

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ - ΠΟΙΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

24ο Συνέδριο Ένωσης Ποινικολόγων & Μαχομένων Δικηγόρων

Εισήγηση του Θεοδώρου Δημ. Σακελλαρόπουλου, Αντεισαγγελέα Πρωτοδικών Πειραιά, Επίκουρου Εισαγγελέα Περιβάλλοντος & Προστασίας Ζώων Πειραιά, υποψηφίου Διδάκτορα Ποινικού Δικαίου Νομικής Σχολής ΕΚΠΑ

Η διαφύλαξη και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος είναι ένα θέμα που απασχολεί σοβαρά όλους τους λαούς και τις Κυβερνήσεις του πλανήτη. Ειδικότερα η ρύπανση του υγρού στοιχείου, που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας, αποτελεί ένα μεγάλο κίνδυνο για τον πλανήτη μας. Η ρύπανση της θάλασσας αποτελεί την ακούσια ή εκούσια καταστρεπτική παρέμβαση του ανθρώπου στο θαλάσσιο περιβάλλον που απειλεί το παγκόσμιο οικοσύστημα με την αλλοίωση των φυσικών στοιχείων της θάλασσας. Πρόκειται κυρίως για τη ρύπανση από πετρελαιοειδή καθώς το πετρέλαιο είναι το εμπόρευμα που κυριαρχεί στις θαλάσσιες μεταφορές παγκοσμίως και αποτελεί και το καύσιμο των ίδιων των πλοίων, τα πετρελαιοειδή δε χρησιμοποιούνται ευρέως στη ναυτιλία. Η Ελλάδα, μια κατεξοχήν θαλασσινή χώρα, με 16.000 χιλιόμετρα ακτών και περί τα 3.000 διάσπαρτα νησιά και βραχονησίδες, έχει ευαισθητοποιηθεί εδώ και πολλά χρόνια και δίνει τη δική της μάχη ενάντια στη ρύπανση των θαλασσών. Στην Ελλάδα, η μέριμνα για την προστασία του περιβάλλοντος σύμφωνα και με τις διατάξεις του άρθρου 24 του Συντάγματος, αποτελεί θεμελιώδη υποχρέωση της Πολιτείας. Ο Έλληνας νομοθέτης, από πολύ νωρίς, ευαισθητοποιημένος από το σοβαρό πρόβλημα της ρύπανσης του θαλασσίου στοιχείου, πρόβλεψε ένα πλέγμα κυρώσεων για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του φαινομένου της θαλάσσιας ρύπανσης. Έτσι με το νόμο 743/1977 «Περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος κ.λπ.», ο οποίος, κατά την εισηγητική έκθεση, αποβλέπει στην προστασία του περιβάλλοντος, της δημόσιας υγείας και της εθνικής οικονομίας, ελήφθησαν μέτρα για την πρόληψη, τον περιορισμό και την καταπολέμηση της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από πετρελαιοειδή, λύματα και πάσης φύσεως απόβλητα, προβλέφθηκε δε σύστημα ποινικών, διοικητικών και πειθαρχικών κυρώσεων κατά των παραβατών του νόμου αυτού. Ο ανωτέρω νόμος εφαρμόστηκε επί σειρά ετών από τα Δικαστήρια της χώρας μας εξασφαλίζοντας ένα αποτελεσματικό πλέγμα κυρώσεων. Ειδικότερα, με τις διατάξεις του νόμου αυτού ορίζονται η αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση του εγκλήματος της ρύπανσης της θάλασσας, οι διοικητικές κυρώσεις της ρύπανσης, ήτοι τα πρόστιμα και η κλιμάκωση αυτών (άρθρο 13 του ν. 743/1977), καθώς και οι πειθαρχικές κυρώσεις. Οι διατάξεις του ανωτέρω Ν. 743/1977 κωδικοποιήθηκαν και μεταγλωττίστηκαν στη δημοτική με το ΠΔ 55/1998. Το ανωτέρω ΠΔ προβλέπει επίσης ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις.

Σχετικά με τις ποινικές κυρώσεις (άρθ 13§1 στοιχ. α') προβλέπει ότι

«Αυτοί που με πρόθεση προκαλούν σοβαρή ρύπανση τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον 3 μηνών. Αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος ζημιάς ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα, τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους».

