρόταση περιλαμβάνει δύο μέρη:

- α) ενσωματώνει στο κοινοτικό δίκαιο τους κανόνες για τις απορρίψεις από πλοία και ρυθμίζει λεπτομερώς την εφαρμογή των κανόνων αυτών. Στις ρυπογόνες ουσίες περιλαμβάνονται το πετρέλαιο και οι επικίνδυνες και επιβλαβείς υγρές ουσίες. Περιλαμβάνει παραβάσεις που έχουν λάβει χώρα από πλοία σε κοινοτικούς λιμένες, σε χωρικά ύδατα, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη και στην ανοικτή θάλασσα,
- β) ορίζει ότι οι παραβάσεις των κανόνων για τις απορρίψεις αποτελούν ποινικά αδικήματα και παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το είδος των ποινών που πρέπει να επιβληθούν. Υπόκειται σε κυρώσεις κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο (δηλαδή όχι μόνον ο πλοιοκτήτης, αλλά επίσης ο ιδιοκτήτης του φορτίου, ο νηογνώμονας, ή οιοδήποτε άλλο εμπλεκόμενο πρόσωπο).

2.2. Οι κυρώσεις στις οποίες περιλαμβάνονται και ποινικές κυρώσεις, μπορούν ακόμη να περιλαμβάνουν τα εξής : πρόστιμα, κατάσχεση, απαγόρευση ανάληψης εμπορικών δραστηριοτήτων, θέση υπό δικαστική εποπτεία ή αναγκαστική εκκαθάριση, απαγόρευση πρόσβασης σε δημόσια συνδρομή ή επιχορηγήσεις και στέρηση της ελευθερίας.

3. Γενικές Παρατηρήσεις

3.1. Η διαμόρφωση νομοθεσίας για την αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης αποτελεί θετικό βήμα. Οι διαρροές ή οι απορρίψεις πετρελαίου ή άλλων ρυπογόνων ουσιών από τα πλοία οφείλονται σε ποικίλες αιτίες, από λειτουργικές απορρίψεις που εσκεμμένα παραβιάζουν το διεθνές δίκαιο έως και απορρίψεις λόγω ατυχήματος ή ακόμη παραπτώματα. Η πρόταση οδηγίας συνίσταται σε μέτρα που ενισχύουν την εφαρμογή στα κράτη μέλη των κανόνων του διεθνούς δικαίου, δηλαδή της Σύμβασης MARPOL.

3.1.1. Για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία, το διεθνές δίκαιο έχει από καιρό αποδεχθεί τη διάκριση μεταξύ λειτουργικών απορρίψεων και διαρροών λόγω ατυχήματος. Στην αιτιολογική έκθεση της Επιτροπής περιλαμβάνονται θέσεις που δίνουν την εντύπωση ότι οι λειτουργικές απορρίψεις αποτελούν «απαράδεκτη πρακτική». Δεν υπάρχει καμία αντίρρηση ότι οι

απορρίψεις που αντιβαίνουν στην Σύμβαση MARPOL είναι απαράδεκτες και θα πρέπει να τιμωρούνται όταν πραγματοποιούνται παράνομα. Εάν αποδειχθεί ότι αυτές οι παράνομες λειτουργικές απορρίψεις πραγματοποιούνται ατιμωρητί δεν υπάρχει καμία αντίρρηση να ληφθούν μέτρα προκειμένου να εφαρμόζονται αποτελεσματικότερα στα κράτη μέλη οι κανόνες της MARPOL.

3.2. Η Σύμβαση MARPOL καθιστά σαφές ότι επιτρέπονται οι λειτουργικές απορρίψεις που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τους ισχύοντες περιορισμούς. Εάν το ζητούμενο είναι να εξαλειφθούν πλήρως οι απορρίψεις αυτές, τότε οι κυβερνήσεις θα πρέπει να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να υπάρχει επαρκής αριθμός κατάλληλων εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων των πλοίων πράγμα που θα καταστήσει τις απορρίψεις περιττές. Η οδηγία δεν εξετάζει το ζήτημα των ακατάλληλων εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων και της χρήσης τους.

