

Β. Η αντιμετώπιση από τον Έλληνα νομοθέτη των πηγών κινδύνου. Θέσπιση ειδικής νομοθεσίας, κυρωτικής Διεθνών Συμβάσεων, που προβλέπει ευθύνη από διακινδύνευση. Χαρακτηριστικά της

1. Θέσπιση ειδικής νομοθεσίας

Στην Ελλάδα δεν υπάρχει γενική διάταξη με την μορφή γενικής ρήτρας που να προβλέπει γενικό και ενιαίο σύστημα ευθύνης από διακινδύνευση, αλλά ακολουθείται περιπτωσιολογικό σύστημα ρύθμισης²⁶⁴. Προτιμήθηκε δηλ. η μέθοδος της νομοθέτησης ειδικών νόμων²⁶⁵, συνήθως κυρωτικών διεθνών συμβάσεων, για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα της αστικής ευθύνης που προκύπτει από τη χρήση πηγών αυξημένου κινδύνου που μπορεί να προκαλέσει μαζικά ατυχήματα²⁶⁶. Οι διάφοροι αυτοί νόμοι²⁶⁷, οι οποίοι θεσμοθετήθηκαν για την κατανομή του κινδύνου και της ευθύνης σε διάφορες ειδικές περιπτώσεις, και που προβλέπουν ευθύνη από διακινδύνευση²⁶⁸ συμπληρώνουν τον Αστικό Κώδικα που περιέχει μόνο δύο ειδικές διατάξεις που ρυθμίζουν ευθύνη από διακινδύνευση²⁶⁹ (την ΑΚ 924 που προβλέπει την ευθύνη του κατόχου ζώου για ζημίες που προκαλούνται από αυτό και την ΑΚ 925 που προβλέπει την ευθύνη του κυρίου ή νομέα κτίσματος για ζημία από την πτώση του)²⁷⁰. Συγκεκριμένα:

264. Βλ., μεταξύ άλλων, Γ. Γεωργιάδη, σε Γεωργιάδη ΣΕΑΚ, 924 αρ. 3.

265. Η μέθοδος αυτή που ακολουθήθηκε από την ευρωπαϊκή νομοθεσία γερμανικής προέλευσης (γερμανική, αυστριακή, ελβετική) αποτέλεσε αντικείμενο κριτικής από τον Π. Κορνηλάκη, Ευθύνη από διακινδύνευση, σελ. 192-195.

266. Βλ. Ι. Δεληγιάννη/Π. Κορνηλάκη, § 400, σελ. 363-364, Π. Φίλιο, 7η έκδ., §§193, 194, σελ. 435 και 442, 443, Ι. Καρακώστα, ΝοΒ 31, 1329, όπου γίνεται και παρουσίαση (σελ. 1317-1321) των τρόπων που άλλα νομικά συστήματα χρησιμοποιούν για να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα. Για τους τρόπους αυτούς βλ. και Π. Κορνηλάκη, Ευθύνη από διακινδύνευση, σελ. 72 επ.

267. Για ένα κατάλογο των νόμων αυτών (μέχρι τον χρόνο έκδοσης των σχετικών τόμων) βλ. και Ι. Δεληγιάννη/Π. Κορνηλάκη, § 401, σελ. 364, 365, καθώς και Π. Φίλιο, 7η έκδ., § 194, σελ. 442. Για μία σύντομη ανάλυση των σχετικών με την αστική ευθύνη διατάξεων αυτών των νόμων βλ. Ι. Καρακώστα, κεφ. 7, σελ. 331-361, καθώς και Π. Φίλιο, 7η έκδ., §§ 198-205Δ, σελ. 454-484. Βλ. επίσης και Ε. Dacoronia, RHDl 47, 94-96 για μία σύντομη παρουσίαση στην αγγλική των κοινών χαρακτηριστικών αυτών των νόμων.

268. Φ. Χριστοδούλου, σελ. 146. Βλ. επίσης, Π. Κορνηλάκη, σελ. 668-680.

269. Βλ., μεταξύ άλλων, Γ. Γεωργιάδη, σε Γεωργιάδη ΣΕΑΚ, 924 αρ. 1.

270. Για ανάλυση των ΑΚ 924 και 925 βλ., μεταξύ άλλων, Α. Βοσινάκη, σε ΑΚ Γεωργιάδη-Σταθόπουλου, 924, 925, Γ. Γεωργιάδη, σε Γεωργιάδη ΣΕΑΚ, 924, 925. Για την

