



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟ**  
**ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**  
Αρ. 3919 της 5ης ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2004  
**ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

**ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ**

**Ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2004 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.**

Αριθμός 52(III) του 2004

**ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ ΤΟΥΣ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ  
ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ  
(ΚΥΡΩΤΙΚΟΥΣ) ΚΑΙ ΠΕΡΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΝΟΜΟΥΣ  
ΤΟΥ 1985 ΕΩΣ 2001**

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2004 και θα διαβάζεται μαζί με τους περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Κυρωτικούς) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμους του 1985 έως 2001 (που στο εξής θα αναφέρονται ως «ο βασικός νόμος») και ο παρών Νόμος και ο βασικός νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Κυρωτικοί) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμοι του 1985 έως 2004.

Συνοπτικός  
τίτλος.

77 του 1985  
32 του 1989  
24 (III) του 1997  
10 (III) του 2001.

2. Το εδάφιο (1) του άρθρου 2 του βασικού νόμου τροποποιείται—

Τροποποίηση  
του άρθρου 2  
του βασικού  
νόμου.

- (α) Με τη διαγραφή, από την ερμηνεία του όρου «Αποφάσεις», της λέξης «και» (δέκατη γραμμή), αμέσως μετά τη λέξη «Σύμβασης», και την αντικατάστασή της με κόμμα·
- (β) με την προσθήκη, στην ερμηνεία του όρου «Αποφάσεις», αμέσως μετά τη λέξη «Πρωτόκολλο» (τελευταία γραμμή), της φράσης «και τις Αποφάσεις 2002, με τις οποίες τροποποιείται η Σύμβαση και υιοθετείται ο Κώδικας ISPS·»·
- (γ) με την ένθεση, στην κατάλληλη αλφαβητική σειρά, των ακόλουθων νέων όρων και ορισμών τους:

«Αποφάσεις 2002» σημαίνει τις Αποφάσεις 1 και 2 της 12ης Δεκεμβρίου 2002 της Διάσκεψης των Κρατών Μερών στη Διεθνή Σύμβαση περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974, όπως τροποποιήθηκε, που συνεκλήθη στο Λονδίνο, στην έδρα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού από την 9η μέχρι τη 13η Δεκεμβρίου του 2003, με τις οποίες τροποποιούνται αντίστοιχα τα Κεφάλαια V και XI της Σύμβασης και υιοθετείται ο Κώδικας ISPS·

‘Διευθυντής’ σημαίνει το Διευθυντή του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας·

‘Κώδικας ISPS’ σημαίνει το Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων, που υιοθετήθηκε με την Απόφαση 2 της 12ης Δεκεμβρίου 2002 της Διάσκεψης των Κρατών Μερών στη Διεθνή Σύμβαση περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974, όπως τροποποιήθηκε, που συνεκλήθη στο Λονδίνο, στην έδρα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού από την 9η μέχρι τη 13η Δεκεμβρίου του 2003, ο οποίος Κώδικας εγκρίθηκε με τη δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της Απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου, με Αρ. 3812 και ημερομηνία 20 Φεβρουαρίου 2004, που εκδόθηκε δυνάμει του άρθρου 4 των περί της Συμβάσεως του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Κυρωτικών) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμων του 1973 έως 1996·

Επίσημη  
Εφημερίδα,  
Παράρτημα  
Τρίτο (I):  
20.02.04.  
73 του 1973  
59 του 1975  
58 του 1977  
12 του 1979  
30 του 1982  
22(III) του 1993  
7(III) του 1996.

‘λιμενική εγκατάσταση’ σημαίνει το χώρο όπου λαμβάνει χώρα η διασύνδεση πλοίου με λιμένα και περιλαμβάνει περιοχές όπως τα αγκυροβόλια, τις θέσεις αναμονής και προσέγγισης από τη θάλασσα, κατά περίπτωση·.

Κύρωση.

3.—(1) Με τον παρόντα Νόμο κυρώνονται οι Αποφάσεις 2002.