3.2.1. Σύμφωνα με την οδηγία 2000/59/EK σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου ⁽¹⁾ (άρθρο 13) τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για παράβαση των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την επιβολή των κυρώσεων αυτών. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Ωστόσο, οι απαιτήσεις της οδηγίας δεν έχουν ακόμη εφαρμοστεί πλήρως σε ορισμένα κράτη μέλη. Η κατάσταση αυτή ενδέχεται να αποτελέσει προτροπή για απορρίψεις στη θάλασσα. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι η Επιτροπή έχει ήδη κινήσει διαδικασίες για παράβαση κατά των κρατών μελών που δεν συμμορφώνονται με την εν λόγω οδηγία.

3.2.2. Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καλείται να συντάξει κατάλογο με θέμα τη συμμόρφωση των κρατών της ΕΕ προς την οδηγία 2000/59/EK. Τα κράτη μέλη καλούνται να ενεργήσουν ταχέως δεδομένου ότι η προθεσμία συμμόρφωσης έληξε στις 28 Δεκεμβρίου 2002.

3.2.3. Επειδή σε πολλά περιστατικά παράνομων απορρίψεων, οι ρυπαίνοντες δεν εντοπίζονται, τα πλοία που ρυπαίνουν θα πρέπει να εντοπίζονται με τη βοήθεια δορυφόρων και με την εγκατάσταση Συστημάτων Αυτόματης Αναγνώρισης.

3.3. Η πρόταση οδηγίας, συμμορφούμενη με τη Σύμβαση MARPOL, δεν ζητεί την επιβολή κυρώσεων όσον αφορά τις απορρίψεις λόγω ζημίας του πλοίου ή του εξοπλισμού του. Οι προβλεπόμενες από την οδηγία κυρώσεις ισχύουν μόνο για τις παράνομες απορρίψεις και επιβάλλονται μόνον όταν η ρύπανση προκαλείται εκ προθέσεως ή λόγω βαρείας αμέλειας των εμπλεκόμενων μερών. Ωστόσο, αναγνωρίζεται το γεγονός ότι η «βαρεία αμέλεια» ερμηνεύεται διαφορετικά στα κράτη μέλη.

⁽¹⁾ ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 81.

3.4. Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν κυρώσει τη Σύμβαση MARPOL και υποχρεούνται να τιμωρούν με ποινικές κυρώσεις τέτοιες παραβιάσεις (Κανονισμοί 9 και 10 του Παραρτήματος Ι, Κανονισμός 5 του Παραρτήματος ΙΙ και άρθρα 4 και 6). Ωστόσο, η οδηγία προβλέπει την ομοιόμορφη εφαρμογή στα κράτη μέλη και την επέκτασή της στα άλλα εμπλεκόμενα μέρη πέραν του πλοιάρχου που συχνά σε τέτοιες περιπτώσεις μπορεί να είναι αμέτοχος ή αθώος.

3.4.1. Η οδηγία επιδιώκει να ενισχυθεί η εφαρμογή και η επιβολή της MARPOL στα κράτη μέλη χωρίς να έχει προσδιορίσει τις πτυχές των εθνικών δικαίων που ενδεχομένως να παρουσιάζουν ελλείψεις στον τομέα αυτό. Η ΕΟΚΕ στη γνωμοδότησή της για την Ασφάλεια στη Θάλασσα/Δέση μέτρων Erika II ⁽¹⁾ καλούσε την Επιτροπή να καταρτίσει κατάλογο με τις σχετικές εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών της ΕΕ (που συμμορφώνονται με τις κυρώσεις της Σύμβασης MARPOL). Συνεπώς, επαναλαμβάνει ότι είναι άκρως επείγον να υπάρξει συγκριτική μελέτη των εθνικών νομοθεσιών προκειμένου να διαμορφωθεί σαφής εικόνα των υφιστάμενων κυρώσεων στην ΕΕ.