α. Αστική ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας

Το ΝΔ 336/1969²⁷¹ κύρωσε σχετικά τη Διεθνή Σύμβαση των Παρισίων της 29ης Ιουλίου 1960²⁷², η οποία μεταγενέστερα τροποποιήθηκε με πρόσθετα Πρωτόκολλα, τα οποία επίσης κυρώθηκαν από την Ελλάδα²⁷³. Ενδιαφέρον παρουσιάζει να αναφερθεί εδώ εν παρενθέσει ότι οι ΗΠΑ δεν έχουν κυρώσει τις σχετικές Δ.Σ. και ότι η ευθύνη στον τομέα της Πυρηνικής Ενέργειας στις ΗΠΑ διέπεται από τον Νόμο Price-Anderson Act του 1957²⁷⁴ που ψηφίστηκε από το Κογκρέσσο με σκοπό την ανάπτυξη της Ατομικής Ενέργειας. Ο εν λόγω νόμος προβλέπει μικό σύστημα: ένα σχήμα υποχρεωτικής ιδιωτικής ασφάλισης σε συνδυασμό με ένα Κεφάλαιο Αποκατάστασης Έκτακτης Ανάγκης με ανώτατο ποσό (cap) υποχρέωσης αποζημίωσης από κάθε φορέα εκμετάλλευσης ατομικού αντιδραστήρα σε περίπτωση ατυχήματος από έκκλυση ατομικής ενέργειας και υποχρεωτική συμμετοχή για όλους τους διαχειριστές ατομικών αντιδραστήρων. Πάντως επισημαίνεται²⁷⁵ ότι ο φόβος σειράς δικών σε περίπτωση πραγμάτωσης του κινδύνου είχε ως συνέπεια την αποθάρρυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στη νέα τότε πολλά υποσχόμενη αυτή βιομηχανία. Η επιβολή ανώτατου ορίου στο ποσό

αναλογική εφαρμογή της ΑΚ 925 στο πεδίο του περιβαλλοντικού αδικοπρακτικού δικαίου βλ. *Ι. Καράκωστα*, Περιβάλλον και Δίκαιο, σελ. 378 επ.

271. ΦΕΚ Α' 269.
272. Για ανάλυση της Σύμβασης βλ. *Χ. Παπαθανασίου*, EEN 1962, 264-270. Για ανάλυση της Διεθνούς Σύμβασης για την ευθύνη του εκμεταλλευτή πυρηνικού πλοίου βλ. *Π. Αβραμέα*, ΝοΒ 11, 65-70.
273. Βλ. Ν 1758/1988 που κύρωσε το Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της Σύμβασης των Παρισίων για την αστική ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας της 29ης Ιουλίου 1960, όπως τροποποιήθηκε από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο της 28ης Ιανουαρίου 1964 (ΦΕΚ Α' 44) και Ν 3787/2009 που κύρωσε το Πρωτόκολλο Τροποποίησης της Σύμβασης της 29ης Ιουλίου 1960 για την αστική ευθύνη στον τομέα της Πυρηνικής Ενέργειας, όπως τροποποιήθηκε από το πρόσθετο Πρωτόκολλο της 28ης Ιανουαρίου 1964 και από το Πρωτόκολλο της 16ης Νοεμβρίου 1982 (ΦΕΚ Α' 140).
274. 42 U.S.C. § 2210 (2006). Για τον Price-Anderson Act, την ιστορία του και τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις του (το 1966, το 1975 και το 1988) με κατεύθυνση την πληρέστερη προστασία του κοινού βλ. αναλυτικά *D. N. Berkovitz*, 13 Harv. Envtl. L. Review (1989) 1 επ. και ιδίως 5 επ., όπου και κριτική του προβλεπόμενου σε αυτόν συστήματος στις σελ. 42-45, 66-68. Βλ. επίσης σχετικά, μεταξύ άλλων, *T. Van den Borre*, 299 επ., *R. Gautron*, 59, *M. Isenbergh*, 279, *O. Moréteau*, 58 Am. J. Comp. L. 80 επ. (2010) και *R. L. Rabin*, 52 MD. L. REV. 955 επ. (1993). Σύγκριση μεταξύ του διεθνούς συστήματος αποζημίωσης που προβλέπεται από τις Δ.Σ. για την Πυρηνική Ενέργεια και του αμερικανικού συστήματος επιχειρείται από τον *T. Van den Borre*, 261 επ., όπου και κατάλογος σχετικής βιβλιογραφίας στις σελ. 309-311.
275. Βλ. *O. Moréteau*, 54 Loy. L. Rev. 74, 75 αρ. 26 (2008).

