

Αριθμός 1820/2019

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ Ε΄

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του την 1η Μαρτίου 2017, με την εξής σύνθεση: Αθ. Ράντος, Αντιπρόεδρος, Πρόεδρος του Ε΄ Τμήματος, Μ.-Ελ. Κωνσταντινίδου, Μ. Γκορτζολίδου, Θ. Αραβάνης, Αγγ. Μίντζια, Σύμβουλοι, Μ. Τριπολιτσιώτη, Δ. Πυργάκης, Πάρεδροι. Γραμματέας η Μ. Βλασερού.

Για να δικάσει την από 10 Μαρτίου 2011 αίτηση:

των: 1. Σωματείου με την επωνυμία «Διεθνής Δράση για το Περιβάλλον και τον Πολιτισμό της Σαντορίνης», που εδρεύει στον Δήμο Θήρας, Δημοτικό Διαμέρισμα Εμπορείου, το οποίο παρέστη με τον δικηγόρο Βασίλειο Παπαδημητρίου (Α.Μ. 16908), που τον διόρισε με πληρεξούσιο, 2. Αστικής μη Κερδοσκοπικής Εταιρείας με την επωνυμία «Αρχιπέλαγος, Ινστιτούτο Θαλάσσιας και Περιβαλλοντικής Έρευνας Αιγαίου», που εδρεύει στις Καστανιές Ραχών Ικαρίας, 3. Τοπικής Κοινότητας Οίας Θήρας, οι οποίες δεν παρέστησαν, 4. Κοινοτικής Κοινωφελούς Επιχείρησης Οίας Θήρας, που εδρεύει στην Θήρα, η οποία με προφορική δήλωση, κατά την πρώτη συζήτηση της υπόθεσης στο ακροατήριο, της πληρεξουσίας της δικηγόρου Ιωάννας Χατζοπούλου (Α.Μ. 21196), παραιτήθηκε από το δικόγραφο της κρινόμενης αίτησης, 5. ..., κατοίκου Ημεροβιγλίου Θήρας, 6. ..., κατοίκου Έξω Γωνιάς Θήρας, 7. ..., κατοίκου Περίσσας Εμπορείου Θήρας, 8. ..., κατοίκου Μεσαριάς Θήρας, οι οποίοι παρέστησαν με τον ίδιο ως άνω δικηγόρο Βασίλειο Παπαδημητρίου, που τον διόρισαν με πληρεξούσιο, 9. ..., κατοίκου Μεσαριάς Θήρας, 10. ..., κατοίκου Πύργου Θήρας, 11. ..., κατοίκου Επισκοπής Θήρας, 12. ..., κατοίκου Πύργου Θήρας και 13. ..., κατοίκου Εμπορείου Θήρας, οι οποίοι δεν παρέστησαν,

κατά των: 1. Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ο οποίος παρέστη με την Γιολάντα Παπαρούνη, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, 2. Υπουργού Οικονομικών, 3. Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, οι οποίοι παρέστησαν με την Αικατερίνη Χουρμούζη, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, 4. Λιμενικού Ταμείου Θήρας, το οποίο παρέστη με τον δικηγόρο Στυλιανό Παπανδρεόπουλο (Α.Μ. 3137), που τον διόρισε με απόφασή του το Διοικητικό του Συμβούλιο και 5. Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, η οποία παρέστη με τον δικηγόρο Ελευθέριο Μπάλλα (Α.Μ. 84, Δ.Σ. Σύρου), που τον διόρισε με απόφαση του Νομάρχη και του Γενικού Γραμματέα της.

Με την αίτηση αυτή οι αιτούντες επιδιώκουν να ακυρωθεί η σιωπηρή άρνηση της Διοικήσεως, η οποία εκδηλώθηκε με την άπρακτη πάροδο τριμήνου από την υποβολή της από 11 Οκτωβρίου 2010 αιτήσεώς τους, να προβεί στις κατά νόμο απαιτούμενες ενέργειες για την άμεση ανέλκυση του ναυαγίου του K/Z Sea Diamond, την εξάλειψη κάθε περιβαλλοντικού κινδύνου για το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον της περιοχής του ναυαγίου και την αποκατάσταση κάθε περιβαλλοντικής ζημίας που προκλήθηκε από το ναυάγιο και την παραμονή του στο βυθό.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως του εισηγητή, Παρέδρου Δ. Πυργάκη.

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε τον πληρεξούσιο των αιτούντων που παρέστησαν, ο οποίος ανέπτυξε και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους ακυρώσεως και ζήτησε να γίνει δεκτή η αίτηση, τους πληρεξουσίου των καθ' ων και τις αντιπροσώπους των Υπουργών, οι οποίοι ζήτησαν την απόρριψή της.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση το δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη σε αίθουσα του δικαστηρίου και

Αφού μελέτησε τα σχετικά έγγραφα

Σκέφθηκε κατά τον Νόμο

1. Επειδή, για την άσκηση της κρινόμενης αιτήσεως καταβλήθηκε το νόμιμο παράβολο (1133169, 2866269/2011 γραμμάτια παραβόλου).

2. Επειδή, στις 6.4.2007 το κρουαζιερόπλοιο (Κ/Ζ) "SEA DIAMOND" ναυάγησε στην περιοχή του όρμου Αθηνιού της νήσου Θήρας μετά από πρόσκρουσή του σε ύφαλο. Από τη βύθιση του πλοίου και την έκχυση πετρελαιοειδών στη θάλασσα προκλήθηκε ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής Καλντέρας της Θήρας. Με την από 11 Οκτωβρίου 2010 αίτησή τους προς τον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης, τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας και το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας, οι αιτούντες ζήτησαν την άμεση ανέλκυση του ναυαγίου σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2881/2001 «Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων...» (Α' 16), την εξάλειψη κάθε περιβαλλοντικού κινδύνου για το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον της περιοχής του ναυαγίου και την αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας που προκλήθηκε από τη βύθιση του πλοίου και την παραμονή του στο βυθό. Επί της αιτήσεως αυτής ο αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης, με το 2964/25.10.2010 έγγραφό του, απάντησε ότι το θέμα εκφεύγει των αρμοδιοτήτων του, ενώ οι λοιποί φορείς δεν απάντησαν. Με την κρινόμενη αίτηση, όπως συμπληρώνεται με δικόγραφο προσθέτων λόγων, ζητείται η ακύρωση της σιωπηρής αρνήσεως της Διοικήσεως, η οποία εκδηλώθηκε με την άπρακτη πάροδο τριμήνου από την υποβολή της ανωτέρω αιτήσεως, να προβεί στις κατά νόμο ενέργειες για την άμεση ανέλκυση του ναυαγίου, την εξάλειψη κάθε περιβαλλοντικού κινδύνου για το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον της περιοχής του ναυαγίου και την αποκατάσταση κάθε περιβαλλοντικής ζημίας που προκλήθηκε από το ναυάγιο και την παραμονή του στο βυθό. Η υπόθεση εισάγεται στην επταμελή σύνθεση του Τμήματος, μετά την έκδοση της 4299/2015 απόφασης του Δικαστηρίου, λόγω της σπουδαιότητας των τιθέμενων θεμάτων ως προς την ερμηνεία των διατάξεων του ν. 2881/2001 και τη στοιχειοθέτηση της προσβαλλόμενης παραλείψεως, ενόψει και της διαπιστωθείσας με την ως άνω απόφαση ανάγκης να αποσταλούν από το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας κρίσιμα για την εκδίκαση της υπόθεσης στοιχεία.

3. Επειδή, με οριστικές σκέψεις της εν λόγω παραπεμπτικής αποφάσεως η δίκη έχει καταργηθεί ως προς την τέταρτη αιτούσα Κοινοτική Κοινωφελή Επιχείρηση Οίας, η δε αίτηση ακυρώσεως έχει απορριφθεί ως προς τους υπ' αριθμ. 2, 3 και 9 έως 13 εκ των αιτούντων.

4. Επειδή, η παράσταση της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, η οποία δεν νομιμοποιείται παθητικώς ως κύριος διάδικος στην παρούσα δίκη, εφόσον δεν προσβάλλεται πράξη ή παράλειψή της ούτε

άσκησε παρέμβαση υπέρ της προσβαλλόμενης σιωπηρής άρνησης, πρέπει να κηρυχθεί άκυρη και αυτή να αποβληθεί από τη δίκη.

5. Επειδή, όπως προκύπτει από το φάκελο της υπόθεσης, το Κ/Ζ "SEA DIAMOND" ναυάγησε τις πρώτες πρωινές ώρες της 6.4.2007 στην θαλάσσια περιοχή του όρμου Αθηνιού νήσου Θήρας [αρμοδιότητας του συσταθέντος με το π.δ. 127/2001 (Α' 113) Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας (Δ.Λ.Τ.Θ.) σε συνδυασμό με την ΚΥΑ 46554/22.10.2003 (Β' 1622), ως εκ της θέσεως του ναυαγίου, σύμφωνα με το 141530/05-07 σήμα του Λιμεναρχείου Θήρας) μετά από πρόσκρουση του σε ύφαλο. Το σημείο βύθισης του πλοίου βρίσκεται σε απόσταση περίπου 1,1 ν.μ. από τις ακτές της νησίδας Νέα Καμένη, η οποία συμπεριλαμβάνεται σε περιοχή προστασίας του δικτύου NATURA (SCI GR4220003), η δε νήσος Θήρα, ο κόλπος του ηφαιστείου και τα νησιά Μικρή και Μεγάλη Καμένη, Θηρασία και Ασπρονήσι έχουν κηρυχθεί τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, χρίζοντα ειδικής κρατικής προστασίας (Υ.Α. 23732/28.9.1972, Β' 820). Σύμφωνα με δήλωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας το πλοίο έφερε 430 τόνους μαζούτ, 63 τόνους Diesel, 36.000 λίτρα λιπαντέλαια, 10 κυβικά βαρέα πετρελαιοειδή κατάλοιπα, 15 κυβικά ελαφρά πετρελαιοειδή κατάλοιπα και 10 κυβικά κατάλοιπα λιπαντελαίων (βλ. και το 2427.1/54/2.8.2008 έγγραφο του τότε Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής-Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π.). Η ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής Καλντέρας νήσου Θήρας που προκλήθηκε από τη βύθιση του πλοίου αντιμετωπίστηκε μεταξύ Απριλίου και Ιουνίου 2007, με τη λήψη προληπτικών μέτρων, τη χρήση εναέριων και πλωτών επιχειρησιακών μέσων του Λιμενικού Σώματος, ανθρωπίνου δυναμικού και εξοπλισμού αντιρρύπανσης υπό τον συντονισμό της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (ΔΙΠΘΑΠ) του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π. Κατά τις σχετικές εργασίες απορρύπανσης περισυλλέχθηκαν περί τα 926 κυβικά μέτρα μείγματος πετρελαιοειδών με θαλασσινό νερό. Οι εργασίες καθαρισμού της προσβληθείσας ακτογραμμής της περιοχής Καλντέρας ολοκληρώθηκαν την 20.7.2007 με ικανοποιητικά αποτελέσματα, όπως προκύπτει από το πρακτικό επιθεώρησης ακτών της 20.7.2007, το οποίο συνυπογράφηκε από τον Δήμαρχο Θήρας (με επιφύλαξη), τον Λιμενάρχη Θήρας, και εκπρόσωπο της αναδόχου εταιρείας απορρύπανσης. Σε σχέση με την απάντληση των καυσίμων και την αντιμετώπιση της περαιτέρω ρύπανσης της θαλάσσιας περιοχής, μέχρι την 23.12.2008, οπότε και υποβλήθηκε από τη διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου μελέτη απάντλησης πετρελαιοειδών από το ναυάγιο του εν λόγω πλοίου, από τη Λιμενική Αρχή Θήρας είχαν βεβαιωθεί 620 παραβάσεις και εκδόθηκαν αντίστοιχα 620 αποφάσεις επιβολής προστίμου για τη μη υποβολή μελέτης απάντλησης, συνολικού ύψους 5.458.480,00€, ενώ ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες επίδοσης - βεβαίωσής τους, στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. Πέραν τούτου εκδόθηκε η 2412.4/3/07/18.6.2007 απόφαση επιβολής προστίμου του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ύψους 1.173.881,00 € για παράβαση του ν. 743/1977 (Α' 319), ενώ από τη Λιμενική Αρχή Θήρας έχει εκδοθεί απόφαση καταλογισμού δαπανών του Δημοσίου ύψους 1.576.433,44€, οι οποίες έχουν βεβαιωθεί κατά τις διατάξεις του νόμου περί είσπραξης δημόσιων εσόδων. Το σύνολο των επιβληθέντων και βεβαιωθέντων διοικητικών προστίμων και καταλογισμού δαπανών του Δημοσίου κατά των υπευθύνων ανέρχεται στα 8.208.794,44 €. Υπεγράφη, εξάλλου, συμφωνία με την οποία το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) ανέλαβε καθήκοντα τεχνικού συμβούλου του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας (βλ. σχετικά και το 2427.1/54/2.8.2008 έγγραφο του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π.). Το αρχικό σχέδιο μελέτης της απάντλησης πετρελαιοειδών από χώρους του ναυαγίου υποβλήθηκε στις 23.12.2008, και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα, τέθηκε δε υπόψη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (ΕΜΠ), ως τεχνικού (επιστημονικού) συμβούλου

του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας προς αξιολόγηση. Οι παρατηρήσεις του Ε.Μ.Π., με τη σύμφωνη γνώμη των συναρμόδιων Υπηρεσιών του πρώην Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π., γνωστοποιήθηκαν στους συντελεστές της απάντησης (ξένος οίκος-ιδιωτική εταιρεία ΕΠΕ ΑΕ) μεταξύ Ιανουαρίου και Απριλίου 2009, για την τελική τοποθέτησή τους, καθώς και για την από μέρους τους επιβεβαίωση σαφούς χρονοδιαγράμματος έναρξης -διενέργειας των εργασιών απάντησης. Την 27.5.2009 ξεκίνησαν οι εργασίες απάντησης πετρελαιοειδών από χώρους του ναυαγίου υπό την άμεση εποπτεία του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας και του ΕΜΠ ως Τεχνικού Συμβούλου του τελευταίου, και υπό την επίβλεψη του Λιμεναρχείου Θήρας, και ολοκληρώθηκαν την 14.6.2009. Κατά τις εργασίες απαντήθηκαν 929 κυβικά μέτρα περίπου μείγματος θαλασσινού νερού με πετρελαιοειδή από τα οποία, σύμφωνα με το ΣΔ 145/14.6.2009 έγγραφο της διαχειρίστριας εταιρείας προς τον Λιμενάρχη Θήρας και το Υπουργείο, τα 155 κυβικά μέτρα ήταν πετρελαιοειδή. Σύμφωνα δε με το 772/24.6.2009 έγγραφο του Γενικού Χημείου του Κράτους προς το Τελωνείο Θήρας, το αποσταλέν από την απάντηση δείγμα ήταν κατά κύριο λόγο θαλάσσιο νερό (99% περίπου) με διάφορα κατάλοιπα πετρελαιοειδών (1% περίπου). Έκτοτε διατηρείται ποντισμένο μόνιμο στατικό πλωτό φράγμα, ενώ γίνεται συνεχής έλεγχος της περιοχής από ιδιωτική εταιρεία απορρύπανσης για αντιμετώπιση τυχόν διαρροών από τους χώρους του ναυαγίου, υπό την εποπτεία της οικείας Λιμενικής Αρχής. Επίσης, έκτοτε περισυλλέγονται από την ανωτέρω ιδιωτική εταιρεία απορρύπανσης ποσότητες πετρελαιοειδών μειγμάτων που συνεχίζουν να διαφεύγουν, με καταφανώς μειωμένο ρυθμό, από τους χώρους του ναυαγίου και εγκλωβίζονται εντός του μόνιμου στατικού πλωτού φράγματος (βλ. σχετικά και τακτικές αναφορές της ιδιωτικής εταιρείας απορρύπανσης προς το Λιμεναρχείο Θήρας, από 14.1.2011 έως και 9.12.2016). Από την ημέρα του ναυαγίου γίνεται από το ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. παρακολούθηση των βραχυπρόθεσμων - μεσοπρόθεσμων συνεπειών στην προσβληθείσα θαλάσσια περιοχή που βρίσκεται το ναυάγιο. Σε σχέση με την ανέλκυση του πλοίου, στις 26.5.2007 συνεδρίασε η επιτροπή του άρθρου 9 παρ. 7 του ν. 2881/2001 προκειμένου να γνωμοδοτήσει για το ζήτημα της ανέλκυσης και απομάκρυνσης του ναυαγίου του K/Z Sea Diamond από τη λιμενική ζώνη του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας. Σύμφωνα με το Πρακτικό 1/26.5.2007 της Επιτροπής αυτής «το σκάφος συνεχώς ρυπαίνει με υγρούς και στερεούς ρύπους όχι μόνο την άνωθεν αυτού περιοχή αλλά και εκτός πλωτών φραγμάτων λόγω υποθαλασίων ρευμάτων σε απροσδιόριστες κατευθύνσεις με αποτέλεσμα την καταστροφή της θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας, την προσβολή, την υποβάθμιση και τη δυσφήμιση του μοναδικού περιβάλλοντος της Καλντέρας, περιβάλλον που αποτελεί το σημαντικότερο στοιχείο για την οικονομική επιβίωση των κατοίκων του». Ενόψει αυτών των διαπιστώσεων η Επιτροπή διατύπωσε τη γνώμη «ο Οργανισμός (Δ.Λ.Τ.Θ.) να προσκαλέσει εγγράφως τον κύριο του ναυαγίου να ανελκύσει το ναυάγιο εντός του χρονικού διαστήματος που ορίζεται [από το άρθρο 2 παρ. 1 του ν. 2881/2001 και] να προσληφθ[εί] [...] εμπειρογνώμονα[ς] σε θέματα ανέλκυσης ναυαγίων». Κατόπιν της ως άνω γνωμοδότησης, το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας ζήτησε εγγράφως, με τις από 28.8.2007 και 20.9.2007 εξώδικες προσκλήσεις, από την πλοιοκτήτρια εταιρία, τη διαχειρίστρια αυτής στην Ελλάδα, τον οικείο αλληλοασφαλιστικό Οργανισμό (στον οποίο ήταν ασφαλισμένο το πλοίο) και την εφοπλίστρια εταιρεία, να προβούν στην εντός διμήνου ανέλκυση του ναυαγίου. Ειδικώς, στην από 28.8.2007 εξώδικη πρόσκληση, το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας αναφέρει τα εξής: «το ναυάγιο... προσβάλλει συνεχώς το περιβάλλον,... δια των εκχεόμενων και αναδυόμενων στη... θαλάσσια επιφάνεια πετρελαιοσμών και πάσης φύσεως ρυπαντικών, καυσίμων-ελαίων και άλλων επιβλαβών υγρών και στερεών ουσιών και, μάλιστα, σε περιοχή νόμιμα χαρακτηρισμένη, ως προστατευόμενη....». Επισημαίνει

ότι από την ημέρα της βυθίσεως, οι ως άνω υπόχρεοι δεν προέβησαν στις ενέργειες που θα ήταν οι απαραίτητες και οι ενδεδειγμένες για την άρση της καθημερινής προσβολής του περιβάλλοντος στη νήσο Θήρα και ότι το εν λόγω Ταμείο «επ' ουδενί θα ανεχθεί την παραμονή του ναυαγίου στον κόλπο της Καλντέρας που βυθίστηκε και τούτο γιατί και εκ λόγων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, αλλά και εκ λόγων προστασίας της όλης οικονομικής ζωής του νησιού, η οποία και επιστηρίζεται στο φυσικό κάλλος της όλης περιοχής, το ναυάγιο δεν μπορεί να παραμείνει, ως διαρκής απειλή», πολλώ δε μάλλον όταν οι ως άνω υπόχρεοι δεν έχουν προβεί στην απάντηση των καυσίμων. Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας δήλωσε ρητά προς τους ως άνω υπόχρεους ότι σε περίπτωση άρνησης τους να προβούν στην εντός διμήνου ανέλκυση του ναυαγίου, θα προβεί το ίδιο «σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες, δαπάναις και εξόδους [τους] και για τη σύνταξη μελετών και για την όλη διαδικασία ανέλκυσης εφαρμόζοντας... όσα προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 2881/2001». Στην περίπτωση δε που κατά το αποτέλεσμα των μελετών που ενδεχομένως έχουν εκπονήσει οι ως άνω υπόχρεοι, η ανέλκυση ή απομάκρυνση είναι ανέφικτη ή αδύνατη, το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας ζήτησε από αυτούς να δηλώσουν ρητά αν το ανέφικτο οφείλεται σε οικονομικούς ή τεχνικούς λόγους, προσκομίζοντας και τις σχετικές εκθέσεις των εμπειρογνομόνων. Δοθέντος ότι στην ως άνω πρόσκληση ουδείς εκ των ως άνω προσώπων απάντησε, το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας επανήλθε με την από 20.9.2007 πρόσκληση και ζήτησε, προκειμένου να προβεί στις ενέργειες της παρ. 4 του άρθρου 2 του ν. 2881/2001, να ενημερωθεί, μεταξύ άλλων, αν έχει εκπονηθεί μελέτη ανελεύσεως του ναυαγίου. Στις προσκλήσεις αυτές δεν δόθηκε καμία απάντηση. Με το ζήτημα ασχολήθηκε και η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία με το D(2007)ENV A2/SA/na/21829/27.11.2007 έγγραφό της επισήμανε τα εξής: ««Εν προκειμένω, ο μεγαλύτερος κίνδυνος φαίνεται να αφορά στην πιθανή υποβάθμιση του περιβάλλοντος εάν το πλοίο δεν ανελευσθεί αλλά παραμείνει ως έχει. Στην περίπτωση αυτή το πλοίο θα θεωρηθεί ως απόβλητο και ενδέχεται να υπάρξει παραβίαση της οδηγίας πλαίσιο για τα απόβλητα 2006/12/EK [EE L 114, σ. 9]. Το άρθρο 4 της Οδηγίας υποχρεώνει τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ότι η διάθεση ή η αξιοποίηση των αποβλήτων θα πραγματοποιείται χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η υγεία του ανθρώπου και το περιβάλλον· παράλληλα, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την απαγόρευση της εγκατάλειψης, της απόρριψης και της ανεξέλεγκτης διάθεσης των αποβλήτων. Η διάταξη αυτή αφήνει στα κράτη μέλη ορισμένο περιθώριο εκτιμήσεως κατά την αξιολόγηση της αναγκαιότητας των μέτρων αυτών. Το Δικαστήριο δέχθηκε όμως ότι η ύπαρξη σημαντικής φθοράς του περιβάλλοντος για μακρά χρονική περίοδο, χωρίς την επέμβαση των αρμοδίων αρχών, αποδεικνύει κατ' αρχήν ότι το οικείο κράτος μέλος έχει υπερβεί το περιθώριο εκτιμήσεως που του παρέχει η διάταξη αυτή. Οι ελληνικές αρχές πρόσφατα ανακοίνωσαν την πρόσκληση ενδιαφέροντος για την υποβολή προσφορών με σκοπό τη σύνταξη μελέτης απάντησης των καυσίμων και ανέλκυσης του πλοίου. Προς το παρόν λοιπόν δεν είναι δυνατό να στοιχειοθετηθεί παραβίαση της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας». Εν συνεχεία στις 28.12.2007 συνετάχθη από την αρμόδια Λιμενική Αρχή Θήρας η 84/2007 έκθεση βεβαίωσης παράβασης περί μη ανέλκυσης ναυαγίου (άρθρο 2 παρ. 1 και 2 του ν. 2881/2001), ενώ με το 2111.4/592/2007 έγγραφο του Λιμενάρχη Θήρας κλήθηκε ο κύριος του ναυαγίου να απολογηθεί εγγράφως, γιατί δεν προέβη στις δέουσες ενέργειες για την ανέλκυση του προαναφερόμενου ναυαγίου. Στο σχετικό από 24.1.2008 απολογητικό υπόμνημά του, ο κύριος του ναυαγίου υποστήριξε ότι το ναυάγιο του Sea Diamond, ευρισκόμενο σε βάθος άνω των 100 μέτρων, δεν αποτελεί κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή για το περιβάλλον, αφού έχει αντιμετωπιστεί η όποια

αλλοίωση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ η ανέλκυση του ναυαγίου, λόγω του σημείου και του βάθους που βρίσκεται, είναι ανέφικτη. Οι ανωτέρω ισχυρισμοί εκρίθησαν ανεπαρκείς και αβάσιμοι από τη Διοίκηση, διότι ο κύριος του ναυαγίου δεν προέβη στις νόμιμες και δέουσες ενέργειες για την ανέλκυση του ναυαγίου, ενώ ουδέποτε υπέβαλε επιστημονικά τεκμηριωμένη μελέτη περί του εφικτού ή μη της ανέλκυσης του ναυαγίου - πλοίου, το οποίο εξακολουθούσε να προκαλεί ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, σύμφωνα με την 2429.5/01108/11.02.2008 τελική έκθεση του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών (ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε), μέτρησης περιόδου Μαΐου - Νοεμβρίου 2007, η οποία τόνιζε την ανάγκη λήψεως των απαραίτητων μέτρων για μελλοντική αποφυγή διαρροής πετρελαίου και περαιτέρω υποβάθμισης του θαλάσσιου οικοσυστήματος της περιοχής. Στη συνέχεια εκδόθηκε η 2/12.5.2008 απόφαση του Λιμενάρχη Θήρας με την οποία επεβλήθη στον κύριο του ναυαγίου πρόστιμο ύψους 29.300 ευρώ για τους ανωτέρω λόγους. Παράλληλα, το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας, ενεργώντας ως εντολοδόχος των ανωτέρω προσώπων σύμφωνα με τον ν. 2881/2001, ζήτησε με δημόσια πρόσκληση, απευθυνόμενη σε ναυαγοσωστικές εταιρείες ή άλλους ναυπηγικούς μελετητικούς οίκους και γραφεία, την υποβολή α) μελέτης κόστους απαντήσεως των πάσης φύσεως καυσίμων και πετρελαιοειδών του πλοίου και β) μελέτης κόστους ανεγκύσεως ή απομακρύνσεως του ναυαγίου (βλ. την από 6.2.2008 ανακοίνωση-πρόσκληση). Η αρχικώς ταχθείσα προθεσμία παρετάθη μέχρι 20.4.2008 (βλ. την από 7.3.2008 νεότερη ανακοίνωση-πρόσκληση) και υπεβλήθησαν, κατά τη Διοίκηση, τελικώς οκτώ προτάσεις ημεδαπών και αλλοδαπών οίκων. Στον αποσταλέντα από τη Διοίκηση φάκελο περιλαμβάνονται 6 προσφορές-επιστολές των ενδιαφερόμενων εταιρειών. Η πρώτη υπέβαλε προσφορά μόνο για την «μελέτη ανέλκυσης καταλοίπων και περισυλλογής καυσίμων και όλων των ρυπογόνων στην επιφάνεια της θάλασσας από το εσωτερικό του πλοίου» ύψους 380.000 ευρώ. Άλλη εταιρεία που είχε συμμετάσχει στην επιχείρηση αντιμετώπισης της ρύπανσης πρότεινε τη σύνταξη μελέτης ανέλκυσης έναντι του συμβολικού ποσού του 1 ευρώ. Τρίτη ενδιαφερόμενη εταιρεία ανέφερε ότι «το κόστος (αμοιβή) για τη σύνταξη [μελέτης] κόστους ανέλκυσης απομάκρυνσης του ναυαγίου του “Sea Diamond” αναμένεται να κυμανθεί περίπου στα έξι εκατομμύρια ευρώ (6.000.000 ευρώ). Στην τιμή περιλαμβάνεται η διεξαγωγή in situ έρευνας στο ναυάγιο, ο σχεδιασμός και η προσομοίωση ανέλκυσης, η αξιολόγηση και βελτιστοποίηση του μοντέλου ανέλκυσης καθώς και η εκπόνηση της τελικής μελέτης ανέλκυσης». Τέταρτη εταιρεία ζήτησε πρόσθετα στοιχεία σχετικά με την σύσταση και την μορφολογία του βυθού και των ακτών περιμετρικά του πλοίου, επισημαίνοντας ότι «τόσο η θέση του ναυαγίου όσο και οι συνθήκες που επικρατούν στο βάθος στο οποίο βρίσκεται, καθιστούν πολύ δύσκολο, δαπανηρό και επικίνδυνο το οποιοδήποτε εγχείρημα, συμπεριλαμβανομένης της συλλογής απαραίτητων στοιχείων για την εκπόνηση των μελετών». Πέμπτη εταιρεία ανέφερε ότι, βάσει των στοιχείων που διαθέτει, «το Sea Diamond είναι βυθισμένο στην Καλντέρα με κλίση 16 μοιρών, κείται δε με την πλήρη προς τα κάτω και έχει κλίση 40 μοιρών δεξιά σε βάθος 150 μέτρων... έχει πιθανότητα κυλήσει παρασύροντας ελεύθερα ιζηματογενή πετρώματα... [και] έχει διαρροή λαδιών από τα αριστερά μπροστινά ανοίγματα». Ακολούθως αναφέρει τις εξής «ενδεχόμενες επιλογές» για ανέλκυση του ναυαγίου, «με βάση τις υπάρχουσες εκθέσεις και αναφορές, αλλά και αναμένοντας περαιτέρω αναλύσεις και εκθέσεις κατάδυσης, και αφού γίνει εκτίμηση της κατάστασης και της αντοχής του πλοίου»: Α) Ανέλκυση ναυαγίου και μεταφορά του σε ρηχά νερά από ανυψωτικές φορηγίδες (lifting/puller barges) με κατά προσέγγιση κόστος 25-30 εκατομμύρια δολάρια Αμερικής (η λύση αυτή απαιτεί προηγούμενη ασφάλιση των παραγώγων μόλυνσης-πετρελαιοειδή μέσα στο πλοίο με σφράγιση του ναυαγίου με τη χρήση ενέσιμου

αφρού υψηλής πίεσης -stable cell expanding foam- με επιπλέον κόστος 25-50 εκ. δολάρια Αμερικής), Β) Ανέλκυση ναυαγίου και αποκατάσταση πλευστότητας με διογκούμενο αφρό (stable cell foam) με κατά προσέγγιση κόστος 25-30 εκ. δολάρια Αμερικής (η λύση αυτή απαιτεί προηγούμενη ασφάλιση των παραγώγων μόλυνσης-πετρελαιοειδή μέσα στο πλοίο με σφράγιση του ναυαγίου με τη χρήση ενέσιμου αφρού υψηλής πίεσης -stable cell expanding foam- με επιπλέον κόστος 25-50 εκ. δολάρια Αμερικής), Γ) Καταστροφή του ναυαγίου με υδραυλικά μέσα κοπής, ανέλκυση των τεμαχίων και μεταφορά τους σε σημείο που θα καθοριστεί αρμοδίως, με κατά προσέγγιση κόστος 20-30 εκ. δολάρια Αμερικής (η λύση αυτή απαιτεί προηγούμενη μεταφορά των πετρελαιοειδών από τις δεξαμενές και από τους υπόλοιπους χώρους με τηλεχειριζόμενο από την επιφάνεια τρυπάνι με επιπλέον κόστος 40-60 εκ. δολάρια Αμερικής). Προκειμένου να συμπληρωθούν τα στοιχεία για την εικόνα του ναυαγίου απαιτούνται ειδικότερες αναφορές, ενδεικτικού κόστους 250.000 δολλαρίων Αμερικής, σε σχέση με τα πιθανά σημεία παγίδευσης των πετρελαιοειδών, τα προσβάσιμα σημεία, τρισδιάστατο μοντέλο υπολογιστή, την εναπομείνασα αντοχή και το βάρος του πλοίου, τις διαθέσιμες περιοχές για τη δημιουργία πλευστότητας, την επικινδυνότητα, το εφικτό/κατορθωτό, το χρονικό περιθώριο και τις αποφάσεις, την οργάνωση της επιχείρησης και των πιθανών συνεργατών. Επίσης απαιτείται έκθεση υποβρύχιας παρατήρησης, ενδεικτικού κόστους 2.500.000 δολλαρίων Αμερικής, προκειμένου να επιβεβαιωθούν η σταθερότητα, θέση και κατάσταση του ναυαγίου, οι ενδείξεις και η χαρτογράφηση πιθανών κινδύνων για καταδυτικές/ROV επιχειρήσεις και η αναγνώριση και χαρτογράφηση προσβάσιμων περιοχών. Κατά την εν λόγω εταιρεία, μια προκαταρκτική μελέτη θα δείξει «την εφικτή τεχνική των διαφόρων εναλλακτικών, το απαιτούμενο υλικό και προσωπικό που πρέπει να είναι διαθέσιμο, τη διάρκεια των επιχειρήσεων και την επικινδυνότητα αυτών και το συνολικό κόστος». Έκτη εταιρεία ασχολήθηκε μόνο με την απάντηση των καυσίμων. Ακολούθως, το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας απέστειλε το 608/9.7.2008 έγγραφό του προς τη Σχολή Ναυπηγών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, προκειμένου το τελευταίο να γνωμοδοτήσει αν είναι εφικτή η ανέλκυση ή απομάκρυνση ή με οποιοδήποτε τρόπο εξουδετέρωση του ναυαγίου, επισημαίνοντας ότι κατά την κρίση του οι υποβληθείσες προτάσεις των τεχνικών οίκων δεν είναι απόλυτα διευκρινιστικές στο ζήτημα της ανέλκυσης-απομάκρυνσης του ναυαγίου (βλ. Πόρισμα του Συνηγόρου του Πολίτη του Δεκεμβρίου 2010 στην υπόθεση 3340/2008 με θέμα «Περιβαλλοντικά Ζητήματα από τη βύθιση του K/Z Sea Diamond στον όρμο Καλντέρας Θήρας»). Στο μεταξύ, οι αιτούντες υπέβαλαν την από 11 Οκτωβρίου 2010 αίτηση προς τον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης, τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας καθώς και το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας ζητώντας την - δια της εκδόσεως και εφαρμογής των αναγκαίων διοικητικών πράξεων και με βάση τον νόμο 2881/2001 - άμεση ανέλκυση του ναυαγίου του K/Z "SEA DIAMOND", την εξάλειψη κάθε περιβαλλοντικού κινδύνου για το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον της περιοχής του ναυαγίου και την αποκατάσταση κάθε περιβαλλοντικής ζημίας που προκλήθηκε από το ανωτέρω ναυάγιο και την παρατεταμένη παραμονή του στο βυθό. Η ανωτέρω αίτηση, παρελήφθη από το μεν Λιμενικό Ταμείο Θήρας στις 18.10.2010 (αρ. πρωτ. 646/18.10.2010), από δε τους Υπουργούς Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας ως και από τον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης στις 19.10.2010, όπως προκύπτει από τους σχετικούς αριθμούς πρωτοκόλλου (10001/19.10.2010, 1524/19.10.2010 και 2964/19.10.2010 αντιστοίχως). Επί της ως άνω από 11.10.2010 αιτήσεως έλαβαν απάντηση μόνο από τον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης, ο οποίος με το με αριθμ. πρωτ. 2964/25.10.2010 έγγραφό

του τους γνωστοποίησε ότι το εν λόγω θέμα εκφεύγει των αρμοδιοτήτων του. Ως προς την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος κατά τον κρίσιμο για την υπόθεση χρόνο, η ενδιάμεση έκθεση 4ου έτους του Μαΐου 2011 του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών (ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε.), με τίτλο «Μελέτη των επιπτώσεων της ρύπανσης που προκλήθηκε από το ατύχημα του Κρουαζιερόπλοιου “Sea Diamond” στον όρμο Αθηνιός της νήσου Θήρας», η οποία περιέχει τα αποτελέσματα των μετρήσεων του Δεκεμβρίου 2010, αναφέρει ως γενικό συμπέρασμα τα εξής: «Δεν διαπιστώθηκε μέχρι στιγμής κάποια επιβάρυνση ή ρύπανση στη στήλη του νερού της Καλντέρας ως συνέπεια της διαρροής ρυπογόνων ουσιών από το ναυάγιο, ενώ και οι βιοκοινωνίες των θαλάσσιων οργανισμών παραμένουν υγιέστατες». Επίσης η τελική έκθεση 4ου έτους του ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. του Ιουλίου 2011 (περίοδος μετρήσεων Νοέμβριος 2010-Μάιος 2011) αναφέρει ότι «οι επιπτώσεις από το ναυάγιο στο θαλάσσιο οικοσύστημα της περιοχής είναι σε γενικές γραμμές αμελητέες. Παρόλο που το ρυπογόνο κρουαζιερόπλοιο περιέχει ρυπογόνα φορτία, τα οποία έστω και με αργούς ρυθμούς απελευθερώνονται στο θαλάσσιο περιβάλλον, τα αποτελέσματα των μετρήσεων δείχνουν ότι μέχρι στιγμής δεν έχει επηρεαστεί η ποιότητά του. Οι συγκεντρώσεις όλων των ρυπογόνων στοιχείων στο θαλασσινό νερό και στα ιζήματα παραμένουν μικρές και φυσιολογικές ενώ και οι βιοκοινωνίες των θαλάσσιων οργανισμών παραμένουν υγιέστατες. Η συνεχιζόμενη μικρή διαφυγή πετρελαιοειδών φαίνεται ότι αντιμετωπίζεται σωστά και δεν επηρεάζει τη θαλάσσια περιοχή εκτός των ορίων του φράγματος που είναι τοποθετημένο στο σημείο του ναυαγίου. Παρόλα αυτά, από τη μελέτη της βιοσυσσώρευσης σε θαλάσσιους οργανισμούς (μύδια) προκύπτουν κάποιες ενδείξεις επιβάρυνσης τόσο σε κάποια βαρέα μέταλλα (κυρίως Fe και κατά δεύτερο λόγο Mn, Zn) όσο και σε πετρελαιοειδή που θα μπορούσαν να συσχετιστούν και με το ναυάγιο. Επομένως, και εφόσον το βυθισμένο πλοίο παραμένει στην περιοχή, επιβάλλεται η συνέχιση των μετρήσεων μέχρις ότου διαπιστωθεί με ασφάλεια ότι δεν υπάρχει κίνδυνος περαιτέρω ρύπανσης». Ωστόσο, σύμφωνα με τη μελέτη, με τίτλο «Ποιοτικός και ποσοτικός χαρακτηρισμός των επικίνδυνων και τοξικών ουσιών του ναυαγίου του “Sea Diamond” - Περιβαλλοντικές επιπτώσεις παρούσες και μελλοντικές», που εκδόθηκε τον Φεβρουάριο 2011, για λογαριασμό της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου το Τμήμα Μηχανικών Περιβάλλοντος, Εργαστήριο Διαχείρισης Τοξικών και Επικίνδυνων Αποβλήτων του Πολυτεχνείου Κρήτης, στο ναυάγιο υπάρχουν σημαντικές ποσότητες επικινδύνων και τοξικών ουσιών. Η μελέτη αυτή αναφέρει, μεταξύ άλλων, ότι η διάβρωση των μεταλλικών μερών του ναυαγίου είναι σίγουρο ότι έχει ξεκινήσει και θα συνεχισθεί, ενώ η συνακόλουθη αποδέσμευση πληθώρας μετάλλων στο περιβάλλον είναι μια βραδεία διαδικασία. Το γεγονός, όμως, αυτό δεν αποκλείει την κατά προσέγγιση προσομοίωσή της, σύμφωνα με την οποία ο πιθανός χρόνος κατάρρευσης του κελύφους του σκάφους από τη διάβρωση, ο οποίος τοποθετείται μετά την πάροδο 40-70 ετών, δύναται να επιφέρει την ανεξέλεγκτη απελευθέρωση των εναπομενουσών ποσοτήτων πετρελαιοειδών και βαρέων πετρελαίων, τα οποία εκτιμώνται σε >300 m³. Εξάλλου, σημειακή διάβρωση δεν αποκλείεται σε συντομότερο χρονικό διάστημα, η οποία αναμένεται να είναι βλαπτική σε περίπτωση που θα αφορά σημεία, στα οποία ευρίσκονται εγκλωβισμένα πετρελαιοειδή και βαρέα έλαια. Επίσης, προβλέπεται ότι, λόγω της διάβρωσης, τα επόμενα 20 έτη θα απελευθερωθούν περίπου 4.500 kg ιόντων σιδήρου και περίπου 60-80 kg ψευδάργυρου, αλλά και μερικές δεκάδες kg χαλκού. Οι ως άνω κίνδυνοι θα αυξηθούν και η κατάσταση θα επιδεινωθεί, σύμφωνα με την ως άνω μελέτη, σε περίπτωση ολίσθησης του ναυαγίου. Όσον αφορά στην απελευθέρωση των πετρελαιοειδών που έχουν απομείνει στο ναυάγιο, επισημαίνεται ότι εκτίμηση των επιπτώσεων υπολογίστηκε με ρυθμούς απελευθέρωσης

ιδιαίτερα χαμηλούς (30 λίτρα/ημέρα και 60 λίτρα/ημέρα), υπολογισμός που είναι ευνοϊκός σε σχέση με τα πραγματικά δεδομένα. Βάσει του υπολογισμού αυτού προκύπτει ότι μέρος των αναδύμενων ποσοτήτων δεν συγκεντρώνεται στο αντιρρυπαντικό φράγμα, αλλά διαφεύγει, το φαινόμενο δε αυτό οξύνεται στην περίπτωση μεγαλύτερης έντασης ρευμάτων και ισχυρών ανέμων. Οι συγκεντρώσεις που ανιχνεύτηκαν στη θαλάσσια στήλη της περιοχής είναι βέβαιο, κατόπιν των ανωτέρω, ότι οφείλονται στο ναυάγιο, δεδομένου ότι αποτελεί τη μοναδική πηγή πετρελαϊκής ρύπανσης στην περιοχή. Αντιθέτως, τα θαλάσσια επιφανειακά ιζήματα του βυθού της περιοχής ανατολικά του ναυαγίου δεν παρουσίασαν σημαντική επιβάρυνση με πετρελαϊκούς και οργανικούς ρύπους. Από τα πισωδη δείγματα στα εσωτερικά και εξωτερικά τοιχία του φράγματος, τα οποία παρουσιάζουν εξαιρετικά υψηλές συγκεντρώσεις, προκύπτει ότι ποσότητες πετρελαιοειδών εξακολουθούν και αναδύονται με συνεχείς ρυθμούς ακόμη και τέσσερα έτη μετά το ναυάγιο, παρουσιάζοντας μάλιστα αυξητικές τάσεις. Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι, σε περίπτωση ολίσθησης του ναυαγίου σε μεγαλύτερα βάθη, πέραν του ότι η αναγκαία ανέλκυση θα καταστεί δυσκολότερη, ίσως και ανέφικτη, θα αυξήσει ακόμη περισσότερο τη διαρροή των πετρελαιοειδών, τυχόν δε αποκοπή του σκάφους σε δύο τμήματα θα επιφέρει έντονες διαρροές με μεγάλες ζημιές στην αλιεία και στον τουρισμό της περιοχής. Οι συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος θα είναι ορατές μετά 10 - 20 έτη. Εξάλλου, ο κόλπος της Καλντέρας είναι πολύ κλειστός και τα ασθενή θαλάσσια ρεύματα που επικρατούν δεν ευνοούν τη διασπορά των ρύπων και τον «αυτοκαθαρισμό» της περιοχής. Κατά την εν λόγω μελέτη «στον οικολογικό αντίκτυπο... στην Καλντέρα προσδίδεται μοναδικότητα, καθότι μέχρι τώρα δεν έχει βυθιστεί ξανά σε ένα κλειστό κόλπο και σε σχετικά μικρό βάθος ένα κρουαζιερόπλοιο με ένα τόσο πολυποίκιλο μείγμα επικίνδυνων ουσιών». Στην περιοχή, επομένως, αυτή το πετρέλαιο και μόνο αρκεί, και σε μικρές ακόμη ποσότητες, να προκαλέσει σειρά αρνητικών επιπτώσεων στους υδρόβιους, κυρίως, οργανισμούς της περιοχής. Τέλος, επισημαίνεται ότι δεν υφίσταται, μέχρι στιγμής, κίνδυνος για την υφιστάμενη μονάδα αφαλάτωσης στην Οία, «μπορεί όμως να προκύψει εφόσον η μέχρι στιγμής...κατάσταση τείνει προς τις χειρότερες εκδοχές της εντονότερης διαρροής και αποδέσμευσης ρύπων από το ναυάγιο». Σε σχέση με τον εντοπισμό βαρέων μετάλλων σε ζώντες οργανισμούς, επισημαίνεται ότι οι συγκεντρώσεις καδμίου στα δείγματα ψαριών είναι συγκρίσιμες ή χαμηλότερες από τη βιβλιογραφία, υπερβαίνουν, ωστόσο, τα επιτρεπτά όρια του κανονισμού 1881/2006/EK (EE L 364, σ. 5) στη συντριπτική πλειοψηφία (>90%) των στρειδιών, αν και τα δείγματα αλιεύθηκαν από το σχοινί συγκράτησης του αντιρρυπαντικού φράγματος του ναυαγίου. «Αδικοιολογήτως λίαν υψηλές» είναι και οι συγκεντρώσεις μολύβδου στα μύδια. Παραπλήσια πορίσματα εξάγονται και για τον ψευδάργυρο, ιδίως στα στρείδια αλλά και στα ψάρια, με την εξαίρεση των *M. merluccius*. Επισημαίνεται, μάλιστα, ότι η μακροχρόνια κατανάλωση συγκεκριμένων ειδών ψαριών και οστρακοειδών από την επίμαχη περιοχή ενδέχεται να προκαλέσει τοξικές ή καρκινογενείς επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία, στο μέτρο που εμφανίζονται συγκεντρώσεις υδράργυρου μεγαλύτερες από τις προτεινόμενες επιτρεπτές από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας. Εν κατακλείδι, παρατηρείται ότι «η έκθεση των θαλάσσιων οργανισμών της περιοχής σε βαρέα μέταλλα είναι πρόδηλη, σε σημείο που να δύναται να προκληθεί ανησυχία». Καταλήγει, τέλος, στο συμπέρασμα ότι «το ναυάγιο του Sea Diamond θα πρέπει να ανελκυσθεί και απομακρυνθεί από την περιοχή της Καλντέρας ή με οποιονδήποτε τρόπο να εξουδετερωθεί. Η επιβάρυνση που έχει επιφέρει στην περιοχή είναι σαφής και μοναδικός τρόπος αποτροπής της συνέχισής της αποτελεί η απομάκρυνση του. Κάθε άλλη καθυστέρηση ή ενέργεια θα έχει ως αποτέλεσμα την οικολογική και όχι μόνο καταστροφή της

Καλντέρας». Μετά την άσκηση της υπό κρίση αιτήσεως ακυρώσεως (15.3.2011), το ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. συνέχισε τη μελέτη των επιπτώσεων της ρύπανσης που προκλήθηκε από το ναυάγιο και δεν διαφοροποιήθηκε ως προς το γενικό συμπέρασμα των ερευνών του (βλ. τελικές εκθέσεις 5ου και 6ου έτους), όπως είχε αποτυπωθεί στην τελική έκθεση του 4ου έτους. Ωστόσο, από τα αποτελέσματα μετρήσεων του Φεβρουαρίου 2015 προκύπτει αυξημένη τιμή μολύβδου που βρέθηκε σε ένα μόνο δείγμα επιφανειακού ιζήματος το οποίο «δεν μπορεί να συσχετιστεί με ασφάλεια με συγκεκριμένη πηγή ρύπανσης και χρειάζεται περαιτέρω διερεύνηση», ενώ από τα αποτελέσματα μετρήσεων του Μαΐου 2016 προέκυψε μεγάλη τιμή καδμίου που ανιχνεύθηκε στα δίθυρα που συλλέχθηκαν από το αντιρρυπαντικό φράγμα η οποία «θα πρέπει να διερευνηθεί περισσότερο για να διαπιστωθεί αν σχετίζεται με το ναυάγιο ή με άλλη τοπική πηγή ρύπανσης...». Το δε εργαστήριο διαχείρισης τοξικών και επικινδύνων αποβλήτων της Σχολής Μηχανικών Περιβάλλοντος του Πολυτεχνείου Κρήτης το 2016 παρουσίασε τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα-συμπεράσματα της μελέτης του και κατέληξε στα εξής: «το ναυάγιο του Sea Diamond αποτελεί μία σημαντική περιβαλλοντική απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον της Καλντέρας της Σαντορίνης. Η απειλή αυτή, υπό συνθήκες, δύναται να οδηγήσει σε οικολογική καταστροφή. Τα αποτελέσματα των δειγματοληπτικών ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν στη θαλάσσια στήλη, στα ιζήματα της περιοχής, αλλά και στους βενθικούς βρώσιμους ιστούς που αλιεύθηκαν από τη γειτνιάζουσα περιοχή του ναυαγίου, σε συνδυασμό με όλες τις παρατηρήσεις από το πεδίο όλο αυτό το διάστημα της μελέτης, καταδεικνύουν την άμεση ανάγκη λήψης μέτρων με σκοπό τη συνεχή παρακολούθηση, τον ακριβή έλεγχο του επιπέδου ρύπανσης της περιοχής και τελικά την όσο το δυνατό πιο σύντομα απομάκρυνση του κουφαριού του πλοίου από την Καλντέρα. Πιο συγκεκριμένα, για όσο το ναυάγιο θα κείται ακόμα στο βυθό, η διάβρωση των μεταλλικών μερών του ναυαγίου, όπως έχει ήδη αποδειχθεί από τις μέχρι τώρα μελέτες του Πολυτεχνείου Κρήτης (2009-2016) είναι σίγουρο ότι έχει ξεκινήσει και θα συνεχιστεί με εντονότερο ρυθμό... Σε κάθε περίπτωση οι εναπομένουσες στο ναυάγιο ποσότητες πετρελαιοειδών και βαρέων ελαίων θα διαρρεύσουν ανεξέλεγκτα στο θαλάσσιο περιβάλλον ενώ η διάβρωση και συνακόλουθη αποδέσμευση τοξικών μετάλλων σε αυτό θα καταστεί εντονότερη». Ως προς την διαδικασία ανέλκυσης του ναυαγίου, την 30.1.2013 το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας απηύθυνε νέα πρόσκληση ανέλκυσης (έγγραφο 139/30.1.2013) προς την πλοιοκτήτρια εταιρεία, τη διαχειρίστρια αυτής στην Ελλάδα και τον οικείο αλληλοασφαλιστικό Οργανισμό. Ειδικότερα, επικαλούμενο την μελέτη του Φεβρουαρίου 2011 του Πολυτεχνείου Κρήτης, διαπίστωσε ότι το ανωτέρω πλοίο από της βυθίσεως του προσβάλλει σοβαρά το περιβάλλον και ότι εκ της συνεχιζόμενης παραμονής του στο βυθό επαπειλείται ανά πάσα στιγμή μείζων και ανυπολόγιστη περιβαλλοντική ζημία, κάλεσε τις ως άνω εταιρίες να προβούν εντός δύο μηνών στην ανέλκυση του ναυαγίου και την απομάκρυνσή του εκτός της ζώνης λιμένος. Σε διαφορετική περίπτωση δήλωσε ότι θα προβεί το ίδιο στην ανέλκυση του ναυαγίου και ότι οι σχετικές δαπάνες θα καταλογιστούν σε βάρος τους. Επισήμανε δε ότι η ανέλκυση του ανωτέρω ναυαγίου είναι εφικτή, όπως προκύπτει από το ενδιαφέρον που επέδειξαν δύο εταιρείες ανελκύσεων κατά την κινηθείσα το 2008 διαδικασία. Ακολουθώντας με την 1000.0/39767/11.5.2016 πράξη του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής συνεστήθη ομάδα εργασίας με σκοπό να συνδράμει το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας, μεταξύ άλλων, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων του για την ανέλκυση, απομάκρυνση ή εξουδετέρωση του ναυαγίου σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2881/2001, καθώς και την επίλυση οικονομικής φύσεως ζητημάτων που αφορούν στην ανέλκυση του ναυαγίου. Στο μεταξύ, ο Δήμος Θήρας, στην εποπτεία του οποίου υπόκειται το Δημοτικό

Λιμενικό Ταμείο Θήρας, άσκησε αγωγή, με την οποία ζήτησε να υποχρεωθούν οι κατά τον νόμο υπόχρεοι ιδιώτες στην ανέλκυση του ναυαγίου. Η αγωγή αυτή έγινε δεκτή με την κηρυχθείσα προσωρινώς εκτελεστή 464/2014 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, με την οποία τρεις εκ των εναγομένων εταιρειών (πλοιοκτήτρια, διαχειρίστρια και εφοπλίστρια) διατάχθηκαν να προβούν, με δικές τους ενέργειες, στην ανέλκυση του ναυαγίου. Κατά της, ως άνω αποφάσεως, τα ηττηθέντα εναγόμενα πρόσωπα άσκησαν την από 6.3.2014 έφεσή τους ενώπιον του Εφετείου Πειραιώς, το οποίο εξέδωσε την 51/2017 μη οριστική του απόφαση, με την οποία διατάχθηκε πραγματογνωμοσύνη από δύο καθηγητές της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ και δύο καθηγητές της Σχολής Χημικών Μηχανικών του ΕΜΠ. Σύμφωνα με το διατακτικό της απόφασης: α) Οι μεν δύο πρώτοι θα διατυπώσουν την επιστημονική τους άποψη περί του εάν είναι πρακτικά δυνατή η ανέλκυση του βυθισθέντος Κ/Ζ «SEA DIAMOND». Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο ερώτημα πρέπει να διατυπώσουν την επιστημονική τους άποψη για την προτεινόμενη μέθοδο ανελκύσεως και τον λόγο προκρίσεώς της έναντι, πιθανόν υπάρχουσών, άλλων μεθόδων καθώς επίσης και για τους κινδύνους και τις παντός είδους συνέπειες της προτεινόμενης μεθόδου στο ανθρώπινο δυναμικό που θα κληθεί να συμμετάσχει στο εγχείρημα όπως και στο φυσικό περιβάλλον. Τέλος, πρέπει να προσδιορίσουν, έστω κατά προσέγγιση, το κόστος σε ευρώ του εγχειρήματος και της χρονικής εκτάσεώς του. β) Οι λοιποί δύο πραγματογνώμονες θα διατυπώσουν την επιστημονική τους άποψη περί του εάν το βυθισθέν Κ/Ζ «SEA DIAMOND» αποτελεί εστία εκπομπής ρυπογόνων και επιβλαβών για το ανθρώπινο και φυσικό περιβάλλον της περιοχής ουσιών και ποίων. Σε περίπτωση καταφατικής ή εν μέρει καταφατικής απαντήσεως στο προηγούμενο ερώτημα πρέπει να διατυπώσουν την επιστημονική τους άποψη για τη χρονική έκταση στο μέλλον των επιβλαβών εκπομπών από το πλοίο και για το χρονικό σημείο κατά το οποίο το «σώμα» του πλοίου θα καταστεί αδρανές. Τέλος, πρέπει να διατυπώσουν την επιστημονική τους άποψη περί του κατά πόσο είναι δυνατή και με ποιές μεθόδους της επιστήμης η αντιμετώπιση των επιβλαβών εκπομπών του βυθισθέντος πλοίου σε περίπτωση βέβαια που η απάντησή τους στο πρώτο ερώτημα είναι καταφατική ή εν μέρει καταφατική.

6. Επειδή, κατά την έννοια του άρθρου 45 παρ. 4 του π.δ. 18/1989, εκτελεστή παράλειψη οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας της Διοικήσεως προσβλητή με αίτηση ακυρώσεως συντελείται, εφόσον δεν ορίζεται άλλη ειδική προθεσμία από το νόμο, με την πάροδο τριμήνου από την υποβολή της σχετικής αιτήσεως του ενδιαφερομένου συνοδευομένης από τα απαραίτητα δικαιολογητικά (ΣτΕ 3573/2003 7μ., 4531/2009, 812/2013, 1723/2016 7μ.). Κρίσιμο δε νομοθετικό καθεστώς για τη νομιμότητα της παραλείψεως, εφόσον ο νόμος δεν ορίζει διαφορετικά, είναι αυτό που ισχύει κατά τον χρόνο συντελέσεως της παραλείψεως, δηλαδή κατά τον χρόνο λήξεως της προβλεπόμενης στο νόμο γενικής ή ειδικής προθεσμίας για την πραγματοποίηση της οφειλόμενης ενέργειας (ΣτΕ 348/1955 Ολομ., 1980/2005 Ολομ., 1211/2007 Ολομ., 913/2005, 4526/2012, 1979, 4680/2013, 1723/2016 7μ.). Περαιτέρω, και κατά γενική αρχή του δικαίου, η νομιμότητα της προσβαλλόμενης παράλειψης κρίνεται με βάση το πραγματικό καθεστώς του χρόνου εκδήλωσής της. Συνεπώς, πραγματικά περιστατικά μεταγενέστερα του χρόνου εκδήλωσης της προσβαλλόμενης παράλειψης δεν λαμβάνονται κατ' αρχήν υπόψη (ΣτΕ 1980-1984/2005 Ολομ., 3109/2007, 3388/2011 επταμ., 3536/2015 κ.ά.).

7. Επειδή, όπως προκύπτει από το περιεχόμενο της από 11 Οκτωβρίου 2010 επίμαχης αίτησης προς τη Διοίκηση, οι αιτούντες επικαλέστηκαν αποκλειστικά τις διατάξεις του ν. 2881/2001,

προκειμένου να θεμελιώσουν το αίτημά τους για άμεση ανέλκυση του ναυαγίου του Κ/Ζ «SEA DIAMOND» και την παράλειψη οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας εκ μέρους της Διοικήσεως. Ως πραγματική δε βάση για τη θεμελίωση του αιτήματός τους προέβαλαν μόνο πραγματικά περιστατικά σχετικά με την καθυστέρηση ανελκυσέως του ναυαγίου. Και ναι μεν ζήτησαν και «την εξάλειψη κάθε περιβαλλοντικού κινδύνου για το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον της περιοχής του ναυαγίου και την αποκατάσταση κάθε περιβαλλοντικής ζημίας που προκλήθηκε από το ανωτέρω ναυάγιο και την παρατεταμένη παραμονή του στο βυθό», ωστόσο για τα αιτήματα αυτά δεν προβλήθηκε αυτοτελής νομική και πραγματική βάση, αλλά αυτά διατυπώθηκαν ως παρεπόμενα του βασικού αιτήματος περί ανελκυσέως του επίμαχου ναυαγίου. Περαιτέρω, και στο δικόγραφο της υπό κρίση αιτήσεως ακυρώσεως, οι αιτούντες επικαλέστηκαν τις διατάξεις του ν. 2881/2001 και πραγματικά περιστατικά σε σχέση με την καθυστέρηση ανελκυσέως του ναυαγίου. Η δε μνεία του δικογράφου της αιτήσεως ακυρώσεως στις διατάξεις του π.δ. 55/1998 «Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος» (Α' 58) έγινε προς στήριξη του αιτήματος περί ανελκυσέως του ναυαγίου, οι αιτούντες δε δεν προέβαλαν αυτοτελείς πραγματικούς ισχυρισμούς σχετικά με την εκ μέρους της Διοίκησης παράλειψη λήψεως μέτρων για την αποτροπή της απορρίψεως ουσιών από το ναυάγιο στη θάλασσα. Ως εκ τούτου, αντικείμενο της υπό κρίση διαφοράς είναι αποκλειστικώς η παράλειψη οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας της Διοικήσεως να προβεί, δια της εκδόσεως και εφαρμογής των αναγκαίων διοικητικών πράξεων και με βάση τον ν. 2881/2001, στην ανέλκυση του ναυαγίου του Κ/Ζ «SEA DIAMOND». Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από το γεγονός ότι η από 11 Οκτωβρίου 2010 αίτηση προς τη Διοίκηση συνοδεύεται από «επιστημονική νομική μελέτη» με τίτλο «Πρόληψη και Αποκατάσταση της Περιβαλλοντικής Ζημίας εκ Ναυαγίων» στην οποία γίνεται, αφηρημένως, επίκληση και ανάλυση πληθώρας νομικών διατάξεων, ασυνδέτως προς το συγκεκριμένο ναυάγιο. Συνεπώς, ανεξαρτήτως αν μπορεί να γίνει επίκληση, ως προς τις ουσιαστικές και χρονικές προϋποθέσεις εφαρμογής τους, άλλων νομικών βάσεων για τη θεμελίωση της υπό κρίση παράλειψης οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας, απαραδέκτως επιχειρείται διεύρυνση του αντικειμένου της δίκης α) με το 736/30.8.2013 δικόγραφο προσθέτων λόγων με το οποίο προβάλλεται το πρώτον ότι το ναυάγιο έχει τον χαρακτήρα αποβλήτου και ότι συντρέχει παράβαση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τις διατάξεις αφενός των άρθρων 13 και 36 παρ. 1 της οδηγίας 2008/98 (ΕΕ L 312) και αφετέρου του μετά τον κρίσιμο για την υπόθεση χρόνο εκδοθέντος ν. 4042/2012 (Α' 24) , β) με το από 6.6.2013 υπόμνημα με το οποίο οι αιτούντες επικαλούνται παράβαση του ν. 3199/2003 (Α' 280) για την προστασία και διαχείριση των υδάτων, λόγω της μη λήψεως των προβλεπόμενων από τον νόμο αυτόν μέτρων από το Υ.Π.Ε.Κ.Α. και την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (στην οποία δεν είχε, μάλιστα, υποβληθεί η επίδικη από 11.10.2010 αίτηση των αιτούντων) για την εξάλειψη των περιβαλλοντικών κινδύνων για το παράκτιο περιβάλλον της περιοχής του ναυαγίου και γ) με το από 31.12.2013 υπόμνημα με το οποίο οι αιτούντες επικαλούνται παράβαση του π.δ. 55/1998 λόγω των ανεπαρκών τεχνικών μέτρων απορρύπανσης της περιοχής.

8. Επειδή, η προσβαλλόμενη παράλειψη απορρέει, κατά τα ανωτέρω, από την εφαρμογή του ν. 2881/2001, ο οποίος, κατά την εισηγητική του έκθεση και τις λοιπές προπαρασκευαστικές πράξεις, αποσκοπεί να εκκαθαρίσει τις θαλάσσιες περιοχές από ναυάγια επικίνδυνα προεχόντως για τα θαλάσσια οικοσυστήματα, δευτερευόντως δε για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Συνεπώς, η εκδίκαση της υπό κρίση αίτησης ακυρώσεως υπάγεται στην αρμοδιότητα του Ε' Τμήματος του

Συμβουλίου της Επικρατείας, σύμφωνα με το άρθρο 5 του π.δ. 361/2001 (Α' 244) [πρβλ. ΣτΕ 1647/2011).

9. Επειδή, μεταξύ των σκοπών του πρώτου εκ των αιτούντων Σωματείου περιλαμβάνεται η «προστασία του φυσικού περιβάλλοντος της Σαντορίνης και ειδικότερα, η αποτροπή της υποβάθμισης αυτού από..., τη ρύπανση, τις μολύνσεις, και κάθε είδους οχλήσεις ή αλλοιώσεις του άγριου φυσικού τοπίου του», καθώς και η «...η ανάπτυξη δραστηριότητας για την προστασία του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος με στόχο μια υψηλή ποιότητα ζωής για κατοίκους και επισκέπτες της Σαντορίνης» (άρθρο 2 του προσκομισθέντος στο Δικαστήριο καταστατικού του). Επίσης, οι πέμπτος, έκτος, έβδομος και όγδοος εκ των αιτούντων είναι μόνιμοι κάτοικοι Θήρας, όπως προκύπτει από τις προσκομισθείσες βεβαιώσεις του Δημάρχου Θήρας. Με τα δεδομένα αυτά, με έννομο συμφέρον ασκούν την υπό κρίση αίτηση, εφόσον επικαλούνται κινδύνους για το περιβάλλον της περιοχής από την μη ανέλκυση του ναυαγίου, ομοδικούν δε παραδεκτώς, προβάλλοντας κοινούς λόγους ακυρώσεως.

10. Επειδή, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, η επίδικη αίτηση των αιτούντων προς τη Διοίκηση υποβλήθηκε στο Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας την 18.10.2010 (αρ. πρωτ. 646/18.10.2010), στους δε Υπουργούς Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας καθώς και στον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης την 19.10.2010, όπως προκύπτει από τους σχετικούς αριθμούς πρωτοκόλλου (10001/19.10.2010, 1524/19.10.2010 και 2964/19.10.2010 αντιστοίχως). Συνεπώς, υπό τα ανωτέρω δεδομένα, την 19.1.2011 και την 20.1.2011 εκδηλώθηκαν οι προσβαλλόμενες παραλείψεις και, επομένως, εμπροθέσμως ασκήθηκε κατ' αυτών η κρινόμενη αίτηση που κατατέθηκε την 15.3.2011.

11. Επειδή, όπως προκύπτει από την Υ141/9.12.2009 απόφαση του Πρωθυπουργού περί ανάθεσης αρμοδιοτήτων στον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης (Β' 2430), ο εν λόγω Αντιπρόεδρος δεν είχε αρμοδιότητα σε σχέση με την ανέλκυση ναυαγίων κατά τις διατάξεις του ν. 2881/2001. Ομοίως, τα ζητήματα αυτά δεν περιλαμβάνονται στις αρμοδιότητες του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής ούτε του Υπουργού Οικονομικών (βλ. κατωτέρω σκέψη 12) Ως εκ τούτου, απαραδέκτως προσβάλλεται η σιωπηρά άρνηση αυτών να προβούν στην ανέλκυση του ναυαγίου του K/Z Sea Diamond.

12. Επειδή, στην κατά τα άρθρα 24 παρ. 1 του Συντάγματος και 191 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 202/7.6.2016, σ. 1 επ.) [πρώην άρθρο 174 ΣυνΕΚ] έννοια του φυσικού περιβάλλοντος περιλαμβάνεται και το θαλάσσιο περιβάλλον, για την προστασία του οποίου μερίμνησε και ο κοινός νομοθέτης, συμμορφούμενος στην συνταγματική επιταγή του άρθρου 24, καταρχάς, διά του ν. 1650/1986 (Α' 160). Συγκεκριμένα, στο άρθρο 1 παρ. 3 περ. ε' ορίζεται ότι επιδιώκεται «η προστασία των ακτών των θαλασσών,... του βυθού αυτών... ως φυσικών πόρων, ως στοιχείων οικοσυστημάτων και ως στοιχείων του τοπίου». Έχοντας δε επίγνωση των κινδύνων που προκαλούνται από την παραμονή ναυαγίων στη θάλασσα, ο κοινός νομοθέτης, ήδη με τον ν. Τ'Β'/1856 «περί ναυαγίων και ναυαγιαίρέσεων» (ΦΕΚ 71) θεώρησε ότι τα ζητήματα που ανακύπτουν σε σχέση με τη διαχείριση των ναυαγίων και τις ναυαγιαίρέσεις ήταν εντόνου κρατικού ενδιαφέροντος [βλ. στη συνέχεια τον α.ν. 464/1945 «περί ανελκύσεως και διαλύσεως ναυαγίων» (Α' 181), το άρθρο 146 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ/τος 187/1973 (Α' 261), την 8171/14.10.1976 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας «[π]ερί τηρητέας διαδικασίας ανελκύσεως ναυαγίων μερίμνη

Λιμενικής Αρχής και εις βάρος του Εφοπλιστού, δι' ά ούτος δεν συνεμορφώθη εντός ταχθείσης προθεσμίας υπό της Αρχής» (Β' 1560)]. Ο ισχύων, κατά τον κρίσιμο χρόνο (19.1.2011 και 20.1.2011 οπότε παρήλθε άπρακτο τρίμηνο από την επίδοση της από 10.10.2010 αίτησης προς το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας και τον Υπουργό Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας) της εκδηλώσεως της προσβαλλόμενης παραλείψεως, ν. 2881/2001 «Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις» (Α' 16) ορίζει τα εξής: «Άρθρο 1 Εννοιολογικοί προσδιορισμοί. 1. Πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα, νηολογημένο ή όχι, αποτελεί ναυάγιο, αν παύσει να έχει πλευστότητα και παραμένει, ολόκληρο ή κατά μέρος, υπό την επιφάνεια της θάλασσας... Ναυάγιο αποτελεί και το φορτίο πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος ή το τμήμα ή παράρτημα πλοίου, πλωτού ναυπηγήματος ή κατασκευής, που παραμένει, ολόκληρο ή κατά μέρος, υπό την επιφάνεια της θάλασσας. 2. Με τον όρο "Οργανισμός" στις επόμενες διατάξεις νοείται το κατά περίπτωση αρμόδιο νομικό πρόσωπο του δημόσιου τομέα ή η δημόσια υπηρεσία, που ασκεί τη διοίκηση και διαχείριση λιμένα, διώρυγας ή διαύλου. Άρθρο 2 Ναυάγια σε λιμένες, διώρυγες, διαύλους. 1. Ο κύριος ναυαγίου, το οποίο αποτελεί κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα σε περιοχή λιμένα, σε διώρυγα ή σε διάυλο ή παρεμποδίζει την προσόρμιση, την αγκυροβολία, την παραβολή, τη χρήση των κρηπιδωμάτων και γενικά τη λειτουργία τους ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, υποχρεούται να το ανελκύσει και απομακρύνει εκτός λιμένα, διώρυγας ή διαύλου, όπως έχει ή κατά τμήματα ή, αν επιβάλλεται από τις περιστάσεις, να το μετατοπίσει ή καταστρέψει ή με οποιονδήποτε τρόπο εξουδετερώσει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. 2. Ο Οργανισμός προσκαλεί εγγράφως τον κύριο να προβεί στις αναγκαίες κατά την προηγούμενη παράγραφο ενέργειες, για να εξαλειφθεί κάθε κίνδυνος και να αποτραπεί κάθε δυσμενής συνέπεια από την ύπαρξη του ναυαγίου, ορίζοντας εύλογη κατά περίπτωση προθεσμία, που δεν μπορεί να υπερβεί τους τρεις (3) μήνες και δηλώνοντας συγχρόνως ότι σε διαφορετική περίπτωση θα προβεί στις ενέργειες αυτές με ευθύνη και με δαπάνες του κυρίου, οι οποίες σε περίπτωση μη άμεσης καταβολής, καταλογίζονται σε βάρος του και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί είσπραξης δημοσίων εσόδων. Η προθεσμία μπορεί να παραταθεί μέχρι δύο (2) μήνες ακόμα. Όταν ο κύριος έχει ήδη αρχίσει να προβαίνει σε εμφανείς πράξεις για την απομάκρυνση του ναυαγίου και συντρέχουν εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορεί να χορηγηθεί επιπλέον παράταση από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι προθεσμίες δεσμεύουν και κάθε διάδοχο του κυρίου μετά την επίδοση ή δημοσίευση της πρόσκλησης. 3. Η πρόσκληση επιδίδεται από δικαστικό επιμελητή, στον κύριο ή στον αντιπρόσωπό του, στους δανειστές, που αναγράφονται στο ναυτικό υποθηκολόγιο ή στο βιβλίο κατασχέσεων του λιμένα νηολόγησης και, αν πρόκειται για ναυάγιο αλλοδαπού πλοίου, στους δανειστές, που αναγράφονται στο βιβλίο της Λιμενικής Αρχής του λιμένα, όπου βρίσκεται το ναυάγιο. ... 4. Αν ο κύριος δεν εκπληρώσει την υποχρέωσή του, ο Οργανισμός μπορεί, ως νόμιμος εντολοδόχος του, να εκτελέσει τις πράξεις που αναγράφονται στην πρόσκληση είτε με ίδια αυτού μέσα και προσωπικό είτε με ανάθεση των σχετικών εργασιών σε τρίτο. 5. Αν η εκτέλεση των πράξεων αυτών από τον Οργανισμό κρίνεται, λόγω των ειδικών συνθηκών της συγκεκριμένης περίπτωσης, αδύνατη ή απρόσφορη ή ασύμφορη, ο Οργανισμός μπορεί να εκποιήσει το ναυάγιο ή τμήματα αυτού, με ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό. Ο πλειοδότης υποχρεούται να ανελκύσει και απομακρύνει το ναυάγιο μέσα στην οριζόμενη στη διακήρυξη προθεσμία. Από την κατακύρωση και την καταβολή του τιμήματος, ο πλειοδότης θεωρείται ότι παραλαμβάνει το ναυάγιο, αποκτά την κυριότητά του ελεύθερη από κάθε δικαίωμα τρίτου και μπορεί, αν συντρέχει λόγος, να ζητήσει την καταχώριση περίληψης της κατακυρωτικής έκθεσης ή τη διαγραφή από το νηολόγιο. Για την καταχώριση ή τη διαγραφή δεν απαιτείται

βεβαίωση του άρθρου 19 παρ. 1 του Ν. 27/1975 (ΦΕΚ 77 Α΄) και το πιστοποιητικό του άρθρου 88 παρ. 5 του Κ.Ν. 792/1978 (ΦΕΚ 220 Α΄), όπως ερμηνεύτηκε αυθεντικά από το άρθρο 1 παρ. 6 του Ν. 1711/ 1987 (ΦΕΚ 109 Α΄). Η κυριότητα του πλειοδότη τελεί υπό τη διαλυτική αίρεση της μη εμπρόθεσμης ανέλκυσης και απομάκρυνσης του ναυαγίου. Η ανέλκυση και απομάκρυνση του ναυαγίου πιστοποιείται από τον Οργανισμό.... 6.... 7.... 8. Ο κύριος, ο δανειστής που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 και όποιος έχει έννομο συμφέρον για το ναυάγιο, δικαιούται να δηλώσει σε οποιοδήποτε στάδιο των ανωτέρω διαδικασιών και μέχρι την κατακύρωση, ότι αναλαμβάνει να εκτελέσει ό,τι ορίζεται στην πρόσκληση, καταθέτοντας επαρκή εγγύηση για την κάλυψη των δαπανών, που έγιναν από τον Οργανισμό, καθώς και των δαπανών, που απαιτούνται για την εκτέλεση των σχετικών εργασιών στην καθοριζόμενη σύμφωνα με την παράγραφο 2 προθεσμία. Η εγγύηση καταπίπτει υπέρ του Οργανισμού, αν ο κύριος, ο δανειστής ή ο τρίτος δεν εκτελέσει τις καθορισμένες στην πρόσκληση εργασίες. Στην περίπτωση που ασκηθεί το ανωτέρω δικαίωμα, αναστέλλεται η άσκηση των δικαιωμάτων του Οργανισμού για διάστημα ίσο προς την προθεσμία, που έχει οριστεί και για μία μόνο φορά. 9. Σε περίπτωση που, κατά την κρίση του Οργανισμού, προκαλείται από την αναβολή της άμεσης ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης του ναυαγίου, σοβαρός κίνδυνος στην κίνηση του λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή στην ασφάλεια των εγκαταστάσεών τους ή αναιρείται ουσιαστικά η λειτουργία τους ή προσβάλλεται σοβαρά ή απειλείται σοβαρή προσβολή του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή αποκλείεται ή δυσχεραίνεται ουσιαστικά η συγκοινωνία από τη θάλασσα και ο κύριος δεν προβαίνει αμέσως στις ενέργειες, που ορίζονται στην παράγραφο 1, ο Οργανισμός μπορεί κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων να εκτελέσει αμέσως ή να μεριμνήσει για την άμεση εκτέλεση των απαραίτητων ενεργειών με οποιονδήποτε τρόπο, από αυτούς που προβλέπονται στις προηγούμενες παραγράφους, κρίνει ότι είναι πιο πρόσφορος.... Άρθρο 4 ... Άρθρο 9 Γενικές διατάξεις. 1. ... 4. Κάθε ποσό, που εισπράττεται από το Δημόσιο, από πρόστιμο ή από το τίμημα της εκποίησης ναυαγίου ή πλοίου ή από κατάπτωση εγγυήσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, αποδίδεται στον ειδικό λογαριασμό "Γαλάζιο Ταμείο" του Ειδικού Ταμείου Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (Ε.Τ.Ε.Ρ.Π.Σ.) κατά τις διατάξεις του άρθρου 18 του Ν. 743/1977 (ΦΕΚ 319 Α΄), όπως κωδικοποιήθηκαν στο άρθρο 18 του Π.Δ. 55/1998 (ΦΕΚ 58 Α΄). 5. ...6. ... 7. Για τα θέματα ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης ναυαγίων ή πλοίων, ο Οργανισμός ή η Λιμενική Αρχή, ανάλογα, ενεργεί μετά από γνώμη Επιτροπής, στην οποία συμμετέχει εκπρόσωπος της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, της τοπικής αυτοδιοίκησης, της Λιμενικής Αρχής, του τοπικού εμπορικού επιμελητηρίου και του Οργανισμού που έχει τη διοίκηση και διαχείριση του πλησιέστερου προς τη θέση του ναυαγίου λιμένα. Στην Επιτροπή προεδρεύει ο εκπρόσωπος του Οργανισμού ή της Λιμενικής Αρχής. Η διαδικασία και ο τρόπος συγκρότησης και λειτουργίας της Επιτροπής, καθώς και η διαδικασία και ο τρόπος έκφρασης γνώμης, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας». Δυνάμει της ως άνω εξουσιοδοτικής διάταξης του άρθρου 9 παρ. 7 του ν. 2881/2001 εκδόθηκε η 2123/36/19.10.2001 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (Β΄ 1438). Στο άρθρο 2 της αποφάσεως αυτής προβλέπονται τα εξής: «1. Τα μέλη της Επιτροπής ενημερώνονται έγγραφα για το συγκεκριμένο προς εξέταση θέμα, καθώς και των λοιπών πληροφοριακών στοιχείων (Sic) που αφορούν το ναυάγιο ή το πλοίο, για το οποίο καλούνται να γνωμοδοτήσουν για την ανέλκυση, απομάκρυνση ή εξουδετέρωσή του. 2. Εφόσον σε εξαιρετικές περιπτώσεις η Επιτροπή αποφανθεί ότι προκειμένου να διατυπώσει τη γνώμη της απαιτείται περαιτέρω εξέταση του θέματος από εμπειρογνώμονα ή εμπειρογνώμονες η Επιτροπή

προβαίνει στον ορισμό τάσσοντας εύλογη προθεσμία για την υποβολή πλήρους και αιτιολογημένης έκθεσης. 3. Η Επιτροπή εκφράζει προς τον Οργανισμό ή τη Λιμενική Αρχή την αιτιολογημένη γνώμη γραπτώς, συντασσομένου προς τούτο σχετικού πρακτικού ...». Κατά την εισηγητική έκθεση που συνοδεύει τον ν. 2881/2001, «κύρια ρύθμιση [του σχεδίου είναι] το δικαίωμα του Δημοσίου ή των φορέων διοίκησης και διαχείρισης των λιμένων, να ενεργούν ως εντολοδόχοι του κυρίου τις πράξεις, οι οποίες κατά κύριο λόγο αποτελούν νόμιμη τούτου υποχρέωση, εφόσον αυτός δεν συμμορφώνεται με την υποχρέωση αυτήν. Το δικαίωμα αυτό απορρέει από την ανάγκη εξυπηρέτησης γενικού συμφέροντος και συνδυναζόμενο με τη συμπεριφορά του υπόχρεου και σε αντικειμενική βάση με τη βούληση και το συμφέρον επιμελούς κυρίου, τα οποία άλλωστε ο κύριος έχει το δικαίωμα να εκδηλώσει και προβάλλει, όποτε θελήσει, δεν προσβάλλει το δικαίωμα κυριότητας αυτού, το οποίο σε κάθε περίπτωση από συνταγματική άποψη θα προβαλλόταν καταχρηστικά, σύμφωνα με τα άρθρα 17 παρ. 1 και 25 παρ. 3 του Συντάγματος. Απώλεια της κυριότητας στο ναυάγιο και περιέλευσης αυτής κατά ειδική διαδικασία στο Δημόσιο ή τον οικείο Οργανισμό, δεν προβλέπεται, ενώ λαμβάνεται πρόνοια για να ασκηθούν τα δικαιώματα του κυρίου και παντός ενδιαφερομένου, μετά από πλήρη δημοσιότητα των διαδικασιών, που ορίζονται στο νόμο». Κατά την ίδια εισηγητική έκθεση, «[ο] προσδιορισμός του όρου “Οργανισμός” βασίζεται στο δεδομένο νομικό καθεστώς των φορέων διοικήσεως λιμένων.... Στο άρθρο 2 αντιμετωπίζονται τα ναυάγια στους λιμένες, διώρυγες, διαύλους, με κύριο σκοπό να ενδιαφερθούν οι υπόχρεοι σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, που ισχύουν παράλληλα, να απομακρύνουν αυτά μέσα σε συγκεκριμένο χρόνο, που κρίνεται αναγκαίος για συνήθεις περιπτώσεις, και σε περιπτώσεις άμεσων ειδικών κινδύνων με έναρξη αμέσως των αναγκαιών ενεργειών. Η ανέλκυση και απομάκρυνση είναι η κανονική λύση για την εξάλειψη των κινδύνων και αποτροπή των δυσμενών συνεπειών από την ύπαρξη του ναυαγίου, αλλά προβλέπονται και οι περιπτώσεις καταστροφής ή εξουδετέρωσης του με οποιονδήποτε τρόπο επιβάλλεται κατά περίπτωση (π.χ. διάλυση σε κομμάτια, ολική καταστροφή) για να επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος σκοπός. Όλες οι ενέργειες γίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου ή άλλες αστυνομικού χαρακτήρα διατάξεις. Η αδράνεια των υπόχρεων στις ανωτέρω περιπτώσεις δίνει δικαίωμα στον αρμόδιο φορέα (Οργανισμό) να ενεργήσει αντ' αυτών για την απομάκρυνση τους. Είναι γνωστό από την πράξη, ότι οι υπόχρεοι δεν προβαίνουν στην ανέλκυση του ναυαγίου, όταν δεν είναι οικονομικά συμφέρουσα ενέργεια ή για άλλους οικονομικούς ή νομικούς συνδυασμούς (χρέη πλοίου, καθεστώς ιδιοκτησίας κ.α.). Το ιδιωτικό αυτό συμφέρον δεν μπορεί να αντιταχθεί στο δημόσιο συμφέρον για την απομάκρυνση του ναυαγίου και άρση των κινδύνων από την παρουσία του, ούτε βέβαια να μετακυλίσει το σχετικό οικονομικό βάρος του ιδιώτη στον Οργανισμό, τουλάχιστον όταν τούτο δεν είναι αναπόφευκτο. Για τούτο παρέχεται η δυνατότητα στον Οργανισμό να ενεργήσει αντί του υπόχρεου σε διάφορες φάσεις, δηλαδή με ίδια μέσα ή με ανάθεση έργου ή να απευθυνθεί δια του δημόσιου διαγωνισμού σε οποιονδήποτε επιθυμεί να πλειοδοτήσει για να αποκτήσει το ναυάγιο ως πράγμα, αλλά ελεύθερο από βάρη, τα οποία σβήνονται έναντι του νέου κτήτορα. Η κτήση της κυριότητας γίνεται με πλασματική παράδοση του ναυαγίου. Ο Οργανισμός έχει για κάθε δαπάνη απαίτηση κατά του υπόχρεου, η οποία ανάλογα θα βεβαιώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων ή σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις, που διέπουν τον Οργανισμό και θα ικανοποιείται κατά προτίμηση από κάθε άλλη απαίτηση από την αξία του ναυαγίου. Προβλέπεται υπέρ του Οργανισμού η παρακράτηση ενός ποσοστού 10% επί του ποσού των δαπανών, ως εύλογο

αντίτιμο για την απασχόληση των υπηρεσιών του. ... Περαιτέρω, το άρθρο 11 του π.δ. 55/1998 «Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος» (Α' 58), με το άρθρο πρώτο του οποίου κωδικοποιήθηκαν οι διατάξεις του ν. 743/1977 (Α' 319) για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ορίζει τα εξής: «1.... 2. Η Αρχή [κατά το άρθρο 1 περ. Δ' του ίδιου π.δ. Αρχή είναι τα Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία της Χώρας], αμέσως μόλις πληροφορηθεί περιστατικό ρύπανσης ή πρόδηλο και επικείμενο κίνδυνο πρόκλησης ρύπανσης, παίρνει κάθε πρόσφορο μέτρο για την αποτροπή, τον περιορισμό και την εξουδετέρωση των συνεπειών της, 3. Η Αρχή μπορεί να χρησιμοποιεί και να συντονίζει ιδιωτικά μέσα και να ζητά τη συνδρομή συναφών οργανισμών ή ιδιωτικών επιχειρήσεων που διαθέτουν τα αναγκαία μέσα και τη σχετική πείρα για την αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών. 4. Η χρησιμοποίηση των μέσων που ανήκουν σε Οργανισμούς και ιδιώτες γίνεται πάντοτε κάτω από τον έλεγχο της Αρχής, ενώ οι σχετικές δαπάνες βαρύνουν το πλοίο ή την εγκατάσταση και αυτόν που με οποιονδήποτε τρόπο προκάλεσε τη ρύπανση. 5. Οι εργασίες αντιμετώπισης της ρύπανσης εκτελούνται πάντοτε κάτω από την άμεση εποπτεία της Αρχής, η οποία εξασφαλίζει ότι διενεργούνται με την επιβαλλόμενη ταχύτητα και με αποδεκτές μεθόδους. 6.... 7.... ». Εξάλλου, στο π.δ. 11/2002 «Εθνικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες» (Α' 6), το οποίο θεσπίστηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου έβδομου του ν. 2252/1994 (Α' 192), ορίζονται, μεταξύ άλλων, τα εξής: «1.1.1 Αρμόδιος φορέας για την κατάρτιση και παρακολούθηση εφαρμογής του εθνικού σχεδιασμού έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.). Ο σχεδιασμός υλοποιείται μέσω της Κεντρικής Υπηρεσίας και των Λιμενικών Αρχών. 1.1.2 Στην ως άνω αποστολή το ΥΕΝ ενισχύεται και από άλλους φορείς της κεντρικής διοίκησης, της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας αυτοδιοίκησης, τους φορείς διοίκησης των λιμένων,... καθώς και τις επιχειρήσεις ναυαγιαίρεσης,..., τις εξειδικευμένες εταιρείες καταπολέμησης ρύπανσης, και τις εταιρείες εκτέλεσης υποθαλάσσιων εργασιών- διατηρώντας σε κάθε περίπτωση τον κεντρικό συντονιστικό του ρόλο- δεδομένου ότι η επιτυχής καταπολέμηση κάθε τυχαίου περιστατικού προϋποθέτει την συνέργεια πληθώρας συντελεστών που επιτρέπουν πρόσβαση σε πληροφορίες και υποδομές σχετικές με: επιθαλάσσια αρωγή - μετεωρολογία - ωκεανογραφία - ναυσιπλοΐα - αεροπλοΐα - προστασία περιβάλλοντος και αλιευτικών πόρων - διεπιστημονική προσέγγιση σύνθετων προβλημάτων- τεχνικά έργα αιγιαλού και παραλίας - νομικά θέματα - τελωνειακή νομοθεσία και λογιστική παρακολούθηση εργασιών των συνεργείων καταπολέμησης - υγιεινή και ασφάλεια εργαζομένων - τηλεπικοινωνίες και εκτέλεση γυμνασίων εκπαίδευσης προσωπικού. ... 1.9 Οργάνωση για την καταπολέμηση της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών από πετρέλαιο. 1.9.1 Οι Λιμενικές Αρχές είναι υπεύθυνες για την κινητοποίηση των εμπλεκόμενων φορέων και αρχών και τον συντονισμό των ενεργειών τους, προκειμένου να αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά τα περιστατικά ρύπανσης στην περιοχή δικαιοδοσίας τους βάσει του κατά περίπτωση εγκεκριμένου τοπικού σχεδίου έκτακτης ανάγκης....

Κεφάλαιο 3: Εθνικό σύστημα ετοιμότητας και αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας. 3.1.1 Στο εθνικό σύστημα ετοιμότητας καθορίζεται ως αρμόδιος φορέας για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, δεδομένου ότι η θαλάσσια κυκλοφορία εντός των χωρικών υδάτων συνιστά απειλή κινδύνου για το θαλάσσιο περιβάλλον, ο οποίος ενδέχεται να προέλθει από ... ναυτικά ατυχήματα. ... 3.5 Υποστήριξη από συναρμόδιους φορείς. Η αποτελεσματική αντιμετώπιση μεγάλης έκτασης ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών από πετρέλαιο και άλλες

επιβλαβείς ουσίες, η οποία στοχεύει στην προάσπιση της δημόσιας υγείας, της αισθητικής αξίας των παράκτιων περιοχών, της τουριστικής βιομηχανίας, των αλιευτικών πόρων και της βιοποικιλότητας, επιτυγχάνεται με την συνεργασία των φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα ... καθώς και των ιδιωτικών επιχειρήσεων εκτέλεσης ... εργασιών ... ναυαγιαίρεσης και καταπολέμησης ρύπανσης. ... 3.5.13 Εθνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών (Ε.Κ.Θ.Ε) [με το άρθρο 10 παρ. 3 του ν. 2919/2001 (Α' 128) συγχωνεύθηκε στο Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών (ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε.)]: ... -Παρέχει επιστημονική υποστήριξη για τον τρόπο/μέθοδο αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης ανάλογα με το είδος των φυσικών οικοσυστημάτων των περιοχών που επηρεάζονται από το περιστατικό ρύπανσης. ... -Παρακολουθεί με επιστημονικό προσωπικό τις επιχειρήσεις εξουδετέρωσης περιστατικών ρύπανσης καθώς και τις βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες επιπτώσεις στη θαλάσσια πανίδα και χλωρίδα προσβεβλημένων περιοχών και αποφαίνεται για την ποιότητα αποκατάστασης του περιβάλλοντος. ... 3.15.1 Ο επιθυμητός βαθμός αποκατάστασης του περιβάλλοντος στις θαλάσσιες περιοχές και τις ακτές που επηρεάστηκαν από το συμβάν, προσδιορίζεται σε συνεργασία με το ΕΚΘΕ και τους εμπλεκόμενους ΟΤΑ, ...».

13. Επειδή, κατά την έννοια των μνημονευθεισών στη σκέψη 8 διατάξεων, ο συντακτικός και ο ενωσιακός νομοθέτης, έχοντας επίγνωση του οικολογικού προβλήματος, το οποίο σε κάποιες πτυχές του, όπως η ρύπανση, θίγει και άλλο βασικό αγαθό, την ανθρώπινη υγεία, ανήγαγε το φυσικό περιβάλλον σε αντικείμενο ιδιαίτερης έννομης προστασίας, η προστασία δε αυτή πρέπει να είναι πλήρης και αποτελεσματική. Κατά συνέπεια, η ως άνω συνταγματική διάταξη καθιστά υποχρεωτική για μεν τον κοινό νομοθέτη και τη Διοίκηση τη λήψη των προς τούτο αναγκαίων προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων, και δε είτε κανονιστικών είτε ατομικών, για δε τα δικαστήρια την παροχή αποτελεσματικής προστασίας στο φυσικό περιβάλλον, με συνεκτίμηση, βεβαίως, και των λοιπών προστατευόμενων αγαθών, όπως αυτά ανακύπτουν στην εκάστοτε εξεταζόμενη υπόθεση. Ως εκ τούτου, παράλειψη της Διοικήσεως προς λήψη των μέτρων αυτών είναι παράλειψη οφειλομένης ενεργείας υποκειμένη σε αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, κατά την έννοια του άρθρου 45 παρ. 4 του π.δ. 18/1989, εφόσον άλλως η μεν συνταγματική επιταγή θα μετέπιπτε σε θεωρητική διακήρυξη αρχής, το δε φυσικό περιβάλλον θα παρέμενε άνευ προστασίας, εκτεθειμένο σε καταστροφή, εναντίον της σαφούς βουλήσεως του συνταγματικού νομοθέτη (ΣτΕ 975, 976/2015 7μ., 3976/2010 7μ., 1242/2008, 2818/1997 κ.ά.). Συμμορφούμενος, καταρχήν, με τις ως άνω υποχρεώσεις του, ο κοινός νομοθέτης εξέδωσε τον ν. 2881/2001, με τον οποίο ρύθμισε, με ειδικό και αποκλειστικό τρόπο, τα ζητήματα που ανακύπτουν σχετικά με την ανέλκυση, απομάκρυνση ή εξουδετέρωση ναυαγίων πλοίων ή πλωτών ναυπηγημάτων, πλωτών κατασκευών, τμημάτων ή παραρτημάτων πλοίων καθώς και του φορτίου αυτών, επέβαλε δε συγκεκριμένες υποχρεώσεις σε όλους τους εμπλεκόμενους. Θέσπισε, μάλιστα, ειδική διοικητική διαδικασία που αποσκοπεί στον δημόσιου συμφέροντος σκοπό της εκκαθάρισης των θαλασσών από ναυαγία προς διασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, προβλέποντας την έκδοση εκτελεστών διοικητικών πράξεων και μάλιστα εντός σύντομων προθεσμιών, οι οποίες, αν και είναι ενδεικτικές, εμπεριέχουν έντονη υπόδειξη προς τη Διοίκηση να περατώσει ταχέως τη διαδικασία και μάλιστα εντός ευλόγου χρόνου. Ανέθεσε δε τη σχετική αρμοδιότητα, καταρχήν, στους «Οργανισμούς», δηλαδή αυτοτελή νομικά πρόσωπα του δημόσιου τομέα που ασκούν τη διοίκηση και τη διαχείριση λιμένα, διώρυγας ή διαύλου, στους οποίους περιλαμβάνονται και τα

δημοτικά λιμενικά ταμεία. Εφόσον, όμως, οι συνέπειες της διαταράξεως των ως άνω εννόμων αγαθών εκτείνονται εξ ορισμού πολύ πέραν των τοπικών ορίων, η δε αντιμετώπισή τους απαιτεί διοικητική υποδομή και υλικά μέσα τα οποία ενδέχεται να υπερβαίνουν τις δυνατότητες της τοπικής ή καθ' ύλην αυτοδιοικήσεως, η ευθύνη της διαχείρισεως και αντιμετώπισεως του απορρέοντος από την διατήρηση ναυαγίου κινδύνου για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το θαλάσσιο περιβάλλον ανήκει παραλλήλως και στην Κεντρική Διοίκηση, ως αυτοτελή υποχρέωση, επιβαλλόμενη τόσο από το άρθρο 24 του Συντάγματος, όσο και από τις διατάξεις των π.δ. 55/1998 και 11/2002, και συγκεκριμένα στις λιμενικές αρχές (κεντρικές ή τοπικές, ανάλογα με το μέγεθος του ναυαγίου και των συνεπειών του) ως κρατικές υπηρεσίες (σήμερα υπαγόμενες στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), δοθέντος άλλωστε ότι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν αποτελεί αμιγώς τοπική υπόθεση. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2881/2001, εντός ευλόγου χρόνου από την επέλευση του ναυαγίου, τα ως άνω διοικητικά όργανα, από κοινού ή και αυτοτελώς, οφείλουν, μετά από γνώμη της επιτροπής του άρθρου 9 παρ. 7 του ν. 2881/2001 να κρίνουν αιτιολογημένως ότι το ναυάγιο, υπό τις συνθήκες της συγκεκριμένης περιπτώσεως, μεταξύ άλλων, προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλει το περιβάλλον, και εφόσον συντρέχει περίπτωση, οφείλουν να απευθύνουν αμελητί στον κύριο του ναυαγίου έγγραφη πρόσκληση για την άμεση ανέλκυση και απομάκρυνση αυτού ή, εάν επιβάλλεται από τις περιστάσεις, για την μετατόπιση, καταστροφή ή εξουδετέρωσή του εντός προθεσμίας που δεν μπορεί να υπερβεί τους τρεις μήνες (με δυνατότητα σύντομης παράτασης κατά τους ειδικότερους στον νόμο ορισμούς). Στην πρόσκληση πρέπει να περιέχεται υποχρεωτικώς δήλωση προς τον κύριο του ναυαγίου ότι, σε περίπτωση μη συμμορφώσεως του τελευταίου, θα προβεί η Διοίκηση στις ως άνω ενέργειες με ευθύνη και δαπάνες του κυρίου. Όπως έχει κριθεί, σε περίπτωση ναυαγίου ο κανόνας είναι η εντός της ρητώς καθοριζόμενης προθεσμίας ανέλκυση και απομάκρυνση αυτού από το θαλάσσιο περιβάλλον από τον ίδιο τον κύριο του ναυαγίου ή, σε περίπτωση μη συμμορφώσεώς του, από τον αρμόδιο δημόσιο φορέα, μόνον δε κατ' εξαίρεση, αν επιβάλλεται από τις περιστάσεις, είναι δυνατόν να επιτραπεί η μετατόπιση ή καταστροφή του ναυαγίου. Ως εκ τούτου, δεν απαιτείται ειδική αιτιολόγηση όσον αφορά στον επαπειλούμενο από την ύπαρξη του ναυαγίου κίνδυνο προσβολής του περιβάλλοντος ή στην παρεμπόδιση της ελεύθερης και ασφαλούς ναυσιπλοΐας, αλλά ούτε και ως προς την επιβολή του μέτρου της ανέλκυσης ολόκληρου του ναυαγίου, αφού το μέτρο αυτό είναι, κατά την εκτίμηση του νομοθέτη, το πλέον κατάλληλο για την απάλειψη κάθε δυσμενούς συνέπειας από την ύπαρξη του ναυαγίου (βλ. άρθρο 2 παρ. 2 ν. 2881/2001), διότι με αυτό επιτυγχάνεται η αποκατάσταση, κατά το δυνατόν, του θαλασσίου περιβάλλοντος στην πρό του ναυαγίου κατάσταση (βλ. ΣτΕ 1647/2011). Εάν ο κύριος του ναυαγίου δεν συμμορφωθεί προς τις ανωτέρω υποχρεώσεις του, είτε αδρανώντας είτε προβάλλοντας λόγους περί του μη εφικτού της ανελκύσεως είτε αμφισβητώντας δικαστικώς την εκτελεστή διοικητική πράξη της προσκλήσεως για ανέλκυση, η αρμόδια αρχή, οφείλει να διερευνήσει τις περαιτέρω δυνατότητες που προβλέπει ο νόμος 2881/2001, συνεκτιμώντας το εφικτό της ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης του ναυαγίου, αφενός από τεχνική άποψη, δοθέντος ότι οι ως άνω ενέργειες πρέπει να γίνουν κατά τρόπο που να συνάδει με τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και αφετέρου από οικονομική άποψη, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι συνιστά ανεπίτρεπτη επιβάρυνση του κοινωνικού συνόλου η de facto μετακύλιση στο Κράτος του υπέρογκου κόστους των δαπανών που σχετίζονται με την ανέλκυση ενός ναυαγίου, λόγω της άρνησης του υποχρέου να τις αναλάβει, έστω και αν μετά την πάροδο μακρού χρόνου

και τη λήψη δικαστικών και διοικητικών μέτρων καταναγκασμού, ικανοποιηθούν, τελικώς, οι σχετικές απαιτήσεις του Δημοσίου. Μετά την εκτίμηση των ανωτέρω δεδομένων, η αρμόδια αρχή, κατά περίπτωση, μεθίσταται εκ του νόμου σε θέση εντολοδόχου του κυρίου και εκτελεί η ίδια τις ενέργειες ανελκύσεως, μετατοπίσεως, καταστροφής ή εξουδετερώσεως του ναυαγίου, που κρίνει σκόπιμες, με ευθύνη και δαπάνες του κυρίου, οι οποίες, στην περίπτωση αυτή, καταλογίζονται και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί δημοσίων εσόδων. Η εκτέλεση των ως άνω πράξεων μπορεί να γίνει είτε με ίδια της Διοικήσεως μέσα και προσωπικό, είτε με ανάθεση των σχετικών εργασιών σε τρίτους. Αν η εκτέλεση των ως άνω πράξεων κρίνεται εν όψει των ειδικών συνθηκών της συγκεκριμένης περιπτώσεως ως αδύνατη, απρόσφορη ή ασύμφορη, ο «Οργανισμός» ή/και το Δημόσιο δύνανται να εκποιήσουν το ναυάγιο ή τμήματα αυτού, με ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό, οπότε ο πλειοδότης αναλαμβάνει εκείνος, πλέον, την υποχρέωση να ανελκύσει και απομακρύνει το ναυάγιο μέσα στην οριζόμενη από τη διακήρυξη του διαγωνισμού προθεσμία. Στις περιπτώσεις, όμως, που λόγω ειδικών συνθηκών είναι αδύνατη ή ιδιαίτερα δυσχερής η ανέλκυση, δύνανται να διατάσσονται άλλα μέτρα (εξουδετέρωση, καταστροφή, διάλυση). Στις περιπτώσεις αυτές απαιτείται ειδική αιτιολόγηση, επιστημονικά τεκμηριωμένη, τόσο ως προς τους λόγους που καθιστούν αδύνατη ή ιδιαίτερος δυσχερή την ανέλκυση, όσο και ως προς την πρόκριση των μέτρων που διατάσσονται. Παράλειψη των αρμοδίων κατά τα ανωτέρω αρχών να κινήσουν την ως άνω διαδικασία με την έκδοση της σχετικής προσκλήσεως ή να εκδώσουν, ανάλογα με τις συνθήκες εκάστης περιπτώσεως, κάποιες από τις ανωτέρω διοικητικές πράξεις, με συνέπεια την καθυστέρηση ανελκύσεως, απομακρύνσεως ή εξουδετερώσεως του ναυαγίου πέραν του ευλόγου χρόνου από την άπρακτη πάροδο των κατά νόμον προθεσμιών ή μετά την πάροδο τριμήνου από την υποβολή σχετικής αίτησης προς τη Διοίκηση από οποιονδήποτε έχει προς τούτο έννομο συμφέρον, συνιστά παράλειψη οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας, δυναμένη να προσβληθεί με αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του ΣτΕ από οποιονδήποτε έχει έννομο συμφέρον. Και ναι μεν ο νόμος χρησιμοποιεί την διατύπωση «μπορεί... να εκτελέσει τις πράξεις που αναφέρονται στην πρόσκληση» (άρθρο 2 παρ. 4 ν. 2881/2001) ή «μπορεί να εκποιήσει το ναυάγιο» (άρθρο 2 παρ. 5) ή «μπορεί... να εκτελέσει αμέσως ή να μεριμνήσει για την άμεση εκτέλεση των απαραίτητων ενεργειών» (άρθρο 2 παρ. 9), προκειμένου να παράσχει στον «Οργανισμό» ή/και στο Δημόσιο εναλλακτικές δυνατότητες σε περίπτωση μη συμμορφώσεως του κυρίου του ναυαγίου προς την πρόσκληση ανελκύσεως, δεν έχει όμως την έννοια ότι τους επιτρέπει να παραμείνουν αδρανείς, ανεχόμενοι την παραμονή του ναυαγίου εντός της θαλάσσης, χωρίς την λήψη των προσφόρων, κατά τον νόμο, μέτρων, όπως αυτά εκτέθηκαν ανωτέρω.

14. Επειδή, στην προκειμένη περίπτωση, λαμβάνοντας υπόψη, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, α) ότι το επίδικο ναυάγιο, ευρισκόμενο σε περιοχή που χρήζει ιδιαίτερης κρατικής προστασίας, φαίνεται να αποτελεί ενεργό εστία ρύπανσης για τον περικλειστο κόλπο της Καλντέρας της νήσου Θήρας, καθόσον καθημερινά απελευθερώνει ρύπους στο περιβάλλον, αφενός από πετρελαιοειδή (έστω και σε μικρές ποσότητες) και αφετέρου από τη θαλάσσια διάβρωση που προκαλείται στον «σκελετό» και τον εν γένει εξοπλισμό που διέθετε, β) ότι απειλείται μεγαλύτερη οικολογική υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο μέλλον λόγω της προϊούσας διάβρωσής του, και γ) ότι το βυθισμένο πλοίο είχε ιδιαίτερα μεγάλες διαστάσεις, τόσο το Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας (νυν Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) όσο και το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας όφειλαν να επιληφθούν του

από 11.10.2010 αιτήματος των αιτούντων, να διαπιστώσουν αν συντρέχει πρακτική δυνατότητα ανελκύσεως του βυθισθέντος πλοίου, αφενός από τεχνική άποψη, και αφετέρου από οικονομική άποψη, και, ενόψει της διακριτικής ευχέρειας που διαθέτουν ως προς την εκτίμηση των σχετικών ζητημάτων, να διερευνήσουν τις περαιτέρω δυνατότητες που διαθέτουν βάσει του ν. 2881/2001 κατά τα προαναφερθέντα. Και ναι μεν το καθ' ου Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας ισχυρίζεται ότι ενήργησε κατά τον λόγο της αρμοδιότητάς του, προβαίνοντας σε όλες τις αναγκαίες ενέργειες, πλην το κόστος της ανέλκυσης δεν ήταν δυνατόν να αναληφθεί από το ίδιο, ελλείψει σχετικών πόρων, ωστόσο οι ισχυρισμοί αυτοί δεν ασκούν επιρροή, ενόψει των εξής: α) το ίδιο κίνησε τη διαδικασία του ν. 2881/2001, ήδη από το έτος 2007, διαπιστώνοντας την ύπαρξη περιβαλλοντικής βλάβης και την ανάγκη ανέλκυσης του Κ/Ζ, β) στις αρχές του επόμενου έτους (2008) προέβη στην προκήρυξη διαγωνισμού για την κατάθεση προσφορών για την ανέλκυση, στο πλαίσιο του οποίου εκδήλωσαν, κατά τους ισχυρισμούς του, το ενδιαφέρον τους οκτώ εταιρείες, μια εκ των οποίων με, καταρχήν, επαρκώς ορισμένη προσφορά, χωρίς ωστόσο ο διαγωνισμός αυτός να ολοκληρωθεί με οποιονδήποτε τρόπο (κατακύρωση, ματαίωση), και χωρίς να αναζητήσει, σε συνεργασία με το αρμόδιο Υπουργείο, τα απαραίτητα χρηματοδοτικά μέσα, γ) δεν αξιοποίησε, μέχρι τον κρίσιμο για την υπόθεση χρόνο, την τρίτη δυνατότητα που του παρείχε ο ν. 2881/2001, αυτή της πλειοδοσίας του ναυαγίου, δ) η πάροδος τεσσάρων, σχεδόν, ετών από τη συντέλεση του ναυαγίου χωρίς λήψη απόφασης για την συνέχιση της διαδικασίας που το ίδιο το Ταμείο κίνησε με τις από 28.8.2007 και 20.9.2007 εξώδικες προσκλήσεις, αποτελεί χρονικό διάστημα που υπερβαίνει το εύλογο, βάσει των ορισμών του ν. 2881/2001. Δεν ασκούν ομοίως επιρροή οι ισχυρισμοί του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (πρώην Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας) περί αοριστίας των αιτημάτων των αιτούντων και περί αναρμοδιότητάς του ως προς την ανέλκυση του ναυαγίου, αφού, όπως έχει ήδη εκτεθεί, αφενός το αίτημα ήταν σαφές και αφορούσε την ανέλκυση του ναυαγίου κατά τις διατάξεις του ν. 2881/2001 και αφετέρου, το Υπουργείο είχε αυτοτελώς αρμοδιότητα να επιληφθεί του αιτήματος. Περαιτέρω, το Ελληνικό Δημόσιο ισχυρίζεται ότι έχει λάβει επαρκή μέτρα απορρύπανσης, ικανά να διασφαλίσουν την αποτελεσματική περιβαλλοντική προστασία της περιοχής του ναυαγίου, με αποτέλεσμα να μην υφίσταται υποχρέωση ανέλκυσης, καθώς: α) αμέσως μετά το ναυάγιο, οι αρμόδιες λιμενικές αρχές προέβησαν σε ενέργειες για τον περιορισμό της ρύπανσης, υποχρεώνοντας προς τούτο και τους ευθυνόμενους ιδιώτες (τοποθέτηση πλωτού φράγματος, πραγματοποίηση καθαρισμού ακτών, καθαρισμός θαλάσσιων υδάτων από τα υπολείμματα πετρελαιοειδών), β) δύο έτη μετά το ναυάγιο οι λιμενικές αρχές υποχρέωσαν τους ιδιώτες σε απάντληση μέρους των πετρελαιοειδών καυσίμων και στη λήψη μέτρων προστασίας (καθαρισμός θαλάσσιας επιφάνειας), γ) το ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε., σύμφωνα με το Εθνικό Σχέδιο Διαχείρισης, πραγματοποιεί συστηματικά (κατ' έτος) μετρήσεις, τα αποτελέσματα των οποίων κάνουν λόγω για ρύπανση αμελητέα σε σχέση με το ναυάγιο και τα φορτία που περιέχει, δ) το Υπουργείο επέβαλε σημαντικά πρόστιμα σε βάρος των υπευθύνων και ε) έχει προβεί στη μελέτη και εγκατάσταση πλωτού τηλεμετρικού σταθμού, ο οποίος θα εντοπίζει άμεσα την ενδεχόμενη σημαντική διαρροή πετρελαίου και θα αποστέλλει τα αποτελέσματα σε κεντρικό υπολογιστικό σύστημα στο Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας. Οι ισχυρισμοί, ωστόσο, αυτοί δεν είναι επαρκείς, διότι, κατά τον προσδιορισμό των αναγκαίων για την περιβαλλοντική προστασία μέτρων υπό το πρίσμα της αρχής της προφύλαξης, δεν εκτιμήθηκαν, μολοντί προέκυπταν σαφώς ιδίως από τη μελέτη του Πολυτεχνείου Κρήτης, οι απώτερες επιπτώσεις του ναυαγίου στο περιβάλλον και, ειδικότερα, η συνεχιζόμενη διαρροή υπολειμμάτων πετρελαιοειδών, η

ανίχνευση- κατά τρόπο συστηματικό- σημαντικών ποσοτήτων βαρέων μετάλλων (καδμίου και μολύβδου) και η απελευθέρωση στη θάλασσα ρυπαντικών φορτίων εξαιτίας της διάβρωσης του πλοίου. Ενδεχόμενη εκτίμηση και αυτών των παραμέτρων θα οδηγούσε, ενδεχομένως, σε διάγνωση της υποχρέωσης λήψης πρόσθετων μέτρων απορρύπανσης (λ.χ. απάντληση και των υπολοίπων καυσίμων που παραμένουν στο Κ/Ζ, εφόσον το σύνολο, σχεδόν, των δυσμενών επιπτώσεων, συνδέεται με τη διαρροή καθαυτή), ή και της αιτούμενης ανέλκυσης του ναυαγίου. Με τα δεδομένα αυτά, οι ως άνω αρχές μη νομίμως παρέλειψαν να επιληφθούν του από 11.10.2010 αιτήματος των αιτούντων, να διαπιστώσουν αν συντρέχει πρακτική δυνατότητα ανελεύσεως του βυθισθέντος πλοίου, αφενός από τεχνική άποψη, και αφετέρου από οικονομική άποψη, και να διερευνήσουν τις περαιτέρω δυνατότητες που διαθέτουν βάσει του ν. 2881/2001. Συνεπώς η κρινόμενη αίτηση πρέπει να γίνει δεκτή, κατ' αποδοχή των προβαλλόμενων με το δικόγραφο της αιτήσεως ακυρώσεως λόγων, η δε υπόθεση πρέπει να αναπεμφθεί στη Διοίκηση για νόμιμη κρίση επί του ως άνω αιτήματος, λαμβάνοντας, πλέον, υπόψη και τα νεότερα πραγματικά και νομικά δεδομένα, στα οποία περιλαμβάνεται και το γεγονός ότι με την πάροδο των ετών, το βυθισμένο πλωτό ναυπήγημα το οποίο αποτελεί αυτοτελώς πηγή ρύπανσης για το θαλάσσιο περιβάλλον, λόγω της έκλυσης τοξικών και επικίνδυνων ουσιών, μπορεί, ανάλογα με τις συνθήκες της συγκεκριμένης περιπτώσεως και την εκτίμηση της Διοίκησης, να θεωρηθεί «απόβλητο» κατά την έννοια της οδηγίας 2008/98/ΕΚ (ΕΕ L 312, άρθρα 3, 13 και 36) ή να θεωρηθεί ότι η απόρριψή του στη θάλασσα είναι πλέον «ηθελημένη», κατά την έννοια του άρθρου 3 παρ. 3 περ. β' του πρωτοκόλλου που αφορά «εις την πρόληψιν ρυπάνσεως της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της απορρίψεως αποβλήτων και άλλων υλικών εκ των πλοίων και αεροσκαφών» και κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 855/1978 (Α' 235). Η Διοίκηση εξ άλλου οφείλει, στο πλαίσιο αυτό, να λάβει κατ' εξοχήν υπόψη και να αξιολογήσει ειδικά το αποτέλεσμα της πραγματογνωμοσύνης που έχει διαταχθεί με την 51/2017 μη οριστική απόφαση του Εφετείου Πειραιώς. Κατά την ειδικότερη γνώμη του Συμβούλου Θ. Αραβάνη, η ακύρωση έπρεπε να χωρήσει με άλλη αιτιολογία, δηλαδή διότι, όπως έχει κριθεί ήδη από το Δικαστήριο, μόνον στις περιπτώσεις που λόγω ειδικών συνθηκών είναι αδύνατη ή ιδιαίτερα δυσχερής η ανέλκυση δύναται να διατάσσονται άλλα μέτρα (εξουδετέρωση, καταστροφή, διάλυση). Στις περιπτώσεις αυτές απαιτείται ειδική αιτιολόγηση, επιστημονικά τεκμηριωμένη, τόσο ως προς τους λόγους που καθιστούν αδύνατη ή ιδιαιτέρως δυσχερή την ανέλκυση -οι οποίοι, πάντως, δεν μπορεί να είναι αμιγώς ή κυρίως οικονομικοί-, όσο και ως προς την πρόκριση των μέτρων που διατάσσονται (πρβλ. ΣτΕ 1647/2011). Σε κάθε περίπτωση εφόσον το κόστος υπερβαίνει ένα εύλογο όριο, μπορεί να επιρριφθεί στους οικονομικούς φορείς της πληττόμενης περιοχής με την επιβολή ειδικής εισφοράς ή ειδικού τέλους στους επισκέπτες αυτής. Στην προκειμένη περίπτωση, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, το αρμόδιο σήμερα Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ουδέν έπραξε για την ανέλκυση του επίμαχου ναυαγίου, για την οποία έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα. Το δε Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας, μολονότι κίνησε τη διαδικασία του ν. 2881/2001 ουδέποτε την ολοκλήρωσε, προβαίνοντας, από κοινού με το Υπουργείο ή αυτοτελώς, στις αναγκαίες νομικές και υλικές ενέργειες για την εκπλήρωση του σκοπού του νόμου, δηλ. την ανέλκυση του ναυαγίου, με αποτέλεσμα να παραμένει τούτο στο βυθό μετά πάροδο 2,5 και πλέον ετών από τη λήξη της ανωτέρω ταχθείσης προθεσμίας και 4 περίπου ετών από τη βύθιση του. Και ναι μεν έλαβαν χώρα κατά καιρούς διάφορα γεγονότα και ενέργειες (επιβολή 620 προστίμων στην πλοιοκτήτρια, εκθέσεις ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. 2008-2011, αξιολόγηση μελέτης απαντήσεως συνταχθείσα από το ΕΜΠ, ανάθεση από την πλοιοκτήτρια

εταιρία σε ιδιωτική εταιρεία του έργου της αντιμετώπισης της επιφανειακής ρύπανσης, πόντιση πλωτού φράγματος, απάντληση μείγματος θαλασσινού νερού με πετρελαιοειδή, κ.ά.), τα οποία αφορούν στη διαπίστωση της πραγματικής καταστάσεως που επικρατεί στο χώρο του ναυαγίου, στην ανταλλαγή απόψεων μεταξύ αρμοδίων Υπηρεσιών, στην αποτροπή της ενεστώσας ρύπανσης κ.λπ., πλην όμως, οι ανωτέρω νομικές ή υλικές ενέργειες δεν δύνανται να υποκαταστήσουν την υποχρέωση ανελκύσεως του ναυαγίου, η οποία, βάσει των στοιχείων του φακέλου, ανήκει στη δεσμία αρμοδιότητα της Διοικήσεως, ούτε καν να παρατείνουν την προθεσμία ανελκύσεως, η οποία έχει προ πολλού υπερβεί τον εύλογο χρόνο. Με τα δεδομένα αυτά η υπό κρίση αίτηση θα έπρεπε κατά την ειδικότερη αυτή γνώμη, να γίνει δεκτή, όσον αφορά στο αίτημα για την ακύρωση της παραλείψεως του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας και του Υπουργείου Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας (νυν Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) να εκδώσουν, κατόπιν ουσιαστικής εκτιμήσεως της δυνατότητας ανελκύσεως, τις απαραίτητες από τον ν. 2881/2001 διοικητικές πράξεις για την ανέλκυση του επίμαχου ναυαγίου.

15. Επειδή, επομένως, η κρινόμενη αίτηση πρέπει να γίνει δεκτή.

Δ ι ά τ α ύ τ α

Αποβάλλει από τη δίκη την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου.

Δέχεται την υπό κρίση αίτηση.

Ακυρώνει την σιωπηρή άρνηση του Υπουργείου Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας (νυν Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) και αναπέμπει την υπόθεση στη Διοίκηση για να προβεί στις κατά το σκεπτικό επιβαλλόμενες ενέργειες.

Διατάσσει την επιστροφή του παραβόλου.

Επιβάλλει συμμετρως στο Ελληνικό Δημόσιο και στο Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας τη δικαστική δαπάνη των αιτούντων που ανέρχεται σε χίλια τριακόσια ογδόντα ευρώ (1.380 ευρώ).

Η διάσκεψη έγινε στην Αθήνα στις 9 Μαρτίου 2017

Ο Πρόεδρος του Ε΄ Τμήματος

Η Γραμματέας

Αθ. Ράντος

Μ. Βλασερού

και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στις 2 Οκτωβρίου 2019.

Ο Πρόεδρος του Ε΄ Τμήματος

Η Γραμματέας

Αθ. Ράντος

Ε. Οικονόμου