3.5. Η πρόταση για κίνηση ποινικής δίωξης για τις διαρροές λόγω ατυχήματος εκτός των παράκτιων υδάτων ενός κράτους μέλους δεν παρουσιάζεται σαφώς στην αιτιολογική έκθεση της Επιτροπής. Η UNCLOS (Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας) επιβάλλει ορισμένους σημαντικούς περιορισμούς όσον αφορά την ρύπανση λόγω ατυχήματος. Ωστόσο, εάν αρκετά κράτη δημιουργήσουν ένα δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών και συνεργασίας στον τομέα της εφαρμογής της νομοθεσίας, είναι δυνατόν να αναληφθεί σημαντική δράση και να ενισχυθούν οι διατάξεις της Σύμβασης MARPOL.

3.6. Η νομική βάση της προτεινόμενης οδηγίας είναι το άρθρο 80 παράγραφος 2, της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Κορυφής ζήτησε «την κατάλληλη νομική βάση» για το σχέδιο οδηγίας. Δεν είναι σαφές αν η παρούσα οδηγία έπρεπε να υποβληθεί βάσει του πρώτου ή του τρίτου πυλώνα. Σημειώνει ότι η αρμοδιότητα της Κοινότητας να επιβάλει κυρώσεις για θέματα περιβάλλοντος εξετάζεται προς το παρόν από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Η ΕΟΚΕ παραπέμπει σε προηγούμενη γνωμοδότησή της όπου εδηλώνετο ότι η Κοινότητα έχει παρόμοια αρμοδιότητα. Ωστόσο, εφόσον το ζήτημα είναι υπό εξέταση στο Δικαστήριο, η ΕΟΚΕ αποφεύγει να προτείνει νομική βάση σχετικά. Η ΕΟΚΕ σημειώνει την πρόταση απόφασης-πλαίσιου του Συμβουλίου ⁽²⁾ για την ενίσχυση του ποινικού πλαισίου καταστολής της ρύπανσης από πλοία. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να χρησιμοποιήσει ομοιόμορφη ορολογία στην παρούσα πρόταση, στην προαναφερ-

θείσα απόφαση-πλαίσιο και στην πρόταση οδηγίας για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου ⁽³⁾ διότι υφίστανται αντιφάσεις.

3.7. Μια σημαντική αρχή της νομοθεσίας για τα ανθρώπινα δικαιώματα είναι ότι οι κανόνες που επηρεάζουν τα θεμελιώδη δικαιώματα και ελευθερίες του ατόμου πρέπει να σέβονται την απαίτηση της αναλογικότητας. Τούτο σημαίνει ότι οι κανόνες αυτοί δεν θα υπερβαίνουν τα μέτρα που δικαιολογημένα απαιτούνται για την επίτευξη του θεμιτού στόχου της εν λόγω νομοθεσίας (εν προκειμένω την πρόληψη της ρύπανσης). Η ΕΟΚΕ καλεί το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Επιτροπή να διασφαλίσουν ότι οι ενέργειες κατά των φερόμενων ως ρυπαίνοντων συνοδεύονται από όλες τις νόμιμες εγγυήσεις για το σεβασμό των ανθρώπινων δικαιωμάτων και ότι τηρούνται η τακτική διαδικασία, το τεκμήριο της αθωότητας του κατηγορουμένου και το δικαίωμα προσφυγής.

3.7.1. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει την ευάλωτη θέση των ναυτικών και επισημαίνει το άρθρο 292 της UNCLOS ⁽⁴⁾ («prompt release of vessels and crews» — ταχεία απαλλαγή των πλοίων και πληρωμάτων) και ζητεί από το Συμβούλιο να υποβάλει προτάσεις για την προστασία των πλοιαρχών και άλλων μελών του πληρώματος.

3.7.2. Ο κίνδυνος δυσανάλογης δίωξης εις βάρος των πλοιαρχών και ναυτικών αυξάνεται από το γεγονός ότι, συχνά, είναι τα μόνα πρόσωπα που συνδέονται με το πλοίο και είναι παρόντα στη σχετική σφαίρα δικαιοδοσίας. Από την έρευνα μπορεί στη συνέχεια να προκύψει ότι η ευθύνη τους ήταν σχετικά μικρή.

3.7.3. Πολύ συχνά, η ρύπανση από υδρογονάνθρακες προκλήθηκε από προσαράξεις κοντά σε λιμένες σε περιστάσεις όπου η αμέλεια των πλοηγών ή των λιμενικών αρχών αποτελεί την κύρια αιτία ή σημαντικό συντρέχοντα παράγοντα. Στις περιπτώσεις αυτές υπάρχει κίνδυνος να επιδειχθεί υπερβάλλον ζήλος και να ασκηθεί δίωξη κατά των ναυτικών. Σε ένα τέτοιο κλίμα, είναι δύσκολο το έργο της εξεύρεσης ισορροπίας μεταξύ των δικαιωμάτων του κατηγορουμένου και των πιθανολογούμενων προσδοκιών του κοινού.

3.7.4. Ένας άλλος πιθανός λόγος ανησυχίας όσον αφορά την ενοχοποίηση των ναυτικών είναι το γεγονός ότι υπάρχει παγκοσμίως έλλειψη ικανών εκπαιδευμένων ναυτικών και ότι οι εθνικές και διεθνείς ενώσεις εφοπλιστών, οι συνδικαλιστικές ενώσεις ναυτικών, οι ναυτικές αρχές και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχουν εδώ και πολλά χρόνια εξετάσει τρόπους για να προσελκύσουν εργαζόμενους στη ναυτική σταδιοδρομία. Εκτεταμένες αναφορές των μέσων ενημέρωσης σε φυλακίσεις ναυτικών ύστερα από συμβάντα ρύπανσης θα αποτρέψουν την πρόσληψη προικισμένων νέων και, μακροπρόθεσμα, θα δράσουν ανασταλτικά στο στόχο της αυξημένης ασφάλειας στη ναυτιλία.

⁽³⁾ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου, η οποία υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 13.3.2001 (ΕΕ C 180 Ε της 26.6.2001, σ. 238) και τροποποιήθηκε στις 30.9.2002 (ΕΕ C 20 Ε της 28.1.2003, σ. 284)

⁽⁴⁾ United Nations Convention on the Law of the Sea (Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας).

⁽¹⁾ ΕΕ C 221 της 7.8.2001, σ. 54.

⁽²⁾ COM(2003) 227 τελικό της 2.5.2003.

3.7.5. Τρεις είναι οι κύριες προϋποθέσεις για να διασφαλισθεί ότι η ποινική νομοθεσία για τη θαλάσσια ρύπανση δεν πλήττει δυσανάλογα τα ανθρώπινα δικαιώματα:

- α) Πρώτον, πρέπει να αναγνωρισθεί ότι η απόδοση ποινικής ευθύνης σε κάποιο άτομο είναι σοβαρό ζήτημα και δεν πρέπει να ασκείται κατά τρόπο δυσανάλογο προς την επικρινόμενη συμπεριφορά ή προς τον στόχο της αποτροπής της ρύπανσης.
- β) Εάν αποδίδεται ποινική ευθύνη, η ποινή δεν πρέπει να είναι δυσανάλογη με την ευθύνη του δράστη.
- γ) Εν αναμονή της εκδίκασης της ποινικής υπόθεσης, ο κατηγορούμενος πρέπει να χαίρει του τεκμηρίου αθωότητας και των δικαιωμάτων της ελευθερίας και ελεύθερης κυκλοφορίας.