της αποζημίωσης κατακρίθηκε²⁷⁶, όπως επίσης το ότι δεν περιλαμβάνονται στον Νόμο αυτό ειδικοί κανόνες για την απόδειξη της αιτιώδους συνάφειας σε περίπτωση μεγάλης ατομικής καταστροφής. Η επιστημονική αβεβαιότητα σχετικά με τις βιολογικές συνέπειες της ακτινοβολίας καθιστούν την απόδειξη της αιτιώδους συνάφειας ένα ιδιαίτερος δυσχερές θέμα²⁷⁷. Αν και υπάρχει επαρκής γνώση σχετικά με τις συνέπειες των μέτριων έως υψηλών δόσεων ακτινοβολίας σε μεγάλο αριθμό ατόμων, υπάρχει αβεβαιότητα σχετικά με τις βιολογικές συνέπειες των μικρών δόσεων ακτινοβολίας. Καρκινογενείς συνέπειες των μικρών δόσεων ακτινοβολίας είτε δεν έχουν παρατηρηθεί ακόμη είτε δεν ήταν αρκετά μεγάλες ώστε να είναι ανιχνεύσιμες. Επίσης, ανεξάρτητα από τη δόση, η διάκριση μεταξύ καρκίνων που προκλήθηκαν από έκθεση σε ακτινοβολία και εκείνων που αναπτύσσονται συνήθως σε έναν πληθυσμό από άλλες πηγές δεν είναι δυνατή. Συνεπώς, ο ενάγων πρέπει να στηριχθεί στην πιθανότητα και όχι στη βεβαιότητα της πρόκλησης της ζημίας και η απόδειξη απλά της πιθανότητας να επήλθε η ζημία από ένα γεγονός δεν αρκεί, σύμφωνα με την αρχή της πλήρους απόδειξης, για να υποχρεωθεί ο εναγόμενος σε αποζημίωση.²⁷⁸ Αλλά ακόμη και η απόδειξη της πιθανότητας δεν είναι εύκολη, καθώς ακόμη και η καλύτερη πληροφόρηση επιτρέπει την εφαρμογή των πιθανοτήτων σε ευρέως οριζόμενες ομάδες προσώπων και όχι σε συγκεκριμένα άτομα. Έτσι, μία ανάλυση που στηρίζεται σε πιθανότητες μπορεί να διαχωρίσει τον πληθυσμό με βάση παράγοντες όπως φύλο, ιστορικό καπνίσματος, ηλικία, κατά τη στιγμή της έκθεσης στην ακτινοβολία, δεν είναι δυνατόν όμως να προσδιορίσει πιο συγκεκριμένα, χρησιμοποιώντας εξατομικευμένα χαρακτηριστικά, τους κινδύνους βλάβης των προσώπων που ανήκουν σε αυτές τις κατηγορίες²⁷⁹. Και εδώ εμφανίζονται προβλήματα απόδειξης του αιτιώδους συνδέσμου, όπως στις περιπτώσεις αμιάντωσης²⁸⁰.

Β. Αστική ευθύνη συνεπεία ζημιών από ρύπανση από πετρελαιοειδή
 Σχετικά με την αστική ευθύνη συνεπεία ζημιών από ρύπανση από πετρελαιοειδή, από τον Μάρτιο του 1967 και την προσάραξη στις Βρετανικές ακτές του έμπορτου Δ/Ξ «TORREY CANYON» είχε τεθεί επιτακτικά, και παραμένει συ-

276. Βλ. αναλυτικά σχετικά *D. N. Berkovitz*, 13 Harv. Envtl. L. Review 3 (1989).

277. *D. N. Berkovitz*, 13 Harv. Envtl. L. Review 4 (1989).

278. Για τη δυνατότητα αναγνώρισης ύπαρξης ευθύνης ανάλογης με το ποσοστό συμμετοχής στην πιθανότητα πρόκλησης της ζημίας βλ. παραπάνω σελ. 34 (σημ. 24).

279. *D. N. Berkovitz*, 13 Harv. Envtl. L. Review 42, 43 (1989).

280. Βλ. σχετικά *D. N. Berkovitz*, 13 Harv. Envtl. L. Review 44, 45 (1989). Βλ. επίσης παραπάνω (§1Α).

νεχώς στην επικαιρότητα, το ζήτημα της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών σε περιπτώσεις πρόκλησης ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή. Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα, προεξάρχοντας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organisation, IMO), υιοθέτησε μια σειρά διεθνών κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν το ζήτημα της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο.

Το 1969 υιοθετήθηκε η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών για την Αστική Ευθύνη (γνωστή ως CLC '69 από τα αρχικά του Civil Liability Convention), που καθιέρωσε την αρχή της περιορισμένης ευθύνης του πλοιοκτήτη πετρελαιοφόρων πλοίων για αποζημίωση ζημιών από θαλάσσια ρύπανση και προέβλεπε ένα υποχρεωτικό σύστημα ασφάλισης. Δύο χρόνια αργότερα το νομικό καθεστώς της Δ.Σ. CLC '69 συμπληρώθηκε με την υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί ίδρυσης Διεθνούς Κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο» (International Oil Pollution Compensation FUND '71, IOPC FUND '71). Το ειδικό νομοθετικό πλαίσιο εξωσυμβατικής ευθύνης που εισάγεται μοιάζει με τη συμβατική ευθύνη του ασφαλιστή προς αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν από την επέλευση ενός κινδύνου που συμφώνησε να καλύπτει²⁸¹.

Επιπλέον, για την εξασφάλιση πλήρους αποζημίωσης των θυμάτων εξαιτίας πετρελαϊκής ρύπανσης ιδρύθηκε με το Πρωτόκολλο του 2003 το Διεθνές Συμπληρωματικό Κεφάλαιο για την Αποζημίωση Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο με την ονομασία «Διεθνές Συμπληρωματικό Κεφάλαιο Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο του 2003»²⁸². Σύμφωνα με το άρθρο 4§1 του εν λόγω Πρωτοκόλλου, το Συμπληρωματικό Κεφάλαιο αποζημιώνει οποιοδήποτε πρόσωπο υφίσταται ζημία από ρύπανση, εάν το πρόσωπο αυτό δεν αποζημιώθηκε πλήρως και επαρκώς για τεκμηριωμένη απαίτηση για την εν λόγω ζημία βάσει των όρων της Σύμβασης για το Κεφάλαιο του 1992, επειδή η συνολική ζημία υπερβαίνει ή υφίσταται κίνδυνος να υπερβεί το ισχύον όριο αποζημίωσης που ορίζεται στο Άρθρο 4§4 της Σύμβασης για το Κεφάλαιο του 1992 σε σχέση με οποιοδήποτε περιστατικό.

Τα κράτη σημειώνοντας την επιτυχία των παραπάνω συμβάσεων αναγνώρισαν παράλληλα την ανάγκη για την καθίδρυση αντικειμενικής ευθύνης και για μορφές θαλάσσιας ρύπανσης που δεν καλύπτονται από τη Δ.Σ. CLC '92. Ιδιαίτερη ώθηση προς αυτή την κατεύθυνση έδωσε η Σύμβαση

281. I. Ρόκας, ΝοΒ 53,1219, όπου και αναλυτική παρουσίαση των ομοιοτήτων της ειδικής αυτής αστικής ευθύνης με τη συμβατική ευθύνη του ασφαλιστή ζημιών στις σελ. 1220 επ.

282. Το Πρωτόκολλο του 2003 κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Ν 3482/2006 (ΦΕΚ Α' 163).

των Ηνωμένων Εθνών για το «Δίκαιο της Θάλασσας» (U.N.C.L.O.S- 1982, Mondego Bay) που στα άρθρα 194 και 235 αντίστοιχα προβλέπει αφενός την υποχρέωση των Κρατών να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη, τον περιορισμό και τον έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας και αφετέρου την υποχρέωση των Κρατών για συνεργασία και περαιτέρω ανάπτυξη κανόνων διεθνούς δικαίου που θα εξασφαλίζουν με αντικειμενικό τρόπο την έγκαιρη και κατάλληλη αποζημίωση, σχετικά με τη συνολική ζημία, που προκαλείται από τη ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Έχοντας υπόψη τα παραπάνω αλλά και ένα μεγάλο αριθμό περιστατικών ρύπανσης - μη καλυπτομένων από τις Δ.Σ. CLC 1969 -1992 και FUND 1971-1992- ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός υιοθέτησε, το 1996, τη Διεθνή Σύμβαση για την Ευθύνη και Αποζημίωση για Ζημία, που αφορά στη θαλάσσια μεταφορά Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών, (Δ.Σ. HNS '96), η οποία προβλέπει την παροχή αποτελεσματικής αποζημίωσης για ζημία, η οποία προκλήθηκε από περιστατικά σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, και δεν έχει τεθεί μέχρι σήμερα διεθνώς σε ισχύ²⁸³.

Επίσης, στις 23 Μαρτίου 2001, υιοθετήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, η Διεθνή Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης (BUNKERS 2001)²⁸⁴, μία ανεξάρτητη σύμβαση που καλύπτει ζημίες ρύπανσης από καύσιμα πλοίων και η οποία εδράζεται στο μοντέλο της Δ.Σ. CLC '92. Ειδικότερα αφορά στη ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος από κάθε υδρογονανθρακούχο ορυκτό πετρέλαιο, συμπεριλαμβανομένου του λιπαντικού ελαίου, το οποίο χρησιμοποιείται ή προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για τη λειτουργία ή την πρόωση των πλοίων, καθώς και κάθε κατάλοιπο του πετρελαίου ή του λιπαντικού ελαίου αυτού.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 της Διεθνούς αυτής Σύμβασης, ο πλοιοκτήτης κατά τον χρόνο επέλευσης ενός περιστατικού ευθύνεται για τη ζημία από ρύπανση που προκαλείται από κάθε τύπο πετρελαίου κίνησης που βρίσκεται πάνω στο πλοίο, ή προέρχεται από το πλοίο, υπό την προϋπόθεση ότι, αν το περιστατικό αποτελείται από σειρά συμβάντων που έχουν την ίδια προέλευση, ο πλοιοκτήτης θα φέρει ευθύνη κατά τον χρόνο επέλευσης του πρώτου από τα παραπάνω συμβάντα. Όπου ευθύνονται πε-

283. Για τα σχετικά με την ευθύνη και αποζημίωση από περιστατικά μεταφοράς ραδιενεργών υλικών δια θαλάσσης βλ. Μ. Παζαρζή, ΠερΔικ 4/2012, 651 επ.

284. Η Δ.Σ. BUNKERS 2001 τέθηκε διεθνώς σε ισχύ την 21/11/2008.

ρισσότερα από ένα πρόσωπα, η ευθύνη τους είναι από κοινού και εις ολόκληρον.

Ο πλοιοκτήτης δεν φέρει ευθύνη για ζημία από ρύπανση αν αποδείξει ότι:

α) η ζημία ήταν αποτέλεσμα πράξης πολέμου, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, εξέγερσης ή φυσικού φαινομένου με εξαιρετικό, αναπόφευκτο και ακαταμάχητο χαρακτήρα,

β) η ζημία προκλήθηκε εξ ολοκλήρου από πράξη ή παράλειψη τρίτου, η οποία τελέσθηκε με πρόθεση πρόκλησης ζημίας, ή

γ) η ζημία προκλήθηκε εξ ολοκλήρου από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη οποιασδήποτε κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για τη συντήρηση των φανών, φάρων ή άλλων βοηθημάτων ναυσιπλοΐας κατά την άσκηση της λειτουργίας αυτής.

