

«Αγία Ζώνη II»: Όλα όσα ισχύουν για τη διεκδίκηση αποζημιώσεων από ρύπανση | Ειδήσεις για την Οικονομία | newmoney

Ειδήσεις για την Οικονομία | newmoney

Η δικηγόρος Μαρίνα Αλειφεροπούλου εξηγεί: «Η διαδικασία αποζημιώσεων από ρύπανση είναι πολύπλοκη και ειδικού χειρισμού»

Τον Μηνά Τσαμόπουλου

Το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου «Αγία Ζώνη II» και η τεράστια οικολογική καταστροφή που έχει προκαλέσει και η οποία ακόμη δεν έχει προσδιοριστεί, έχει εγείρει και θέματα αποζημιώσεων. Την περασμένη Κυριακή ο υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Νεκτάριος Σαντορινιός δήλωσε: «Την ευθύνη ξεκάθαρα έχουν η πλοιοκτήτρια και η ασφαλιστική που την καλύπτει και όσοι έχουν απαιτήσεις θα στραφούν προς αυτές αλλά θα πρέπει στα έγγραφα που καταθέτουν να είναι τεκμηριωμένη η απαίτησή τους».

Η διαδικασία είναι πολύπλοκη και ειδικού χειρισμού σύμφωνα με την δικηγόρο LL.M Μαρίνα Αλειφεροπούλου, Διαπιστευμένη Διαμεσολαβήτρια Υπουργείου Δικαιοσύνης.

«Σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης οι αγωγές αποζημίωσης ασκούνται κατά του πλοιοκτήτη και της ασφαλιστικής εταιρείας με ευθεία αγωγή. Σε περίπτωση που δεν μπορέσουν να αποζημιώσουν για οποιοδήποτε λόγο όπως για παράδειγμα γιατί έχει πτωχεύσει η πλοιοκτήτρια ή γιατί δεν υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη τότε οι ζημιωθέντες μπορούν να στραφούν κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης για ζημιές από θαλάσσια ρύπανση το οποίο είναι υποχρεωμένο να πληρώσει. Ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να περιγραφεί η αξίωση κατά του IOPC Fund (Διεθνές Ταμείο Αποζημιώσεων από Ρύπανση Πετρελαίου), είναι εξειδικευμένος και χρειάζεται ειδικό χειρισμό» επισημαίνει η Μαρίνα Αλειφεροπούλου και προσθέτει:

«Το Διεθνές Κεφάλαιο Αποζημίωσης χρηματοδοτείται από τις ετήσιες συνεισφορές από οποιονδήποτε έλαβε σε ένα ημερολογιακό χρόνο περισσότερους από 150.000 τόνους πετρελαίου για το οποίο απαιτείται συνεισφορά (contributing oil) σε Συμβαλλόμενο στην Διεθνή Σύμβαση IOPCF 1992 Κράτος.

Οι αιτούντες αποζημίωση από το Διεθνές Κεφάλαιο πρέπει να παρουσιάσουν την απαίτησή τους με συγκεκριμένο τρόπο (presentation of claims), εξηγώντας την έκταση της ζημιάς στην περιουσία τους, πώς προέκυψε η ζημιά, να έχουν αναλυτική περιγραφή και φωτογραφίες των καταστραφέντων, να αναλύσουν το κόστος επισκευής και το κόστος αποκατάστασης μετά των καθαρισμό κλπ».



Η δικηγόρος, Μαρίνα Αλειφεροπούλου

Η Μαρίνα Αλειφεροπούλου εξηγεί τι ισχύει:

– Η αποζημίωση σε όσους υφίστανται ζημιές από ρύπανση εξαιτίας διαρροής πετρελαίου από πετρελαιοφόρα ρυθμίζεται από τη «Διεθνή Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για ζημιές Ρύπανσης από Πετρέλαιο» (Civil Liability Convention, CLC) η οποία τέθηκε διεθνώς σε ισχύ την 19/6/1975 έχει κυρωθεί από την Ελλάδα με το νόμο 314/1976 και έχει τροποποιηθεί με το π.δ.81/1989 και το π.δ. 197/1995

(CLC 1992/2000 ή Σύμβαση Ευθύνης 1992) και επίσης με το νόμο 1638/1986 με τον οποίο κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση για την «Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή» (International Oil Pollution Compensation Fund, IOPCF), η οποία τροποποιήθηκε με το π.δ. 270/1995 (IOPCF FUND 1992/2000). (Τροποποιήσεις επίσης υιοθετήθηκαν με το π.δ.286/2002).

Η ευθύνη του πλοιοκτήτη

- Σύμφωνα με το άρθρο III παρ. 1 της CLC 1992/2000 ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για κάθε ζημία ρύπανσης που προκλήθηκε από το πλοίο ως αποτέλεσμα του περιστατικού. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι αντικειμενική (strict) ανεξαρτήτως πταίσματος. Κάθε απαίτηση για αποζημίωση ζημίας ρύπανσης δεν μπορεί να ασκηθεί κατά του πλοιοκτήτη κατά τρόπο άλλον από αυτόν που προβλέπει η Σύμβαση αυτή. Καμία απαίτηση δεν μπορεί να ασκηθεί εναντίον των προστηθέντων ή εντολοδόχων του πλοιοκτήτη ή των μελών του πληρώματος, του πλοηγού, οποιουδήποτε ναυλωτή, διαχειριστή ή εφοπλιστή του πλοίου, οποιουδήποτε προσώπου ενεργεί επιχείρηση διάσωσης ή που λαμβάνει προληπτικά μέτρα.
- Σύμφωνα με το άρθρο V, ο πλοιοκτήτης δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του σε συνολικό ποσό (α) 4.510.000 λογιστικές μονάδες (λογιστική μονάδα είναι το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα όπως αυτό ορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο), για κάθε πλοίο που δεν υπερβαίνει τις 5.000 μονάδες χωρητικότητας, (β) για πλοίο με χωρητικότητα μεγαλύτερη από αυτή, 631 λογιστικές μονάδες επιπλέον του ποσού που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (α) για κάθε επιπλέον μονάδα χωρητικότητας, με τον όρο ότι το συνολικό ποσό δεν θα υπερβαίνει τις 89.770.000 λογιστικές μονάδες.
- Για να κάνει επωφελή χρήση του ανωτέρω ευεργετήματος του περιορισμού ο πλοιοκτήτης οφείλει να δημιουργήσει κεφάλαιο αντίστοιχο με το ολικό ποσό που αντιπροσωπεύει το όριο της ευθύνης του. Το κεφάλαιο διανέμεται μεταξύ όσων έχουν αξιώσεις, αναλόγως με τα ποσά των εκκαθαρισθεισών απαιτήσεων τους.
- Επίσης ο πλοιοκτήτης πρέπει να φέρει επί του πλοίου Πιστοποιητικό το οποίο βεβαιώνει ότι υπάρχει σε ισχύ ασφάλιση ή άλλη χρηματική εξασφάλιση σύμφωνα με τις Διατάξεις της CLC 1992/2000. (The owner of a tanker carrying more than 2000 tonnes of persistent oil as cargo is obliged to maintain insurance to cover its liability under the 1992 Civil Liability Convention).

Η ευθύνη του ασφαλιστή

- Το άρθρο VII παράγραφος 8 προβλέπει ότι κάθε αξίωση αποζημίωσης για ζημία από ρύπανση μπορεί να εγερθεί ευθέως εναντίον του ασφαλιστού ή άλλου προσώπου παράσχοντος χρηματική ασφάλεια για την ευθύνη του πλοιοκτήτη από ζημία ρυπάνσεως.
- Ο ασφαλιστής επίσης δικαιούται να ιδρύσει κεφάλαιο περιορισμού, όπως και ο πλοιοκτήτης.
- Ακόμη προβλέπεται ότι δικαιώματα αποζημίωσης αποσβέννυνται αν δεν εγερθεί αγωγή εντός 3 ετών από την ημερομηνία κατά την οποία έλαβε χώρα η ζημία. Εντούτοις σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να εγερθεί αγωγή μετά την πάροδο 6 ετών από την ημερομηνία που έλαβε χώρα το συμβάν από το οποίο προκλήθηκε η ζημία.

Συμπληρωματικό Σύστημα αποζημίωσης

- Συμπληρωματικό Σύστημα αποζημίωσης στην ανωτέρω διεθνή σύμβαση αποτελεί η Ίδρυση του Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης για Ζημίες Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή. Παρέχει αποζημίωση για ζημιές ρύπανσης στην έκταση που η παρεχόμενη από τη Σύμβαση Ευθύνης 1992 προστασία είναι ανεπαρκής. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 4 της Διεθνούς Σύμβασης IOPCF FUND 1992/2000, για να επιτελέσει πλήρως τον σκοπό του το κεφάλαιο, θα καταβάλλει αποζημίωση σε κάθε πρόσωπο, που έπαθε ζημιές από ρύπανση, αν το πρόσωπο αυτό δεν μπόρεσε να πετύχει πλήρη και επαρκή αποζημίωση για τις ζημιές σύμφωνα με τις διατάξεις της «Σύμβασης Ευθύνης 1992», (α) γιατί δεν προκύπτει καμία ευθύνη για ζημιές κατά τη «Σύμβαση Ευθύνης 1992», (β) γιατί ο υπεύθυνος για τις ζημιές πλοιοκτήτης δεν είναι οικονομικά σε θέση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, (γ) επειδή η ζημία υπερβαίνει την ευθύνη του πλοιοκτήτη, που προβλέπεται από τη «Σύμβαση Ευθύνης 1992».
- Καμία απαλλαγή του Κεφαλαίου για αποζημίωση των προληπτικών μέτρων δεν υπάρχει.
- Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 4 (α) το συνολικό ποσό της καταβλητέας από το Κεφάλαιο Αποζημίωσης περιορίζεται ως προς κάθε περιστατικό, έτσι ώστε το συνολικό άθροισμα του ποσού αυτού και του ποσού της αποζημίωσης που καταβλήθηκε πράγματι σύμφωνα με τη Σύμβαση Ευθύνης 1992 για ζημία ρύπανσης εντός του πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης αυτής να μην υπερβαίνει τις 203.000.000 λογιστικές μονάδες. (Η Διεθνής Σύμβαση Κεφαλαίου προβλέπει στο άρθρο 4 παρ. 4 και άλλες υποπεριπτώσεις (β) και (γ) ποσών καταβολής αποζημίωσης).
- Τα ποσά που αναφέρονται μετατρέπονται στο εθνικό νόμισμα με βάση την αξία του νομίσματος αυτού σε σχέση με το Ειδικό Τραβηκτικό δικαίωμα κατά την ημερομηνία της απόφασης της Συνέλευσης του Κεφαλαίου για την πρώτη ημερομηνία πληρωμής αποζημίωσης.
- Η Συνέλευση του Διεθνούς Κεφαλαίου μπορεί να αποφασίσει ότι σε εξαιρετικές περιπτώσεις αποζημίωση σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Κεφαλαίου μπορεί να καταβληθεί ακόμη και αν ο πλοιοκτήτης δεν έχει δημιουργήσει κεφάλαιο περιορισμού.
- Κάθε αγωγή κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης εγείρεται ενώπιον του αρμοδίου δικαστηρίου σύμφωνα με τη «Σύμβαση Ευθύνης 1992».