

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στο σχέδιο νόμου για την «κύρωση της διεθνούς σύμβασης 1971. ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή και ρύπανση συνωφών θεμάτων».

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

1. Για να αποζημιωθούν όσοι παθαίνουν ζημιές ή άλλες γενικά απώλειες, οι οποίες οφείλονται σε ρύπανση από διαφυγή ή διαρροή εμμενόντων πετρελαιοειδών (PERSISTENT OILS) — όπως το αργό πετρέλαιο, μαζούτ κλπ. — μεταφερομένων σε δεξαμενόπλοια (δ/ξ) ως φορτίο και σε ποσότητα μεγαλύτερη από 2.000 τόννους, υπογράφηκε το 1969 στις Βρυξέλλες η διεθνής σύμβαση για την «αστική ευθύνη συνεπεία ζημιών από ρύπανση με πετρέλαιο» που κυρώθηκε με το ν. 314/76 (ΦΕΚ 106).

2. Σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης (δσ) ο πλοιοκτήτης δ/ξ ευθύνεται για κάθε ζημιά ρύπανσης και υποχρεώνεται ν' αποζημιώσει τα θύματα. Στην ίδια δσ παρέχεται η δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να περιορίσει την αστική ευθύνη του μέχρι ένα ορισμένο ποσό ιδρύοντας κεφάλαιο (LIMITATION FUND), το ύψος του οποίου ανέρχεται σε 2.000 χρυσά γαλλικά φράγκα (POINCARÉ) για κάθε κόρο καθαρής χωρητικότητας του πλοίου προστιθεμένων και των χώρων του μηχανοστασίου ή συνολικά σε 210.000.000 χρυσά γαλλικά φράγκα ανά περιστατικό.

3. Κατά τη διάρκεια των εργασιών της διεθνούς διπλωματικής διάσκεψης που κατόρθωσε τη δσ, για την αστική ευθύνη κλπ. υιοθετήθηκε απόφαση με την οποία καλείτο ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) να μελετήσει και να προωθήσει τη διαδικασία κατάρτισης μιας άλλης δσ. Και τούτο γιατί η δσ για την αστική ευθύνη επιβάρυνε μόνο το πλοίο, ενώ λογικά θα έπρεπε ανάλογα να επιβαρυνθούν και άλλοι φορείς, που ασχολούνται γενικά με τη διακίνηση του πετρελαίου. Ένας ακόμη πρόσθετος λόγος που έκανε αναγκαία την υπογραφή και άλλης σχετικής σύμβασης ήταν και το γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις η αποζημίωση που προβλέπε η αρχική δσ δεν επαρκούσε για την πλήρη αποζημίωση των θυμάτων της ρύπανσης. Συνέπεια δε αυτού ήταν η ανάγκη κατάρτισης συμπληρωματικής δσ. Ύστερα από τ' ανωτέρω, το 1971 συγκλήθηκε νέα διπλωματική διάσκεψη στις Βρυξέλλες, η οποία κατόρθωσε την δσ «για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή (FUND CONVENTION, 1971).

4. Με την τελευταία αυτή δσ, που ίσχυσε την 16.10.78 θεραπεύονται οι εξής δύο σοβαρές αδυναμίες της δσ 1969 για την «αστική ευθύνη κλπ.» :

α) Η αποζημίωση όσων ζημιώθηκαν από τη ρύπανση (δημόσιο, οργανισμοί, εταιρείες, άτομα κλπ.) δεν επιβαρύνει μόνο το πλοίο, αλλά και τους φορείς που ενδιαφέρονται και γενικά εμπλέκονται στη διακίνηση του πετρελαίου με πλοία.