(2) Τα κείμενα των Αποφάσεων 2002 εκτίθενται, σε πρωτότυπο, στην Αγγλική γλώσσα στο Μέρος I του Πίνακα και, σε μετάφραση, στην Ελληνική γλώσσα στο Μέρος II του Πίνακα:

Νοείται ότι, σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ των δύο κειμένων, υπερισχύει το κείμενο στο Μέρος I του Πίνακα.

4. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη των ακόλουθων νέων άρθρων 5A και 5B, αμέσως μετά το άρθρο 5:

«Καθορισμός  
επιπέδου  
ασφάλειας.»

5A.—(1) Η Αρμόδια Αρχή, μετά από διαβουλεύσεις στα πλαίσια της Συμβουλευτικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Αντιτρομοκρατίας), καθορίζει, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές πρόνοιες της Σύμβασης και τις κατευθυντήριες γραμμές που περιέχονται στο Μέρος B του Κώδικα ISPS, το επίπεδο ασφάλειας σε σχέση με Κυπριακά πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και σε σχέση με άλλα πλοία, προτού εισέλθουν σε λιμένα της Δημοκρατίας ή κατά την παραμονή τους σ’ αυτόν, και παρέχει καθοδήγηση, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η προστασία από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια.

(2)(α) Για σκοπούς ορισμού του επιπέδου ασφάλειας σε σχέση με τα Κυπριακά πλοία, η Συμβουλευτική Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Αντιτρομοκρατίας) απαρτίζεται από—

Τροποποίηση  
του βασικού  
νόμου με την  
προσθήκη νέων  
άρθρων 5A  
και 5B.

Πίνακας,  
Μέρος I,  
Μέρος II.

- (i) Το Διευθυντή, ο οποίος ασκεί καθήκοντα Προέδρου
- (ii) λειτουργό του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, που εκάστοτε ορίζεται από το Διευθυντή και
- (iii) εκπρόσωπο της Κεντρικής Υπηρεσίας Πληροφοριών του Υπουργείου Δικαιοσύνης και Δημοσίας Τάξεως.

(β) Για σκοπούς ορισμού του επιπέδου ασφάλειας στις λιμενικές εγκαταστάσεις της Δημοκρατίας και στα πλοία, πριν από την εισόδους σε λιμένα ή κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε λιμένα της Δημοκρατίας, η Συμβουλευτική Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας απαρτίζεται, επιπρόσθετα από τα μέλη που καθορίζονται στην παράγραφο (α), και από ένα εκπρόσωπο της Αρχής Λιμένων Κύπρου.

(γ) Ο Υπουργός δύναται να διευρύνει τη σύνθεση της Συμβουλευτικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας, σε περίπτωση που αυτό ήθελε κριθεί αναγκαίο, λόγω συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

(δ) Η Συμβουλευτική Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας συγκαλείται μετά από εισήγηση του Προέδρου, οποτεδήποτε παραστεί ανάγκη προς τούτο.

(ε) Για την έγκυρη διεξαγωγή των συνεδρίων της Συμβουλευτικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας απαιτείται απαρτία από όλα τα μέλη, και οι αποφάσεις της λαμβάνονται με πλειοψηφία, νοούμενου ότι, σε περίπτωση ισοψηφίας, ο Πρόεδρος έχει δεύτερη νικώσα ψήφο.

(στ) Η Συμβουλευτική Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας έχει εξουσία να προσκαλεί στις συνεδρίες της οποιουδήποτε εμπειρογνώμονες ή άλλους ειδικούς του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα για παροχή συμβουλών ή επεξηγήσεων σε θέματα της ειδικότητάς τους, οι οποίες κρίνονται αναγκαίες για την ορθή λήψη των αποφάσεών της.

Ανάθεση καθήκοντων σε αναγνωρισμένους οργανισμούς.

46(1) του 2001  
83(1) του 2004.

5B. Τηρουμένων των διατάξεων του Άρθρου 4.3 του Μέρους Α του Κώδικα ISPS, η Αρμόδια Αρχή δύναται να αναθέτει σε αναγνωρισμένους οργανισμούς καθήκοντα που σχετίζονται με την ασφάλεια και προβλέπονται από το Κεφάλαιο XI – 2 και το Μέρος Α του Κώδικα ISPS, σύμφωνα με τις πρόνοιες των περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Αναγνώριση και Εξουσιοδότηση Οργανισμών) Νόμων του 2001 έως 2004.»

5. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη των ακόλουθων νέων άρθρων 7A και 7B, αμέσως μετά το άρθρο 7:

«Άρνηση εισόδου και εκδίωξη πλοίου από λιμένα της Δημοκρατίας.

7A.—(1) Εάν η Αρμόδια Αρχή, κατά την άσκηση ελέγχου και μέτρων συμμόρφωσης, κατά τα διαλαμβανόμενα στον Κανονισμό XI-2/9 της Σύμβασης, ή ελέγχου σε λιμένα της Δημοκρατίας, του συστήματος ασφάλειας επί Κυπριακού πλοίου, διαπιστώσει οποιαδήποτε παράβαση του παρόντος Νόμου, της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου αυτής και των Κανονισμών που εκδίδονται δυνάμει αυτών, που να δικαιολογεί την άρνηση εισόδου ή την εκδίωξη πλοίου από λιμένα της Δημοκρατίας, δύναται να εκδώσει προς τούτο ανάλογο διάταγμα.

(2) Στην περίπτωση που η Αρμόδια Αρχή εκδίδει διάταγμα

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη νέων άρθρων 7A και 7B.

άρνησης εισόδου ή εκδίωξης πλοίου από λιμένα της Δημοκρατίας δυνάμει του εδαφίου (1), δύναται ακολούθως να επιτρέψει την είσοδο ή επιστροφή του πλοίου, εφόσον ικανοποιηθεί ότι—

- (α) Οι παραβάσεις που δικαιολογούσαν την έκδοση του σχετικού διατάγματος έχουν αποκατασταθεί και το πλοίο είναι σε θέση να εισέλθει σε λιμένα της Δημοκρατίας, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης ή την ασφάλεια των άλλων πλοίων εντός της λιμενικής εγκατάστασης ή την ασφάλεια της Δημοκρατίας ή προσώπου που βρίσκεται στη Δημοκρατία·
- (β) όλα τα έξοδα που προέκυψαν ως αποτέλεσμα της επιθεώρησης που διενεργήθηκε, για τη διαπίστωσή του κατά πόσο πληρούνται οι πρόνοιες της παραγράφου (α), έχουν καταβληθεί· και
- (γ) έχει καταβληθεί οποιοδήποτε διοικητικό πρόστιμο που επιβλήθηκε δυνάμει του παρόντος Νόμου.

(3) Κάθε διάταγμα άρνησης εισόδου ή εκδίωξης πλοίου περιέχει πληροφορίες για το δικαίωμα καταχώρησης ιεραρχικής προσφυγής δυνάμει του παρόντος Νόμου.

Αναστολή  
λειτουργίας  
των λιμενικών  
εγκαταστάσεων.

7B.—(1) Η λειτουργία λιμενικών εγκαταστάσεων, στις οποίες εφαρμόζεται ο παρών Νόμος, απαγορεύεται για όσο διάστημα οι εγκαταστάσεις αυτές δε συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος Νόμου, της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου της και των Κανονισμών που εκδίδονται δυνάμει αυτών.

(2) Εάν κατά τη διάρκεια ελέγχου των λιμενικών εγκαταστάσεων που διενεργείται δυνάμει του παρόντος Νόμου και της Σύμβασης, η Αρμόδια Αρχή διαπιστώσει οποιαδήποτε παράβαση του παρόντος Νόμου, της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου της και των Κανονισμών που εκδίδονται δυνάμει αυτών, η Αρμόδια Αρχή κοινοποιεί γραπτώς την παράβαση στον έχοντα την εκμετάλλευση της λιμενικής εγκατάστασης, τον καλεί σε απολογία και εκδίδει, όπου η παράβαση θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης, ή την ασφάλεια πλοίων που βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση, ή την ασφάλεια της Δημοκρατίας ή προσώπου που βρίσκεται στη Δημοκρατία, διάταγμα που να αναστέλλει, εν όλω ή εν μέρει, τη λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης, εφόσον ικανοποιηθεί ότι—

- (α) Οι παραβάσεις που δικαιολογούσαν την έκδοση του σχετικού διατάγματος έχουν αποκατασταθεί και/ή η λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να συνεχισθεί χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης, ή την ασφάλεια πλοίων που βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση, ή την ασφάλεια της Δημοκρατίας ή προσώπου που βρίσκεται στη Δημοκρατία·
- (β) όλα τα έξοδα που προέκυψαν ως αποτέλεσμα της επιθεώρησης που διενεργήθηκε, για τη διαπίστωση του κατά πόσο πληρούνται οι πρόνοιες της παραγράφου (α), έχουν καταβληθεί· και

(γ) έχει καταβληθεί οποιοδήποτε διοικητικό πρόστιμο που επιβλήθηκε δυνάμει του παρόντος Νόμου.

(3) Κάθε διάταγμα αναστολής λειτουργίας λιμενικής εγκατάστασης περιέχει πληροφορίες για το δικαίωμα καταχώρησης ιεραρχικής προσφυγής δυνάμει του παρόντος Νόμου.»

6. Τα άρθρα 8 και 8Α του βασικού νόμου αντικαθίστανται από τα ακόλουθα νέα άρθρα 8 και 8Α:

«Διοικητικό πρόστιμο.

8.—(1) Η παράβαση των διατάξεων του παρόντος Νόμου, της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου της και των Κανονισμών που εκδίδονται δυνάμει αυτών τιμωρείται, ανεξάρτητα από το αν συντρέχει περίπτωση ποινικής ή πειθαρχικής ευθύνης δυνάμει του παρόντος ή άλλου νόμου, με διοικητικό πρόστιμο που δεν υπερβαίνει τις είκοσι πέντε χιλιάδες λίρες, ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης.

(2) Το διοικητικό πρόστιμο επιβάλλεται, στην περίπτωση πλοίου, στον πλοιοκτήτη, ή στον έχοντα την εκμετάλλευση του πλοίου ή στον πλοίαρχο και, στην περίπτωση λιμενικής εγκατάστασης, στον ιδιοκτήτη της λιμενικής εγκατάστασης ή στον έχοντα την εκμετάλλευση της λιμενικής εγκατάστασης, 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 τούτο 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 την περί επιβολής διοικητικού προστίμου απόφασή της—

(α) Στην περίπτωση πλοίου, στον πλοίαρχο, και δεν επιτρέπει άρση της κατά το άρθρο 7 απαγόρευσης απόπλου και της κατά το άρθρο 7Α απαγόρευσης εισόδου και εκδίωξης του πλοίου από λιμένα της Δημοκρατίας·

(β) στην περίπτωση λιμενικής εγκατάστασης, στον ιδιοκτήτη της ή στον έχοντα την εκμετάλλευσή της, και δεν επιτρέπει άρση της κατά το άρθρο 7Γ αναστολής λειτουργίας της,

μέχρις ότου καταβληθεί το διοικητικό πρόστιμο ή κατατεθεί τραπεζική εγγύηση αναγνωρισμένης τράπεζας για ίσο ποσό και με όρους που ικανοποιούν την Αρμόδια Αρχή.

(5) Η Αρμόδια Αρχή ενημερώνει δεόντως για το δικαίωμα προσφυγής στο Ανώτατο Δικαστήριο.

Ιεραρχική προσφυγή.

8Α.—(1)(α) Ο πλοιοκτήτης ή ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου, ή ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα ιεραρχικής προσφυγής ενώπιον του Υπουργού κατά απόφασης απαγόρευσης απόπλου ή απαγόρευσης εισόδου ή εκδίωξης από λιμένα της Δημοκρατίας ή επιβολής διοικητικού προστίμου, μέσα σε προθεσμία τριάντα ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης, προκειμένου περί παράβασης που βεβαιώνεται σε λιμάνι της Δημοκρατίας, ή εξήντα

Αντικατάσταση των άρθρων 8 και 8Α του βασικού νόμου.

ημερών, προκειμένου περί παράβασης που βεβαιώνεται σε λιμάνι της αλλοδαπής.