Αν ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι η ζημία από ρύπανση προκλήθηκε εν όλω ή εν μέρει από πράξη ή παράλειψη του προσώπου που υπέστη τη ζημία, το οποίο ενεργούσε με πρόθεση πρόκλησης ζημίας, είτε από αμέλεια αυτού του προσώπου, ο πλοιοκτήτης δύναται να απαλλαγεί ολικά ή μερικά από την ευθύνη έναντι αυτού του προσώπου.

Καμία απαίτηση αποζημίωσης για ζημία από ρύπανση δεν μπορεί να εγερθεί κατά του πλοιοκτήτη κατά τρόπο άλλον από αυτόν που προβλέπει η ως άνω σύμβαση²⁸⁵.

2. Χαρακτηριστικά της ειδικής νομοθεσίας

Παρατηρώντας την ειδική νομοθεσία που προβλέπει (αντικειμενική) ευθύνη από διακινδύνευση, επισημαίνεται ότι η εν λόγω ευθύνη συνοδεύεται συνήθως από: α) την «κοινωνικοποίηση της ζημίας»²⁸⁶, δηλ. τη μετακύλιση του βάρους της ζημίας στο κοινωνικό σύνολο είτε κατ' εφαρμογήν των νόμων της αγοράς είτε κατά νομοθετική επιταγή, με την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης (π.χ. περιπτώσεις εργατικών, αυτοκινητικών²⁸⁷ ή αεροπορικών ατυχημάτων), και β) τη δημιουργία ενός κεφαλαίου για την κάλυψη της ζημίας σε περίπτωση που ο ζημιώσας αδυ-

285. Για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου του 2001 βλ. *Ι. Κοροτζή*, *ΕΛΛΔνη* 49, 1293.

286. βλ. *Π. Κορνηλάκη*, § 109, σελ. 669-670, υποσ. 59.

287. Για την υποχρεωτική ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητικά ατυχήματα βλ. αναλυτικά *Αθ. Κρητικό*, §§ 25 - 33, σελ. 545 - 826, *Μ. Ι. Σπυριδάκη*, *Ασφάλιση αυτοκινήτου*, σελ. 21 επ.

νατεί να αποκαταστήσει τη ζημία, λαμβανομένου υπόψη ότι το μέγεθος των αποζημιώσεων στις περιπτώσεις αυτές είναι συχνά πολύ μεγάλο²⁸⁸.

Οι εν λόγω νόμοι, που επί το πλείστον κυρώνουν Διεθνείς Συμβάσεις, σε μια προσπάθεια επίλυσης των προβλημάτων που ενδέχεται να προκύψουν από μαζικές καταστροφές, ακολουθούν κατά κανόνα την αρχή της αντικειμενικής ευθύνης²⁸⁹, η οποία γενικά περιορίζεται σε σύντομο χρονικό διάστημα²⁹⁰

288. Βλ. Φ. Δωρή, ΧρΙΔ Ζ/2007,680, 681.

289. Βλ. άρθρ. ΙΙΙ §1 Ν 314/1976 (Δ.Σ. Βρυξελλών 1969 περί αστικής ευθύνης δια ζημίας εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου), άρθρ. ΙΙ Ν 563/1977 (Δ.Σ. Ουάσιγκτον, Λονδίνου και Μόσχας 1972 για τη διεθνή ευθύνη για ζημίες που προκαλούνται από αντικείμενα που εκτοξεύονται στο διάστημα), άρθρ. 12§1 Ν 743/1977 σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (ΦΕΚ Α' 319), οι διατάξεις του οποίου κωδικοποιήθηκαν και μεταγλωττίστηκαν στη δημοτική με το ΠΔ 55/1998 (ΦΕΚ Α' 58) (για τη σχέση του νόμου αυτού με τον προαναφερθέντα Ν 314/1976 καθώς και για το αν η αστική ευθύνη από τη θαλάσσια ρύπανση είναι αντικειμενική ή όχι βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, ΕΝΔ 17, 1-10), άρθρ. Τέταρτο Ν 855/1978 (Δ.Σ. Βαρκελώνης 1976 για την προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από τη ρύπανση), άρθρ. Τέταρτο Ν 1147/1981 (Δ.Σ. Λονδίνου, Πόλης του Μεξικού, Μόσχας και Ουάσιγκτον 1972 για πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων υλών), άρθρ. 3§1 Ν 3393/2005 (Δ.Σ. Λονδίνου 2001 για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης), άρθρ. 18 § 1 ΑΝ 596/1937 (Σύμβαση Βαρσοβίας 1929 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις διεθνείς αερομεταφορές, όπως μεταγενέστερα τροποποιήθηκε).

290. Βλ. άρθρ. VIII Ν 314/1976 («Δικαιώματα αποζημιώσεως εκ της παρούσης Συμβάσεως αποσβέννυνται εάν μη εγερθή αγωγή εξ αυτής εντός τριών ετών, από της ημερομηνίας, καθ' ην έλαβε χώραν η ζημία. Εν τούτοις, εν ουδεμία περιπτώσει δύναται να εγερθή αγωγή μετά πάροdon έξ ετών, αφ' ης έλαβε χώραν το συμβάν, εξ ου προεκήθη η ζημία...») και άρθρ. 6§1 Ν 1638/1986 («Τα δικαιώματα αποζημιώσεως σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 θα παραγράφονται μετά τρία χρόνια από την ημερομηνία που έγινε η ζημία, εκτός αν εγερθεί αγωγή ή γίνει γνωστοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 7§6. Πάντως σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να εγερθεί αγωγή μετά παρέλευση έξι χρόνων από την ημερομηνία που έλαβε χώρα το ζημιογόνο γεγονός.»). Ομοίως και το άρθρ. 8 Ν 3393/2005. Ακόμη μικρότερος χρόνος προβλέπεται από το άρθρ. Χ Ν 563/19771, σύμφωνα με το οποίο: «Αξίωσις αποζημιώσεως δύναται να υποβληθή εις εκτοξεύον Κράτος ουχί βραδύτερον του έτους από της ημερομηνίας της επελεύσεως της ζημίας ή από της εξακριβώσεως του υπευθύνου διά την ζημίαν Κράτους. Εάν εν τούτοις έν Κράτος δεν γνωρίζη την επέλευσιν της ζημίας, ή δεν ηδυνήθη να διακριβώση την ταυτότητα του εκτοξεύοντος Κράτους, το οποίον ευθύνεται διά την ζημίαν, δύναται να υποβάλη αξίωσιν εντός έτους αφ' ης περιήλθον εις γνώσιν του τα ανωτέρω αναφερθέντα πραγματικά περιστατικά. Εν τούτοις, η περίοδος αυτή εν ουδεμία περιπτώσει θα υπερβαίνη το έτος από της ημερομηνίας καθ' ην το Κράτος θα αναμένετο ευλόγως ότι θα έχη πληροφορηθή τα πραγματικά ταύτα περιστατικά, διά της καταβολής της δεούσης επιμελείας.».

και σε ποσό²⁹¹, και προβλέπουν τη δημιουργία ενός ταμείου αποζημίωσης²⁹² που θα καλύπτει το συνολικό ποσό, βάσει περιορισμένης ευθύνης, και που θα κατανεμηθεί μεταξύ των θυμάτων κατ' αναλογία των τεκμηριωμένων απαιτήσεών τους.

Κατά τα ανωτέρω, μερικά γενικά χαρακτηριστικά, κοινά σε όλα τα νομοθετήματα που προβλέπουν αντικειμενική ευθύνη, είναι ότι δεν επιδέχονται αναλογικής εφαρμογής²⁹³ και περιέχουν όμοιους ή ανάλογους όρους σχετικά με:

- την επιβολή ανώτατου ποσού χρηματικής ικανοποίησης,
- τη δυνατότητα επιδίωξης, με βάση τις διατάξεις για τις αδικοπραξίες, μεγαλύτερων ποσών αποζημίωσης αν μπορεί να αποδειχθεί υπαιτιότητα²⁹⁴. Τα ποσά που μπορεί να επιδικασθούν, αν χρησιμοποιηθεί η οδός της αδικοπρακτικής ευθύνης μπορεί να είναι μεγαλύτερα, εφόσον δεν περιορίζονται στα προβλεπόμενα από τους ειδικούς νόμους ανώτατα ποσά χρηματικής ικανοποίησης και μπορούν να περιλαμβάνουν και ποσά για αποκατάσταση της ηθικής βλάβης²⁹⁵.
- την απαλλαγή ή τη μείωση της ευθύνης, όταν υπάρχει πταίσμα του θύματος²⁹⁶.

291. Βλ. άρθρ. V§1 N 314/1976, άρθρ. 4§4 N 1638/1986 (Δ.Σ. Βρυξελλών 1971 για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή, βλ. σχετικά *H. Wang*, 197 επ., όπου και κατάλογος σχετικής βιβλιογραφίας στις σελ. 240, 241) και άρθρ. 22 § 1 AN 596/1937. Για τους λόγους που υπαγόρευσαν τον ποσοτικό περιορισμό καθώς και για έκφραση κριτικής στην επιβολή ανώτατων ποσοτικών ορίων ευθύνης σε νομοθετήματα ευθύνης από διακινδύνευση βλ. *Π. Κορνηλάκη*, Ευθύνη από διακινδύνευση, σελ. 180 -182.

292. Βλ. άρθρ. V § 3 N 314/1976, άρθρ. 2 N 1638/1986 και N 3482/2006 (Πρωτόκολλο 2003 Δ.Σ. 1992 για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο).

293. Έτσι για τη Γερμανία *B. S. Markesinis & H. Unberath*, 722, 723. Βλ. όμως *Δεληγιάννη/Κορνηλάκη*, § 403, σελ. 368, οι οποίοι αναφέρουν ότι υποστηρίζεται στη θεωρία η δυνατότητα αναλογικής εφαρμογής των ειδικών νομοθετημάτων ευθύνης από διακινδύνευση και σε άλλες αρρύθμιστες αλλά εξίσου επικίνδυνες πηγές κινδύνων.

294. Βλ. άρθρ. V § 2 N 314/1976.

295. Έτσι για τη Γερμανία *B. S. Markesinis & H. Unberath*, 717.

296. Βλ. άρθρ. 21§ 1 AN 596/1937, άρθρ. III § 3N 314/1976, άρθρ. VI § 1 N 563/1977, άρθρ. 4§3 N 1638/1986, άρθρ. 3§4 N 3393/2005.

3. Πίνακες απεικόνισης των κοινών γενικών χαρακτηριστικών της ειδικής νομοθεσίας

Στους κατωτέρω πίνακες γίνεται μια προσπάθεια απεικόνισης της εν λόγω νομοθεσίας και των προβλεπόμενων σε αυτήν:

i) Αντικειμενική ή νόθος αντικειμενική Ευθύνη	ii) Περιορισμός σε ποσό	iii) Περιορισμός σε χρόνο	iv) Δημιουργία Κεφαλαίου	v) Απαλλαγή από Ευθύνη		
				α) Πολεμική ενέργεια, εκθροπράξεις, εμφύλιος, επανάσταση ή εξέγερση, φυσικό φαινόμενο	β) Πράξη ή παράλειψη τρίτου με πρόθεση	γ) Πράξη ή παράλειψη ζημιωθέντος με πρόθεση ή εξ αμελείας
Άρθρο III §1 Ν 314/1976 ²⁹⁷ (Δ.Σ. Βρυξελλών 1969 περί αστικής ευθύνης δια ζημίας εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου) ²⁹⁸	Άρθρο V § 1 Ν 314/1976	Άρθρο VIII Ν 314/1976 (3 έτη ή 6 έτη)	Άρθρο V § 3 Ν 314/1976	Άρθρο III § 2 Ν 314/1976	Άρθρο III § 2 Ν 314/1976	Άρθρο III § 3 Ν 314/1976

297. ΦΕΚ Α' 106.

298. Η Δ.Σ. των Βρυξελλών του 1969 τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του έτους 1992, το οποίο κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ΠΔ 197/1995 (ΦΕΚ Α' 106). Σχετικά με τη Δ.Σ. των Βρυξελλών Βλ., μεταξύ άλλων, A. Verheij, 133 επ., όπου και κατάλογος σχετικής βιβλιογραφίας στις σελ. 194, 195. Για ανάλυση των σχετικών ζητημάτων αστικής ευθύνης βλ. και Λ. Κοτσίρη, σελ. 505-518.

ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥΣ

i) Αντικειμενική ή νόθος αντικειμενική Ευθύνη	ii) Περιορισμός σε ποσό	iii) Περιορισμός σε χρόνο	iv) Δημιουργία Κεφαλαίου	v) Απαλλαγή από Ευθύνη		
				(α)	(β)	(γ)
	Άρθρο 4§4 N 1638/1986 ²⁹⁹ (Δ.Σ. Βρυξελλών 1971 για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή) ³⁰⁰	Άρθρο 6§1 N 1638/1986 (3 έτη ή 6 έτη)	Άρθρο 2 N 1638/1986	Άρθρο 4 § 2 N 1638/1986 (δεν αναφέρει φυσικό φαινόμενο)		Άρθρο 4 § 3 N 1638/1986
Άρθρο II N 563/1977 ³⁰¹ (Δ.Σ. Ουάσιγκτον, Λονδίνου και Μόσχας 1972 για τη διεθνή ευθύνη για ζημιές που προκαλούνται από αντικείμενα που εκτοξεύονται στο διάστημα)		Άρθρο X N 563/1977 (1 έτος)				Άρθρο VI § 1 N 563/1977
Άρθρο Τέταρτο N 855/1978 ³⁰² (Δ.Σ. Βαρκελώνης 1976 περί προστασίας της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως) ³⁰³						

299. ΦΕΚ Α' 108.

300. Η Δ.Σ. των Βρυξελλών του 1971 τροποποιήθηκε με τα Πρωτόκολλα των ετών 1976 και 1992, τα οποία αποδέχθηκε η Ελλάδα με το ΠΔ 270/1995 (ΦΕΚ Α' 151).

301. ΦΕΚ Α' 108.

302. ΦΕΚ Α' 235.

303. Η Διεθνής αυτή Σύμβαση προβλέπει αντικειμενική ευθύνη συγκεκριμένων προσώπων (Πλοιάρχου, Πλοιοκτήτη, Εφοπιστή κ.λπ. επί πλοίων και δεξαμενοπλοίων, καθώς και του Κυβερνήτη, Ιδιοκτήτη κ.λπ., επί αεροσκαφών), τα οποία ευθύνονται εις ολόκληρον με εκείνον που υπαίτιος

Η (ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ) ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗ

i) Αντικειμενική ή νόθος αντικειμενική Ευθύνη	ii) Περιορισμός σε ποσό	iii) Περιορισμός σε χρόνο	iv) Δημιουργία Κεφαλαίου	v) Απαλλαγή από Ευθύνη		
				(α)	(β)	(γ)
Άρθρο Τέταρτο Ν 1147/1981 ³⁰² (Δ.Σ. Λονδίνου, Πόλης του Μεξικού, Μόσχας και Ουάσινγκτον του 1972 για πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων υλών) ³⁰³						
Άρθρο 351 Ν 3393/2005 ³⁰⁴ (Δ.Σ. Λονδίνου 2001 για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης)		Άρθρο 8 Ν 3393/2005 (3 έτη ή 6 έτη)		Άρθρο 353(β) Ν 3393/2005	Άρθρο 353(α) Ν 3393/2005	Άρθρο 354 Ν 3393/2005

προκάλεσε τη ρύπανση. Πρβλ. όμως Ι. Δεληγιάννη/Π. Κορηλάκη, § 401, σελ. 364, υποσ. 16, κατά τους οποίους οι νόμοι 743/1977 και 855/1978 επανέρχονται στην αρχή της υποκειμενικής ευθύνης.

304. ΦΕΚ Α' 110.

305. Το άρθρο Τέταρτο της Διεθνούς αυτής Σύμβασης περιλαμβάνει όμοια διάταξη με αυτή του άρθρου τέταρτου της Διεθνούς Σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976, δηλ. προβλέπει αντικειμενική ευθύνη των ως άνω (βλ. σημ. 303) προσώπων, τα οποία ευθύνονται εις ολόκληρον με εκείνον που υπατίως προκάλεσε τη ρύπανση.

306. ΦΕΚ Α' 242.

i) Αντικειμενική ή νόθος αντικειμενική Ευθύνη	ii) Περιορισμός σε ποσό	iii) Περιορισμός σε χρόνο	iv) Δημιουργία Κεφαλαίου	v) Απαλλαγή από Ευθύνη	
				(α)	(β)
Άρθρο 3 Ν 1922/1991 (Δ.Σ. των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θalάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του Ν 4195/2013 ³⁰⁵ (Πρωτόκολλο του 2002 ³⁰⁶ για την Τροποποίηση της Δ.Σ. των Αθηνών του 1974) ³⁰⁷	Άρθρα 3, 7 και 8 Ν 1922/1991, όπως αντικαταστάθηκαν με τα άρθρα 4, 6 και 7 Ν 4195/2013 αντίστοιχα			Άρθρο 3§1(α) Ν 1922/1991, όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 Ν 4195/2013	Άρθρο 3§ 1(β) Ν 1922/1991, όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 Ν 4195/2013

307. ΦΕΚ Α' 211. Σημειωτέον ότι με το άρθρ. 4 του Ν 4195/2013 η προβλεπόμενη από το άρθρ. 3.1. της Δ.Σ. των Αθηνών 1974 υποκειμενική ευθύνη του μεταφορέα αντικαταστάθηκε με νόθο αντικειμενική ευθύνη.
308. PAL PROTOCOL 2002. Το Πρωτόκολλο του 2002 στη Δ.Σ. Αθηνών τέθηκε διεθνώς σε ισχύ την 23η Απριλίου 2014. Μέχρι σήμερα έχει κυρωθεί, εκτός από τη χώρα μας, και από 12 Κράτη - Μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (6,73% της παγκόσμιας χωρητικότητας), μεταξύ των οποίων και γεν. gr του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, το οποίο αποτελεί πλέον, μετά το ΠΔ 24/2015, υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού). Στόχο του εν λόγω Πρωτοκόλλου αποτελεί η καθιέρωση υποχρεωτικής ασφάλισης για τα επιβατηγά πλοία και η αύξηση των ορίων ευθύνης των μεταφορέων, ενώ εισάγει και νέους μηχανισμούς για τη διευκόλυνση των επιβατών στη διεκδίκηση των αποζημιώσεών τους. Με την προσχώρηση στο Πρωτόκολλο του 2002 της Δ.Σ. των Αθηνών διασφαλίζεται η απρόσκοπτη εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 392/2009 «σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος», ο οποίος και παραπέμπει στη Σύμβαση και το Πρωτόκολλο ως προς τις βασικότερες ουσιαστικές του ρυθμίσεις.
309. Για μία παρουσίαση των κύριων σημείων της Σύμβασης των Αθηνών πριν από την τροποποίησή της βλ. Η. Ηολκα, 80 επ., με αφορμή την υπόθεση του πορθμείου Estonia, το οποίο απέπλευσε στις 27 Σεπτεμβρίου 1994 από το λιμάνι του Τάλλιν στην Εσθονία, για τη Στοιβάδα της Σουηδίας, συνάντησε μεγάλη θαλασσοταραχή και ναυάγησε, με αποτέλεσμα να παρασεί στον υγρό τάφο 850 ζωές και το φορτίο του.

i) Αντικειμενική ή νόθος αντικειμενική Ευθύνη	ii) Περιορισμός σε ποσό	iii) Περιορισμός σε χρόνο	iv) Δημιουργία Κεφαλαίου	v) Απαλλαγή από Ευθύνη		
				(α)	(β)	(γ)
Άρθρο 18 § 1 AN 596/1937 (Σύμβαση Βαρσοβίας του 1929 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις διεθνείς αερομεταφορές, όπως μεταγενέστερα τροποποιήθηκε)	Άρθρο 22 § 1 AN 596/1937		N 3482/2006 (Πρωτόκολλο του 2003 της Δ.Σ. του 1992 για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο)	Άρθρο 18 § 3 AN 596/1937 (Πράξη πολέμου ή ένοπλη σύγκρουση)		Άρθρο 215 1 AN 596/1937