

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 392/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**της 23ης Απριλίου 2009**

**σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(2)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, έχοντας υπόψη το κοινό σχέδιο που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 3 Φεβρουαρίου 2009 <sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, απαιτείται να θεσπισθούν περαιτέρω μέτρα ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών. Στα μέτρα αυτά θα πρέπει να περιλαμβάνονται κανόνες περί ευθύνης για βλάβες και ζημιές που υφίστανται οι επιβάτες, δεδομένου ότι είναι απαραίτητο να εξασφαλίζεται καταλλήλου ύψους αποζημίωση των επιβατών που εμπλέκονται σε ναυτικό ατύχημα.

(2) Το πρωτόκολλο του 2002 της σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους εγκρίθηκε την 1η Νοεμβρίου 2002 υπό την αιγίδα του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της βρίσκονται στο στάδιο της λήψης απόφασης όσον αφορά την προσχώρηση στο πρωτόκολλο ή την επικύρωσή του. Σε κάθε περίπτωση οι διατάξεις του που ενσωματώνονται με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εφαρμοστούν για την Κοινότητα το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2012.

(3) Η σύμβαση των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 2002 (εφεξής: «σύμβαση των Αθηνών») έχει εφαρμογή μόνο στις διεθνείς μεταφορές. Ο διαχωρισμός μεταξύ εθνικής και διεθνούς μεταφοράς έχει εξαλειφθεί στην εσωτερική αγορά υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών και είναι, επομένως, σκόπιμο να προβλέπονται το ίδιο επίπεδο και η ίδια φύση ευθύνης τόσο στις διεθνείς όσο και τις εθνικές μεταφορές εντός της Κοινότητας.

(4) Οι ασφαλιστικές ρυθμίσεις που απαιτούνται κατά τη σύμβαση των Αθηνών πρέπει να ανταποκρίνονται στις οικονομικές δυνατότητες των πλοιοκτητών και των ασφαλιστικών εταιρειών. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να είναι σε θέση να διαχειρίζονται τις ασφαλιστικές τους ρυθμίσεις με οικονομικά αποδεκτό τρόπο και, ειδικά όσον αφορά τις μικρές ναυτιλιακές εταιρείες που εκτελούν εθνικές ενδομεταφορές, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο εποχιακός χαρακτήρας των δραστηριοτήτων τους. Επομένως, κατά τον καθορισμό ασφαλιστικών ρυθμίσεων δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι διάφορες κατηγορίες πλοίων.

(5) Είναι σκόπιμο να επιβληθεί στους μεταφορείς υποχρέωση πληρωμής προκαταβολής σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη, χωρίς η προκαταβολή να συνιστά αναγνώριση ευθύνης.

(6) Είναι απαραίτητο να παρέχονται στους επιβάτες οι δέουσες πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα που έχουν δυνάμει του παρόντος κανονισμού πριν από τον απόπλου, ή, εφόσον τούτο δεν είναι δυνατόν, το αργότερο κατά την αναχώρηση.

(7) Η νομική επιτροπή του ΙΜΟ ενέκρινε στις 19 Οκτωβρίου 2006 τις επιφυλάξεις και κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ») προς αντιμετώπιση ορισμένων ζητημάτων στο πλαίσιο της σύμβασης των Αθηνών, και συγκεκριμένα της αποκατάστασης ζημίας σχετικής με την τρομοκρατία, οπότε, υπό τη μορφή αυτή, οι κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ μπορούν να θεωρηθούν ειδικός νόμος.

(8) Ο παρών κανονισμός ενσωματώνει μέρη των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ και τα καθιστά δεσμευτικά. Προς τούτο, όπου στις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ απαντούν οι λέξεις «θα πρέπει να» το ρήμα «πρέπει» θα νοείται στην οριστική φωνή.

(9) Οι διατάξεις της σύμβασης των Αθηνών (παράρτημα Ι) και των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ (παράρτημα ΙΙ) θα πρέπει να ερμηνεύονται κατ' αναλογία στο πλαίσιο της κοινοτικής νομοθεσίας.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 195.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 38.

<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Απριλίου 2007 (ΕΕ C 74 Ε της 20.3.2008, σ. 562), κοινή θέση του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2008 (ΕΕ C 190 Ε της 29.7.2008, σ. 17). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2009 και νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

- (10) Το σύστημα ευθύνης κατά τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να επεκταθεί βαθμιαία στις διαφορετικές κατηγορίες πλοίων σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία<sup>(1)</sup>. Πρέπει να ληφθούν υπόψη η επίδραση επί των ναύλων και η ικανότητα της αγοράς να λάβει προστιθέμενη ασφαλιστική κάλυψη στο απαιτούμενο επίπεδο, με συνυπολογισμό του ιστορικού της πολιτικής για την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών, καθώς και του εποχιακού χαρακτήρα τμήματος της κυκλοφορίας.
- (11) Τα θέματα που διέπονται από τα άρθρα 17 και 17α της σύμβασης των Αθηνών εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας, καθόσον τα εν λόγω άρθρα επηρεάζουν τους κανόνες που θέσπισε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις<sup>(2)</sup>. Στον βαθμό αυτόν, οι εν λόγω δύο διατάξεις θα αποτελέσουν μέρος της κοινοτικής έννομης τάξης κατά την προσχώρηση της Κοινότητας στη σύμβαση των Αθηνών.
- (12) Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, η έκφραση «ή είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος» θα πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι το κράτος σημαίας, για τον σκοπό της νηολόγησης ναυλωμένου γυμνού πλοίου, είναι είτε κράτος μέλος είτε συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης των Αθηνών. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να προβούν στις κατάλληλες ενέργειες ώστε να κληθεί ο ΙΜΟ να διαμορφώσει κατευθυντήριες γραμμές για την έννοια της νηολόγησης ναυλωμένου γυμνού πλοίου.
- (13) Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, δεν θα πρέπει να θεωρούνται «εξοπλισμός κινητικότητας» ούτε οι αποσκευές ούτε τα οχήματα κατά την έννοια του άρθρου 8 της σύμβασης των Αθηνών.
- (14) Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>(3)</sup>.
- (15) Ενδεικνύεται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιεί τον παρόντα κανονισμό, προκειμένου να ενσωματώσει μεταγενέστερες τροποποιήσεις που έχουν επέλθει σε διεθνείς συμβάσεις, πρωτόκολλα, κώδικες και ψηφίσματα σε συνάρτηση με τον παρόντα κανονισμό. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων με την προσθήκη νέων μη ουσιωδών στοιχείων, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (16) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ο οποίος συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(4)</sup>, θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή κατά την κατάρτιση και τη σύνταξη εκθέσεων προόδου σχετικής με την εφαρμογή των νέων κανόνων ο παρών κανονισμός.
- (17) Οι εθνικές αρχές, και κυρίως οι λιμενικές αρχές, διαδραματίζουν θεμελιώδη και ζωτικό ρόλο στον εντοπισμό και τη διαχείριση των διαφόρων κινδύνων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
- (18) Τα κράτη μέλη, έχουν δεσμευτεί στη δήλωσή τους για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας της 9ης Οκτωβρίου 2008 να εκφράσουν το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2012, τη συναινήσή τους να δεσμευτούν από τη διεθνή σύμβαση του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1996. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 3α της εν λόγω σύμβασης, να ρυθμίσουν με ειδικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού το σύστημα του περιορισμού της ευθύνης που θα εφαρμόζεται ως προς τους επιβάτες.
- (19) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η καθιέρωση ενιαίου πλαισίου κανόνων που να διέπει τα δικαιώματα των θαλάσσιων μεταφορέων και των επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος, είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και συνεπώς, λόγω του εύρους του και του αντικτυπού του είναι δυνατόν να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου μέτρα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### Άρθρο 1

#### Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει το κοινοτικό καθεστώς σχετικά με την ευθύνη και την ασφάλιση για τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, όπως ορίζουν οι συναφείς διατάξεις:

- α) της σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 2002 (εφεξής «σύμβαση των Αθηνών»), οι οποίες παρατίθενται στο παράρτημα Ι και
- β) των επιφυλάξεων και κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών που υιοθέτησε η νομική επιτροπή του ΙΜΟ στις 19 Οκτωβρίου 2006 (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ»), οι οποίες παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 144 της 15.5.1998, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 12 της 16.1.2001, σ. 1.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1.

2. Επίσης, ο παρών κανονισμός επεκτείνει την εφαρμογή αυτών των διατάξεων στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών εντός ενός και μόνο κράτους μέλους με πλοία κατηγορίας Α και Β σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ και θεσπίζει ορισμένες πρόσθετες απαιτήσεις.

3. Το αργότερο στις 30 Ιουνίου 2013, η Επιτροπή, εφόσον χρειαστεί, υποβάλλει νομοθετική πρόταση, μεταξύ άλλων, για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε πλοία κατηγορίας Γ και Δ σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ.

#### Άρθρο 2

##### Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε διεθνή μεταφορά κατά την έννοια του άρθρου 1 σημείο 9 της σύμβασης των Αθηνών ή στη μεταφορά διά θαλάσσης εντός ενός και μόνο κράτους μέλους με πλοία κατηγορίας Α και Β σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ, εφόσον:

- α) το πλοίο φέρει σημαία κράτους μέλους ή είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος· ή
- β) η σύμβαση μεταφοράς έχει συναφθεί σε κράτος μέλος, ή
- γ) ο τόπος αναχώρησης ή προορισμού, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, βρίσκεται σε κράτος μέλος.

Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό σε όλες τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές.

#### Άρθρο 3

##### Ευθύνη και ασφάλιση

1. Το καθεστώς ευθύνης ως προς τους επιβάτες, τις αποσκευές τους και τα οχήματά τους και οι κανόνες για την ασφάλιση ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια διέπονται από τον παρόντα κανονισμό καθώς και από τα άρθρα 1 και 1α, το άρθρο 2 παράγραφος 2, τα άρθρα 3 έως 16, και τα άρθρα 18, 20 και 21 της σύμβασης των Αθηνών που παρατίθενται στο παράρτημα Ι και τις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ.

2. Οι κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ, όπως παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ, είναι δεσμευτικές.

#### Άρθρο 4

##### Αποζημίωση για εξοπλισμό κινητικότητας ή για άλλον ειδικό εξοπλισμό

Σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας εξοπλισμού κινητικότητας ή άλλου ειδικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από επιβάτη μειωμένης κινητικότητας, η ευθύνη του μεταφορέα διέπεται από το άρθρο 3 παράγραφος 3 της σύμβασης των Αθηνών. Η αποζημίωση αντιστοιχεί στην αξία αντικατάστασης του σχετικού εξοπλισμού ή, ανάλογα με την περίπτωση, στις δαπάνες επισκευής.

#### Άρθρο 5

##### Γενικός περιορισμός της 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 καμία εθνική νομοθεσία, την ευθύνη του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του διέπει μόνο το άρθρο 3 του παρόντος κανονισμού.

2. Όσον αφορά απαιτήσεις για θάνατο ή για σωματικές βλάβες επιβάτη λόγω οποιουδήποτε από τους κινδύνους στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ, ο μεταφορέας και το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα μπορούν να περιορίζουν την ευθύνη τους βάσει των διατάξεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

#### Άρθρο 6

##### Προκαταβολές

1. Εφόσον ο θάνατος ή η σωματική βλάβη επιβάτη έχει προκληθεί σε ναυτικό συμβάν, ο μεταφορέας που εκτέλεσε όντως εν όλω ή εν μέρει τη μεταφορά, κατά τη διάρκεια της οποίας επήλθε το ναυτικό συμβάν, πληρώνει προκαταβολή που επαρκεί για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών, ανάλογη με την προκληθείσα ζημία, εντός δεκαπέντε ημερών από τον προσδιορισμό του δικαιούχου αποζημίωσης. Σε περίπτωση θανάτου το ποσό της προκαταβολής ανέρχεται σε 21 000 ευρώ τουλάχιστον.