(β) Ο ιδιοκτήτης λιμενικής εγκατάστασης ή ο έχων την εκμετάλλευσή της έχει δικαίωμα ιεραρχικής προσφυγής ενώπιον του Υπουργού κατά απόφασης αναστολής λειτουργίας της ή επιβολής διοικητικού προστίμου, μέσα σε προθεσμία τριάντα ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης.

(2) Η κατά το εδάφιο (1) προσφυγή δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.

(3) Ο Υπουργός εξετάζει την προσφυγή και, αφού ακούσει τους ενδιαφερομένους ή τους δώσει την ευκαιρία να εκθέσουν τις απόψεις τους γραπτώς, αποφασίζει για την τύχη της προσφυγής, σύμφωνα με το εδάφιο (4), το αργότερο μέσα σε προθεσμία δέκα ημερών.

(4) Μετά την εξέταση της προσφυγής σύμφωνα με το εδάφιο (3), ο Υπουργός δύναται να—

(α) Επικυρώσει την προσβληθείσα απόφαση ή

(β) ακυρώσει την προσβληθείσα απόφαση ή

(γ) τροποποιήσει την προσβληθείσα απόφαση ή

(δ) προβεί σε έκδοση νέας απόφασης σε αντικατάσταση της προσβληθείσας.

(5) Οι επιθεωρητές πλοίων ενημερώνουν δεόντως, κατά περίπτωση, τον πλοίαρχο, τον πλοιοκτήτη και τον έχοντα την εκμετάλλευση του πλοίου μέσω του πλοίαρχου, ή τον ιδιοκτήτη της λιμενικής εγκατάστασης ή τον έχοντα την εκμετάλλευση αυτής 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 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.».

Αντικατάσταση  
του άρθρου 9  
του βασικού  
νόμου.

7. Το άρθρο 9 του βασικού νόμου αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο άρθρο 9:

«Ποινικά  
αδικήματα σε  
σχέση με πλοία  
και λιμενικές  
εγκαταστάσεις.

9.—(1)(α) Διαπράττει αδίκημα, τιμωρούμενο, σε περίπτωση καταδίκης, με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές, ο πλοίαρχος, ο οποίος, επιχειρεί τον απόπλου πλοίου ή την είσοδο σε λιμένα της Δημοκρατίας κατά παράβαση απαγόρευσης απόπλου ή απαγόρευσης εισόδου και εκδίωξης από λιμένα της Δημοκρατίας, αντίστοιχα, που επεβλήθη στο πλοίο σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 7 και 7Α του παρόντος Νόμου.

(β) Το ίδιο πιο πάνω αδίκημα διαπράττει ο πλοιοκτήτης, ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου, ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, το οποίο εν γνώσει του συμπράττει ή συντελεί στην τέλεση του κατά την παράγραφο (α) αδικήματος.

(2)(α) Διαπράττει αδίκημα, τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο ποινές, ο ιδιοκτήτης λιμενικής εγκατάστασης ή ο έχων την εκμετάλλευσή της, ο οποίος—

- (i) Επιχειρεί τη λειτουργία λιμενικής εγκατάστασης κατά παράβαση αναστολής λειτουργίας λιμενικής εγκατάστασης που επιβλήθηκε κατά τις πρόνοιες του άρθρου 7B του παρόντος Νόμου·
- (ii) χωρίς εύλογη αιτία, παραβιάζει ή παραλείπει να συμμορφωθεί με οποιεσδήποτε οδηγίες της Αρμόδιας Αρχής σε θέματα ασφάλειας που εκδίδονται δυνάμει της Σύμβασης.

(β) Το ίδιο πιο πάνω αδίκημα διαπράττει οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, το οποίο εν γνώσει του συμπράττει ή συντελεί στην τέλεση του κατά την παράγραφο (α) αδικήματος.»

