

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

#### στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΖΗΜΙΩΝ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.

Εκπονήθηκε από :

**Ελένη Ι. Αξιόγλου**  
**A.M.**

Διπλωματική εργασία  
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού  
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς  
Ιούλιος 2010

### **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού , η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων : του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός , μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός) , της φύσης του υλικού , που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright , και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου .

ΕΛΕΝΗ ΙΩΑΝ. ΑΞΙΟΓΛΟΥ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία .

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν :

- Κωνσταντίνος Γκιζιάκης
- Γεώργιος Σαμιώτης
- Χριστίνα Καραμπέτσου

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα .

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ – ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Όταν επέλεξα και μου ανατέθηκε στο τέλος έτους 2008 το θέμα « της αποκατάστασης ζημιών από ατυχήματα στον ανθρώπινο παράγοντα στην επιβατηγό ναυτιλία » ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία, δεν φανταζόμουν ότι θα είχα την ευκαιρία να ασχοληθώ σε βάθος με την μετά πολλά χρόνια προσπάθειας για ενοποίηση των κανόνων ναυτικού δικαίου επελθούσα μεταρρύθμιση μέσω του Κανονισμού υπ' αριθμ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Με αυτόν σηματοδοτείται τουλάχιστον εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης , αλλά με προοπτική και δυνατότητα υιοθέτησής του και νομοθετικής ενσωμάτωσής του και από τρίτα κράτη εκτός αυτής, αλλαγή νοοτροπίας στην ναυτιλιακή παράδοση και στους διεθνείς φορείς της Ναυτιλίας για την έκταση και το είδος της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα επιβατών σε ναυτικά συμβάντα , που γίνεται πλέον αντικειμενική ,τόσο στις διεθνείς μεταφορές όσο σταδιακά και στην εσωτερική μεταφορά με την επιβατηγό ναυτιλία , με στόχο την ανακούφιση του οικονομικά αδυνάμου μέρους του επιβάτη, όσον αφορά τις απαιτήσεις του για αποζημίωση ,όταν υφίσταται ζημία στην Υγεία ,δηλαδή στη σωματική και ψυχική ακεραιότητά του .

Μάλιστα το γεγονός ότι η κρουαζιέρα- θαλάσσια περιήγηση, όπου επίσης ισχύει προς εφαρμογή ο παραπάνω Κανονισμός, υπάγεται στην επιβατηγό ναυτιλία, και σε συνδυασμό με τον μεγάλο αριθμό των νησιωτικών συμπλεγμάτων της πατρίδας μου και όχι μόνο , φανερώνουν και την πρακτική αξία εφαρμογής του ως άνω Κανονισμού για την ανάπτυξη του τουρισμού στα πλαίσια ενός συγκεκριμένου εκ των προτέρων θεσμικού και νομικού πλαισίου.

Οφείλω θερμές ευχαριστίες στον Καθηγητή μου κύριο Κωνσταντίνο Γκιζιάκη ,που η διορατικότητά του και βαθειά του γνώση μου έδωσε την ευκαιρία να ασχοληθώ με το αντικείμενο αυτό. ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ όμως και γενικότερα όλους τους καθηγητές του Ναυτιλιακού Τμήματος του Πανεπιστημίου ΠΕΙΡΑΙΩΣ, γιατί έχοντες διακρίνει την το ζήλο για την προσέγγιση των θεμάτων-νομικών και οικονομικών-, που έχουν να κάνουν με

την Ναυτιλία, με καθοδήγησαν με αγάπη ,έτσι ώστε να «μπολιάσω» τη νομική γνωστική μου υποδομή με οικονομική σκέψη.

Τέλος ευχαριστώ τους συμφοιτητές μου για την εκτίμηση και συμπάθεια ,που με περιέβαλαν , και για την ηθική συμπαράστασή τους ,στοιχεία που με έκαναν να μη κουράζομαι στα εβδομαδιαία δρομολόγια Λάρισα-Πειραιά για την παρακολούθηση των μαθημάτων.

## ΑΦΙΕΡΩΣΗ

Η παρούσα εργασία αφιερώνεται στην μητέρα μου ΠΑΡΘΕΝΟΠΗ, που το όνομά της με ταξιδεύει στην ομώνυμη Σειρήνα των Ομηρικών επών και στο Θαλασσίνο ταξίδι του Οδυσσέα.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	12
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> .ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ-ΣΥΜΒΑΝ</b>	
1.1. ΣΥΛΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΑΤΟΜΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ (ΣΥΜΒΑΝΤΑ)-ΟΡΙΣΜΟΣ- ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΒΑΡΟΥΣ ΑΠΟΔΕΙΞΗΣ	17
1.2. ΕΙΔΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ) ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ	19
1.3. ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	21
1.4. ΕΙΔΗ ΠΛΟΙΩΝ-ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	23
1.5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	25
1.6. ΕΝΝΟΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗ –ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	26
1.7.ΕΝΝΟΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ 392/2009 ΕΚ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ Ε.Ε.	28
1.8.ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ-ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ-ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	30
1.8.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ	30
1.8.2. ΜΗ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ	32
1.9. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΑΡΧΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΚΡΑΤΩΝ –ΜΕΛΩΝ Ε.Ε.(ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ -ΚΑΜΠΟΤΑΖ)	34
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> . ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ</b>	
2.1.ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ	36
2.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ-ΕΚΤΑΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ	37
2.3. ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	
2.4. ΝΕΩΤΕΡΙΣΜΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 392/2009 ΕΚ ΓΙΑ ΔΙΕΘΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ	

ΕΠΙΒΑΤΩΝ –ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΤΟΥΣ ΣΕ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	41
2..4.1. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	47
2.4.2. ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΡΘΡΟΥ 6 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 392/2009 ΕΚ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	48
2.4.3. ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ-ΕΚΤΑΣΗ ΑΥΤΗΣ	49
2.4.4. ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ- ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ	49
ΕΠΙΒΑΤΗ ΝΑ ΑΣΚΗΣΕΙ ΕΥΘΕΩΣ ΑΞΙΩΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ	
2.4.5. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΓΙΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥΣ	52
2.4.6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ ΟΡΙΩΝ ΕΥΘΥΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ	53
2.4.7. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΘΗΝΩΝ 1974 –ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟ ΧΩΡΕΣ Ε.Ε. ΩΣ ΣΗΜΕΡΑ-ΣΗΜΑΣΙΑ ΙΣΧΥΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 392/2009 ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ Ε.Ε. ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΑΥΤΩΝ	53
2.5. I.S.M. CODE	56
2.6. ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ ΑΞΙΩΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	57
2.6.1. ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	58
2.6.2. ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ:ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ ΑΞΙΩΣΕΩΝ	61
2.6.3. ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ –ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗ ΩΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ	63
2.7. ΑΡΜΟΔΙΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ ΑΣΚΗΣΗΣ ΑΓΩΓΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	64
 <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΚΡΟΥΑΖΕΡΟΠΛΟΙΟ ΩΣ ΠΗΓΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΣΕ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΔΙΑΡΡΟΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ.</b>	
3.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ-ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	66
3.2. ΣΥΜΒΑΣΗ BUNKERS 2001-ΠΟΙΟΣ ΕΥΘΥΝΕΤΑΙ ΓΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ- ΕΚΤΑΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ	67
3.3. ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ –ΕΙΔΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ	72
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	74
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	76



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην χρονική πορεία η προσπάθεια για τη διαμόρφωση ομοιομόρφων κανόνων, που διέπουν τις απαιτήσεις των επιβατών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, σε συνδυασμό με επισυμβάντα σοβαρά ναυτικά ατυχήματα ,που κόστισαν σε ανθρώπινες ζωές, αλλά και σε ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο, έφθασε στη στιγμή του Κανονισμού 392/2009 ΕΚ και Συμβουλίου . Με αυτόν επιχειρείται

1.αφενός μεν μια κοινή ρύθμιση των σχετικών θεμάτων στις χώρες τουλάχιστο της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά και τις διεθνείς μεταφορές επιβατών ,αλλά και τις ενδομεταφορές αυτών εντός ενός μόνο κράτους-μέλους, και

2. αφετέρου μια καινοτόμος, ριζοσπαστική αναβάθμιση της θέσεως του επιβάτη ήτοι της οικονομικά ασθενούς θέσεώς του ,σε σύγκριση με τις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες τις λειτουργούσες τα επιβατηγά πλοία, έτσι ώστε και να μπορεί να διεκδικήσει-αξιώσει ό,τι δικαιούται για τη βλάβη της υγείας του και σωματικής και ψυχικής η οι κληρονόμοι του ως αποζημίωση από το θάνατο προσφιλούς προσώπου. Αυτή η κατάσταση διευκολύνεται με την πρόβλεψη καταβολής στο δικαιούχο αποζημιώσεως χρηματικών προκαταβολών μέσα στις πρώτες 15 δέκα πέντε μέρες από τον προσδιορισμό αυτού (του δικαιούχου), θεσμός που δεν προβλεπόταν στο παρελθόν ,αλλά και οι απαιτήσεις του αποζημιώσεώς του να ικανοποιούνται με ποσά αντίστοιχα με το σημερινό κόστος ζωής με τους ακόλουθους τρεις τρόπους :

α. με σημαντική αύξηση των ποσών αποζημιώσεως σε σύγκριση με τα ποσά που ίσχυαν ως σήμερα

β. με «συρρίκνωση» του ευεργετήματος «περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα » με ορισμό (στον άνω Κανονισμό) αντικειμενικής ευθύνη αυτού μέχρι του ποσού των 300.000,00 ευρώ ανά μεμονωμένη περίπτωση επιβάτη, σε περίπτωση ατυχήματος ,που δεν υπήρχε ως σήμερα

γ. με τη πρόβλεψη υποχρεωτικής ασφάλισης της ευθύνης του μεταφορέα και τη δυνατότητα του επιβάτη να στρέφεται απευθείας κατά του ασφαλιστικού φορέα αξιώνοντας την αποζημίωσή του, που δεν ίσχυε ως σήμερα.

Περαιτέρω, όσον αφορά τη ρύπανση της θάλασσας από τα κινούμενα επιβατηγά πλοία και τη διαρροή πετρελαίου κίνησης απ' αυτά, και την αντίστοιχη αστική ευθύνη των

πλοιοκτητών τους, η πρόβλεψη πλήρους και αντικειμενικής ευθύνης με τη Διεθνή Σύμβαση BUNKERS 2001, που κυρώθηκε από την Ελλάδα με ν. 3393/05 με ισχύ από 1η Νοεμβρίου 2008, καθιδρύει μια αντικειμενική ευθύνη τους συμπλέουσα όμως με τον προβλεπόμενο περιορισμό ευθύνης από την ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση Αθηνών 1974-1976 Μεταφοράς Επιβατών, όπως τροποποιήθηκε με τον άνω Κανονισμό σήμερα.

**ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ:**

- ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ
- ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ
- ΡΥΠΑΝΣΗ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

**ABSTRACT**

The attempt through time to shape the unvarying rules as concerns passengers' claims in case of maritime accidents, in combination with serious such accidents which cost the loss of human life and the pollution of the sea because of the "bunker oil", reached the moment of the new Regulation 392/09 of European Parliament and Council.

With this above mentioned Regulation it is attempted :

1. on the one hand, a common arrangement of all relevant matters in all countries of the European Union at least concerning the carriage of passengers by sea both internationally and within a Member State
2. on the other hand, an innovative and radical upgrade of the passenger's weak financial position in comparison with the huge and financially strong shipping companies operating the passenger ships, so that the passenger can claim the compensation he is entitled to, because of personal injury to his body or soul or the successors in case of the death of their relative. This whole legal situation is facilitated by advance payments to the person entitled to damages within 15 days of his identification, which was not as a right in the past, and his compensation shall correspond to the present cost of living in the following 3 ways:
  - a. a considerable increase in the amount of compensation in comparison to the past

b. dwindling of the “privilege of limit of liability” of the carrier by laying down an objective liability of the carrier up to the amount of 300.000,00 euro per passenger on each distinct occasion of accident, which did not exist before

c. compulsory insurance of the carrier’s liability and simultaneously the right of the passenger to bring a claim for compensation directly against the insurer on other person providing financial security.

As concerns the pollution of the sea because of the bunker oil of the passenger ships and the relevant civil liability of the shippowners , the complete and objective liability that the 2001 Bunker Pollution Convention stipulates, establishes an objective liability of them which nevertheless complies with the limit of liability which was imposed by the Athens Convention 1974-1974 where it is already into force ,as it has been amended by the above mentioned Regulation.-

KEY-WORDS:

- OBJECTIVE RESBONSIBILITY
- MARITIME ACCIDENT
- SEA POLLUTION

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αστική ευθύνη του μεταφορέα είναι οικονομικό μέγεθος. Στην περίπτωση ενός ναυτιλιακού μεταφορικού συστήματος διακρίνουμε τρεις αλληλεπιδρώσες ομάδες παραγόντων, που επηρεάζουν την ασφάλεια της ναυτιλίας και την αξιοπιστία του ως συστήματος: 1. Το πλοίο και τον εξοπλισμό του 2. τους κανόνες/ κανονισμούς /λειτουργικές διαδικασίες και 3. το εμπλεκόμενο προσωπικό τόσο στο πλοίο όσο και στη ξηρά. Σημαντικό ρόλο παίζει και το μεταφερόμενο φορτίο, που μπορεί να είναι αντικείμενα αλλά και επιβάτες, οπότε επιδιώκεται και η ασφάλεια αυτών στη θαλάσσια μεταφορά.

Στη συνέχεια, «ένα από τα αποτελέσματα της αλλαγής σημαίας και της παγκοσμιοποίησης της διαχείρισης πλοίων είναι η εμφάνιση «παικτών», οι οποίοι δεν βρίσκονται στον επιχειρηματικό πυρήνα της ναυτιλίας, δηλαδή της αλληλεπίδρασης μεταξύ μεταφερομένου ανθρώπου είτε ιδιοκτήτη φορτίου και του πλοιοκτήτη. Παίχτες όπως τα ανοικτά νηολόγια, οι εταιρίες διαχείρισης (ship management companies) και νηογνώμονες διευκολύνουν την αλληλεπίδραση της αγοράς, αλλά και την ίδια στιγμή εισάγουν τα δικά τους οικονομικά συμφέροντα στην αγορά. Ένα άλλο αποτέλεσμα είναι ότι η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία μεταφορών έχει γίνει ανώνυμος. Δύσκολο να αναγνωρισθεί η πραγματική ιδιοκτησία και για το λόγο αυτό η ευθύνη πολλών πλοίων. Η σημαία και το λιμάνι νηολόγησης πλέον δεν αποκαλύπτουν με σιγουριά εκείνους που είναι υπόλογοι. Η αυξανόμενη οικονομική πίεση, που ασκήθηκε στους πλοιοκτήτες τα τελευταία χρόνια εξαιτίας του πληθωρισμού του κόστους και της υπερχωρητικότητας σε πολλούς τομείς έχει πιέσει τους περισσότερους απ' αυτούς στο δρόμο των εξοικονομήσεων κόστους και περικοπών δαπανών σε θέματα, που σχετίζονται με θέματα ασφαλείας. Αυτές οι εξελίξεις δείχνουν ότι «η πιο ασφαλής ναυτιλία και οι καθαρότεροι ωκεανοί» είναι ουσιαστικά ένα οικονομικό πρόβλημα.»(\*\*1)

\*\*1-----

Ελευθέριος Δ.Καταρέλος, 2004, σελ. 130 “Συστημική προσέγγιση της Ασφάλειας και Ποιότητας των Μεταφορών. Ανάπτυξη της μεθοδολογίας SAFE”, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα “ Ναυτιλία Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο.”

Στο παραπάνω κλίμα εξετάζεται και η διεθνής θαλάσσια μεταφορά επιβατών, ως κλάδος του ναυτικού δικαίου.

Σήμερα η ελληνική ναυτιλία με το στόλο της κατέχει παγκοσμίως την κορυφή της μεταφορικής δυναμικότητας ως προς τα εμπορεύματα. Ομοίως η διεθνής επιβατηγός ναυτιλία, παρότι δεν ακολουθεί τον έντονο ρυθμό της ως άνω ανάπτυξης, έχει αναδειχθεί σε μεγάλη δύναμη ιδίως στη Μεσόγειο προς δυο κατευθύνσεις: α. ως συγκοινωνία μαζικής μετακίνησης επιβατών και β ως θαλάσσια περιήγηση ,γνωστή διεθνώς ως κρουαζιέρα (cruise-la croisiere maritime). Οι ίδιες διαπιστώσεις αφορούν και την ακτοπλοΐα μας. Η σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με το νησιωτικό σύμπλεγμα στη συντριπτική πλειοψηφία διενεργείται ακτοπλοϊκώς και το πλοίο ( επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία car –ferries) συνιστά συγκοινωνιακό μέσο μαζικής μεταφοράς.

Με τη μεθοδολογία της σύγκρισης των νομικών πλαισίων ,που ίσχυαν ως σήμερα και αυτών που ισχύουν σήμερα, για την αποκατάσταση της ζημιάς του επιβάτη ,που επήλθε στη διάρκεια θαλάσσιας μεταφοράς του λόγω ναυτικού ατυχήματος, η παρούσα εργασία διαρθρώνεται σε τρία βασικά κεφάλαια .Το πρώτο κεφάλαιο ασχολείται με την ανάλυση του όρου ναυτικό ατύχημα διακρίνοντάς το από το ατομικό ατύχημα επιβάτη ,το δεύτερο με την προστασία του ανθρώπου ,που μεταφέρεται, και τα δικαιώματά του σε περίπτωση βλάβης της υγείας του η θανάτου του και στο τρίτο κεφάλαιο εξετάζεται η ζημία του ανθρώπου ,ως οικονομικού παράγοντα, από τη ρύπανση, που προκαλεί το πετρέλαιο κίνησης των επιβατηγών πλοίων με τυχόν ατυχηματική διαρροή του.

Διευκρινίζεται ότι αντικείμενο της παρούσας μελέτης αποτελεί η αποκατάσταση ζημιών από ατυχήματα στον ανθρώπινο παράγοντα στην επιβατηγό ναυτιλία, η με άλλα λόγια η αστική ευθύνη στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών, αλλά και αυτή στη εσωτερική αγορά των θαλασσιών μεταφορών επιβατών, δηλαδή στη νησιωτική χώρα μας, αλλά και στην Ευρωπαϊκή Ένωση ,της οποίας είμαστε κράτος-μέλος. Η Σύμβαση των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αποσκευών (βλ .παρακάτω) , όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 2002 (εφεξής « Σύμβαση ΑΘΗΝΩΝ 2002») έχει κατ αρχήν εφαρμογή μόνο στις διεθνείς μεταφορές. Ο διαχωρισμός μεταξύ εθνικής και διεθνούς μεταφοράς έχει εξαλειφθεί στην εσωτερική αγορά υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών και είναι επομένως, σκόπιμο να προβλέπονται το ίδιο επίπεδο και η ίδια φύση ευθύνης τόσο στις διεθνείς όσο και τις εθνικές μεταφορές της Κοινότητας (Ευρωπαϊκής).

Η Εσωτερική αγορά των θαλασσιών μεταφορών στην Ε.Ε ολοκληρώθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '90 και λειτουργεί ικανοποιητικά. Το Δεκέμβριο του 1986, το Συμβούλιο επέφερε εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών (άρθρα 49 και 50 ΣΕΚ) στο τομέα των θαλασσιών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (Κανονισμός 4055/86, ενοποιημένη έκδοση 17.12.1990). Το 1992, 5η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών επεκτάθηκε στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (Θαλάσσιες ενδομεταφορές ή καμποτάζ) για τους Κοινοτικούς εφοπλιστές, των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό το όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις, που απαιτούνται για την εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος αυτό (Κανονισμός 3577/92).

Συνειδητοποιεί κανείς ότι η προσέγγιση των εθνικών δικαίων σε μια προσπάθεια διεθνούς ενοποίησής τους, προκειμένου να επιτευχθεί διεθνώς ομοιόμορφο δίκαιο αποκατάστασης των ζημιών των επιβατών σε ναυτικό συμβάν, είναι αδίρητη ανάγκη, και έγινε έντονα αντιληπτή στις αρχές του 19ου αιώνα, οπότε και μεσουρανούσε η θαλάσσια μεταφορά των μεταναστών από την Ευρώπη προς την Αμερική. Έγιναν προς την κατεύθυνση αυτή της προσέγγισης των νομοθεσιών αναφορικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβάτη πολλές προσπάθειες, κυρίως με πρωτοβουλία του CMI (Comite Maritime International), που ιδρύθηκε ως ιδιωτικός διεθνής οργανισμός το 1897 στις Βρυξέλλες και τέθηκε υπό την αιγίδα της βελγικής κυβέρνησης. Στη συνέχεια, μετά το 1967 ζητήθηκε και η βοήθεια του IMCO –ακρωνύμιο του International Maritime Consultative Organisation, σήμερα γνωστού ως IMO, αφού από το 1982 μετονομάστηκε σε International Maritime Organisation-IMO.

Και έτσι στις 13 Δεκεμβρίου του 1974 υπογράφηκε η Σύμβαση των Αθηνών σχετικά με τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους δια θαλάσσης γνωστή ως PAL 1974, που άρχισε να ισχύει από 28 Απριλίου 1987, έχει κυρωθεί ως σήμερα από 32 κράτη και ειδικά στην Ελλάδα κυρώθηκαν η Σύμβαση Αθηνών και το Πρωτόκολλο Του Λονδίνου 1976 «Για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις» με το ν. 1923/1991, χωρίς όμως να την ενσωματώσει στην εσωτερική νομοθεσία, που θα συνέβαλε στην ενοποίηση του δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς επιβάτη.

Εκείνο όμως που έχει σημασία, για να τονισθεί ότι το όλο πρόβλημα είναι οικονομικό, είναι το ότι σε όλες τις διεθνείς νομοθετικές προσπάθειες ενοποίησης των διατάξεων προστασίας του επιβάτη, με την έννοια ότι ο μεταφορέας έπρεπε να φέρει ευθύνη για τη μεταφορά του επιβάτη αβλαβούς και στην κατάσταση, που αυτός επιβιβάστηκε στο πλοίο, χωρίς ζημιές, δηλαδή ευθύνη για το θάνατο ή τη σωματική βλάβη

του επιβάτη, κατέληξαν σε θεσμό περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα, και μάλιστα με κάποιες νομικές κινήσεις, ο περιορισμός αυτός εκτινάχτηκε στα ύψη.

Ήδη σήμερα και από 28 Μαΐου 2009 ,που δημοσιεύθηκε στη επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης , με τον με αριθμό 392/2007 της 23ης Απριλίου 2009 Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, υπάρχει σκοπός να παρέχεται σε όλους τους επιβάτες πλοίων, ανεξαρτήτως της διαδρομής, και σε όλους τους μεταφορείς εναρμονισμένο νομικό πλαίσιο ,που να καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους. Το επιδιωκόμενο επίπεδο εναρμόνισης πρέπει να είναι επαρκώς υψηλό, ώστε να εξασφαλίζεται δικαιότερη αποζημίωση, αλλά και καλύτερη πρόληψη ατυχημάτων. Σκοπός του είναι να ενσωματωθεί στο κοινοτικό δίκαιο το Πρωτόκολλο του 2002 της Σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με την θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, που εγκρίθηκε υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού («Σύμβαση των Αθηνών του 2002»). Η Σύμβαση των Αθηνών του 2002 είναι σύγχρονο νομικό κείμενο, όπου ορίζονται σαφώς τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων. Στη Σύμβαση προβλέπεται για τις βλάβες σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος καθεστώς ευθύνης χωρίς να απαιτείται απόδειξη για υπαιτιότητα του μεταφορέα, ορίζονται επαρκώς υψηλά μέγιστα ποσά αποζημίωσης, απαιτείται από όλους τους μεταφορείς να συνάπτουν σύμβαση ασφάλισης και παρέχεται η δυνατότητα στον ενάγοντα επιβάτη να εγείρει αξιώσεις αποζημίωσης απευθείας από τον ασφαλιστή. Ρυθμίσεις που σημαίνουν μεγαλύτερη οικονομική επιβάρυνση του μεταφορέα .σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ταυτόχρονα αυξάνονται και τα μεγέθη και οι χωρητικότητες σε επιβάτες των πλοίων.

Και το πνεύμα της ασφαλούς μεταφοράς επιβατών ως « οικονομικού προβλήματος» και της ανάγκης να εξασφαλίζεται καταλλήλου ύψους αποζημίωση των επιβατών, που υφίστανται ατύχημα στις θαλάσσιες μεταφορές, διαφαίνεται ακόμη και στη τελική πρόβλεψη-μεταβατική διάταξη του άρθρου 12 του ως άνω προσφάτου από 28.05.2009 ισχύοντος ως άνω ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ, ότι αυτός, ενώ ισχύει από την επομένη της δημοσίευσής του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ,εν τούτοις θα καταστεί εφαρμοστέος όταν η Σύμβαση των ΑΘΗΝΩΝ που περιλαμβάνεται ως Παράρτημα Ι στον άνω Κανονισμό ,και μάλιστα ως Ενοποιημένο κείμενο αυτής της σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και του Πρωτοκόλλου της του 2002, τεθεί σε ισχύ για την Κοινότητα , όχι αργότερα από 31.12.2012.(βλ. άρθρο 12 Κανονισμού)-Εδώ διευκρινίζεται ότι το τροποποιητικό Πρωτόκολλο του Λονδίνου 2002 στη Σύμβαση των Αθηνών σχετικά με τη

θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους του 1974, που εγκρίθηκε την 1η Νοεμβρίου 2002 υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), θα ισχύει 12 μήνες μετά την αποδοχή του από 10 δέκα κράτη ,πράγμα που δεν έχει ακόμη συμβεί ! Τα κράτη μέλη της Ε.Ε τα οποία έχουν προσυπογράψει το πρωτόκολλο του 2002 είναι η Φιλανδία η Γερμανία, Ισπανία ,Σουηδία ,Ηνωμένο Βασίλειο. Τούτη η καθυστέρηση εφαρμογής του Κανονισμού ήδη διαφάνηκε και από το από 22.9.2006 Σχέδιο Έκθεσης της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με εισηγητή τον Paolo Costa, σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ,που αφορά την ευθύνη των μεταφορέων στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ –ΣΥΜΒΑΝ

### 1.1. ΣΥΛΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΑΤΟΜΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ (ΣΥΜΒΑΝΤΑ) – ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΒΑΡΟΥΣ ΑΠΟΔΕΙΞΕΩΣ

Το ναυτικό ατύχημα εξετάζεται ως η γενεσιουργός αιτία της ζημιάς του επιβάτη. Θα δοθούν οι ορισμοί με βάση τη Σύμβαση Αθηνών 1974-το Πρωτόκολλό της του 1976, που ισχύουν και εφαρμόζονται στην Ελλάδα σήμερα, αλλά και τον ισχύοντα από 28.5.2009 υπ' αριθμό 392/2009 Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 «σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος», που σύντομα θα τεθεί σε εφαρμογή, κατά τα παραπάνω .