3.8. Σε περιπτώσεις «βαρείας αμέλειας», το βάρος της απόδειξης πρέπει να είναι επαρκές και, εάν χρησιμοποιείται χωρίς να τηρούνται οι ανωτέρω προϋποθέσεις, η αξιολόγηση της ευθύνης περιλαμβάνει υψηλό βαθμό υποκειμενικότητας, διακριτικής ευχέρειας και αβεβαιότητας. Στην κατάσταση που επικρατεί ύστερα από ένα σοβαρό περιστατικό ρύπανσης, μια τέτοιου είδους αξιολόγηση ενδέχεται να εκθέσει τον κατηγορούμενο σε έναν εμφανή κίνδυνο ποινικής καταδίκης, η οποία θα αντανάκλα το δημόσιο αίσθημα για τις συνέπειες του περιστατικού αλλά θα είναι δυσανάλογη με την προσωπική του ευθύνη.

3.9. Επίσης, χρειάζεται να διευκρινιστεί στην οδηγία ότι η ποινική ευθύνη μπορεί να αποδοθεί μόνον εξαιτίας της υπαιτιότητας του κατηγορουμένου, όποιος και να είναι αυτός. Ποινική ευθύνη εξ υποκαταστάσεως για πράξεις ή παραλείψεις δεν πρέπει να αποδίδεται σε άλλους εκτός από εκείνους που όντως προέβησαν σε αυτές (π.χ. σε περιπτώσεις σφάλματος ναυσιπλοΐας) εκτός και αν μπορεί να αποδειχθεί ότι οι πράξεις ή οι παραλείψεις τους συνέβαλαν στο σφάλμα του κατηγορούμενου.

3.10. Εάν αποδίδεται ποινική ευθύνη, η ποινή δεν πρέπει να είναι δυσανάλογη με το αδίκημα. Ένα απερίσκεπτα εκδικητικό σύστημα δεν εμπνέει σεβασμό και συμβάλλει ελάχιστα ή καθόλου στην πρόληψη της ρύπανσης.

4. Ειδικές Παρατηρήσεις

4.1. Προοίμιο

Στο προοίμιο αναφέρεται ότι «Τα μέτρα ποινικού χαρακτήρα δεν συνδέονται με την αστική ευθύνη των ενδιαφερομένων μερών». Για λόγους νομικής σαφήνειας, η ΕΟΚΕ προτείνει να εξασφαλισθεί ρητώς στις διατάξεις της οδηγίας ότι η επιβολή ποινής δεν συγχέεται με την αποζημίωση. Διαφορετικά υπάρχει κίνδυνος να προκύψουν νομικές έριδες που θα αναστατώσουν το διεθνές καθεστώς αστικής ευθύνης και καταβολής αποζημίωσης.

4.2. Άρθρο 2 § 4

Ο ορισμός του «πλοίου» φαίνεται ότι αποκλείει τα σκάφη αναψυχής. Σύμφωνα με πρόσφατες στατιστικές, μεγαλύτερος όγκος υδρογονανθράκων απορρίπτεται στη θάλασσα από σκάφη αναψυχής παρά από οποιεσδήποτε άλλες ναυτικές πηγές μαζί⁽¹⁾, εκτός και αν πρόκειται για σοβαρό ναυτικό ατύχημα. Επειδή τα σκάφη αναψυχής δεν εμπίπτουν στη Σύμβαση MARPOL, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να εξετάσει στο εγγύς μέλλον τις κυρώσεις λόγω ρύπανσης που προκαλείται από πλοία αναψυχής σε άλλο νομικό μέσο.

