



Β' ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΝΟΜΩΝ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

«Δικαιώματα - υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις»

Ι. Γενικές Παρατηρήσεις

Με το προτεινόμενο προς συζήτηση και ψήφιση Νοσχ ρυθμίζονται οι επιβατικές θαλάσσιες ενδομεταφορές και ειδικότερα τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των επιβατών και των ακτοπλοϊκών εταιριών. Σκοπός του Νοσχ, όπως τονίζεται στην αιτιολογική έκθεση που το συνοδεύει, είναι η αναβάθμιση των θαλάσσιων μεταφορών και η διασφάλιση των δικαιωμάτων του χρήστη ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Κατ' εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - καμποτάζ)» (ΕΕ L της 12.12.1992, σελ. 7-10) εκδόθηκε ο νόμος 2932/2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις». Πέραν των ζητημάτων που ρυθμίζει σχετικά με την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών (με επιβατηγά, οχηματαγωγά ή φορτηγά πλοία), ο ν. 2932/2001 ορίζει ότι «Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών τελεί υπό την εποπτεία του κράτους» (άρθρο δεύτερο παρ. 1 του ν. 2932/2001), το οποίο από κοινού με άλλους φορείς μεριμνά «για την εξασφάλιση υπό συνθήκες ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού [...] της προστασίας των συμφερόντων του επιβατικού κοινού» (άρθρο δεύτερο παρ. 3). Θεσπίζει επίσης την υποχρέωση του πλοιοκτήτη «να εκτελεί τα δρομολόγια [...] να τα ανακοινώνει δημόσια με κάθε πρόσφορο μέσο και να πληρο-

2

φορεί εγκαίρως το κοινό σχετικά με την εκτέλεσή τους» (άρθρο τέταρτο παρ. 7), καθ' όσον «»Η εκτέλεση των δρομολογίων που ανακοινώνονται είναι υποχρεωτική» (άρθρο έκτο παρ. 1 του ν. 2932/2001).

Στο πλαίσιο αυτό το παρόν Νοχ εξειδικεύει τις ανωτέρω υποχρεώσεις κράτους και πλοιοκτητών προς την κατεύθυνση της θέσπισης συγκεκριμένων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των χρηστών του συστήματος των θαλάσσιων μεταφορών και των μεταφορέων.

Σε κοινοτικό επίπεδο, στον τομέα γενικώς των μεταφορών, έχει εκδοθεί, για την προστασία των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Φεβρουαρίου 2004 «για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91» (ΕΕ L της 17.2.2004, σελ. 1 - 7, όπως διορθώθηκε με το έγγραφο με στοιχεία δημοσίευσης ΕΕ L 365 της 21.12.2006 σελ. 89] και, για την προστασία των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο Κανονισμός 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σελ. 14 - 41).

Με τις διατάξεις του Μέρους Α' του Νοχ (άρθρα 1 έως 3) καθορίζονται το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του Νοχ και η έννοια των όρων που αναφέρονται σε αυτό καθώς και ο τρόπος κατάρτισης της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς. Το Μέρος Β' αφορά στα δικαιώματα των επιβατών στις περιπτώσεις κατά τις οποίες: α) δεν τηρηθούν οι όροι της συμφωνίας θαλάσσιας μεταφοράς εκ μέρους του μεταφορέα αναφορικά με τον τύπο της θέσης και της καμπίνας που συμφωνήθηκε, β) οι επιβάτες επιθυμούν να μην ταξιδεύσουν και να επιστρέψουν το σώμα του εισιτηρίου (άρθρο 4 παρ. 1, 2), γ) σημειωθεί καθυστέρηση του απόπλου του πλοίου ή του ταξιδιού λόγω βλάβης ή ζημιάς του πλοίου ή για άλλους λόγους που ανάγονται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα (άρθρα 6 και 7), δ) εξαιτίας καθυστέρησης ή ματαίωσης του ταξιδιού, χαθεί η ανταπόκριση για συνέχιση του θαλάσσιου ταξιδιού (άρθρο 8), ε) απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών (άρθρο 9), στ) ο μεταφορέας ακυρώσει το ταξίδι με δική του υπαιτιότητα (άρθρο 10) και, τέλος, στην περίπτωση που ζ) ο μεταφορέας αρνείται την επιβίβαση ορισμένου αριθμού επιβατών, μολονότι αυτοί διαθέτουν έγκυρο εισιτήριο (άρθρο 11). Καθορίζεται επίσης η υποχρέωση για χορήγηση ειδικής έκπτωσης στα άτομα μειωμένης κινητικότητας (άρθρο 4 παρ. 3) και ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τις αποσκευές (άρθρο 5), τον τρόπο υποβολής πα-