Η παρούσα διάταξη ισχύει επίσης εάν ο μεταφορέας είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα.

2. Η προκαταβολή δεν συνιστά αναγνώριση ευθύνης και μπορεί να αντισταθμισθεί με οιοδήποτε άλλο ποσό καταβληθεί εν συνεχεία βάσει του παρόντος κανονισμού, αλλά δεν είναι επιστρεπτέα, εκτός από τις περιπτώσεις που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, ή στο άρθρο 6 της σύμβασης των Αθηνών ή το παράρτημα Α των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ ή εάν ο αποδέκτης της προκαταβολής δεν είναι ο δικαιούχος της αποζημίωσης.

#### Άρθρο 7

##### Πληροφόρηση των επιβατών

Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων ταξιδιωτικών πρακτόρων σύμφωνα με την οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια, τις οργανωμένες διακοπές και τις περιηγήσεις <sup>(1)</sup>, ο μεταφορέας και/ή το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα διασφαλίζουν ότι παρέχονται στους επιβάτες κατάλληλες και κατανοητές πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα που έχουν δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 158 της 23.6.1990, σ. 59.

Εφόσον η σύμβαση μεταφοράς συνήφθη σε κράτος μέλος, οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται σε όλα τα σημεία πώλησης, περιλαμβανομένης της πώλησης διά τηλεφώνου και μέσω του Διαδικτύου. Όταν ο τόπος αναχώρησης βρίσκεται σε κράτη μέλη, οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται πριν από την αναχώρηση. Σε όλες τις λοιπές περιπτώσεις οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται το αργότερο κατά την αναχώρηση. Εφόσον η υποχρέωση πληροφόρησης δυνάμει του παρόντος άρθρου έχει τηρηθεί είτε από τον μεταφορέα είτε από το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, τότε το άλλο πρόσωπο δεν υποχρεούται να την τηρήσει. Οι πληροφορίες παρέχονται υπό την πλέον ενδεδειγμένη μορφή.

Προκειμένου να συμμορφωθεί προς την υποχρέωση πληροφόρησης που υπέχει από το παρόν άρθρο, ο μεταφορέας και το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του παρέχει στους επιβάτες τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται σε περίληψη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού που καταρτίζει η Επιτροπή και έχει δημοσιοποιηθεί.

#### Άρθρο 8

##### Έκθεση

Το αργότερο τρία έτη από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, κατά την κατάρτιση της οποίας λαμβάνει, μεταξύ άλλων, υπόψη τις οικονομικές εξελίξεις και τις εξελίξεις στα διεθνή φόρα.

Η έκθεση αυτή δύναται να συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού ή από πρόταση εισήγησης της Κοινότητας ενώπιον των αρμόδιων διεθνών φόρα.

#### Άρθρο 9

##### Τροποποιήσεις

1. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού σχετικά με την ενσωμάτωση τροποποιήσεων των ορίων που καθορίζονται με το άρθρο 3 παράγραφος 1, το άρθρο 4α παράγραφος 1, το άρθρο 7 παράγραφος 1 και το άρθρο 8 της σύμβασης των Αθηνών, ώστε να ληφθούν υπόψη αποφάσεις που έχουν ληφθεί δυνάμει του άρθρου 23 της εν λόγω σύμβασης και οι αντίστοιχες ενημερώσεις του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

Λαμβάνοντας υπόψη τις συνέπειες επί των ναύλων και την ικανότητα της αγοράς να λάβει προσιτή ασφαλιστική κάλυψη στο απαιτούμενο επίπεδο με συνυπολογισμό του ιστορικού της πολιτικής για την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών, καθώς και του εποχιακού χαρακτήρα τμήματος της κυκλοφορίας, βάσει κατάλληλης εκτίμησης των επιπτώσεων, η Επιτροπή μέχρι την 31η Δεκεμβρίου

2016 εκδίδει, βάσει κατάλληλης μελέτης επιπτώσεων, μέτρο σχετικά με τα όρια που θέτει το παράρτημα I για πλοία κατηγορίας B σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

2. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού σχετικά με την ενσωμάτωση τροποποιήσεων των διατάξεων των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ, που παρατίθενται στο παράρτημα II, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10, παράγραφος 2.

#### Άρθρο 10

##### Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), η οποία έχει συσταθεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (<sup>1</sup>).

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

#### Άρθρο 11

##### Μεταβατικές διατάξεις

1. Όσον αφορά τη μεταφορά διά θαλάσσης εντός ενός και μόνο κράτους μέλους με πλοία 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 εφαρμογής του.

2. Όσον αφορά τη μεταφορά διά θαλάσσης εντός ενός και μόνο κράτους μέλους με πλοία κατηγορίας Β 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 μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2018.

#### Άρθρο 12

##### Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σύμβασης των Αθηνών όσον αφορά την Κοινότητα, αλλά όχι αργότερα από τις 31 Δεκεμβρίου 2012.

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
P. NEČAS

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

**ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΤΟΥΣ ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ**

(Ενοποιημένο κείμενο της σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και του πρωτοκόλλου της του 2002)

## Άρθρο 1

**Ορισμοί**

Στην παρούσα σύμβαση, οι ακόλουθες εκφράσεις έχουν τη σημασία που τους αποδίδεται παρακάτω:

1. α) «μεταφορέας» σημαίνει το πρόσωπο το οποίο έχει συνάψει σύμβαση μεταφοράς ή για λογαριασμό του οποίου έχει συναφθεί σύμβαση μεταφοράς, ανεξαρτήτως του εάν η μεταφορά εκτελείται όντως από το πρόσωπο αυτό ή από πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα·  
β) «πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα» σημαίνει το διαφορετικό από τον μεταφορέα πρόσωπο, που είναι ο πλοιοκτήτης, ναυλωτής ή διαχειριστής ενός πλοίου και το οποίο εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά ή μέρος της και  
γ) «μεταφορέας που εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά ή μέρος της» σημαίνει το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα ή τον μεταφορέα, εφόσον ο τελευταίος εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά ή μέρος της·
2. «σύμβαση μεταφοράς» σημαίνει τη σύμβαση που έχει συναφθεί από μεταφορέα ή για λογαριασμό του, με αντικείμενο τη θαλάσσια μεταφορά επιβάτη ή επιβάτη και των αποσκευών του, ανάλογα με την περίπτωση·
3. «πλοίο» σημαίνει μόνο θαλασσοπλοούν πλοίο, αποκλεισμένων των αερόστρωμνων οχημάτων·
4. «επιβάτης» σημαίνει κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται επί του πλοίου:
  - α) βάσει συμβάσεως μεταφοράς· ή
  - β) το οποίο, με τη συναίνεση του μεταφορέα, συνοδεύει όχημα ή ζώντα ζώα, μεταφερόμενα βάσει συμβάσεως μεταφοράς αγαθών η οποία δεν διέπεται από την παρούσα σύμβαση·
5. «αποσκευές» σημαίνει κάθε αντικείμενο ή όχημα που μεταφέρεται από τον μεταφορέα βάσει συμβάσεως μεταφοράς, με εξαίρεση:
  - α) τα αντικείμενα και οχήματα που μεταφέρονται βάσει ναυλοσυμφώνου, φορτωτικής ή άλλης σύμβασης που αφορά πρωταρχικά τη μεταφορά αγαθών και
  - β) τα ζώντα ζώα·
6. «αποσκευές καμπίνας» σημαίνει αποσκευές που έχει ο επιβάτης στην καμπίνα του ή που βρίσκονται με άλλο τρόπο στην κατοχή του, υπό την επιτήρηση ή τον έλεγχό του· στις αποσκευές καμπίνας περιλαμβάνονται και οι αποσκευές που έχει ο επιβάτης μέσα ή πάνω στο όχημά του, εξαιρουμένων των περιπτώσεων κατά τις οποίες εφαρμόζονται η παράγραφος 8 του παρόντος άρθρου και το άρθρο 8·
7. η «απώλεια ή φθορά αποσκευών» περιλαμβάνει την οικονομική απώλεια που προέρχεται από τη μη παράδοση των αποσκευών στον επιβάτη μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα από την άφιξη του πλοίου πάνω στο οποίο έχουν ή θα έπρεπε να είχαν μεταφερθεί οι αποσκευές, αλλά δεν περιλαμβάνει καθυστερήσεις που είναι αποτέλεσμα εργατικών διαφορών·
8. η «μεταφορά» καλύπτει τα ακόλουθα χρονικά διαστήματα:
  - α) σχετικά με τον επιβάτη και τις αποσκευές του καμπίνας, το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο επιβάτης ή και οι αποσκευές του καμπίνας βρίσκονται πάνω στο πλοίο ή στη διαδικασία της επιβίβασης ή αποβίβασης, και το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο επιβάτης και οι αποσκευές του καμπίνας μεταφέρονται με πλωτά μέσα από την ξηρά στο πλοίο ή αντιστρόφως, εφόσον το κόστος της μεταφοράς αυτής περιλαμβάνεται στο ναύλο ή εφόσον το σκάφος που χρησιμοποιείται γι' αυτόν το σκοπό της βοηθητικής μεταφοράς έχει τεθεί στη διάθεση του επιβάτη από τον μεταφορέα. Εντούτοις, όσον αφορά τον επιβάτη, η μεταφορά δεν περιλαμβάνει το χρονικό διάστημα κατά το οποίο αυτός βρίσκεται σε τερματικό σταθμό ή σταθμό ή σε προκυμαία ή μέσα ή πάνω σε κάθε άλλη λιμενική εγκατάσταση·

β) σχετικά με τις αποσκευές καμπίνας, και το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο επιβάτης βρίσκεται σε τερματικό σταθμό ή σταθμό ή σε προκυμαία ή μέσα ή πάνω σε κάθε άλλη λιμενική εγκατάσταση εφόσον οι αποσκευές αυτές έχουν παραληφθεί από τον μεταφορέα ή τον υπάλληλό του ή από πράκτορα και δεν παραδόθηκαν στον επιβάτη·

γ) σχετικά με αποσκευές άλλες από τις αποσκευές καμπίνας, το χρονικό διάστημα από το χρόνο της παραλαβής στην οποία προβή ο μεταφορέας ή ο υπάλληλός του ή ο πράκτορας στην ξηρά ή στο πλοίο, έως τον χρόνο παράδοσης των εν λόγω αποσκευών από τα πρόσωπα αυτά·

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 ή σε ένα μόνον κράτος, εάν, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς ή το προγραμματισμένο δρομολόγιο, υπάρχει ενδιάμεσο λιμάνι προσέγγισης σε άλλο κράτος·

10. «Οργανισμός» σημαίνει τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό·

11. «Γενικός Γραμματέας» σημαίνει τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

#### Άρθρο 1α

#### Παράρτημα

Το παράρτημα της παρούσας σύμβασης αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της.

#### Άρθρο 2

#### Εφαρμογή

1. [...] (\*)

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η παρούσα σύμβαση δεν εφαρμόζεται όταν η μεταφορά διέπεται από καθεστώς αστικής ευθύνης, δυνάμει των διατάξεων οιασδήποτε άλλης διεθνούς σύμβασης η οποία αφορά τη μεταφορά επιβατών ή αποσκευών με άλλο είδος μεταφοράς, καθ' όσον οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται υποχρεωτικά στη θαλάσσια μεταφορά.

#### Άρθρο 3

#### Ευθύνη του μεταφορέα

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη, που προξενήθηκαν από ναυτικό συμβάν, κατά το βαθμό που η ζημία αυτή ως προς τον εν λόγω επιβάτη δεν υπερβαίνει σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση τις 250 000 μονάδες υπολογισμού, εκτός εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι το συμβάν:

α) ήταν αποτέλεσμα πολεμικής πράξης, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, εξέγερσης ή φυσικού φαινομένου έκτακτου, αναπόφευκτου και ακαταμάχητου χαρακτήρα· ή

β) προξενήθηκε εξ ολοκλήρου από πράξη ή παράλειψη τρίτου με σκοπό την προξένιση του συμβάντος.

Εφόσον και κατά το βαθμό που η ζημία υπερβαίνει το ανωτέρω όριο, ο μεταφορέας είναι περαιτέρω υπεύθυνος, εκτός εάν αποδείξει ότι το συμβάν που προξένισε τη ζημία δεν οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια.

2. Για τη ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη, που δεν προξενήθηκε από ναυτικό συμβάν, την ευθύνη φέρει ο μεταφορέας, εφόσον το συμβάν το οποίο προξένισε τη ζημία οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια. Το βάρος απόδειξης του πταίσματος ή της αμέλειας φέρει ο ενάγων.

3. Για ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα της απώλειας ή φθοράς αποσκευών καμπίνας, την ευθύνη φέρει ο μεταφορέας, εφόσον το συμβάν που προξένισε τη ζημία οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια. Το πταίσμα ή η αμέλεια του μεταφορέα τεκμαίρονται για τη ζημία που προξενήθηκε από ναυτικό συμβάν.

4. Για ζημία που προξενήθηκε από την απώλεια ή τη φθορά αποσκευών, πλην των αποσκευών καμπίνας, την ευθύνη φέρει ο μεταφορέας, εκτός εάν αποδείξει ότι το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία δεν οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια.

5. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου:

α) «ναυτικό συμβάν» σημαίνει ναυάγιο, ανατροπή, σύγκρουση ή προσάραξη του πλοίου, έκρηξη ή πυρκαγιά στο πλοίο ή ελάττωμα του πλοίου·

β) με τους όρους «πταίσμα ή αμέλεια του μεταφορέα» νοούνται το πταίσμα ή η αμέλεια του προσωπικού του μεταφορέα, το οποίο ενεργεί στο πλαίσιο της σχέσης εργασίας του·

(\*) Δεν αναπαράγεται.

γ) «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 κατάκλιση· ή όταν χρησιμοποιείται για την κατέλκυση σωστικών μέσων και

δ) ο όρος «ζημία» δεν περιλαμβάνει αποζημιώσεις ποινικού ή παραδειγματικού χαρακτήρα.

6. Η βάση του παρόντος άρθρου ευθύνη του μεταφορέα αφορά μόνο τη ζημία η οποία προκύπτει από συμβάντα τα οποία έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Ο ενάγων πρέπει να αποδείξει ότι το συμβάν που προξένησε τη ζημία έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς καθώς και την έκταση της ζημίας.

7. Καμία διάταξη της παρούσας σύμβασης δεν θίγει τα δικαιώματα αναγωγής του μεταφορέα κατά τρίτου ή τη δυνατότητα ενστάσεως συντρέχοντος πταισματος βάσει του άρθρου 6 της παρούσας σύμβασης. Κανένα σημείο του παρόντος άρθρου δεν θίγει οποιοδήποτε δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης βάσει των άρθρων 7 ή 8 της παρούσας σύμβασης.

8. Τα τεκμήρια σχετικά με το πταίσμα ή την αμέλεια ενός μέρους ή ο καθορισμός του μέρους που φέρει το βάρος της απόδειξης δεν αποκλείουν το να ληφθούν υπόψη αποδεικτικά στοιχεία υπέρ του εν λόγω μέρους.

#### Άρθρο 4

##### Πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα

1. Εάν η εκτέλεση της μεταφοράς ή ενός μέρους της ανετέθη σε πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, ο μεταφορέας εξακολουθεί παρά ταύτα να φέρει την ευθύνη για το σύνολο της μεταφοράς σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης. Επιπλέον, το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα υπόκειται στις διατάξεις της παρούσας σύμβασης, αλλά και δύναται να τις επικαλεσθεί, για το μέρος της μεταφοράς που έχει ο ίδιος εκτελέσει.

2. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος, σε σχέση με τη μεταφορά που έχει εκτελεσθεί από πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, για τις πράξεις και παραλείψεις του τελευταίου και των υπαλλήλων και πρακτόρων του που ενεργούν στο πλαίσιο της σχέσης εργασίας τους.

3. Οποιαδήποτε ειδική συμφωνία, βάσει της οποίας ο μεταφορέας αναλαμβάνει υποχρεώσεις που δεν επιβάλλονται από την παρούσα σύμβαση ή παραιτείται δικαιωμάτων που απονέμονται από την παρούσα σύμβαση, ισχύει έναντι του προσώπου το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα μόνον εάν ο τελευταίος συμφωνήσει ρητώς και εγγράφως.

4. Εφόσον και κατά τον βαθμό στον οποίο υπεύθυνοι είναι τόσο ο μεταφορέας όσο και το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον.

5. Καμία διάταξη του παρόντος άρθρου δεν θίγει δικαιώματα αναγωγής μεταξύ του μεταφορέα και του προσώπου το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα.

#### Άρθρο 4a

##### Υποχρεωτική ασφάλιση

1. 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 ή ένα μέρος της οφείλει να διαθέτει ασφαλιστική κάλυψη ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια, όπως τραπεζική εγγύηση ή εγγύηση από παρόμοιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, για την κάλυψη της βάσει της παρούσας σύμβασης ευθύνης λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβατών. Το όριο της υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης ή άλλης χρηματοοικονομικής ασφάλειας πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον σε 250 000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους περίπτωση.

2. Η αρμόδια αρχή κράτους μέλους της σύμβασης, αφού διαπιστώσει ότι πληρούνται τα απαιτούμενα από την παράγραφο 1, εκδίδει για κάθε πλοίο πιστοποιητικό με το οποίο βεβαιούται η ισχύς της ασφαλιστικής κάλυψης ή οποιασδήποτε άλλης χρηματοοικονομικής ασφάλειας σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης. Όσον αφορά τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος της σύμβασης, το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται ή επικυρώνεται από την αρμόδια αρχή του κράτους του νηολογίου του πλοίου· όσον αφορά τα πλοία που δεν είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος της σύμβασης, το πιστοποιητικό εκδίδεται ή επικυρώνεται από την αρμόδια αρχή οποιουδήποτε κράτους μέλους της σύμβασης. Το εν λόγω πιστοποιητικό συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας σύμβασης, περιλαμβάνει δε τα ακόλουθα στοιχεία:

α) την ονομασία του πλοίου, το διακριτικό αριθμό ή χαρακτηριστες, και το λιμένα νηολόγησης·



- β) την επωνυμία και τον τόπο της κύριας εγκατάστασης του μεταφορέα που εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά ή ένα μέρος της·
- γ) τον αριθμό αναγνώρισης του IMO του πλοίου·
- δ) το είδος και τη διάρκεια της ασφάλειας·
- ε) την επωνυμία και τον τόπο κύριας εγκατάστασης του ασφαλιστή ή άλλου προσώπου που παρέχει τη χρηματοοικονομική ασφάλιση και, όπου ενδείκνυται, τον τόπο εγκατάστασης όπου έχει συναφθεί η ασφάλιση ή έχει συσταθεί άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια και
- στ) τη διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού, η οποία δεν υπερβαίνει τη διάρκεια ισχύος της ασφάλισης ή της άλλου είδους χρηματοοικονομικής ασφάλειας.

3. α) Τα κράτη μέλη της σύμβασης δύνανται να εξουσιοδοτούν αναγνωρισμένο από αυτά ίδρυμα ή οργανισμό να εκδίδει το πιστοποιητικό. Το εν λόγω ίδρυμα ή οργανισμός ενημερώνει το κράτος αυτό για την έκδοση κάθε πιστοποιητικού. Οποσδήποτε, το κράτος μέλος της σύμβασης εγγυάται πλήρως την πληρότητα και ακρίβεια του εκδοθέντος πιστοποιητικού και αναλαμβάνει να μεριμνήσει για τις ρυθμίσεις τις αναγκαίες για την εκπλήρωση της υποχρέωσης αυτής.

β) Κάθε κράτος μέλος της σύμβασης ενημερώνει τον Γενικό Γραμματέα:

- i) για τις συγκεκριμένες αρμοδιότητες και τους όρους της εξουσιοδότησης που παραχώρησε σε αναγνωρισμένο ίδρυμα ή οργανισμό,
- ii) για την άρση της εξουσιοδότησης αυτής και
- iii) για την ημερομηνία από την οποία τίθεται σε ισχύ η εν λόγω εξουσιοδότηση ή η άρση της.

Η παραχωρούμενη εξουσιοδότηση αρχίζει να ισχύει μετά την παρέλευση τριών μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία διαβιβάστηκε η σχετική κοινοποίηση στον Γενικό Γραμματέα.

γ) Το ίδρυμα ή ο οργανισμός που έχει εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει πιστοποιητικά σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, πρέπει, τουλάχιστον, να διαθέτει εξουσιοδότηση απόσυρσης των πιστοποιητικών αυτών, εφόσον δεν πληρούνται οι όροι βάσει των οποίων εκδόθηκαν. Τα ιδρύματα ή οι οργανισμοί γνωστοποιούν πάντοτε την απόσυρση στο κράτος, για λογαριασμό του οποίου είχε εκδοθεί το πιστοποιητικό.

4. Το πιστοποιητικό συντάσσεται στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες του εκδίδοντος κράτους. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι τα αγγλικά, τα γαλλικά ή τα ισπανικά, το κείμενο περιλαμβάνει μετάφραση σε μια από τις εν λόγω γλώσσες, εφόσον δε το αποφασίσει το κράτος, η επίσημη γλώσσα του είναι δυνατόν να παραλειφθεί.

5. Το πιστοποιητικό διατηρείται επί του πλοίου, αντίγραφο του δε κατατίθεται στις αρχές που τηρούν το μητρώο νηολόγησης του πλοίου ή, εάν το πλοίο δεν είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος της σύμβασης, στην αρχή του κράτους έκδοσης ή κύρωσης του πιστοποιητικού.

6. Μια ασφάλιση ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια δεν πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου εάν, για αιτία ανεξάρτητη από τη λήξη της διάρκειας ισχύος της ασφάλισης ή της χρηματοοικονομικής ασφάλειας την οποία αναφέρει το πιστοποιητικό, είναι δυνατόν να παύσει να ισχύει, πριν παρέλθουν τρεις μήνες από την ημερομηνία κοινοποίησης της λήξης της ισχύος της στις αρχές τις οποίες αναφέρει η παράγραφος 5, εκτός εάν το πιστοποιητικό έχει παραδοθεί στις αρχές αυτές ή έχει εκδοθεί νέο πιστοποιητικό κατά την εν λόγω διάρκεια ισχύος της ασφάλισης ή της χρηματοοικονομικής ασφάλειας. Οι ανωτέρω διατάξεις εφαρμόζονται ομοίως σε κάθε τροποποίηση δυνάμει της οποίας η ασφάλιση ή η άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια παύει να πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου.

7. Το κράτος νηολόγησης του πλοίου καθορίζει, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος άρθρου, τους όρους έκδοσης και ισχύος του πιστοποιητικού.

8. Καμία διάταξη της παρούσας σύμβασης δεν ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι εμποδίζει κάποιο κράτος μέλος της σύμβασης να βασίζεται σε πληροφορίες τις οποίες λαμβάνει από άλλα κράτη ή τον Οργανισμό ή άλλους διεθνείς οργανισμούς και οι οποίες αφορούν τη χρηματοοικονομική κατάσταση των ασφαλιστών ή των φορέων που παρέχουν τη χρηματοοικονομική ασφάλεια για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης. Στις περιπτώσεις αυτές, το κράτος μέλος της σύμβασης που βασίζεται σε τέτοιου είδους πληροφορίες δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη που φέρει ως κράτος που εκδίδει το πιστοποιητικό.

9. Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται ή κυρώνονται με εξουσιοδότηση κράτους μέλους της σύμβασης γίνονται δεκτά από τα άλλα κράτη μέλη της παρούσας σύμβασης για τους σκοπούς της σύμβασης αυτής και θεωρούνται από τα άλλα κράτη μέλη της σύμβασης ότι έχουν την ίδια ισχύ με τα πιστοποιητικά τα οποία εκδίδουν ή κυρώνουν τα ίδια, ακόμα και εάν τα εν λόγω πιστοποιητικά έχουν εκδοθεί ή κυρωθεί για πλοίο που δεν είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος της σύμβασης. Τα κράτη μέλη της σύμβασης δύνανται να ζητήσουν ανά πάσα στιγμή διαβουλεύσεις με το κράτος που εκδίδει ή κυρώνει το πιστοποιητικό εάν θεωρήσουν ότι ο ασφαλιστής ή ο εγγυητής που σημειώνεται στο πιστοποιητικό ασφάλισης δεν είναι σε θέση να καλύψει χρηματοοικονομικά τις υποχρεώσεις που επιβάλλει η παρούσα σύμβαση.

10. Κάθε απαίτηση αποζημίωσης που καλύπτεται από ασφάλιση ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια σύμφωνα με το παρόν άρθρο είναι δυνατόν να ασκηθεί ευθέως κατά του ασφαλιστή ή του άλλου προσώπου το οποίο παρέχει τη χρηματοοικονομική ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτή, το ποσό που αναφέρει η παράγραφος 1 αποτελεί το όριο ευθύνης του ασφαλιστή ή του άλλου προσώπου που παρέχει τη χρηματοοικονομική ασφάλεια, ακόμη και εάν ο μεταφορέας ή το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα δεν δικαιούται περιορισμό της ευθύνης τους. Ο εναγόμενος δύνανται περαιτέρω να προβάλει προς υπεράσπιση του τους ισχυρισμούς (εκτός από την πτώχευση ή την εκκαθάριση) τους οποίους θα είχε το δικαίωμα να προβάλει σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση ο μεταφορέας τον οποίο αναφέρει η παράγραφος 1. Περαιτέρω, ο εναγόμενος δύνανται να επικαλεσθεί το επιχείρημα ότι η ζημία προκλήθηκε από εσκεμμένο παράπτωμα του ασφαλισμένου, πλην όμως ο εναγόμενος δεν δύνανται να προβάλει κανέναν άλλο ισχυρισμό υπεράσπισης τον οποίο θα είχε το δικαίωμα να επικαλεσθεί σε περίπτωση αγωγής του ασφαλισμένου εναντίον του. Ο εναγόμενος, οπωσδήποτε, έχει το δικαίωμα να προσεπικαλέσει στη δίκη τον μεταφορέα και το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα.

11. Τα ποσά που έχουν παρασχεθεί μέσω ασφαλίσεως ή άλλου είδους χρηματοοικονομικής ασφάλειας, η οποία έχει συσταθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1, διατίθενται αποκλειστικά για την ικανοποίηση των βάσει της παρούσας σύμβασης απαιτήσεων, οποιεσδήποτε δε καταβολές των ποσών αυτών απαλλάσσουν, μέχρι του ύψους των καταβληθέντων ποσών, από κάθε ευθύνη η οποία προκύπτει βάσει της παρούσας σύμβασης.

12. Ένα κράτος μέλος της σύμβασης ουδέποτε επιτρέπει την εκμετάλλευση πλοίου που φέρει τη σημαία του και στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν άρθρο, εάν δεν έχει εκδοθεί πιστοποιητικό σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 15.

13. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος άρθρου, κάθε κράτος μέλος της σύμβασης μεριμνά, βάσει του εθνικού του δικαίου, ώστε κάθε πλοίο, ανεξαρτήτως του λιμένα νηολόγησης, το οποίο έχει άδεια να μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα επιβάτες, να καλύπτεται, κατά τον κατάπλου ή τον απόπλου από λιμένα του εδάφους του, από ασφάλιση ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια, στην έκταση που προσδιορίζεται από την παράγραφο 1, καθ' όσον εφαρμόζεται η παρούσα σύμβαση.

14. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παραγράφου 5, ένα κράτος μέλος της σύμβασης δύνανται να γνωστοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα ότι, για τους σκοπούς της παραγράφου 13, τα πλοία δεν υποχρεούνται να φέρουν ή να επιδεικνύουν το πιστοποιητικό που απαιτεί η παράγραφος 2 κατά τον κατάπλου ή τον απόπλου από λιμένες του εδάφους τους, υπό τον όρο ότι το κράτος μέλος της σύμβασης το οποίο εκδίδει το πιστοποιητικό έχει γνωστοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα ότι διατηρεί μητρώα σε ηλεκτρονική μορφή, προσπελάσιμα για όλα τα κράτη μέλη της σύμβασης, που βεβαιώνουν την ύπαρξη του πιστοποιητικού και επιτρέπουν στα κράτη μέλη της σύμβασης να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους βάσει της παραγράφου 13.

15. Εάν ένα πλοίο το οποίο ανήκει σε κράτος μέλος της σύμβασης δεν καλύπτεται από ασφάλιση ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια, οι σχετικές διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται σε αυτό. Ωστόσο, το εν λόγω πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές του κράτους της νηολόγησης και βεβαιώνει ότι το πλοίο ανήκει στο εν λόγω κράτος και ότι η ευθύνη καλύπτεται μέχρι του ποσού που προβλέπεται σύμφωνα με την παράγραφο 1. Το εν λόγω πιστοποιητικό πρέπει να ακολουθεί, όσο το δυνατόν πιστότερα, το υπόδειγμα που αναφέρει η παράγραφος 2.

#### Άρθρο 5

##### Τιμαλφή

Ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για την απώλεια ή ζημία σε χρήματα, διαπραγματεύσιμα αξιόγραφα, χρυσό, ασημικά, κοσμήματα, διακοσμητικά αντικείμενα, έργα τέχνης ή άλλα τιμαλφή, εκτός εάν αυτά παραδόθηκαν στον μεταφορέα με συμφωνία για τη φύλαξη τους, οπότε ο μεταφορέας ευθύνεται μέχρι του ορίου που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3, εκτός εάν συμφωνήθηκε υψηλότερο όριο ευθύνης σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1.

#### Άρθρο 6

##### Συντρέχον πταίσμα

Εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι πταίσμα ή αμέλεια του επιβάτη προκάλεσε ή συνέβαλε στο θάνατο ή τη σωματική του βλάβη ή στην απώλεια ή φθορά αποσκευών του, το δικάζον δικαστήριο δύνανται να απαλλάξει τον μεταφορέα πλήρως ή εν μέρει από την ευθύνη του, σύμφωνα με το δικαίο που εφαρμόζει.

## Άρθρο 7

**Όριο ευθύνης για θάνατο και σωματικές βλάβες**

1. Η βάση του άρθρου 3 ευθύνη του μεταφορέα για θάνατο ή σωματικές βλάβες επιβάτη δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τις 400 000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους μεταφορά. Όταν, σύμφωνα με το δικαίο του δικάζοντος δικαστηρίου, επιδικάζονται αποζημιώσεις υπό μορφή περιοδικών προσόδων, το ισότιμο της αξίας του κεφαλαίου των εν λόγω καταβολών δεν υπερβαίνει το ανωτέρω όριο.

2. Ένα κράτος μέλος της σύμβασης δύναται να ρυθμίζει με ειδικές διατάξεις εθνικού δικαίου το όριο ευθύνης που ορίζει η παράγραφος 1, υπό την προϋπόθεση ότι το εθνικό όριο ευθύνης, εφόσον υπάρχει, δεν είναι χαμηλότερο από εκείνο που ορίζει η παράγραφος 1. Το κράτος μέλος της σύμβασης το οποίο κάνει χρήση της δυνατότητας που προβλέπει η παρούσα παράγραφος, ενημερώνει τον Γενικό Γραμματέα για το εγκριθέν όριο ευθύνης ή για τη μη ύπαρξη ορίου.

## Άρθρο 8

**Όριο ευθύνης για απώλεια ή ζημία σε αποσκευές και οχήματα**

1. Η ευθύνη του μεταφορέα για την απώλεια ή φθορά αποσκευών καμπίνας δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τις 2 250 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη και ανά μεταφορά.

2. Η ευθύνη του μεταφορέα για την απώλεια ή φθορά οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων όλων των αποσκευών που μεταφέρονται εντός ή επί του οχήματος, δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τις 12 700 μονάδες υπολογισμού ανά όχημα και ανά μεταφορά.

3. Η ευθύνη του μεταφορέα για την απώλεια ή φθορά αποσκευών, πέραν εκείνων που αναφέρουν οι παράγραφοι 1 και 2, δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τις 3 375 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη και ανά μεταφορά.

4. Ο μεταφορέας και ο επιβάτης δύνανται να συμφωνήσουν ότι η ευθύνη του μεταφορέα υπόκειται σε απαλλαγή, το ύψος της οποίας δεν υπερβαίνει τις 330 μονάδες υπολογισμού για την περίπτωση φθοράς οχήματος και τις 149 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για την περίπτωση απώλειας ή φθοράς άλλων αποσκευών. Το ποσό αυτό αφαιρείται από το ποσό της απώλειας ή της φθοράς.

## Άρθρο 9

**Μονάδα υπολογισμού και μετατροπή**

1. Η μονάδα υπολογισμού κατά την παρούσα σύμβαση είναι τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, όπως ορίζονται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Τα ποσά που αναφέρουν το άρθρο 3 παράγραφος 1, το άρθρο 4α παράγραφος 1, το άρθρο 7 παράγραφος 1, και το άρθρο 8 μετατρέπονται στο εθνικό νόμισμα του κράτους, στη δικαιοδοσία του οποίου υπάγεται το δικάζον δικαστήριο, βάσει της αξίας του εν λόγω νομίσματος σε σχέση με τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα κατά την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης ή την ημερομηνία που συμφωνήθηκε από τους διαδίκους. Η σε σχέση με τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα αξία του εθνικού νομίσματος κράτους μέλους της σύμβασης, το οποίο είναι μέλος του διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο αποτίμησης που εφαρμόζει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο κατά την οικεία ημερομηνία για τις δικές του πράξεις και συναλλαγές. Η σε σχέση με τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα αξία του εθνικού νομίσματος κράτους μέλους της σύμβασης, το οποίο δεν είναι μέλος του διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται με τον τρόπο που καθορίζει αυτό το κράτος μέλος της σύμβασης.

2. Ωστόσο, ένα κράτος το οποίο δεν είναι μέλος του διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και του οποίου η νομοθεσία δεν επιτρέπει την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 1 δύναται, κατά τη στιγμή της κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης στην παρούσα σύμβαση ή σε οποιαδήποτε άλλη μεταγενέστερη χρονική στιγμή, να δηλώσει ότι η μονάδα υπολογισμού την οποία αναφέρει η παράγραφος 1 ισούται με δεκαπέντε χρυσά φράγκα. Το χρυσό φράγκα που αναφέρει η παρούσα παράγραφος αντιστοιχεί σε εξήντα πέντε και μισό χλιοστόγραμμα χρυσού καθαρότητας εννιακοσίων βαθμών. Η μετατροπή του χρυσού φράγκου σε εθνικό νόμισμα γίνεται σύμφωνα με τη νομοθεσία του οικείου κράτους.

3. Ο υπολογισμός στον οποίο αναφέρεται η τελευταία περίοδος της παραγράφου 1 και η μετατροπή στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 2 γίνονται με τέτοιο τρόπο ώστε, για τα ποσά του άρθρου 3 παράγραφος 1, του άρθρου 4α παράγραφος 1, του άρθρου 7 παράγραφος 1 και του άρθρου 8, να εκφράζεται σε εθνικό νόμισμα των κρατών μελών της σύμβασης, κατά το δυνατόν, η ίδια πραγματική αξία με εκείνη που θα προέκυπτε από την εφαρμογή των τριών πρώτων εδαφίων της παραγράφου 1. Τα κράτη γνωστοποιούν στον Γενικό Γραμματέα τον τρόπο υπολογισμού σύμφωνα με την παράγραφο 1 ή το αποτέλεσμα της μετατροπής σύμφωνα με την παράγραφο 2, ανάλογα με την περίπτωση, κατά την κατάθεση της πράξης κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης στην παρούσα σύμβαση και κάθε φορά που επέρχεται αλλαγή στον τρόπο υπολογισμού ή στο αποτέλεσμα της μετατροπής.

## Άρθρο 10

**Συμπληρωματικές διατάξεις για τα όρια ευθύνης**

1. Ο μεταφορέας και ο επιβάτης δύνανται να συμφωνήσουν ρητώς και εγγράφως υψηλότερα όρια ευθύνης από εκείνα που ορίζονται από τα άρθρα 7 και 8.
2. Οι τόκοι επί των αποζημιώσεων και τα δικαστικά έξοδα δεν περιλαμβάνονται στα όρια ευθύνης που καθορίζουν τα άρθρα 7 και 8.

## Άρθρο 11

**Υπεράσπιση και όρια για υπαλλήλους μεταφορέων**

Εφόσον ασκείται αγωγή κατά υπαλλήλου ή πράκτορα του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, σε σχέση με ζημία που καλύπτεται από την παρούσα σύμβαση, αυτός ο υπάλληλος ή ο πράκτορας, εάν αποδεικνύει ότι ενήργησε στο πλαίσιο των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί, δικαιούται να χρησιμοποιήσει τα ίδια μέσα υπεράσπισης και να επικαλεσθεί τα ίδια όρια ευθύνης τα οποία διαθέτει ο μεταφορέας ή το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση.

## Άρθρο 12

**Σώρευση απαιτήσεων**

1. 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 ή τις σωματικές βλάβες κάθε επιβάτη ή από την απώλεια ή φθορά αποσκευών του.
2. Όταν πρόκειται για μεταφορά που έχει εκτελεσθεί από πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, το άθροισμα των ποσών που πρέπει να καταβληθούν ως αποζημίωση από τον μεταφορέα και το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα και από τους υπαλλήλους και πράκτορες τους που ενεργούν στο πλαίσιο των καθηκόντων τους, δεν υπερβαίνει το ανώτατο ποσό που είναι δυνατόν να επιδικασθεί εις βάρος είτε του μεταφορέα είτε του προσώπου το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση, αλλά κανένα από τα προαναφερθέντα πρόσωπα δεν φέρει ευθύνη για ποσό μεγαλύτερο από το όριο που ισχύει ως προς αυτό το ίδιο.
3. Σε κάθε περίπτωση κατά την οποία υπάλληλος ή πράκτορας του μεταφορέα ή του προσώπου το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα έχει σύμφωνα με το άρθρο 11 της παρούσας σύμβασης το δικαίωμα να επικαλεσθεί τα όρια ευθύνης που καθορίζονται από τα άρθρα 7 και 8, το άθροισμα των ποσών που πρέπει να καταβληθούν ως αποζημίωση από τον μεταφορέα ή ενδεχομένως από το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα και από τον υπάλληλο ή πράκτορα δεν υπερβαίνει αυτά τα όρια.

## Άρθρο 13

**Απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης**

1. Ο μεταφορέας δεν έχει το δικαίωμα να επικαλεσθεί τα όρια ευθύνης που καθορίζονται από τα άρθρα 7, 8 και το άρθρο 10 παράγραφος 1, εάν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα που έγινε με πρόθεση να προξενηθεί η ζημία αυτή ή από αμέλεια εν επιγνώσει του ότι θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί η ζημία αυτή.
2. Ο υπάλληλος ή πράκτορας του μεταφορέα ή του προσώπου το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα δεν έχει το δικαίωμα να επικαλεσθεί τα όρια αυτά, εάν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη αυτού του υπαλλήλου ή πράκτορα, που έγινε με πρόθεση να προξενηθεί η ζημία αυτή ή από αμέλεια εν επιγνώσει του ότι θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί η ζημία αυτή.

## Άρθρο 14

**Βάση απαιτήσεων**

Καμία αγωγή αποζημίωσης για τον θάνατο ή τις σωματικές βλάβες επιβάτη ή για την απώλεια ή φθορά αποσκευών δεν εγείρεται κατά μεταφορέα ή πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα με άλλο τρόπο εκτός από αυτόν που προβλέπεται από την παρούσα σύμβαση.

## Άρθρο 15

**Ενημέρωση για την απώλεια ή τη ζημία αποσκευών**

1. Ο επιβάτης ενημερώνει εγγράφως τον μεταφορέα ή τον πράκτορά του:
  - a) σε περίπτωση εμφανούς φθοράς των αποσκευών:
    - i) για αποσκευές καμπίνας, πριν από την αποβίβαση του επιβάτη ή κατά το χρόνο της εν λόγω αποβίβασης,
    - ii) για όλες τις άλλες αποσκευές, πριν αυτές του παραδοθούν ή κατά το χρόνο που του παραδίδονται.

- β) σε περίπτωση μη εμφανούς φθοράς των αποσκευών ή απώλειας των αποσκευών, εντός δεκαπέντε ημερών από την ημερομηνία αποβίβασης ή επαναπαράδοσης ή από το χρόνο που θα έπρεπε να έχει γίνει η επαναπαράδοση αυτή.
2. Ο επιβάτης που δεν συμμορφώνεται με τη διαδικασία του παρόντος άρθρου θεωρείται ότι έχει παραλάβει άδικτες τις αποσκευές του, εκτός εάν αποδείξει το αντίθετο.
3. Η έγγραφη γνωστοποίηση δεν χρειάζεται να γίνει, εάν η κατάσταση των αποσκευών κατά το χρόνο παραλαβής τους ελέγχθηκε ή επιθεωρήθηκε από κοινού.

#### Άρθρο 16

##### Παραγραφή αγωγών

1. Κάθε αγωγή αποζημίωσης που απορρέει από θάνατο ή σωματική βλάβη επιβάτη ή από απώλεια ή φθορά αποσκευών, παραγράφεται μετά την πάροδο δύο ετών.
2. Ο χρόνος παραγραφής υπολογίζεται ως ακολούθως:
- α) σε περίπτωση σωματικής βλάβης, από την ημερομηνία αποβίβασης του επιβάτη·
- β) σε περίπτωση θανάτου που συνέβη κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, από την ημερομηνία κατά την οποία ο επιβάτης θα έπρεπε να έχει αποβιβάσθει και, σε περίπτωση σωματικής βλάβης που συνέβη κατά τη μεταφορά και είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο του επιβάτη μετά την αποβίβαση, από την ημερομηνία του θανάτου, υπό την προϋπόθεση ότι η περίοδος αυτή δεν υπερβαίνει τα τρία έτη από την ημερομηνία της αποβίβασης·
- γ) σε περίπτωση απώλειας ή φθοράς αποσκευών, από την ημερομηνία αποβίβασης ή από την ημερομηνία κατά την οποία θα έπρεπε να έχει γίνει η αποβίβαση, λαμβανομένης υπόψη της ημερομηνίας που είναι μεταγενέστερη.
3. Τα θέματα αναστολής και διακοπής του χρόνου παραγραφής διέπονται από το δικαιο του δικάζοντος δικαστηρίου, σε καμία όμως περίπτωση δεν επιτρέπεται άσκηση αγωγής βάσει της παρούσας σύμβασης μετά τη λήξη οποιουδήποτε από τα εξής χρονικά διαστήματα:
- α) διαστήματος πέντε ετών από την ημερομηνία αποβίβασης του επιβάτη ή από την ημερομηνία κατά την οποία θα έπρεπε να έχει λάβει χώρα η αποβίβαση, ανάλογα με το ποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη· ή, εάν προηγείται·
- β) διαστήματος τριών ετών από την ημερομηνία κατά την οποία ο ενάγων έλαβε γνώση ή όφειλε ευλόγως να έχει λάβει γνώση της σωματικής βλάβης, απώλειας ή φθοράς που προκλήθηκε από το συμβάν.
4. Παρά τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου, ο χρόνος παραγραφής είναι δυνατόν να παραταθεί με δήλωση του μεταφορέα ή κατόπιν συμφωνίας των διαδίκων μετά την επέλευση της γενεσιουργού αιτίας της αγωγής. Η δήλωση ή συμφωνία πρέπει να είναι έγγραφη.

#### Άρθρο 17

##### Δικαιοδοσία (\*)

#### Άρθρο 17α

##### Αναγνώριση και εκτέλεση (\*)

#### Άρθρο 18

##### Ακυρότητα συμβατικών όρων

Οποιοσδήποτε συμβατικός όρος συναφθείς προτού λάβει χώρα το συμβάν που προκάλεσε το θάνατο ή σωματική βλάβη επιβάτη ή την απώλεια ή ζημία των αποσκευών του, ο οποίος αποσκοπεί στην απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του έναντι του επιβάτη ή στον καθορισμό κατώτερου ορίου ευθύνης από το οριζόμενο στην παρούσα σύμβαση, εκτός από το προβλεπόμενο στο άρθρο 8 παράγραφος 4, και οποιοσδήποτε όρος ο οποίος αποσκοπεί στη μετάθεση του βάρους απόδειξης του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα ή έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του δικαιώματος επιλογής, όπως ορίζει το άρθρο 17 παράγραφος 1, είναι άκυρος, αλλά η ακυρότητα του όρου αυτού δεν επιφέρει ακυρότητα της σύμβασης μεταφοράς, η οποία εξακολουθεί να υπόκειται στις διατάξεις της παρούσας σύμβασης.

(\*) Δεν παρατίθεται.

## Άρθρο 20

**Ζημίες από πυρηνική ενέργεια**

Δεν υφίσταται ευθύνη σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση για ζημίες που προκλήθηκαν από συμβάν σχετικό με την πυρηνική ενέργεια:

- α) εάν ο φορέας εκμετάλλευσης πυρηνικής εγκατάστασης είναι υπεύθυνος για ζημία αυτού του είδους είτε σύμφωνα με τη σύμβαση των Παρισίων, της 29ης Ιουλίου 1960, περί ευθύνης τρίτων στο πεδίο της πυρηνικής ενέργειας, όπως τροποποιήθηκε με το πρόσθετο πρωτόκολλο της 28ης Ιανουαρίου 1964, είτε σύμφωνα με τη σύμβαση της Βιέννης, της 21ης Μαΐου 1963, για την αστική ευθύνη από πυρηνική ενέργεια· ή
- β) εάν ο φορέας εκμετάλλευσης πυρηνικής εγκατάστασης είναι υπεύθυνος για ζημία αυτού του είδους βάσει εθνικής νομοθεσίας που ρυθμίζει την ευθύνη για ζημία αυτού του είδους, υπό την προϋπόθεση ότι η νομοθεσία αυτή είναι από κάθε άποψη εξίσου ευνοϊκή για τα πρόσωπα τα οποία ενδέχεται να υποστούν ζημίες είτε με τη σύμβαση των Παρισίων είτε με τη σύμβαση της Βιέννης ή με οποιαδήποτε ισχύουσα τροποποίηση ή πρωτόκολλό τους.

## Άρθρο 21

**Εμπορική μεταφορά από δημόσιες αρχές**

Η παρούσα σύμβαση εφαρμόζεται και στις εμπορικές μεταφορές τις οποίες αναλαμβάνουν κράτη ή δημόσιες αρχές βάσει συμβάσεως μεταφοράς κατά την έννοια του άρθρου 1.

[Άρθρα 22 και 23 του πρωτοκόλλου του 2002 της σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους]

## Άρθρο 22

**Αναθεώρηση και τροποποίηση (\*)**

## Άρθρο 23

**Τροποποίηση των ορίων**

1. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 22, η ειδική διαδικασία του παρόντος άρθρου εφαρμόζεται μόνο για τροποποίηση των ορίων που προβλέπονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, το άρθρο 4α παράγραφος 1, το άρθρο 7 παράγραφος 1 και το άρθρο 8 της σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο.
2. Κατ' αίτηση τουλάχιστον του ημίσεως των συμβαλλομένων μερών του παρόντος πρωτοκόλλου και, εν πάση περιπτώσει, τουλάχιστον έξι εξ αυτών, κάθε πρόταση τροποποίησης των ορίων, συμπεριλαμβανομένων των ατελειών, που προβλέπονται από το άρθρο 3 παράγραφος 1, το άρθρο 4α παράγραφος 1, το άρθρο 7 παράγραφος 1 και το άρθρο 8 της σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο, διανέμεται από τον Γενικό Γραμματέα σε όλα τα μέλη του Οργανισμού και σε όλα τα κράτη μέλη της σύμβασης.
3. Κάθε τροποποίηση που έχει προταθεί και διανεμηθεί βάσει των ανωτέρω, υποβάλλεται στη νομική επιτροπή του Οργανισμού (στο εξής αποκαλούμενη «νομική επιτροπή») προς εξέταση, τουλάχιστον έξι μήνες μετά την ημερομηνία της διανομής.
4. Όλα τα κράτη μέλη της σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο, ανεξάρτητα από το εάν είναι μέλη του Οργανισμού, έχουν δικαίωμα συμμετοχής στις διαδικασίες της Νομικής Επιτροπής για την εξέταση και έγκριση των τροποποιήσεων.
5. Οι τροποποιήσεις εγκρίνονται με πλειοψηφία δύο τρίτων των κρατών μελών της σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο, που είναι παρόντα και ψηφίζουν στη διευρυμένη νομική επιτροπή, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 4, υπό την προϋπόθεση ότι κατά την ψηφοφορία είναι παρόντα τουλάχιστον τα μισά από τα κράτη μέλη της σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο.
6. Η νομική επιτροπή, όταν καλείται να αποφανθεί για πρόταση τροποποίησης των ορίων, λαμβάνει υπόψη της την κτηθείσα πείρα όσον αφορά τα σχετικά συμβάντα και, ιδιαίτερα, το ύψος της ζημίας που προέξεναν, τις μεταβολές της αξίας των νομισμάτων και τον αντίκτυπο της προτεινόμενης τροποποίησης στο κόστος ασφάλισης.

(\*) Δεν παρatiθεται.

7. α) Καμία τροποποίηση των ορίων βάσει του παρόντος άρθρου δεν είναι δυνατόν να εξετασθεί πριν παρέλθουν πέντε έτη από την ημερομηνία ανοίγματος του παρόντος πρωτοκόλλου για υπογραφή ούτε πριν παρέλθουν πέντε έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της προηγούμενης τροποποίησης βάσει του παρόντος άρθρου.
- β) Κανένα όριο δεν επιτρέπεται να αυξηθεί τόσο ώστε το ύψος του να υπερβαίνει το όριο που θεσπίζει η σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο, αυξημένο κατά έξι τοις εκατό ετησίως σε βάση ανατοκισμού από την ημερομηνία ανοίγματος του παρόντος πρωτοκόλλου προς υπογραφή.
- γ) Κανένα όριο δεν επιτρέπεται να αυξηθεί τόσο ώστε να υπερβαίνει το τριπλάσιο του ορίου που θεσπίζει η σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο.
8. Κάθε τροποποίηση η οποία εγκρίνεται σύμφωνα με την παράγραφο 5 κοινοποιείται από τον Οργανισμό σε όλα τα κράτη μέλη της σύμβασης. Η τροποποίηση θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή αφού παρέλθουν δεκαοκτώ μήνες από την ημερομηνία κοινοποίησης, εκτός εάν, εντός αυτού του διαστήματος, κράτη που αποτελούν το ένα τέταρτο τουλάχιστον των κρατών που ήταν κράτη μέλη της σύμβασης κατά το χρόνο της έγκρισης της τροποποίησης κοινοποιήσουν στον Γενικό Γραμματέα ότι δεν την αποδέχονται. Στην περίπτωση αυτή, η τροποποίηση απορρίπτεται και δεν παράγει αποτέλεσμα.
9. Μια τροποποίηση η οποία θεωρείται ότι έχει γίνει δεκτή σύμφωνα με την παράγραφο 8 τίθεται σε ισχύ δεκαοκτώ μήνες μετά την αποδοχή της.
10. Όλα τα κράτη μέλη της σύμβασης δεσμεύονται από την τροποποίηση, εκτός εάν καταγγείλουν το παρόν πρωτόκολλο σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 21, τουλάχιστον έξι μήνες προτού αρχίσει να ισχύει η τροποποίηση. Η καταγγελία αυτή παράγει αποτελέσματα όταν τεθεί σε ισχύ η τροποποίηση.
11. Εφόσον τροποποίηση έχει εγκριθεί, πλην όμως δεν έχει παρέλθει η προθεσμία των δεκαοκτώ μηνών για την αποδοχή της, κάθε κράτος το οποίο καθίσταται κράτος μέλος της σύμβασης κατά τη διάρκεια του διαστήματος αυτού δεσμεύεται από την τροποποίηση εφόσον αυτή τεθεί σε ισχύ. Το κράτος το οποίο καθίσταται κράτος μέλος της σύμβασης μετά το διάστημα αυτό δεσμεύεται από τροποποίηση η οποία έχει γίνει δεκτή σύμφωνα με την παράγραφο 8. Στις περιπτώσεις που αναφέρει η παρούσα παράγραφος, ένα κράτος δεσμεύεται από τροποποίηση όταν αυτή τεθεί σε ισχύ ή όταν το παρόν πρωτόκολλο αρχίσει να ισχύει για το εν λόγω κράτος, εφόσον η δεύτερη αυτή ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ

## ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ Ή ΑΛΛΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΝΑΤΟ ΚΑΙ ΤΗ ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΒΛΑΒΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.

Όνομασία του πλοίου	Διακριτικός αριθμός ή χαρακτήρες	Αριθμός αναγνώρισης IMO του πλοίου	Λιμένας νηολόγησης	Επωνυμία και πλήρης διεύθυνση της κύριας εγκατάστασης του μεταφορέα ο οποίος όντως εκτελεί τη μεταφορά

Με το παρόν πιστοποιείται ότι υπάρχει σε ισχύ σε σχέση με το πλοίο που φέρει την ανωτέρω ονομασία σύμβαση ασφάλισης ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια που ικανοποιεί τις διατάξεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, 2002.

Είδος ασφάλειας .....

Διάρκεια της ασφάλειας .....

Επωνυμία και διεύθυνση του(ων) ασφαλιστή(ών) και/ή του(ων) εγγυητή(ών)

Επωνυμία. ....

Διεύθυνση .....

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει έως .....

Εκδόθηκε ή επικυρώθηκε από τη κυβέρνηση .....

(Πλήρης ονομασία του κράτους)

Η

Το ακόλουθο κείμενο χρησιμοποιείται στην περίπτωση κατά την οποία ένα κράτος μέλος της σύμβασης κάνει χρήση του άρθρου 4α παράγραφος 3:

Το παρόν πιστοποιητικό εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της κυβέρνησης της (του) .....

(πλήρης ονομασία του κράτους) από .....(ονομασία του φορέα ή του οργανισμού)

(Τόπος)

(Ημερομηνία)

.....  
(Υπογραφή και ιδιότητα του υπαλλήλου που εκδίδει ή επικυρώνει το πιστοποιητικό)

Επεξηγηματικές σημειώσεις:

1. Η ονομασία του κράτους είναι δυνατόν να συνοδεύεται από παραπομπή στην αρμόδια δημόσια αρχή της χώρας όπου εκδίδεται το πιστοποιητικό.
2. Εάν το συνολικό ποσό της ασφάλειας προέρχεται από περισσότερες της μίας πηγές, πρέπει να αναγραφεί το ποσό καθεμιάς από αυτές.
3. Εάν η ασφάλεια παρέχεται με διαφορετικές μορφές, αυτές πρέπει να σημειώνονται.
4. Στο σημείο «Διάρκεια της ασφάλειας» πρέπει να αναγραφεί η ημερομηνία κατά την οποία αρχίζει να ισχύει η ασφάλεια.
5. Στο σημείο «διεύθυνση του ασφαλιστή ή των ασφαλιστών και/ή του εγγυητή ή των εγγυητών» πρέπει να αναγραφεί ο τόπος της κύριας εγκατάστασης του ασφαλιστή ή των ασφαλιστών και/ή του εγγυητή ή των εγγυητών. Εφόσον ενδείκνυται, πρέπει να αναγραφεί ο τόπος όπου έχει συναφθεί η ασφάλιση ή έχει συσταθεί η ασφάλεια.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Απόσπασμα από τις επιφυλάξεις του ΙΜΟ και τις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών που ενέκρινε η νομική επιτροπή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού στις 19 Οκτωβρίου 2006

ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΟΥ ΙΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ

Επιφύλαξη

1. Η σύμβαση των Αθηνών επικυρώνεται με την ακόλουθη επιφύλαξη ή με δήλωση με το ίδιο αποτέλεσμα:

«[1.1.] Επιφύλαξη σχετικά με την επικύρωση από την Κυβέρνηση ... της σύμβασης των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (εφεξής "η σύμβαση").

*Περιορισμός της ευθύνης των μεταφορέων, κ.λπ.*

[1.2.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να περιορίσει και αναλαμβάνει να περιορίσει την ευθύνη δυνάμει της παραγράφου 1 ή 2 του άρθρου 3 της σύμβασης, εάν υπάρχει, σε σχέση με το θάνατο ή τη σωματική βλάβη επιβάτη που προκλήθηκε από οποιονδήποτε από τους κινδύνους στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών στο μικρότερο από τα ακόλουθα ποσά:

— 250 000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους περίπτωση,

ή

— 340 εκατομμύρια μονάδες υπολογισμού συνολικά ανά πλοίο για κάθε επί μέρους περίπτωση.

[1.3.] Επιπλέον, η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να εφαρμόσει και αναλαμβάνει να εφαρμόζει τις παραγράφους 2.1.1 και 2.2.2 των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών αναλογικά σε ευθύνες αυτού του είδους.

[1.4.] Η ευθύνη του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα δυνάμει του άρθρου 4 της σύμβασης, η ευθύνη των υπαλλήλων και πρακτόρων του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα δυνάμει του άρθρου 11 της σύμβασης και το ανώτατο όριο του αθροίσματος των ποσών που πρέπει να καταβληθούν ως αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 12 της σύμβασης περιορίζονται με τον ίδιο τρόπο.

[1.5.] Η επιφύλαξη και η υποχρέωση στην παράγραφο 1.2 ισχύουν ανεξάρτητα από την ύπαρξη ευθύνης δυνάμει των παραγράφων 1 ή 2 του άρθρου 3 και παρά ο,τιδήποτε αντίθετο στα άρθρα 4 ή 7 της σύμβασης· όμως, η εν λόγω επιφύλαξη και υποχρέωση δεν επηρεάζουν τη λειτουργία των άρθρων 10 και 13.

*Υποχρεωτική ασφάλιση και περιορισμός της ευθύνης των ασφαλιστών*

[1.6.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να περιορίσει και αναλαμβάνει να περιορίσει την απαίτηση βάσει της παραγράφου 1 του άρθρου 4α να υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη ή άλλη χρηματοοικονομική ασφάλεια για τον θάνατο ή τη σωματική βλάβη επιβάτη που προκλήθηκε από οποιονδήποτε από τους κινδύνους στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών στο μικρότερο από τα εξής ποσά:

— 250 000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους περίπτωση,

ή

— 340 εκατομμύρια μονάδες υπολογισμού συνολικά ανά πλοίο για κάθε επί μέρους περίπτωση.

[1.7.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να περιορίσει και αναλαμβάνει να περιορίσει την ευθύνη του ασφαλιστή ή άλλου προσώπου που παρέχει χρηματοοικονομική ασφάλεια βάσει της παραγράφου 10 του άρθρου 4α για το θάνατο ή τη σωματική βλάβη επιβάτη που προκλήθηκε από οποιονδήποτε από τους κινδύνους στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών, στο μέγιστο ανώτατο όριο του ποσού της ασφάλισης ή άλλης χρηματοοικονομικής ασφάλειας την οποία υποχρεούται να διαθέτει ο μεταφορέας βάσει της παραγράφου 1.6 της παρούσας επιφύλαξης.

[1.8.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται επίσης του δικαιώματος να εφαρμόσει και αναλαμβάνει να εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών περιλαμβανομένων των ρητρών στις οποίες αναφέρονται οι παράγραφοι 2.1 και 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών σε κάθε υποχρεωτική ασφάλιση δυνάμει της σύμβασης.

[1.9.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να εξαιρέσει και αναλαμβάνει να εξαιρέσει τον πάροχο ασφάλισης ή άλλης χρηματοοικονομικής ασφάλειας βάσει του άρθρου 4α παράγραφος 1, από κάθε ευθύνη την οποία δεν έχει αναλάβει.

#### Πιστοποίηση

[1.10.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να εκδίδει και αναλαμβάνει να εκδίδει πιστοποιητικά ασφάλισης βάσει της παραγράφου 2 του άρθρου 4α της σύμβασης, ώστε:

- να αντικατοπτρίζονται οι περιορισμοί της ευθύνης και οι απαιτήσεις ασφαλιστικής κάλυψης κατά τις παραγράφους 1.2, 1.6, 1.7 και 1.9 και
- να περιλαμβάνονται τυχόν άλλοι περιορισμοί, απαιτήσεις και εξαιρέσεις που πιστεύει ότι απαιτούν οι συνθήκες της ασφαλιστικής αγοράς κατά το χρόνο έκδοσης του πιστοποιητικού.

[1.11.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να δέχεται και αναλαμβάνει να δέχεται πιστοποιητικά ασφάλισης που έχουν εκδοθεί από άλλα κράτη μέλη της σύμβασης σύμφωνα με παρόμοια επιφύλαξη.

[1.12.] Όλοι αυτοί οι περιορισμοί, απαιτήσεις και εξαιρέσεις θα αντικατοπτρίζονται σαφώς στο πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί ή πιστοποιηθεί βάσει του άρθρου 4α, παράγραφος 2, της σύμβασης.

#### Σχέση μεταξύ της παρούσας επιφύλαξης και των κατευθυντήριων γραμμών του IMO για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών

[1.13.] Τα δικαιώματα που προκύπτουν από την παρούσα επιφύλαξη θα ασκούνται λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών ή κάθε τροποποίησή τους, με σκοπό τη διασφάλιση ενιαίας εφαρμογής. Εάν η νομική επιτροπή του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού εγκρίνει πρόταση τροποποίησης των κατευθυντήριων γραμμών του IMO για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών, περιλαμβανομένων των ορίων, οι τροποποιήσεις αυτές θα ισχύουν από την ημερομηνία που θα καθορίζει η νομική επιτροπή. Δεν θίγονται οι κανόνες του διεθνούς δικαίου όσον αφορά το δικαίωμα ενός κράτους να αποσύρει ή να τροποποιεί την επιφύλαξή του.»

#### Κατευθυντήριες γραμμές

2. Με δεδομένη την τρέχουσα κατάσταση της ασφαλιστικής αγοράς, τα κράτη μέλη της σύμβασης θα πρέπει να εκδίδουν πιστοποιητικά ασφάλισης με βάση την αρχή ότι ένας ασφαλιστής καλύπτει κινδύνους κατά πολέμου και άλλος ασφαλιστής καλύπτει τους λοιπούς κινδύνους. Κάθε ασφαλιστής είναι υπεύθυνος μόνο για το μέρος της δικής του ασφάλειας. Εφαρμόζονται οι εξής κανόνες (οι ρήτρες στις οποίες παραπέμπουν παρατίθενται στο προσάρτημα Α),

2.1. Αμφότερες οι ασφαλίσεις —κατά πολέμου και κατά λοιπών κινδύνων— μπορούν να υπόκεινται στις ακόλουθες ρήτρες,

2.1.1. Ρήτρα εξαίρεσης από ραδιενεργό μόλυνση, χημικά, βιολογικά, βιοχημικά και ηλεκτρομαγνητικά όπλα (ρήτρα αριθ. 370),

2.1.2. Ρήτρα εξαίρεσης από επίθεση στον κυβερνοχώρο (ρήτρα αριθ. 380),

2.1.3. Μέσα υπεράσπισης και περιορισμοί των προσώπων που παρέχουν υποχρεωτική χρηματοοικονομική ασφάλεια δυνάμει της Συμβάσεως, όπως τροποποιείται με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, ιδίως το όριο των 250 000 μονάδων υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους περίπτωση,

2.1.4. Επιφύλαξη ότι η ασφάλιση μπορεί να καλύπτει μόνον υποχρεώσεις που υπόκεινται στη σύμβαση, όπως τροποποιείται με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, και

2.1.5. Επιφύλαξη ότι τυχόν ρυθμιζόμενα δυνάμει της συμβάσεως ποσά χρησιμοποιούνται για τη μείωση του ποσού για το οποίο υπέχει ευθύνη ο μεταφορέας ή/και ο ασφαλιστής του δυνάμει του άρθρου 4α της συμβάσεως, ακόμη και εάν δεν εξοφλούνται ή απαιτούνται από τους οικείους ασφαλιστές κατά πολέμου ή κατά λοιπών κινδύνων.

2.2. Η ασφάλεια κατά πολέμου καλύπτει ευθύνη, εφόσον υπάρχει, για την απώλεια λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη εξαιτίας:

- πολέμου, εμφυλίου πολέμου, επανάστασης, εξέγερσης, στάσης ή εμφύλιας σύγκρουσης ή οποιασδήποτε εχθρικής πράξης προερχόμενης από ή στρεφόμενης κατά εμπόλεμης δύναμης,
- αρχιλωσίας, αρπαγής, σύλληψης, κράτησης ή φυλάκισης και των συνεπειών τους ή οποιασδήποτε απόπειρας τέτοιων ενεργειών,
- εγκαταλελειμμένων ναρκών, τορπιλών, βομβών ή άλλων εγκαταλελειμμένων οπλικών συστημάτων,
- τρομοκρατικών ενεργειών ή ενεργειών οιασδήποτε προσώπου ενεργούντος δολίως ή κινουμένου από πολιτικά κίνητρα και οιασδήποτε ενέργειας που αναλαμβάνεται για την πρόληψη ή την αντιμετώπιση κινδύνων αυτού του είδους,
- κατάσχεσης και απαλλοτρίωσης,

και μπορεί να υπόκειται στις ακόλουθες εξαιρέσεις, περιορισμούς και απαιτήσεις:

2.2.1. Ρήτρα αυτόματου τερματισμού και εξαίρεσης λόγω πολέμου

2.2.2. Εάν οι απαιτήσεις μεμονωμένων επιβατών υπερβαίνουν συνολικά το ποσό των 340 εκατομμυρίων μονάδων υπολογισμού ανά πλοίο για κάθε επί μέρους περίπτωση, ο μεταφορέας δικαιούται να επικαλεσθεί περιορισμό της ευθύνης του στο ποσό των 340 εκατομμυρίων μονάδων υπολογισμού, υπό τον όρο πάντοτε ότι:

- το ποσό αυτό καταμερίζεται μεταξύ των εναγόντων κατ' αναλογία των τεκμηριωμένων απαιτήσεών τους,
- ο καταμερισμός αυτού του ποσού μπορεί να γίνει άπαξ ή τμηματικά στους γνωστοποιημένους ενάγοντες κατά το χρόνο της διανομής και
- ο καταμερισμός αυτού του ποσού μπορεί να πραγματοποιηθεί από τον ασφαλιστή ή από το δικαστήριο ή από οποιαδήποτε άλλη αρμόδια αρχή της οποίας επιλαμβάνεται ο ασφαλιστής σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της σύμβασης στο οποίο υπάρχουν δικαστικές διαδικασίες για απαιτήσεις οι οποίες τεκμαίρεται ότι καλύπτονται από την ασφάλεια.

2.2.3. Ρήτρα γνωστοποίησης 30 ημερών σε περιπτώσεις που δεν υπάγονται στην 2.2.1.

2.3. Η ασφαλιστική κάλυψη κατά λοιπών κινδύνων πλην πολέμου θα πρέπει να καλύπτει όλους τους κινδύνους που αποτελούν αντικείμενο υποχρεωτικής ασφάλισης, εκτός των κινδύνων που παρατίθενται στην 2.2 και ανεξαρτήτως του εάν υπόκεινται σε εξαιρέσεις, περιορισμούς ή απαιτήσεις στις κατευθυντήριες γραμμές 2.1 και 2.2.

3. Στο προσάρτημα Β περιλαμβάνεται σύνολο υποδειγμάτων ασφαλιστικών επιχειρήσεων (Γαλάζιες Κάρτες) και πιστοποιητικού ασφάλισης, στο σύνολο των οποίων αντικατοπτρίζονται οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.

## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α

## Ρήτρες κατά τις κατευθυντήριες γραμμές 2.1.1, 2.1.2 και 2.2.1

**Ρήτρα Εξαιρέσης από Ραδιενεργό Μόλυνση, Χημικά, Βιολογικά, Βιοχημικά και Ηλεκτρομαγνητικά όπλα** (ρήτρα αριθ. 370, 10/11/2003)

**Η ρήτρα αυτή υπερτερεί και προέχει οποιωνδήποτε στοιχείων τα οποία περιέχονται στην παρούσα ασφάλιση και δεν συνάδουν προς αυτήν**

1. Η παρούσα ασφάλιση δεν καλύπτει σε καμία περίπτωση απώλεια, ζημία, ευθύνη ή δαπάνη η οποία οφείλεται άμεσα ή έμμεσα ή στην οποία έχει συντελέσει ή η οποία απορρέει από:
  - 1.1. ιοντίζουσες ακτινοβολίες ή μόλυνση από ραδιενέργεια προερχόμενη από πυρηνικά καύσιμα ή από πυρηνικά απόβλητα ή από την καύση πυρηνικών καυσίμων,
  - 1.2. τα ραδιενεργά, τοξικά, εκρηκτικά ή άλλα επικίνδυνα ή μολυσματικά χαρακτηριστικά πυρηνικών εγκαταστάσεων, αντιδραστήρων ή άλλων πυρηνικών συστημάτων ή πυρηνικών συστατικών τους,
  - 1.3. όπλα ή συσκευές που χρησιμοποιούν ατομική ή πυρηνική σχάση ή/και σύντηξη ή άλλη παρεμφερή αντίδραση ή ραδιενεργή ισχύ ή ύλη,
  - 1.4. τα ραδιενεργά, τοξικά, εκρηκτικά ή άλλα επικίνδυνα ή μολυσματικά χαρακτηριστικά πυρηνικών υλών. Η εξαιρέση αυτού του εδαφίου δεν εκτείνεται στα ραδιενεργά ισότοπα, πέραν των πυρηνικών καυσίμων, εφόσον τα ισότοπα αυτά προετοιμάζονται, μεταφέρονται, αποθηκεύονται ή χρησιμοποιούνται για εμπορικούς, γεωργικούς, ιατρικούς, επιστημονικούς ή άλλους συναφείς σκοπούς,
  - 1.5. χημικά, βιολογικά, βιοχημικά ή ηλεκτρομαγνητικά όπλα.

**Ρήτρα Εξαιρέσης από Επίθεση στον Κυβερνοχώρο** (ρήτρα αριθ. 380, 10/11/2003)

1. Με την επιφύλαξη της ρήτρας 10.2 που ακολουθεί, η παρούσα ασφάλιση δεν καλύπτει σε καμία περίπτωση απώλεια, ζημία, ευθύνη ή δαπάνη η οποία οφείλεται άμεσα ή έμμεσα ή στην οποία έχει συντελέσει ή η οποία απορρέει από τη χρήση ή τη λειτουργία, με σκοπό την πρόκληση βλάβης, υπολογιστών, συστημάτων υπολογιστών, λογισμικού υπολογιστών, κακόβουλων κωδικών, ιών υπολογιστών ή από επεξεργασία ή από οιοδήποτε άλλο ηλεκτρονικό σύστημα.
2. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η παρούσα ρήτρα εγκρίνεται σε ασφαλιστήρια συμβόλαια που καλύπτουν τα ενδεχόμενα πολέμου, εμφυλίου πολέμου, επανάστασης, εξέγερσης, στάσης ή εμφύλιας σύγκρουσης ή οποιασδήποτε εχθρικής πράξης προερχόμενης από ή στρεφόμενης κατά εμπόλεμη δύναμη ή τρομοκρατίας ή προσώπων κινούμενων από πολιτικά κίνητρα, η ρήτρα 10.1 δεν χρησιμοποιείται για την εξαιρέση ζημιών (οι οποίες διαφορετικά θα εκάλυπτοντο) προερχομένων από τη χρήση υπολογιστών, συστημάτων υπολογιστών, λογισμικού υπολογιστών ή άλλων ηλεκτρονικών συστημάτων για συστήματα εκτόξευσης και/ή κατεύθυνσης και/ή μηχανισμούς πυροδότησης όπλων ή πυραύλων.

**Αυτόματος Τερματισμός και Εξαιρέση Λόγω πολέμου**

1.1. Αυτόματος τερματισμός κάλυψης

Ανεξαρτήτως του ένα έχει δοθεί κοινοποίηση ακύρωσης, η κατωτέρω κάλυψη ΤΕΡΜΑΤΙΖΕΤΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΩΣ

1.1.1. εφόσον ξεσπάσει πόλεμος (με ή χωρίς κήρυξη πολέμου) μεταξύ οιοδήποτε των εξής κρατών: Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Γαλλία, Ρωσική Ομοσπονδία, Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας,

1.1.2. όσον αφορά οιοδήποτε πλοίο, για το οποίο χορηγείται κάλυψη κατωτέρω, εφόσον αυτό επιταχθεί είτε κατά κυριότητα είτε για χρήση.

1.2 Πόλεμος των Πέντε Δυνάμεων

Η ασφάλιση αυτή εξαιρεί:

1.2.1. απώλεια, ζημία, ευθύνη ή δαπάνη η οποία απορρέει από πόλεμο (με ή χωρίς κήρυξη πολέμου) μεταξύ οιοδήποτε των εξής κρατών: Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Γαλλία, Ρωσική Ομοσπονδία, Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας,

1.2.2. επίταξη είτε κατά κυριότητα είτε για χρήση.

## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β

## I. Υποδείγματα ασφαλιστικών επιχειρήσεων (Γαλάζιες Κάρτες) κατά την κατευθυντήρια γραμμή 3

*Γαλάζια Κάρτα που εκδίδει ασφαλιστής κινδύνων κατά πολέμου*

**Πιστοποιητικό το οποίο παρέχεται ως αποδεικτικό ασφάλισης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.**

Όνομα πλοίου:

Αριθμός αναγνώρισης IMO του πλοίου:

Λιμένας νηολόγησης:

Όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη:

Πιστοποιείται διά του παρόντος ότι το ανωτέρω πλοίο, το οποίο τελεί υπό την κυριότητα του ανωτέρω πλοιοκτήτη, διαθέτει σε ισχύ ασφαλιστήριο συμβόλαιο το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, με την επιφύλαξη όλων των εξαιρέσεων και των περιορισμών που επιτρέπονται για την υποχρεωτική ασφάλιση κατά πολέμου δυνάμει της συμβάσεως και των εκτελεστικών κατευθυντήριων γραμμών που ενέκρινε η νομική επιτροπή του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού τον Οκτώβριο του 2006, ιδίως δε των ακόλουθων ρητρών: [Στο σημείο αυτό μπορεί να προστεθεί, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, το κείμενο της σύμβασης και των κατευθυντήριων γραμμών].

Περίοδος ασφάλισης από: 20 Φεβρουαρίου 2007

έως: 20 Φεβρουαρίου 2008

Με την επιφύλαξη πάντοτε του γεγονότος ότι ο ασφαλιστής μπορεί να ακυρώσει το παρόν πιστοποιητικό με έγγραφη κοινοποίηση 30 ημέρες πριν στην ανωτέρω Αρχή, όπου θα αναφέρεται ότι η ευθύνη του κατωτέρω ασφαλιστή παύει να υφίσταται από την ημερομηνία λήξεως της εν λόγω προθεσμίας κοινοποίησης, αλλά μόνον όσον αφορά συμβάντα τα οποία έλαβαν χώρα μετά την πάροδο της.

Ημερομηνία:

Το παρόν πιστοποιητικό εκδόθηκε από

War Risks, Inc

[Διεύθυνση]

.....

Πράκτορας μόνο της War Risks, Inc.

Υπογραφή του ασφαλιστή

*Γαλάζια Κάρτα που εκδίδει ασφαλιστής κατά λοιπών κινδύνων, εκτός πολέμου*

**Πιστοποιητικό το οποίο παρέχεται ως αποδεικτικό ασφάλισης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.**

Όνομα πλοίου:

Αριθμός αναγνώρισης IMO του πλοίου:

Λιμένας νηολόγησης:

Όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη:

Πιστοποιείται διά του παρόντος ότι το ανωτέρω πλοίο, το οποίο τελεί υπό την κυριότητα του ανωτέρω πλοιοκτήτη, διαθέτει σε ισχύ ασφαλιστήριο συμβόλαιο το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, με την επιφύλαξη όλων των εξαιρέσεων και των περιορισμών που επιτρέπονται για τους ασφαλιστές κατά λοιπών κινδύνων (ενν. εκτός πολέμου) δυνάμει της Συμβάσεως και των εκτελεστικών κατευθυντήριων γραμμών που ενέκρινε η νομική επιτροπή του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού τον Οκτώβριο του 2006, ιδίως δε των εξής ρητρών: [Στο σημείο αυτό μπορεί να προστεθεί, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, το κείμενο της σύμβασης και των κατευθυντήριων γραμμών].

Περίοδος ασφάλισης από: 20 Φεβρουαρίου 2007

έως: 20 Φεβρουαρίου 2008

Με την επιφύλαξη πάντοτε του γεγονότος ότι ο ασφαλιστής μπορεί να ακυρώσει το παρόν πιστοποιητικό με έγγραφη κοινοποίηση τρεις μήνες πριν στην ανωτέρω Αρχή, όπου θα αναφέρεται ότι η ευθύνη του κατωτέρω ασφαλιστή παύει να υφίσταται από την ημερομηνία λήξεως της εν λόγω προθεσμίας κοινοποίησης, αλλά μόνον όσον αφορά συμβάντα τα οποία έλαβαν χώρα μετά την πάροδό της.

Ημερομηνία:

Το παρόν πιστοποιητικό εκδόθηκε από

PANDI P&I

[Διεύθυνση]

.....

Πράκτορας μόνο της PANDI P&I

Υπογραφή του ασφαλιστή

## II. Υπόδειγμα πιστοποιητικού ασφάλισης κατά την κατευθυντήρια γραμμή 3

### ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ Ή ΑΛΛΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΝΑΤΟ ΚΑΙ ΤΗ ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΒΛΑΒΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4α της **σύμβασης** των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους

Όνομασία του πλοίου	Διακριτικός αριθμός ή χαρακτήρες	Αριθμός αναγνώρισης IMO του πλοίου	Λιμένας νηολόγησης	Επωνυμία και πλήρης διεύθυνση της κύριας εγκατάστασης του μεταφορέα ο οποίος όντως εκτελεί τη μεταφορά

Πιστοποιείται διά του παρόντος ότι υπάρχει σε ισχύ, σε σχέση με το πλοίο που φέρει την ανωτέρω ονομασία, σύμβαση ασφάλισης ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια που ικανοποιεί τις διατάξεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, 2002.

Είδος ασφάλειας .....

Διάρκεια της ασφάλειας .....

Επωνυμία και διεύθυνση του(ων) ασφαλιστή(ών) και/ή του(ων) εγγυητή(ών)

Η ασφαλιστική κάλυψη που πιστοποιείται διά του παρόντος διαχωρίζεται σε ένα μέρος ασφάλειας κατά πόλεμου και ένα μέρος ασφάλειας λοιπών κινδύνων, σύμφωνα με τις εκτελεστικές κατευθυντήριες γραμμές που ενέκρινε η νομική επιτροπή του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού τον Οκτώβριο του 2006. Έκαστο των μερών αυτών της ασφαλιστικής κάλυψης υπόκειται σε όλες τις εξαιρέσεις και τους περιορισμούς που επιτρέπονται δυνάμει της Σύμβασης και των εκτελεστικών κατευθυντήριων γραμμών. Οι ασφαλιστές δεν ευθύνονται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον. Οι ασφαλιστές είναι:

Για τους κινδύνους πολέμου: War Risks, Inc., [διεύθυνση]

Για τους λοιπούς κινδύνους (εννοείται εκτός πολέμου): Pandi P&I, [διεύθυνση]

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει έως .....

Εκδόθηκε ή επικυρώθηκε από τη κυβέρνηση .....

(Πλήρης ονομασία του κράτους)

Ή

Το ακόλουθο κείμενο χρησιμοποιείται στην περίπτωση κατά την οποία κράτος μέλος της σύμβασης κάνει χρήση του άρθρου 4α παράγραφος 3:

Το παρόν πιστοποιητικό εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της κυβέρνησης ..... (Πλήρης ονομασία του κράτους) από ..... (ονομασία του φορέα ή του οργανισμού)

..... , .....  
(Τόπος) (Ημερομηνία)

.....  
(Υπογραφή και ιδιότητα του υπαλλήλου που εκδίδει ή επικυρώνει το πιστοποιητικό)

Επεξηγηματικές σημειώσεις:

1. Η ονομασία του κράτους είναι δυνατόν να συνοδεύεται από παραπομπή στην αρμόδια δημόσια αρχή της χώρας όπου εκδίδεται το πιστοποιητικό.
2. Εάν το συνολικό ποσό της ασφάλειας προέρχεται από περισσότερες της μίας πηγές, πρέπει να αναγραφεί το ποσό καθεμιάς από αυτές.
3. Εάν η ασφάλεια παρέχεται με διαφορετικές μορφές, αυτές πρέπει να αναφερθούν.
4. Στο σημείο «Διάρκεια της ασφάλειας» πρέπει να αναγραφεί η ημερομηνία κατά την οποία αρχίζει να ισχύει η ασφάλεια.
5. Στο σημείο «διεύθυνση του ασφαλιστή ή των ασφαλιστών και/ή του εγγυητή ή των εγγυητών» πρέπει να αναγραφεί ο τόπος της κύριας εγκατάστασης του ασφαλιστή ή των ασφαλιστών και/ή του εγγυητή ή των εγγυητών. Εφόσον ενδείκνυται, πρέπει να αναγραφεί ο τόπος όπου έχει συναφθεί η ασφάλιση ή έχει συσταθεί η ασφάλεια.

\_\_\_\_\_