Σχετικά με την έννοια της ρύπανσης αυτή δίδεται από την διάταξη του άρθ. 1 στοιχ. ιδ' ΠΔ 55/1998 . Έτσι «Ρύπανση» είναι η παρουσία στη θάλασσα κάθε ουσίας, η οποία αλλοιώνει τη φυσική κατάσταση του θαλασσινού νερού ή το καθιστά επιβλαβές στην υγεία του ανθρώπου ή στην πανίδα και χλωρίδα των βυθών και γενικά ακατάλληλο για τις προβλεπόμενες κατά περίπτωση χρήσεις του. Πότε η ρύπανση είναι σοβαρή εξαρτάται από τις ιδιαίτερες συνθήκες της συγκεκριμένης περίπτωσης και οπωσδήποτε είναι σοβαρή όταν απ' αυτή μπορεί να προκύψει κίνδυνος ζημιάς ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα (ΑΠ 515/2016 ΝΟΜΟΣ).

Περαιτέρω, « Αυτοί που από αμέλεια γίνονται υπαίτιοι των παραπάνω πράξεων τιμωρούνται με φυλάκιση. Αυτοί μπορούν να απαλλάσσονται από κάθε ποινή, αν με δική τους πρωτοβουλία εξουδετερώσουν τη ρύπανση και αποτρέψουν κάθε βλάβη ή ζημιά που μπορεί να επέλθει ή αν με γρήγορη αναγγελία προς τις Αρχές συντελέσουν στην εξουδετέρωση της ρύπανσης, καταβάλλοντας ταυτόχρονα και τις συναφείς δαπάνες ». Η διάταξη αυτή, αντίστοιχου σε γενικές γραμμές περιεχομένου με αυτήν του άρθ. 267 πΠΚ και 289 νΠΚ, συνιστά προσωπικό λόγο απαλλαγής από την ποινή.

Περαιτέρω από την διάταξη του άρθ. 13§1 στοιχ. β' ΠΔ 55/1998 προβλέπονται διοικητικές κυρώσεις, οι οποίες κλιμακώνονται ανάλογα με την σοβαρότητα της ρύπανσης και τον εξακολουθητικό ή μη χαρακτήρα αυτής. Για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων δεν είναι απαραίτητο η θαλάσσια ρύπανση να είναι σοβαρή, δηλαδή προϋπόθεση για την επιβολή των διοικητικών κυρώσεων δεν αποτελεί ο μόνιμος και μη αναστρέψιμος χαρακτήρας της αλλοίωσης αυτής, αλλά αρκεί και η πρόσκαιρη αλλοίωση των φυσικών χαρακτηριστικών της θάλασσας (βλ. ΣτΕ 2083/2007).

Επίσης από την διάταξη του άρθ. 13§1 στοιχ. γ ΠΔ 55/1998 προβλέπονται πειθαρχικές κυρώσεις, κατά τις διατάξεις Ν.Δ.187/1973 "περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου", αν οι υπαίτιοι ρύπανσης έχουν την ιδιότητα του Έλληνα ναυτικού, τιμωρούμενοι με προσωρινή στέρηση άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος. Τέλος κατά ρητή πρόβλεψη του άρθ. 13§2 ΠΔ 55/1998, οι ανωτέρω κυρώσεις επιβάλλονται αθροιστικά, όταν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις.

Εντωμεταξύ το έτος 1982, με τον Ν. 1269/1982, κυρώθηκε η Διεθνής Σύμβαση "περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία" του 1973 και το Πρωτόκολλο του 1978, που αναφέρεται σ' αυτή τη Σύμβαση. Η ως άνω Σύμβαση αποβλέπει στον έλεγχο της ρύπανσης από την λειτουργία πλοίων και εφαρμόζεται σε:

(α) πλοία που φέρουν την σημαία ενός Μέλους της Σύμβασης και

(β) πλοία που δεν φέρουν την σημαία ενός Μέλους, αλλά ταξιδεύουν υπό την σημαία

ενός Μέλους.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Σύμβαση δεν εφαρμόζεται, σε πολεμικά πλοία που ανήκουν ή εργάζονται για ένα Κράτος και χρησιμοποιούνται μόνο για κυβερνητική μη εμπορική Υπηρεσία. Εν τούτοις κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει, κατά την Σύμβαση, με την λήψη καταλλήλων μέτρων ότι το πλοίο λειτουργεί κατά τρόπο συνεπή, όσο είναι λογικό και πρακτικό, σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμβάσης.