Στην παράγραφο 3 του άρθρου 3 ήδη της Σύμβασης Αθηνών 1974, αναγράφεται ότι «Το πταίσμα η αμέλεια του μεταφορέα η των υπαλλήλων η πρακτόρων του που ενεργούν μέσα στα πλαίσια της αρμοδιότητάς των θα θεωρείται δεδομένο αν ο θάνατος η οι σωματικές βλάβες επιβάτη η η απώλεια η ζημία αποσκευών καμπίνας προήλθαν από η σε σχέση με ναυάγιο, σύγκρουση, προσάραξη, έκρηξη η πυρκαγιά, η από ελάττωμα του πλοίου, εκτός εάν αποδειχθεί το αντίθετο».

Τα ως άνω μνημονευόμενα περιοριστικώς περιστατικά, ήτοι Ναυάγιο, Ανατροπή, Σύγκρουση, Προσάραξη, Έκρηξη η Πυρκαγιά η το Ελάττωμα του πλοίου, αποκαλούνται από τη θεωρία Ναυτικά Ατυχήματα (maritime accidents).

Συγκεκριμένα αποκαλούνται και συλλογικά ατυχήματα (accidents collectives) σε αντίθεση προς τον όρο Ατομικά Ατυχήματα (accidents individuals), που αναφέρονται στο άρθρο 3 παρ 1 της Σύμβασης Αθηνών 1974 ως «γεγονός που προκάλεσε τη ζημιά», που στη Σύμβαση Αθηνών με το Πρωτόκολλο 2002 μετατρέπεται σε «συμβάν». Με άλλα λόγια μπορεί ο θάνατος η σωματική βλάβη του επιβάτη να οφείλεται σε ατομικό ατύχημα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και όχι σε ναυτικό συλλογικό ατύχημα, που εξ ορισμού πλήττει περισσότερους του ενός επιβάτες. Τέτοιο ατομικό ατύχημα με πταίσμα του μεταφορέα η των προστηθέντων του είναι για παράδειγμα η κρανιοεγκεφαλική κάκωση επιβάτη, επειδή γλίστρησε στο κατάστρωμα από λιπαρή ουσία-λάδια που δεν καθάρισαν οι αρμόδιοι εργαζόμενοι του πλοίου.

Η διάκριση σε ατομικό και συλλογικό ναυτικό ατύχημα είναι σημαντική, γιατί όπως προκύπτει από τη διατύπωση του ως άνω άρθρου 3 της Σ.Α., στην μεν περίπτωση του ατομικού ατυχήματος η ευθύνη του μεταφορέα και υπαλλήλων του είναι

ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΙΚΗ, δηλαδή ο ενάγων επιβάτης φέρει το βάρος της απόδειξης ότι «το γεγονός που προκάλεσε την απώλεια ή ζημιά έγινε στη διάρκεια της μεταφοράς, και το ύψος της απώλειας ή ζημιάς».

Αντιθέτως, στην περίπτωση του ναυτικού (Συλλογικού) ατυχήματος το πταίσμα του μεταφορέα ή υπαλλήλων του θεωρείται δεδομένο κατά τη Σύμβαση Αθηνών 1974, «εκτός εάν αποδειχθεί το αντίθετο»: το πταίσμα του μεταφορέα τεκμαίρεται, και εισάγεται μαχητό τεκμήριο υπαιτιότητας του μεταφορέα περιοριστικά στην έκταση της ζημιάς και ότι προκλήθηκε από ναυτικό ατύχημα. Στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας μπορεί να ανατρέψει το τεκμήριο και να αποδείξει ότι το αίτιο της ζημιάς ναυτικό ατύχημα δεν οφείλεται σε πταίσμα δικό του ή των υπαλλήλων του στην άσκηση του καθήκοντός τους. Η ΕΥΘΥΝΗ του μεταφορέα χαρακτηρίζεται ΝΟΘΟΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ. Βλέπουμε λοιπόν ότι στη Σύμβαση Αθηνών 1974-1976, η διάκριση σε Ατομικό και Ναυτικό Ατύχημα παίζει ρόλο, γιατί προσδιορίζει τη Νομική Φύση της ευθύνης του μεταφορέα και το ποιός φέρει (μεταφορέας ή ζημιωθείς επιβάτης) το ΒΑΡΟΣ ΑΠΟΔΕΙΞΗΣ ΤΗΣ.

Ομως, μελετώντας τον ισχύοντα και στο άμεσο μέλλον εφαρμοστέο Κανονισμό 392/09 Ευρ. Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, διακρίνει κανείς ότι στο άρθρο 3 αυτού ρητά αναφέρεται ότι το καθεστώς ευθύνης ως προς τους επιβάτες διέπεται από τα άρθρα 1 και 1α, το άρθρο 2 παρ 2, τα άρθρα 3 έως 16, και τα άρθρα 18, 20, 21 της σύμβασης των Αθηνών, που παρατίθενται στο Παράρτημα Ι του Κανονισμού. Ως Σύμβαση των Αθηνών τώρα εννοείται κατά τη διευκρίνιση του ως άνω Κανονισμού η Σύμβαση των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, όπως τροποποιήθηκε με ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ του 2002, εφεξής «σύμβαση των Αθηνών 2002» στον Κανονισμό. Στο άρθρο λοιπόν 3 παρ 5 του ενοποιημένου κειμένου της σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και του πρωτοκόλλου της του 2002, «ναυτικό συμβάν» σημαίνει ναυάγιο, ανατροπή, σύγκρουση ή προσάραξη του πλοίου, έκρηξη ή πυρκαγιά στο πλοίο ή ελάττωμα του πλοίου. Με άλλα λόγια προστίθεται ακόμη μια κατηγορία ναυτικού-συλλογικού ατυχήματος η Ανατροπή (capsizing), που μπορεί να συμβεί ενδεχομένως από γιγάντια κύματα.

Διατηρείται η ίδια διάκριση των ατυχημάτων σε ατομικό και ναυτικό ,μόνο που χαρακτηρίζεται ρητά ως ναυτικό συμβάν το συλλογικό ατύχημα και ως συμβάν και όχι απλά ως γεγονός, που προκάλεσε τη ζημία, όπως μνημονεύεται το ατομικό ατύχημα στη σύμβαση Αθηνών 1974-1976.-Περαιτέρω, διατηρείται ο τρόπος κατανομής του βάρους απόδειξης της υπαιτιότητας ανάμεσα στον μεταφορέα και τον επιβάτη ως διάκριση ανάμεσα στο ατομικό (υποκειμενική ευθύνη μεταφορέα) και κατ αρχήν στο ναυτικό συλλογικό ατύχημα /συμβάν (νόθος αντικειμενική ευθύνη του μεταφορέα), με όμοιο τρόπο, όπως στη Σύμβαση Αθηνών 1974-76-Υπάρχει όμως περαιτέρω η διάκριση ανάμεσα στη Σύμβαση Αθηνών 1974 με τροποποίηση στο Πρωτόκολλο 1976 και αυτή τη Σύμβαση Αθηνών 1974 με τροποποίηση στο Πρωτόκολλο 2002 ότι σε περίπτωση ζημίας σε επιβάτη ως αποτέλεσμα θανάτου ή σωματικής βλάβης, που προξενήθηκαν από ναυτικό συμβάν δηλαδή συλλογικό ναυτικό ατύχημα, τότε, κατά το βαθμό που η ζημία αυτή ως προς τον εν λόγω επιβάτη δεν υπερβαίνει σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση τις 250.000 μονάδες υπολογισμού (Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα βλ. παρακάτω) ,ο μεταφορέας έχει απόλυτα αντικειμενική ευθύνη. Μπορεί ο μεταφορέας μόνο να αποδείξει, για να απαλλαγεί, ότι το συμβάν οφείλεται σε πολεμική πράξη ή έκτακτο αναπόφευκτο φαινόμενο ή εξ ολοκλήρου από σκόπιμη πράξη-παράλειψη τρίτου.

## 1.2. ΕΙΔΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Ειδικότερα ,τα Ναυτικό Συμβάν σημαίνει α/ Ναυάγιο: κατά την κρατούσα άποψη στην Ελλάδα μιλάμε για ναυάγιο ,όταν το πλοίο χάσει οριστικά, από θαλάσσιο συμβάν, πυρκαγιά ή άλλο παρεμφερές γεγονός, την ικανότητα πλεύσης και τη δυνατότητα να εκπληρώσει τον ουσιώδη προορισμό του ως οικονομική αξία. (\*\*2).

Από τους ελληνικούς νόμους, μνημονεύεται η διάταξη του άρθρου 1 παρ 1 του ν. 2881/2001 για τη « Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις»,όπου ορίζεται ότι «πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα, νηολογημένο ή όχι αποτελεί ναυάγιο ,αν παύσει να έχει πλευστότητα και παραμένει ολόκληρο ή κατά μέρος υπό της επιφάνειας της θάλασσας».

β/Σύγκρουση στη θεωρία ,αν και είναι τεχνικός όρος, εκλαμβάνεται η βίαιη υλική

-----  
\*2 (βλ.Εφ Αθ 1760/1981 ΕΝΔ 1981,417)

επαφή μεταξύ πλοίων (collision), συνέπεια της οποίας είναι ότι προκαλούνται ζημιές από θάνατο η σωματική βλάβη των επιβατών, και λοιπών επιβαινόντων στο πλοίο.

γ/ Έκρηξη είναι η ανάφλεξη με κρότο και Πυρκαγιά η μεγάλης έκτασης φωτιά, από την οποία μπορεί να προέλθει θάνατος η σωματική βλάβη σε επιβάτη. Ακόμη και ο καπνός της φωτιάς μπορεί να προκαλέσει τις παραπάνω ζημιές, όπως και το νερό με πίεση προς κατάσβεση της φωτιάς. Δεν υπάρχει εννοιολογικός ορισμός τους στο ελληνικό δίκαιο και μάλιστα στο Ναυτικό Δίκαιο. Εκείνο που μπορείς να πει κανείς είναι ότι οι ανθρώπινες απώλειες από φωτιά είναι πραγματικά μεγαλύτερες απ ό,τι οι διάφορες στατιστικές μελέτες εκφράζουν, και άρα η φωτιά είναι πολύ σοβαρό θέμα τόσο για τους επιβάτες όσο και για τους εργαζόμενους στα επιβατηγά πλοία, όπως και ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (I L O) δηλώνει. (\*\*3).

δ/ Ελάττωμα του πλοίου. Για πρώτη φορά συμπεριλήφθηκε ανάμεσα στα ναυτικά ατυχήματα στη Σύμβαση Αθηνών 1974-1976. Είναι όμως ασαφής και δύσκολα να προσδιοριστεί έννοια, ειδικά από τον επιβάτη. Γι αυτό, παρατηρούμε ότι στον πρόσφατο Κανονισμό, που ενσωματώνει το Πρωτόκολλο 2002 στη αρχική Σύμβαση Αθηνών 1974-76, προσδιορίζεται για πρώτη φορά στο άρθρο 3 παρ 5γ του πρωτοκόλλου 2002 : «ελάττωμα του πλοίου, σημαίνει οποιαδήποτε δυσλειτουργία, αστοχία ή μη συμφωνία με τους ισχύοντες κανονισμούς ασφαλείας, η οποία αφορά οποιοδήποτε μέρος του πλοίου ή του εξοπλισμού του, όταν χρησιμοποιείται για τη διαφυγή, εκκένωση, επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών ή όταν χρησιμοποιείται για την ώθηση, πηδαλιούχηση, ασφαλή πλεύση, πρόσδεση, αγκυροβόληση, άφιξη ή αναχώρηση από προκυμαία ή αγκυροβόλιο ή έλεγχο βλάβης έπειτα από κατάκλυση ή όταν χρησιμοποιείται για την καθέλκυση σωστικών μέσων». Μπορεί να διατυπωθεί η άποψη ότι αν και δεν επιβάλλει ρητά η Σύμβαση ΑΘΗΝΩΝ 1974 στον μεταφορέα την υποχρέωση να μεταφέρει τον επιβάτη σώο και ασφαλή, εμμέσως με τον για πρώτη φορά προσδιορισμό της έννοιας «ελάττωμα του πλοίου», τίθεται και η υποχρέωση του μεταφορέα για αξιόπλοο πλοίο, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης για επάνδρωση του πλοίου του με ναυτικούς έχοντες τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, γιατί η έλλειψή τους μπορεί να συμβάλει η οδηγήσει σε ναυτικό συμβάν (\*\*4 )

\*\* 3( βλ. Dr. E. Giziakis Analysing the Risk of fires in shipping).

\* \*4 .(Εφ Πειρ. 301/2004 Ναυτ Δικ 2004,249)

Στους νομικούς κύκλους διατυπώθηκε και η άποψη ότι ως «αιτιολογία της προσθήκης του ορισμού του “ελαττώματος του πλοίου» ,ο οποίος δεν υπάρχει στη διεθνή σύμβαση των Αθηνών, προτάχθηκε η ανάγκη να καθορισθεί με σαφήνεια ότι αυτό το “ελάττωμα” συνδέεται μόνο με τη ναυτική λειτουργία του πλοίου και τη θαλάσσια αποστολή του και όχι με οποιοδήποτε άλλο (όπως για παράδειγμα τη ξενοδοχειακή υποδομή του πλοίου) κυρίως ύστερα από την πίεση της διπλωματικής αποστολής των ΗΠΑ, ώστε να μη συνδέεται το ελάττωμα του πλοίου με την αξιοπλοία του πλοίου, που στα δικαστήρια των ΗΠΑ ερμηνεύεται ευρύτατα» (\*\*5)-

Εδώ αναφέρεται και το ελληνικό –εσωτερικού δικαίου- π.δ. 91/1979 «Περί ασφαλίσεως των δι’ ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων διακινουμένων επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων»,όπου αναφέρονται και αποκαλούνται όλα τα παραπάνω περιστατικά –γεγονότα ως ναυτικά ατυχήματα, εκτός από το «ελάττωμα του πλοίου», που πρωτοπροσδιορίζεται εννοιολογικά στον Κανονισμό 392./2009 του Ευρ. Κοινοβουλίου και Συμβουλίου ,όπου ενσωματώνεται η Σύμβαση Αθηνών 1974 μαζί με το Πρωτόκολλο 2002 αυτής.

### 1.3 .ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Γενικά μπορεί να ειπωθεί ότι στατιστικοί έλεγχοι έχουν καταδείξει ότι « η πρόκληση ναυτικού ατυχήματος»εξαρτάται από τον τύπο του πλοίου, αφού κάποιοι τύποι πλοίων παρουσιάζονται πιο επιρρεπής σε ατυχήματα από άλλους. Διατυπώθηκε πως τα επιβατηγά σκάφη είναι τα πιο επιρρεπή σε ατυχήματα (\*\*6).

Ο όρος πλοίο έχει αναφερθεί πολλές φορές ως τώρα. Θα δούμε πως δίνει ορισμό του πλοίου η ελληνική έννομη τάξη ,αλλά και οι διεθνείς συμβάσεις ,ως προϋπόθεση της ασφαλούς απόδοσης ευθύνης στον μεταφορέα σε περίπτωση ναυτικού συμβάντος με πλοίο και ζημία του επιβάτη, αλλά και της ορθής εφαρμογής των εσωτερικών και διεθνών νόμων. Είναι σημαντικό ότι στις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 11 του με αριθμό 392/2009 Κανονισμού σχετικά με την ΕΦΑΡΜΟΓΗ του γίνεται αναφορά στις διαφορετικές ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ πλοίων και

-----  
 \*\* 5 .Εμμανουήλ Η. Κωνσταντινίδης, Δικηγόρος Δ.Ν . «Κριτική προσέγγιση των διατάξεων Πρωτοκόλλου του 2002»ΧρΙΔ Η/2008

\*\*6 . (Χ.Ν. Ψαράτης-Γ.Παναγάκος-Ν. Δεσύπρης-Ν.Βεντικός,ΕΜΠ)

ανάλογα με αυτή επεκτείνεται χρονολογικά η εφαρμογή του ως το 2018, όπως παρακάτω θα αναπτυχθεί. Όπως ειπώθηκε, με τον εν λόγω Κανονισμό, επιδιώκεται: Η ενσωμάτωση στην κοινοτική έννομη τάξη των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών 1974, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 2002, και των κατευθυντήριων οδηγιών και επιφυλάξεων (reservations and guidelines), που υιοθετήθηκαν από τη Νομική Επιτροπή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Νοέμβριος 2000), η οποία επιδιώκει την προστασία δικαιωμάτων επιβατών. Συγκροτείται έτσι ένα συνεκτικό πλαίσιο για ασφαλείς και ποιοτικές επιβατικές μεταφορές με πλοία, ένα πλαίσιο που ξεκίνησε στις αρχές της περασμένης δεκαετίας με την απελευθέρωση των θαλασσιών ενδομεταφορών, συνεχίστηκε με τους κανόνες ασφαλείας της EUROSOLAS και συμπληρώνεται σήμερα με την ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο των διεθνών κανόνων της Σύμβασης των Αθηνών. Για το λόγο αυτό γίνεται μια επισκόπηση του ελληνικού δικαίου σχετικά με τις οριζόμενες Κατηγορίες Επιβατηγών Πλοίων, που σιγά –σιγά θα συγκρίνονται με τις διεθνείς συμβάσεις και τον άνω πρόσφατο Ευρωπαϊκό Κανονισμό, με στόχο ακριβώς αυτό το συνεκτικό πλαίσιο ασφαλούς θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών.

«Το Πλοίο (αρχαία ελληνική: η ναυς, της νηός, πληθ.: αι νήες) είναι μια ειδική κατασκευή (ναυπήγημα), σχεδιασμένη για να κινείται με ασφάλεια στο νερό. Τα πλοία διέπονται από τη νομοθεσία αφενός του Ναυτικού Δικαίου, το οποίο και διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, που απαρτίζουν και τα δύο σχετικούς Κώδικες (σύνολα ομοειδούς νομοθεσίας), τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου Κ.Δ.Ν.Δ. και τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου Κ.Ι.Ν.Δ. και αφετέρου από το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο. Σύμφωνα με τις παραπάνω υφιστάμενες νομοθεσίες:

α). Κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ.άρ.1 παρ.1 «Πλοίο είναι κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας (δηλ. μεγίστης εκμεταλλεύσιμης) τουλάχιστον 10 κόρων προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη Θάλασσα».

Σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό απαραίτητες προϋποθέσεις είναι 1ον να είναι σκάφος, 2ον να έχει καθαρή χωρητικότητα από 10 κόρους και άνω, και 3ον να έχει αυτοδύναμη κίνηση.

β). Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ.άρ.3 παρ.1 «Πλοίο είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων, ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό.»

Σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό μοναδική βασική προϋπόθεση είναι: να είναι σκάφος προορισμένο να μετακινείται στο νερό, ανεξάρτητα χωρητικότητας ή αυτοδύναμης κίνησης.

Και όμως οι παραπάνω διατάξεις δεν συγκρούονται, αλλά ανάλογα με ποίου Κώδικα τις διατάξεις παρακολουθείται κάποια εφαρμογή, με τον ίδιο θα ισχύει και ο ορισμός του πλοίου.

Τέλος τα ναυπηγήματα, δηλαδή τα κάτω των 10 κόρων χαρακτηρίζονται Πλοιάρια και είναι κυρίως σκάφη αγώνων (racing boats), αλιευτικά (fishing boats), βοηθητικών υπηρεσιών (service boats) κ.ά.

Επίσης κατά το άρ.4 παρ.1 του Κ.Δ.Ν.Δ.. προβλέπεται και μια ακόμη κατηγορία το "βοηθητικό ναυπήγημα" που θεωρείται κάθε πλωτό ναυπήγημα ανεξαρτήτως χωρητικότητας που προορίζεται να χρησιμοποιείται σε σταθερή παραμονή για βοηθητικούς σκοπούς εντός λιμένων και αλλού.

#### 1.4 .ΕΙΔΗ ΠΛΟΙΩΝ- ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

A. Με κριτήριο το γενικότερο προορισμό διακρίνονται σε Πολεμικά (και άλλα κρατικά) και σε Εμπορικά.

B. Με κριτήριο τον τομέα δραστηριότητας τα Εμπορικά διακρίνονται σε α ) πλοία μεταφοράς προσώπων ή εμπορευμάτων (βλ. σχετ. παρακάτω περ. Δ), β) Αλιευτικά, γ) Πλοία εξωοικονομικών σκοπών (ερευνητικά, επιστημονικά, εκπαιδευτικά), δ) Πλοία ειδικών υπηρεσιών, ε) Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας και στ) Πλοία Αναψυχής.

Γ. Με κριτήριο το τύπο των υδάτων που κινούνται τα Πλοία διακρίνονται σε Πλοία θαλάσσης (sea vessels), Ποταμόπλοια (river ships ή vessels) και σε Λιμνόπλοια (lakers ή lake ships).

Δ. Με κριτήριο το αντικείμενο μεταφοράς, τα πλοία διακρίνονται σε πλοία μεταφοράς προσώπων καλούμενα Επιβατηγά (passenger ships) και μεταφοράς φορτίων καλούμενα Φορτηγά (cargo ships).

« α) Τα Επιβατηγά πλοία με κριτήριο το τύπο του πλού ,που εκτελούν, διακρίνονται σε Ακτοπλοϊκά, Κλειστών θαλασσών ή Εσωτερικού και Ποντοπόρα . Περαιτέρω διακρίνονται σε Ακτοπλοϊκά μικρής, μέσης και μεγάλης ακτοπλοΐας, σε Επιβατηγά κλειστών θαλασσών και σε Υπερωκεάνια ( transocean ships). Εκ του χρόνου των πλόων τα Ακτοπλοϊκά διακρίνονται σε "ημερόπλοια" (αναχωρούν και επιστρέφουν εντός της ημέρας) και σε "νυκτόπλοια" (με περισσότερο εξοπλισμό - καμπίνες κλπ) που εκτελούν πλόες όλο το 24ωρο. Με κριτήριο τα εκτελούμενα δρομολόγια διακρίνονται σε συγκοινωνιακών γραμμών εσωτερικού ή εξωτερικού (passenger liners) και σε περιηγητικών πλόων καλούμενα Τουριστικά ή Κρουαζιερόπλοια (cruise ships). Και τέλος

με κριτήριο τον εκσυγχρονισμό τους τα Επιβατηγά διακρίνονται σε Επιβατηγά κλασσικού τύπου ή όπως λέγονται παραδοσιακά (σχεδόν έχουν εξαλειφθεί) σε Επιβατηγά - Οχηματαγωγά (passenger/car ferries) μεγάλα, μέσα και μικρά Πορθμεία (ferry boats) και σύγχρονα ταχύπλοα όπως τα Αερόστρωμα (hovercrafts), τα Υδροπέρυγα (hydrofoils) και τα δικάρινα τελευταία Καταμαράν ή Cats.»

Περαιτέρω, σύμφωνα με τον Κανονισμό πυρίμαχης προστασίας των επιβατηγών πλοίων, που εκτελούν πλόες εσωτερικού, και ο οποίος εμπεριέχεται στο π.δ. 61/1984, που δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 19/23.02.1984), ορίζεται στο άρθρο 1 αυτού ως «β/ Επιβατηγό πλοίο « κάθε πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα (12) επιβάτες» και ως δ/Επιβάτης ορίζεται «κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο εκτός από τον Πλοίαρχο, το πλήρωμα και παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους», Στη συνέχεια στο ίδιο άρθρο, ορίζεται ως ε/«Πλήρωμα το σύνολο των προσώπων που είναι ναυτολογημένα στο πλοίο η τα οπωσδήποτε χρησιμοποιούμενα η απασχολούμενα με οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες αυτού εκτός από τον πλοίαρχο». ζ/ « Πλοίο Τουριστικό κάθε πλοίο που απασχολείται με μεταφορά επιβατών (με καταβολή ναύλου) σε κυκλικά ταξίδια θαλάσσιας περιήγησης και αναψυχής ». Επίσης θ/ «πλούς εσωτερικός ο πλούς μεταξύ ελληνικών λιμανιών», μετά ι/ « Πλούς διεθνής ο πλούς από ελληνικό λιμάνι σε λιμάνι του εξωτερικού και αντίστροφα καθώς επίσης και οι πλόες που εκτελούνται μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού». Μετά, ια/ «Πλούς μεγάλης ακτοπλοΐας .Ο εσωτερικός πλούς ,που δεν είναι μικρής διάρκειας. Σ' αυτή τη κατηγορία περιλαμβάνονται ενδεικτικά οι πλόες από Πειραιά για Κέρκυρα, Βόρεια Ελλάδα, Χίο, Μυτιλήνη, Κρήτη, Δωδεκάνησα κ.λ.π.», και ιβ/ «Πλούς μικρής ακτοπλοΐας: Ο εσωτερικός πλούς μικρής διάρκειας μέσα σε σχετικά προασπισμένες θαλάσσιες περιοχές κατά τον οποίο το πλοίο δεν απομακρύνεται περισσότερο από (20) είκοσι ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται ενδεικτικά οι πλόες από Πειραιά για Κυκλάδες, Βόρειες Σποράδες, Ζάκυνθο, Κεφαλληνία, Λιμάνια Ακαρνανίας και Αμβρακικού που προεκτείνονται έστω και μέχρι Κέρκυρας η Πελοποννήσου ανατολικά του Ταινάρου».

#### 1.5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Στο άρθρο 3 το ίδιο π.δ. 61/1984, ασχολείται με τις Κατηγορίες Επιβατηγών Πλοίων, που κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες :

« ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α΄ Επιβατηγά πλοία των οποίων η τρόπιδα τοποθετήθηκε μετά την 25η Μαΐου 1980 η προήλθαν από μετασκευή φορτηγών πλοίων που άρχισε μετά την ημερομηνία αυτή.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β΄ Επιβατηγά πλοία που δεν εμπίπτουν στην Κατηγορία Α΄ και ειδικότερα.

α/Επιβατηγά πλοία των οποίων η τρόπιδα τοποθετήθηκε μετά την 7η Δεκεμβρίου 1972.

β/Επιβατηγά πλοία που προήλθαν από μετασκευή φορτηγών η οποία άρχισε μετά την 7η Δεκεμβρίου 1972.

γ/ Επιβατηγά που ναυπηγήθηκαν πριν την 7η Δεκεμβρίου 1972 αλλά ενεγράφησαν στα ελληνικά νηολόγια μετά την ημερομηνία αυτή και μέχρι την ημερομηνία δημοσίευσης του Κανονισμού αυτού. (ήτοι πυρίμαχης προστασίας).

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Γ

Όλα τα υπόλοιπα επιβατηγά πλοία που δεν εμπίπτουν σε μια από τις παραπάνω κατηγορίες».

Ενώ διακρίνουμε ότι στο προηγούμενο χρονικά αντίστοιχο Π.Δ.185/1983 ,τα επιβατηγά πλοία διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με το αν εκτελούν πλόες μεγάλης ακτοπλοΐας, μικρής ακτοπλοΐας, περιορισμένης έκτασης και τοπικούς πλόες.

Ας δούμε πως ορίζονται οι παραπάνω έννοιες στις σχετικές διεθνείς συμβάσεις και Ευρωπαϊκές οδηγίες πως, για να δούμε πόσο εύκολο είναι και πως θα επιτευχθεί ο στόχος του Κανονισμού 392/2009 για ομοιόμορφο δίκαιο αστικής ευθύνης στα ατυχήματα στη διάρκεια θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, που πρωτοποριακά ο άνω Κανονισμός ζητείται να εφαρμοστεί και στις εσωτερικές μεταφορές των κρατών-μελών της Κοινότητας, που τώρα στην Ελλάδα στηρίζονται στις άνω διατάξεις της εσωτερικής έννομης τάξης .

Έτσι στην ΟΔΗΓΙΑ 98/18/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 144 της 15.5.1998, σ. 1), που συμπληρώθηκε με την με την Οδηγία 2003/75/ΕΚ της Επιτροπής, της 29ης Ιουλίου 2003, που τροποποιεί το παράρτημα I της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, έχουμε:

« Άρθρο 2 Ορισμοί

Για το σκοπό της παρούσας οδηγίας και των παραρτημάτων της, νοούνται ως:

α) «διεθνείς συμβάσεις»: η διεθνής σύμβαση του 1974 περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση («σύμβαση SOLAS του 1974») και η διεθνής σύμβαση του 1966 περί γραμμών φορτώσεως πλοίων, καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις τους, στην ενημερωμένη έκδοση:

ε) «επιβατηγό πλοίο»: κάθε πλοίο το οποίο μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα επιβάτες·

εα) «επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro)»: το πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες, και διαθέτει χώρους στους οποίους εισέρχονται και εξέρχονται απ' ευθείας τα μεταφερόμενα οχήματα ή χώρους ειδικής κατηγορίας, όπως ορίζονται από τον κανονισμό Π-2/A/2 που περιέχεται στο παράρτημα Ι·

στ) «επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος»: ταχύπλοο σκάφος που ορίζεται στον κανονισμό X/1 της σύμβασης SOLAS του 1974, στην ενημερωμένη έκδοση, το οποίο μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα επιβάτες. Δεν θεωρούνται ως επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη τα επιβατηγά τα οποία εκτελούν εσωτερικά θαλάσσια δρομολόγια κλάσεως Β, Γ ή Δ όταν:— το εκτόπισμά τους που αντιστοιχεί με τη σχεδιασθείσα ισαλογραμμή είναι μικρότερο των 500 m<sup>3</sup> και η ανώτατη ταχύτητά τους, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.4.30 του κώδικα HSC, είναι μικρότερη των 20 κόμβων·

ζ) «νέο πλοίο»: κάθε πλοίο του οποίου έχει τοποθετηθεί η τρόπιδα ή το οποίο ευρίσκεται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής κατά ή μετά την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1

η) «υπάρχον πλοίο»: κάθε πλοίο που δεν είναι νέο·

ηα) «ηλικία»: η ηλικία του πλοίου, η οποία εκφράζεται σε αριθμό ετών μετά την ημερομηνία παράδοσής του·

θ) «επιβάτης»: κάθε άτομο εκτός από :i) τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα άτομα που απασχολούνται ή έχουν προσληφθεί υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του εν λόγω πλοίου και ii) τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους· »

Βλέπουμε ότι συμπίπτει ο ορισμός του επιβάτη και του επιβατηγού πλοίου στην Οδηγία 98 με τους ορισμούς τους στα άνω ελληνικά προεδρικά διατάγματα.

## 1.6. ΕΝΝΟΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗ- ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

### ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ

Πηγαίνοντας στη Διεθνή Σύμβαση Αθηνών 1974 και το Πρωτόκολλο αυτής 1976, διακρίνουμε στο ίδιο θέμα ότι είναι πολύ σημαντικός ο προσδιορισμός της έννοιας του επιβάτη, γιατί με βάση αυτή προσδιορίζεται περαιτέρω η νομική βάση της ευθύνης του μεταφορέα έναντι αυτού. ΑΚΟΜΗ περισσότερο γίνεται σημαντικός ο προσδιορισμός της έννοιας του επιβάτη ,γιατί και ο ισχύων 392/09 Κανονισμός ΕΚ και του Συμβουλίου Ε.Ε που σύντομα θα εφαρμοσθεί πέρα από τις διεθνείς και στις εσωτερικές θαλάσσιες

μεταφορές με επιβατηγά πλοία, περιλαμβάνει τους ίδιους ορισμούς ,χωρίς αλλαγή στο Παράρτημά του I ,όπου το ενοποιημένο κείμενο της σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και του πρωτοκόλλου της του 2002. Έτσι σε αυτόν: « Επιβάτης» σημαίνει κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται με πλοίο είτε « με βάση σύμβαση μεταφοράς » είτε «με τη συναίνεση του μεταφορέα, όταν συνοδεύει (ο επιβάτης) όχημα ή ζωντανά κτήνη, με βάση σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων ,που δεν διέπεται από τη Σύμβαση αυτή»,αλλά όπως γνωρίζουμε διέπεται από της Σύμβαση Χάγης-Βίσμπυ.

Η προϋπόθεση για την καταρτισθείσα σύμβαση μεταφοράς μεταξύ μεταφορέα και ως αντισυμβαλλομένου του επιβάτη, γίνεται περαιτέρω αξιοπρόσεκτη, γιατί στο νομικό πλαίσιο της Σύμβασης Αθηνών δεν ρυθμίζονται τα θέματα τα σχετικά με τη νομική φύση της σύμβασης, το περιεχόμενό της, τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων, και όλα αυτά ρυθμίζονται από τους εσωτερικούς κανόνες ,που περιέχονται στα εθνικά δίκαια των κρατών-μελών της Σύμβασης.Γίνεται δεκτό στους νομικούς κύκλους ότι η σύμβαση αυτή μεταφοράς είναι αμοτεροβαρής σύμβαση και μάλιστα σύμβαση μισθώσεως έργου.

Ο μεταφορέας του έργου της θαλάσσιας μεταφοράς ως αμοιβή του (αντίτιμο της μεταφοράς) λαμβάνει από τον επιβάτη το ναύλο. Σύμφωνα με το άρθρο 174 ΚΙΝΔ, η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς αποδεικνύεται με το εισιτήριο. Ειδικότερα, το εισιτήριο αποδεικνύει τόσο την άτυπη κατάρτιση της σύμβασης μεταφοράς όσο και την καταβολή του αντιτίμου της μεταφοράς από τον επιβάτη (\*\*7 )

Διατυπώνεται και γίνεται δεκτό ότι ακόμη και στις περιπτώσεις χαριστικής-δωρεάν μεταφοράς συνοδών του πληρώματος των πλοίων και αυτά τα πρόσωπα επιβάτες, που τους παρέχεται δωρεάν μεταφορά ως παρεπόμενη παροχή απορρέουσα από τη σύμβαση ναυτολόγησης των μελών του πληρώματος. Ως επακόλουθο είναι ο μεταφορέας να ευθύνεται κατά το Σύστημα Ευθύνης της Σύμβασης Αθηνών ή κατά το εθνικό δίκαιο, πριν την εφαρμογή της στο εσωτερικό δίκαιο των κρατών μελών. Και στην περίπτωση της

\*\*7.----- βλ. Ελένη Γκολογκίνα -Οικονόμου, 2007,« Αστική Ευθύνη στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά»,σελ 84.

θαλάσσιας περιήγησης γίνεται δεκτό ότι όταν κάποιος ως επιβάτης πηγαίνει δωρεάν κρουαζιέρα για λόγους διαφήμισης της διαχειρίστριας του πλοίου εταιρίας, και τότε υπάρχει η απαιτούμενη από τη Σύμβαση Αθηνών αμοτεροβαρής σύμβαση μεταφοράς: ο επιβάτης πληρώνει το αντάλλαγμα-ναύλο του με την αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας του αντισυμβαλλομένου του μεταφορέα, λόγω της διαφήμισης.

#### 1.7.ΕΝΝΟΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ 392/2009 ΕΚ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ Ε.Ε.

Όσον αφορά την έννοια του Πλοίου στη Σύμβαση Αθηνών, στο άρθρο της 1 περίπτωση 3 ,ρητά αναφέρει ότι «πλοίων είναι μόνο θαλασσοπλοούν πλοίο, αποκλεισμένων των αερόστρωμων οχημάτων». Με άλλα λόγια αποκλείονται τα πλέοντα σε εσωτερικά (ποταμούς, λίμνες) ύδατα, που επί του παρόντος δεν χρησιμοποιούμε στην Ελλάδα, αλλά και αυτά που ανυψώνονται και μετακινούνται πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Βέβαια είναι ένα θέμα ότι τα ιπτάμενα αυτά πλοία εμπίπτουν στον ορισμό του πλοίου κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ ,αφού έχουν ως προορισμό να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα καθώς επίσης να μετακινείται στη θάλασσα για μεταφορά προσώπων.

Στο γενικευμένο λοιπόν ερώτημα σε ποια πλοία και πως οριζόμενα θα εφαρμόζεται από της έναρξης εφαρμογής ο υπ' αριθμ. 392/1009 ισχύων σήμερα Κανονισμός ΕΚ και του Συμβουλίου της Ευρώπης, που σύμφωνα με το άρθρο 12 αυτού παρ. 2 προβλέπεται να γίνει ,μόλις ισχύσει η Σύμβαση Αθηνών με την τροποποίησή της με το Πρωτόκολλο 2002 στην Κοινότητα ,αλλά όχι αργότερα από 31.12.2012,απάντηση δίνει ο ίδιος ο Κανονισμός με παραπομπή στους ορισμούς της Οδηγίας 98/18/ΕΚ. Σίγουρα όμως θα χρειαστεί και περαιτέρω εσωτερική εθνική νομοθετική διευκρινιστική εργασία, όταν εφαρμοσθεί ο ως άνω Κανονισμός ,για τον απαιτούμενο συσχετισμό των παλαιότερων ως άνω μνημονευομένων διατάξεων του ελληνικού δικαίου και αυτών της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 98/18/ΕΚ. Επισημαίνεται ότι και στον Κανονισμό με αριθμό 392/2009 και μάλιστα στη Μεταβατική Διάταξη του άρθρου 11 παρ 1. αυτού ,αναφέρεται «..όσον αφορά τη μεταφορά δια θαλάσσης εντός ενός και μόνο κράτους μέλους με πλοία της κατηγορίας Α σύμφωνα με το άρθρο 4 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να αναβάλουν την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού το αργότερο τέσσερα έτη από την ημερομηνία της εφαρμογής του »,δηλαδή ως το 2016,λαμβανομένου υπόψη του έτους 2012,που ορίζεται ως καταληκτική ημερομηνία εφαρμογής στο άρθρο 12 αυτού. Στην παρ.2 του ίδιου του άρθρου αναφέρεται «όσον αφορά τη μεταφορά δια θαλάσσης εντός

ενός και μόνο κράτους μέλους με πλοία κατηγορίας B σύμφωνα με το άρθρο 4 της Οδηγίας 98/18/EK, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να αναβάλουν την εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2018».

Σύμφωνα δε με την Οδηγία 98/18/EK, το υιοθετούμενο πνεύμα στις θαλάσσιες μεταφορές στην όλη εσωτερική αγορά της Ευρώπης είναι ότι, για να βελτιωθεί η ασφάλεια και να αποτραπούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, οι κοινές απαιτήσεις ασφαλείας θα πρέπει να ισχύουν για τα επιβατηγά πλοία και τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη, που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στην Κοινότητα, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν ότι είναι, ωστόσο, αναγκαίο να εξαιρεθούν ορισμένες κατηγορίες πλοίων για τις οποίες οι κανόνες της παρούσας οδηγίας είναι τεχνικώς απρόσφοροι ή οικονομικώς μη βιώσιμοι και ότι τα επιβατηγά πλοία θα πρέπει να κατατάσσονται σε διαφορετικές κατηγορίες, αναλόγως του φάσματος και των συνθηκών των θαλάσσιων περιοχών στις οποίες εκτελούν δρομολόγια: ότι τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη θα πρέπει να κατατάσσονται σε κατηγορίες σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα ταχύπλοων σκαφών, που έχει καταρτίσει ο ΙΜΟ. Κατά συνέπεια το ίδιο πνεύμα πρέπει να διέπει και τις νομικές διατάξεις για αστική ευθύνη μεταφορέα και προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών.

Σημειώνεται, περαιτέρω, ότι κατά το μνημονευόμενο άρθρο 4 της ως άνω Οδηγίας 98/18/EK : « Άρθρο 4 Κατηγορίες επιβατηγών πλοίων<sup>1</sup>. Τα επιβατικά πλοία κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες, ανάλογα με τη θαλάσσια περιοχή στην οποία εκτελούν δρομολόγια:

«Κατηγορία Α»: επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, πλην των πλόων που καλύπτονται από τις κατηγορίες Β, Γ και Δ.

«Κατηγορία Β»: επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, κατά την πορεία των οποίων ουδέποτε απομακρύνονται περισσότερο από 20 μίλια από την ακτογραμμή, όπου μπορούν να αποβιβασθούν ναυαγοί, που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας.

«Κατηγορία Γ»: επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές όπου η πιθανότητα υπέρβασης των 2,5 μέτρων σημαντικού ύψους κύματος είναι μικρότερη από 10 % σε περίοδο ενός έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ή σε περιορισμένη περίοδο του έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων αποκλειστικά καθ' αυτή την περίοδο (π.χ. δρομολόγια κατά τους θερινούς μήνες), κατά τη διάρκεια των οποίων ουδέποτε απομακρύνονται περισσότερο από 15 μίλια από καταφύγιο ούτε περισσότερο από 5 μίλια από την ακτογραμμή, όπου μπορούν να αποβιβασθούν ναυαγοί, που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας.

«Κατηγορία Δ»: επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες

περιοχές όπου η πιθανότητα υπέρβασης των 1,5 μέτρων σημαντικού ύψους κύματος είναι μικρότερη από 10 % σε περίοδο ενός έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, η σε περιορισμένη περίοδο του έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων αποκλειστικά κατ' αυτήν την περίοδο (π.χ. δρομολόγια κατά τους θερινούς μήνες), κατά τη διάρκεια των οποίων ουδέποτε απομακρύνονται περισσότερο από 6 μίλια από καταφύγιο ούτε περισσότερο από 3 μίλια από την ακτογραμμή, όπου μπορούν να αποβιβασθούν ναυαγοί, που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας.»

## 1.8. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ-ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

### 1.8.1. *ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ*

Όπως και το «Περιοδικό Επιστήμης και Τεχνολογίας- e-Journal of Science & Technology » παραθέτει: « Προκαλώντας το χρόνο και το χώρο η θάλασσα αντιπαραθέτει την αιωνιότητα και την απεραντοσύνη της στις εφήμερες γενιές των ανθρώπινων πλασμάτων ,που είναι αγκυροβολημένα σε ένα συγκεκριμένο χώρο. Το θαλάσσιο στοιχείο είναι πηγή έμπνευσης και προκαλεί συμπεριφορές που κλιμακώνονται από τον φόβο μέχρι τα όνειρα ευτυχίας σε μια αναζήτηση του απείρου. Επιστήμες όπως η κοινωνιολογία, η ανθρωπολογία, η εθνογραφία, η ιστορία των θρησκειών προσπαθούν στη διαδρομή του χρόνου, αλληλοβοηθούμενες, να δώσουν εξηγήσεις στην αμφισημία της θάλασσας ως πηγή ζωής και θανάτου.

Η θαλάσσια περιήγηση δεν αποτελεί φαινόμενο της σύγχρονης εποχής. Είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι από την αρχαιότητα υπήρχαν πλοία τα οποία χρησιμοποιούνταν για ψυχαγωγικούς λόγους. Το πιο γνωστό από αυτά ήταν το περίφημο «Συρακουσία» που κατασκευάστηκε για τον Ιέρωνα (268 – 214 π.Χ.) τον τύραννο των Συρακουσών. Το πλοίο φέρεται ότι σχεδιάστηκε από τον Κορίνθιο Αρχία υπό τις οδηγίες του Αρχιμήδη και ναυπηγήθηκε από τον Φιλέα. Στη συνέχεια ο Ιέρωνας δώρισε το πλοίο στον Πτολεμαίο της Αιγύπτου ο οποίος το μετονόμασε σε «Αλεξανδρίδα». Το πλοίο ήταν πολυτελέστατο. Διέθετε 30 δωμάτια, ναό της Αφροδίτης, βιβλιοθήκη με αναγνωστήριο και κήπο.. Επίσης, η Κλεοπάτρα της Αιγύπτου διέθετε πολυτελή θαλαμηγό. Αναφέρεται δε ότι οι Πτολεμαίοι είχαν περίπου 800 θαλαμηγά πλοία, που ήταν πολυτελέστατα και μπορεί να θεωρηθούν ως οι πρόδρομοι των σύγχρονων θαλαμηγών και τουριστικών πλοίων. Κατά τη Ρωμαϊκή περίοδο οι Ρωμαίοι πολίτες επισκέπτονταν ομαδικά αρχαίες ελληνικές πόλεις (Αθήνα, Κόρινθο, Ρόδο), με ειδικά ναυλωμένα πλοία, να παρακολουθήσουν διάφορα θεάματα ή

θησκευτικές εορτές ή και για ανάπαυση. Ιδιαίτερα στην Κόρινθο κατέπλεαν πλούσιοι έμποροι από όλα τα τότε γνωστά σημεία της γης, για να πραγματοποιήσουν τις εμπορικές συναλλαγές τους και παράλληλα τις διακοπές τους. Είναι γνωστή η φράση «ου παντός πλειν ες Κόρινθον» που αποδίδει τη σημασία, που είχε η θαλάσσια περιήγηση για τους εύπορους της εποχής εκείνης.

Οι Ρωμαίοι αυτοκράτορες και πατρίκιοι πραγματοποιούσαν περιηγήσεις με πολυτελή επιβατηγά πλοία τύπου *Victoriae* και *Orariae*. Γνωστές περιηγήσεις της ρωμαϊκής περιόδου είναι αυτή του Ρωμαίου ύπατου Γερμανικού στην Αδριατική και στο Ιόνιο καθώς και του Νέρωνα, ο οποίος περιηγήθηκε στην Ελλάδα και έλαβε μέρος στα Πύθια, στα Ίσθμια, στα Νέμεα και στα Ολύμπια. Στη διάρκεια του 15ου αιώνα η Βενετία οργάνωσε κατά συστηματικό τρόπο την ομαδική θαλάσσια περιήγηση στην προσπάθειά της να διακινήσει τους προσκυνητές προς τους Αγίους Τόπους.»

#### 1.8.2. ΜΗ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Η Κρουαζιέρα είναι αμιγής δραστηριότητα αναψυχής. Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει ήλιο, ψυχαγωγία και τελείως διαφορετικές υπηρεσίες από το επιβατηγό πλοίο, που προσφέρει απλή θαλάσσια μεταφορά. Η τάση για κρουαζιερόπλοια προέκυψε από την προσπάθεια των πλοιοκτητών να μην είναι αδρανή τα επιβατηγά πλοία τους ,όταν δεν είναι πολλοί οι επιβάτες προς μεταφορά, όπως όταν αυξήθηκε η μεταφορά επιβατών με αεροπλάνα. Το χαρακτηριστικό του σύγχρονου κρουαζιερόπλοιου είναι οι ξενοδοχειακού τύπου υπηρεσίες, που προσφέρει, με μόνη διαφορά από το ξενοδοχείο, ότι λόγω της ικανότητας πλευσης, μετακινείται γεωγραφικά, είναι με άλλα λόγια ένα πλωτό θέρετρο. Επίσης και οι εργαζόμενοι σ αυτό έχουν προσόντα σύγχρονου ξενοδοχο-υπαλλήλου. Μάλιστα, ενώ στην αρχή τα κρουαζιερόπλοια ήταν για ανάπαυση ,η λεγόμενη «κρουαζιέρα της πολυθρόνας» ,που δεν ήξερες πώς να ξοδέψεις το χρόνο πάνω σ αυτά, σήμερα τον 21ο αιώνα έχουν γίνει με τις εγκαταστάσεις σπορ, σπα και παιδικά παιχνίδια, internet, και γενικά τρόπους αναψυχής ,του τύπου «κρουαζιέρα δράσης» και «που να βρω χρόνο να αναπαυθώ».

Η Θαλάσσια περιήγηση (κρουαζιέρα) στο ελληνικό δίκαιο διαφέρει σήμερα από την απλή θαλάσσια μεταφορά, τουλάχιστον ως τη χρονική στιγμή για την πλήρη εφαρμογή του προσφάτου Κανονισμού 392/2009 Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο εσωτερικό μας δίκαιο και την ανάλογη μεταρρύθμιση του εσωτερικού δικαίου, και ως προς το θέμα «της υποχρεωτικής ασφάλισης της ευθύνης» του θαλάσσιου μεταφορέα. Στην ελληνική

νομοθεσία υπάρχουν τα ακόλουθα νομοθετήματα, που προβλέπουν την υποχρεωτική ασφάλιση της ευθύνης του πραγματικού θαλάσσιου μεταφορέα, αλλά όχι και του συμβατικού:

1/ π.δ. 91/1979 «περί ασφαλίσεως των δι' ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων διακινουμένων επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων», σε περίπτωση ζημιάς λόγω ναυτικού ατυχήματος, σε συνδυασμό με το άρθρο 1 π.δ. 320/1991 ως προς το ύψος της αποζημιώσεως.

2/ ν.2575/1998 ,στον οποίο προβλέπεται σύσταση στο Ν.Α.Τ. ιδίου κεφαλαίου με τίτλο «Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων (ΚΑΕΟ) σε περίπτωση ζημιάς λόγω ναυτικού ατυχήματος

3/ν.2932/2001 σε συνδυασμό με άρθρο 25 ν. 3450/2006 για ασφαλιστική κάλυψη αστικής ευθύνης πλοιοκτήτη στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

4/. ν. 2743/1999 και μάλιστα το άρθρο 8 παρ. 1 αυτού για την κάλυψη της αστικής ευθύνης στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και στα εκτελούντα θαλάσσιες εκδρομές, κατά την έννοια του ως άνω νόμου.

5/. π.δ. 339/1996 για υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής επαγγελματικής ευθύνης των διοργανωτών και πωλητών οργανωμένων ταξιδίων, σε συνδυασμό με π.δ. 129/2000.- «Από όλες τις παραπάνω διατάξεις του εσωτερικού ελληνικού δικαίου σαφώς συνάγεται ότι από τις διατάξεις αυτές εξαιρούνται τα κρουαζιερόπλοια, δηλαδή δεν ισχύει η υποχρεωτική ασφάλιση για τα πρόσωπα που μεταφέρονται μ αυτά, και έτσι οι θαλάσσιοι μεταφορείς που εκτελούν την κρουαζιέρα –θαλάσσια περιήγηση έχουν με τον τρόπο αυτό λιγότερα λειτουργικά έξοδα. Μάλιστα η ευθύνη τους περιορίζεται στην περίπτωση της αφερεγγυότητας ή της πτώχευσης του θαλάσσιου μεταφορέα και όχι αυτή του ναυτικού ατυχήματος, με το μοναδικό άρθρο του π.δ. 129/2000,μόνο στην επιστροφή των καταβληθέντων και στη δαπάνη επαναπατρισμού του επιβάτη-περιηγητή, και καμιά κουβέντα για τις ζημιές από σωματική βλάβη ή θάνατο αυτού».Επί λέξει το ως άνω προεδρικό διάταγμα έχει ως εξής:

#### «ΑΡΘΡΟ ΜΟΝΟ

Στο άρθρο 7 του Π.Δ 339/96 προστίθεται νέα παράγραφος με αριθμό 4 ως ακολούθως:



4. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου έχουν ανάλογη εφαρμογή και στους θαλάσσιους μεταφορείς, οι οποίοι είναι διοργανωτές ή πωλητές οργανωμένων ταξιδίων όσον αφορά τις περιπτώσεις αφερεγγυότητας ή πτωχεύσεως και μόνο.

Το παρόν Π.Δ. αρχίζει να ισχύει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Στους Υπουργούς Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

Αθήνα, 6 Απριλίου 2000»

Η διαφορά επαγγελματικού σκάφους αναψυχής και σκάφους θαλάσσιας περιήγησης: από τον ορισμό εκάστης έννοιας συνάγεται και η διαφορά μεταξύ τους, δηλαδή κατά το άρθρο 1 ν. 2743/99 ορίζεται ««Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής »: Το πλοίο αναψυχής , που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος, και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση, ενώ « οργανωμένο ταξίδι», όπως η κρουαζιέρα, «είναι προκαθορισμένος συνδυασμός δυό εκ των ακολούθων στοιχείων, ήτοι μεταφοράς ,διαμονής, άλλων τουριστικών υπηρεσιών μη συμπληρωματικών της μεταφοράς η της διαμονής, που αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα του οργανωμένου ταξιδίου, εφόσον η παροχή υπερβαίνει τις 24 ώρες η περιλαμβάνει μια διανυκτέρευση και πωλείται η προσφέρεται προς πώληση σε μια συνολική τελική τιμή»,όπως αναφέρει το άρθρο του π.δ.339/96 περί οργανωμένων ταξιδίων. Δεν υπάρχει περιορισμός στον αριθμό των επιβατών, όπως στα πλοία αναψυχής παραπάνω.

Πρόκειται για ένα σημαντικό κενό σχετικά με την μη προβλεπόμενη υποχρεωτικότητα ασφάλισης, που έρχεται να καλυφθεί από την εφαρμογή του Κανονισμού υπ' αριθμ. 392/2009 Ευρ. Κοινοβουλίου και στην εσωτερική έννομη τάξη στο άμεσο μέλλον, που εισάγει το θεσμό της υποχρεωτικής ασφάλισης της πρώτης βαθμίδας ευθύνης, δηλαδή της αντικειμενικής, που υλοποιείται είτε με σύμβαση ασφάλισης είτε με άλλης μορφής οικονομική εξασφάλιση, μέχρι το όριο των 250.000 μονάδων Ε.Τ.Δ. (=300.000,00 ευρώ) κατά επιβάτη για κάθε επί μέρους περίπτωση δηλαδή ζημιογόνο περιστατικό, που προκύπτει στη διάρκεια μιάς μεταφοράς. Αν συμβούν περισσότερα ζημιογόνα γεγονότα, τότε η περαιτέρω ευθύνη θα καλυφθεί με περαιτέρω ασφάλιση.

Περαιτέρω διευκρινίζεται ότι στο εσωτερικό δίκαιο υπάρχει και η νομική βάση προστασίας του επιβάτη ως καταναλωτή κατά το άρθρο 1 παρ. 4 και 8 του ν.

2251/1994, που δεν εφαρμόζεται όμως στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά συμπεριλαμβανομένης της θαλάσσιας περιήγησης, γιατί η Σύμβαση Αθηνών 2002 επιβάλλει εαυτόν ως μόνη νομική βάση αγωγής στο άρθρο 14 αυτής. Στο εσωτερικό δίκαιο όμως, ώσπου τελικά το 2018 να ισχύσει η Σύμβαση Αθηνών 2002 και στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, γίνεται δεκτό ότι και όταν η σύμβαση θαλάσσιας περιήγησης δεν είναι έγκυρη, τότε μπορεί ο επιβάτης να ασκήσει αγωγή ως καταναλωτής κατά το άρθρο 8.ν. 2251/1994.-

1.9. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΑΡΧΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ  
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΚΡΑΤΩΝ- ΜΕΛΩΝ  
(ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΚΑΜΠΟΤΑΖ)

Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών επιβατών μεταξύ των κρατών μελών ελευθερώθηκε ήδη με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου, που το άρθρο του 1 παρ.1 ορίζει : «Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον Τομέα των θαλασσιών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών ισχύει για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους σε κράτος μέλος της Κοινότητας εκτός από το κράτος του αποδέκτη των υπηρεσιών».

Η εφαρμογή ως αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ), η οποία προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 (6), εφαρμόστηκε στην Ελλάδα με το Προεδρικό Διάταγμα 344/2003 «Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές σε συμμόρφωση προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου» ΦΕΚ Α' 314/31.12.2003.).

Σύμφωνα με το παραπάνω π.δ «Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά, επεκτείνεται και στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις δρομολόγησης».. « Τα πλοία της προηγούμενης περιπτώσεως (β) μπορούν να διενεργούν μεταφορές επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της

ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις...».

Διευκρινίζεται ότι η έννοια των «υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών» ορίζεται κατά τον ίδιο τρόπο τόσο στον Κανονισμό 3577/92 όσο και στον Κανονισμό 4055/86. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει τη μεταφορά επιβατών η εμπορευμάτων. Γιαυτό η Ελληνική Δημοκρατία δικαιώθηκε με την απόφαση C-251/04 Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για μη υπαγωγή ελληνικών πλοίων που παρέχουν υπηρεσίες ρυμουλκήσεων στην ανοικτή θάλασσα (Θαλάσσιες περιοχές εκτός λιμένος και εντός των χωρικών υδάτων) στο άρθρο 1 Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92.-

Με τα δεδομένα αυτά φαντάζει λογική η εφαρμογή του Κανονισμού 392/09 ΕΚ για την ευθύνη των μεταφορέων, γιατί όλα τα επιβατηγά πλοία η ελληνικής σημαίας η με σημαία άλλης ευρωπαϊκής χώρας κράτος –μέλος, θα διέπονται από ενιαίο σύστημα ευθύνης, ικανό να εμποδίσει τη στρέβλωση του ανταγωνισμού, που θα υπήρχε, εάν η δαπάνη για την αστική ευθύνη των μεταφορέων δεν αντιμετωπιζόταν με ομοιόμορφα μέτρα κατά του μονοπωλίου της και υπέρ των προστατευομένων δικαιωμάτων των επιβατών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ

### 2.1. ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Σύμφωνα με τα τηρούμενα στατιστικά στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας συνολικά από το 1990-2006 είχαμε ατυχήματα στα πλοία, των οποίων ο απολογισμός είναι 244 θάνατοι και 122 τραυματισμοί, και τα οποία ατυχήματα ελέγχθησαν διοικητικά με βάση το Νόμο 712/70.-Πυξίδα του ελέγχου αυτού είναι ο χαρακτηρισμός των ατυχημάτων σε εξωτερικά (Πάγοι, νάρκες, προσκρούσεις, δυσμενείς καιρικές συνθήκες) η εσωτερικά (πυρκαϊά-έκρηξη-βλάβη μηχανής) αίτια. Περαιτέρω, οι ελληνικές λιμενικές αρχές στην ομάδα των ατυχημάτων προσθέτουν διευκρινιστικά, σε συνέχεια όσων αναπτύχθηκαν παραπάνω τη *Βύθιση*: απώλεια του πλοίου υπό τη θάλασσα, ώστε να επικαθήσει επί του βυθού. Υπάρχει *Ολική Βύθιση*, η *Προσωρινή Βύθιση* (όταν το σκάφος ανελκυσθεί), και η *Ημιβύθιση* (όταν τμήμα του σκάφους δεν καλύπτεται από το νερό).

*Αύτανδρο*: όταν το πλοίο και το πλήρωμα χάνονται χωρίς να διασωθεί κανείς, πλην όμως ανευρίσκονται ενδείξεις περί της απώλειας του πλοίου.

*Εξαφάνιση*: Η δεδομένη απώλεια του πλοίου και του πληρώματος λόγω ελλείψεως ειδήσεων περί της τύχης των επί μακρόν. Δεν υπάρχουν στοιχεία για τον τρόπο βυθίσεως (αιτία- συνθήκες- τόπος- χρόνος-τύχη πληρώματος).

*Ανατροπή*: Συνήθως καταλήγει σε βύθιση. Είναι η κατάσταση του σκάφους κατά την οποία αυτό λαμβάνει θέση πλάγια η με το κατάστρωμα επί της επιφάνειας της θάλασσας. Αιτίες: απώλεια ευστάθειας πλού λόγω κακής φορτώσεως ,μετατόπιση του φορτίου, λόγω καιρού, κακού ερματισμού, επικίνδυνο κλίση ,συρροή αιτιών κλπ. Βλέπουμε ότι ,πέρα από το εσωτερικό ελληνικό δίκαιο, το είδος αυτό ναυτικού ατυχήματος έχει συμπληρωθεί με τη Σύμβαση των Αθηνών ,όπως τροποποιείται με το Πρωτόκολλό της 2002, και ενσωματώνεται έτσι στο Κανονισμό 392/09 Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

*Αποκοπή στα δυό*: Συνήθως συνδυάζεται με προσάραξη, βύθιση ,κόπωση του πλοίου λόγω καιρού κ.λ.π.

*Εγκατάλειψη του πλοίου:* Συνδυασμός άλλων ατυχημάτων (πυρκαγιά-προσάραξη- εισροής υδάτων- σύγκρουσης- έκρηξης-επικίνδυνης κλίσης).Μπορεί να είναι οριστική η προσωρινή ,πλήρης η μερική.

*Επίπτωση:* Συνήθως γίνεται μέσα σε λιμάνια και όρμους (κλειστές θάλασσες) λόγω καιρού, λανθασμένων χειρισμών κατά την διάρκεια αγκυροβολίας απόπλου-κατάπλου και υπάρχουν μικρές υλικές ζημιές.

*Επικάθηση :* Είδος ελαφράς προσάραξης-προσωρινής κράτησης του πλοίου από τον βυθό. Παρουσιάζεται συνήθως μέσα στα λιμάνια –ποτάμια λόγω μείωσης του βάθους από το φόρτωμα του πλοίου η από πτώση της στάθμης του νερού.

*Διαρκής ακυβερνησία:* Αδυναμία συνεχίσεως πλού συνεπεία αιτιών η καταστάσεων εξ αιτίας των οποίων το πλοίο χάνει την πλήρη, σύμφωνα με τα πιστοποιητικά ασφαλείας, ικανότητά του προς αξιοπλοΐα και ότι από πλευράς πλοίου όσες προσπάθειες και εάν καταβληθούν η κατάσταση παραμένει διαρκώς η ίδια και χρειάζεται εξωτερική βοήθεια προς αποκατάσταση των δυσχερειών και βλαβών. Το πλοίο δεν είναι σε θέση να κυβερνηθεί να έχει αυτοδύναμο κίνηση η ευχέρεια ελιγμών. Είναι αποτέλεσμα προηγούμενου συμβάντος και στάδιο επόμενου ατυχήματος.

## 2.2 .ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ- ΕΚΤΑΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ.

Με πρωτοβουλία της Διεθνούς Ναυτικής Επιτροπής ( με ακρωνύμιο CMI της Comite Maritime International, που ιδρύθηκε ως ιδιωτικός διεθνής οργανισμός το 1987 στις Βρυξέλλες και τέθηκε υπό την αιγίδα της βελγικής κυβέρνησης ) καταβλήθηκαν άοκνες προσπάθειες αφενός μεν για την ενοποίηση των κανόνων του Ναυτικού Δικαίου, αφετέρου δε για την προστασίας του επιβάτη έναντι της μονοπωλιακής θέσης των μεταφορέων.

Με βάση την πταισματική ευθύνη του μεταφορέα έγιναν πολλά Σχέδια για τη νομική φύση της ευθύνης του μεταφορέα και τον περιορισμό αυτής σε κάποια ποσοτικά όρια, με προβληματισμό αν τυχόν ασφάλιση της ευθύνης του μεταφορέα θα αφορούσε τον κάθε επιβάτη ενσωματωμένη στο εισιτήριο επιβίβασης η θα κάλυπτε στο σύνολο την ευθύνη του μεταφορέα.

Τέτοια Σχέδια, όπως το Σχέδιο του Brighton του 1954, της Μαδρίτης 1955, των Βρυξελλών 1957 και η ακολουθούσα Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών 1961 ρυθμίζουν

γενικά όριο ευθύνης του μεταφορέα (νόμιμος ποσοτικός περιορισμός της ανά επιβάτη) από 125.000 φράγκα roincare έως 250.000 roincare, όπου το φράγκο roincare νομισματική μονάδα ,που έχει ως βάση το χρυσό, δηλ. ειδικότερα απέδιδε την ισοτιμία του γαλλικού φράγκου προς το χρυσό. Μετά το Σχέδιο του Τόκιου του 1969,επακολούθησε η Σύμβαση των Αθηνών 1974,που τέθηκε σε ισχύ το 1987,και έτυχε ευρείας αναγνώρισης.

Η χώρας μας την επικύρωσε και την έθεσε σε εφαρμογή με το Νόμο 1922/14.2.1991.-Την παραπάνω Σύμβαση ,πάντα μέσα στο πλαίσιο της πταισματικής ευθύνης του μεταφορέα ,είτε υποκειμενικής είτε νόθου αντικειμενικής (όταν απαιτείται η ύπαρξη πταίσματος, αλλά αυτό τεκμαίρεται ώσπου το ανατρέψει ο μεταφορέας με αποδεικτικά μέσα) ακολούθησε προς τροποποίησή της το Πρωτόκολλο του Λονδίνου 1976,που τέθηκε σε ισχύ στις 13.5.2004.(\*\*8)

Αυτό όχι μόνο αύξησε τα όρια αποζημίωσης του βλαβέντος επιβάτη, αλλά και εισήγαγε νέα νομισματική μονάδα υπολογισμού, τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (Ε.Τ.Δ.), γνωστά διεθνώς ως S.D.R.(Special Drawing Rights),των οποίων η τιμή προσδιορίζεται καθημερινά από το Δ.Ν.Τ. (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο) με βάση την αξία, που έχουν τα οικονομικώς ισχυρότερα νομίσματα των χωρών-μελών του Δ.Ν.Τ.

Τη νομισματική αυτή μονάδα δημιούργησε το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (Δ.Ν.Τ) για τα μέλη του, προκειμένου να αντιμετωπίσει-υπερκεράσει τα προβλήματα, που είχαν ανακύψει από τις διακυμάνσεις του χρυσού. Πάντως έχει διατυπωθεί ότι η συγκεκριμένη νομισματική μονάδα υπολογισμού αποζημίωσης μειονεκτεί ,όταν τα εθνικά νομίσματα επηρεάζονται από το διεθνή πληθωρισμό (βλ. Tetley, Marine Cargo Claims ed. 1988,σελ 879).

Ακολούθησε και η τροποποίηση της Σύμβασης των Αθηνών 1974 και με το Πρωτόκολλο του Λονδίνου 2002,που ακόμη δεν τέθηκε σε ισχύ. Σύμφωνα με το άρθρο 20 παρ 1 του Πρωτοκόλλου αυτού, αυτό θα τεθεί σε ισχύ 12 δώδεκα μήνες αφότου 10 κράτη θα έχουν καταθέσει ενώπιον του Γενικού Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού τις απαραίτητες εκ του δημοσίου διεθνούς δικαίου

---

(\*\*8)-----Γνωστή ως LLMC 1976, δηλαδή το ακρωνύμιο του Limitation of Liability for Maritime Claims

δηλώσεις επικύρωσής του. Μέχρι σήμερα, όσο είναι γνωστό, μόνο 5 κράτη το έχουν επικυρώσει. Όμως ο Κανονισμός 392/09 ΕΚ και του Συμβουλίου της Ευρώπης θέτει το 2012 ως το έτος εφαρμογής του, αποτελούντος του πρωτοκόλλου 2002 πλέον περιεχομένου της Σύμβασης Αθηνών και μαζί περιεχόμενο του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού, έχοντας ήδη συμβληθεί η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ως Περιφερειακός Οικονομικός Οργανισμός στην θέση εκάστου κράτους μέλους για την επικύρωσή του τελικά, όπως αμέσως παρακάτω εκτίθεται.

#### ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ,

Την 1η Νοεμβρίου 2002, η διπλωματική συνδιάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στην έδρα του ΙΜΟ (Πρόκειται για το ακρωνύμιο του International Maritime Consultative Organisation, ο οποίος από το 1982 μετονομάστηκε σε International Maritime Organisation) στο Λονδίνο υιοθέτησε ένα Πρωτόκολλο, με το οποίο πραγματοποιείται ο προ πολλού αναμενόμενος εκσυγχρονισμός της Σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με την Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους. Το Πρωτόκολλο θα τεθεί σε ισχύ εντός 12 μηνών από την αποδοχή του από 10 Κράτη και εισάγει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες τρεις σημαντικές τροποποιήσεις, στο πρότυπο των ρυθμίσεων για την ευθύνη και την αποζημίωση από μόλυνση του περιβάλλοντος: (α) Αντικειμενική ευθύνη: ο μεταφορέας ευθύνεται σε περιπτώσεις θαλασσιών συμβάντων, εκτός αν αποδείξει ότι το συμβάν οφείλεται σε ένα περιορισμένο αριθμό εξαιρέσεων που σχετίζονται με την ανωτέρα βία ή σε ενέργεια ή παράλειψη τρίτου που πραγματοποιήθηκε με πρόθεση να προκληθεί το συμβάν. (β) Υψηλότερα όρια: Τα όρια ευθύνης αυξάνονται σημαντικά (250.000 Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα για κάθε θάνατο ή σωματική βλάβη αντί για 46.666 Ε.Τ.Δ. που ίσχυε, ενώ αντίστοιχες αυξήσεις προβλέπονται και για την απώλεια ή ζημία σε αποσκευές και οχήματα). Υπέρβαση του ορίου αυτού μπορεί να γίνει μέχρι του ποσού των 400.000 Ε.Τ.Δ. (=480.000 ευρώ) για κάθε θάνατο ή σωματική βλάβη, αλλά στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας δικαιούται να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα. (γ) Υποχρεωτική ασφάλιση: Ο μεταφορέας υποχρεούται να διατηρεί ασφαλιστική κάλυψη ή άλλη οικονομική εξασφάλιση (π.χ. τραπεζική εγγύηση) αναφορικά με τα ως άνω όρια αντικειμενικής ευθύνης ανά επιβάτη ανά μεταφορά και θα του παρέχεται σχετικό πιστοποιητικό.

Το Πρωτόκολλο 2002 αναφέρει ότι τα Άρθρα 1 έως 22 της Σύμβασης, όπως

τροποποιούνται από το Πρωτόκολλο, μαζί με τα Άρθρα 17 έως 25 του Πρωτοκόλλου και το Παράρτημα αυτού, θα αποτελούν και θα ονομάζονται "η Σύμβαση των Αθηνών του 2002 σχετικά με την Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους". Τα Κράτη που επικυρώνουν το Πρωτόκολλο του 2002, οφείλουν να καταγγείλουν την Σύμβαση του 1974 και τα Πρωτόκολλα του 1976 και του 1990.

Πριν προχωρήσω στην ανάπτυξη των καινοτομιών της Σύμβασης Αθηνών 2002 για την επίτευξη της διεθνούς ομοιομορφίας στο δικαικό χώρο, σε σύγκριση πάντα την ως τώρα ναυτική παράδοση και νομικές εφαρμογές, παραθέτω αμέσως κάτω την αιτιολογία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τη μονομερή πρωτοβουλία της να υιοθετήσει και ενσωματώσει σε Κοινοτικό Δίκαιο τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου 2002 προς τροποποίηση της Σύμβασης Αθηνών 1974, για όλα τα κράτη μέλη της και ανεξάρτητα από το ότι ακόμη δεν έχει τεθεί σε ισχύ διεθνώς :

*«Περιφερειακοί οργανισμοί οικονομικής ολοκλήρωσης: Για πρώτη φορά σε μια σύμβαση Δ.Ν.Ο, ένας περιφερειακός οργανισμός οικονομικής ολοκλήρωσης, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, μπορεί να υπογράψει το έγγραφο. Άρθρο του Πρωτοκόλλου αναφέρει ότι περιφερειακός οργανισμός οικονομικής ολοκλήρωσης, που έχει συσταθεί από κυρίαρχα κράτη, τα οποία έχουν μεταβιβάσει στους οργανισμούς αυτούς δικαιοδοσία για ορισμένα θέματα, που διέπονται από το παρόν Πρωτόκολλο, δύνανται να υπογράψουν, να κυρώσουν, να αποδεχθούν, να εγκρίνουν ή να προσχωρήσουν στο παρόν Πρωτόκολλο. Οι περιφερειακοί οργανισμοί οικονομικής ολοκλήρωσης που είναι συμβαλλόμενα μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου, έχουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις συμβαλλόμενου κράτους, στο βαθμό που οι περιφερειακοί οργανισμοί οικονομικής ολοκλήρωσης έχουν αρμοδιότητα για θέματα, που διέπονται από το παρόν Πρωτόκολλο.»* Είναι σημαντικό να παρατηρήσει κανείς ότι όχι απλά δεν υιοθετεί μόνο τις ρυθμίσεις του Πρωτοκόλλου 2002, αλλά η ΕΕ επεκτείνει την ισχύ τους και στις εσωτερικές μεταφορές εντός ενός κράτους εντός της Κοινότητας, ενώ το πρωτόκολλο 2002 ανεφέρετο πριν στις διεθνείς μεταφορές, αλλά και προσθέτει και νέες ρυθμίσεις, όπως αυτή της προκαταβολής εκ μέρους του μεταφορέα για την κάλυψη αμέσων οικονομικών του επιβάτη σε ζημία του από θάνατο ή σωματική βλάβη, όπως παρακάτω θα αναπτυχθεί, και που δεν προβλέπεται ούτε από Σύμβαση Αθηνών 1974, ούτε από Πρωτόκολλο 2002, πριν την ισχύ του Κανονισμού 392/2009 ΕΚ και Συμβουλίου ΕΕ (\*\*9)

-----\*\*9----- ( βλ. Εμ Η,Κωνσταντινίδης, Χρ.Ι.Δ,σελ. 404).



## 2. 3. ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Προκειμένου να προσδιοριστούν τα υποκείμενα της ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος είτε ατομικού είτε ναυτικού, θα αξιολογήσουμε τους ορισμούς της Σύμβασης Αθηνών, που ναι μεν διέπει την διεθνή μεταφορά επιβατών, αλλά οι σχέσεις που διαγράφει ισχύουν σε όλα τα ατυχήματα και στην εσωτερική αγορά της Κοινότητας, και την Ελληνική μόνο. Άλλωστε, ο εννοιολογικός προσδιορισμός του πραγματικού μεταφορέα καθίσταται περισσότερο σημαντικός σήμερα με τον ισχύοντα 392/09 Κανονισμό ΕΚ, αφού αυτός, όπως θα δούμε, υπόκειται σε υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής του ευθύνης, όπως αυτή προσδιορίζουμε με τις διδόμενες διευκρινήσεις.

Στο άρθρο 1 περίπτωση α/ Της Σύμβασης Αθηνών 1974 ορίζεται ποιο πρόσωπο είναι ο μεταφορέας: «σημαίνει το πρόσωπο το οποίο έχει συνάψει σύμβαση μεταφοράς η για λογαριασμό του οποίου έχει συναφθεί σύμβαση μεταφοράς ανεξαρτήτως του εάν η μεταφορά εκτελείται όντως από το πρόσωπο αυτό η από πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα». Η Διάταξη αυτή επαναλαμβάνεται αυτολεξεί και στο τροποποιητικό της Πρωτόκολλο του Λονδίνου 2002 και περιλαμβάνεται έτσι στο Άρθρο 1 του Παραρτήματος Ι.

Από τη διατύπωση αυτή προκύπτει ότι ο πραγματικός μεταφορέας δυνατό να είναι διαφορετικό πρόσωπο από το συμβατικό μεταφορέα, που κατήρτισε τη σύμβαση με τον επιβάτη της θαλάσσιας μεταφοράς.

Έτσι ο πραγματικός μεταφορέας εκτελεί τη μεταφορά που συμφώνησε ο συμβατικός μεταφορέας με τον επιβάτη και, όπως είπαμε, αποδεικνύεται με το εισιτήριο (\*\* 10). Και στην περίπτωση β του ίδιου 1ου άρθρου της Σύμβασης Αθηνών με ενσωματωμένο το Πρωτόκολλο 2002, σε συντομία «Σύμβαση Αθηνών 2002», ορίζεται ως πραγματικός μεταφορέας ο πλοιοκτήτης, ο ναυλωτής και ο διαχειριστής ενός πλοίου με την προσθήκη της εμφατικής λέξεως «όντως» σε σύγκριση με την αρχική Σύμβαση Αθηνών 1974: «και το οποίο εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά η μέρος της». Παρακάτω, η διευκρίνιση για πρώτη φορά στον Κανονισμό 2009 με ενσωματωμένο το Πρωτόκολλο 2002, συνεχίζεται περίπτωση γ/ « μεταφορέας που εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά η μέρος της, σημαίνει το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα η τον μεταφορέα, εφόσον ο

\*\*\*\*10-----Ελένη Γκολογκίνα-Οικονόμου “Αστική Ευθύνη στη Διεθνή Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών», έκδοση 2007, σελ 68

τελευταίος εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά η μέρος της». Οδηγούμαστε έτσι στο συμπέρασμα ότι το ίδιο πρόσωπο μπορεί να ενεργεί υπό τις παραπάνω δύο ιδιότητες, δηλαδή ο συμβατικός μεταφορέας να καταρτίζει τη σύμβαση μεταφοράς και στη συνέχεια ο ίδιος να εκτελεί τη μεταφορά συνολικά η εν μέρει, οπότε τότε είναι και πραγματικός μεταφορέας.

Πριν προχωρήσουμε στις καινοτομίες του Κανονισμού με ενσωματωμένο το τροποποιητικό Πρωτόκολλο 2002 της Σύμβασης Αθηνών, αμέσως επισημαίνεται η επαύξηση των προοπτικών ικανοποίησης του επιβάτη με τον ορισμό της «εις ολόκληρον » (jointly and severally) ευθύνης εκάστου εξ αυτών, ήτοι συμβατικού και πραγματικού μεταφορέα στο άρθρο 4 περίπτωση 4 του Παραρτήματος Ι Κανονισμού, όπου η «Σύμβαση Αθηνών 2002», χωρίς να στερούνται του δικαιώματος αναγωγής μεταξύ τους.

Για τη διευκόλυνση καταλογισμού ευθύνης προσδιορίζεται περαιτέρω ο πραγματικός μεταφορέας:

1. Πλοιοκτήτης: είναι ο κύριος του πλοίου που το εκμεταλλεύεται προσωπικά, όπως προκύπτει από το άρθρο 1 παρ 1 ΚΙΝΔ, που ορίζει τον εφοπλιστή «πρόσωπο το οποίο εκμεταλλεύεται δι εαυτόν πλοίων ανήκον εις άλλον», σε συνδυασμό με παρ.3 ιδίου άρθρου « ο κύριος του πλοίου τεκμαίρεται ότι εκμεταλλεύεται τούτο δι εαυτόν». Ως εκμετάλλευση νοείται η άσκηση με αυτό ναυτιλιακών εργασιών με σκοπό το κέρδος, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς προσώπων, ακόμη και με μορφή συμπλοιοκτησίας (άρθρο 10 ΚΙΝΔ). Στο ελληνικό δίκαιο και ο εφοπλιστής που ασκεί με ξένο πλοίο ναυτιλιακή δραστηριότητα στο όνομά του και προς το συμφέρον του με αντικείμενο τη μεταφορά προσώπων είναι πραγματικός μεταφορέας (\*\*11).-

2. Ναυλωτής: το πρόσωπο στο οποίο παραχωρείται η χρήση του πλοίου με αντάλλαγμα και με βάση σύμβαση ναυλώσεως, που εξειδικεύεται με συμφωνία των συμβαλλομένων μερών. Έτσι ο ναυλωτής μπορεί να είναι ,πάντα κατά το ελληνικό δίκαιο, ναυλωτής γυμνού σκάφους, χρονοναυλωτής και ναυλωτής κατά ταξίδι.

Όσον αφορά « το ναυλωτή γυμνού σκάφους, αυτός αναλαμβάνει και τον ναυτικό και τεχνικό έλεγχο αλλά και την οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου, επωμιζόμενος

\*\*\*\*11-----Ελένη Γκολογκίνα-Οικονόμου “Αστική Ευθύνη στη Διεθνή Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών», έκδοση 2007, σελ 74

τον επιχειρηματικό κίνδυνο. Επομένως ο ναυλωτής γυμνού σκάφους είναι ο θαλάσσιος επιχειρηματίας, που φέρει και την οικονομική ζημία από την εκμετάλλευση του πλοίου και συνεπώς και την ευθύνη για σωματικές βλάβες τρίτων από πταισματική συμπεριφορά δική του ή των προστηθέντων του, τουλάχιστον στο ατομικό ατύχημα, με την επιφύλαξη του είδους ευθύνης και των αποζημιώσεων, που θα εφαρμοσθούν με την εφαρμογή του ισχύοντος Κανονισμού. Ο ναυλωτής γυμνού σκάφους είναι και ο πραγματικός μεταφορέας. Όσον αφορά τη χρονοναύλωση, στην ουσία παραχωρείται στον χρονοναυλωτή το δικαίωμα να εκμεταλλεύεται το πλοίο ως οργανωμένη επιχείρηση, προκειμένου να ασκήσει την μεταφορά προσώπων, στην προκειμένη περίπτωση. Κατά συνέπεια ο χρονοεκναυλωτής προσανατολίζει την οργανωμένη με την επάνδρωση και τον εξοπλισμό του πλοίου του επιχείρηση στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου, που του υποδεικνύει ο χρονοναυλωτής. Έτσι, στην περίπτωση αυτή ο χρονοεκναυλωτής είναι ο πραγματικός μεταφορέας, εφόσον εκτελεί τη μεταφορά για λογαριασμό του χρονοναυλωτή.

Αντιθέτως ο χρονοναυλωτής, που δεν εκτελεί ούτε έχει επίβλεψη ως προς τον τρόπο εκτέλεσης της μεταφοράς, είναι ο συμβατικός μεταφορέας, που συνάπτει τη σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη. Γίνεται όμως δεκτό ότι όταν ο χρονοναυλωτής ενεργεί ως εφοπλιστής, δηλαδή έχει ναυτική και τεχνική διαχείριση του πλοίου με εντολές στον πλοίαρχο, τότε είναι ο πραγματικός μεταφορέας.»

Τέλος, στη ναύλωση κατά ταξίδι, η ναυτική, τεχνική και εμπορική διαχείριση του πλοίου, παραμένουν στον εκναυλωτή, που είναι ο θαλάσσιος επιχειρηματίας, που προσφέρει μεταφορά έναντι ανταλλάγματος, είναι ο πραγματικός μεταφορέας. Αντιθέτως, ο ναυλωτής κατά ταξίδι είναι συμβατικός μεταφορέας.

3. Διαχειριστής –operator του πλοίου. Εκλαμβάνεται με την έννοια του εφοπλιστή, που ασκεί ναυτιλιακή επιχείρηση και επωμίζεται τον κίνδυνο από την εκμετάλλευσή της. Δεν νοείται, δεν γίνεται δεκτό στους νομικούς κύκλους, ο διαχειριστής, που αναλαμβάνει την τεχνική και εμπορική διαχείριση του πλοίου, που ανήκει σε άλλον, με σύμβαση διαχείρισης, και τότε ενεργεί για λογαριασμό του κυρίου έναντι αμοιβής, να είναι έτσι ο πραγματικός μεταφορέας.

4. Επίσης γίνεται δεκτό ότι υπόχρεα προς αποζημίωση πρόσωπα είναι και τα πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης. Βέβαια η ευθύνη του θαλάσσιου αρωγού ή διασώστη για τις εν λόγω πράξεις ή παραλείψεις του

απέναντι στους τρίτους θεμελιώνεται στα άρθρα 914 και 919 Α.Κ.(\*\* 12) .

5. Τέλος, όταν ο διαχειριστής του πλοίου με τη σύμβαση διαχείρισεως, που καταρτίζει με τον πλοιοκτήτη, αναλαμβάνει ρητώς στο όνομα και για λογαριασμό του τελευταίου τη τεχνική διαχείριση η και την εμπορική διαχείρισή του, διευκρινίζεται ότι : « ο διαχειριστής του πλοίου που συνήψε σύμβαση εργασίας ως αντιπρόσωπος του εγκατεστημένου στο εξωτερικό εκμεταλλευομένου πλοίου, ευθύνεται προσωπικά για τις απαιτήσεις των ναυτικών απ αυτή (άρθρο 1 παρ 1 ν. 762/1978 περί αστικής ευθύνης του ως αντιπροσώπου του εργοδότη συνάπτοντος εν Ελλάδα σύμβαση εργασίας μετά ναυτικού) ».(\*\*13).

Υπενθυμίζουμε ότι μιλάμε για διεθνή σύμβαση μεταφοράς επιβατών και των αποσκευών τους, με την αναφορά στη Σύμβαση Αθηνών 2002, προερχόμενη από τροποποίηση της Σύμβασης Αθηνών 1974, και που εφαρμόζεται στις διεθνείς μεταφορές. Μάλιστα σύμφωνα με τον ορισμό, που δίδεται από την ίδια τη Σύμβαση στο άρθρο 1 περίπτωση 9 «διεθνής μεταφορά σημαίνει κάθε μεταφορά, της οποίας, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού βρίσκονται σε δύο διαφορετικά κράτη η σε ένα μόνο κράτος, εάν ,σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς η το προγραμματισμένο δρομολόγιο, υπάρχει ενδιάμεσο λιμάνι προσέγγισης σε άλλο κράτος».

#### 2.4. ΝΕΩΤΕΡΙΣΜΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 392/2009 ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ -ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΤΟΥΣ ΣΕ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Επειδή θεωρήθηκε ότι τα ποσοτικά όρια ευθύνης του μεταφορέα /πλοιοκτήτη υποτιμήθηκαν ουσιαστικά από τις πληθωριστικές πιέσεις σε παγκόσμιο επίπεδο, η επειδή αυτά τα όρια ευθύνης θεωρήθηκαν εξ αρχής χαμηλά, προτάθηκε η ανάγκη

-----\*\*12 βλ. σελ 108 ,Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, «Η ευθύνη προς αποζημίωση στο ελληνικό και το διεθνές ναυτικό δίκαιο»,έκδοση 2001).

----- \*\*13.σελ. 108 ,Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, «Η ευθύνη προς αποζημίωση στο ελληνικό και το διεθνές ναυτικό δίκαιο»,έκδοση 2001.

ουσιαστικής αύξησής τους. Ο συγγραφέας Nicholas Gskell,\*\*14) στην εργασία του το 2001 «Revision of the Athens Convention on the carriage of passengers and their luggage 1974», (Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 4ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου ,Πειραιάς 6-9 Ιουνίου 2001, σελ. 155 επ) χαρακτηρίζει τα όρια αυτά αναχρονιστικά ( out of date) και άδικοι και ανεπιεικείς ( Inequitable). Επίσης στο ίδιο έργο διατυπώνει ότι δεν καταλαβαίνει «γιατί ο επιβάτης του πλοίου να υπόκειται χειρότερη μεταχείριση από τον επιβάτη της στεριάς (από πλευράς αποζημίωσης, εννοεί). Έτσι, ενώ αντικειμενική ευθύνη ,δηλαδή κατάγνωση ευθύνης χωρίς τη συνδρομή υπαιτιότητας, δεν προβλεπόταν από τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης των Αθηνών του 1974, σήμερα στον Ισχύοντα από 28 Μαΐου 2009 Κανονισμό ΕΚ και Συμβουλίου της ΕΕ, στο άρθρο 3 του Παραρτήματος I ΡΗΤΑ θεσπίζεται ,για πρώτη φορά στη ναυτική παράδοση, ως ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ η ευθύνη του μεταφορέα μέχρι του ορίου 250.000 Ε.Τ.Δ, και που ισοδυναμούν με 300.000,00 ευρώ « για ζημία, που επήλθε ως αποτέλεσμα θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη, που προξενήθηκαν από « ναυτικό συμβάν», όπως οι όροι επιβάτης και ναυτικό συμβάν παραπάνω αναλύθηκαν.

Με άλλα λόγια ορίστηκε σήμερα αποζημίωση σε ποσό σε αρκετή απόσταση από τα 46.666 Ε.Τ.Δ.=56.000,00 ευρώ , που προέβλεπε η Σύμβαση Αθηνών 1974, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1976 ως προς τη νομισματική μονάδα υπολογισμού (από φράγκα rioncare σε Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα.), αλλά και τα 170.000 Ε.Τ.Δ.=210.000,00 ευρώ για κάθε μεταφορά, που πρόβλεψε το τροποποιητικό της Πρωτόκολλο 1990.

Εδώ στην καινοτομία του άνω Κανονισμού βλέπουμε επιρροή από τη διεθνή Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999, η οποία τροποποίησε τη διεθνή σύμβαση της Βαρσοβίας για την αεροπορική μεταφορά των επιβατών : “Art.17 The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking”.

-----  
 \*\*14( \*Ο Καθηγητής Ναυτικού και Εμπορικού Δικαίου του Πανεπιστημίου Southampton Μ. Βρετανίας, εκπροσωπεί τη Διεθνή Ένωση Διατηρήσεως της Φύσης και Φυσικών Πόρων (IUCN) στον IMO.)

Πάντως καλό είναι να διευκρινιστεί ότι ,παρά του ότι παρέχεται στους επιβάτη και μεταφορέα το δικαίωμα από άρθρο 10,και στην παλιά του 1974 αλλά και στην Σύμβαση Αθηνών 2002 για αμοιβαία γραπτή συμφωνία αύξησης των ορίων αποζημίωσης από τα προβλεπόμενα στα άρθρα 7 και 8,και μολονότι στο άρθρο 8 δίδεται το δικαίωμα πάλι συμφωνίας τους για μείωση της αποζημίωσης για βλάβη σε όχημα, σε καμιά περίπτωση δεν νοείται –και συμφωνηθείσα είναι άκυρη-συμφωνία μείωσης των προβλεπομένων ορίων αποζημίωσης ,που οφείλεται από ζημία από θάνατο η σωματικές βλάβες του επιβάτη!

Στη συνέχεια το ίδιο άρθρο 3 στο ενοποιημένο κείμενο της «Σύμβασης Αθηνών 1974 και του Πρωτοκόλλου της του 2002 », ο μεταφορέας, ωστόσο, δικαιούται να επικαλεσθεί και να αποδείξει ότι τι συμβάν και έπεται και η ζημία επήλθε λόγω συνδρομής των εξαιρετικών γεγονότων ,που προβλέπονται στις περιπτώσεις α/ και β/ της πρώτης παραγράφου του άρθρου, ώστε να απαλλαχθεί από την ευθύνη. Αυτά τα γεγονότα είναι η πολεμική πράξη, εχθροπραξίες, εμφύλιος πόλεμος, εξέγερση η φυσικό φαινόμενο εκτάκτου, αναπόφευκτου και ακαταμάχητου χαρακτήρα.(περίπτωση α).Η δε συνδρομή της περίπτωσης (β) η απόδειξη συνδρομής της οποίας επίσης απαλλάσσει το μεταφορέα από την ευθύνη, συντρέχει ,όταν τρίτο πρόσωπο με πράξη του η παράλειψη, ενεργώντας με πρόθεση προκάλεσε εξ ολοκλήρου το «ναυτικό συμβάν».Επομένως πρόκειται για μια *sui generis* αντικειμενική ευθύνη του διεθνούς θαλάσσιου μεταφορέα, εναντίον της συνδρομής της οποίας έχει τη δυνατότητα ανταπόδειξης. Οσον αφορά τις πράξεις η παραλείψεις τρίτου με πρόθεση να προκαλέσει το συμβάν, που προκλήθηκε εξ ολοκλήρου απ αυτές, μπορούμε να πούμε ότι ο τρίτος δυνατό να είναι και τρομοκράτης. Είναι δύσκολο να αποδειχθεί ότι εξ ολοκλήρου το ατύχημα προκλήθηκε από πράξη παράλειψη του τρίτου, χωρίς αμέλεια του πληρώματος του μεταφορέα, που μπορεί να ξέχασαν κάποια δίοδο ανοικτή, για παράδειγμα. (βλ. παρακάτω ).Σημειωτέο ότι γίνεται εξίσου σημαντική η διάταξη και για την εσωτερική ναυσιπλοΐα ,όπως η κρουαζιέρα στα ελληνικά νησιά, όχι μόνο τη διεθνή μεταφορά, ενόψει της πρόβλεψης εφαρμογής του Κανονισμού 392/09 και της ενσωματωμένης ως Παράρτημα σ αυτόν Σύμβασης Αθηνών 1974 με το τροποποιητικό αυτής Πρωτόκολλο 2002 ,και στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές.

Το δεύτερο εδάφιο της ίδιας παραγράφου προβλέπει ότι και όταν η ζημία υπερβαίνει το άνω ποσό και υπάρχει πταίσμα του μεταφορέα (νόθος αντικειμενική ) τότε το όριο αποζημίωσης ορίζεται στις 400.000 Ε.Τ.Δ =480.000,00 ευρώ, ανά επιβάτη για «κάθε επί μέρους μεταφορά », όπως προβλεπόταν και στη Σύμβαση Αθηνών 1974 « για κάθε μεταφορά»: Έτσι ο υπολογισμός του ορίου ευθύνης για κάθε μεταφορά έχει ως συνέπεια

ότι αν ένας επιβάτης τραυματισθεί 2 δυό φορές κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, το όριο ευθύνης θα υπολογισθεί μόνο μια φορά. Και το άρθρο 7 της « Σύμβασης 2002» προσθέτει ότι και όταν οι αποζημιώσεις επιδικάζονται υπό μορφή περιοδικών παροχών ,το ισότιμο της αξίας του κεφαλαίου τους πάλι δεν υπερβαίνει το όριο των 400.000 Ε.Τ.Δ. « Με άλλα λόγια, όταν σε ένα ναυτικό ατύχημα το σύνολο των επί μέρους αποζημιώσεων, που αποτελούν το άθροισμα των ποσών που προκύπτουν από τα ατομικά όρια της ευθύνης κατά τη « Σύμβαση των Αθηνών 2002»,υπερβαίνει το προβλεπόμενο από αυτή συνολικό ποσό, τότε επέρχεται ο ως άνω περιορισμός στα 400.000 Ε.Τ.Δ.».

#### 2.4.1 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Στο σημείο αυτό διευκρινίζεται ότι στο σχετικό άρθρο 11 του Ι Παραρτήματος του μνημονευομένου ισχύοντος 392/09 Κανονισμού ΕΕ ,άλλως της «Σύμβασης Αθηνών 2002»,ρητά αναφέρεται ότι «όταν εφαρμόζονται τα όρια ευθύνης που καθορίζονται από τα άρθρα 7 και 8, ισχύουν για το σύνολο των ποσών που πρέπει να καταβληθούν ως αποζημίωση για όλες τις απαιτήσεις, που απορρέουν από το θάνατο η τις σωματικές βλάβες κάθε επιβάτη..».Από τη φράση «για το σύνολο των ποσών», εξάγεται το συμπέρασμα ότι ο συνολικός περιορισμός της ευθύνης του διεθνούς μεταφορέα σήμερα είναι ανεξάρτητος από τη νομική βάση της ευθύνης του ναυτικού οφειλέτη.

Συνεπώς στον περιορισμό του ποσού της συνολικής ευθύνης υπόκεινται και απαιτήσεις ,που δυνατόν να απορρέουν από παράβαση της σύμβασης, από αδικοπραξία η από αναγωγή η οποιαδήποτε αιτία, αρκεί να πηγάζουν από «απώλεια ζωής η σωματικές βλάβες».Διευκρινίζεται ότι, συνακόλουθα, σ' αυτές τις παραπάνω ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ, συγκαταλέγονται και απαιτήσεις, που είναι επακόλουθο των προηγούμενων ζημιών, όπως: όταν επακολουθεί θάνατος στον τραυματισμό επιβάτη κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, οπότε υπάρχουν έξοδα κηδείας κλπ. Μπορεί να αφορούν ζημίες, που προκύπτουν από την απώλεια του δικαιώματος διατροφής των κληρονόμων του θανόντος επιβάτη, εφόσον ο τελευταίος είχε απέναντί τους σχετική υποχρέωση κατά το νόμο. Επίσης, όταν τον τραυματισμό του επιβάτη στη μεταφορά ακολουθούν ιατρικές επισκέψεις και εξετάσεις, οι σχετικές δαπάνες ιατροφαρμακευτικής η νοσοκομειακής περίθαλψης, ειδικής διατροφής του κατά το διάστημα αυτό, η ζημία από διαφυγή κερδών του από την ανικανότητα προς εργασία του κ.λ.π Στη σάρρευση αυτή απαιτήσεων του άρθρου 12 εμπεριέχεται και η χρηματική ικανοποίηση για σωματική βλάβη η ψυχική οδύνη στα πρόσωπα της

οικογενείας του θανόντος για την απώλεια οικείου προσώπου ,επίσης η ανικανότητα προς εργασία .Τέλος, γίνεται δεκτό ότι από τη διατύπωση του άρθρου 3 στο Παράρτημα I του Κανονισμού 392/09 ΕΚ προκύπτει ότι με αποζημίωση καλύπτονται οι ζημιές από προσωπική βλάβη του επιβάτη ,άρα τόσο τη σωματική όσο και τη ψυχική του βλάβη. Πράγματι δεν αποκλείεται επιβάτης μετά από ναυτικό ατύχημα και την ανέλπιστη διάσωσή του ,μολονότι δεν εμφανίζει εμφανή σωματική βλάβη, εν τούτοις υποφέρει από αϋπνίες κατάθλιψη, φοβίες ως συνέχεια του νευρικού κλονισμού του στη διάρκεια του ατυχήματος.

Δεδομένου μάλιστα ότι στη διεθνή «Σύμβαση Μεταφοράς 2002 » ,στο άρθρο 14 εμποδίζει άλλη βάση των απαιτήσεων εκτός από τη Σύμβαση αυτή, εννοείται ότι διάκριση σε συμβατική ευθύνη και αδικοπραξία, δεν έχει νόημα, και γιαυτό συμπεριλάβαμε στις Ζημιές όπου ερείδονται οι απαιτήσεις ,και τη χρηματική ικανοποίηση για ηθική βλάβη, μολονότι στο εθνικό δίκαιο στηρίζεται σε αδικοπραξία δηλ. υπεύθυνη και παράνομη συμπεριφορά κάποιου. Σημειώνεται ότι η ίδια έκφραση με την ίδια ερμηνεία υπήρχε και στο άρθρο 12 της Σύμβασης Αθηνών 1974.-

Σημειώνεται επίσης ότι στο άρθρο 10 της «Σύμβασης Αθηνών 2002»,όπως ομοίως και στο ίδιο άρθρο της Σύμβασης 1974, μπορούν να αναζητηθούν από τον ζημιωθέντα επιβάτη σε βάρος του μεταφορέα οι τόκοι και τα δικαστικά έξοδα, χωρίς περιορισμό του ποσού. Εννοείται ότι ο υπολογισμός τους θα γίνεται κατά το κοινό εθνικό δίκαιο, σε μας άρθρα 345-346 Α.Κ.

#### 2.4. 2. ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ (ΑΡΘΡΟ 6 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 392/2009 ΕΚ

Σύμφωνα με το πρωτοποριακό αυτό σε ρύθμιση άρθρο στην ως σήμερα πορεία της ναυτικής παράδοσης , ορίζεται ότι σε περίπτωση θανάτου η σωματικής βλάβης κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, στην οποία επήλθε το ναυτικό συμβάν, με την έννοια που παραπάνω αναλύθηκε ως συλλογικό ατύχημα ,ο μεταφορέας που εκτέλεσε ολική η μερική τη μεταφορά, υποχρεούται εντός 15 ημερών από τον προσδιορισμό των δικαιούχων, να καταβάλει προκαταβολή, για την αντιμετώπιση των πρώτων αμέσων οικονομικών αναγκών. Μάλιστα , σε περίπτωση θανάτου το ποσό γίνεται ύψους 21.000,00 ευρώ.-

Σημαντικώτατη ρύθμιση, γιατί συχνά η οικονομική αδυναμία οδηγεί και σε παραίτηση από διεκδίκηση νομίμων δικαιωμάτων και έγερση νομίμων αξιώσεων. Διαπιστώνεται ότι το ευεργέτημα του μεταφορέα ως σήμερα για περιορισμό της αποζημιώσεως δεν είχε ως αντιστάθμισμα κανένα «ευεργέτημα» υπέρ του επιβάτη της διεθνούς θαλάσσιας



μεταφοράς. Η νομοθετική ήδη Πρόβλεψη για καταβολή προκαταβολών ,καθώς επίσης και η πρόβλεψη για πλήρη-αντικειμενική ευθύνη ως 250.000 Ε.Τ.Δ = 300.000,00 ευρώ, μπορούν να θεωρηθούν ως εξισορροπιστικό αντιστάθμισμα του ευεργετήματος του μεταφορέα για περιορισμό του ορίου συνολικής αποζημιώσεως και αποζημιώσεως κατά μεταφορά.

#### 2.4.3 ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ-ΕΚΤΑΣΗ ΑΥΤΗΣ

Και γεννάται εύλογα τα ερώτημα ποιοι τελικά είναι αυτοί οι δικαιούχοι των προκαταβολών και των αποζημιώσεων. Όπως είναι γνωστό, δικαιούχοι αποζημίωσης λόγω θανάτου του επιβάτη είναι οι κληρονόμοι του. Σε περίπτωση, που η ζημία συνίσταται στη σωματική του βλάβη, δικαιούχος των αποζημιώσεων δεν είναι μόνο ο επιβάτης, αλλά και τα πρόσωπα που ζημιώθηκαν έμμεσα από τη σωματική βλάβη αυτού. Έμμεσα ζημιωθέντες είναι οι τρίτοι ,οι οποίοι έχουν στερηθεί την παροχή υπηρεσιών, που είχαν το νόμιμο δικαίωμα να απαιτήσουν και να απολαύσουν από τον παθόντα επιβάτη, όπως ο ένας σύζυγος έναντι του άλλου, οι γονείς απέναντι στα παιδιά τους, όπως τουλάχιστον το ελληνικό δίκαιο προβλέπει, το οποίο και εφαρμόζεται στην εθνική θαλάσσια μεταφορά (ΑΚ 928-931).-

#### 2.4.4. ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ- ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗ ΝΑ ΑΣΚΗΣΕΙ ΕΥΘΕΩΣ ΑΞΙΩΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Ενώ για παράδειγμα στα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής (πλην της θαλάσσιας περιήγησης-κρουαζιέρας )σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο ως σήμερα προβλεπόταν υποχρεωτική ασφάλιση (βλ. 2.8.2 ), τέτοια αντιμετώπιση δεν είχε ο διεθνής θαλάσσιος μεταφορέας ,όπως μέχρι πρόσφατα προέβλεπε η Σύμβαση Αθηνών 1974 και το Πρωτόκολλό της 1976 και 1990-. Παραθέτω τούτο ως συγκριτική έννοια, για να εκτιμήσουμε την πρωτοβουλία του Κανονισμού σχετικά με την για πρώτη φορά επιβαλλόμενη υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη για αστική ευθύνη του διεθνούς θαλασσίου μεταφορέα ,που κάνει και τη διαφορά της «Σύμβασης Αθηνών 2002» με τη Σύμβαση Αθηνών 1974,και που θα εφαρμοστεί κατά την πρόβλεψη του Κανονισμού και στο εσωτερικό δίκαιο των ευρωπαϊκών χωρών ως το 2016 η ως 2018 για πλοία Β κατηγορίας (άρθρο 11 Κανονισμού) ,αλλά και στα κράτη, που θα αποδεχθούν και

υιοθετήσουν την άνω «Σύμβαση Αθηνών 2002» και την ενσωματώσουν στο δικαιικό σύστημά τους.

Υπενθυμίζεται ότι επαγγελματικό πλοίο αναψυχής (άρα επιβατηγός ναυτιλία κατά τα παραπάνω εκτεθέντα) κατά νόμο 2329/1995 ΦΕΚ 172Α, είναι το πλοίο αναψυχής, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος, και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδίων αναψυχής η και περιήγησης με ολική ναύλωση. Και σύμφωνα με το άρθρο 8 του παραπάνω νόμου «1.α/ Η μετακίνηση και κυκλοφορία επαγγελματικών πλοίων αναψυχής επιτρέπεται μόνον αν αυτά είναι ασφαλισμένα τουλάχιστον για :

αα/ Αστική ευθύνη για θανάτους και σωματικές βλάβες επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση ,ναυάγιο η οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε εκατό εκατομμύρια (100.000.000) Δραχμές ανεξαρτήτως αριθμού θυμάτων.

ββ/ Αστική ευθύνη για υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο η οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) δραχμές.

γγ/ Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε τριάντα εκατομμύρια (30.000.000) δραχμές.

Η ασφάλιση σκαφών αναψυχής εφαρμόζεται ανά τον κόσμο με παρόμοιους όρους. Στις περισσότερες χώρες της Ευρώπης αλλά και στην Ελλάδα, οι πλέον συνήθεις όροι που εφαρμόζονται είναι οι ρήτρες Yachts του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου.

Ο μεταγενέστερος Νόμος που εφαρμόζεται στην Ελλάδα και αφορά την υποχρεωτική Ασφάλιση της αστικής ευθύνης σκαφών είναι ο 2743/1999, ο οποίος ισχύει για ιδιωτικά και επαγγελματικά σκάφη αναψυχής, μηχανοκίνητα και μη. Οι υποχρεωτικές καλύψεις σύμφωνα με τον Ν 2743/99 :

§ Αστική Ευθύνη για θανάτους και σωματικές βλάβες επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιζόμενο κεφάλαιο ορίζεται σε 300.000€ανά περιστατικό.

§ Αστική Ευθύνη για υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία για ασφαλιζόμενο κεφάλαιο 150.000€ανά περιστατικό.

§ Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης για ασφαλιζόμενο κεφάλαιο 90.000€

Ας δούμε τη διατύπωση του Κανονισμού 2009-«Σύμβασης Αθηνών 2002» στο άρθρο 4α αυτής «Όταν μεταφέρονται επιβάτες με πλοίο νηολογημένο σε κράτος μέλος της

σύμβασης, το οποίο έχει άδεια να μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες, και εφαρμόζεται η παρούσα σύμβαση, κάθε μεταφορέας που εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά η ένα μέρος της οφείλει να διαθέτει ασφαλιστική κάλυψη η άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια, όπως τραπεζική εγγύηση η εγγύηση από παρόμοιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, για την κάλυψη της βάσει της παρούσας σύμβασης ευθύνης λόγω θανάτου η σωματικής βλάβης των επιβατών. Το όριο της υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης η άλλης χρηματοοικονομικής ασφάλειας πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον σε 250.000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους περίπτωση.» όπου 250.000 Ε.Τ.Δ.= 300.000,00 ΕΥΡΩ. Για κάθε πλοίο μεταφορέα που διενεργεί μεταφορές, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της συγκεκριμένης διεθνούς σύμβασης, πρέπει να εκδίδεται από την αρμόδια αρχή του συμβαλλόμενου κράτους Πιστοποιητικό, σύμφωνα με το υπόδειγμα της Σύμβασης, το οποίο αποδεικνύει τη θέση σε ισχύ και τους όρους της ασφάλισης.

Εκείνο που είναι επίσης πρωτοποριακό για το χώρο της θαλάσσιας διεθνούς μεταφοράς ,είναι ότι πλέον στο άρθρο 4α περίπτωση 10 της «Σύμβασης Αθηνών 2002» θεσπίζεται δικαίωμα του επιβάτη η του κάθε δικαιούχου (όπως παραπάνω εκτέθηκαν) να στραφεί απευθείας κατά του ασφαλιστή της ως άνω αστικής ευθύνης η του χρηματοοικονομικού φορέα ,που παρέχει την οικονομική εξασφάλιση, κάτι που δεν προβλεπόταν στη Σύμβαση Αθηνών 1974-1976 αλλά ούτε προβλέπεται στην Σύμβαση του Μόντρεαλ 1999 για την αεροπορική μεταφορά επιβατών. Περαιτέρω, ο εναγόμενος ασφαλιστικός φορέας (που προστίθεται πλέον στους ως σήμερα εναγομένους μεταφορείς) έχει δικαίωμα να προβάλει τους ισχυρισμούς (εκτός από την πτώχευση και την εκκαθάριση), που θα είχε δικαίωμα να προβάλει σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και ο μεταφορέας στη Σύμβαση, ο οποίος «εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά η ένα μέρος της».

Κατά αρχή διακρίνεται από τη συγκριτική ανάγνωση των διατάξεων στα εθνικά σκάφη αναψυχής και στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά, ότι στα μεν σκάφη αναψυχής η ασφάλιση της αστικής ευθύνης είναι σχετική και συνδεδεμένη με τη χωρητικότητα του πλοίου, δηλαδή «ανεξαρτήτως του αριθμού θυμάτων», αλλά ισχύει αυτή «ανά περιστατικό »,με την έννοια του συλλογικού ατυχήματος. Αντιθέτως , στη διεθνή μεταφορά το όριο της υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης ανερχόμενο τουλάχιστο σε 250.000 μονάδες υπολογισμού (κατά το Δ..Ν.Τ. τουλάχιστον για τα κράτη μέλη της σύμβασης ,που υπάγονται και σ αυτό και ισοδύναμο με 300.000,00 ευρώ για την Ευρωπαϊκή Ένωση σήμερα) ισχύει για κάθε επί μέρους περίπτωση επιβάτη. Είναι σαφέστατα πιο ευεργετική για τον επιβάτη διάταξη η της «σύμβασης Αθηνών 2002».

Το ζήτημα αν η ασφάλιση της ευθύνης θα αφορά τον κάθε επιβάτη ενσωματωμένη στο εισιτήριο επιβίβασης ή αν θα καλύπτει στο σύνολο την ευθύνη του μεταφορέα απασχόλησε πολλές συνεδριάσεις του IMO μέχρι σήμερα, οπότε ισχύει ο Κανονισμός 392/09 Ε.Κ., με την ευεργετική ρύθμιση για αποζημίωση, και εννοείται και ασφάλιση του κάθε ένα ζημιωθέντος επιβάτη χωριστά ανά μεταφορά. (άρθρα 3 και 7 ενσωματωμένης στο Παράρτημα Ι του Κανονισμού 392/09 της Σύμβασης Αθηνών 1974 και του τροποποιητικού Πρωτοκόλλου της 2002»

Και με την εφαρμογή της Σύμβασης Αθηνών 2002 σταδιακά ανά κατηγορίες πλοίων και εντός ενός κράτους-μέλους, δηλαδή στην εθνική εσωτερική αγορά, που θα υπερισχύσει των εθνικών νομοθεσιών κατά το άρθρο 28 Συντάγματος, θα έχει μεγάλη σημασία ειδικά στη θαλάσσια περιήγηση, όπου η φήμη και η συνέπεια του παρέχοντος την υπηρεσία παίζουν σημαντικό ρόλο για την επαγγελματική επιβίωση και καταξίωση.

Δεν θα παραληφθεί να ειπωθεί ότι η διεθνής ένωση των ασφαλιστών αστικής ευθύνης πλοιοκτητών, τα γνωστά P & I Clubs, αντέδρασε στα ανώτατα όρια αποζημίωσης που προβλέπει η Σύμβαση Αθηνών με το τροποποιητικό Πρωτόκολλο 2002 και στα οποία η διεθνής ομάδα (ναυτασφαλίσεως) των P&I Clubs αλληλοασφαλιστικών οργανισμών αντέδρασαν από την προετοιμασία ακόμη προτάσεων για την σύνταξη του Κανονισμού να καλύψει, εκτός αν βρεθεί λύση για το πρόβλημα της τρομοκρατίας. (βλ. παραπάνω).

#### 2.4.5.ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Περαιτέρω δε σημαντική καινοτομία είναι και η διάταξη του στο άρθρο του 7 (επτά) του Κανονισμού για ενημέρωση των επιβατών με τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για τα δικαιώματά τους με βάση τον Κανονισμό αυτό το αργότερο «πριν από την αναχώρηση», όταν ο τόπος αναχώρησης βρίσκεται σε κράτη –μέλη. Είναι αξιοπρόσεκτο ότι εφόσον η σύμβαση μεταφοράς συνήφθη σε κράτος-μέλος, οι πληροφορίες του Κανονισμού για τα δικαιώματα επιβατών παρέχονται σε όλα τα σημεία πώλησης εισιτηρίων, ακόμη και όταν η πώληση γίνεται δια τηλεφώνου και μέσω του Διαδικτύου. Πάντως, κατά την αναχώρηση έστω, ο επιβάτης πρέπει να είναι ενημερωμένος γι' αυτά.

Θεωρεί τόσο σημαντική αυτή την ενημέρωση των επιβατών ο νέος Κανονισμός, που επιπρόσθετα επιβάλλει τουλάχιστον την χορήγηση Περίληψης των διατάξεων του Κανονισμού ,που έχουμε αναλύσει παραπάνω, την οποία έχει καταρτίσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και έχει δημοσιοποιηθεί.

Επίσης σημαντική είναι η ένδειξη μέριμνας και σεβασμού στα άτομα-επιβάτες με προβλήματα κινητικότητας στο άρθρο 4 του Κανονισμού, που προβλέπει την αποζημίωσή τους σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας του εξοπλισμού κινητικότητάς τους. Η αποζημίωση προβλέπεται να αντιστοιχεί στην αξία αντικατάστασης του εξοπλισμού ή στην δαπάνη επισκευής του.

#### *2.4.6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ ΟΡΙΩΝ ΕΥΘΥΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ*

Δεν πρέπει να παραλειφθεί ότι υπάρχει πρόβλεψη ταχείας διαδικασίας αναθεώρησης ποσοτικών ορίων ευθύνης μεταφορέα ,γιατί πάλι εξυπηρετώντας περισσότερο το συμφέρον του επιβάτη διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς και όχι μόνο, ο Κανονισμός 392/09 ΕΚ αποδέχεται ότι είναι αναγκαία, λόγω του υπάρχοντος παγκόσμιου πληθωρισμού και του μακρού χρονικού διαστήματος ανάμεσα στο χρόνο ,που μια Σύμβαση υιοθετείται ,ως και τη διεθνώς θέση της σε ισχύ, και μάλιστα με αυξητική τάση.

#### *2.4.7. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΘΗΝΩΝ 1974 ΚΑΙ ΧΩΡΕΣ Ε.Ε ΩΣ ΣΗΜΕΡΑ- ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 392/09 ΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΤΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟ*

Είναι σημαντικό, για να κατανοήσουμε ,πόσο καθοριστικός είναι για τη Χώρα μας Ελλάδα, αλλά και για την Ευρωπαϊκή Ένωση ,ο Κανονισμός 392/09 ΕΚ και Συμβουλίου, να διευκρινίσουμε την μεταχείριση ,που είχαν προηγουμένως, η Σύμβαση Αθηνών 1974 και τα ακόλουθα αυτής Πρωτόκολλα ,όπως αυτό του 1976, από την Ελλάδα και τις λοιπές τουλάχιστο ευρωπαϊκές χώρες:

Αναφέρουμε λοιπόν ότι η Σύμβαση Αθηνών του 1974 και το τροποποιητικό αυτής Πρωτόκολλο του Λονδίνου του 1976 κυρώθηκαν από την Ελλάδα με το ν. 1922/1991 και διέπουν από τότε τις διεθνείς μεταφορές επιβατών και αποσκευών όπου απαιτείται. Δεν

έχει κυρώσει η Ελλάδα ούτε το Πρωτόκολλο Λονδίνου του 1990 ούτε του 2002. Όμως, δεν ενσωματώθηκαν ως διεθνή κείμενα στην εσωτερική μας νομοθεσία, δηλαδή δεν εισήγαγαν τις αρχές τους στις εσωτερικές μεταφορές, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ομοιομορφία ανάμεσα στο εσωτερικό δίκαιο (βλ. παρακάτω) και στα ως άνω διεθνή κείμενα αφορώντα αποκλειστικά τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές επιβατών. Αυτό γίνεται ιδιαίτερα καθοριστικό σε συνδυασμό με το άρθρο 5 του ως άνω Κανονισμού, που επί λέξει αναγράφει, υπό το τίτλο «Γενικός Περιορισμός Ευθύνης : 1.Ο παρών κανονισμός δεν τροποποιεί τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του μεταφορέα ή του προσώπου, που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1996, περιλαμβανομένης οποιασδήποτε μελλοντικής τροποποίησης της σύμβασης αυτής. Εφόσον δεν έχει εφαρμογή καμιά εθνική νομοθεσία, την ευθύνη του μεταφορέα ή του προσώπου, που ενεργεί για λογαριασμό του διέπει μόνο το άρθρο 3 του παρόντος κανονισμού».

Στην περίπτωση της Ελλάδος, που δεν εφαρμόστηκαν οι αρχές της διεθνούς σύμβασης Αθηνών και του Τροποποιητικού της Πρωτοκόλλου 1976, που τα κύρωσε, στο εσωτερικό της δίκαιο, εννοείται ότι θα εφαρμοσθεί ο ως άνω Κανονισμός και οι Αρχές του στο εσωτερικό μας δίκαιο θαλασσιών μεταφορών με την εφαρμογή του όχι αργότερα από 31.12. 2012.(κατά το άρθρο 12 αυτού),κατά το ως άνω άρθρο 5 του Κανονισμού, κυρίως στο θέμα του περιορισμού της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα.

Εδώ να σημειωθεί ότι, μολονότι δεν υπάρχει ενσωμάτωση των άνω διεθνών συμβάσεων στο εσωτερικό ελληνικό δίκαιο για θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, εν τούτοις και στο εσωτερικό δίκαιο, δηλαδή τις εσωτερικές και όχι τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές εφαρμόζεται ως σήμερα 2010 ως θεσμός ο περιορισμός των ορίων ευθύνης μεταφορέα, που προβλέπει η Σύμβαση –πρωτόκολλο Λονδίνου 1976, που σημαίνει περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα για « το ΣΥΝΟΛΟ των Απαιτήσεων που δημιουργήθηκαν από ένα συγκεκριμένο περιστατικό» (\*\*15) συνήθως ναυτικό ατύχημα. (βλ. Νόμο υπ' αριθμ. 1922/1991 άρθρο 7, σύμφωνα με τον οποίο νόμο «κυρώνονται και έχουν ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παράγραφος 1 του Συντάγματος, η Διεθνής Σύμβαση Αθηνών σχετικά με τη

----- \*\*15 .Ελένη Γκολογκίνα-Οικονόμου “Αστική Ευθύνη στη Διεθνή Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών», έκδοση 2007, σελ 283.

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, 1976, που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 19 Νοεμβρίου 1976...»). Τούτο δεν εφαρμόζεται για τις ατομικές διώξεις του κάθε επιβάτη, όπως προβλέπεται στη Σύμβαση Αθηνών για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

ΟΜΩΣ, με το νέο μνημονευθέντα Κανονισμό και την επικείμενη εφαρμογή του (2012) και σύμφωνα με το άρθρο 7 της ενσωματωμένης σ' αυτόν Σύμβασης Αθηνών 2002, δεν γίνεται λόγος για Συνολικό περιορισμό της ευθύνης ανά περιστατικό-ναυτικό ατύχημα αλλά για περιορισμό αυτής «ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους μεταφορά», και στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές στο άμεσο μέλλον.

Υπάρχουν όμως και ευρωπαϊκές χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο από το 1995, που όχι μόνο επικύρωσαν τις άνω διεθνείς συμβάσεις, αλλά και ενσωμάτωσαν τη Σύμβαση των Αθηνών από το 1987 στο εσωτερικό της δίκαιο. Ομοίως το Βέλγιο από 1η Δεκεμβρίου 1989, που είχε μεγάλη μεταφορά επιβατών με το Ηνωμένο Βασίλειο, η Κροατία από το 1998, η Πολωνία από το 1976.

Υπάρχουν όμως και Ευρωπαϊκές χώρες, που δεν επικύρωσαν τις ως άνω διεθνείς συμβάσεις, αλλά ενσωμάτωσαν τις αρχές της στο εσωτερικό τους δίκαιο θαλασσιών μεταφορών, και μάλιστα απέρριψαν την επικύρωση των διεθνών συμβάσεων για το λόγο ότι προέβλεπαν πολύ χαμηλές αποζημιώσεις για ζημιωθέντες επιβάτες, όπως η Γερμανία από το 1983, που έχει αναπτυγμένη μεταφορά επιβατών με τις Σκανδιναβικές χώρες. Για τον ίδιο λόγο δεν επικύρωσαν τις άνω διεθνείς συμβάσεις και οι τέσσερις Σκανδιναβικές χώρες, αλλά ενσωμάτωσαν τις αρχές τους στους ναυτικούς τους κώδικες το 1994.

Τέλος, σημειώτέο ότι η Γαλλία δεν έχει επικυρώσει ως σήμερα τη Σύμβαση Αθηνών 1974 και τα Τροποποιητικά της Πρωτόκολλα, όπως και η Ιταλία, Αυστρία, Ολλανδία και Πορτογαλία, όπου δεν είχαν απήχηση οι ως άνω Διεθνείς Συμβάσεις.

Εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς πόσο καθοριστικός είναι ο ως άνω Κανονισμός 392/2009 Ε.Κ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΚΑΙ ΝΟΟΤΡΟΠΙΑΣ στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τουλάχιστον, όπου θα εφαρμοστεί σε όλες..

Παραμπιπτόντως αναφέρεται ότι οι ΗΠΑ δεν έχουν κυρώσει τη Σύμβαση Αθηνών 1974, ούτε το Πρωτόκολλο Λονδίνου 1976 «για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις». Ο δε Καναδάς εφαρμόζει τη Σύμβαση Αθηνών και το Τροποποιητικό Πρωτόκολλο 1990 με τροποποιήσεις από το 2001. Αξιομνημόνευτη όμως, από

συγκριτικής απόψεως, είναι η περίπτωση της Ιαπωνίας ειδικά για την μη δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα στις εσωτερικές μεταφορές σε περιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη. Περαιτέρω, « ..η Ιαπωνία κύρωσε μόνο Δ.Σ. του Λονδίνου 1976 και συγκεκριμένα την ενσωμάτωσε στο εσωτερικό της δίκαιο....Η ευθύνη του μεταφορέα είναι πταισματική, δηλαδή προϋποθέτει πταίσμα που τεκμαίρεται. Αξιο αναφοράς είναι πάντως ότι ο μεταφορέας στις εσωτερικές μεταφορές δεν μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του σε περιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη. Αντίθετα, στις διεθνείς μεταφορές ο μεταφορέας μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 5 της Δ.Σ. του Λονδίνου ,που όπως ειπώθηκε προηγουμένως έχει κυρωθεί από την Ιαπωνία» (\*\* 16).

## 2.5. I.S.M CODE

Εδώ αξίζει να μνημονευθεί ότι στην έμμεση απόδειξη της συμμετοχής του μεταφορέα στη ζημία για παράδειγμα από τρομοκράτη, γίνεται δεκτό ότι συντελεί και η εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code , με το ακρωνύμιο ISM Code).Και τούτο γιατί ο Κώδικας αυτός επιβάλλει στη θαλάσσια επιχείρηση «εταιρία» εφαρμογή από ένα σύστημα εξειδικευμένων μέτρων, που περιλαμβάνουν συστήματα ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων, αλλά και σχέδια για την αντιμετώπιση επικινδύνων και επειγουσών καταστάσεων. Αρα ελλείψεις ως προς τη λειτουργία του συστήματος ασφαλείας του επιβατηγού πλοίου, είτε ειδοποιήθηκε ο μεταφορέας από το πρόσωπο, που υποβάλει τις αναφορές ασφαλείας του ή όχι, γενικά η μη συμμόρφωση στο Κώδικα ,μπορεί να γεννήσουν πταίσμα του μεταφορέα λόγω των παραλείψεών του .

Τα ναυτικά ατυχήματα με απώλειες σε ανθρώπινες ζωές απασχολούν σοβαρά την Κοινότητα .Έτσι σημειώνεται ότι ο διεθνής κώδικας διαχείρισης της ασφαλείας ,με τον οποίο επιδιώκεται η ασφαλής λειτουργία των πλοίων και η πρόληψη της ρύπανσης, εφεξής καλούμενος «κώδικας ISM» ,εκδόθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό

(Δ.Ν.Ο.) με την απόφαση της Συνέλευσης Α.741 (18), της 4ης

-----\* \*16 .Ελένη Γκολογκίνα-Οικονόμου, «Αστική Ευθύνη στη Διεθνή Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών, έκδοση 2007.σελ. 61»



Νοεμβρίου 1993, παρουσία των κρατών μελών και ότι, με την ενσωμάτωσή του στη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα του 1974 (SOLAS 1974), ισχύει και για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία Ro-Ro από 1ης Ιουλίου 1998 . Εδώ συμπληρώνεται στο σύστημα ευθύνης του μεταφορέα και μάλιστα όσον αφορά το ευεργέτημα περιορισμού της ευθύνης του ,που εφαρμόζεται σήμερα και στο εσωτερικό δίκαιο ,ότι ο μεταφορέας χάνει το δικαίωμα να επικαλεσθεί αυτό, αν ευθύνεται για υπαίτια συμπεριφορά (πράξη η παράλειψη) από πρόθεση, που κατά το ελληνικό δίκαιο αντιστοιχεί σε άμεσο δόλο. Επίσης, αν ευθύνεται για ενσυνείδητη αμέλεια, δηλαδή μολονότι ο μεταφορέας προβλέπει ως πιθανή την επέλευση της συγκεκριμένης ζημίας ενεργεί χωρίς σύνεση αδιαφορώντας για τις συνέπειες της πράξης η της παράλειψής του. Και βέβαια όλη η παραπάνω υπαίτια συμπεριφορά ,που πρέπει να επικαλεσθεί και να αποδείξει ο ενάγων, αποδεικνύεται επίσης και με τη χρήση του ISM Code, και προβλέπεται και στον Κανονισμό του 392/2009 (στην ενσωματωμένη Σύμβαση Αθηνών με την τροποποίηση του Πρωτοκόλλου 2002) ,όπως μνημονευόταν στη Σύμβαση Αθηνών 1974, σήμερα όμως μετά την υπέρβαση κατά ποσό της ζημίας του επιβάτη από το ποσό της υποχρεωτικής πλέον ευθύνης του θαλασσιού μεταφορέα ως 300.000,00 ευρώ.-

Διευκρινίζεται ότι για τη ως άνω διάταξη για υπαίτια συμπεριφορά του μεταφορέα διατυπώθηκαν οι απόψεις ότι θεσπίστηκε για να παραμείνει «διεθνώς αλώβητος ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης» Και τούτο, γιατί είναι δυσαπόδεικτο το πταίσμα του εναγομένου μεταφορέα, όταν είναι συνυφασμένο με την ψυχολογική του διάθεση ,όπως η πρόθεση και η ενσυνείδητη αμέλεια. Όλες οι παραπάνω σκέψεις ,κάνουν ακόμη περισσότερη σημαντική την καινοτομία του Κανονισμού 392/2009 για τη θωράκιση και του συμφέροντος του επιβάτη, αφενός μεν για τη θέσπιση χρηματικών προκαταβολών ,που σε περίπτωση θανάτου ανέρχεται τουλάχιστον σε 21.000,00 ευρώ, η οποία δεν επιστρέφεται ,εφόσον δεν υπάρχει συντρέχον πταίσμα του επιβάτη, και δεν συνιστά αναγνώριση ευθύνης, αφετέρου δε με την υιοθέτηση της απόλυτης αντικειμενικής ευθύνης του θαλάσσιου διεθνούς μεταφορέα ως το ποσό των 250.000 Ε.Τ.Δ. (μονάδος υπολογισμού),χωρίς ανάγκη απόδειξης από τον επιβάτη της ψυχικής του διάθεσης του μεταφορέα σε σχέση με την αμέλεια και το πταίσμα του.

## 2.6. ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ ΑΞΙΩΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

### 2.6.1 . ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Είναι σημαντικό για την ικανοποίηση των απαιτήσεων αποζημιώσεως του επιβάτη ,που υπέστη βλάβη του σώματος και της υγείας του κατά τη διάρκεια της διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς, όπως αυτή ορίστηκε παραπάνω, η που απέθανε κατά την ως άνω μεταφορά, οπότε έχουν αξιώσεις αποζημιώσεως οι κληρονόμοι του, να σημειωθεί ότι κατά το άρθρο 16 της «Σύμβασης Αθηνών 2002»,που εμπεριέχεται στον Κανονισμό 392/209 ΕΚ, «κάθε αγωγή που απορρέει από θάνατο η σωματική βλάβη επιβάτη...παραγράφεται μετά πάροδο δύο ετών» με αφετηρία του χρόνου της ως άνω παραγράφης 1.στην μεν περίπτωση του θανάτου του επιβάτη στην διάρκεια της μεταφοράς του την ημερομηνία ,που έπρεπε να αποβιβαστεί και 2.στην περίπτωση θανάτου του μετά την αποβίβαση ως συνέπεια της σωματικής του βλάβης κατά τη θαλάσσια μεταφορά του, την ημερομηνία του θανάτου του, που δεν πρέπει να επέλθει σε χρόνο μεγαλύτερο από τα τρία 3 έτη μετά την αποβίβαση αυτού του επιβάτη.

Μάλιστα ,ακόμη και αν μεσολαβεί κατά το δίκαιο του δικάζοντος δικαστηρίου διακοπή η αναστολή της παραγράφης, δεν επιτρέπεται η άσκηση της αγωγής με βάση την Σύμβαση Αθηνών 2002 σε διάστημα μεγαλύτερο-πάνω από τα πέντε (5) έτη από την ημερομηνία αποβίβασης ( λαβούσης χώρα η δέουσας να έχει λάβει χώρα) του επιβάτη η τουλάχιστον σε διάστημα πάνω από τρία (3) χρόνια, αφότου ο ενάγων δικαιούχος έλαβε γνώση η ώφειλε να λάβει γνώση της σωματικής βλάβης. Η τελευταία αυτή περίπτωση αφορά προφανώς τη σωματική βλάβη ,που προκλήθηκε κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς, αλλά έγινε η μπορούσε να γίνει αντιληπτή ιατρικά από τον επιβάτη μέσα σ αυτά τα 3 τρία έτη, που η Σύμβαση επιτρέπει.

Καινοτομία του Κανονισμού και της δι' αυτού διαμορφούμενης ,όπως βλέπουμε, «Σύμβασης Αθηνών 2002» είναι η παράταση του συνολικού χρόνου ασκήσεως αγωγής αποζημιώσεως από τα 3 τρία έτη, που προέβλεπε η Σύμβαση Αθηνών 1974, σε πέντε έτη από της ημερομηνίας αποβιβάσεως ( λαβούσης χώρα η δέουσας να έχει λάβει χώρα) του επιβάτη, προφανώς λαμβάνοντας υπόψη τη ψυχολογική φόρτιση των δικαιούχων ,αλλά και τυχόν καθυστερήσεις των δικαστηρίων και αρμοδίων διοικητικών υπηρεσιών για τα ναυτικά ατυχήματα.

Εκείνο που είναι σημαντικό και συσχετίζεται με το άνω άρθρο παραγράφης ,είναι το άρθρο 14 της Σύμβασης Αθηνών 1974,που ουδόλως τροποποιείται στο άρθρο επίσης 14 της «Σύμβασης Αθηνών 2002», σχετικά με τη βάση των απαιτήσεων ,που δεν μπορεί να είναι άλλη από αυτή καθεαυτή τη διεθνή Σύμβαση Αθηνών, είτε ο επιβάτης στηρίζει την

απαίτησή του αυτή στη σύμβαση μεταφοράς, είτε στην αδικοπραξία. Αυτό έχει ως επακόλουθο, όπως πολλαπλώς εφήρμοσε και η νομολογία τουλάχιστον των ελληνικών δικαστηρίων (βλ. Εφ. Πειρ. 181/2001), στην παραγραφή αυτή να υπόκεινται και οι αξιώσεις από τη σύμβαση μεταφοράς και αυτές από την αδικοπραξία, αλλά και οι αξιώσεις για χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης, πάντα ομιλούντες ως σήμερα για διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών.

Όσον αφορά τη Σύμβαση Αθηνών ως βάση των αποζημιώσεων (άρθρο 14 αυτής) επαναλαμβάνεται ότι η σε αυτήν προβλεπόμενη αποζημίωση του ζημιωθέντος με θάνατο η σωματική βλάβη επιβάτη αντιπαρατίθεται στην αρχή της πλήρους αποζημιώσεως του εσωτερικού μας δικαίου, ως εξής: με τη δυνατότητα στον μεταφορέα να περιορίσει την ευθύνη του, άλλως με το θεσμό-«ευεργέτημα» περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα, που προβλέπει.

Παρακάτω, προστίθεται το σημαντικό ότι η Σύμβαση Αθηνών 1974, που όπως είπαμε κυρώθηκε από τη χώρα μας με το ν. 1922/1991, και που τροποποίησε ο Κανονισμός 392/09 ΕΚ, κατά την άποψη που έχει επικρατήσει, όσον αφορά το δικαίωμα του περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα και που εκπηγάει από τη διατύπωση του άρθρου 7 της Σύμβασης Αθηνών 1974, για το σύνολο **\*\*17** των απαιτήσεων, ρυθμίζει όχι μόνο τις ναυτικές απαιτήσεις, που προκύπτουν από διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και εκείνες, που προκύπτουν από εσωτερικές μεταφορές, και τούτο διαφαίνεται και στη θεωρία (**\*\*17α**), αλλά και στη νομολογία σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης (**\*\*17β**). Διατυπώθηκε ότι «όταν ο περιορισμός της ευθύνης επιδιώκεται στη χώρα μας, η Σύμβαση εφαρμόζεται ως *lex fori*, ανεξάρτητα αν τα πρόσωπα που

-----**\*\*17** βλ. σελ. 283 Ελ. Γκολογκίνα-Οικονόμου «Αστική ευθύνη στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αποσκευών», όπου «...δεν μπορεί (μεταφορέας) να επικαλεσθεί το όριο ευθύνης όταν πρόκειται για ατομικές αξιώσεις του κάθε επιβάτη σύμφωνα με τη Σύμβαση των Αθηνών, που διέπει μόνο τις διεθνείς μεταφορές»

-----**\*\*17α** (βλ. παρατηρήσεις 1.Π. Πασσιά στην Μον.ΠρΠειρ 3424/1997 ΕΕμπΔ 1997, σελ. 765 και 2.παρατηρήσεις Σταματιάδη στην Μον. Πρ. Πειρ 4752/1997 Επισκ. Ε.Δ 1999, σελ. 291-295)

-----**\*\*17β** (βλ. Μον.ΠρΠειρ. 1949/1992 ΕΝΔ 1992,437 και Εφ Πειρ. 169/1998, ΕΝΔ 1998,284 επ., = ΕΕμπΔ 1999,119 επ με παρατηρήσεις Τσαβδαρίδη σελ. 123 επ., ΑΠ 869/1999, ΕΝΔ 1999,391 = Επισκ. Ε.Δ. 2000,971 επ. με παρατηρήσεις Κιάντου-Παμπούκη «πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου του 1976 για τον περιορισμό της Ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, σελ. 973 επ.»)

δικαιούνται να επικαλεσθούν τον περιορισμό είναι Έλληνες η αλλοδαποί υπήκοοι η αν το πλοίο φέρει ελληνική η ξένη σημαία (βλ. Λιακόπουλο , Δ.Ε.Ε 1997,σελ. 655).

Όλα τα παραπάνω μας επαναφέρουν στο νού την πρόσφατη -καινοτόμο ρύθμιση του άρθρου 9 και 11 του Κανονισμού 392/2009 ΕΚ και του Συμβουλίου της Ευρώπης, που τροποποιεί τη Σύμβαση Αθηνών με την ενσωμάτωση του Πρωτοκόλλου του Λονδίνου 2002,άλλως εν συντομία «Σύμβαση Αθηνών 2002», σχετικά με την εφαρμογή του ,στα πλαίσια της πολιτικής για την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών, όχι μόνο στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αλλά και στις ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ θαλάσσιες μεταφορές στα κράτη –μέλη της Ε.Ε. ως το 2018 το αργότερο (άρθρο 11 Κανονισμού) , όσον αφορά την ευθύνη των μεταφορέων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος : Εφαρμογή ,που επιβάλλει περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα για κάθε επιβάτη στα 250.000 Ε.Τ.Δ ( άρθρο 3 παρ 1 της Συμβασης Αθηνών 2002) και σε καμιά περίπτωση πάνω από 400.000 Ε.Τ.Δ « ανά επιβάτη σε κάθε μεταφορά» (βλ άρθρο 7 Σ.Αθ.2002 ) και όχι ,όπως διατύπωνε η Σύμβαση Αθηνών 1974 και Τροποποίηση αυτής του 1976 «ανά μεταφορά », δηλαδή συνολικά για όλους τους επιβάτες του κάθε ναυτικού συμβάντος, που ίσχυε ως την ισχύ του Κανονισμού 392/09 και της ενσωματωμένης σ αυτόν «Σύμβασης Αθηνών 2002» στις 28 Μαΐου 2009, με επικειμένη την εφαρμογή τους ως 2012 στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και το αργότερο ως 2018 στις θαλάσσιες μεταφορές «εντός ενός και μόνο » κράτους –μέλους της Ε.Ε. Φυσικά τα παραπάνω ισχύουν και για όποια χώρα μη μέλος της Ε.Ε. κυρώσει τον άνω Κανονισμό και υιοθετήσει τις αρχές του .

Διαπιστώνεται ότι στην πράξη είχε υιοθετηθεί από την ελληνική δικαστηριακή πρακτική και νομολογία το ότι υπάρχει ανώτατο χρηματικό πλαφόν που περιορίζει την ευθύνη του μεταφορέα. Προηγήθηκε, θα μπορούσαμε να διατυπώσουμε ,η νομολογιακή εφαρμογή στη χώρα μας « του ευεργετήματος περιορισμού ευθύνης » όπως προβλέπεται με το σύστημα ευθύνης των μεταφορέων της Σύμβασης Αθηνών, αυτού του επίσημου νομοθετικού ευρωπαϊκού πογήματος , δηλαδή του ευρωπαϊκού Κανονισμού 2009, με τη διαφορά ότι α/ σήμερα με τον ως άνω Κανονισμό μέχρι τα 250.000 Ε.Τ.Δ η ευθύνη του μεταφορέα αναφέρεται ως αντικειμενική μη χρήζουσα αποδείξεως β/ η αποζημίωση υπολογίζεται ανά επιβάτη σε κάθε μεταφορά, και δεν ισχύει πλέον ο τρόπος υπολογισμού της κατά το άρθρο 7 Ν. 1923/91 ,που κύρωσε τη Σύμβαση Αθηνών 1974 και Τροποποίησή της 1976, σε συνδυασμό με το άρθρο 6 αυτής ίδιας, που συσχετίζει τον υπολογισμό αποζημίωσης και με την χωρητικότητα σε κόρους του πλοίου .

#### 2.6.2 . ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ: ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ

Θα παραθέσουμε ελληνική νομολογία αυτολεξεί για τον καθορισμό *ορίων της ευθύνης* και του περιεχομένου της αποζημίωσης ,όταν ο δανειστής –ζημιωθείς (επιβάτης) έχει κατά του οφειλέτη (μεταφορέα) δυό συρρέουσες αξιώσεις προς αποζημίωση, μια από τη σύμβαση και μια από αδικοπραξία, στο πλαίσιο του ελληνικού ιδιωτικού δικαίου σήμερα: « η εκ της αδικοπραξίας αξιώσις νοείται μόνον εντός των ορίων του συμβατικού πταίσματος και ουχί πέραν αυτού. Διότι εν εναντία περιπτώσει θα εματαιούτο και θα έμενεν άνευ πρακτικού σκοπού το εκ των προτέρων εν τη συμβατική σχέσει ειδικώς καθοριζόμενον υπό των μερών όριον ευθύνης, αφού δια της επιλογής της αδικοπραξίας η ευθύνη εκ των αυτών πραγματικών γεγονότων θα υφίστατο ακεραία» (Α.Π. 57/66 ΝοΒ 14.793). ΑΝΤΙΘΕΤΩΣ, όσον αφορά την παραγραφή ακολουθείται διαφορετική οδός στο εσωτερικό δίκαιο από αυτή στη Σύμβαση για τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά . Σύμφωνα με την απόφαση της Ολ. Α.Π. 967/73 ,που παρατίθεται, καθιερώνεται η αυτοτέλεια της παραγραφής της από αδικοπραξία αξιώσεως σε σχέση με την παραγραφή της συρρέουσας αξίωσης από σύμβαση : « υπαίτιος ζημιογόνος πράξις η παράλειψις , δι ής παραβιάζεται σύμβασις δύναται πέραν της εκ της συμβάσεως αξιώσεως να επιστηρίξη και τοιαύτην εξ αδικοπραξίας, εάν και άνευ της συμβατικής σχέσεως διαπραττομένη θα ήτο παράνομος, ως αντικειμένη εις το κατ αρθρ. 914 Α.Κ. επιβαλλόμενον γενικόν καθήκον του μη ζημιούν υπαιτίως άλλον, μη απαιτούμένου άλλου τινός στοιχείου δια την τοιαύτην συρροήν αξιώσεων, το δε δεδικασμένον εξ αποφάσεως απορριψάσης λόγω παραγραφής την μίαν των σχετικών αγωγών δεν ισχύει δια την ετέραν».( βλ. σελ. 54 ,Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, «Η ευθύνη προς αποζημίωση στο ελληνικό και το διεθνές ναυτικό δίκαιο»,έκδοση 2001).

Περαιτέρω, διευκρινίζεται ότι όταν η Σύμβαση Αθηνών 1974 κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ν. 1922/1991,δεν έγινε καμιά πρόβλεψη για να επεκταθεί η ισχύς της και στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, αλλά περιορίστηκε μόνο στις διεθνείς μεταφορές. Ως εκ τούτου το κενό αυτό καλύπτεται από την αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του Αστικού Κώδικα, όπως αυτές των άρθρων 297 και 298 ΑΚ για την πλήρη αποζημίωση, καθώς επίσης και των άρθρων 330 και 334 ΑΚ για τη συμβατική ευθύνη του μεταφορέα ,σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 336 και 330 ΑΚ, όσον αφορά και το συντρέχον πταίσμα του επιβάτη. Η συμβατική ευθύνη του μεταφορέα **εκπηγάξει από τη πλημμελή εκπλήρωση της υποχρεώσεώς του να μεταφέρει το κάθε επιβάτη σώο και αβλαβή . Επομένως υπέχει ευθύνη αποζημιώσεως του επιβάτη, όταν αυτός υποστεί**

θάνατο η σωματική βλάβη. Τονίζεται ότι σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις του εσωτερικού δικαίου, η συμβατική ευθύνη του μεταφορέα είναι Νόθος αντικειμενική, δηλαδή το ΠΤΑΙΣΜΑ του μεταφορέα ΤΕΚΜΑΙΡΕΤΑΙ σε όλες τις περιπτώσεις, «ανεξάρτητα από τη φύση του ατυχήματος» ατομικό η ναυτικό)( \*\* 18) .

Έτσι μπορεί ο μεταφορέας να απαλλαγεί ,όταν αποδείξει ο ίδιος , που φέρει το βάρος της αποδείξεως, ότι δεν έχει ευθύνη (336 ΑΚ) για τη ζημία του επιβάτη (σωματική βλάβη η θάνατος) η ότι συνέβαλε ο επιβάτης με οικείο πταίσμα του στη ζημία του, οπότε ο μεταφορέας είτε απαλλάσσεται είτε μειώνεται το ποσό της επιδικαζομένης αποζημιώσεως (άρθρο 300ΑΚ). Αντιθέτως η αδικοπρακτική ευθύνη του μεταφορέα, όταν δηλαδή υπάρχει παράνομη και υπαίτια συμπεριφορά του σε αιτιώδη σύνδεσμο με τη σωματική βλάβη η το θάνατο του επιβάτη ,είναι υποκειμενική, δηλαδή ο επιβάτης πρέπει να αποδείξει την υπαιτιότητα του μεταφορέα, γιατί αυτή δεν τεκμαίρεται. Ομως οφείλουμε να πούμε ότι σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος και θανάτου η σωματικής βλάβης του επιβάτη, θεωρείται εύκολο να αποδειχθεί το παράνομο της συμπεριφοράς του θαλάσσιου μεταφορέα, γιατί έχει προσβληθεί η προσωπικότητα του επιβάτη ,εκφάνσεις της οποίας είναι η σωματική του ακεραιότητα και η ψυχική του υγεία .

Όσον αφορά την παραγραφή των αξιώσεων του επιβάτη που απορρέουν από τη συμβατική ευθύνη του μεταφορέα ,αυτή ορίζεται ετήσια από τα άρθρα 289 παρ.1 και 291 παρ.1 ΚΙΝΔ. *Εκτός από τη σύντομη παραγραφή της αξιώσεως, η αποζημίωση στη συμβατική ευθύνη δεν καλύπτει την ηθική βλάβη!*

Η δε παραγραφή των αξιώσεων του επιβάτη ,που απορρέουν από την αδικοπρακτική συμπεριφορά του μεταφορέα η προστηθέντων του ορίζεται πενταετής (937 ΑΚ). Ηδη έχει παρατεθεί παραπάνω η νομολογία του Αρείου Πάγου για την περίπτωση συρροής συμβατικής και αδικοπρακτικής ευθύνης και για την αυτοτέλεια παραγραφής εκάστης αξιώσεως (από τη σύμβαση και από την άδικη πράξη).

Όσον αφορά το ύψος των αποζημιώσεων, ήδη αναφέραμε ότι στη συμβατική ευθύνη υπάρχει ( με υιοθέτηση από τη νομολογία χώρας μας) επιρροή !από τη Σύμβαση Αθηνών για τον προβλεπόμενο περιορισμό της ευθύνης! του μεταφορέα .

-----18.\*\* βλ. Ελένη Γκολογκίνα «Αστική Ευθύνη στη Διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αποσκευών», έκδοση 2007,σελ. 282.)

Ενώ αντιθέτως στην αδικοπρακτική ευθύνη το 932 ΑΚ προβλέπει εύλογη!! αποζημίωση, που διαμορφώνεται από το Δικαστή με βάση το βαθμό υπαιτιότητας, την έκταση της ζημίας, την περιουσιακή κατάσταση των μερών, τυχόν συντρέχον πταίσμα του επιβάτη κλπ.

### 2.6.3. ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ -ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗ ΩΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ

Γίνεται, περαιτέρω, στο εσωτερικό δίκαιο δεκτό ότι ο επιβάτης είναι συγχρόνως και καταναλωτής ,που δέχεται τις υπηρεσίες του θαλασσίου μεταφορέα κατά την έννοια του άρθρου 1 παρ. 4 του Νόμου προστασίας του Καταναλωτή 2251/1994, όπως τροποποιήθηκε από το νόμο 3043/2002, προς προσαρμογή της ευρωπαϊκής οδηγίας 1999/44.-, που ορίζει «Καταναλωτής είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, για το οποίο προορίζονται τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες που προσφέρονται στην αγορά ή το οποίο κάνει χρήση τέτοιων προϊόντων ή υπηρεσιών, εφόσον αποτελεί τον τελικό αποδέκτη τους». Έτσι, ο επιβάτης ως καταναλωτής έχει ακόμη μια νομική βάση για τις αξιώσεις του, που πλέον στηρίζονται στο ν. 2251/1994., και όχι μόνο την συμβατική ή αδικοπρακτική βάση, όπως εκτέθηκε παραπάνω. Και στην περίπτωση του νόμου αυτού, η ευθύνη του μεταφορέα είναι νόθος αντικειμενική, δηλαδή κατ' αρχήν τεκμαίρεται η υπαιτιότητά του, αλλά μπορεί ο μεταφορέας φέρων το βάρος αποδείξεως να αποδείξει ότι δεν υπάρχει δική του υπαιτιότητα. Για την εκτίμηση της έλλειψης υπαιτιότητας λαμβάνονται υπόψη η ευλόγως προσδοκώμενη ασφάλεια και το σύνολο των ειδικών συνθηκών, όπως το άρθρο 8 του ως άνω νόμου προβλέπει. Στο άρθρο 6 ορίζεται ότι στην έννοια της ζημίας περιλαμβάνεται και ο θάνατος και οι σωματικές βλάβες, καθώς και ότι η παραγραφή της αξιώσεως είναι τριετής από γνώσεως της ζημίας : (άρθρο 6 περίπτωση 13 : Το άρθρο 17 παρ.1 της ΥΑ Ζ3/2810/2004 (ΦΕΚ 1885 Β/2004) ορίζει τα εξής: "Οι διατάξεις της παρούσας εφαρμόζονται ανεξάρτητα από τις διατάξεις του άρθρου 6 του Ν. 2251/1994, όπως ισχύει εκάστοτε για την ευθύνη του παραγωγού για ελαττωματικά προϊόντα" ).

Αίτημα της αγωγής του επιβάτη με βάση τον παραπάνω νόμο είναι η αποκατάσταση της ζημίας θετικής και αποθετικής ,καθώς και της ηθικής βλάβης του και ψυχικής του οδύνης με χρηματική ικανοποίηση, εξ αιτίας της πλημμελούς παροχής των υπηρεσιών εκ μέρους του μεταφορέα, και ο επιβάτης –καταναλωτής υποχρεούται να αποδείξει μόνο τη ζημία του και την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της παροχής της υπηρεσίας και της ζημίας του.

Κατά το εσωτερικό ελληνικό δίκαιο και νομολογία σχετικά με το Ναυτεργατικό ατύχημα και θάνατο του ναυτικού, ως εκ περισσού : «Από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 25 και 26 ΑΚ., 1, 2 και 3 της Σύμβασης της Ρώμης 1980 (κυρωτ. Νόμος 1792/1988), 914 ΑΚ, 1 και 16 του Ν. 551/1915 και 66 του ΚΙΝΔ η ευθύνη από ναυτεργατικό ατύχημα, που είναι διάφορη και δεν ταυτίζεται με την ευθύνη από αδικοπραξία, δεν ρυθμίζεται από το κατά το άρθρο 26 ΑΚ εφαρμοστέο δίκαιο επί ενοχών ,που απορρέουν από το αδίκημα, αλλά από το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναυτικής εργασίας, δηλ. εκείνο που ορίζεται από το άρθρο 25 ΑΚ. Αν συμφωνήθηκε ως διέπον την σύμβαση ναυτικής εργασίας το Ελληνικό δίκαιο έχουν εφαρμογή, ως μέρος του διέποντος την σύμβαση Ελληνικού δικαίου, και οι διατάξεις της συμβάσεως του Λονδίνου που κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980, το Πρωτόκολλο του Λονδίνου που κυρώθηκε με το Ν. 1159/1981 καθώς και η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών που κυρώθηκε με το Ν. 2321/1995. Εξ άλλου, κατά το Ελληνικό δίκαιο ο παθών εξ εργατικού-ναυτικού ατυχήματος ή σε περίπτωση θανάτου του οι συγγενείς του κατά νόμον και η σύζυγός του έχουν δικαίωμα να εγείρουν την αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσουν, εκτός από την πλήρη περιουσιακή αποζημίωση, και χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης, που κρίνεται πάντοτε κατά το κοινό δίκαιο (914, 922 και 932 ΑΚ) και για τη θεμελίωση της δεν απαιτείται το ειδικό πταίσμα της μη τήρησης των επιβαλλομένων όρων ασφαλείας, αλλ' αρκεί το κατά το κοινό δίκαιο πταίσμα του εργοδότη ή των προστηθέντων του.» Όμως ήδη διευκρινίστηκε ότι το μέλος από το πλήρωμα δεν θεωρείται «επιβάτης».-

## 2.7.ΑΡΜΟΔΙΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΑΣΚΗΣΗ ΑΓΩΓΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Δεν αναπαράγεται στην Ενσωματωμένη στον άνω Κανονισμό Σύμβαση Αθηνών 2002 το άρθρο 17 της Σύμβασης Αθηνών 1974 σχετικά με την αρμοδιότητα των δικαστηρίων, που δύνανται να επιληφθούν των αγωγών των επιβατών (και κληρονόμων του) κατά του μεταφορέα για τις απαιτήσεις τους από ζημιά λόγω θανάτου ή βλάβης της υγείας του, πράγμα που σημαίνει ότι ισχύει η ίδια δυνατότητα επιλογής από τον ενάγοντα ενός από τα 4 τέσσερα αρμόδια δικαστήρια, που περιγράφει το άρθρο 17 Σύμβασης Αθηνών 1974

Εκείνο που διευκρινίζεται είναι ότι το άρθρο αυτό ως ειδικότερη ρύθμιση επικρατεί της γενικότερης ρύθμισης της Σύμβασης Βρυξελλών 1968,όπως αυτή αντικαταστάθηκε από Κανονισμό 44/2001 ΕΚ «Για την διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις».



Ως εκ τούτου, η αγωγή φέρεται σε δικαστήριο ,που εδρεύει σε Κράτος-μέλος

α/ του τόπου διαμονής η εργασίας του εναγομένου, όπου εναγόμενος είναι και ο μεταφορέας, αλλά και ο ασφαλιστής πλέον

β/ του τόπου αναχώρησης η προορισμού κατά τη σύμβαση της μεταφοράς

γ/ του Κράτους-τόπου κατοικίας του ενάγοντος, εφόσον ο εναγόμενος έχει εκεί τόπο εργασίας και υπάγεται στη δικαιοδοσία του Κράτους

δ/ του Κράτους ,όπου συνομολογείται η Σύμβαση μεταφοράς , εφόσον ο εναγόμενος έχει εκεί τόπο εργασίας και υπάγεται στη δικαιοδοσία του Κράτους.-

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΚΡΟΥΑΖΕΡΟΠΛΟΙΟ ΩΣ ΠΗΓΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΣΕ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΔΙΑΡΡΟΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ**

#### 3.1. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ- ΟΡΙΣΜΟΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Διατυπώθηκε ο ορισμός ότι ρύπανση είναι η εκβολή ουσιών η ενέργειας στο περιβάλλον από τον άνθρωπο σε ποσότητες τέτοιες, που συντελούν στην καταστροφή της υγείας και των πλουτοπαραγωγικών πόρων της παγκόσμιας κοινότητας . Περιττό να σημειωθεί ότι από την οικονομική σκοπιά και η υγεία του ανθρώπου αποτελεί σπανίζοντα πλουτοπαραγωγικό πόρο. Κατά συνέπεια με τον όρο θαλάσσια ρύπανση ,που προέρχεται από τα πλοία ,εννοούμε τις παραπάνω αρνητικές επιδράσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον ,πού προέρχονται από την οικονομική δραστηριότητα των επιχειρηματικών ναυτιλιακών μονάδων.

Ο τομέας της ναυτιλιακής οικονομικής ,πού δεν έχει ερευνηθεί συστηματικά μέχρι στιγμής, είναι αυτός των εξωτερικών επιδράσεων που επιφέρει η θαλάσσια μεταφορική λειτουργία στο περιβάλλον. Με άλλα λόγια το κοινωνικό κόστος των θαλασσιών μεταφορών. Για μία σειρά από λόγους, όσο περνάει ο καιρός ,γίνεται ολοένα και περισσότερο φανερό ότι το θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί σπανίζοντα πλουτοπαραγωγικό πόρο για την παγκόσμια κοινότητα, όπως ακριβώς το επίγειο και το εναέριο περιβάλλον. Όσο αυτή η πραγματικότητα συνειδητοποιείται από την παγκόσμια κοινωνία, τόσο η μελέτη τού κοινωνικού κόστους της θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας γίνεται πιά φανερή και επιτακτική.

Την ρύπανση πού προέρχεται από την εκμετάλλευση των πλοίων ,που ανήκουν σε διάφορες επιχειρήσεις υπό διαφορετικές σημαίες ,μπορεί να ταξινομήσουμε σε : α) Λειτουργική Ρύπανση (operational discharge)  
β) Ρύπανση ,πού προέρχεται από ατυχήματα (accidental pollution),που μας απασχολεί στην παρούσα μελέτη, και ειδικότερα το κοινωνικό κόστος της θαλάσσιας ρύπανσης, που προέρχεται από τα πλοία, και πως αυτό ενσωματώνεται στην ασφάλιση για την αστική ευθύνη του ρυπαίνοντος θαλασσιού μεταφορέα.

Θυμίζουμε ότι με τον όρο «Ανεκτό Επίπεδο Ρύπανσης» (*Acceptable Level of Pollution*) εννοούμε εκείνο το επίπεδο ρύπανσης ,στο οποίο το κόστος καταπολέμησης της τελευταίας μονάδας ρύπανσης είναι ίσο με την ωφέλεια, πού απολαμβάνει η παγκόσμια κοινότητα από την εξάλειψή της (\*\*19).

Άλλως, η «υπόδειξη των οικονομολόγων είναι να μειώνεται η ρύπανση μέχρις ότου τα οφέλη –κοινωνικά- από τη τελευταία μείωσή της να αντισταθμίζουν το προς τούτο κόστος» ,δηλαδή «το σωστό επίπεδο περιβαλλοντικού υποβιβασμού ορίζεται εκείνο που ισορροπεί τα οφέλη της μείωσης της ρύπανσης με το κόστος το να επιτευχθεί η μείωση της ρύπανσης»(\*\* 19β).

### 3.2. ΣΥΜΒΑΣΗ BUNKERS 2001 (BOPC 2001)-ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΖΗΜΙΑΣ

Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα, με σημαντικό το ρόλο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (I.M.O), υιοθέτησε μια σειρά διεθνών κανόνων δικαίου ,που ρυθμίζουν το ζήτημα της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο.

Για την εξασφάλιση πλήρους αποζημιώσεως των θυμάτων εξαιτίας πετρελαϊκής ρύπανσης τέθηκε σε ισχύ το Διεθνές Συμπληρωματικό Κεφάλαιο (Supplementary Fund) ,το οποίο έχει κυρωθεί από τη χώρα μας με το ν. 3482/06 (Α 163),σε συνέχεια της Διεθνούς Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη CLC '69 (ν.314/76 –Α 106 και τροποποίηση 1992 με π.δ. 197/95 –Α106 ),η οποία καθιέρωσε την αρχή της περιορισμένης ευθύνης του πλοιοκτήτη πετρελαιοφόρων πλοίων για αποζημίωση ζημιών από θαλάσσια ρύπανση και προέβλεπε ένα υποχρεωτικό σύστημα ασφάλισης. Η νομική της ρύθμιση συμπληρώθηκε με τη Διεθνή Σύμβαση «Περί ίδρυσης Διεθνούς Κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο ( IOPC FUND '71 που κυρώθηκε από Ελλάδα με ν. 1638/86 Α 108 και τροποποίηση π.δ. 270/95 Α 270).. Στη συνέχεια όμως αναγνωρίστηκε από τα κράτη η ανάγκη για

-----  
 \*\*19---- (βλ. R. W. Edwards : «Pollution» Oxford University Press 1972 και μελέτη κόστους από Βασ.Μεταξά – Ηρακλή Χαραλαμπίδη)

\*\*----- 19β «Danile Phaneuf, Associate Professor, “The Economics Pollution Control”, North Carolina State University, U.S. -Department of Agriculture ».

καθίδρυση αντικειμενικής ευθύνης και για μορφές θαλάσσιας ρύπανσης, που δεν καλύπτονται από τις παραπάνω Διεθνείς Συμβάσεις, όπως η Δ.Σ. CLC '92 (\*\*20), η οποία αφορά μόνο τα πλοία που είναι κατασκευασμένα ή προσαρμοσμένα, για να μεταφέρουν πετρέλαιο ως φορτίο .

Η ειδική σ αυτή( CLC '92) ευθύνη περιλαμβάνει και την περίπτωση διαρροής πετρελαίου τροφοδοσίας, ενώ διαρροή πετρελαίου τροφοδοσίας από ΜΗ δεξαμενόπλοιο δεν υπάγεται στην ειδική ευθύνη της CLC '92 ,

αλλά της Διεθνούς Σύμβασης για τη ρύπανση από πετρέλαια 2001 (βλ. αμέσως παρακάτω).

Μάλιστα δόθηκε ώθηση προς την κατεύθυνση αυτή και από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το «Δίκαιο της Θάλασσας » (U.N.C.L.O.S-1982, Mondego Bay, που κυρώθηκε με το ν. 2321/1995 Α' 136 ), στην οποία προβλέπεται υποχρέωση για συνεργασία των Κρατών για εξασφάλιση της έγκαιρης και κατάλληλης αποζημίωσης και με αντικειμενικό τρόπο σχετικά με τη συνολική ζημία, που προκαλείται από τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Έτσι, στις 23 Μαρτίου 2001 υιοθετήθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O.) η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για ζημιά ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης (BUNKERS 2001), που κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ν. 3393/2005 (Α 242) και ήδη έχει τεθεί διεθνώς σε ισχύ από 21.11.2008.

Η ως άνω 2001 Bunker Pollution Convention (BOPC) είναι ο τελευταίος χρονικά μηχανισμός σε μια ομάδα Συμβάσεων, που ασχολούνται με την ρύπανση από πετρέλαιο προερχόμενο από τα πλοία. Εξυπηρετεί δυό ρόλους: αφενός μεν προστατευτικό ρόλο για τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος, αφετέρου δε αυτό το ρόλο του μηχανισμού εξασφάλισης αποζημίωσης για ζημιές που προκλήθηκαν από τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, φυσικά σε συνδυασμό με την U.N.C.L.O.S 1982 .- Ο λόγος της αναπτύξεως ακόμη μιάς Διεθνούς Συμβάσεως για τη ρύπανση των θαλασσών ήταν ακριβώς η έλλειψη διεθνούς νομοθεσίας που να καλύπτει την περίπτωση ζημιάς από θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης, ενισχυόμενη από το γεγονός ότι ακόμη και μικρές ποσότητες όλων των ειδών πετρελαιοειδών καυσίμων να δύνανται να προκαλέσουν σημαντική ζημιά ρύπανσης και να προκαλούν υψηλά κόστη

-----20\*\* International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992 (1992 CLC)

αποκατάστασής της. Για παράδειγμα, σύμφωνα με αναφορές των αρχών της Αυστραλίας τα έτη 1975-1995, το 78% των εξόδων αποκατάστασης ζημιάς οφείλονταν σε ατυχήματα με ρύπανση εξ αιτίας πετρελαίου κίνησης. Συγκεκριμένα, η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για ζημιά ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης (BOPC) είναι ανεξάρτητη σύμβαση που καλύπτει ζημιές ρύπανσης από καύσιμα πλοίων, η οποία εδράζεται στο μοντέλο της Δ.Σ. CLC '92. Ειδικότερα, αφορά στη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος από κάθε υδρογονανθρακούχο ορυκτό πετρέλαιο, συμπεριλαμβανομένου του λιπαντικού ελαίου, το οποίο χρησιμοποιείται ή προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για τη λειτουργία ή την πρόωση των πλοίων καθώς και κάθε κατάλοιπο του πετρελαίου ή του λιπαντικού ελαίου αυτού. Όλα οι παραπάνω ουσίες ορίζονται ως "bunker oil".

Ιδρύει απόλυτη-αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη σε συνδυασμό με την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης αυτού του δηλωμένου στις Αρχές ως πλοιοκτήτη πλοίου, το οποίο έχει ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1000 τόνους (σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση για τη καταμέτρηση), και προβλέπει απ' ευθείας αγωγή του θύματος της ζημιάς ρύπανσης κατά του ασφαλιστή! Η προβλεπόμενη μορφή ευθύνης από την παραπάνω σύμβαση ισχύει για όλα τα πλοία, ενώ η υποχρεωτική ασφάλιση της ευθύνης του πλοιοκτήτη προβλέπεται μόνο για πλοία μεγαλύτερα των 1.000,00 τόνων και είναι δυνατό αυτή να είναι κάθε άλλη χρηματική ασφάλεια όπως εγγύηση τράπεζας ή συναφούς χρηματοπιστωτικού ιδρύματος.

Σε συνέχεια των όσων ήδη αναπτύξαμε σχετικά με τον Κανονισμό, που ενσωμάτωσε το Πρωτόκολλο Λονδίνου 2002, και έτσι προέκυψε η «Σύμβαση Αθηνών 2002», διακρίνουμε ότι η σκέψη και η προστατευτική πολιτική αμοτέρων για την προστασία του «ζημιωθέντος θύματος» μοιάζουν, ειδικότερα όσον αφορά την υποχρεωτική ασφάλιση του μεταφορέα πλοιοκτήτη, αλλά και τη δυνατότητα του ζημιωθέντος περί ασκήσεως αγωγής απ' ευθείας κατά του ασφαλιστή της αστικής του ευθύνης (του πλοιοκτήτη).

Διευκρινίζεται όμως ότι, σε αντίθεση με τις άλλες συναφείς Συμβάσεις, η BOPC, αφενός μεν δεν ορίζει κανένα περιορισμό ευθύνης, αλλά και δεν επηρεάζει το ευεργέτημα περιορισμού της ευθύνης, που τυχόν προβλέπει η κάθε εθνική νομοθεσία ή άλλες Διεθνείς Συμβάσεις. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, σε περίπτωση που για κάποιο μέλος της Σύμβασης BOBC δεν προβλέπεται περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη μεταφορέα από εθνική ή διεθνή νομοθεσία, τότε η επιβαλλόμενη από την BOPC αντικειμενική ευθύνη και η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης του μεταφορέα-πλοιοκτήτη, να είναι απεριόριστη και άρα πλήρης. Με άλλα λόγια καμιά διάταξη της Σύμβασης Bunkers 2001 «δεν θα επηρεάζει το δικαίωμα του πλοιοκτήτη και του προσώπου ή των προσώπων που

παρέχουν ασφάλιση η άλλη οικονομική εξασφάλιση ,για τον περιορισμό της ευθύνης σύμφωνα με οποιοδήποτε εφαρμοστέο εθνικό η διεθνές νομικό καθεστώς, όπως η Διεθνής Σύμβαση για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις,1976, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει με ονομασία Σύμβαση Αθηνών 1974-1976 (ν. 1922./1991 Α 13)» και ήδη Σύμβαση Αθηνών 2002.

Στο σημείο αυτό ,για μεγαλύτερη εμβάθυνση, αναφέρεται για παράδειγμα ότι σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο ,εάν αυτή καλύπτεται από τη Σύμβαση CLC '92, όπως όταν η ρύπανση προέρχεται από δεξαμενόπλοιο, τότε ισχύουν τα όρια περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη από αυτή μόνο τη Σύμβαση (CLC '92) και εξαιρείται από την εφαρμογή της Σύμβασης Αθηνών 1974 και ήδη σήμερα «Σύμβασης Αθηνών 2002»! Όταν όμως δεν καλύπτεται το περιστατικό ρύπανσης από την Σύμβαση CLC '92, όπως όταν δεν είναι το πλοίο κατασκευασμένο η προορισμένο να μεταφέρει πετρέλαιο ως φορτίο, τότε η ευθύνη του πλοιοκτήτη Επιβατηγού πλοίου ,όσον αφορά ΤΑ ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ,είναι κάτω από τις ρυθμίσεις της Σύμβασης ΒΟΡC σε συνδυασμό με τη Σύμβαση Αθηνών 1974 -1976,σήμερα «Σύμβασης Αθηνών 2002»,που ισχύει στην Ελλάδα! Στην έκταση ,που η ζημία από ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης προερχόμενο από ΜΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ καλύπτεται από το εθνικό δίκαιο, είτε προϋποθέτει πταίσμα είτε όχι του πλοιοκτήτη, τότε ως προς τα όρια περιορισμού ευθύνης θα εφαρμόζεται η Σύμβαση Αθηνών 2002 ,όπως ήδη παραπάνω αναπτύχθηκε. Η σύμβαση ΒΟΡC ενώνει την άνω προσέγγιση συμβάσεων προσπαθώντας να ιδρύσει μια διεθνώς απόλυτη ευθύνη του πλοιοκτήτη με επέκταση και στις ζημιές που δεν σχετίζονται με φυσική ανθρώπινη απώλεια.

Διευκρινίζεται ότι καθώς η ΒΟΡC δεν καλύπτει θάνατο η προσωπικό τραυματισμό, κατά συνέπεια υπολογίζεται ότι τα δυνατά όρια περιορισμού της ευθύνης το μέγιστο είναι 1/3 του συνολικού κεφαλαίου περιορισμού! Αν μελετήσει κανείς το άρθρο 6 της LLMC 1976 (Σύμβαση περιορισμού της Ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις 1976),θα διαπιστώσει ότι τα όρια ευθύνης για προσωπικό τραυματισμό και θάνατο είναι διπλάσια από τα όρια ευθύνης για κάθε άλλη βλάβη, δεδομένου ότι προβλέπει όρια ευθύνης α/για προσωπικό τραυματισμό και θάνατο και β/ για κάθε άλλη ζημία.( \*\* 21) .

Περαιτέρω ,ότι όσον αφορά τον ορισμό του πλοίου στην ΒΟΡC εννοείται το θαλασσόπλοο πλοίο, όπως και στις άλλες συμβάσεις. Συγκεκριμένα, ο πλοιοκτήτης κατά το χρόνο επέλευσης ενός περιστατικού ευθύνεται για τη ζημιά από ρύπανση ,που

-----\*\*21. (βλ. σελ 370 Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς 50 Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου «Θαλάσσια Ρύπανση: Το Πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων

προκαλείται από κάθε τύπο πετρελαίου κίνησης ,που βρίσκεται πάνω στο πλοίο, η προέρχεται από το πλοίο υπό την προϋπόθεση ότι, αν το περιστατικό αποτελείται από σειρά συμβάντων που έχουν την ίδια προέλευση, ο πλοιοκτήτης θα φέρει ευθύνη κατά το χρόνο επέλευσης του πρώτου από τα παραπάνω συμβάντα.

**ΕΙΔΙΚΩΤΕΡΑ:** Σύμφωνα με το άρθρο 1 περίπτωση 9 του ν.3393/2005 με τον οποίο κυρώθηκε η άνω σύμβαση από την Ελλάδα, « 9. "Ζημία από ρύπανση" σημαίνει: (α) απώλεια ή ζημία που προκαλείται εκτός πλοίου από μόλυνση προερχόμενη από διαφυγή ή απόρριψη πετρελαίου κίνησης από το πλοίο, οπουδήποτε τυχόν τέτοια διαφυγή ή απόρριψη συμβεί, υπό την προϋπόθεση ότι η αποζημίωση για υποβάθμιση του περιβάλλοντος, με εξαίρεση την αποζημίωση για διαφυγόντα κέρδη από την υποβάθμιση αυτή, θα περιορίζεται στις δαπάνες για τα εύλογα μέτρα αποκατάστασης που πραγματικά ελήφθησαν ή πρόκειται να ληφθούν, και (β) τις δαπάνες για προληπτικά μέτρα και περαιτέρω απώλεια ή ζημία που προκαλούνται από τα προληπτικά μέτρα.»

Το πεδίο εφαρμογής της ως άνω Σύμβασης ΒΟΡC, σύμφωνα με το άρθρο 2 αυτής, εφαρμόζεται αποκλειστικά:α/ σε ζημία από ρύπανση που προκαλείται: 1. στο έδαφος ,συμπεριλαμβανομένων των χωρικών υδάτων, Κράτους Μέλους της Σύμβασης 2. στην αποκλειστική οικονομική ζώνη (Α.Ο.Ζ) ενός κράτους-μέλους, την οποία έχει συστήσει σύμφωνα με τους κανόνες της σύμβασης για το Διεθνές Δίκαιο της θάλασσας . Διευκρινίζεται ότι δεν είναι απαραίτητο η ρύπανση να έλαβε χώρα εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, αλλά αρκεί η ρύπανση ως ζημία να έχει εκδηλωθεί στην άνω Ζώνη, που πλέον υποφέρει απ' αυτή. 3. στην περίπτωση που ένα κράτος μέλος δεν έχει συστήσει Α.Ο.Ζ., στην προσκείμενη περιοχή που εκτείνεται πέραν των χωρικών υδάτων του Κράτους αυτού ,που έχει καθορίσει σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, συνορεύει με αυτά και δεν εκτείνεται πέραν των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης, από τις οποίες μετράται το εύρος των χωρικών υδάτων.

Η ως άνω Σύμβαση, σύμφωνα με το άρθρο 4 αυτής, δεν εφαρμόζεται:

α / σε ζημία από ρύπανση ,όπως αυτή ορίζεται στη Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη (C.L.C. 1969-1992),ανεξάρτητα αν για μια τέτοια ζημία οφείλεται η όχι αποζημίωση σύμφωνα με την παραπάνω Σύμβαση.

β/ σε πολεμικά πλοία, βοηθητικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού η άλλα πλοία ,η κυριότητα η η εκμετάλλευση των οποίων ανήκει σε Κράτος και τα οποία χρησιμοποιούνται σε μη εμπορική χρήση.

Με όλα τα παραπάνω καταφαίνεται ότι αντιμετωπίζεται με τις παραπάνω συμβάσεις αποζημίωσης σε περίπτωση θαλάσσια ρύπανσης και μάλιστα από πετρέλαιο ο άνθρωπος παράγοντας πράγματι ως οικονομικός πλουτοπαραγωγικός πόρος! και όχι απλά ως ζημιωθείσα οντότητα στην ύλη η στη ψυχή.

Διευκρινίζεται ότι στις 29 Ιανουαρίου 1997 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε τη σύνταξη της Λευκής Βίβλου για την περιβαλλοντική ευθύνη, και την υιοθέτησε ως Λευκή Βίβλο περί Περιβαλλοντικής Ευθύνης στις 9 Φεβρουαρίου 2000, με στόχο την εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» και την κάλυψη των ζημιών σε πρόσωπα και αγαθά, αλλά και των ζημιών στην ίδια τη φύση, ιδίως στους φυσικούς πόρους, που είναι καίριας σημασίας, προκειμένου να διαφυλαχθεί η βιοποικιλότητα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Με βάση την Λευκή Βίβλο εκδόθηκε η Οδηγία 2004/35 ΕΚ, με σκοπό να ιδρύσει ένα «κοινό πλαίσιο για την πρόληψη και την αποκατάσταση των περιβαλλοντικών καταστροφών με ένα λογικό κόστος για την κοινωνία» βασισμένο στην αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Η αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας όσον αφορά τα ύδατα η τα προστατευόμενα είδη η τους φυσικούς οικοτόπους, επιτυγχάνεται «μέσω της επαναφοράς του περιβάλλοντος στην αρχική του κατάσταση μέσω της πρωτογενούς, της συμπληρωματικής και της αντισταθμιστικής αποκατάστασης» (\*\*22). Όμως η ως άνω Οδηγία ΔΕΝ εφαρμόζεται σε περιβαλλοντική καταστροφή η σε όποια ενδεχόμενη καταστροφή, που προκύπτει από ένα περιστατικό, του οποίου η ευθύνη η ή αποζημίωση ανήκει στο πεδίο εφαρμογής όποιων από τις Διεθνείς Συμβάσεις ισχύουν στο Κράτος-Μέλος, μεταξύ των οποίων είναι και η ως άνω μνημονευθείσα International Convention of 23 March 2001 on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BOPC 2001).

### 3.3. ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ -ΕΚΤΑΣΗ-ΕΙΔΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Σχετικά με τη ζημία στη θαλάσσια ρύπανση, αλλά και τους δικαιούχους αποζημίωσης, για να διασαφηνισθεί, θα καταφύγουμε στην οριοθέτηση της έννοιας από το αστικό δίκαιο και τις αρχές της αδικοπρακτικής ευθύνης, αλλά και στην προσπάθεια οριοθέτησης αυτής από την C.M.I., που έδωσε έμφαση στο διαφυγόν κέρδος :

«Εξαιρετική δυσχέρεια έχει προκύψει στην οριοθέτηση της έκτασης της αποκαταστατέας

-----\*\*22. « Η οικονομική διάσταση της θαλάσσιας ρύπανσης από τα Ναυτικά Ατυχήματα», Ζέρβα Παναγιώτα, Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών



ζημίας εξαιτίας θαλάσσιας ρύπανσης. Το πρόβλημα εμφανίζεται οξύτερο στις ζημιές προσώπων που καταγίνονται με επαγγελματικές δραστηριότητες ,που συνδέονται με το υγρό στοιχείο λ.χ. αλιείς, ξενοδόχοι. Η ρύπανση από πετρέλαιο προκαλεί βλάβη του οικοσυστήματος γενικά λ.χ. αλιεύματα, βυθός, ακτογραμμή. Αυτή είναι η άμεση ζημία. Έτσι αν ορισμένο πρόσωπο έχει μια ιχθυοκαλλιέργεια και τα περιφραγμένα ψάρια ψοφήσουν, ως συνέπεια της τοξικότητας του πετρελαίου στη θάλασσα, αυτός υφίσταται άμεση θετική ζημία. Περαιτέρω, λόγω της αδυναμίας πώλησης των ψαριών στο μέγεθος που θα έφθαναν μετά από ορισμένο χρονικό διάστημα, έχει απωλέσει ορισμένο κέρδος, το οποίο αποτελεί άμεση αποθετική ζημία. Διαφορετική η περίπτωση ενός ξενοδόχου. Ο τελευταίος δεν έχει ιδιοκτησία στην ακτογραμμή αλλά ούτε και στην θάλασσα, όπου συμβαίνει η ρύπανση. Ωστόσο η ακαταλληλότητα της ακτής μπορεί να προκαλέσει αιτιωδώς την ακύρωση υφισταμένων κρατήσεων. Πρόκειται για έμμεση θετική ζημία. Από την άλλη πλευρά, η αφηρημένη μη προσέλευση πελατών για μια τουριστική περίοδο αποτελεί έμμεση αποθετική ζημία. Κατά κανόνα αποκαθίσταται ολόκληρη η άμεση ζημία καθώς και η έμμεση θετική ζημία. Αντίθετα η έμμεση αποθετική ζημία ανορθώνεται μόνο εφόσον υφίσταται μια εύλογη απόσταση εγγύτητας ανάμεσα στη βλαπτική επέμβαση και την επελθούσα ζημία. Πάντως όσο χαλαρώνει ο δεσμός ανάμεσα στο υποκείμενο της ζημιάς και το βλαβέν αγαθό, τόσο απομακρύνεται το ενδεχόμενο επιδίκασης αποζημίωσης. Τούτο σημαίνει ότι δεν θα επιτύχει αποζημίωσης ένας κάτοικος παραλίας, που ρυπάνθηκε, επειδή στερείται της χρήσης της πλαζ. Το ίδιο θα συμβεί και με έναν ερασιτέχνη αλιέα, ο οποίος αδυνατεί να αλιεύσει με ψαροντούφεκο στο βυθό παρακείμενης ακτής. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, δικαιούχος της αποζημίωσης για τη ζημία αλλά και την απορρύπανση θα είναι το κράτος».(\*\*23).

----- \*\* 23 Γεώργιος Δ.Θεοχαρίδης, «Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση», Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Εκδοση 2004

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1. Είναι αναμφίβολο ότι η θέση του επιβάτη όσον αφορά τα δικαιώματά του σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος ενισχύθηκε με την πρόβλεψη για πρώτη φορά στην ναυτική παράδοση αντικειμενικής ευθύνης του μεταφορέα ( έστω και ως ένα ποσό), που ελαφρύνει πλέον τον επιβάτη από το βάρος αποδείξεως του πταίσματος και της παράνομης συμπεριφοράς του μεταφορέα ,και περιορίζεται μόνο στην επίκληση-απόδειξη της ζημίας από τον ίδιο τον επιβάτη και του αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ αυτής και του ναυτικού συμβάντος-ατυχήματος,.
2. Το ανωτέρω ισχύει τόσο με το Κανονισμό 392/09 ΕΚ όσο και με τη Σύμβαση Αποζημίωσης για ζημία από ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης, γιατί ρητά η άνω Σύμβαση προλέγει ότι δεν επηρεάζει τα δικαιώματα του μεταφορέα όπως αυτά προβλέπονται στη Σύμβαση Αθηνών 1974 και ήδη Σύμβαση Αθηνών 2002, δηλαδή το « δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης »του μεταφορέα, όπου αυτή η Σύμβαση Αθηνών η άλλο εθνικό δίκαιο σχετικά με τον περιορισμό αυτό ισχύει.
3. Τελικά αποδεικνύεται ότι η διαρκής ενασχόληση των ναυτικών κύκλων με την προστασία του επιβάτη στη θαλάσσια μεταφορά του, αλλά και η παράλληλη σημασία του ρόλου του μεταφερομένου επιβάτη ως παράγοντα της οικονομικής ευεξίας των ναυτιλιακών εταιριών ,εφόσον είναι ο «πελάτης» και άρα πρέπει να μεταφερθεί ασφαλώς ,για να διατηρηθεί η καλή φήμη τους ,ως παρεχουσών υπηρεσίες θαλασσίας μεταφοράς , έχουν οδηγήσει σε βήματα προόδου ,άλλως περιφρούρησης των δικαιωμάτων του επιβάτη.
4. Ο άνθρωπος είναι μέρος του όλου φυσικού περιβάλλοντος. Όταν «σπάει» η αλυσίδα του υγιούς περιβάλλοντος είτε με μόλυνση του αέρα, είτε της γής είτε της θάλασσας, τότε τίθεται σε άμεσο κίνδυνο και αυτή η παρουσία του ανθρώπου στη Φύση και η συμβολή του στη στο χρόνο διατήρησή της. Αρα είναι επιβεβλημένη η διαρκής νομοθέτηση για την προάσπιση της Φύσης από τις ανθρώπινες δραστηριότητες, που οφείλουν να συνδυάζουν την επιδίωξη του κέρδους αλλά ταυτόχρονα και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

5. Τα εθνικά δίκαια, όπως το ελληνικό, σύντομα οφείλουν να προσαρμοστούν στις Αρχές των Διεθνών Συμβάσεων για τη θαλάσσια μεταφορά των επιβατών, αλλά και την προστασία τους ως ανθρώπων από τη ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος.-

6. Αν σκεφθεί κανείς ότι ο ΙΜΟ την χρονική περίοδο 1996-2001 πασχίζει να εξασφαλίσει την υποχρεωτική ασφάλιση των πλοίων ,που εκτελούν μεταφορές επιβατών, θεωρώντας αδιανόητο να καλύπτονται με υποχρεωτική ασφάλιση τα οχήματα η η ευθύνη για θαλάσσια ρύπανση και να μη καλύπτεται η ευθύνη για τη θαλάσσια μεταφορά των επιβατών, καταλαβαίνει κανείς πόσο παραμελημένος ήταν ο επιβάτης και πόσο ΕΠΙΒΕΒΑΗΜΕΝΗ ήταν η νομοθετική εξέλιξη με τον ευρωπαϊκό Κανονισμό 392/2009 για τον ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ!

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. Γκολογκίνα-Οικονόμου Ελένη (2007) «Αστική Ευθύνη στη Διεθνή Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών», Εκδόσεις Σάκκουλα.
2. ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ- ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ 4ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου ,Πειραιάς 6-9 Ιουνίου 2001 «Η Ευθύνη προς Αποζημίωση στο Ελληνικό και το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο», Πειραιάς 2001, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα
3. ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ-ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου -Πειραιάς ,29 Σεπτεμβρίου-2 Οκτωβρίου 2004 «Θαλάσσια Ρύπανση: Το Πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων», Πειραιάς 2004, Εκδόσεις Αντ. Ν.Σάκκουλα , -
4. (α) ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΑΜΙΩΤΗ « Η καθιέρωση της αντικειμενικής ευθύνης ως βασικού εργαλείου πολιτικής αντιρρύπανσης στο διεθνές και εσωτερικό δίκαιο»,
5. (β) Michael Tsimplis “ A commentary on the Banker Pollution Convention 2004”
6. Ζέρβα Παναγιώτα-Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών «Η Οικονομική Διάσταση της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Ναυτικά Ατυχήματα»-Διπλωματική Εργασία
7. Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, «Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση», Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Εκδοση 2004
8. Καταρέλος Ελευθέριος του Δημητρίου –Διδακτορική Διατριβή (Φεβρουάριος 2004) « Συστημική προσέγγιση της Ασφάλειας και Ποιότητας των Μεταφορών. Ανάπτυξη της Μεθοδολογίας SAFE», στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου –Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών –Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα «Ναυτιλία Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο».-
9. Κωνσταντινίδης Η. Εμμανουήλ –Δικηγόρος Δ.Ν. (2008), «Κριτική Προσέγγιση των διατάξεων του πρωτοκόλλου του 2002 στη διεθνή σύμβαση των Αθηνών του 1974 για τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους» στο νομικό περιοδικό Χρονικά Ιδιωτικού Δικαίου Η/2008,Σελ. 392 επ.
10. Παζαρζής Ι. Μιχάλης (Νοέμβριος 2006) «Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων», Εκδόσεις Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

11. Ψαραύτης Ι, Χ. Ν. Παναγάκος, Γ. Δεσύπρης , Ν. Βεντίκος εκδόσεις Ε.Μ.Π.:  
«Παράγοντες που επηρεάζουν την ασφάλεια των θαλασσίων Μεταφορών»
12. R. W. Edwards : «Pollution» Oxford University Press 1972
13. E. Giziakis “Analyzing the Risk of fires un shipping”.
14. Danile Phaneuf, Associate Professor, “The Economics Pollution Control”, North Carolina State University, U.S. - Department of Agriculture, Published bi-monthly by the Department of Agriculture and Resource Economics and the Cooperative Extension Service.
15. Tettley, Marine Cargo Claims ed. 1988, σελ. 879.-

#### ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

1. Κανονισμός ΕΚ 4055/1986
2. Κανονισμός ΕΚ 3577/1992-ΦΕΚ Α 314/31.12.2003
3. Άρθρα 49 και 50 ΣΕΚ
4. Σύμβαση Αθηνών 1974 και Πρωτόκολλο Λονδίνου 1976
5. Ν. 1923/1991
6. Κανονισμός ΕΚ και Συμβουλίου ΕΕ 392/2009
7. Ν. 2881/2001
8. π.δ. 91/1979
9. π.δ. 61.1984 (ΦΕΚ 19/23.02.1984)
10. π.δ. 61/1984
11. π.δ. 185/1983
12. Οδηγία 98/18/ΕΚ
13. Σύμβαση SOLAS 1974
14. Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ
15. Κ.Ι.Ν.Δ
16. Κ.Δ.Ν.Δ
17. π.δ. 91/1979
18. π.δ. 320/1991
19. ν. 2575/1998
20. ν. 2392/2001
21. ν.2743/1999
22. π.δ. 339/1996
23. π.δ.129/2000
24. ν. 3450/2006
25. ν. 2251/1994
26. Απόφαση Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Κοινοτήτων C-251/04
27. Ν. 712/70
28. Άρθρα ΑΚ 914, 919, 928-931, 297-298,330-336,937, 922,
29. Ν. 762/1978
30. ν. 2329/1995 ΦΕΚ 172<sup>Α</sup>
31. Άρθρο 28 Συντάγματος

32. ν. 1923/1991 «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης "για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις
33. Απόφαση Συνέλευσης Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού Α 741(18)/ 4-11-1993
34. Δ.Ε.Ε. 1997
35. Απόφαση Ολ.Α.Π. 967/ 73 και 57/66 Νο Β. 14. 7931
36. ν.2251/1994
37. Οδηγία ΕΚ 1999/44
38. ΥΑ Ζ3/2810/2004 ΦΕΚ 1885 Β/2004
39. Σύμβαση Ρώμης 1980-κωρωτικός ν. 1792/1988
40. Ν. 551/1915
41. ν.3482/06
42. π.δ. 197/1995
43. Σύμβαση ΙΟΡΡ FUND 1971
44. ν. 1638/ 1986
45. Σύμβαση CLC 1992
46. Σύμβαση Bunker Pollution Convention (BOPC)
47. ν. 3393/2005
48. Σύμβαση U.N.C.L.O.S
49. Ν. 2321/1995
50. Λευκή Βίβλο Ε.Ε από 29.01.1997
51. Οδηγία 2004/35 ΕΚ.-