**ΠΙΝΑΚΑΣ**  
**(Άρθρο 3)**  
**ΜΕΡΟΣ Ι**

**RESOLUTION 1 OF THE CONFERENCE OF CONTRACTING  
GOVERNMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE  
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 ADOPTED ON 12 DECEMBER 2002**

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA,  
1974**

**THE CONFERENCE,**

**BEARING IN MIND** the purposes and principles of the Charter of the United Nations concerning the maintenance of international peace and security and the promotion of friendly relations and co-operation among States,

**DEEPLY CONCERNED** about the world-wide escalation of acts of terrorism in all its forms, which endanger or take innocent human lives, jeopardize fundamental freedoms and seriously impair the dignity of human beings,

**BEING AWARE** of the importance and significance of shipping to the world trade and economy and, therefore, being determined to safeguard the worldwide supply chain against any breach resulting from terrorist attacks against ships, ports, offshore terminals or other facilities,



**CONSIDERING** that unlawful acts against shipping jeopardize the safety and security of persons and property, seriously affect the operation of maritime services and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of maritime navigation,

**CONSIDERING** that the occurrence of such acts is a matter of grave concern to the international community as a whole, while also recognizing the importance of the efficient and economic movement of world trade,

**BEING CONVINCED** of the urgent need to develop international co-operation between States in devising and adopting effective and practical measures, additional to those already adopted by the International Maritime Organization (hereinafter referred to as is the Organization), to prevent and suppress unlawful acts directed against shipping in its broad sense,

**RECALLING** the United Nations Security Council resolution 1373(2001), adopted on 28 September 2001, requiring States to take measures to prevent and suppress terrorist acts, including calling on States to implement fully anti-terrorist conventions,

**HAVING NOTED** the Co-operative G8 Action on Transport Security (in particular, the Maritime Security section thereof), endorsed by the G8 Leaders during their Summit in Kananaskis, Alberta (Canada) in June 2002,

**RECALLING** article VIII(c) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as is the Convention), concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments,

**NOTING** resolution A.924(22) entitled in Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crew and the safety of ships, adopted by the Assembly of the Organization on 20 November 2001, which, *inter alia*:

(a) recognizes the need for the Organization to review, with the intent to revise, existing international legal and technical measures, and to consider appropriate new measures, to prevent and suppress terrorism against ships and to improve security aboard and ashore in order to reduce the risk to passengers, crew and post personnel on board ships and in port areas and to the vessels and their cargoes; and

(b) requests the Organization's Maritime Safety Committee, the Legal Committee and the Facilitation Committee under the direction of the Council to undertake, on a high priority basis, a review to ascertain whether there is a need to update the instruments referred to in the preambular paragraphs of the aforesaid resolution and any other relevant IMO instrument under their scope and/or to adopt other security measures and, in the light of such a review, to take action as appropriate;

**HAVING IDENTIFIED** resolution A.584(14) entitled in Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of their passengers and crew, MSC/Circ.443 on Measures to prevent unlawful acts against passengers and crew on board ships and MSC/Circ.754 on Passenger ferry security among the IMO instruments relevant to the scope of resolution A.924(22),

**RECALLING** resolution 5 entitled in Future amendments to chapter XI of the 1974 SOLAS Convention on special measures to

enhance maritime safety, adopted by the 1994 Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,

**HAVING CONSIDERED** amendments to the Annex of the Convention proposed and circulated to all Members of the Organization and to all Contracting Governments to the Convention,

1. **ADOPTS**, in accordance with article VIII(c)(ii) of the Convention, amendments to the Annex of the Convention, the text of which is given in the Annex to the present resolution;
2. **DETERMINES**, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the aforementioned amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2004, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. **INVITES** Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the said amendments shall enter into force on 1 July 2004 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. **REQUESTS** the Secretary-General of the Organization, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. **FURTHER REQUESTS** the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to all Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

## ANNEX

**AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR  
THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 AS AMENDED****CHAPTER V  
SAFETY OF NAVIGATION****Regulation 19 - Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment**

1 The existing subparagraphs .4, .5 and .6 of paragraph 2.4.2 are replaced by the following:

“4 in the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 300 gross tonnage and upwards but less than 50,000 gross tonnage, not later than the first safety equipment survey<sup>1</sup> after 1 July 2004 or by 31 December 2004, whichever occurs earlier; and”

2 The following new sentence is added at the end of the existing subparagraph .7 of paragraph 2.4:

“Ships fitted with AIS shall maintain AIS in operation at all times except where international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information.”