Δύο μεγάλα ναυάγια στην ιστορία της ανθρωπότητας ήτοι του δεξαμενοπλοίου Erika και του δεξαμενοπλοίου Prestige οδήγησαν στην έκδοση της οδηγίας 2005/35/ΕΚ και της τροποποιητικής αυτής 2009/123/ΕΚ, για την αποτελεσματική προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika, ενός πλοίου ηλικίας 25 ετών με σημαία Μάλτας, το οποίο είχε ναυλώσει η γαλλική εταιρεία Total και ανήκε σε έναν ιταλό εφοπλιστή, σημειώθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 1999, 400 χιλιόμετρα από τις ακτές της δυτικής Γαλλίας και προκάλεσε τον θάνατο περίπου 150.000 πτηνών.

Το δεύτερο ναυάγιο, ήτοι αυτό του δεξαμενόπλοιου Prestige και η επακόλουθη πετρελαιοκηλίδα υπήρξε ένα από τα μεγαλύτερα ατυχήματα και φυσικές καταστροφές στην ιστορία της παγκόσμιας ναυσιπλοΐας. Έλαβε χώρα στις 13 Νοεμβρίου του 2002, 250 χιλιόμετρα ανοικτά της Ακτής του Θανάτου στη Γαλικία της Ισπανίας, όταν, μετά από ισχυρή καταιγίδα, το δεξαμενόπλοιο βυθίστηκε απελευθερώνοντας στον Ατλαντικό Ωκεανό 77.000 τόνους καυσιμελαίου. Η πετρελαιοκηλίδα του Prestige, που επεκτάθηκε στις ακτές της Πορτογαλίας, της βόρειας Ισπανίας και της Γαλλίας, θεωρείται το τρίτο πιο δαπανηρό ατύχημα στην ιστορία δεδομένου ότι ο καθαρισμός της και η σφράγιση του πλοίου κόστισαν 12 δισεκατομμύρια δολάρια. Ωστόσο, τα ναυτικά ατυχήματα δεν αποτελούν την κύρια πηγή της θαλάσσιας ρύπανσης: το μεγαλύτερο μέρος της ρύπανσης από πλοία προκαλείται από εσκεμμένες απορρίψεις (εργασίες καθαρισμού των δεξαμενών και απόρριψη των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων)- (λειτουργική ρύπανση).

Ο νόμος 4037/2012 εξεδόθη στο πλαίσιο συμμόρφωσης του εθνικού δικαίου με τις διατάξεις των ως άνω Οδηγιών. Στο άρθρο 2 του ως άνω νόμου περιέχονται οι αναγκαίοι ορισμοί για την εφαρμογή του νόμου, στο άρθρο 3 αναφέρεται το πεδίο εφαρμογής του νόμου και στο άρθρο 5 προβλέπονται οι περιπτώσεις δικαιοδοσίας των ελληνικών δικαστηρίων (σε περίπτωση που δεν θεμελιώνεται τοπική αρμοδιότητα άλλου ελληνικού δικαστηρίου, τοπικώς αρμόδια είναι τα δικαστήρια του Πειραιά). Αξίζει να σημειωθεί ότι το διευρυμένο πεδίο εφαρμογής του νόμου όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 3 του νόμου δικαιολογείται από τον χαρακτήρα των πράξεων ρύπανσης ως « γνησίων διεθνών εγκλημάτων».

Στο άρθρο 6 του ανωτέρω νόμου 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 3§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 την 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 (αρθρ. 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.