4.3. Άρθρο 2 § 6 και άρθρο 6

Η οδηγία εξαιρεί από τον ορισμό του «νομικού προσώπου», «το Δημόσιο ή άλλους φορείς δημοσίου δικαίου κατά την άσκηση του προνομίου τους της δημόσιας εξουσίας, καθώς και τους διεθνείς οργανισμούς». Ακόμη, όσον αφορά τα διάφορα πρόσωπα που ενδεχομένως διώκονται, το άρθρο 6 ορίζει ότι υπόκεινται σε κυρώσεις μόνο «πρόσωπα» που έχουν ιδιωτικά εμπορικά συμφέροντα στην ναυτιλία (δηλαδή ο πλοιοκτήτης, ο ιδιοκτήτης του φορτίου, ο νηογνώμονας). Ωστόσο, η εμπειρία στην Ευρώπη αλλά και αλλού δείχνει ότι οι πλοηγοί, οι λιμενικές και άλλες αρχές έχουν προκαλέσει κατά κύριο λόγο ή έχουν συμβάλει σημαντικά σε πρόκληση ρύπανσης. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι στις περιπτώσεις αυτές πρέπει να επιβάλλονται κυρώσεις και σε αυτούς.

4.4. Άρθρο 6 § 1

Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει την γνωμοδότησή της⁽²⁾ με θέμα την πρόταση κανονισμού για τη σύσταση ταμείου αποζημίωσης για ζημιές που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα (δέσημη μέτρων Erika II), στην οποία αναφέρεται ότι ο όρος «σκοπίμη ή βαρέως αμελής πράξη ή παράλειψη» ενδέχεται να μην είναι αρκετά ακριβής για να συμπεριληφθεί σε κοινοτικό νομικό κείμενο και μπορεί να θέσει σε κίνδυνο καθιερωμένα από καιρό και εύχρηστα νομικά καθεστώτα όπως το καθεστώς MARPOL. Σε ορισμένα νομικά καθεστώτα υπάρχουν δυσκολίες με τον όρο «βαρεία αμέλεια» του οποίου η μετάφραση στις γλώσσες διαφόρων κρατών μελών μπορεί να έχει διαφορετική σημασία. Όσον αφορά τις πετρελαιοκηλίδες που οφείλονται σε ατύχημα, ο όρος «βαρεία αμέλεια» μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο μη ικανοποιητικής αξιολόγησης της ποινικής ευθύνης. Ακόμη, η Σύμβαση MARPOL καθιστά σαφές ότι η απόρριψη στη θάλασσα δεν αποτελεί

⁽¹⁾ Στοιχεία GESAMP (Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution): π.χ. 68 % από τα σκάφη αναψυχής, 18 % από τη γενική ναυτιλιακή δραστηριότητα και 14 % από ατυχήματα πετρελαιοφόρων/καθαρισμού δεξαμενής/παράκτια διυλιστήρια/πολεμικά ατυχήματα/φυσική διήθηση (2003).

⁽²⁾ EE L 221 της 7.8.2001, σ. 54.

παράβαση του διεθνούς δικαίου όταν προκύπτει από ζημία στο πλοίο ή στον εξοπλισμό του. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει τα δύο ζητήματα και συγκεκριμένα:

- τον όρο «βαρεία αμέλεια» με σκοπό τόσο την υιοθέτηση πιο κατάλληλου όρου που να μην προκαλεί μικρότερο αποτέλεσμα από αυτό που επιδιώκει η οδηγία όσο και την διασφάλιση ομοιόμορφης ερμηνείας και εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη και
- το κατά πόσον είναι σκόπιμο να εισαχθεί η ρύπανση λόγω ατυχήματος στην εμβέλεια της οδηγίας.

4.4.1. 'Αρθρο 6 § 5

Ο κατάλογος των προτεινόμενων κυρώσεων είναι πολύ εκτεταμένος και πρέπει να αναθεωρηθεί με βάση την αρχή της αναλογικότητας.

4.4.2. 'Αρθρο 6 § 6

Όσον αφορά τη διάταξη ότι «τα πρόστιμα δεν είναι ασφαλισμα», η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι δεν υπάρχει πεδίο εφαρμογής της εν λόγω παραγράφου και, κατά συνέπεια, θα πρέπει να διαγραφεί. Ειδικότερα, θα πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ ρύπανσης εσκεμμένης ή λόγω ατυχήματος. Στην περίπτωση εσκεμμένης ρύπανσης, τα πρόστιμα δεν είναι ασφαλισμα λόγω των όρων των ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Σε περίπτωση ρύπανσης λόγω ατυχήματος, τα πρόστιμα θα πρέπει να είναι ασφαλισμα.