**CHAPTER XI****SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY**

3 The existing chapter XI is renumbered as chapter XI-1.

**Regulation 3 - Ship identification number**

4 The following text is inserted after the title of the regulation:

“(Paragraphs 4 and 5 apply to all ships to which this regulation applies. For ships constructed before [1 July 2004], the requirements of paragraphs 4 and 5 shall be complied with not later than the first scheduled dry-docking of the ship after [1 July 2004])”

5 The existing paragraph 4 is deleted and the following new text is inserted:

“4 The ship’s identification number shall be permanently marked:

- 1 in a visible place either on the stern of the ship or on either side of the hull, amidships port and starboard, above the deepest assigned load line or

---

<sup>1</sup> The first safety equipment survey means the first annual survey the first periodical survey or the first renewal survey for safety equipment, whichever is due first after 1 July 2004 and, in addition, in the case of ships under construction, the initial survey.

either side of the superstructure, port and starboard or on the front of the superstructure or, in the case of passenger ships, on a horizontal surface visible from the air; and

- .2 in an easily accessible place either on one of the end transverse bulkheads of the machinery spaces, as defined in regulation II-2/3.30, or on one of the hatchways or, in the case of tankers, in the pump-room or, in the case of ships with ro-ro spaces, as defined in regulation II-2/3.41, on one of the end transverse bulkheads of the ro-ro spaces.

5.1 The permanent marking shall be plainly visible, clear of any other markings on the hull and shall be painted in a contrasting colour.

5.2 The permanent marking referred to in paragraph 4.1 shall be not less than 200 mm in height. The permanent marking referred to in paragraph 4.2 shall not be less than 100 mm in height. The width of the marks shall be proportionate to the height.

5.3 The permanent marking may be made by raised lettering or by cutting it in or by centre punching it or by any other equivalent method of marking the ship identification number which ensures that the marking is not easily expunged.

5.4 On ships constructed of material other than steel or metal, the Administration shall approve the method of marking the ship identification number.”

- 6 The following new regulation 5 is added after the existing regulation 4:

**“Regulation 5  
Continuous Synopsis Record**

1 Every ship to which chapter I applies shall be issued with a Continuous Synopsis Record.

2.1 The Continuous Synopsis Record is intended to provide an on-board record of the history of the ship with respect to the information recorded therein.

2.2 For ships constructed before 1 July 2004, the Continuous Synopsis Record shall, at least, provide the history of the ship as from 1 July 2004.

3 The Continuous Synopsis Record shall be issued by the Administration to each ship that is entitled to fly its flag and it shall contain at least, the following information:

- .1 the name of the State whose flag the ship is entitled to fly;
- .2 the date on which the ship was registered with that State;
- .3 the ship’s identification number in accordance with regulation 3;
- .4 the name of the ship;
- .5 the port at which the ship is registered;

- .6 the name of the registered owner(s) and their registered address(es);
- .7 the name of the registered bareboat charterer(s) and their registered address(es), if applicable;
- .8 the name of the Company, as defined in regulation IX/1, its registered address and the address(es) from where it carries out the safety management activities;
- .9 the name of all classification society(ies) with which the ship is classed;
- .10 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized organization which has issued the Document of Compliance (or the Interim Document of Compliance), specified in the ISM Code as defined in regulation IX/1, to the Company operating the ship and the name of the body which has carried out the audit on the basis of which the document was issued, if other than that issuing the document;
- .11 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized organization that has issued the Safety Management Certificate (or the Interim Safety Management Certificate), specified in the ISM Code as defined in regulation IX/1, to the ship and the name of the body which has carried out the audit on the basis of which the certificate was issued, if other than that issuing the certificate;
- .12 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized security organization that has issued the International Ship Security Certificate (or an Interim International Ship Security Certificate), specified in part A of the ISPS Code as defined in regulation XI-2/1, to the ship and the name of the body which has carried out the verification on the basis of which the certificate was issued, if other than that issuing the certificate; and
- .13 the date on which the ship ceased to be registered with that State.

4.1 Any changes relating to the entries referred to in paragraphs 3.4 to 3.12 shall be recorded in the Continuous Synopsis Record so as to provide updated and current information together with the history of the changes.