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. Ο ανωτέρω νόμος προβλέπει ποινικές κυρώσεις και όταν οι απορρίψεις ρυπογόνων

ουσιών από πλοία και διαπράττονται από αμέλεια. Η αμέλεια, όπως οριοθετείται από τον νόμο 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 του άρθρου 6 του νόμου 4037/2012 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. Ο νόμος δεν προβλέπει μορφές συμμετοχής, οπότε εφαρμόζονται οι γενικές διατάξεις για τη συμμετοχή του Γενικού Μέρους του ΠΚ (αρθρ.45-49). Κρίθηκε όμως αναγκαίο, αν υπάρχει συμβολή κάποιου προσώπου (π.χ. προσωπικού νηογνώμονα) στην τέλεση των εγκλημάτων της δόλιας απόρριψης 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 αντίστοιχες 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 ή να τον απαλλάξει από κάθε ποινή αν αυτός περιορίσει ουσιωδώς ή με έγκαιρη αναγγελία του στην αρχή συντελέσει στην ουσιώδη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της εν λόγω εγκληματικής του συμπεριφοράς. Και εν προκειμένω προβλέπεται δυνητικός προσωπικός λόγος απαλλαγής από την ποινή.

Επηκολούθησε ο Ν. 4878/2022 που αφορά την συνεργασία στον τομέα της ετοιμότητας και παρέμβασης σε έκτακτα περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης. Επικυρώνοντας την Συνθήκη και το σχετικό Πρωτόκολλο της, τα Συμβαλλόμενα Μέρη (Ελλάδα- Ισραήλ – Κύπρος) δεσμεύτηκαν νομικά και εξέφρασαν σαφώς την πολιτική τους θέληση να λάβουν, τόσο ξεχωριστά όσο από κοινού, αναγκαίες ενέργειες με στόχο μεταξύ άλλων, την αποτελεσματική αντιμετώπιση ακούσιας θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο,

Ως εκ τούτου, με στόχο τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Πρόληψης και Επείγουσας Ανάγκης, τα Κράτη θα πρέπει να είναι προετοιμασμένα για την παρέμβαση των δημόσιων αρχών τους τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο για διεθνή συνεργασία και αμοιβαία βοήθεια. Η ύπαρξη καλών ικανοτήτων αντιμετώπισης σε εθνικό επίπεδο είναι το θεμελιώδες προαπαιτούμενο οποιασδήποτε περιφερειακής συνεργασίας και αμοιβαίας βοήθειας, και συνεπώς, είναι βασικό όπως το Μέρος που απειλείται από συμβάν θαλάσσιας ρύπανσης να έχει διαθέσιμους ορισμένους αναγκαίους πόρους που να του επιτρέπουν να αρχίσει επιχειρήσεις αντιμετώπισης διαρροής πετρελαίου και να προστατεύσει τις πιο ευαίσθητες τοποθεσίες κατά τη διάρκεια της κρίσιμης αρχικής περιόδου μετά το συμβάν, χωρίς να πρέπει να περιμένει την άφιξη πιθανής βοήθειας από άλλο Μέρος.

Στατιστικά στοιχεία: Κατά το διάστημα 2010-2ο/2023 εισήχθησαν στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά 86 υποθέσεις θαλάσσιας ρύπανσης. Από αυτές αρχειοθετήθηκαν για διάφορους λόγους: 39, προσδιορίστηκαν για να δικαστούν: 39, Εκδικάστηκαν σε α' βαθμό: 36 και εκδόθηκαν καταδικαστικές αποφάσεις σε 7 υποθέσεις στις οποίες επεβλήθησαν ποινές σε 10 κατηγορούμενους συνολικά.

Φρονώ ότι το νομικό οπλοστάσιο της Χώρας μας είναι επαρκές για την αντιμετώπιση του φαινομένου της θαλάσσιας ρύπανσης. Από την άλλη πλευρά η φύση των εγκλημάτων αυτών ως γνησίων διεθνών εγκλημάτων επιβάλλει τη συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερομένων χωρών για την αντιμετώπιση της ποιότητας του θαλασσίου ύδατος από ατυχήματα ή και δόλιες ενέργειες που μπορεί να οδηγήσουν σε υποβάθμιση της ποιότητας του θαλασσίου ύδατος ή ακόμα και στη δημιουργία κινδύνου θανάτου ή βαριάς σωματικής βλάβης ή ευρείας οικολογικής καταστροφής.

Για την Ελλάδα, με τις πολλές θαλάσσιες οδούς με ιδιαίτερα πυκνή διέλευση πλοίων, το μεγάλο αριθμό νησιών, τις μοναδικές φυσικές ομορφιές, την ανεκτίμητη πολιτιστική κληρονομιά και τα μεγάλα τουριστικά ενδιαφέροντα, η αποτελεσματική προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι στόχος υψηλής προτεραιότητας για όλους μας.