5. Συμπεράσματα

5.1. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι ο στόχος της πρότασης οδηγίας είναι η προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου.

5.2. Γνωρίζοντας την ανάγκη καταπολέμησης του περιβαλλοντικού εγκλήματος, η ΕΟΚΕ στηρίζει τον κύριο στόχο της πρότασης που είναι να διασφαλιστεί ότι οποιοδήποτε πρόσωπο έχει προκαλέσει ή συνέβαλε στην πρόκληση περιστατικού ρύπανσης εσκεμμένα ή λόγω βαρείας αμέλειας θα πρέπει να υφίσταται τις κατάλληλες κυρώσεις.

5.3. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει τα ακόλουθα ζητήματα:

- τον όρο «βαρεία αμέλεια» με σκοπό τόσο την υιοθέτηση πιο κατάλληλου όρου που να μην προκαλεί μικρότερο αποτέλεσμα από αυτό που επιδιώκει η οδηγία όσο και την διασφάλιση ομοιόμορφης ερμηνείας και εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη και
- το κατά πόσον είναι σκόπιμο να εισαχθεί η ρύπανση λόγω ατυχήματος στην εμβέλεια της οδηγίας.

5.4. Η ΕΟΚΕ ζητεί με έμφαση να μην επιβάλλονται δυσανάλογες κυρώσεις. Επίσης, προτείνει να διασφαλισθεί ρητώς στις διατάξεις της οδηγίας, ότι η επιβολή ποινής δεν συγχέεται με την αποζημίωση.

5.5. Όσον αφορά τη διάταξη ότι «τα πρόστιμα δεν είναι ασφαλισμα», η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι δεν υπάρχει πεδίο εφαρμογής της εν λόγω παραγράφου και, κατά συνέπεια, θα πρέπει να διαγραφεί. Ειδικότερα, θα πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ εσκεμμένης και τυχαίας ρύπανσης. Στην περίπτωση εσκεμμένης ρύπανσης, τα πρόστιμα δεν είναι ασφαλισμα λόγω των όρων των ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Σε περίπτωση τυχαίας ρύπανσης, τα πρόστιμα θα πρέπει να είναι ασφαλισμα.

5.6. Υφίσταται ο κίνδυνος δυσανάλογης δίωξης εις βάρος των πλοιάρχων και ναυτικών δεδομένου ότι, συχνά, αποτελούν τα μόνα πρόσωπα που συνδέονται με το πλοίο και είναι παρόντα στη σχετική σφαίρα δικαιοδοσίας. Συνεπώς, η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλλει προτάσεις σχετικά με την μεταχείριση και την προστασία των πλοιάρχων και των ναυτικών που εμπλέκονται σε τέτοια περιστατικά, με βάση το άρθρο 292 της Σύμβασης UNCLOS («prompt release of vessels and crews» — ταχεία απαλλαγή των πλοίων και πληρωμάτων).

5.7. Προκειμένου να αξιολογηθεί η εμβέλεια της προτεινόμενης οδηγίας, είναι εξαιρετικά επείγον η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να καταρτίσει κατάλογο των σχετικών εθνικών νομοθεσιών των κρατών μελών της ΕΕ με τις επιβαλλόμενες κυρώσεις σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης (σύμφωνα με όσα ορίζει η Σύμβαση MARPOL) και να παράσχει ακριβή πληροφόρηση όσον αφορά την συμμόρφωση των κρατών μελών με την οδηγία 2000/59/EK σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.

Βρυξέλλες, 19 Ιουνίου 2003.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής

Roger BRIESCH