4.2 In case of any changes relating to the entries referred to in paragraph 4.1, the Administration shall issue, as soon as is practically possible but not later than three months from the date of the change, to the ships entitled to fly its flag either a revised and updated version of the Continuous Synopsis Record or appropriate amendments thereto.

4.3 In case of any changes relating to the entries referred to in paragraph 4.1, the Administration, pending the issue of a revised and updated version of the Continuous Synopsis Record, shall authorise and require either the Company as defined in regulation IX/1 or the master of the ship to amend the Continuous Synopsis Record to reflect the changes. In such cases, after the Continuous Synopsis Record has been amended the Company shall, without delay, inform the Administration accordingly.

5.1 The Continuous Synopsis Record shall be in English, French or Spanish language. Additionally, a translation of the Continuous Synopsis Record into the official language or languages of the Administration may be provided.

5.2 The Continuous Synopsis Record shall be in the format developed by the Organization and shall be maintained in accordance with guidelines developed by the Organization. Any previous entries in the Continuous Synopsis Record shall not be modified, deleted or, in any way, erased or defaced.

6 Whenever a ship is transferred to the flag of another State or the ship is sold to another owner (or is taken over by another bareboat charterer) or another Company assumes the responsibility for the operation of the ship, the Continuous Synopsis Record shall be left on board.

7 When a ship is to be transferred to the flag of another State, the Company shall notify the Administration of the name of the State under whose flag the ship is to be transferred so as to enable the Administration to forward to that State a copy of the Continuous Synopsis Record covering the period during which the ship was under their jurisdiction.

8 When a ship is transferred to the flag of another State the Government of which is a Contracting Government, the Contracting Government of the State whose flag the ship was flying hitherto shall transmit to the Administration as soon as possible after the transfer takes place a copy of the relevant Continuous Synopsis Record covering the period during which the ship was under their jurisdiction together with any Continuous Synopsis Records previous issued to the ship by other States.

9 When a ship is transferred to the flag of another State, the Administration shall append the previous Continuous Synopsis Records to the Continuous Synopsis Record the Administration will issue to the ship so to provide the continuous history record intended by this regulation.

10 The Continuous Synopsis Record shall be kept on board the ship and shall be available for inspection at all times."

7 The following new chapter XI-2 is inserted after the renumbered chapter XI-1:

**"CHAPTER XI-2  
SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY**

**Regulation 1  
Definitions**

1 For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

.1 *Bulk carrier* means a bulk carrier as defined in regulation IX/1.6.

.2 *Chemical tanker* means a chemical tanker as defined in regulation VII/8.2.

- 3 *Gas carrier* means a gas carrier as defined in regulation VII/11.2.
- 4 *High-speed craft* means a craft as defined in regulation X/1.2.
- 5 *Mobile offshore drilling unit* means a mechanically propelled mobile offshore drilling unit, as defined in regulation IX/1, not on location.
- 6 *Oil tanker* means an oil tanker as defined in regulation II-1/2.12.
- 7 *Company* means a Company as defined in regulation IX/1.
- 8 *Ship/port interface* means the interactions that occur when a ship is directly and immediately affected by actions involving the movement of persons, goods or the provisions of port services to or from the ship.
- 9 *Port facility* is a location, as determined by the Contracting Government or by the Designated Authority, where the ship/port interface takes place. This includes areas such as anchorages, waiting berths and approaches from seaward, as appropriate.
- 10 *Ship to ship activity* means any activity not related to a port facility that involves the transfer of goods or persons from one ship to another.
- 11 *Designated Authority* means the organization(s) or the administration(s) identified, within the Contracting Government, as responsible for ensuring the implementation of the provisions of this chapter pertaining to port facility security and ship/port interface, from the point of view of the port facility.
- 12 *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* means the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities consisting of Part A (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part B (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted, on 12 December 2002, by resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as may be amended by the Organization, provided that:
  - .1 amendments to part A of the Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I; and
  - .2 amendments to part B of the Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure.
- 13 *Security incident* means any suspicious act or circumstance threatening the security of a ship, including a mobile offshore drilling unit and a high speed craft, or of a port facility or of any ship/port interface or any ship to ship activity.
- 14 *Security level* means the qualification of the degree of risk that a security incident will be attempted or will occur.