

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στο σχέδιο νόμου «Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 2002 στη Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, 1974».

ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

1. Το Πρωτόκολλο 2002 στη Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (εφεξής Πρωτόκολλο 2002), εγκρίθηκε την 1^η Νοεμβρίου 2002 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ).

2. Με το Πρωτόκολλο 2002 τροποποιείται η Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, που υπογράφηκε στο Λονδίνο τη 13^η Δεκεμβρίου 1974 και την οποία έχει κυρώσει η χώρα μας με τον Ν. 1922/1991 (ΦΕΚ 15 Α'/15.02.1991). Το εν λόγω Πρωτόκολλο, που δεν έχει ακόμα τεθεί διεθνώς σε ισχύ, είχε τη 30.11.2012 εννέα Κράτη ως συμβαλλόμενα μέρη. Σύμφωνα με το άρθρο 20 αυτού, το Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία 10 Κράτη είτε το έχουν υπογράψει χωρίς επιφύλαξη ως προς την επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση είτε έχουν καταθέσει έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης στο Γενικό Γραμματέα.

3. Η σκοπιμότητα κύρωσης του Πρωτοκόλλου του 2002 προκύπτει από τα εξής στοιχεία:

α) Με δεδομένη την επικείμενη θέση σε ισχύ του Πρωτοκόλλου διεθνώς, η χώρα μας προσαρμόζεται στα διεθνώς ισχύοντα στον τομέα της ευθύνης του μεταφορέα σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, προς όφελος του χρήστη υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών.

β) Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υιοθετήσει τον Κανονισμό 392/2009/ΕΚ «σχετικά με την Ευθύνη των Μεταφορέων που Εκτελούν Θαλάσσιες Μεταφορές Επιβατών, σε Περίπτωση Ατυχήματος» (ΕΕΕΕ, τεύχος L 131/ 28-05-2009), ο οποίος εφαρμόζεται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της ΔιΣ. Αθηνών όσον αφορά την Ε.Ε., αλλά όχι αργότερα από την 31^η Δεκεμβρίου 2012. Ο Κανονισμός στοχεύει στην καθιέρωση ενός ενιαίου πλαισίου κανόνων που να διέπει τα δικαιώματα των θαλάσσιων μεταφορέων και των επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος και για το λόγο αυτό ενσωματώνονται στο ενωσιακό δίκαιο, δια του Κανονισμού αυτού: (α) οι διατάξεις της Σύμβασης των Αθηνών, 1974, σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 2002, και (β) οι διατάξεις των επιφυλάξεων και των Κατευθυντήριων Γραμμών του ΙΜΟ για την εφαρμογή της Σύμβασης των Αθηνών που υιοθετήσε η Νομική Επιτροπή του ΙΜΟ τη 19.10.2006.

γ) Επιπρόσθετα, η Απόφαση 2012/22/ΕΕ του Συμβουλίου της Ε.Ε. της 12^{ης} Δεκεμβρίου 2011 (ΕΕΕΕ, τεύχος L 8/12.1.2012) ορίζει ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την κατάθεση των πράξεων επικύρωσης του Πρωτοκόλλου των Αθηνών ή προσχώρησης σε αυτό εντός εύλογης προθεσμίας και, εφόσον είναι εφικτό, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011.

δ) Η κύρωση του Πρωτοκόλλου του 2002 αποτελεί αναγκαία συνθήκη προκειμένου η χώρα μας να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις που απορρέουν από το ενωσιακό δίκαιο, ιδίως όσον αφορά την ορθή εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού 392/2009/ΕΚ. Η κύρωση του Πρωτοκόλλου, διασφαλίζει τη συμβατική σχέση της χώρας μας με τρίτες χώρες (μη μέλη της Ε.Ε.) που δεν δεσμεύονται από τον Κανονισμό και κατατείνει στη νομική βεβαιότητα όσον αφορά πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας που δεν δεσμεύεται από τον Κανονισμό μετά τη θέση του τελευταίου σε ισχύ στις 31-12-2012. Παράλληλα, εξυπηρετεί προτεραιότητες οικονομικής και

ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας μας. Η ναυτιλιακή δραστηριότητα, ως κατεξοχήν διεθνής δραστηριότητα και κατά πάγια αρχή της ναυτιλιακής μας πολιτικής, είναι απαραίτητο να διέπεται από ρυθμίσεις παγκόσμιας αποδοχής και εφαρμογής, που ενισχύουν και το κύρος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, υπό την αιγίδα του οποίου υιοθετούνται. Επιπρόσθετα, η Ελλάδα ως κατεξοχήν ναυτική χώρα δραστηριοποίησης επιβατηγών πλοίων διεθνών μεταφορών και τουριστικός προορισμός κρουαζιερόπλοιων διεθνών πλόων θα πρέπει να προβάλλεται ως χώρα με αναβαθμισμένα επίπεδα ως προς τις αντίστοιχες υπηρεσίες.

ε) Έως την 30.11.2012, τρία κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Δανία, Λιθουανία, Ολλανδία), έχουν κυρώσει το Πρωτόκολλο, όπως και η Ε.Ε. επί θεματικών αντικειμένων αποκλειστικής αρμοδιότητάς της έχει προσχωρήσει σε αυτό, συμβάλλοντας έτσι στη θέση του σε ισχύ διεθνώς και στην αναβάθμιση του διεθνούς συστήματος ευθύνης του μεταφορέα σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους. Η Ελλάδα κρίνεται σκόπιμο ομοίως να συμβάλει στους στόχους αυτούς, λαμβάνοντας υπόψη ότι και άλλα κράτη μέλη της Ε.Ε. προετοιμάζονται να προβούν στην κύρωσή του.

στ) Ως εκ τούτου, με την κύρωση του Πρωτοκόλλου αυξάνεται το διεθνές κύρος της χώρας μας, που είναι από τα ιδρυτικά μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και παραδοσιακά κύρωνε εγκαίρως το κεκτημένο του Οργανισμού στην εσωτερική έννομη τάξη. Προβλέπεται επίσης ότι θα αναβαθμισθεί το κύρος του κλάδου των διεθνών θαλασσίων μεταφορών αφού με την κύρωση του Πρωτοκόλλου συγκεκριμενοποιούνται και αναβαθμίζονται οι κανόνες περί ευθύνης και αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση ναυτικού συμβάντος τόσο ως προς τα ελάχιστα επίπεδα οικονομικής κάλυψης όσο και ως προς την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη της ευθύνης. Ταυτόχρονα, παρέχεται η δυνατότητα διασφάλισης των ίδιων αναβαθμισμένων αποζημιώσεων των επιβατών και στο εσωτερικό της επικράτειας, εντός του χρονοδιαγράμματος που καθορίζει ο Κανονισμός 392/2009.

4. Οι βασικές τροποποιήσεις που επέρχονται με το υπό εξέταση Πρωτόκολλο συνίστανται σε:

α) Σημαντική αύξηση των γενικών ορίων ευθύνης για ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα του θανάτου ή της σωματικής βλάβης επιβάτη, λόγω ατυχήματος, καθώς και για απώλεια ή ζημία που επήλθε σε αποσκευές.

β) Νέο καθεστώς αντικειμενικής ευθύνης του μεταφορέα.

γ) Υποχρεωτική ασφάλιση της ευθύνης του μεταφορέα για την περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης. Το όριο της υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης ή άλλης χρηματοοικονομικής ασφάλειας δεν πρέπει να είναι μικρότερο από τις 250.000 λογιστικές μονάδες, ανά επιβάτη, για κάθε επιμέρους περίπτωση,

δ) Ευθεία αγωγή του επιβάτη κατά του ασφαλιστή.

ε) Έκδοση πιστοποιητικών ασφάλισης από τα Συμβαλλόμενα Κράτη ή εξουσιοδοτημένους από αυτά Αναγνωρισμένους Οργανισμούς.

στ) Θέσπιση ορίου ευθύνης του μεταφορέα στις 2250 λογιστικές μονάδες για απώλεια ή φθορά αποσκευών καμπίνας και 12700 μονάδων για την περίπτωση απώλειας ή φθοράς οχημάτων.

5. Τα επιμέρους άρθρα του Πρωτοκόλλου 2002 προβλέπουν, ειδικότερα, τα εξής:

Άρθρο 1

Δίδονται οι ορισμοί των όρων «Σύμβαση», «Οργανισμός» και «Γενικός Γραμματέας».

Άρθρο 2

Αντικαθιστά το άρθρο 1, παράγραφος 1, της Σύμβασης ως προς τις έννοιες των όρων «μεταφορέας», «πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα» και «μεταφορέας που εκτελεί, πραγματικά, ολόκληρη ή μέρος της μεταφοράς».

Άρθρο 3

Αντικαθιστά το άρθρο 1, παράγραφος 10, της Σύμβασης και προσθέτει στο άρθρο 1 νέα παράγραφο 11 διευκρινίζοντας τη χρήση στο κείμενο του Πρωτοκόλλου των όρων «Οργανισμός» και «Γενικός Γραμματέας».

Άρθρο 4

Αντικαθιστά το άρθρο 3 της Σύμβασης σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα, καθιερώνοντας όριο 250.000 λογιστικών μονάδων για ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη, με δυνατότητα απαλλαγής του μεταφορέα μόνο σε συγκεκριμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, ενώ προβλέπει και τη δυνατότητα περαιτέρω ευθύνης του μεταφορέα στο πλαίσιο που η ζημία υπερβαίνει το ανωτέρω όριο, εκτός αν ο ίδιος αποδείξει ότι το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία δεν οφείλεται σε δόλο ή αμέλειά του. Σε περίπτωση που η ανωτέρω ζημία δεν οφείλεται σε ναυτικό συμβάν, ο μεταφορέας ευθύνεται μόνο για δόλο ή αμέλειά του αναφορικά με το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία.

Όσον αφορά δε ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα της απώλειας ή φθοράς αποσκευών καμπίνας, καθιερώνεται ευθύνη του μεταφορέα εφόσον το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία οφείλεται σε δόλο ή αμέλεια του. Ο δόλος ή η αμέλεια του μεταφορέα για ζημία που προκλήθηκε από ναυτικό συμβάν τεκμαίρονται. Σε περίπτωση που η ζημία δεν οφείλεται σε απώλειας ή φθοράς αποσκευών καμπίνας, ο μεταφορέας ευθύνεται, εκτός αν αποδείξει ότι το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία δεν οφείλεται σε δόλο ή αμέλειά του.

Άρθρο 5

Προσθέτει νέο άρθρο 4^α στη Σύμβαση, καθιερώνοντας υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη ή άλλη χρηματοοικονομική ασφάλεια έναντι θανάτου και σωματικής βλάβης επιβατών για κάθε πλοίο νηολογημένο σε Συμβαλλόμενο Κράτος, το οποίο έχει άδεια να μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες. Το κατώτατο όριο της υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης ή άλλου είδους ασφάλειας ορίζεται σε 250.000 λογιστικές μονάδες, ανά επιβάτη. Επιπρόσθετα, το νέο άρθρο προβλέπει την έκδοση και επικύρωση των πιστοποιητικών, που πρέπει να διαθέτουν τα υπόχρεα πλοία, από την αρμόδια Αρχή, καθώς και τη δυνατότητα εξουσιοδότησης άλλου φορέα ή οργανισμού για την έκδοσή τους, τα στοιχεία που πρέπει να περιέχουν τα εν λόγω πιστοποιητικά και τη διάρκεια ισχύος τους. Επίσης, το εν θέματι άρθρο καθιερώνει δυνατότητα ευθείας αγωγής κατά του ασφαλιστή ή άλλου προσώπου που παρέχει τη χρηματοοικονομική ασφάλεια.

Άρθρο 6

Αντικαθιστά το άρθρο 7 της Σύμβασης και αυξάνει τα ανώτατα όρια ευθύνης του μεταφορέα για θάνατο ή σωματική βλάβη επιβάτη, λόγω ναυτικού συμβάντος συγκριτικά με τη Δ.Σ. Αθηνών 1974. Ειδικότερα το ανώτατο όριο αντικειμενικής ευθύνης του μεταφορέα για θάνατο ή σωματικές βλάβες επιβάτη αυξάνεται από 46.666, σε 400.000 λογιστικές μονάδες ανά επιβάτη για κάθε

επιμέρους περίπτωση. Ακόμη, προβλέπεται η δυνατότητα κάθε Συμβαλλόμενου Κράτους να ορίσει, μέσω του εθνικού του δικαίου, αυξημένα όρια ευθύνης συγκριτικά με το Πρωτόκολλο του 2002, εφόσον ενημερώσει σχετικά το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

Άρθρο 7

Αντικαθιστά το άρθρο 8 της Σύμβασης αυξάνοντας τα όρια ευθύνης του μεταφορέα συγκριτικά με τη Δ.Σ. Αθηνών 1974, από 833 σε 2.250 λογιστικές μονάδες για την απώλεια ή φθορά αποσκευών καμπίνας, από 3.333 σε 12.700 λογιστικές μονάδες για την απώλεια ή φθορά οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των αποσκευών που βρίσκονται επί ή εντός του οχήματος, και από 1.200 σε 3.375 λογιστικές μονάδες για τις υπόλοιπες περιπτώσεις απώλειας ή φθοράς αποσκευών. Ακόμη, αυξάνεται το όριο τυχόν συμφωνίας μεταφορέα και επιβάτη από 117 σε 330 λογιστικές μονάδες για ζημία σε όχημα και από 13 σε 149 λογιστικές μονάδες για απώλεια ή ζημία σε άλλες αποσκευές.

Άρθρο 8

Αντικαθιστά το άρθρο 9 της Σύμβασης και ορίζει τον τρόπο υπολογισμού της νομισματικής αξίας των λογιστικών μονάδων, που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό των ορίων ευθύνης του μεταφορέα, οι οποίες ταυτοποιούνται με τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (ΕΤΔ) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ), ενώ υπάρχει ειδική πρόβλεψη για τα Κράτη που συμβάλλονται με το Πρωτόκολλο αυτό αλλά δεν είναι μέλη του ΔΝΤ και, ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατή η χρήση των ΕΤΔ ως μονάδα υπολογισμού των ορίων ευθύνης που προβλέπουν οι διατάξεις του.

Άρθρο 9

Αντικαθιστά το άρθρο 16, παράγραφος 3, της Σύμβασης, αυξάνοντας από τρία σε πέντε έτη από την ημερομηνία αποβίβασης του επιβάτη ή από την ημερομηνία που η αποβίβαση θα έπρεπε να λάβει χώρα, ανάλογα με το ποια είναι μεταγενέστερη, τη χρονική περίοδο, εντός της οποίας επιτρέπεται η άσκηση αγωγής από τον επιβάτη για απαιτήσεις του κατά του μεταφορέα και προβλέποντας τη δυνατότητα άσκησης αγωγής εντός διαστήματος τριών ετών από την ημερομηνία κατά την οποία ο ενάγων έλαβε γνώση ή όφειλε, ευλόγως, να έχει λάβει γνώση της σωματικής βλάβης, απώλειας ή φθοράς που προκλήθηκε από το συμβάν.

Άρθρο 10

Αντικαθιστά το άρθρο 17 της Σύμβασης και καθορίζει τα της δικαιοδοσίας των δικαστηρίων σχετικά με απαιτήσεις που προέρχονται από την εφαρμογή της Σύμβασης.

Άρθρο 11

Προσθέτει νέο άρθρο 17^α της Σύμβασης και προβλέπει τα σχετικά με την αναγνώριση και εκτέλεση των αποφάσεων των αρμόδιων δικαστηρίων επί αγωγών που εγείρονται βάσει των άρθρων 3 και 4 της Σύμβασης. Σημειώνεται ότι όσον αφορά τα θέματα που ρυθμίζονται από τα άρθρα 10 και 11 του Πρωτοκόλλου κυρώνονται υπό την επιφύλαξη ισχύος του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 ή άλλων Διεθνών Συμβάσεων που τυγχάνουν εφαρμοστέες και ρυθμίζουν ζητήματα δικαιοδοσίας, αναγνώρισης και εκτέλεσης δικαστικών αποφάσεων, σύμφωνα με την Απόφαση 2012/23/ΕΕ του Συμβουλίου της 12^{ης} Δεκεμβρίου 2011 (ΕΕΕ L 8/12.01.2012), με την έννοια ότι ο Κανονισμός 44/2001 ή η αντίστοιχη Διεθνής Σύμβαση και όχι τα άρθρα 10 και 11 του Πρωτοκόλλου αποτελούν το εφαρμοστέο για τα θέματα αυτά δίκαιο, εφόσον ρυθμίζονται διαφορετικά.

Άρθρο 12

Αντικαθιστά το άρθρο 18 της Σύμβασης και καθιερώνει την ακυρότητα συμβατικών όρων που έχουν συνομολογηθεί πριν την επέλευση του συμβάντος, που προκάλεσε το θάνατο ή τη σωματική βλάβη επιβάτη ή την απώλεια ή φθορά αποσκευών επιβάτη και αποσκοπούν στην απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του έναντι του επιβάτη, τον καθορισμό κατώτερου ορίου ευθύνης, τη μετακύλιση του βάρους της απόδειξης που φέρει ο μεταφορέας ή τον περιορισμό επιλογής δικαιοδοσίας από τον δικαιούχο.

Άρθρο 13

Αντικαθιστά το άρθρο 20 της Σύμβασης και προβλέπει ότι δεν υφίσταται ευθύνη του μεταφορέα για ζημίες που προκαλούνται από ένα πυρηνικό ατύχημα στην περίπτωση που ο φορέας εκμετάλλευσης μιας πυρηνικής εγκατάστασης ευθύνεται για την εν λόγω ζημία (είτε σύμφωνα με τη Σύμβαση των Παρισίων της 29ης Ιουλίου 1960 περί Αστικής Ευθύνης στον τομέα της Πυρηνικής Ενέργειας, όπως τροποποιήθηκε από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο της 28ης Ιανουαρίου 1964, είτε σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βιέννης της 21ης Μαΐου 1963 περί Αστικής Ευθύνης για Ζημίες από Πυρηνική Ενέργεια, είτε σύμφωνα με οποιαδήποτε σχετική τροποποίηση ή Πρωτόκολλό τους είναι σε ισχύ), ή εάν ο φορέας εκμετάλλευσης μιας πυρηνικής εγκατάστασης ευθύνεται για την εν λόγω ζημία βάσει εθνικής νομοθεσίας που ρυθμίζει την ευθύνη για τέτοιου είδους ζημία, εξίσου ευνοϊκής για τα ζημιωθέντα πρόσωπα με τις Συνθήκες είτε των Παρισίων είτε της Βιέννης είτε με οποιαδήποτε τροποποίηση ή Πρωτόκολλό τους είναι σε ισχύ.

Άρθρο 14

Με τη διάταξη αυτή εισάγεται υπόδειγμα πιστοποιητικού ασφάλισης, που περιλαμβάνεται στο παράρτημα του Πρωτοκόλλου και ενσωματώνεται ως παράρτημα της Σύμβασης. Προστίθεται νέο άρθρο 1^ο της Σύμβασης, σύμφωνα με το οποίο το παράρτημα της Σύμβασης (που περιλαμβάνει το υπόδειγμα πιστοποιητικού ασφάλισης) αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της.

Άρθρο 15

Με τη διάταξη αυτή εισάγονται ρυθμίσεις που αφορούν την ερμηνεία και την εφαρμογή της Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου. Ειδικότερα, ορίζεται ότι η Σύμβαση και το Πρωτόκολλο διαβάζονται και ερμηνεύονται ως μια ενιαία πράξη μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών του Πρωτοκόλλου. Επιπλέον, προβλέπεται ότι η Σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο, θα εφαρμόζεται μόνο σε αξιώσεις που απορρέουν από συμβάντα, τα οποία λαμβάνουν χώρα μετά την έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλλου, για κάθε Κράτος. Τέλος, προβλέπεται ότι τα άρθρα 1 έως 22 της Σύμβασης, όπως τροποποιήθηκαν από το Πρωτόκολλο, σε συνδυασμό με τα άρθρα 17 έως 25 του Πρωτοκόλλου, καθώς και το παράρτημά του, θα αποτελούν και θα αποκαλούνται η Σύμβαση των Αθηνών σχετικά με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους, 2002.

Άρθρο 16

Προστίθεται νέο άρθρο 22^ο της Σύμβασης, με το οποίο καθορίζονται οι τελικές διατάξεις της Σύμβασης. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι οι τελικές διατάξεις της παρούσας Σύμβασης είναι τα Άρθρα 17 έως 25 του Πρωτοκόλλου του 2002 της Σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους του 1974. Επιπλέον, οι αναφορές στη Σύμβαση των Αθηνών του 1974 σε «Συμβαλλόμενα Κράτη» θεωρούνται ότι αναφέρονται σε Συμβαλλόμενα Κράτη του Πρωτοκόλλου του 2002.

Άρθρο 17

Καθορίζει τα της υπογραφής, επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης και προσχώρησης Κρατών στο παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρο 18

Με τη διάταξη αυτή εισάγονται ρυθμίσεις που αφορούν κράτη με δυο ή περισσότερες εδαφικές ενότητες, στις οποίες ισχύουν διαφορετικά νομικά συστήματα, σε σχέση με τα θέματα που ρυθμίζει το παρόν Πρωτόκολλο. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι στις περιπτώσεις αυτές, κατά τη στιγμή της υπογραφής, επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, το κράτος δύναται να δηλώσει ότι το παρόν Πρωτόκολλο εκτείνεται σε όλες τις εδαφικές του ενότητες ή μόνο σε μία ή σε περισσότερες από αυτές και να τροποποιήσει την παρούσα δήλωση, υποβάλλοντας άλλη δήλωση, ανά πάσα στιγμή. Η δήλωση αυτή κοινοποιείται στο Γενικό Γραμματέα και αναφέρει ρητά τις εδαφικές ενότητες στις οποίες εφαρμόζεται το παρόν Πρωτόκολλο.

Επιπλέον, ορίζεται ότι, στις περιπτώσεις των Συμβαλλόμενων κρατών που έχουν υποβάλλει τέτοια δήλωση, οι αναφορές: (α) στο Κράτος νηολογίου του πλοίου και, σε σχέση με το πιστοποιητικό υποχρεωτικής ασφάλισης, στο Κράτος έκδοσης ή επικύρωσης, (β) στις διατάξεις του εθνικού δικαίου, στο εθνικό όριο ευθύνης και στο εθνικό νόμισμα και (γ) σε δικαστήρια και αποφάσεις, οι οποίες πρέπει να αναγνωρίζονται στα Συμβαλλόμενα Κράτη, θα εκλαμβάνονται ως αναφορά στην εδαφική ενότητα την οποία αφορούν.

Άρθρο 19

Με τη διάταξη του άρθρου αυτού, εισάγονται ρυθμίσεις και κανόνες αναφορικά με την υπογραφή, επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση ενός Περιφερειακού Οργανισμού Οικονομικής Ολοκλήρωσης, στο παρόν Πρωτόκολλο. Σημειώνεται ότι δυνάμει του άρθρου αυτού και της Απόφασης 2012/22/ΕΕ του Συμβουλίου της Ε.Ε. της 12^{ης} Δεκεμβρίου 2011 (ΕΕΕΕ, τεύχος L 8/12.1.2012) η Ευρωπαϊκή Ένωση προσχώρησε τη 15.12.2011 στο Πρωτόκολλο του 2002.

Άρθρο 20

Καθορίζει τις προϋποθέσεις έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου. Το Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία 10 Κράτη είτε το έχουν υπογράψει χωρίς επιφύλαξη ως προς την επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση είτε έχουν καταθέσει έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης στο Γενικό Γραμματέα. Έως την 30.11.2012, το παρόν πρωτόκολλο δεν είχε τεθεί σε ισχύ. Για την Ελλάδα θα αρχίσει να ισχύει τρεις μήνες μετά από την κατάθεση του οργάνου επικύρωσης από τη χώρα μας στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού και σε κάθε περίπτωση εφόσον το έχουν υπογράψει ή έχουν καταθέσει έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης τουλάχιστον 10 κράτη.

Άρθρο 21

Καθορίζει τα της καταγγελίας του Πρωτοκόλλου. Κάθε καταγγελία μπορεί να γίνει οποτεδήποτε μετά την έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλλου για το καταγγέλον Κράτος και θα παράγει αποτελέσματα μετά την πάροδο δώδεκα τουλάχιστον μηνών από την κατάθεσή της στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού ή μετά την πάροδο μεγαλύτερου χρονικού διαστήματος που θα προσδιορίζεται στο έγγραφο της καταγγελίας. Μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών του Πρωτοκόλλου κάθε καταγγελία του Πρωτοκόλλου δεν θα θεωρείται και ως καταγγελία της (αρχικής) Σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο.

7

Άρθρο 22

Καθορίζει τις διαδικασίες αναθεώρησης και τροποποίησης του Πρωτοκόλλου.

Άρθρο 23

Εισάγει τις διαδικασίες τροποποίησης των ορίων που τίθενται με τα άρθρα 3 παράγραφος 1, 4^α παράγραφος 1, 7 παράγραφος 1 και 8 της Σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο.

Άρθρο 24

Με τη διάταξη αυτή ορίζεται ως θεματοφύλακας του Πρωτοκόλλου ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού και προβλέπονται οι ενέργειες, στις οποίες αυτός θα προβαίνει αναφορικά με την ενημέρωση των συμβαλλομένων μερών του και την θέση σε ισχύ του Πρωτοκόλλου.

Άρθρο 25

Αναφέρει τις γλώσσες, στις οποίες συντάχθηκαν τα πρωτότυπα κείμενα του Πρωτοκόλλου, τα οποία θεωρούνται εξίσου αυθεντικά.

6. Τα λοιπά άρθρα του Σχεδίου Νόμου προβλέπουν ειδικότερα τα εξής:

Άρθρο δεύτερο

Με τη διάταξη αυτή παραμένουν σε ισχύ οι διατάξεις του ν.1922/1991 περί «Κύρωσης Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και του πρωτοκόλλου της Σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους» (Α' 15), εφόσον αντιστακτούν διατάξεις της Σύμβασης των Αθηνών της 13^{ης} Δεκεμβρίου 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της 19^{ης} Νοεμβρίου 1976 και στο βαθμό που δεν τροποποιούνται με το κυρούμενο δια του παρόντος Νόμου Πρωτόκολλο του 2002 στη Σύμβασή των Αθηνών. Για παράδειγμα, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 15 και της παραγράφου 5 του άρθρου 17, τα όρια ευθύνης σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη ισχύουν εφεξής όπως τροποποιούνται με το Πρωτόκολλο 2002 και όχι σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 3 του ν. 1922/1991 (Α' 15)

Άρθρο τρίτο

Με τη διάταξη αυτή εισάγονται οι επιφυλάξεις και οι κατευθυντήριες γραμμές της για την εφαρμογή της Σύμβασης των Αθηνών που υιοθέτησε η Νομική Επιτροπή του IMO τη 19.10.2006, καθώς και τα προσαρτήματά τους, υπό την επιφύλαξη των οποίων κυρώνεται το παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρο τέταρτο

Με τη διάταξη αυτή αποσαφηνίζονται ζητήματα συναφή με τη δικαιοδοσία, την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων. Ειδικότερα, σύμφωνα με την Απόφαση 2012/23/ΕΕ του Συμβουλίου της 12^{ης} Δεκεμβρίου 2011 (ΕΕΕ L 8/12.01.2012), προβλέπεται ότι τα άρθρα 10 και 11 του Πρωτοκόλλου του 2002 στη Σύμβαση των Αθηνών, που περιέχουν κανόνες τέτοιας υφής, κυρώνονται υπό την επιφύλαξη ισχύος του Κανονισμού Νο (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 2000 για τη δικαιοδοσία, την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές διαφορές και άλλων διεθνών συμβάσεων που τυγχάνουν εφαρμοστέες και ρυθμίζουν παρόμοια ζητήματα, ιδίως της Σύμβασης Λουγκάνο της 16^{ης} Σεπτεμβρίου 1988 για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση

αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές διαφορές και της Σύμβασης Λουγκάνο της 30^{ης} Οκτωβρίου 2007 για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές διαφορές.

Άρθρο πέμπτο

Καθορίζεται η αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών της χώρας για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου, ιδίως την εξακρίβωση της συμμόρφωσης των πλοίων προς τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου που κυρώνεται με αυτόν, την επιβολή κυρώσεων και την έκδοση πιστοποιητικών.

Άρθρο έκτο

Με τη διάταξη του άρθρου αυτού εισάγονται εξουσιοδοτικές διατάξεις για την έκδοση κανονιστικών πράξεων με σκοπό:

- (α) τον καθορισμό του χρόνου εφαρμογής των απαιτήσεων του παρόντος νόμου στις εσωτερικές δια θαλάσσης μεταφορές επιβατών και των αποσκευών τους (παράγραφος 1). Επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 11 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 392/2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος (L 131/28.5.2009), παρέχεται η ευχέρεια στα Κράτη Μέλη να εφαρμόσουν τις διατάξεις του Κανονισμού και στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Συνεπώς, μέχρι την έκδοση της κανονιστικής πράξης της παραγράφου αυτής σύμφωνα με τη διακριτική ευχέρεια της χώρας, οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν εφαρμόζονται στα πλοία που εκτελούν εσωτερικές δια θαλάσσης μεταφορές, μέχρι τα χρονικά όρια του Κανονισμού,
- (β) τον καθορισμό των όρων έκδοσης, τήρησης και ισχύος του πιστοποιητικού ασφάλισης, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού τέλους για την έκδοσή τους, καθώς και των όρων παροχής εξουσιοδότησης σε αναγνωρισμένο οργανισμό για την έκδοση των πιστοποιητικών, σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος (άρθρο 4^ο του Πρωτοκόλλου του 2002 στη Σύμβαση των Αθηνών), (παράγραφος 2) και
- (γ) τη ρύθμιση θεμάτων σχετικών με την εφαρμογή των Επιφυλάξεων και Κατευθυντήριων Οδηγιών του Οργανισμού που σχετίζονται με τη Σύμβαση των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (παράγραφος 3).

Άρθρο έβδομο

Με τη διάταξη του άρθρου θεσπίζονται οι κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων του παρόντος νόμου. Πιο συγκεκριμένα, γίνεται παραπομπή στο άρθρο 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ 187/1973), σύμφωνα με το οποίο προβλέπεται η επιβολή προστίμου και δυνητικά η απαγόρευση απόπλου έως την καταβολή του προστίμου. Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρο ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο εφοπλιστής και ο πλοίαρχος του πλοίου.

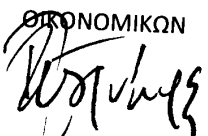
7. Με την κύρωση του παρόντος Πρωτοκόλλου τροποποιείται ο Ν. 1922/1991 (ΦΕΚ 115 Α'/15.02.1991). Επισυνάπτεται πίνακας τροποποιουμένων διατάξεων.

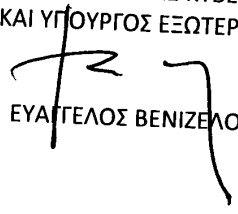
8. Με την κύρωση και εφαρμογή του παρόντος Πρωτοκόλλου δεν προκαλείται επιβάρυνση στον Κρατικό Προϋπολογισμό.

9. Για τη νομοθετική ρύθμιση των ανωτέρω, υποβάλλεται στην Ολομέλεια της Βουλής συνημμένα το σχέδιο νόμου για την «Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 2002 στη Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, του 1974», μετά του κειμένου του στην αγγλική και της μετάφρασης αυτού στην ελληνική γλώσσα.

Αθήνα, 29 Ιουλίου 2013

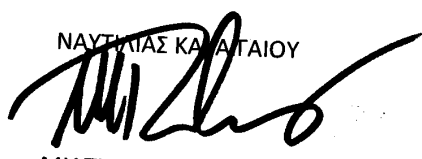
ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

 ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
 ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

 ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ
 ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

 ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΑΤΑΙΟΥ

 ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