β) Αν η αποζημίωση των θυμάτων της ρύπανσης, μερικά ή ολικά, δεν εξασφαλίζεται από αδυναμία ή πτώχευση του πλοιοκτήτη ή αν η ζημία έχει τέτοια έκταση, ώστε το κεφάλαιο περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη, που προβλέπει η δσ «περί αστικής ευθύνης κλπ.» δεν επαρκεί για την ικανοποίηση όλων εκείνων που ζημιώθηκαν, τότε το κεφάλαιο που ιδρύεται σύμφωνα με τις διατάξεις της δσ που προτείνεται για κύρωση, θα καλύπτει συμπληρωματικά τις σχετικές ελλείψεις.

5. Η κύρωση της δσ 1971 για την «ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου κλπ.» συνεπάγεται για τη χώρα μας μικρή σχετικά επιβάρυνση του δημοσίου και των εισαγωγών εμμενόντων πετρελαιοειδών. Η επιβάρυνση αυτή εξαρτάται από την ποσότητα πετρελαίου που εισάγεται κάθε χρόνο. Σημειώνεται ότι, για χώρες όπως η Ελλάδα, η οποία εισάγει σχετικά μικρές ποσότητες πετρελαιοειδών, αλλά παράλληλα

έχει τεράστια τουριστικά και γενικά περιβαλλοντολογικά ενδιαφέροντα, η κύρωση της ανωτέρω δσ κρίνεται αναγκαία και χρήσιμη.

6. Εξάλλου θα πρέπει να τονισθεί ότι η οικονομική επιβάρυνση του δημοσίου και των εισαγωγών πετρελαιοειδών υπάρχει και σήμερα, αφού καταβάλλονται συνεισφορές στον ιδιωτικό ασφαλιστικό Οργανισμό CRISTAL (CONTRACT REGARDING INTERIM SUPPLEMENT TO TANKER LIABILITY FOR OIL POLLUTION), που ιδρύθηκε για να καλύψει το σχετικό κενό και ο οποίος πρόκειται μελλοντικά να διαλυθεί, επειδή σταδιακά υποκαθίσταται από το κεφάλαιο, που δημιουργεί η προτεινόμενη για κύρωση σύμβαση.

7. Σημειώνεται ότι, τα συναρμόδια Υπουργεία συμφωνούν για την κύρωση της δσ γιατί μ' αυτήν εξασφαλίζεται από τη χώρα μας η δυνατότητα να διεκδικήσει συμπληρωματική αποζημίωση, το ύψος της οποίας θα υπερβαίνει το ύψος του κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη που καθορίζει η δσ 1969 «περί αστικής ευθύνης κλπ.». Η χρησιμότητα του τελευταίου είναι προφανής σε περίπτωση πρόκλησης σοβαρής ρύπανσης από δ/ξ κοντά στις ακτές ή τα χωρικά μας νερά.

8. Η συνεισφορά της χώρας μας στο διεθνές κεφάλαιο που έχει ήδη ιδρυθεί, εκτιμάται ότι δ' ανέλθει αρχικά στο ποσό των £ 22.059 (λίρων Αγγλίας) περίπου. Η δαπάνη αυτή επιβαρύνει τους εισαγωγείς εμμενόντων πετρελαιοειδών έως το ποσό των £ 7.757 (λίρων Αγγλίας) περίπου και το Δημόσιο με το ποσό των £ 14.302 (λίρων Αγγλίας) περίπου για εισαγωγές 4.262.000 τόννων και 7.858.000 τόννων αργού πετρελαίου αντίστοιχα, για το οποίο εφαρμόζεται η σύμβαση. Ασαφώς με την ετήσια συνεισφορά της χώρας μας στο κεφάλαιο, εκτιμάται ότι για τις παραπάνω ποσότητες αργού πετρελαίου αυτή θα είναι για τους εισαγωγείς εμμενόντων πετρελαιοειδών £ 4.688 (λίρες Αγγλίας) και για το Δημόσιο £ 8.644 (λίρες Αγγλίας). Ψευδαισθάνεται ότι τ' ανωτέρω ποσά είναι δυνατό ν' αυξομειώνονται κάθε χρόνο, ανάλογα με τις εισαγόμενες ποσότητες πετρελαιοειδών και τις ανάγκες του κεφαλαίου σε σχέση με τις αποζημιώσεις που κατέβαλε κατά τον προηγούμενο χρόνο.