ραπόντων (άρθρο 12) και τον τρόπο επιστροφής του εισιτηρίου ή του αντιτίμου του (άρθρο 13). Στο Μέρος Γ΄ καθορίζονται οι υποχρεώσεις των επιβατών (άρθρο 14), στο Μέρος Δ΄ οι υποχρεώσεις του μεταφορέα (άρθρο 15) και το Μέρος Ε΄ περιέχει γενικές διατάξεις (άρθρα 16 έως 18) σχετικές, μεταξύ άλλων, με το βάρος απόδειξης στις δικαστικές και εξώδικες διαδικασίες με αντικείμενο την παροχή χρηματικής αποζημίωσης στους επιβάτες λόγω υπαιτιότητας του μεταφορέα, την ακυρότητα των τυχόν ρητρών περί παραίτησης του επιβάτη από την άσκηση των δικαιωμάτων του ή περί απαλλαγής του μεταφορέα από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το παρόν Νοσχ. και τις διοικητικές κυρώσεις των παραβατών των διατάξεων του Νοσχ. Τέλος, το Μέρος ΣΤ΄ περιέχει διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (άρθρα 19 έως 22).

Συστηματικώς ορθότερη θα ήταν, με τη σχετική αναρίθμηση, η εξής κατάταξη των διατάξεων των ακόλουθων μερών του Νοσχ: Μέρος Δ΄ (Υποχρεώσεις μεταφορέα), Μέρος Γ΄ (Υποχρεώσεις επιβατών), Μέρος Β΄ (Δικαιώματα επιβατών).

II. Παρατηρήσεις επί των επιμέρους άρθρων του Νοσχ

1. Επί του άρθρου 4 παρ. 2

Με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 4 ορίζεται ότι τα δικαιώματα της παρ. 1 ισχύουν και στην περίπτωση της αγοράς εισιτηρίου από απόσταση. Συμφώνως προς το άρθρο 4 παρ. 1 του ν. 2251/1994 «Προστασία των καταναλωτών», συμβάσεις από απόσταση που αφορούν αγαθό ή υπηρεσία είναι εκείνες οι οποίες συνάπτονται «μεταξύ ενός προμηθευτή και ενός καταναλωτή, χωρίς την ταυτόχρονη φυσική παρουσία τους, στο πλαίσιο ενός συστήματος προμήθειας αγαθών ή παροχής υπηρεσιών από απόσταση, που οργανώνεται από τον προμηθευτή, ο οποίος χρησιμοποιεί, αποκλειστικά, ένα ή περισσότερα μέσα τεχνικής επικοινωνίας από απόσταση μέχρι και τη σύναψη της σύμβασης». Εν προκειμένω εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 4 του ν. 2251/1994, με την επιφύλαξη της παρ. 13 εδ. τελευταίο του ίδιου άρθρου. Συμφώνως προς αυτή τη διάταξη, οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών με αντικείμενο τις μεταφορές εξαιρούνται του πεδίου των παρ. 2 περίπτ. στ΄, 7, 8, 9 περίπτ. δ΄, 10 και 11 εδ. α΄ του άρθρου 4, οι οποίες αναφέρονται κυρίως στην άσκηση του δικαιώματος υπαναχώρησης.

2. Επί του άρθρου 4 παρ. 3

Η παρ. 3 του άρθρου 4 θεσπίζει την υποχρέωση των μεταφορέων για χορήγηση έκπτωσης επί του ναύλου στα άτομα μειωμένης κινητικότητας με ποσοστό αναπηρίας άνω του 80%, «ως υποχρέωση παροχής δημόσιας υπη-

4

ρεσίας που επιβάλλεται για την εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος». Η διάταξη αυτή βρίσκεται έρεισμα στο άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, συμφώνως προς το οποίο κάθε κράτος μέλος «μπορεί να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών» (άρθρο 4 παρ. 1 εδ. α' του Κανονισμού), οι δε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να αφορούν και «τα επιβαλλόμενα κόμιστρα» (άρθρο 4 παρ. 2 εδ. α' του Κανονισμού).

3. Επί του άρθρου 5 παρ. 1

Συμφώνως προς την προτεινόμενη διάταξη, «Ο επιβάτης δικαιούται να μεταφέρει αποσκευές βάρους μέχρι 50 κιλών, χωρίς να καταβάλλει ιδιαίτερο ναύλο». Δεδομένου ότι πρόκειται για μία, για κάθε ταξίδι, καταβολή του ναύλου, θα μπορούσε η λέξη «καταβάλλει» να αντικατασταθεί με τον γραμματικό τύπο «καταβάλει».

4. Επί του άρθρου 6

α) Δεδομένου ότι το άρθρο 6 έχει μία παράγραφο, η αρίθμηση της θα έπρεπε να απαλειφθεί.

β) Στην περίπτ. δ. του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι ο επιβάτης, σε περίπτωση ορισμένης καθυστέρησης του απόπλου του πλοίου, δικαιούται να λάβει, υπό προϋποθέσεις, ορισμένη χρηματική αποζημίωση, «εφόσον τελικά προωθήθηκε στον προορισμό του [...]», και ότι «το δικαίωμα αυτό ασκείται στο λιμένα αναχώρησης ή άφιξης του πλοίου». Επισημαίνεται ότι η διάταξη αυτή συμπληρώνεται από το άρθρο 13 παρ. 2, συμφώνως προς το οποίο «Η επιστροφή [...] του αντιτίμου του εισιτηρίου και η καταβολή των τυχόν αποζημιώσεων προς τον επιβάτη [...] γίνεται κατ' επιλογή του επιβάτη από τον μεταφορέα, τον εκδότη του εισιτηρίου ή από τον κατά λιμένα οριζόμενο από τον μεταφορέα ναυτικό πράκτορα [...] σε χρόνο έως και 7 ημέρες μετά την γραμματισμένη αναχώρηση του πλοίου».

γ) Με τις διατάξεις του άρθρου 6 ρυθμίζονται τα δικαιώματα του επιβάτη σε περίπτωση καθυστέρησης του απόπλου πλοίου κατά την προγραμματισμένη ώρα (και, με τις διατάξεις του άρθρου 7, όταν η καθυστέρηση λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού) λόγω βλάβης ή ζημίας του πλοίου ή για άλλους λόγους που ανάγονται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα. Επίσης,

συμφώνως προς την παρ. 4 του άρθρου 10, «Σε περίπτωση που δεν κατέστη δυνατή η προώθηση επιβάτη ακυρωθέντος δρομολογίου στον προορισμό του και αυτός έχει στην κατοχή του εισιτήριο επιστροφής, ο επιβάτης δικαιούται επιπρόσθετα να επιστρέψει το εισιτήριο επιστροφής [...]». Δεδομένου ότι με τη διάταξη αυτή λαμβάνεται μέριμνα για το δικαίωμα του επιβάτη να επιστρέψει το εισιτήριο επιστροφής σε περίπτωση ακύρωσης του δρομολογίου, ερωτάται αν αυτό ισχύει και για την περίπτωση που, κατ' άρθρο 6 του Νσχ, καθυστερήσει ο απόπλους του πλοίου (και, κατ' άρθρο 7, η άφιξη στον προορισμό) λιγότερες μεν από 24 ώρες, σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα απόπλου, αλλά τόσες, ώστε ο επιβάτης να μην μπορεί, εκ των πραγμάτων, να χρησιμοποιήσει το εισιτήριο της επιστροφής του.

5. Επί του άρθρου 16 παρ. 6

Η διατύπωση της παρ. 6 του άρθρου 16 θα ήταν ίσως σκόπιμο να αντικατασταθεί ως εξής «Με απόφαση του Υπουργού (...) είναι δυνατόν να τροποποιούνται τα ποσοστά [...]».

6. Επί του άρθρου 17

Με το άρθρο αυτό ορίζεται ότι «Για την εξώδικη επίλυση των διαφορών μεταξύ του μεταφορέα ή του εκδότη και του επιβάτη, ο επιβάτης δύναται να απευθύνεται στον Συνήγορο του Καταναλωτή». Δεδομένου ότι με τον ν. 3297/2004 «Συνήγορος του Καταναλωτή - Ρύθμιση θεμάτων του Υπουργείου Ανάπτυξης και άλλες διατάξεις» συνεστήθη η ανεξάρτητη αρχή «ως εξωδικαστικό όργανο συναινετικής επίλυσης των καταναλωτικών διαφορών (άρθρο 1 παρ. 1), δηλαδή των διαφορών μεταξύ προμηθευτών και καταναλωτών (άρθρο 3 παρ. 1) , η παραπάνω διάταξη θα μπορούσε ενδεχομένως να θεωρηθεί μη αναγκαία.

7. Επί του άρθρου 18

Το άρθρο 18 ορίζει ότι επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, με το μεν πρώτο εδάφιο «στους παραβάτες των υποχρεώσεων του παρόντος Νόμου», με το δε δεύτερο εδάφιο «στους παραβάτες των υποχρεώσεων των παραγράφων 3 έως και 8 του άρθρου 15». Πρέπει να διευκρινισθεί το πεδίο εφαρμογής του δεύτερου εδαφίου σε σχέση με το πεδίο εφαρμογής του πρώτου εδαφίου.

8. Επί του άρθρου 19 παρ. 2

Το δεύτερο εδάφιο των διατάξεων που προστίθενται με την παρ. 2 του Νοσθ θα μπορούσε να αναδιατυπωθεί ως εξής: «Το έκτακτο αυτό προσωπικό [...] υποχρεούται να επιβοηθεί το έργο [...] στο πλαίσιο των καθηκόντων του».

Αθήνα, 24.9.2008

Η εισηγήτρια
Μαριάνθη Καλυβιώτου
Ειδική Επιστημονική Συνεργάτις

Ο προϊστάμενος του Τμήματος Ευρωπαϊκών Μελετών
Ξενοφών Παπαρρηγόπουλος
Επ. Καθηγητής του
Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Ο προϊστάμενος της Β΄ Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αστέρης Πλιάκος
Αν. καθηγητής του Οικονομικού
Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Πρόεδρος του Επιστημονικού Συμβουλίου
Κώστας Μαυριάς
Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών