

Ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως του Ναϊρόμπι για την Ανέγκυση Ναυαγίων και περί Συναφών Θεμάτων (Κυρωτικός) Νόμος του 2015 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.

Αριθμός 12(ΙΙΙ) του 2015

ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΚΥΡΩΝΕΙ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΝΑΪΡΟΜΠΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ  
ΚΑΙ ΠΟΥ ΠΡΟΝΟΕΙ ΓΙΑ ΣΥΝΑΦΗ ΘΕΜΑΤΑ

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός τίτλος. 1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως του Ναϊρόμπι για την Ανέγκυση Ναυαγίων και περί Συναφών Θεμάτων (Κυρωτικός) Νόμος του 2015.

Ερμηνεία. 2.-(1) Στον παρόντα Νόμο, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια-

64(Ι) του 2004 «αποκλειστική οικονομική ζώνη της Δημοκρατίας» σημαίνει τη θαλάσσια ζώνη της Δημοκρατίας, η οποία καθορίζεται δυνάμει των περί της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης και Υφαλοκρηπίδας Νόμων του 2004 και του 2014, όπως αυτοί εκάστοτε τροποποιούνται ή αντικαθίστανται·

«Δημοκρατία» σημαίνει την Κυπριακή Δημοκρατία·

«Διευθυντής» σημαίνει το Διευθυντή του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων και περιλαμβάνει τον εκτελούντα χρέη Διευθυντή και τον αντικαταστάτη του·

45 του 1963 «κυπριακό πλοίο» σημαίνει πλοίο που είναι εγγεγραμμένο στο Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων και φέρει τη σημαία της Δημοκρατίας, δυνάμει των διατάξεων των περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμων του 1963 μέχρι 2005, όπως αυτοί εκάστοτε τροποποιούνται ή αντικαθίστανται·  
32 του 1965  
82 του 1968  
62 του 1973  
102 του 1973  
42 του 1979  
25 του 1980  
14 του 1982  
57 του 1986  
64 του 1987  
28(Ι) του 1995  
37(Ι) του 1996  
138(Ι) του 2003  
169(Ι) του 2004  
108(Ι) του 2005.

«Ο έχων την εκμετάλλευση πλοίου» σημαίνει τον πλοιοκτήτη ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, όπως το διαχειριστή ή το ναυλωτή γυμνού πλοίου (bareboat charterer), ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη, έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα παρεπόμενα καθήκοντα, τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον παρόντα Νόμο, και περιλαμβάνει νομικό πρόσωπο·

«πλοίαρχος» σημαίνει πρόσωπο που έχει τη διακυβέρνηση πλοίου·

«πλοιοκτήτης» σημαίνει φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει την κυριότητα του πλοίου και είναι ο εγγεγραμμένος πλοιοκτήτης στο Νηολόγιο του κράτους της σημαίας του πλοίου και περιλαμβάνει και τον έχοντα την εκμετάλλευση πλοίου·

«Σύμβαση» σημαίνει τη Διεθνή Σύμβαση του Ναϊρόμπι για την Ανέγκυση Ναυαγίων, η οποία υπογράφηκε στο Ναϊρόμπι τη 18<sup>η</sup> Μαΐου 2007 και στην οποία εγκρίθηκε η προσχώρηση με την Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου με αρ. 77.750 και ημερ. 29 Οκτωβρίου 2014·

45 του 1964 «χωρική θάλασσα» σημαίνει τη θαλάσσια ζώνη, η οποία ορίζεται στο άρθρο 2 των περί της Χωρικής Θάλασσας Νόμων του 1964 και του 2014, όπως αυτοί εκάστοτε τροποποιούνται ή αντικαθίστανται·  
95(Ι) του 2014.

«Υπουργός» σημαίνει τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων και περιλαμβάνει οποιοδήποτε άλλο γενικά ή ειδικά εξουσιοδοτημένο από τον Υπουργό πρόσωπο.

(2) Ορισμοί οι οποίοι δεν έχουν διαφορετικά ερμηνευθεί στο παρόν άρθρο έχουν την έννοια που αποδίδεται σε αυτούς από τη Σύμβαση και σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ του παρόντος Νόμου

και της Σύμβασης υπερισχύει η ερμηνεία της Σύμβασης.

Κύρωση της Σύμβασης. Πίνακας. Μέρος I, Μέρος II.

3. Με τον παρόντα Νόμο κυρώνεται η Σύμβαση, το πρωτότυπο κείμενο της οποίας εκτίθεται στην αγγλική γλώσσα στο Μέρος I του Πίνακα και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα, στο Μέρος II του Πίνακα:

Νοείται ότι, σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ του κειμένου του Μέρους I και του κειμένου του Μέρους II του Πίνακα, υπερισχύει το κείμενο που εκτίθεται στο Μέρος I αυτού.

Αρμόδια αρχή για την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης.

4. Αρμόδια αρχή για την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης, του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών είναι ο Υπουργός.

Πεδίο εφαρμογής.

5. Οι διατάξεις της Σύμβασης, του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών εφαρμόζονται-

- (α) Στα ναυάγια που βρίσκονται εντός της χωρικής θάλασσας και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης της Δημοκρατίας·
- (β) στα κυπριακά πλοία που συνιστούν ναυάγια και βρίσκονται εντός της επικράτειας συμβαλλομένου μέρους στη Σύμβαση·
- (γ) στα κυπριακά πλοία·
- (δ) στα αλλοδαπά πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της Δημοκρατίας ή βρίσκονται εντός της χωρικής θάλασσας της Δημοκρατίας, ανεξάρτητα αν τα κράτη, τη σημαία των οποίων φέρουν, είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση.

Υποχρέωση γνωστοποίησης ναυαγίου.

6.-(1) Ο πλοίαρχος και ο πλοιοκτήτης κυπριακού πλοίου, που έχει εμπλακεί σε ναυτικό ατύχημα συνεπεία του οποίου έχει προκύψει ναυάγιο, έχουν την υποχρέωση να πληροφορούν σχετικά, χωρίς καθυστέρηση, τις αρμόδιες αρχές του Κράτους στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται το ναυάγιο.

(2) Ο πλοίαρχος και ο πλοιοκτήτης του πλοίου, ανεξαρτήτως σημαίας, το οποίο έχει εμπλακεί σε ναυτικό ατύχημα στη χωρική θάλασσα ή στην αποκλειστική οικονομική ζώνη της Δημοκρατίας, συνεπεία του οποίου έχει προκύψει ναυάγιο, έχουν την υποχρέωση να πληροφορούν σχετικά, την αρμόδια αρχή χωρίς καθυστέρηση.

(3) Η κατά το εδάφιο (1) και (2) υποχρέωση παροχής πληροφόρησης περιλαμβάνει τουλάχιστον τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο (2) του άρθρου 5 της Σύμβασης.

Καθορισμός, εξακρίβωση τοποθεσίας και σήμανση ναυαγίων που αποτελούν κίνδυνο.

7.-(1) Όταν η αρμόδια αρχή καθορίσει, σύμφωνα με το άρθρο 6 της Σύμβασης, ότι ναυάγιο που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Νόμου αποτελεί κίνδυνο, τότε λαμβάνει όλα τα απαιτούμενα μέτρα, σε συνεργασία με άλλες αρχές της Δημοκρατίας, για την εξακρίβωση της ακριβούς τοποθεσίας του ναυαγίου· τα έξοδα εξακρίβωσης της ακριβούς τοποθεσίας ναυαγίου βαρύνουν τον πλοιοκτήτη, σύμφωνα με το άρθρο 10 της Σύμβασης, εκτός εάν ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι το ναυτικό ατύχημα που προκάλεσε το ναυάγιο εμπίπτει στις εξαιρέσεις της παραγράφου (1) του άρθρου 10 της Σύμβασης ή εκτός εάν τυγχάνει εφαρμογής η παράγραφος (1) του άρθρου 11 της Σύμβασης.

(2) Η αρμόδια αρχή μεριμνά, σε συνεργασία με άλλες αρχές της Δημοκρατίας, για τη λήψη κάθε εύλογου μέτρου για σήμανση ναυαγίου που αποτελεί κίνδυνο, σύμφωνα με το άρθρο 8 της Σύμβασης· τα έξοδα σήμανσης ναυαγίου βαρύνουν τον πλοιοκτήτη, σύμφωνα με το άρθρο 10 της Σύμβασης, εκτός εάν ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι το ναυτικό ατύχημα που προκάλεσε το ναυάγιο εμπίπτει στις εξαιρέσεις της παραγράφου (1) του άρθρου 10 της Σύμβασης ή εκτός εάν τυγχάνει εφαρμογής η παράγραφος (1) του άρθρου 11 της Σύμβασης.

(3) Ανεξαρτήτως εάν ένα ναυάγιο αποτελεί κίνδυνο ή όχι, η αρμόδια αρχή μεριμνά για την ενημέρωση των ναυτιλλομένων αναφορικά με τη φύση και την τοποθεσία ναυαγίου.

Υποχρεώσεις και εξουσίες αρμόδιας αρχής κατά την ανέλκυση ναυαγίων.

**8.** Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή καθορίσει, σύμφωνα με το άρθρο 6 της Σύμβασης και το άρθρο 7 του παρόντος Νόμου, ότι ναυάγιο, που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Νόμου, αποτελεί κίνδυνο, τότε-

- (α) Ενημερώνει το κράτος της σημαίας του πλοίου που συνιστά ναυάγιο και τον πλοιοκτήτη·
- (β) διαβουλεύεται με το κράτος της σημαίας του πλοίου που συνιστά ναυάγιο και άλλα κράτη που ενδεχομένως να επηρεάζονται από το ναυάγιο αναφορικά με μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε σχέση με αυτό·
- (γ) λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα και προβαίνει στις ενδεδειγμένες ενέργειες, σύμφωνα με την παράγραφο (6) του άρθρου 9 της Σύμβασης, θέτοντας εύλογο χρονοδιάγραμμα για την ανέλκυση του ναυαγίου ανάλογα με τη φύση του κινδύνου, και πληροφορώντας τον πλοιοκτήτη γραπτώς αναφορικά με το εν λόγω χρονοδιάγραμμα· σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης παραλείψει ή δεν επιτύχει να προβεί στην ανέλκυση του ναυαγίου εντός του χρονοδιαγράμματος που έχει τεθεί, η αρμόδια αρχή τον πληροφορεί γραπτώς ότι θα προβεί η ίδια στην ανέλκυση ναυαγίου και δύναται να θέτει όρους αναφορικά με την ανέλκυση ναυαγίου σύμφωνα με την παράγραφο (4) του άρθρου 9 της Σύμβασης.

Υποχρεώσεις πλοιοκτήτη για την ανέλκυση ναυαγίου.

**9.** Ο πλοιοκτήτης του πλοίου που συνιστά ναυάγιο, το οποίο αποτελεί κίνδυνο και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Νόμου και της Σύμβασης, έχει την υποχρέωση-

- (α) Ανέλκυσης τέτοιου ναυαγίου, επωμιζόμενος τα έξοδα, εντός του χρονοδιαγράμματος που καθορίζει η αρμόδια αρχή σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) της παραγράφου (6) του άρθρου 9 της Σύμβασης, και συμμορφούμενος με τυχόν όρους που θέτει η αρμόδια αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο (4) του άρθρου 9 της Σύμβασης·
- (β) προσκόμισης του προβλεπόμενου στο άρθρο 12 της Σύμβασης πιστοποιητικού·
- (γ) καταβολής των εξόδων ανέλκυσης ναυαγίου σε περίπτωση που ο ίδιος παραλείψει ή δεν επιτύχει να ανελκύσει το ναυάγιο εντός του χρονοδιαγράμματος που έχει θέσει η αρμόδια αρχή, με αποτέλεσμα η αρμόδια αρχή να έχει προβεί η ίδια στην ανέλκυση ναυαγίου, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (β) της παραγράφου 6 του άρθρου 9 της Σύμβασης.

Συμβουλευτική Επιτροπή Ναυαγίων.

**10.**(1) Για σκοπούς αποτελεσματικότερης εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 του παρόντος Νόμου, ο Υπουργός έχει εξουσία να συστήσει με απόφασή του, κατά περίπτωση, Συμβουλευτική Επιτροπή Ναυαγίων, η οποία απαρτίζεται από εκπροσώπους των κατά περίπτωση εμπλεκόμενων αρχών της Δημοκρατίας νοουμένου ότι έχει διαβουλευθεί προηγουμένως με αυτές.

(2) Η κατά το εδάφιο (1) απόφαση του Υπουργού καθορίζει τη σύνθεση της Συμβουλευτικής Επιτροπής Ναυαγίων και τους κανόνες λειτουργίας της.

Εξουσίες της αρμόδιας αρχής σε σχέση με τα πιστοποιητικά και τα αδικήματα.

**11.**(1) Οποτεδήποτε μετά την έκδοση ή επικύρωση του προβλεπόμενου στο άρθρο 12 της Σύμβασης πιστοποιητικού, η αρμόδια αρχή μπορεί να ακυρώσει πιστοποιητικό που εκδόθηκε ή επικυρώθηκε από αυτήν, νοουμένου ότι διαπιστωθεί ως αποτέλεσμα νόμιμης διαδικασίας ότι-

- (α) Εξασφαλίστηκε κατόπιν δόλου, ψευδούς δήλωσης ή απόκρυψης ουσιώδους γεγονότος· ή
- (β) το ασφαλιστήριο έγγραφο ή άλλη οικονομική εξασφάλιση είναι ή κατέστη άκυρο ή άκυρη, αντιστοίχως, κατά τη διάρκεια της ισχύος του πιστοποιητικού· ή
- (γ) προέκυψαν κατά τη διάρκεια της ισχύος του πιστοποιητικού οποιαδήποτε ζητήματα ή περιστάσεις αναφορικά με τον ασφαλιστή ή τους ασφαλιστές που επηρεάζουν ή δυνατό να επηρεάσουν την αποτελεσματικότητα της παρεχόμενης ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης.

(2) Πρόσωπο, το οποίο παρουσιάζει προς έκδοση ή επικύρωση του προβλεπόμενου στο άρθρο 12 της Σύμβασης πιστοποιητικού, στοιχεία τα οποία εξασφαλίστηκαν κατόπιν δόλου, ψευδούς δήλωσης ή απόκρυψης ουσιώδους γεγονότος, διαπράττει αδίκημα και σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε ποινή φυλάκισης για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα δύο (2) χρόνια ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις δέκα χιλιάδες ευρώ (€10,000) ή και στις δύο αυτές ποινές.

(3) Ανεξάρτητα από την ημερομηνία εκπνοής του πιστοποιητικού που αναγράφεται σε αυτό, η ισχύς του πιστοποιητικού παύει αυτοδίκαια από τη στιγμή που το πρόσωπο στο όνομα του οποίου εκδόθηκε το πιστοποιητικό παύσει να είναι ο εγγεγραμμένος ιδιοκτήτης του συγκεκριμένου πλοίου.

(4) Κάθε πρόσωπο, στην κατοχή ή τον έλεγχο του οποίου βρίσκεται οποιοδήποτε πιστοποιητικό που ακυρώθηκε ή έπαυσε να ισχύει σύμφωνα με τα εδάφια (1) και (3), οφείλει όπως μόλις πληροφορηθεί το γεγονός αυτό, το επιστρέψει στην αρμόδια αρχή.

(5) Για την έκδοση του πιστοποιητικού καταβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο τέλος το οποίο καθορίζεται εκάστοτε με διάταγμα του Υπουργού, το οποίο δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

(6) Η διαδικασία και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την έκδοση του προβλεπόμενου στο άρθρο 12 της Σύμβασης πιστοποιητικού δύναται να καθορίζεται με γνωστοποίηση του Διευθυντή, η οποία δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

**12.**-(1) Απαγορεύεται ο κατάπλους σε ή ο απόπλους από λιμένες, εγκαταστάσεις ή χωρικά ύδατα της Δημοκρατίας-

(α) Κυπριακού πλοίου ή πλοίου άλλου που φέρει τη σημαία άλλου συμβαλλόμενου στη Σύμβαση κράτους, ολικής χωρητικότητας άνω των τριακόσιων (300) κόρων, το οποίο έχει υποχρέωση δυνάμει της Σύμβασης να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό, εάν το πιστοποιητικό αυτό δεν έχει εκδοθεί ή δεν βρίσκεται σε ισχύ αναφορικά με το πλοίο αυτό·

(β) πλοίου που φέρει τη σημαία μη συμβαλλόμενου στη Σύμβαση κράτους, ολικής χωρητικότητας άνω των 300 κόρων, εκτός αν αυτό είναι εφοδιασμένο με ασφαλιστική κάλυψη, σύμφωνα με την παράγραφο (1) του άρθρου 12 της Σύμβασης.

(2) Απαγορεύεται σε οποιοδήποτε κυπριακό πλοίο ολικής χωρητικότητας άνω των τριακόσιων (300) κόρων το οποίο έχει υποχρέωση δυνάμει της Σύμβασης όπως είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό, να εκτελέσει πλουν οποιοδήποτε στην υδρόγειο, εάν δεν έχει εκδοθεί ή δεν βρίσκεται σε ισχύ σε σχέση με το πλοίο αυτό ανάλογο πιστοποιητικό.

**13.** Πρόσωπο, το οποίο παραλείπει να συμμορφωθεί με υποχρέωση που επιβάλλει το άρθρο 9 του παρόντος Νόμου είναι ένοχο αδικήματος και σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε ποινή φυλάκισης για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα τέσσερα (4) χρόνια ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις πενήντα χιλιάδες ευρώ (€50,000) ή και στις δύο αυτές ποινές.

**14.**-(1) Η παράβαση των διατάξεων της Σύμβασης, του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών τιμωρείται, ανεξάρτητα από το αν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική ευθύνη δυνάμει των διατάξεων του παρόντος Νόμου ή άλλου νόμου, με διοικητικό πρόστιμο μέχρι τριάντα χιλιάδες ευρώ (€30,000), ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης.

(2) Το διοικητικό πρόστιμο επιβάλλεται στον πλοιοκτήτη με αιτιολογημένη απόφαση της αρμόδιας αρχής που βεβαιώνει την παράβαση.

(3) Τα κριτήρια υπολογισμού του ύψους, του κατά περίπτωση επιβαλλόμενου δυνάμει του εδαφίου (2) προστίμου, καθορίζονται ενδεικτικά σε οδηγίες του Υπουργού, χωρίς αυτό να περιορίζει, μέσα στα πλαίσια των οδηγιών, τη διακριτική ευχέρεια της αρμόδιας αρχής που βεβαιώνει τη συγκεκριμένη παράβαση, να αποφασίζει ελεύθερα με βάση τα κατά περίπτωση πραγματικά περιστατικά.

(4) Η αρμόδια αρχή κοινοποιεί στον πλοιοκτήτη την περί επιβολής διοικητικού προστίμου απόφασή της και δεν επιτρέπει άρση της, κατά το άρθρο 12 του παρόντος Νόμου, απαγόρευσης απόπλου, κατάπλου ή εκτέλεσης πλόων μέχρις ότου καταβληθεί το διοικητικό πρόστιμο ή κατατεθεί τραπεζική εγγύηση αδειοδοτημένου πιστωτικού ιδρύματος για ίσο ποσό και με όρους που ικανοποιούν την αρμόδια αρχή.

**15.**-(1) Ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα ιεραρχικής προσφυγής ενώπιον του Υπουργού κατά απόφασης απαγόρευσης απόπλου, κατάπλου, εκτέλεσης πλόων ή επιβολής διοικητικού προστίμου, μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης προκειμένου περί παράβασης που βεβαιώνεται σε λιμάνι της Δημοκρατίας ή εξήντα (60) ημερών προκειμένου περί παράβασης που βεβαιώνεται σε λιμάνι της αλλοδαπής.

(2) Η κατά το προηγούμενο εδάφιο προσφυγή δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.

Απαγόρευση κατάπλου, απόπλου ή εκτέλεσης πλόων χωρίς πιστοποιητικό.

Ποινικό αδίκημα.

Διοικητικό πρόστιμο.

Ιεραρχική προσφυγή.

(3) Ο Υπουργός εξετάζει την προσφυγή και αφού ακούσει τους ενδιαφερομένους ή δώσει την ευκαιρία σε αυτούς να εκθέσουν τις απόψεις τους γραπτώς, αποφασίζει επί αυτής, σύμφωνα με το εδάφιο (4), το αργότερο εντός προθεσμίας δέκα (10) ημερών.

(4) Ο Υπουργός δύναται να εκδώσει μία από τις ακόλουθες αποφάσεις:

- (α) Να επικυρώσει την προσβληθείσα απόφαση
- (β) να ακυρώσει την προσβληθείσα απόφαση
- (γ) να τροποποιήσει την προσβληθείσα απόφαση
- (δ) να προβεί σε έκδοση νέας απόφασης σε αντικατάσταση της προσβληθείσας.

(5) Με την απόφαση απαγόρευσης απόπλου, κατάπλου, εκτέλεσης πλόων ή επιβολής διοικητικού προστίμου, ο πλοιοκτήτης ενημερώνεται δεόντως για το κατά το εδάφιο (1) δικαίωμα προσφυγής.

(6) Το ποσό του διοικητικού προστίμου ή η τραπεζική εγγύηση καταπίπτει και περιέρχεται οριστικά στη Δημοκρατία αν περάσει άπρακτη, η προς άσκηση προσφυγής ενώπιον του Ανωτάτου Δικαστηρίου προθεσμία των εβδομήντα πέντε (75) ημερών είτε από την κοινοποίηση της απόφασης για την επιβολή του διοικητικού προστίμου, είτε σε περίπτωση που ασκείται προσφυγή ενώπιον του Υπουργού, από την κοινοποίηση της επί της προσφυγής απορριπτικής απόφασης του Υπουργού.

Λήψη δικαστικών μέτρων προς είσπραξη διοικητικού προστίμου και άλλων οφειλών.

**16.** Σε περίπτωση παράλειψης πληρωμής:

- (α) Του κατά το άρθρο 14 του παρόντος Νόμου επιβαλλόμενου διοικητικού προστίμου· ή
- (β) των κατά το άρθρο 7 του παρόντος Νόμου εξόδων εξακρίβωσης της τοποθεσίας ναυαγίου και σήμανσης ναυαγίου· ή
- (γ) των κατά το άρθρο 9 του παρόντος Νόμου εξόδων ανέλκυσης ναυαγίου, που βαρύνουν τον πλοιοκτήτη,

η αρμόδια αρχή λαμβάνει δικαστικά μέτρα και εισπράττει το οφειλόμενο ποσό ως αστικό χρέος οφειλόμενο προς τη Δημοκρατία.

Επιβάρυνση επί του πλοίου.

**17.** Ανεξάρτητα από τις διατάξεις οποιουδήποτε άλλου νόμου, το δυνάμει του άρθρου 14 του παρόντος Νόμου επιβαλλόμενο πρόστιμο συνιστά επιβάρυνση επί του πλοίου σε σχέση με το οποίο διαπιστώθηκε η παράβαση, η οποία ικανοποιείται πρώτη κατά σειρά προτεραιότητας έναντι των άλλων δανειστών, έπεται όμως της τελευταίας υποθήκης.

Έκδοση Κανονισμών.

**18.**-(1) Το Υπουργικό Συμβούλιο έχει εξουσία να εκδίδει Κανονισμούς δημοσιευόμενους στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας με σκοπό την καλύτερη εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης και του παρόντος Νόμου.

(2) Κανονισμοί που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος άρθρου δύναται να θεσπίζουν αδικήματα και να καθορίζουν χρηματικές ποινές, οι οποίες δεν υπερβαίνουν το ποσό των πενήντα χιλιάδων ευρώ (€50.000) και ποινές φυλάκισης που δεν δύναται να υπερβαίνουν τα τέσσερα (4) χρόνια ή και τις δύο αυτές ποινές.

Άλλες συναφείς νομοθετικές διατάξεις.

**19.**-(1) Ο παρών Νόμος εφαρμόζεται άνευ επηρεασμού:

- 38 του 1973
  - 59 του 1977
  - 28 του 1979
  - 195 του 1986
  - 20 του 1987
  - 62 του 1987
  - 207 του 1988
  - 229 του 1989
  - 59(I) του 1992
  - 51 (I) του 1993
  - 2 (I) του 1997
  - 136 (I) του 2002
  - 134 (I) του 2004
  - 164 (I) του 2004
- (α) Του άρθρου 32Α των περί της Αρχής Λιμένων Κύπρου Νόμων του 1973 έως 2011 και του Κανονισμού 105 των περί της Αρχής Λιμένων Κύπρου (Λειτουργία Περιοχών Λιμένων) Κανονισμών του 1976 έως 2008·

38 (I) του 2006  
 155 (I) του 2007  
 86 (I) του 2008  
 94 (I) του 2008  
 71(I) του 2011.

Επίσημη  
 Εφημερίδα  
 Παράρτημα  
 Τρίτο (I):

16.1.1976  
 31.3.1988  
 24.10.2008.

131(I) του 2004  
 98(I) του 2010  
 92(I) του 2012.

(β) των άρθρων 19 και 22Α των περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Κοινοτικό Σύστημα Παρακολούθησης και Ενημέρωσης Σχετικά με την Κυκλοφορία Πλοίων) Νόμων του 2004 έως 2012

94(I) του 2012.

(γ) του άρθρου 16 του περί Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων Νόμου του 2012.

(2) Οι διατάξεις του παρόντος Νόμου και της Σύμβασης αναφορικά με οποιοδήποτε ζήτημα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής αυτών υπερισχύουν και εφαρμόζονται έναντι των διατάξεων του Μέρους II του περί Ναυαγίων Νόμου.

Κεφ. 298.

Έναρξη της  
 ισχύος του  
 παρόντος  
 Νόμου.

**20.** Ο παρών Νόμος τίθεται σε ισχύ σε ημερομηνία που θα καθορισθεί από το Υπουργικό Συμβούλιο με γνωστοποίησή του που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ

(άρθρο 3)

ΜΕΡΟΣ Ι

(Αγγλική γλώσσα)

**NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007**

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

CONSCIOUS of the fact that wrecks, if not removed, may pose a hazard to navigation or the marine environment,

CONVINCED of the need to adopt uniform international rules and procedures to ensure the prompt and effective removal of wrecks and payment of compensation for the costs therein involved,

NOTING that many wrecks may be located in States' territory, including the territorial sea,

RECOGNIZING the benefits to be gained through uniformity in legal regimes governing responsibility and liability for removal of hazardous wrecks,

BEARING IN MIND the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982, and of the customary international law of the sea, and the consequent need to implement the present Convention in accordance with such provisions,

HAVE AGREED as follows:

**Article 1**  
**Definitions**

For the purposes of this Convention:

1 "Convention area" means the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law or, if a State Party has not established such a zone, an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

2 "Ship" means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms, except when such platforms are on

location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources.

3 "Maritime casualty" means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo.

4 "Wreck", following upon a maritime casualty, means:

- (a) a sunken or stranded ship; or
- (b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or
- (c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or
- (d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

5 "Hazard" means any condition or threat that:

- (a) poses a danger or impediment to navigation; or
- (b) may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States.

6 "Related interests" means the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as:

- (a) maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;
- (b) tourist attractions and other economic interests of the area concerned;
- (c) the health of the coastal population and the wellbeing of the area concerned, including conservation of marine living resources and of wildlife; and
- (d) offshore and underwater infrastructure.

7 "Removal" means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. "Remove", "removed" and "removing" shall be construed accordingly.

8 "Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the operator of the ship, "registered owner" shall mean such company.

9 "Operator of the ship" means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended.

10 "Affected State" means the State in whose Convention area the wreck is located.

11 "State of the ship's registry" means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.

12 "Organization" means the International Maritime Organization.

13 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

## **Article 2**

### **Objectives and general principles**

1 A State Party may take measures in accordance with this Convention in relation to the removal of a wreck which poses a hazard in the Convention area.

2 Measures taken by the Affected State in accordance with paragraph 1 shall be proportionate to the hazard.

3 Such measures shall not go beyond what is reasonably necessary to remove a wreck which poses a hazard and shall cease as soon as the wreck has been removed; they shall not unnecessarily interfere with the rights and interests of other States including the State of the ship's registry, and of any person, physical or corporate, concerned.

4 The application of this Convention within the Convention area shall not entitle a State Party to claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part of the high seas.

5 States Parties shall endeavour to co-operate when the effects of a maritime casualty resulting in a wreck involve a State other than the Affected State.

**Article 3****Scope of application**

1 Except as otherwise provided in this Convention, this Convention shall apply to wrecks in the Convention area.

2 A State Party may extend the application of this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, subject to article 4, paragraph 4. In that case, it shall notify the Secretary-General accordingly, at the time of expressing its consent to be bound by this Convention or at any time thereafter. When a State Party has made a notification to apply this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, this is without prejudice to the rights and obligations of that State to take measures in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing them in accordance with this Convention. The provisions of articles 10, 11 and 12 of this Convention shall not apply to any measures so taken other than those referred to in articles 7, 8 and 9 of this Convention.

3 When a State Party has made a notification under paragraph 2, the "Convention area" of the Affected State shall include the territory, including the territorial sea, of that State Party.

4 A notification made under paragraph 2 above shall take effect for that State Party, if made before entry into force of this Convention for that State Party, upon entry into force. If notification is made after entry into force of this Convention for that State Party, it shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General.

5 A State Party that has made a notification under paragraph 2 may withdraw it at any time by means of a notification of withdrawal to the Secretary-General. Such notification of withdrawal shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General, unless the notification specifies a later date.

**Article 4****Exclusions**

1 This Convention shall not apply to measures taken under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, as amended, or the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended.

2 This Convention shall not apply to any warship or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service, unless that State decides otherwise.

3 Where a State Party decides to apply this Convention to its warships or other ships as described in paragraph 2, it shall notify the Secretary-General, thereof, specifying the terms and conditions of such application.

4 (a) When a State Party has made a notification under article 3, paragraph 2, the following provisions of this Convention shall not apply in its territory, including the

territorial sea:

- (i) Article 2, paragraph 4;
  - (ii) Article 9, paragraphs 1, 5, 7, 8, 9 and 10; and
  - (iii) Article 15.
- (b) Article 9, paragraph 4, insofar as it applies to the territory, including the territorial sea of a State Party, shall read:

Subject to the national law of the Affected State, the registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

#### **Article 5** **Reporting wrecks**

1 A State Party shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the Affected State without delay when that ship has been involved in a maritime casualty resulting in a wreck. To the extent that the reporting obligation under this article has been fulfilled either by the master or the operator of the ship, the other shall not be obliged to report.

2 Such reports shall provide the name and the principal place of business of the registered owner and all the relevant information necessary for the Affected State to determine whether the wreck poses a hazard in accordance with article 6, including:

- (a) the precise location of the wreck;
- (b) the type, size and construction of the wreck;
- (c) the nature of the damage to, and the condition of, the wreck;
- (d) the nature and quantity of the cargo, in particular any hazardous and noxious substances; and
- (e) the amount and types of oil, including bunker oil and lubricating oil, on board.

**Article 6****Determination of hazard**

When determining whether a wreck poses a hazard, the following criteria should be taken into account by the Affected State:

- (a) the type, size and construction of the wreck;
- (b) depth of the water in the area;
- (c) tidal range and currents in the area;
- (d) particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate, designated in accordance with guidelines adopted by the Organization, or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982;
- (e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;
- (f) traffic density and frequency;
- (g) type of traffic;
- (h) nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;
- (i) vulnerability of port facilities;
- (j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;
- (k) submarine topography of the area;
- (l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide;
- (m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;
- (n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and
- (o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck.

**Article 7****Locating wrecks**

1 Upon becoming aware of a wreck, the Affected State shall use all practicable means, including the good offices of States and organizations, to warn mariners and the States concerned of the nature and location of the wreck as a matter of urgency.

2 If the Affected State has reason to believe that a wreck poses a hazard, it shall ensure that all practicable steps are taken to establish the precise location of the wreck.

**Article 8****Marking of wrecks**

1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall ensure that all reasonable steps are taken to mark the wreck.

2 In marking the wreck, all practicable steps shall be taken to ensure that the markings conform to the internationally accepted system of buoyage in use in the area where the wreck is located.

3 The Affected State shall promulgate the particulars of the marking of the wreck by use of all appropriate means, including the appropriate nautical publications.

**Article 9****Measures to facilitate the removal of wrecks**

1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall immediately:

- (a) inform the State of the ship's registry and the registered owner; and
- (b) proceed to consult the State of the ship's registry and other States affected by the wreck regarding measures to be taken in relation to the wreck.

2 The registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard.

3 When a wreck has been determined to constitute a hazard, the registered owner, or other interested party, shall provide the competent authority of the Affected State with evidence of insurance or other financial security as required by article 12.

4 The registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

5 When the removal referred to in paragraphs 2 and 4 has commenced, the Affected State may

intervene in the removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds effectively in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

6 The Affected State shall:

- (a) set a reasonable deadline within which the registered owner must remove the wreck, taking into account the nature of the hazard determined in accordance with article 6;
- (b) inform the registered owner in writing of the deadline it has set and specify that, if the registered owner does not remove the wreck within that deadline, it may remove the wreck at the registered owner's expense; and
- (c) inform the registered owner in writing that it intends to intervene immediately in circumstances where the hazard becomes particularly severe.

7 If the registered owner does not remove the wreck within the deadline set in accordance with paragraph 6(a), or the registered owner cannot be contacted, the Affected State may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

8 In circumstances where immediate action is required and the Affected State has informed the State of the ship's registry and the registered owner accordingly, it may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

9 States Parties shall take appropriate measures under their national law to ensure that their registered owners comply with paragraphs 2 and 3.

10 States Parties give their consent to the Affected State to act under paragraphs 4 to 8, where required.

11 The information referred to in this article shall be provided by the Affected State to the registered owner identified in the reports referred to in article 5, paragraph 2.

## **Article 10**

### **Liability of the owner**

1 Subject to article 11, the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck under articles 7, 8 and 9, respectively, unless the registered owner proves that the maritime casualty that caused the wreck:

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection, or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;

- (b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or
- (c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

2 Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

3 No claim for the costs referred to in paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. This is without prejudice to the rights and obligations of a State Party that has made a notification under article 3, paragraph 2, in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing in accordance with this Convention.

4 Nothing in this article shall prejudice any right of recourse against third parties.

#### **Article 11**

##### **Exceptions to liability**

1 The registered owner shall not be liable under this Convention for the costs mentioned in article 10, paragraph 1 if, and to the extent that, liability for such costs would be in conflict with:

- (a) the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended;
- (b) the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, as amended;
- (c) the Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960, as amended, or the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1963, as amended; or national law governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage; or
- (d) the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, as amended;

provided that the relevant convention is applicable and in force.

2 To the extent that measures under this Convention are considered to be salvage under applicable national law or an international convention, such law or convention shall apply to questions of the remuneration or compensation payable to salvors to the exclusion of the rules of this Convention.

**Article 12****Compulsory insurance or other financial security**

1 The registered owner of a ship of 300 gross tonnage and above and flying the flag of a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, to cover liability under this Convention in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases not exceeding an amount calculated in accordance with article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship of 300 gross tonnage and above by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention, and shall contain the following particulars:

- (a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) gross tonnage of the ship;
- (c) name and principal place of business of the registered owner;
- (d) IMO ship identification number;
- (e) type and duration of security;
- (f) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and
- (g) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3 (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognized by it;
- (ii) the withdrawal of such authority; and
- (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

- (c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language(s) of the State may be omitted.

5 The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification, which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article and having regard to any guidelines adopted by the Organization on the financial responsibility of the registered owners, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9 Certificates issued and certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10 Any claim for costs arising under this Convention may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability. In such a case the defendant may invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the registered owner) that the registered owner would have been entitled to invoke, including limitation of liability under any applicable national or international regime. Furthermore, even if the registered owner is not entitled to limit liability, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the maritime casualty was caused by the wilful misconduct of the registered owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the registered owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the registered owner to be joined in the proceedings.

11 A State Party shall not permit any ship entitled to fly its flag to which this article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12 Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security to the extent required by paragraph 1 is in force in respect of any ship of 300 gross tonnage and above, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea.

13 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of registry, stating that it is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed in paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

### **Article 13**

#### **Time limits**

Rights to recover costs under this Convention shall be extinguished unless an action is brought hereunder within three years from the date when the hazard has been determined in accordance with this Convention. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the maritime casualty that resulted in the wreck. Where the maritime casualty consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first occurrence.

#### **Article 14**

##### **Amendment provisions**

1 At the request of not less than one-third of States Parties, a conference shall be convened by the Organization for the purpose of revising or amending this Convention.

2 Any consent to be bound by this Convention, expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention, shall be deemed to apply to this Convention, as amended.

#### **Article 15**

##### **Settlement of disputes**

1 Where a dispute arises between two or more States Parties regarding the interpretation or application of this Convention, they shall seek to resolve their dispute, in the first instance, through negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements or other peaceful means of their choice.

2 If no settlement is possible within a reasonable period of time not exceeding twelve months after one State Party has notified another that a dispute exists between them, the provisions relating to the settlement of disputes set out in Part XV of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, shall apply *mutatis mutandis*, whether or not the States party to the dispute are also States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

3 Any procedure chosen by a State Party to this Convention and to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, pursuant to Article 287 of the latter, shall apply to the settlement of disputes under this article, unless that State Party, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, or at any time thereafter, chooses another procedure pursuant to Article 287 for the purpose of the settlement of disputes arising out of this Convention.

4 A State Party to this Convention which is not a Party to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention or at any time thereafter shall be free to choose, by means of a written declaration, one or more of the means set out in Article 287, paragraph 1, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, for the purpose of settlement of disputes under this Article. Article 287 shall apply to such a declaration, as well as to any dispute to which such State is party, which is not covered by a declaration in force. For the purpose of conciliation and arbitration, in accordance with Annexes V and VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, such State shall be entitled to nominate conciliators and arbitrators to be included in the lists referred to in Annex V, Article 2, and Annex VII, Article 2, for the settlement of disputes arising out of this Convention.

5 A declaration made under paragraphs 3 and 4 shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit copies thereof to the States Parties.

#### **Article 16**

##### **Relationship to other conventions and international agreements**

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.

#### **Article 17**

##### **Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 19 November 2007 until 18 November 2008 and shall thereafter remain open for accession.

- (a) States may express their consent to be bound by this Convention by:
  - (i) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
  - (ii) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
  - (iii) accession.
- (b) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

#### **Article 18**

##### **Entry into force**

1 This Convention shall enter into force twelve months following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Convention has entered into force in accordance with paragraph 1.

#### **Article 19**

##### **Denunciation**

1 This Convention may be denounced by a State Party at any time after the expiry of one year following the date on which this Convention comes into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, following its receipt by the Secretary-General.

**Article 20**  
**Depositary**

1 This Convention shall be deposited with the Secretary General.

2 The Secretary-General shall:

- (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
  - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
  - (ii) the date of entry into force of this Convention;
  - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and
  - (iv) other declarations and notifications received pursuant to this Convention;
- (b) transmit certified true copies of this Convention to all States that have signed or acceded to this Convention.

3 As soon as this Convention enters into force, a certified true copy of the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretary-General of the United Nations, for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

**Article 21**  
**Languages**

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE IN NAIROBI this eighteenth day of May two thousand and seven.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

**ANNEX**  
**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF**  
**LIABILITY FOR THE REMOVAL OF WRECKS**

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal  
of Wrecks, 2007

Name of Ship	Gross tonnage	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type of Security .....

Duration of Security .....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name .....

Address .....

.....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

.....

(Full designation of the  
State) OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 12, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of .....

(full designation of the State) by ..... (name of institution or organization)

At .....

(Place)

On .....

(Date)

.....

(Signature and Title of issuing or certifying official)

**Explanatory Notes:**

- 1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
- 2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
- 3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
- 4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
- 5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

**ΜΕΡΟΣ ΙΙ**  
(Μετάφραση στην ελληνική γλώσσα)  
**ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΝΑΪΡΟΜΠΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ ΤΟΥ 2007**

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΜΒΑΣΗ ΚΡΑΤΗ,

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ το γεγονός ότι τα ναυάγια, εάν δεν ανελκυθούν, μπορεί να αποτελέσουν κίνδυνο για την ναυσιπλοΐα ή το θαλάσσιο περιβάλλον,

ΠΕΠΕΙΣΜΕΝΑ για την ανάγκη υιοθέτησης ομοιόμορφων διεθνών κανόνων και διαδικασιών για τη διασφάλιση της έγκαιρης και αποτελεσματικής ανέλκυσης ναυαγίων και καταβολής αποζημίωσης για τις συναφείς δαπάνες,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ότι πολλά ναυάγια μπορεί να βρίσκονται στην επικράτεια των Κρατών, συμπεριλαμβανομένης της χωρικής θάλασσας,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τα οφέλη που θα προκύψουν μέσα από την ομοιομορφία σε νομικά καθεστώτα που διέπουν την υποχρέωση και ευθύνη για την ανέλκυση των επικίνδυνων ναυαγίων,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ τη σημασία της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, που συνάφθηκε στο Μοντέγκο Μπέυ στις 10 Δεκεμβρίου 1982, και του εθιμικού διεθνές δίκαιου της θάλασσας, και της συνακόλουθης ανάγκης για την εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ τα ακόλουθα:

**Άρθρο 1**

**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης:

1 «περιοχή της Σύμβασης» σημαίνει την αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός Συμβαλλόμενου Κράτους, καθορισμένης σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο ή, εάν το Συμβαλλόμενο Κράτος δεν έχει καθορίσει μια τέτοια ζώνη, μια περιοχή πέραν και παρακείμενη της χωρικής θάλασσας του Κράτους, όπως καθορίζεται από το Κράτος αυτό σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο η οποία να μην εκτείνεται πέραν των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετράται το πλάτος της χωρικής θάλασσας.

2 «Πλοίο» σημαίνει κάθε θαλασσοπλοούν σκάφος οποιουδήποτε τύπου, και περιλαμβάνει υδροπτέρυγα, αερόστρωμνα, καταδυόμενα σκάφη, πλωτά μέσα και επιπλέον πλωτές πλατφόρμες, εκτός εάν τέτοιες πλατφόρμες ασχολούνται με την έρευνα, εκμετάλλευση ή παραγωγή ορυκτών πόρων βυθού.

3 «ναυτικό ατύχημα» σημαίνει τη σύγκρουση πλοίων, προσάραξη ή άλλο περιστατικό της ναυσιπλοΐας ή άλλο περιστατικό επί του πλοίου ή στο εξωτερικό του, με αποτέλεσμα την υλική ζημία ή την επικείμενη απειλή πρόκλησης υλικών ζημιών στο πλοίο ή στο φορτίο που μεταφέρει.

4 «Ναυάγιο», συνεπεία ναυτικού ατυχήματος, σημαίνει:

- (α) πλοίο που είτε έχει βυθιστεί είτε έχει προσαράξει· ή
- (β) οποιοδήποτε μέρος πλοίου που έχει βυθιστεί ή προσαράξει, συμπεριλαμβανομένου οποιοδήποτε αντικείμενου που είναι ή ήταν σε τέτοιο πλοίο· ή

- (γ) οποιοδήποτε αντικείμενο που χάθηκε στη θάλασσα από πλοίο και το οποίο έχει προσαράξει, βυθιστεί ή παραπαίει στη θάλασσα· ή
- (δ) ένα πλοίο που πρόκειται, ή ευλόγως αναμένεται, να βυθιστεί ή να προσαράξει, όπου δεν έχουν ήδη ληφθεί αποτελεσματικά μέτρα προς βοήθεια προς το πλοίο ή οποιαδήποτε ιδιοκτησία που βρίσκεται σε κίνδυνο.

5 «Κίνδυνος» σημαίνει οποιαδήποτε κατάσταση ή απειλή η οποία:

- (α) θέτει ένα κίνδυνο ή εμπόδιο για την ναυσιπλοΐα ή
- (β) ευλόγως αναμένεται να οδηγήσει σε μείζονες επιβλαβείς επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, ή ζημιά στην ακτή ή στα συναφή συμφέροντα ενός ή περισσοτέρων Κρατών.

6 «Συναφή συμφέροντα» σημαίνει τα συμφέροντα ενός παράκτιου Κράτους το οποίο πλήττεται ή απειλείται άμεσα από ένα ναυάγιο, όπως:

- (α) θαλάσσιες παράκτιες, λιμενικές δραστηριότητες και δραστηριότητες σε εκβολές ποταμών, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών δραστηριοτήτων, που αποτελούν ουσιαστικό πόρο ύπαρξης των ενδιαφερομένων ατόμων·
- (β) τουριστικά αξιοθέατα και άλλα οικονομικά συμφέροντα της επηρεαζόμενης περιοχής·
- (γ) υγεία του παράκτιου πληθυσμού και η ευημερία της επηρεαζόμενης περιοχής, συμπεριλαμβανομένης της διατήρησης των έμβιων θαλάσσιων πόρων και της άγριας ζωής· και
- (δ) υπεράκτιες και υποβρύχιες υποδομές.

7 «Ανέλκυση» σημαίνει κάθε μορφή πρόληψης, μετριασμού ή εξάλειψης του κινδύνου που δημιουργείται από ένα ναυάγιο. «Ανεγκύω» και «ανεγκύθηκε» θα ερμηνεύονται ανάλογα.

8 «Πλοιοκτήτης» σημαίνει το πρόσωπο ή τα πρόσωπα τα εμφανόμενα στο νηολόγιο ως κύριοι του πλοίου ή, αν δεν υπάρχει νηολόγηση, το πρόσωπο ή τα πρόσωπα στα οποία ανήκει το πλοίο κατά το χρόνο του ναυτικού ατυχήματος. Εν τούτοις, προκειμένου για πλοίο που ανήκει σε Κράτος και το διαχειρίζεται εταιρεία καταγεγραμμένη στον εν λόγω Κράτος ως διαχειρίστρια του πλοίου, ο όρος «πλοιοκτήτης» σημαίνει αυτή την εταιρεία.

9 «ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου» σημαίνει τον πλοιοκτήτη ή οποιοδήποτε άλλο οργανισμό ή πρόσωπο όπως τον πλοιοδιαχειριστή, ή τον ναυλωτή γυμνού πλοίου, ο οποίος ανέλαβε ευθύνη για την λειτουργία του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη, συναίνεσε όπως αναλάβει όλα καθήκοντα και τις ευθύνες που θεσπίστηκαν δυνάμει του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, όπως τροποποιήθηκε.

10 «Επηρεαζόμενο Κράτος» σημαίνει το Κράτος στην περιοχή της Σύμβασης του οποίου βρίσκεται το ναυάγιο.

11 «Κράτος νηολόγησης του πλοίου» σημαίνει, σε σχέση με νηολογημένο πλοίο, το Κράτος νηολόγησης του πλοίου και, σε σχέση με πλοίο μη νηολογημένο, το Κράτος τη σημαία του οποίου δικαιούται να φέρει το πλοίο.

12 «Οργανισμός» σημαίνει τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

13 «Γενικός Γραμματέας» σημαίνει το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

## Άρθρο 2

### Στόχοι και γενικές αρχές

- 1 Ένα Συμβαλλόμενο Κράτος μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση σχετικά με την ανέλκυση ενός ναυαγίου που αποτελεί κίνδυνο στην περιοχή της Σύμβασης.
- 2 Τα μέτρα που λαμβάνονται από το Επηρεαζόμενο Κράτος σύμφωνα με την παράγραφο 1 θα είναι ανάλογα με τον κίνδυνο.
- 3 Τα μέτρα αυτά δεν θα υπερβαίνουν τα ευλόγως θεωρούμενα ως αναγκαία για σκοπούς ανέλκυσης ναυαγίου που αποτελεί κίνδυνο και θα παύουν μόλις το ναυάγιο ανελκυθεί· δεν θα παρεμβαίνουν αδικαιολόγητα με τα δικαιώματα και τα συμφέροντα άλλων Κρατών, συμπεριλαμβανομένου του Κράτους νηολόγησης του πλοίου, καθώς και οποιουδήποτε εμπλεκόμενου προσώπου, είτε φυσικού είτε νομικού.
- 4 Η εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης εντός της περιοχής της Σύμβασης δεν συνεπάγεται τη διεκδίκηση ή άσκηση κυριαρχίας ή κυριαρχικών δικαιωμάτων από Συμβαλλόμενο Κράτος επί οποιουδήποτε μέρους της ανοικτής θάλασσας.
- 5 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα επιδιώκουν τη συνεργασία όταν τα αποτελέσματα ναυτικού ατυχήματος από το οποίο έχει προκύψει ναυάγιο αφορά Κράτος πέραν του επηρεαζόμενου Κράτους.

## Άρθρο 3

### Πεδίο Εφαρμογής

- 1 Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται σε ναυάγια στη περιοχή της Σύμβασης.
- 2 Ένα Συμβαλλόμενο Κράτος μπορεί να επεκτείνει την εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης σε ναυάγια που βρίσκονται στην επικράτειά του, συμπεριλαμβανομένης της χωρικής θάλασσας, υπό την επιφύλαξη του άρθρου 4, παράγραφος 4. Στην περίπτωση αυτή, ενημερώνει σχετικά το Γενικό Γραμματέα κατά το χρόνο συναίνεσής του για δέσμευση από την παρούσα Σύμβαση ή κατά οποιαδήποτε μετέπειτα χρονική στιγμή. Όταν Συμβαλλόμενο Κράτος προέβηκε σε γνωστοποίηση για σκοπούς εφαρμογής της παρούσας Σύμβασης σε ναυάγια που βρίσκονται στην επικράτειά του, συμπεριλαμβανομένης της χωρικής θάλασσας, τέτοια γνωστοποίηση είναι με επιφύλαξη των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Κράτους αυτού να λαμβάνει μέτρα σε σχέση με ναυάγια που βρίσκονται στην επικράτειά του, συμπεριλαμβανομένης της χωρικής θάλασσας, εκτός από τον εντοπισμό, τη σήμανση και την ανέλκυσή τους, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση. Οι διατάξεις των άρθρων 10, 11 και 12 της παρούσας Σύμβασης δεν εφαρμόζονται σε σχέση με τα μέτρα που λαμβάνονται με τον τρόπο αυτό, πέραν των όσων αναφέρονται στα άρθρα 7, 8 και 9 της Σύμβασης.
- 3 Όταν Συμβαλλόμενο Κράτος έχει προβεί σε γνωστοποίηση δυνάμει της παραγράφου 2, η «περιοχή της Σύμβασης» του επηρεαζόμενου Κράτους θα περιλαμβάνει την επικράτεια, συμπεριλαμβανομένης της χωρικής θάλασσας, του Συμβαλλόμενου Κράτους αυτού.
- 4 Γνωστοποίηση που υποβάλλεται βάσει της παραγράφου 2 ανωτέρω θα ισχύει για το εν λόγω Συμβαλλόμενο Κράτος, εάν υποβλήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας Σύμβασης για το Συμβαλλόμενο Κράτος αυτό, με την έναρξη ισχύος (της Σύμβασης). Εάν η γνωστοποίηση αυτή υποβάλλεται μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας Σύμβασης για το εν λόγω Συμβαλλόμενο Κράτος, θα ισχύει έξι μήνες μετά την παραλαβή της (γνωστοποίησης) από το Γενικό Γραμματέα.
- 5 Συμβαλλόμενο Κράτος που έχει προβεί σε γνωστοποίηση δυνάμει της παραγράφου 2 μπορεί οποτεδήποτε να την αποσύρει μέσω γνωστοποίησης απόσυρσης στον Γενικό Γραμματέα.

Τέτοια γνωστοποίηση απόσυρσης θα ισχύει έξι μήνες μετά την παραλαβή της από τον Γενικό Γραμματέα, εκτός εάν η γνωστοποίηση αυτή καθορίζει μεταγενέστερη ημερομηνία.

#### **Άρθρο 4**

##### **Εξαιρέσεις**

1 Η παρούσα Σύμβαση δεν εφαρμόζεται σε μέτρα που έχουν ληφθεί δυνάμει της Διεθνούς Σύμβασης για την Επέμβαση στην Ανοικτή Θάλασσα σε Περίπτωση Απωλειών λόγω Πετρελαϊκής Ρύπανσης, του 1969, όπως τροποποιήθηκε, ή του Πρωτοκόλλου που αφορά την Επέμβαση στην Ανοικτή Θάλασσα σε Περίπτωση Ρύπανσης από Ουσίες άλλες από τις Πετρελαϊκές, του 1973 όπως τροποποιήθηκε.

2 Η παρούσα Σύμβαση δεν εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία ή άλλα πλοία την κυριότητα ή την διαχείριση των οποίων έχει Κράτος και τα οποία χρησιμοποιούνται, κατά το χρόνο αυτό, μόνο για μη εμπορική κρατική υπηρεσία, εκτός εάν το Κράτος αυτό αποφασίσει διαφορετικά.

3 Εάν ένα Συμβαλλόμενο Κράτος αποφασίσει να εφαρμόσει την παρούσα Σύμβαση στα πολεμικά του πλοία ή άλλα πλοία, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 2, κοινοποιεί την απόφασή του αυτή στο Γενικό Γραμματέα, καθορίζοντας τους όρους και προϋποθέσεις της εν λόγω εφαρμογής.

4 (α) Όταν Συμβαλλόμενο Κράτος έχει προβεί σε γνωστοποίηση δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 2, οι ακόλουθες διατάξεις της παρούσας Σύμβασης δεν εφαρμόζονται στην επικράτεια του, συμπεριλαμβανομένης της χωρικής θάλασσας:

- (i) Άρθρο 2, παράγραφος 4·
- (ii) Άρθρο 9, παράγραφοι 1, 5, 7, 8, 9 και 10· και
- (iii) Άρθρο 15.

(β) Το Άρθρο 9, παράγραφος 4, στο βαθμό που εφαρμόζεται στην επικράτεια, συμπεριλαμβανομένης της χωρικής θάλασσας ενός Συμβαλλομένου Κράτους, θα διαβάξει ως εξής:

Σύμφωνα με τις διατάξεις του εθνικού δικαίου του Επηρεαζόμενου Κράτους, ο πλοιοκτήτης μπορεί να συμβληθεί με διασώστη ή άλλο πρόσωπο για σκοπούς ανέλκυσης του ναυαγίου, το οποίο διαπιστώθηκε ότι συνιστά κίνδυνο. Πριν την έναρξη της ανέλκυσης αυτής, το Επηρεαζόμενο Κράτος μπορεί να επιβάλει όρους για την εν λόγω ανέλκυση μόνο στο βαθμό που απαιτείται για να διασφαλιστεί ότι η ανέλκυση γίνεται κατά τρόπο που να συνάδει με θέματα της ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

#### **Άρθρο 5**

##### **Γνωστοποίηση ναυαγίων**

1 Ένα Συμβαλλόμενο Κράτος θα απαιτεί όπως ο πλοίαρχος και ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία του, γνωστοποιεί στο Επηρεαζόμενο Κράτος χωρίς καθυστέρηση ότι το πλοίο έχει εμπλακεί σε ναυτικό ατύχημα από το οποίο έχει προκύψει ναυάγιο. Στο βαθμό που έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση γνωστοποίησης δυνάμει του παρόντος άρθρου, είτε από τον πλοίαρχο ή τον έχοντα την εκμετάλλευση του πλοίου, το άλλο πρόσωπο δεν θα υποχρεούται να προβεί σε αναφορά.

2 Τέτοιες εκθέσεις παρέχουν το όνομα και τον τόπο κύριας έδρας εργασιών του πλοιοκτήτη και όλες τις σχετικές πληροφορίες που απαιτούνται για το Επηρεαζόμενο Κράτος ούτως ώστε να καθορίσει κατά πόσον το ναυάγιο αποτελεί κίνδυνο σύμφωνα με το άρθρο 6,

συμπεριλαμβανομένων των ακόλουθων:

- (α) της ακριβούς θέσης του ναυαγίου·
- (β) το είδος, το μέγεθος και την κατασκευή του ναυαγίου·
- (γ) της φύσης της ζημιάς, και της κατάστασης του ναυαγίου·
- (δ) της φύσης και ποσότητας του φορτίου, και συγκεκριμένα των επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών· και
- (ε) της ποσότητας και των τύπων πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων δεξαμενής και λιπαντικών, επί του πλοίου.

## **Άρθρο 6**

### **Προσδιορισμός**

#### **Κινδύνου**

1 Κατά την εκτίμηση κατά πόσον ένα ναυάγιο αποτελεί κίνδυνο, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια από το Επηρεαζόμενο Κράτος:

- (α) το είδος, το μέγεθος και η κατασκευή του ναυαγίου·
- (β) το βάθος του νερού στην περιοχή·
- (γ) το παλιρροϊκό εύρος και τα ρεύματα στην περιοχή·
- (δ) τις ιδιαίτερα ευαίσθητες αναγνωρισμένες θαλάσσιες περιοχές και, κατά περίπτωση, καθορισμένες σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που υιοθετεί ο Οργανισμός, ή μια σαφώς καθορισμένη περιοχή της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, όπου ειδικά υποχρεωτικά μέτρα έχουν υιοθετηθεί σύμφωνα με το άρθρο 211, παράγραφος 6 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, του 1982·
- (ε) την εγγύτητα των ναυτιλιακών οδών ή καθορισμένων λωρίδων κυκλοφορίας·
- (στ) τον τύπο της κυκλοφορίας·
- (ζ) τη φύση και ποσότητα του φορτίου του ναυαγίου, την ποσότητα και τους τύπους πετρελαίου (όπως τα καύσιμα δεξαμενής και τα λιπαντικά) επί του πλοίου που έχει βυθιστεί και, συγκεκριμένα, τη βλάβη που πιθανόν να προκληθεί σε περίπτωση που το φορτίο ή το πετρέλαιο απελευθερωθεί στο θαλάσσιο περιβάλλον·
- (η) τις αδυναμίες λιμενικών εγκαταστάσεων·
- (θ) τις επικρατούσες μετεωρολογικές και υδρογραφικές συνθήκες·
- (ι) την υποθαλάσσια τοπογραφία της περιοχής·
- (κ) το ύψος του ναυαγίου πάνω ή υπό της επιφάνειας του νερού σε σχέση με τη χαμηλότερη αστρονομική παλίρροια (astronomical tide)·

(λ) τα ακουστικά και μαγνητικά προφίλ του ναυαγίου·

(μ) την εγγύτητα των υπερράκτιων εγκαταστάσεων, αγωγών, καλωδίων τηλεπικοινωνιών και ανάλογων κατασκευών· και

(ν) οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες που μπορεί να καθιστούν αναγκαία την ανέλκυση του ναυαγίου.

## **Άρθρο 7**

### **Εντοπισμός ναυαγίων**

1 Μόλις λάβει γνώση για την ύπαρξη ενός ναυαγίου, το Επηρεαζόμενο Κράτος χρησιμοποιεί όλα τα πρακτικά μέσα, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών των Κρατών και των οργανισμών, για να προειδοποιήσει επείγοντως τους ναυτιλλόμενους και τα ενδιαφερόμενα Κράτη σχετικά με τη φύση και τη θέση του ναυαγίου.

2 Εάν το Επηρεαζόμενο Κράτος έχει λόγους να πιστεύει ότι ένα ναυάγιο αποτελεί κίνδυνο, διασφαλίζει ότι λαμβάνονται όλα τα πρακτικά μέτρα για να εξακριβώσει την ακριβή θέση του ναυαγίου.

## **Άρθρο 8**

### **Σήμανση ναυαγίων**

1 Εάν το Επηρεαζόμενο Κράτος κρίνει ότι ένα ναυάγιο αποτελεί κίνδυνο, το Κράτος αυτό διασφαλίζει ότι λαμβάνονται όλα τα εύλογα μέτρα για τη σήμανση του ναυαγίου.

2 Στη σήμανση του ναυαγίου, λαμβάνονται όλα τα πρακτικά μέτρα για σκοπούς διασφάλισης ότι οι σημάνσεις συμμορφώνονται με το διεθνώς αποδεκτό σύστημα σημαντήρων (buoyage) που χρησιμοποιείται στην περιοχή όπου βρίσκεται το ναυάγιο.

3 Το Επηρεαζόμενο Κράτος πρέπει να γνωστοποιήσει τα χαρακτηριστικά της σήμανσης ναυαγίου με τη χρήση κάθε ενδεδειγμένου μέσου, συμπεριλαμβανομένων των κατάλληλων ναυτικών δημοσιεύσεων.

## **Άρθρο 9**

### **Μέτρα που διευκολύνουν την ανέλκυση ναυαγίων**

1 Εάν το Επηρεαζόμενο Κράτος κρίνει ότι ένα ναυάγιο αποτελεί κίνδυνο, το Κράτος αυτό άμεσα:

(α) ενημερώνει το Κράτος νηολόγησης του πλοίου και τον πλοιοκτήτη· και

(β) προχωρεί σε διαβούλευση με το Κράτος νηολόγησης του πλοίου και άλλα Κράτη που επηρεάζονται από το ναυάγιο σχετικά με τα μέτρα πρέπει να ληφθούν σε σχέση με το ναυάγιο.

2 Ο πλοιοκτήτης ανελκύει ναυάγιο το οποίο διαπιστώθηκε ότι αποτελεί κίνδυνο.

3 Όταν ένα ναυάγιο έχει διαπιστωθεί ότι αποτελεί κίνδυνο, ο πλοιοκτήτης ή άλλο ενδιαφερόμενο μέρος, παρέχει στην αρμόδια αρχή του Επηρεαζόμενου Κράτους αποδεικτικά ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης όπως απαιτείται από το άρθρο 12.

4 Ο πλοιοκτήτης μπορεί να συμβληθεί με οποιοδήποτε διασώστη ή άλλο πρόσωπο για σκοπούς ανέλκυσης του ναυαγίου το οποίο διαπιστώθηκε ότι αποτελεί κίνδυνο. Πριν τη ανέλκυση αυτή, το Επηρεαζόμενο Κράτος μπορεί να επιβάλει όρους για την εν λόγω ανέλκυση μόνο στο βαθμό που απαιτείται για να διασφαλιστεί ότι η ανέλκυση γίνεται κατά τρόπο που να συνάδει με τα θέματα της ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

5 Με την έναρξη της ανέλκυσης, όπως αναφέρεται στις παραγράφους 2 και 4, το Επηρεαζόμενο Κράτος μπορεί να παρέμβει στην ανέλκυση μόνο στο βαθμό που απαιτείται για να διασφαλιστεί ότι η ανέλκυση γίνεται με κατά τρόπο που συνάδει με τα θέματα της ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

6 Το Επηρεαζόμενο Κράτος:

(α) ορίζει εύλογη προθεσμία εντός της οποίας ο πλοιοκτήτης πρέπει να ανελκύσει το ναυάγιο, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση του κινδύνου όπως καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6·

(β) ενημερώνει γραπτώς τον πλοιοκτήτη σχετικά με την προθεσμία που έχει θέσει και καθορίζει ότι, εάν ο πλοιοκτήτης δεν ανελκύσει το ναυάγιο εντός της προθεσμίας αυτής, μπορεί να ανελκύσει το ναυάγιο με έξοδα του πλοιοκτήτη· και

(γ) ενημερώνει γραπτώς τον πλοιοκτήτη ότι προτίθεται να παρέμβει άμεσα σε περιπτώσεις όπου ο κίνδυνος γίνεται ιδιαίτερα σοβαρός.

7 Εάν ο πλοιοκτήτης δεν προχωρήσει στην ανέλκυση του ναυαγίου εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας σύμφωνα με την παράγραφο 6 (α), ή ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να εντοπιστεί, το Επηρεαζόμενο Κράτος δύναται να ανελκύσει το ναυάγιο με τα πιο πρακτικά και ταχεία διαθέσιμα μέσα, σύμφωνα με τα θέματα της ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

8 Σε περιπτώσεις όπου απαιτείται άμεση δράση και το Επηρεαζόμενο Κράτος έχει ενημερώσει αναλόγως το Κράτος νηολόγησης του πλοίου και τον πλοιοκτήτη, μπορεί να προχωρήσει στην ανέλκυση του ναυαγίου με τα πιο πρακτικά και ταχεία διαθέσιμα μέσα, σύμφωνα με τα θέματα της ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

9 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο για να διασφαλιστεί ότι οι πλοιοκτήτες τους συμμορφώνονται με τις παραγράφους 2 και 3.

10 Εφόσον αυτό απαιτείται, τα Συμβαλλόμενα Κράτη δίδουν τη συγκατάθεσή τους στο Επηρεαζόμενο Κράτος να ενεργήσει σύμφωνα με τις παραγράφους 4 έως 8.

11 Οι πληροφορίες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο παρέχονται από το Επηρεαζόμενο Κράτος στον πλοιοκτήτη όπως προσδιορίζεται στις γνωστοποιήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5, παράγραφος 2.

## **Άρθρο 10**

### **Ευθύνη του πλοιοκτήτη**

1 Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 11, ο πλοιοκτήτης θα είναι υπεύθυνος για τις δαπάνες εντοπισμού, σήμανσης και ανέλκυσης του ναυαγίου βάσει των άρθρων 7, 8 και 9, αντίστοιχα, εκτός εάν ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι το ναυτικό ατύχημα που προκάλεσε το ναυάγιο:

(α) ήταν αποτέλεσμα πράξης πολέμου, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, εξέγερσης ή φυσικού φαινομένου εξαιρετικού, αναπόφευκτου και ακαταμάχητου τύπου·

(β) προκλήθηκε εξολοκλήρου από πράξη ή παράλειψη με πρόθεση να προξενηθεί ζημία από τρίτο πρόσωπο· ή

(γ) προκλήθηκε εξ ολοκλήρου από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη οποιασδήποτε κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για τη συντήρηση των φάρων ή άλλων βοηθημάτων ναυσιπλοΐας κατά την άσκηση της λειτουργίας αυτής.

2 Τίποτα στην παρούσα Σύμβαση δεν θίγει το δικαίωμα του πλοιοκτήτη, να περιορίσει την ευθύνη δυνάμει οποιουδήποτε εφαρμοστέου εθνικού ή διεθνούς καθεστώτος, όπως της Σύμβασης για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις, 1976, όπως τροποποιήθηκε.

3 Καμία αξίωση για τις δαπάνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μπορεί να ασκηθεί κατά του πλοιοκτήτη παρά σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης. Αυτό είναι με επιφύλαξη των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων ενός Συμβαλλομένου Κράτους που έχει προβεί σε γνωστοποίηση δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 2, σε σχέση με τα ναυάγια που βρίσκονται στο έδαφός του, συμπεριλαμβανομένης της χωρικής θάλασσας, εκτός από τον εντοπισμό, τη σήμανση και την ανέλκυση σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

4 Το παρόν άρθρο δεν θίγει δικαιώματα προσφυγής έναντι τρίτων.

## **Άρθρο 11**

### **Εξαιρέσεις στην ευθύνη**

1 Ο πλοιοκτήτης δεν ευθύνεται δυνάμει της παρούσας Σύμβασης για τις δαπάνες που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1, εάν, και στο βαθμό που η ευθύνη για τέτοιες δαπάνες αντίκειται με:

(α) τη Διεθνή Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία Ζημιών εκ Ρυπάνσεως υπό Πετρελαίου, 1969, όπως τροποποιήθηκε·

(β) τη Διεθνή Σύμβαση για την Αστική ευθύνη και Αποζημίωση για Ζημία σε Σχέση με τη Μεταφορά Επικινδύνων και Επιβλαβών Ουσιών, 1996, όπως τροποποιήθηκε·

(γ) τη Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη στον Τομέα της Πυρηνικής Ενέργειας, 1960, όπως τροποποιήθηκε, ή τη Σύμβαση της Βιέννης περί Αστικής Ευθύνης για Ζημίες από Πυρηνική Ενέργεια, 1963, όπως τροποποιήθηκε, ή εθνικής νομοθεσίας που διέπει ή απαγορεύει τον περιορισμό της ευθύνης για πυρηνική ζημία· ή

(δ) τη Διεθνή Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για Ζημιά που Προκαλείται από τη Ρύπανση Καυσίμων Δεξαμενής Πλοίων του 2001·

υπό τον όρο ότι η σχετική Σύμβαση ισχύει και τέθηκε σε ισχύ.

2 Στο βαθμό που μέτρα δυνάμει της παρούσας Σύμβασης θεωρούνται διάσωση σύμφωνα με την εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία ή με διεθνή σύμβαση, τέτοια εθνική νομοθεσία ή Σύμβαση θα εφαρμόζεται σε ζητήματα σχετικά με την αμοιβή ή αποζημίωση που είναι καταβλητέα στους διασώστες, κατ' εξαίρεση των κανόνων της παρούσας Σύμβασης.

**Άρθρο 12****Υποχρεωτική ασφάλιση ή άλλη οικονομική εξασφάλιση**

1 Ο πλοιοκτήτης πλοίου νηολογημένου σε Συμβαλλόμενο Κράτος και ολικής χωρητικότητας 300 κόρων και άνω, υποχρεούται να διατηρεί σε ισχύ ασφάλιση ή άλλη οικονομική εξασφάλιση, όπως για παράδειγμα εγγύηση τράπεζας ή ανάλογου χρηματοπιστωτικού ιδρύματος, για να καλύπτει την αστική του ευθύνη βάσει της παρούσας Σύμβασης για ποσό ίσο προς τα όρια της ευθύνης σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό ή διεθνές καθεστώς περιορισμού, και εν πάση περιπτώσει όχι μεγαλύτερο από ποσό που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6(1)(β), της Σύμβασης για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις, 1976, όπως τροποποιήθηκε.

2 Για κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 300 κόρων και άνω θα εκδίδεται πιστοποιητικό που βεβαιώνει ότι η υπάρχει σε ισχύ ασφάλιση ή άλλη οικονομική εξασφάλιση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης από την αρμόδια αρχή του Κράτους νηολόγησης του πλοίου εφόσον εξακριβωθεί ότι οι απαιτήσεις της παραγράφου 1 έχουν τηρηθεί. Όσον αφορά πλοίο που είναι νηολογημένο σε Συμβαλλόμενο Κράτος, τέτοιο πιστοποιητικό θα εκδίδεται ή πιστοποιείται από την αρμόδια αρχή του κράτους νηολόγησης του πλοίου· όσον αφορά πλοίο που δεν είναι νηολογημένα σε Συμβαλλόμενο Κράτος το πιστοποιητικό δύναται να εκδίδεται ή πιστοποιείται από την αρμόδια αρχή οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Κράτους. Το πιστοποιητικό υποχρεωτικής ασφάλισης εκδίδεται σύμφωνα με το πρότυπο που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας Σύμβασης, και περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

(α) όνομα του πλοίου, διεθνές διακριτικό σήμα και λιμένα νηολόγησης·

(β) ολική χωρητικότητα του πλοίου·

(γ) όνομα και τόπος κύριας έδρας εργασιών του πλοιοκτήτη·

(δ) αριθμός ταυτότητας πλοίου κατά τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) ·

(ε) είδος και διάρκεια της ασφάλειας·

(στ) όνομα και τόπο της κύριας έδρας των εργασιών του ασφαλιστή ή άλλου προσώπου που παρέχει την ασφάλεια και, όπου τούτο ενδείκνυται, τόπο εργασιών όπου έχει συσταθεί η ασφάλιση ή οικονομική εξασφάλιση · και

(ζ) περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού, η οποία δεν πρέπει να υπερβαίνει την περίοδο ισχύος της ασφάλισης ή άλλης εξασφάλισης.

3 (α) Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος μπορεί να εξουσιοδοτεί κάποιο αναγνωρισμένο από αυτό φορέα ή οργανισμό να εκδίδει το αναφερόμενο στην παράγραφο 2 πιστοποιητικό. Ο εν λόγω φορέας ή οργανισμός πληροφορεί το εν λόγω Κράτος για την έκδοση κάθε πιστοποιητικού. Σε όλες τις περιπτώσεις, το Συμβαλλόμενο Κράτος εγγυάται πλήρως την πληρότητα και την ακρίβεια του τοιοιτοτρόπως εκδιδόμενου πιστοποιητικού και αναλαμβάνει να εξασφαλίσει τις αναγκαίες για την εκπλήρωση αυτής της υποχρέωσης ρυθμίσεις.

(β) Το Συμβαλλόμενο Κράτος γνωστοποιεί στον Γενικό Γραμματέα σχετικά με:

(i) τις ειδικές ευθύνες και προϋποθέσεις της εκχωρούμενης σε αναγνωρισμένο από αυτό φορέα ή οργανισμό εξουσίας,

- (ii) την ανάκληση της εν λόγω εξουσίας, και
- (iii) την ημερομηνία από την οποία ισχύει η εν λόγω εκχώρηση ή ανάκληση εξουσίας.

Η εκχώρηση εξουσίας δεν ισχύει πριν από την πάροδο τριών μηνών από την ημέρα της σχετικής γνωστοποίησης στον Γενικό Γραμματέα.

(γ) Ο κατά την παρούσα παράγραφο εξουσιοδοτημένος να εκδίδει πιστοποιητικά φορέας ή οργανισμός πρέπει να έχει τουλάχιστον την εξουσία να ανακαλεί τα πιστοποιητικά αυτά όταν παύουν να πληρούνται οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες έχουν εκδοθεί. Σε όλες τις περιπτώσεις, ο φορέας ή οργανισμός αναφέρει την ανάκληση του πιστοποιητικού στο Κράτος για λογαριασμό του οποίου είχε εκδοθεί.

4 Το πιστοποιητικό συντάσσεται στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες του εκδίδοντος κράτους. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο πρέπει να περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες· εάν το αποφασίσει το οικείο κράτος, η επίσημη γλώσσα του μπορεί να παραλείπεται.

5 Το πιστοποιητικό φέρεται επί του πλοίου και αντίγραφο αυτού κατατίθεται στις αρχές που τηρούν τα στοιχεία νηολόγησης του πλοίου ή, αν το πλοίο δεν είναι νηολογημένο σε Συμβαλλόμενο Κράτος, στις αρχές του κράτους που εξέδωσε ή επικύρωσε το πιστοποιητικό.

6 Η ασφάλιση ή άλλη οικονομική εξασφάλιση δεν πληροί τις προϋποθέσεις του παρόντος άρθρου, εάν δύναται να παύσει να ισχύει για λόγο πέρα από την παρέλευση του χρόνου ισχύος της ασφάλισης ή της οικονομικής εξασφάλισης που καθορίζεται στο πιστοποιητικό σύμφωνα με την παράγραφο 2, πριν περάσουν τρεις μήνες από την ημερομηνία κατά την οποία δίνεται προειδοποίηση λήξεώς της στις αναφερόμενες στην παράγραφο 5 αρχές, εκτός αν έχει επιστραφεί το πιστοποιητικό στις εν λόγω αρχές ή έχει εκδοθεί νέο εντός της ανωτέρω περιόδου. Οι παραπάνω διατάξεις ισχύουν αναλόγως για κάθε τροποποίηση συνεπεία της οποίας η ασφάλιση ή η οικονομική εξασφάλιση δεν πληροί πλέον τις προϋποθέσεις του παρόντος άρθρου.

7 Το Κράτος νηολογήσεως του πλοίου καθορίζει, τηρουμένων των διατάξεων του παρόντος άρθρου, και λαμβανομένων υπόψη τυχόν κατευθυντήριων γραμμών που θα υιοθετήσει ο Οργανισμός αναφορικά με την οικονομική ευθύνη των πλοιοκτητών, τους όρους εκδόσεως και εγκυρότητας του πιστοποιητικού.

8 Καμία διάταξη της παρούσας Σύμβασης δεν λογίζεται ότι εμποδίζει ένα Συμβαλλόμενο Κράτος να χρησιμοποιεί πληροφορίες αποκτώμενες από άλλα κράτη ή από τον Οργανισμό ή από άλλους διεθνείς οργανισμούς σχετικά με την οικονομική επιφάνεια των παροχών ασφαλίσεων ή οικονομικής εξασφάλισης για τους σκοπούς της Σύμβασης. Σ' αυτές τις περιπτώσεις, το Συμβαλλόμενο Κράτος που βασίζεται σε τέτοιες πληροφορίες δεν απαλλάσσεται από τις ευθύνες ως Κράτος έκδοσης του απαιτούμενου στην παράγραφο 2 πιστοποιητικού.

9 Πιστοποιητικά εκδιδόμενα ή επικουρούμενα υπό την εξουσία Συμβαλλόμενου Κράτους γίνονται δεκτά από τα άλλα Συμβαλλόμενα Κράτη για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης και θεωρούνται από τα άλλα Συμβαλλόμενα Κράτη ότι έχουν την ίδια ισχύ με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται ή επικυρώνονται από αυτά, και αν ακόμη έχουν εκδοθεί ή πιστοποιηθεί για πλοίο που δεν είναι νηολογημένο σε Συμβαλλόμενο Κράτος. Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος δύναται οποτεδήποτε να ζητήσει διαβούλευση με το Κράτος έκδοσης ή πιστοποίησης, εάν θεωρεί ότι ο αναφερόμενος στο πιστοποιητικό ασφαλιστής ή ο παροχέας της οικονομικής εξασφάλισης δεν είναι οικονομικώς σε θέση να τηρήσει τις υποχρεώσεις που του επιβάλλει η παρούσα Σύμβαση.

10 Κάθε αξίωση αποζημιώσεως για ζημία που πηγάζει από την παρούσα Σύμβαση δύναται να εγερθεί ευθέως κατά του ασφαλιστή ή άλλου προσώπου που έχει παράσχει οικονομική εξασφάλιση για την ευθύνη του πλοιοκτήτη. Σ' αυτή την περίπτωση ο εναγόμενος μπορεί να προβάλει τις ενστάσεις (εκτός από της πτωχεύσεως ή θέσεως υπό εκκαθάριση του πλοιοκτήτη), τις οποίες θα εδικαιούτο να προβάλει ο ίδιος ο πλοιοκτήτης, συμπεριλαμβανομένου του περιορισμού δύναμει οποιουδήποτε εφαρμοστέου εθνικού ή διεθνούς καθεστώτος. Επιπλέον, έστω και αν ο πλοιοκτήτης δεν δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του, ο εναγόμενος μπορεί να περιορίσει την

ευθύνη του σε ποσό ίσο με το ποσό της ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης που επιβάλλεται να υπάρχει σύμφωνα με την παράγραφο 1. Πέραν τούτου, ο εναγόμενος δύναται να προβάλει την ένσταση ότι το ναυτικό ατύχημα προέκυψε από εκ προθέσεως παράπτωμα του πλοιοκτήτη, αλλά δεν δικαιούται να προβάλει άλλη ένσταση, την οποία θα μπορούσε να προβάλει σε δίκη εγειρόμενη κατ' αυτού από τον πλοιοκτήτη. Ο εναγόμενος, εν πάση περιπτώσει, δικαιούται να προσεπικαλέσει τον πλοιοκτήτη να συμμετάσχει στη διαδικασία.

11 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη δεν επιτρέπουν στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους και στα οποία εφαρμόζεται το παρόν άρθρο, να λειτουργούν καθ' οιοδήποτε χρονικό σημείο, αν δεν έχει εκδοθεί το πιστοποιητικό σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 14.

12 Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος άρθρου, κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος μεριμνά, σύμφωνα με την εσωτερική του νομοθεσία, ώστε να υπάρχει εν ισχύ ασφάλιση ή άλλη οικονομική εξασφάλιση, στην έκταση που προβλέπει η παράγραφος 1, σε σχέση με οποιοδήποτε πλοίο με ολική χωρητικότητα 300 κόρων και άνω, οπουδήποτε και αν είναι νηολογημένο, το οποίο εισπλέει σε ή αποπλέει από λιμένα στην επικράτεια του ή καταπλέει σε ή αποπλέει από υπεράκτια εγκατάσταση στη χωρική του θάλασσα.

13 Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου 5, κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος μπορεί να γνωστοποιήσει στο Γενικό Γραμματέα ότι για τους σκοπούς της παραγράφου 12 τα πλοία δεν απαιτείται να φέρουν ή να επιδεικνύουν το απαιτούμενο στην παράγραφο 2 πιστοποιητικό όταν εισπλέουν σε ή αποπλέουν από λιμένες στην επικράτεια του ή καταπλέουν σε ή αποπλέουν από υπεράκτιες εγκαταστάσεις στη χωρική του θάλασσα, υπό την προϋπόθεση ότι το Συμβαλλόμενο Κράτος που εκδίδει το απαιτούμενο στην παράγραφο 2 πιστοποιητικό έχει γνωστοποιήσει στο Γενικό Γραμματέα ότι τηρεί στοιχεία σε ηλεκτρονική μορφή, προσβάσιμα από όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη, που βεβαιώνουν την ύπαρξη του πιστοποιητικού και δίνουν στα Συμβαλλόμενα Κράτη τη δυνατότητα να εκπληρώνουν τις κατά την παράγραφο 12 υποχρεώσεις τους.

14 Εάν δεν υφίσταται ασφάλιση ή άλλη οικονομική εξασφάλιση σχετικά με πλοία που ανήκουν στην κυριότητα Συμβαλλομένου Κράτους, δεν εφαρμόζονται επί του πλοίου τούτου οι διατάξεις του παρόντος άρθρου, αλλά το πλοίο πρέπει να φέρει πιστοποιητικό εκδιδόμενο από τις αρμόδιες αρχές του κράτους της νηολογήσεως που να βεβαιώνει ότι το πλοίο ανήκει σ' εκείνο το κράτος και ότι η ευθύνη του πλοίου καλύπτεται εντός των ορίων που ορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1. Το πιστοποιητικό αυτό πρέπει να ακολουθεί όσο το δυνατόν πιστότερα το πρότυπο που ορίζεται στην παράγραφο 2.

### **Άρθρο 13**

#### **Χρονικά όρια**

Δικαιώματα αποζημιώσεως βάσει της παρούσας Συμβάσης αποσβέννυνται εκτός εάν ασκηθεί αγωγή εντός τριών ετών από την ημέρα κατά την οποία έλαβε χώρα η ζημία. Σε καμία πάντως περίπτωση δεν δύναται να εγερθεί αγωγή μετά την πάροδο έξι ετών, αφότου έλαβε χώρα το ναυτικό ατύχημα από το οποίο προκλήθηκε το ναυάγιο. Όταν το ναυτικό ατύχημα αποτελείται από σειρά συμβάντων, η περίοδος των έξι ετών αρχίζει από την ημερομηνία του πρώτου συμβάντος.

### **Άρθρο 14**

#### **Διατάξεις αναθεώρησης**

1 Ο Οργανισμός συγκαλεί διάσκεψη των Συμβαλλομένων Κρατών, με σκοπό την αναθεώρηση ή τροποποίηση της παρούσας Σύμβασης ύστερα από αίτηση του ενός τρίτου τουλάχιστον των Συμβαλλομένων Κρατών.

2 Οποιαδήποτε συναίνεση για δέσμευση από την παρούσα Σύμβαση, η οποία εκφράζεται μεταγενέστερα της έναρξης ισχύος της τροποποίησης της παρούσας Σύμβασης, θα θεωρείται ως εφαρμοστέα στην παρούσα Σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε.

**Άρθρο 15****Διακανονισμός Διαφορών**

1 Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ δύο ή περισσότερων Συμβαλλόμενων Κρατών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης, επιδιώκουν να επιλύσουν τη διαφορά τους, αρχικά, μέσω διαπραγματεύσεων, έρευνας, διαμεσολάβησης, συμβιβασμού, διαιτησίας, δικαστικών διακανονισμών, προσφυγής σε περιφερειακά όργανα ή ρυθμίσεων ή άλλων ειρηνικών μέσων της επιλογής τους.

2 Εάν ο διακανονισμός δεν καταστεί εφικτός μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες μετά από την κοινοποίηση ύπαρξης διαφοράς από ένα Συμβαλλόμενο Κράτος σε άλλο, εφαρμόζονται οι διατάξεις για την επίλυση των διαφορών που προβλέπονται στο Μέρος XV της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982, τηρουμένων των αναλογιών, ανεξαρτήτως του κατά πόσον τα Συμβαλλόμενα Κράτη που έχουν την διαφορά είναι επίσης Συμβαλλόμενα Κράτη της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982.

3 Οποιαδήποτε διαδικασία που έχει επιλεγεί από Συμβαλλόμενο Κράτος της παρούσας Σύμβασης και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, του 1982, σύμφωνα με το Άρθρο 287 της τελευταίας, ισχύει για τη διευθέτηση διαφορών βάσει του παρόντος άρθρου, εκτός εάν αυτό Συμβαλλόμενο Κράτος, κατά την επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση στην παρούσα Σύμβαση, ή σε οποιοδήποτε μετέπειτα στάδιο, επιλέξει μια άλλη διαδικασία σύμφωνα με το Άρθρο 287 για τη διευθέτηση των διαφορών που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση.

4 Ένα Συμβαλλόμενο Κράτος στην παρούσα Σύμβαση, το οποίο δεν είναι Συμβαλλόμενο Κράτος της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, του 1982, όταν επικυρώνει, αποδέχεται, εγκρίνει ή προσχωρεί στην παρούσα Σύμβαση, ή σε οποιοδήποτε μετέπειτα στάδιο, δύναται να επιλέγει, με γραπτή δήλωση, ένα ή περισσότερα από τα μέσα που αναφέρονται στο άρθρο 287, παράγραφος 1, της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, του 1982, με σκοπό την επίλυση διαφορών δυνάμει του παρόντος άρθρου. Το άρθρο 287 εφαρμόζεται σε τέτοια δήλωση, καθώς και σε οποιαδήποτε διαφορά, της οποίας το εν λόγω Συμβαλλόμενο Κράτος είναι μέρος, η οποία δεν καλύπτεται από ισχύουσα δήλωση. Για τους σκοπούς συμβιβασμού και διαιτησίας, σύμφωνα με τα Παραρτήματα V και VII της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, του 1982, τέτοιο Συμβαλλόμενο Κράτος δύναται να ορίσει διαμεσολαβητές και διαιτητές για να συμπεριληφθούν στους καταλόγους που αναφέρονται στο Παράρτημα V, Άρθρο 2, και Παράρτημα VII Άρθρο 2, , για την επίλυση των διαφορών που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση.

5 Δήλωση που έγινε σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4 πρέπει να κατατεθεί ενώπιον του Γενικού Γραμματέα, ο οποίος θα κοινοποιήσει αντίγραφο της στα Συμβαλλόμενα Κράτη.

**Άρθρο 16****Συσχέτιση με άλλες συμβάσεις και διεθνείς συμφωνίες**

Τίποτε στην παρούσα Σύμβαση δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις κάθε Κράτους στα πλαίσια της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982, και του εθνικού διεθνούς δικαίου της θάλασσας.

**Άρθρο 17****Υπογραφή, επικύρωση, αποδοχή, έγκριση και προσχώρηση**

1 Η παρούσα Σύμβαση θα είναι ανοικτή για υπογραφή στο κεντρικό γραφείο του Οργανισμού από την 19<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2007 μέχρι την 18<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2008, και στη συνέχεια παραμένει ανοικτή προς προσχώρηση.

(α) Τα Κράτη μπορούν να εκφράσουν ότι δέχονται να δεσμεύονται από την παρούσα Σύμβαση:

- (i) με υπογραφή χωρίς επιφύλαξη ως προς επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση,
- (ii) με υπογραφή υποκείμενη σε επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση και ακολουθούμενη από επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση, ή
- (iii) με προσχώρηση.

(β) Η επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση γίνεται με την κατάθεση επίσημου εγγράφου για το σκοπό αυτό στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

**Άρθρο 18****Έναρξη ισχύος**

1 Η παρούσα Σύμβαση αρχίζει να ισχύει δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία δέκα Κράτη είτε την έχουν υπογράψει χωρίς επιφύλαξη ως προς την επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση, είτε έχουν καταθέσει στο Γενικό Γραμματέα έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης.

2 Ως προς κάθε Κράτος που επικυρώνει, αποδέχεται, εγκρίνει ή προσχωρεί στην παρούσα Σύμβαση μετά την εκπλήρωση των προϋποθέσεων της παραγράφου 1 για την έναρξη της ισχύος της, η Σύμβαση αρχίζει να ισχύει τρεις μήνες μετά την ημερομηνία κατάθεσης από το Κράτος αυτό του κατάλληλου εγγράφου, αλλά όχι προτού η Σύμβαση αυτή αρχίσει να ισχύει σύμφωνα με την παράγραφο 1.

**Άρθρο 19****Καταγγελία**

1 Η παρούσα Σύμβαση δύναται να καταγγελθεί από οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Κράτος σε οποιοδήποτε χρονικό σημείο μετά την παρέλευση ενός χρόνου από την ημέρα κατά την οποία αρχίζει η ισχύς της για το καταγγέλλον Κράτος.

2 Η καταγγελία γίνεται με την κατάθεση σχετικού εγγράφου στον Γενικό Γραμματέα.

3 Η καταγγελία καθίσταται ενεργός ένα έτος μετά την κατάθεση του εγγράφου καταγγελίας στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού, ή και σε απώτερο χρόνο, όπως ορίζεται στο έγγραφο καταγγελίας.

**Άρθρο 20****Θεματοφύλακας**

- 1 Η παρούσα Σύμβαση κατατίθεται στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.
- 2 Ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού:
  - (α) ειδοποιεί όλα τα Κράτη όσα έχουν υπογράψει ή προσχωρήσει στην παρούσα Σύμβαση:
    - (i) για κάθε νέα υπογραφή ή κατάθεση εγγράφου, γνωστοποιώντας και την ημερομηνία του γεγονότος·
    - (ii) για την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Σύμβασης·
    - (iii) για την κατάθεση οποιουδήποτε εγγράφου καταγγελίας της Σύμβασης, γνωστοποιώντας και την ημερομηνία καταθέσεως και την ημερομηνία από την οποία ισχύει η καταγγελία· και
    - (iv) για τυχόν άλλες δηλώσεις και γνωστοποιήσεις που γίνονται δυνάμει της Σύμβασης·
  - (β) διαβιβάζει επικυρωμένα ακριβή αντίγραφα της παρούσας Σύμβασης σε όλα τα υπογράψαντα κράτη και σε όλα τα κράτη που προσχωρούν στην παρούσα Σύμβαση.
- 3 Μόλις η παρούσα Σύμβαση τεθεί σε ισχύ, διαβιβάζεται από τον Γενικό Γραμματέα στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών επικυρωμένο αντίγραφο του κειμένου, προς καταχώριση και δημοσίευση του σύμφωνα με το άρθρο 102 του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.

**Άρθρο 21****Γλώσσες**

Η παρούσα Σύμβαση συντάχθηκε σε ένα μόνο πρωτότυπο στην αγγλική, αραβική, γαλλική, ισπανική, κινεζική και ρωσική γλώσσα, όλα δε τα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά.

ΕΓΙΝΕ ΣΤΟ ΝΑΪΡΟΜΠΙ στις δεκαοκτώ Μαΐου του δύο χιλιάδες επτά.

ΕΙΣ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οι υπογράφωντες, δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις κυβερνήσεις τους προς τούτο, υπέγραψαν την παρούσα Σύμβαση.

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

**ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ Η ΑΛΛΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗΣ  
ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ**

Εκδιδόμενο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 της Διεθνούς Σύμβασης του Ναϊρόμπι για  
την Ανέλκυση Ναυαγίων του 2007

Όνομα πλοίου	Ολική χωρητικότητα	Διακριτικός αριθμός ή γράμματα	Αριθμός ταυτότητας πλοίου κατά ΔΝΟ	Λιμένας νηολόγησης	Όνομα και πλήρης διεύθυνση του κύριου τόπου εργασιών του πλοιοκτήτη

Με το παρόν πιστοποιείται ότι υπάρχει εν ισχύ, αναφορικά με το ανωτέρω μνημονευόμενο πλοίο, ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή άλλη οικονομική εξασφάλιση που πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 12 της Διεθνούς Σύμβασης του Ναϊρόμπι για την Ανέλκυση Ναυαγίων του 2007.

Τύπος Ασφάλισης  
.....

Διάρκεια Ασφάλισης  
.....

Όνομα και διεύθυνση ασφαλιστή ή/και εγγυητή

Όνομα  
.....

Διεύθυνση  
.....

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι .....

Εκδόθηκε ή πιστοποιήθηκε από την κυβέρνηση τ.....  
.....

(Πλήρης προσδιορισμός του Κράτους) Ή

Το παρακάτω κείμενο πρέπει να χρησιμοποιείται όταν ένα Συμβαλλόμενο Κράτος επικαλείται το άρθρο 12, παράγραφος 3:

Το παρόν πιστοποιητικό εκδίδεται υπό την εξουσιοδότηση της κυβέρνησης τ.....  
(πλήρης προσδιορισμός του κράτους)  
από .....  
(όνομα φορέα ή οργανισμού)

Έγινε .....

(Τόπος)

Στις .....

(Ημερομηνία)

.....  
(Όνομα και ιδιότητα εκδίδοντος ή πιστοποιούντος υπαλλήλου)

**Επεξηγηματικές σημειώσεις:**

- 1 Αν κρίνεται σκόπιμο, ο προσδιορισμός του Κράτους μπορεί να περιλαμβάνει και μνεία της αρμόδιας δημόσιας αρχής της χώρας όπου εκδίδεται το πιστοποιητικό.
- 2 Αν το συνολικό ποσό της ασφάλισης έχει παρασχεθεί από δύο ή περισσότερες πηγές, πρέπει να αναγράφεται το ποσό που αντιστοιχεί σε κάθε μία.
- 3 Αν η ασφάλιση παρέχεται σε διάφορες μορφές, πρέπει να απαριθμούνται.
- 4 Στο στοιχείο «διάρκεια ασφάλισης» πρέπει να προσδιορίζεται και η ημερομηνία από την οποία ισχύει η ασφάλιση.
- 5 Στο στοιχείο «διεύθυνση» του ή των ασφαλιστών ή/και εγγυητών πρέπει να αναγράφεται ο κύριος τόπος εργασιών του ή των ασφαλιστών ή/και εγγυητών, επίσης δε, εάν συντρέχει η περίπτωση, ο τόπος όπου έχει συσταθεί η ασφάλιση ή άλλη οικονομική εξασφάλιση.