

## ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

**στο σχέδιο νόμου «Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και Πρωτοκόλλου της Σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, 1974»**

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

1. Η Διεθνής Σύμβαση για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους υπογράφηκε στην Αθήνα στις 13 Δεκεμβρίου 1974. Το σχέδιο της Σύμβασης επεξεργάστηκε αρχικά η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή (C.M.I.) και το τελικό κείμενο η Νομική Επιτροπή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

Σκοπός της Σύμβασης αυτής ήταν η αντικατάσταση δύο προηγούμενων Διεθνών Συμβάσεων που αναφέρονταν στην αστική ευθύνη των πλοιοκτητών κατά τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών και συγκεκριμένα της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών «Για την ενοποίηση κανόνων για τη μεταφορά επιβατών δια θαλάσσης» του 1961 και της Διεθνούς Συμβάσεως, επίσης των Βρυξελλών, «Για την ενοποίηση κανόνων για τη μεταφορά αποσκευών επιβατών δια πλοίων» του 1967. Οι Συμβάσεις αυτές, οι οποίες δεν έχουν κυρωθεί από τη χώρα μας, κρίθηκαν ως μη ικανοποιητικές, γεγονός που συνετέλεσε στη μη ευρεία αποδοχή τους και στην ανάγκη ύπαρξης ενιαίας Διεθνούς Σύμβασης, για την ευθύνη των θαλάσσιων μεταφορέων επιβατών και αποσκευών.

2. Τα όρια της ευθύνης του μεταφορέα, που προβλέπει η Σύμβαση καθορίζονται για δύο είδη απαιτήσεων, η μια για θάνατο ή σωματικές βλάβες και η άλλη για περιουσιακή ζημία με αντικείμενο είτε αποσκευές καμπίνας, είτε οχήματα, μαζί με τις αποσκευές που μεταφέρονται μέσα ή πάνω στο όχημα, είτε άλλες αποσκευές.

Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που επήλθε εάν το γεγονός που την προκάλεσε συνέβη κατά τη διενέργεια της μεταφοράς και οφειλόταν σε πταίσμα ή αμέλεια του μεταφορέα ή των βοηθών του ή πρακτόρων, οι οποίοι ενεργούν μέσα στα πλαίσια των καθηκόντων που τους έχουν ανατεθεί, ο δε ενάγων φέρει το βάρος της αποδείξεως και για το ότι το παραπάνω γεγονός συνέβη κατά τη μεταφορά και για το ύψος της ζημίας. Το τεκμήριο αυτό (μαχητό) περιορίζεται μόνον στις περιπτώσεις ναυαγίου, σύγκρουσης, προσάραξης, έκρηξης, πυρκαγιάς ή ελαττώματος του πλοίου.

Η Σύμβαση προβλέπει κατ' ουσίαν έναν αδιάσπαστο περιορισμό ευθύνης. Έτσι, ένα πρόσωπο που δικαιούται σε περιορισμό της ευθύνης (μεταφορέας, υπάλληλος, πράκτορας), μπορεί να στερηθεί του δικαιώματος αυτού, μόνο εάν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη του προσώπου αυτού, που έγινε με την πρόθεση να προξενηθεί η ζημία αυτή ή από αμέλεια και με γνώση ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί.

3. Ειδικότερα, η Σύμβαση προβλέπει τα εξής:

Άρθρο 1: Δίδονται ορισμοί.

Άρθρο 2: Καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης.

Άρθρο 3: Καθορίζεται η ευθύνη του μεταφορέα.

Άρθρο 4: Καθορίζεται η ευθύνη όταν η διενέργεια της μεταφοράς έχει ανατεθεί σε πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα.

Άρθρο 5: Καθορίζεται η ευθύνη σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας σε τιμαλφή.

Άρθρο 6: Καθορίζεται η ευθύνη σε περίπτωση συντρέχοντος πταίσματος ή αμέλειας του επιβάτη.

Άρθρο 7: Καθορίζεται το όριο ευθύνης για θάνατο ή σωματικές βλάβες.

Άρθρο 8: Καθορίζεται το όριο ευθύνης για απώλεια ή ζημία σε αποσκευές.

Άρθρο 9: Καθορίζεται η νομισματική μονάδα, βάσει της οποίας γίνεται ο υπολογισμός της ευθύνης και η μετατροπή της.

Άρθρο 10: Καθορίζονται συμπληρωματικές διατάξεις για τα ό-

ρια ευθύνης.

Άρθρο 11: Καθορίζεται ο τρόπος υπεράσπισης και τα όρια ευθύνης για τους βοηθούς των μεταφορέων.

Άρθρο 12: Καθορίζεται η ευθύνη όταν υπάρχει σώρευση απαιτήσεων.

Άρθρο 13: Καθορίζεται ο τρόπος απώλειας του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης.

Άρθρο 14: Καθορίζεται η βάση των απαιτήσεων.

Άρθρο 15: Καθορίζεται ο τρόπος ενημέρωσης του μεταφορέα ή του πράκτορά του εκ μέρους του επιβάτη.

Άρθρο 16: Καθορίζεται η παραγραφή των αγωγών.

Άρθρο 17: Καθορίζεται η δικαιοδοσία των δικαστηρίων.

Άρθρο 18: Καθορίζεται η ακυρότητα των συμβατικών όρων.

Άρθρο 19: Καθορίζεται η σχέση της Σύμβασης με άλλες Διεθνείς Συμβάσεις οσον αφορά τον περιορισμό της ευθύνης.

Άρθρο 20: Καθορίζεται η ευθύνη για τις ζημιές από πυρηνική ενέργεια.

Άρθρο 21: Καθορίζεται ο τρόπος εφαρμογής της Σύμβασης όταν διενεργούνται εμπορικές μεταφορές από δημόσιες αρχές.

Άρθρο 22: Καθορίζεται η δυνατότητα δήλωσης για μη εφαρμογή της Σύμβασης εκ μέρους Κράτους-μέλους.

Άρθρο 23: Τελικές διατάξεις.

4. Οι απαιτήσεις εκφράζονται σε φράγκα Πουανκαρέ.

Σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης, (άρθρα 7 παρ. 1, 8 και 9) η ευθύνη του μεταφορέα:

α) Για το θάνατο ή τις σωματικές βλάβες επιβάτη, δεν υπερβαίνει τα 700.000 φράγκα ανά ταξίδι.

β) Για την απώλεια ή τη ζημία σε αποσκευές καμπίνας, δεν υπερβαίνει τα 12.500 φράγκα για κάθε επιβάτη, ανά ταξίδι.

γ) Για την απώλεια ή τη ζημία σε οχήματα, περιλαμβανομένων όλων των αποσκευών που μεταφέρονται μέσα ή πάνω στο όχημα, δεν υπερβαίνει τα 50.000 φράγκα για κάθε όχημα, ανά ταξίδι.

δ) Για την απώλεια ή τη ζημία σε αποσκευές άλλες από τις παραπάνω (β) και (γ), δεν υπερβαίνει τα 18.000 φράγκα για κάθε επιβάτη, ανά ταξίδι.

Παράλληλα, προβλέπεται η δυνατότητα συμφωνίας μεταξύ του μεταφορέα και του επιβάτη, όπου θα ορίζεται ότι η ευθύνη του πρώτου δεν θα υπερβαίνει τα 1750 φράγκα στην περίπτωση ζημίας σε όχημα και τα 200 φράγκα ανά επιβάτη στην περίπτωση απώλειας ή ζημίας σε άλλες αποσκευές, του ποσού αυτού αφαιρούμενου από την απώλεια ή τη ζημία.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση, το φράγκο θεωρείται ότι αναφέρεται σε μονάδα που αποτελείται από 65,5 χιλιοστόγραμμα χρυσού καθαρότητας 900 βαθμών.

5. Μέχρι σήμερα την παραπάνω Σύμβαση, που τέθηκε διεθνώς σε ισχύ στις 28 Απριλίου 1987, έχουν κυρώσει τα ακόλουθα 13 κράτη:

Τόνγκα, Υεμένη, Αν. Γερμανία, Ην. Βασίλειο, Λιβερία, Ισπανία, ΕΣΣΔ, Αργεντινή, Μπαχάμες, Πολωνία, Ελβετία, Βανουάτου και Βέλγιο.

Η χώρα μας έλαβε μέρος στις εργασίες της Διπλωματικής Διασκέυσης για την υιοθέτηση της Σύμβασης και ήδη με το νόμο αυτόν προχωρεί στην κύρωσή της.

6. Το Πρωτόκολλο της Σύμβασης των Αθηνών του 1974 για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 19 Νοεμβρίου 1976. Οι διατάξεις του Πρωτοκόλλου αυτού καθορίζουν βασικά τα της μεταβολής της μονάδος υπολογισμού της παραπάνω Σύμβασης. Συγκεκριμένα, τροποποιούνται τα άρθρα 7 παρ. 1 και τα άρθρα 8 και 9 αυτής και έτσι, αφ' ενός μεν καθιερώνεται ειδική μονάδα υπολογισμού, τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (S.D.R.), στα οποία πλέον εκφράζονται οι απαιτήσεις, σε αντικατάσταση του παλαιού φράγκου Πουανκαρέ, αφ' ετέρου δε προσδιορίζονται τα όρια της ευθύνης του μεταφορέα σύμφωνα με την ειδική αυτή μονάδα.