9. Στο κείμενο της δσ περιλαμβάνονται 48 άρθρα ρυθμιστικού χαρακτήρα ενώ στο σχέδιο του κυρωτικού νόμου προβλέπονται τα εξής :

Άρθρο πρώτο

Αναφέρεται στην κύρωση της δσ 1971 «για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης κλπ.».

Άρθρο δεύτερο

Αναφέρεται στους ορισμούς διαφόρων εννοιών, που είναι εκείνοι οι οποίοι δίνονται στα άρθρα 1, 2 και 10 της δσ που προτείνεται η κύρωση.

Άρθρο τρίτο

Ορίζονται οι εισαγωγείς εμμενόντων πετρελαιοειδών που είναι υπόχρεοι να καταβάλλουν συνεισφορές στο κεφάλαιο. Οι συνεισφορές, που σύμφωνα με τις διατάξεις της δσ διακρίνονται σε αρχικές και ετήσιες, θα κατατίθενται σε ειδικό λογαριασμό που θα συσταθεί στην Τράπεζα της Ελλάδος, ονομαζόμενος «κεφάλαιο για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή». Επειδή μέχρι σήμερα σημαντικές ποσότητες πετρελαιοειδών εισάγονται στη χώρα από το δημόσιο, οι ανάλογες συνεισφορές στο κεφάλαιο θα βαρύνουν τον προϋπολογισμό κάθε Υπουργείου ή φορέα για λογαριασμό του οποίου γίνονται οι εισαγωγές. Τέλος, και προκειμένου να καθορισθεί η διαδικασία απόδοσης του ανωτέρω ποσού των συνεισφορών στο Διευθυντή του κεφαλαίου, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Άρθρο τέταρτο

Καθορίζονται οι χρονικές προθεσμίες μέσα στις οποίες κάθε πρόσωπο υπόχρεο για συνεισφορά οφείλει να διαβιβάσει

στο Διευθυντή του κεφαλαίου τα στοιχεία τα σχετικά με την ποσότητα πετρελαιοειδών, που παρέλαβε το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα στοιχεία αυτά, επικυρωμένα από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας απαιτούνται για τον υπολογισμό του ύψους της συνεισφοράς κάθε προσώπου. Παρόμοια υποχρέωση αναλαμβάνει η Διεύθυνση Πετρελαιοειδών και Ενέργειας του Υπουργείου Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας για τις ποσότητες που παραλήφθηκαν για λογαριασμό του δημόσιου.

Άρθρο πέμπτο

Ορίζεται ότι, παράβαση της σύμβασης και ειδικότερα μη καταβολή συνεισφοράς από υπόχρεο πρόσωπο τιμωρείται με πρόστιμο τουλάχιστο διπλάσιου ύψους της οφειλής (συνεισφοράς) αυτού. Το πρόστιμο αυξάνεται ανάλογα με την καθυστέρηση της οφειλής του. Τα πρόστιμα επιβάλλονται με αιτιολογημένη απόφαση της λιμενικής αρχής, στην περιοχή δικαιοδοσίας της οποίας εδρεύει η εγκατάσταση. Τα πρόστιμα αποτελούν έσοδα του δημόσιου και εισπράττονται κατά τις διατάξεις είσπραξης δημοσίων εσόδων. Τέλος, ρυθμίζεται η διαδικασία άσκησης ένδικων μέσων κατά των αποφάσεων επιβολής προστίμου.

Άρθρο έκτο

Καθορίζεται η έκδοση π. διαταγμάτων, τα οποία θα ρυθμίζουν :

- α) τα όργανα και γενικά τη διοικητική και δικαστική διαδικασία εκδίκασης υποθέσεων στις οποίες το κεφάλαιο παρεμβαίνει ως διάδικος,
- β) την ολική ή μερική αναστολή των κειμένων που κυρώνονται σε περίπτωση πολέμου, και
- γ) κάθε λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή του νόμου.

Άρθρο έβδομο

Ορίζεται ότι σε περιπτώσεις σύγκρουσης των κειμένων (αγγλικού και ελληνικού) της δσ υπερισχύει το αυθεντικό κείμενο της δηλαδή το αγγλικό. Η πρόβλεψη αυτή γίνεται για να αποφεύγονται παρερμηνείες κατά την εφαρμογή των διατάξεων, που ενδεχόμενα να οφείλονται σε μη ακριβή απόδοση στα ελληνικά ορισμένων όρων του αγγλικού κειμένου.

Άρθρο όγδοο

Για τη διευκόλυνση των αρχών και των υπευθύνων των πλοίων τροποποιούνται ορισμένες διατάξεις του ν. 314/76 με τον οποίο κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες το 1969 για την «αστική ευθύνη συνεπεία ζημιών λόγω ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή κλπ». Ειδικότερα προβλέπεται :

α) τροποποίηση της παρ. 4 του άρθρου τρίτου, σύμφωνα με την οποία τα πιστοποιητικά που φέρονται από πλοία γραμμένα στο νηολόγιο χώρας, μη μέλους της σύμβασης, τα οποία έχουν εκδοθεί από αρμόδια ελληνική αρχή ή αρμόδια αρχή χώρας μέλους της σύμβασης γίνονται αποδεκτά από τις αρμόδιες ελληνικές αρχές,

β) αποδίδεται σωστά στην ελληνική η έννοια της παρ. 2 του άρθρου V της δσ, που κυρώθηκε με το ν. 314/76.

γ) τροποποίηση των παρ. 5 και 6 του άρθρου πέμπτου του ν. 314/76, σύμφωνα με την οποία κατά της απόφασης επιβολής προστίμου ο παραβάτης ή ο υπόχρεος στην καταβολή του μπορεί ν' ασκήσει προσφυγή στο αρμόδιο διοικητικό πρωτοδικείο μέσα σε αποκλειστική προθεσμία 15 ημερών. Με την τροποποίηση αυτή εναρμονίζεται και ο ν. 314/76 με την υπόλοιπη νομοθεσία για προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, σύμφωνα με την οποία όλες οι προσφυγές κατά των αποφάσεων επιβολής προστίμου ασκούνται ενώπιον των αρμόδιων διοικητικών πρωτοδικείων.

Αθήνα, 17 Ιανουαρίου 1986.

Οι Υπουργοί

Εξωτερικών	Εθνικής Οικονομίας
ΚΑΡΟΛΟΣ ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΣ ΣΗΜΙΤΗΣ
Δικαιοσύνης	Οικονομικών
ΓΕΩΡ. — ΑΛΕΞ. ΜΑΓΚΑΚΗΣ	ΔΗΜΗ. ΤΣΟΒΟΛΑΣ
Περιβάλλοντος Χωροταξίας	Βιομηχανίας Ενέργειας
και Δημοσίων Έργων	και Τεχνολογίας
ΕΥΑΓΓ. ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ	ΕΛΕΥΘ. ΒΕΡΥΒΑΚΗΣ
Εμπορικής Ναυτιλίας	
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ	

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Κύρωση της διεθνούς σύμβασης που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες το 1971, «ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή και ρύθμιση συναφών θεμάτων».

Άρθρο πρώτο.

Κύρωση διεθνούς σύμβασης.

Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος η διεθνής σύμβαση, για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών λόγω ρύπανσης από πετρελαιοειδή που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 18 Νοεμβρίου 1971. Το κείμενο της σύμβασης αυτής σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής :