



ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθ. 160 / 5 / 2013

ΕΚΘΕΣΗ

*Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ.1 του Συντάγματος)*

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

Με τις διατάξεις του υπόψη σχεδίου νόμου, προτείνεται η κύρωση του ανωτέρω Πρωτοκόλλου, το οποίο τροποποιεί τη σύμβαση των Αθηνών της 13^{ης} Δεκεμβρίου 1974, σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, όπως αυτή ισχύει. Ειδικότερα:

Α. Με το άρθρο πρώτο, κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ.1 του Συντάγματος το ανωτέρω Πρωτόκολλο, με τις διατάξεις του οποίου ορίζονται τα ακόλουθα:

1. Δίδεται η έννοια των όρων που αναφέρονται στο κυρούμενο Πρωτόκολλο, για την εφαρμογή του και επανακαθορίζεται η έννοια συγκεκριμένων όρων που αναφέρονται στην τροποποιούμενη Σύμβαση.

(άρθρα 1 – 3)

2.α. Επανακαθορίζεται η ευθύνη του μεταφορέα και ειδικότερα, καθιερώνεται ευθύνη αυτού για κάθε ζημία που:

- επήλθε ως αποτέλεσμα θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη, λόγω ναυτικού συμβάντος, η οποία δεν υπερβαίνει το όριο 250.000 λογιστικών μονάδων, πλην των οριζόμενων εξαιρέσεων απαλλαγής,
- υπερβαίνει των ανωτέρω όριο, εκτός εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι το συμβάν δεν οφείλεται σε δόλο ή αμέλειά του,
- επήλθε ως αποτέλεσμα θανάτου ή σωματικής βλάβης του επιβάτη αλλά δεν οφείλεται σε ναυτικό συμβάν και μόνο για δόλο ή αμέλεια του μεταφορέα σχετικά με το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία,
- επήλθε ως αποτέλεσμα απώλειας ή φθορά αποσκευών καμπίνας, μόνο αν το συμβάν οφείλεται σε δόλο ή αμέλεια του μεταφορέα.

β. Οι διατάξεις της τροποποιούμενης Σύμβασης δεν θίγουν το δικαίωμα αναγωγής του μεταφορέα έναντι τρίτων ή τη δυνατότητα ενστάσεως συντρέχοντος πταίσματος.

(άρθρο 4)

3.α. Θεσπίζεται η υποχρέωση του μεταφορέα να διαθέτει ασφαλιστική κάλυψη ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια, για την κάλυψη ευθύνης έναντι θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβατών, για κάθε πλοίο νηολογημένο σε Συμβαλλόμενο Κράτος, το οποίο έχει άδεια να μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες.

β. Το όριο της ανωτέρω ασφάλισης ορίζεται στις 250.000 λογιστικές μονάδες, ανά επιβάτη, για κάθε επιμέρους περίπτωση.

γ. Καθορίζεται αναλυτικά η διαδικασία έκδοσης των σχετικών πιστοποιητικών από την αρμόδια Αρχή κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους ή αναγνωρισμένο προς τούτο φορέα ή οργανισμό, καθώς και οι προδιαγραφές των εν λόγω πιστοποιητικών.

- Επιτρέπονται οι διαβουλεύσεις μεταξύ των Συμβαλλομένων Κρατών, στην περίπτωση που θεωρηθεί ότι δεν μπορεί να καλυφθούν οι υποχρεώσεις από τον ασφαλιστή ή τον εγγυητή.

δ. Επιτρέπεται, επίσης, η ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή ή άλλου προσώπου που παρέχει τη χρηματοοικονομική ασφάλεια, για οποιαδήποτε αξίωση αποζημίωσης που καλύπτεται από τέτοια ασφάλεια.

ε. Τα ποσά που προκύπτουν από την εν λόγω ασφάλεια διατίθενται αποκλειστικά για την ικανοποίηση των αξιώσεων στο πλαίσιο της τροποποιούμενης Σύμβασης, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

στ. Επιτρέπεται στα Συμβαλλόμενα Κράτη να γνωστοποιούν στο Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, τα πλοία που δεν υποχρεούνται να φέρουν ή να επιδεικνύουν το ανωτέρω πιστοποιητικό, εφόσον τηρείται σχετικό ηλεκτρονικό μητρώο.

(άρθρο 5)

4.α. Επανακαθορίζεται / αυξάνεται το ανώτατο όριο ευθύνης του μεταφορέα για θάνατο ή σωματικές βλάβες, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 400.000 λογιστικές μονάδες ανά επιβάτη, για κάθε επιμέρους περίπτωση.

β. Παρέχεται η δυνατότητα στα Συμβαλλόμενα Κράτη να ορίζουν, με εθνικές διατάξεις, αυξημένο όριο ευθύνης σε σχέση με τα προαναφερόμενα.

γ. Επανακαθορίζονται, επίσης, τα όρια ευθύνης του μεταφορέα για απώλεια ή φθορά αποσκευών καμπίνας και οχημάτων (2.250 και 12.700 λογιστικές μονάδες, αντίστοιχα).

(άρθρα 6 και 7)

5. Ορίζεται η λογιστική μονάδα ως νέος τρόπος υπολογισμού των ορίων ευθύνης του μεταφορέα (αντί του φράγκου, που ισχύει) και καθορίζεται ο τρόπος μετατροπής αυτής στο εθνικό νόμισμα των Συμβαλλομένων Κρατών.

(άρθρο 8)

6. Ρυθμίζονται ειδικά θέματα σχετικά με την: i) άσκηση αγωγής αποζημίωσης για θάνατο ή σωματική βλάβη σε επιβάτη ή απώλεια ή ζημία σε αποσκευές, ii) δικαιοδοσία των δικαστηρίων, iii) αναγνώριση και εκτέλεση

αποφάσεων δικαστηρίων επί αγωγών, iv) ακυρότητα συμβατικών όρων που έρχονται σε αντίθεση με τις προβλέψεις της τροποποιούμενης Σύμβασης.

(άρθρο 9 – 12)

7. Επανακαθορίζονται οι περιπτώσεις, στις οποίες δεν ευθύνεται ο μεταφορέας για ζημίες που προκαλούνται από πυρηνικό ατύχημα.

(άρθρο 13)

8. Το Παράρτημα της τροποποιούμενης Σύμβασης, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτής, περιλαμβάνει υπόδειγμα πιστοποιητικού ασφάλισης ή άλλης χρηματοοικονομικής ασφάλειας, σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα για το θάνατο ή σωματική βλάβη επιβατών.

(άρθρο 14)

9. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την :

i) ερμηνεία και εφαρμογή της τροποποιούμενης Σύμβασης και του υπό κύρωση Πρωτοκόλλου,

ii) την υπογραφή, επικύρωση, αποδοχή, έγκριση του Πρωτοκόλλου και την προσχώρηση νέων Μελών σε αυτό.

(άρθρα 15 – 17)

10. Παρέχεται η δυνατότητα: i) υποβολής σχετικής δήλωσης από τα Κράτη με διαφορετικά νομικά συστήματα για την εφαρμογή του κυρούμενου Πρωτοκόλλου,

ii) υπογραφής, επικύρωσης, αποδοχής, προσχώρησης κ.λπ. στο Πρωτόκολλο των Περιφερειακών Οργανισμών Οικονομικής Ολοκλήρωσης,

iii) καταγγελίας, αναθεώρησης και τροποποίησης του Πρωτοκόλλου από κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος.

(άρθρα 18, 19, 21 και 22)

11α. Καθιερώνεται ειδική διαδικασία τροποποίησης των ορίων της ευθύνης του μεταφορέα.

β. Ορίζεται ο Γενικός Γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ως θεματοφύλακας του κυρούμενου Πρωτοκόλλου.

(άρθρα 23 – 24)

Β. Με το άρθρο δεύτερο, ορίζεται ότι ο ν. 1922/1991, με τον οποίο έχει κυρωθεί η τροποποιούμενη Σύμβαση, ισχύει κατά το μέρος που δεν τροποποιείται με το υπό κύρωση Πρωτόκολλο.

Γ. Με το άρθρο τρίτο: α) παρατίθεται η επιφύλαξη της Ελληνικής Δημοκρατίας, ως προς το κυρούμενο Πρωτόκολλο, η οποία αφορά στον περιορισμό της ευθύνης των μεταφορέων, στην υποχρεωτική ασφάλιση και τον περιορισμό της ευθύνης των ασφαλιστών, στην έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών κ.λπ.,

β) καθορίζεται η σχέση της προαναφερόμενης επιφύλαξης και των κατευθυντήριων γραμμών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, για την εφαρμογή της Σύμβασης των Αθηνών και εξειδικεύονται οι κατευθυντήριες γραμμές στα σχετικά Προσαρτήματα,

γ) εξειδικεύονται οι κατευθυντήριες γραμμές στα σχετικά Παραρτήματα.

Δ. Με το άρθρο τέταρτο, ορίζεται ότι τα άρθρα 10 και 11 του Πρωτοκόλλου κυρώνονται υπό την επιφύλαξη του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001, για τη δικαιοδοσία, την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές διαφορές ή άλλων διεθνών συμβάσεων που ρυθμίζουν όμοια ζητήματα.

Ε. Με το άρθρο πέμπτο, ορίζονται οι Λιμενικές Αρχές (Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία) ως αρμόδιες Αρχές, για τον έλεγχο και εφαρμογή του Πρωτοκόλλου, την εξακρίβωση συμμόρφωσης των πλοίων προς τις απαιτήσεις του Πρωτοκόλλου και της τροποποιούμενης Σύμβασης, την επιβολή κυρώσεων και την έκδοση των απαιτούμενων πιστοποιητικών.

Στ.ι) Με το άρθρο έκτο, παρέχονται οι απαιτούμενες εξουσιοδοτήσεις για τη ρύθμιση, με υπουργικές αποφάσεις, όλων των θεμάτων σχετικά με:

- το χρόνο εφαρμογής των απαιτήσεων του υπό ψήφιση νόμου στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και των αποσκευών τους, οι οποίες δεν εφαρμόζονται εν προκειμένω μέχρι την έκδοση της εν λόγω απόφασης,
- την έκδοση, τήρηση και ισχύ του πιστοποιητικού ασφάλισης,
- την παροχή εξουσιοδότησης σε αναγνωρισμένο οργανισμό για την έκδοση του ανωτέρω πιστοποιητικού,
- τις λεπτομέρειες εφαρμογής των Κατευθυντήριων Οδηγιών του Οργανισμού για τη Σύμβαση των Αθηνών.

ii) Με κ.υ.α., μπορεί να καθορίζεται τέλος υπέρ του Δημοσίου για την έκδοση του προαναφερόμενου πιστοποιητικού.

Ζ. Με το άρθρο έβδομο, απαγορεύεται ο απόπλους από ή κατάπλους σε λιμένες της ελληνικής επικράτειας, σε κάθε πλοίο ανεξαρτήτως του λιμένα νηολόγησης, που έχει άδεια να μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με το απαραίτητο πιστοποιητικό ασφάλισης.

Σε περίπτωση παράβασης των προτεινόμενων ρυθμίσεων και του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009, επιβάλλονται, εκτός των άλλων ποινικών ή πειθαρχικών ευθυνών, οι κυρώσεις του άρθρου 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (διοικητικό πρόστιμο που κυμαίνεται από 300 ευρώ έως 500.000 ευρώ).

Η. Με το άρθρο όγδοο, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 20 του υπό κύρωση Πρωτοκόλλου, ορίζεται ο χρόνος έναρξης ισχύος αυτού και του υπό ψήφιση νόμου.

Θ. Από τις προτεινόμενες διατάξεις, προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του κρατικού προϋπολογισμού

1. Δαπάνη, μη σημαντική, από την: α) κάλυψη του κόστους εκτύπωσης των πιστοποιητικών ασφάλισης των πλοίων, β) την ανάπτυξη και συντήρηση ηλεκτρονικού μητρώου τήρησης των εν λόγω πιστοποιητικών. (άρθρα 5 παρ. 3 και 14 του Πρωτοκόλλου και πέμπτο του σχεδίου νόμου)

2. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων, από την είσπραξη τέλους για την έκδοση των πιστοποιητικών ασφάλισης των πλοίων. (άρθρο έκτο παρ. 2) Το ύψος της αύξησης αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικής υπουργικής απόφασης.

II. Επί του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού του Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού (ν.π.δ.δ., επιχορηγούμενο από τον κρατικό προϋπολογισμό – φορέας της Γενικής Κυβέρνησης)

Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων, από την είσπραξη των διοικητικών προστίμων του άρθρου 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973), που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των προτεινόμενων ρυθμίσεων και του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009. (άρθρο έβδομο) Το ύψος της εν λόγω αύξησης εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός παραβάσεων, ποσό επιβαλλόμενων κυρώσεων κ.λπ.).



28 Μαΐου 2013

Ο Γενικός Διευθυντής

Βασίλειος Κατριβέσης