Ειδικότερα, το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα καθιερώνεται για τις χώρες μέλη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και καθορίζεται ο τρόπος μετατροπής στο εθνικό νόμισμα του Κράτους, του οποίου το δικαίωμα επελήφθη της υποθέσεως. Ακόμη, καθιερών-

νεται ειδική μονάδα υπολογισμού για τα Κράτη που δεν είναι μέλη του Δ.Ν.Τ. (αντίστοιχη του παλαιού φράγκου Πουανκαρέ), καθώς επίσης προβλέπεται η δυνατότητα που έχουν τα Κράτη αυτά, υπό ορισμένες προϋποθέσεις να δηλώσουν ότι τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στη Σύμβαση, για να εφαρμόζονται στο έδαφός τους, θα καθορίζονται με διαφορετικό τρόπο.

7. Σύμφωνα με τις διατάξεις του παραπάνω Πρωτοκόλλου, η ευθύνη του μεταφορέα:

α) Για το θάνατο ή τη σωματική βλάβη επιβάτη, δεν υπερβαίνει τις 46.666 μονάδες υπολογισμού ανά ταξίδι.

β) Για την απώλεια ή τη ζημιά σε αποσκευές καμπίνας, δεν υπερβαίνει τις 833 μονάδες υπολογισμού για κάθε επιβάτη, ανά ταξίδι.

γ) Για την απώλεια ή τη ζημιά σε οχήματα, περιλαμβανομένων όλων των αποσκευών που μεταφέρονται μέσα ή πάνω στο όχημα, δεν υπερβαίνει τις 3.333 μονάδες υπολογισμού για κάθε όχημα, ανά ταξίδι.

δ) Για την απώλεια ή τη ζημιά σε αποσκευές άλλες από τις παραπάνω (β) και (γ), δεν υπερβαίνει τις 1.200 μονάδες υπολογισμού για κάθε επιβάτη, ανά ταξίδι.

Παράλληλα, προβλέπεται η δυνατότητα συμφωνίας μεταξύ του μεταφορέα και του επιβάτη, όπου θα ορίζεται ότι η ευθύνη του πρώτου θα υπόκειται σε έκπτωση, που δεν υπερβαίνει τις 117 μονάδες υπολογισμού στην περίπτωση ζημιάς σε όχημα και τις 13 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη στην περίπτωση απώλειας ή ζημιάς σε άλλες αποσκευές, του ποσού αυτού αφαιρουμένου από την απώλεια ή τη ζημιά.

8. Μέχρι σήμερα το παραπάνω Πρωτόκολλο, που τέθηκε διεθνώς σε ισχύ στις 30 Απριλίου 1989, έχουν κυρώσει τα ακόλουθα 11 Κράτη:

Αργεντινή, Μπαχάμες, Λιβερία, Πολωνία, Ισπανία, Ην. Βασίλειο, Υεμένη, Ελβετία, Βανουάτου, ΕΣΣΔ και Βέλγιο.

Η χώρα μας δεν έλαβε μέρος στις εργασίες της Διπλωματικής Διάσκεψης για την υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου και ήδη με το νόμο αυτόν προχωρεί στην κύρωσή του.

9. Οι λόγοι που επιβάλλουν την από μέρους μας κύρωση της παραπάνω Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου της είναι οι εξής:

α. Η διατήρηση του συστήματος περιορισμού της ευθύνης που προβλέπει ο ΚΙΝΔ και που συνίσταται στην παραχώρηση του πλοίου και του ναύλου δεν σημαίνει ότι το ελληνικό πλοίο διασφαλίζεται όταν απαιτήσεις εγείρονται ενώπιον αλλοδαπών δικαστηρίων χωρών που έχουν κυρώσει τη Σύμβαση. Στην περίπτωση αυτήν τα δικαστήρια των χωρών αυτών εφαρμόζουν τη Σύμβαση αυτή, σε όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως εάν το κράτος της σημαίας του πλοίου έχει κυρώσει τη Σύμβαση.

β. Όσον αφορά τα ελληνικά τουριστικά πλοία, που εκτελούν πλόες εξωτερικού εφαρμόζεται DE FACTO η Σύμβαση των Αθηνών, γιατί αυτό επιβάλλεται από τα διάφορα ασφαλιστικά CLUBS, στα οποία είναι ασφαλισμένα τα πλοία. Όμως, αυτό δεν κατοχυρώνει πλήρως το ελληνικό πλοίο στις περιπτώσεις που θα εγερθεί κάποια απαίτηση σε δικαστήρια άλλης χώρας. Η νομοθεσία της οποίας μπορεί να προβλέπει όρια ευθύνης μεγαλύτερα αυτών της Σύμβασης.

Για τους πλόες ελληνικών πλοίων εντός των ορίων δικαιοδοσίας των ελληνικών αρχών θεωρητικά υπάρχει απειρίοριστη ευθύνη, αλλά και εδώ μπορεί να ισχύουν οι διατάξεις της Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτου.

γ. Εξάλλου, σύμφωνα με την ερμηνεία ξένων δικαστηρίων, η ευθύνη του μεταφορέα με βάση τον ΚΙΝΔ είναι απειρίοριστη, ενώ ειδικά για τα κρουαζιερόπλοια υπάρχει διεθνώς τάση για αύξηση των ορίων της ευθύνης του μεταφορέα εκ μέρους της ασφαλιστικής αγοράς.

Προϋπόθεση επίσης, εφόσον η ανάγκη κύρωσης της Σύμβασης, γιατί είναι σε αποσπασμένη πλέον και άνευ αμφισβητήσεων τα όρια ευθύνης του πλοιοκτήτου, γεγονός που θα συντελέσει στη διευκόλυνση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας.

δ. Η Σύμβαση αυτή, η οποία αποτελεί συνδυασμό κατοχύρωσης

των δικαιωμάτων του ταξιδιωτικού κοινού, αλλά και προστασίας των πλοιοκτητών επιβατηγών πλοίων έναντι κάθε τυχόν παράλογης και υπερβολικής αξίωσης του επιβάτη, θέτει τις βάσεις για περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και της επέκτασης της εθνικής μας οικονομίας.

ε. Η καθυστέρηση προώθησης της κύρωσης της Σύμβασης, καθώς και του Πρωτοκόλλου της (που, όπως προαναφέρθηκε, καθορίζει τα της μεταβολής της μονάδας υπολογισμού της Σύμβασης), θέτει τη χώρα μας, που είναι και εξοχική ναυτιλιακή χώρα, σε δυσμενέστερη θέση, με αποτέλεσμα τη βλάβη των συμφερόντων της, τόσο από απόψεως γοήτρου, όσο και κυρίως από απόψεως συμμετοχής της σε τυχόν νέες διασκέψεις για αναθεώρηση της Σύμβασης και των ορίων που προβλέπει. Ήδη, από 26-30.3.90 συνήλθε στο Λονδίνο Αναθεωρητική Διάσκεψη, η οποία υιοθέτησε Πρωτόκολλο που προβλέπει αυξημένα όρια ευθύνης.

Παράλληλα, με την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης η χώρα μας προσαρμόζεται και εναρμονίζεται με τα διεθνώς ισχύοντα στον τομέα του περιορισμού της ευθύνης για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.

10. Με τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης, καθώς και του Πρωτοκόλλου της, δεν θα εφαρμόζονται όσες από τις διατάξεις των άρθρων 84 έως και 106 του ΚΙΝΔ «Περί ευθύνης του πλοιοκτήτου» και των άρθρων 174 έως και 189 «Σύμβασις μεταφοράς επιβάτου», επίσης του ΚΙΝΔ, έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις αυτής.

11. Με την εφαρμογή της Σύμβασης αυτής και του Πρωτοκόλλου της δεν προβλέπεται επιβάρυνση στον Κρατικό Προϋπολογισμό.

12. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς της ναυτιλίας έχουν συνηγορήσει για την κύρωση της Σύμβασης.

13. Το σχέδιο νόμου που υποβάλλεται για έγκριση, έχει ως σκοπό την κύρωση της παραπάνω Διεθνούς Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου της.

Ειδικότερα με το άρθρο 1 του σχεδίου νόμου προβλέπεται η κύρωση της Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου, ενώ με το άρθρο 2 ορίζεται ο χρόνος έναρξης ισχύος του νόμου.

Αθήνα, 21 Σεπτεμβρίου 1990

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΑΜΑΡΑΣ

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Α. ΠΑΥΛΙΔΗΣ

#### ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

*Κύρωση «Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και Πρωτοκόλλου της Σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, 1974»*

#### Άρθρο πρώτο

Κυρώνονται και έχουν την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παράγραφος 1 του Συντάγματος η «Διεθνής Σύμβαση Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους», που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 13 Δεκεμβρίου 1974 και το «Πρωτόκολλο της Σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, 1974», που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 19 Νοεμβρίου 1976, των οποίων το κείμενο σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής: