



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟ**  
**ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**  
**Αρ. 2314 της 31ης ΜΑΡΤΙΟΥ 1988**  
**ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

---

**Ο περί της Συμβάσεως περί Ανοικτής Θαλάσσης του 1985 (Κυρωτικός) Νόμος του 1988 εκδίδεται με δημοσίευση στην επίσημη εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.**

Αριθμός 35 του 1988

**ΝΟΜΟΣ ΚΥΡΩΝ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΠΕΡΙ  
ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΤΟΥ 1958**

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Συμβάσεως περί Ανοικτής Θαλάσσης του 1985 (Κυρωτικός) Νόμος του 1988. Συνοπτικός τίτλος.

2. Εις τον παρόντα Νόμον — Ερμηνεία.

«Σύμβασις» σημαίνει την Σύμβασιν περί Ανοικτής Θαλάσσης την γενομένην εν Γενεύη την 29ην Απριλίου 1958, της οποίας το πρωτότυπον κείμενον εις την αγγλικήν εκτίθεται εις το Μέρος Ι του συνημμένου Πίνακος, η δε ελληνική μετάφρασις αυτού εις το Μέρος ΙΙ του ιδίου Πίνακος: Πίναξ  
Μέρος Ι  
Μέρος ΙΙ.

Νοείται ότι εν περιπτώσει αντιφάσεως μεταξύ των εν λόγω δύο κειμένων θα υπερισχύη το εις το Μέρος Ι του Πίνακος εκτιθέμενον κείμενον.

3. Διά του παρόντος Νόμου κυρούται η Σύμβασις, εις την οποίαν η προσχώρησις της Κυπριακής Δημοκρατίας απεφασίσθη διά της υπ' αρ. 29.292 και ημερομηνίαν 9ην Νοεμβρίου, 1987 Αποφάσεως του Υπουργικού Συμβουλίου. Κύρωσις της Συμβάσεως.

## ΠΙΝΑΞ

('Αρθρον 2)

Μέρος Ι

CONVENTION<sup>1</sup> ON THE HIGH SEAS. DONE AT GENEVA,  
ON 29 APRIL 1958*The States Parties to this Convention,**Desiring* to codify the rules of international law relating to the high seas,*Recognizing* that the United Nations Conference on the Law of the Sea, held at Geneva from 24 February to 27 April 1958, adopted the following provisions as generally declaratory of established principles of international law,*Have agreed* as follows :*Article 1*

The term "high seas" means all parts of the sea that are not included in the territorial sea or in the internal waters of a State.

*Article 2*

The high seas being open to all nations, no State may validly purport to subject any part of them to its sovereignty. Freedom of the high seas is ex-

<sup>1</sup> In accordance with article 34, the Convention came into force on 30 September 1962, the thirtieth day following the date of deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession. Following is a list of States on behalf of which the instruments of ratification or accession (a) were deposited with the Secretary-General of the United Nations, showing the respective dates of deposit :

Afghanistan . . . . .	28 April	1959	*Nigeria . . . . .	26 June	1961
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	14 March	1960	Indonesia . . . . .	10 August	1961
Cambodia . . . . .	18 March	1960 (a)	Venezuela . . . . .	15 August	1961
Haiti . . . . .	29 March	1960	Czechoslovakia . . . . .	31 August	1961
Union of Soviet Socialist Republics	22 November	1960	Israel . . . . .	6 September	1961
Federation of Malaya	21 December	1960 (a)	Guatemala . . . . .	27 November	1961
Ukrainian Soviet So- cialist Republic . . . . .	12 January	1961	Hungary . . . . .	6 December	1961
Byelorussian Soviet Socialist Republic	27 February	1961	Romania . . . . .	12 December	1961
United States of America . . . . .	12 April	1961	*Sierra Leone . . . . .	13 March	1962
Senegal . . . . .	25 April	1961 (a)	Poland . . . . .	29 June	1962
			Madagascar . . . . .	31 July	1962 (a)
			Bulgaria . . . . .	31 August	1962
			Central African Re- public . . . . .	15 October	1962 (a)
			Nepal . . . . .	28 December	1962
			Portugal . . . . .	8 January	1963

For declarations and reservations made upon signature, see list of signatures and for those made upon ratification, as well as for objections to certain declarations and reservations, see pp. 162 to 167.

\* By communications received on 26 June 1961 and 13 March 1962, respectively, the Governments of Nigeria and Sierra Leone have informed the Secretary-General that they consider themselves bound by the ratification by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland of the Convention of the High Seas, done at Geneva on 29 April 1958, which was effective for their territories prior to the attainment of independence.

exercised under the conditions laid down by these articles and by the other rules of international law. It comprises, *inter alia*, both for coastal and non-coastal States :

- (1) Freedom of navigation;
- (2) Freedom of fishing;
- (3) Freedom to lay submarine cables and pipelines;
- (4) Freedom to fly over the high seas.

These freedoms, and others which are recognized by the general principles of international law, shall be exercised by all States with reasonable regard to the interests of other States in their exercise of the freedom of the high seas.

### *Article 3*

1. In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States, States having no sea-coast should have free access to the sea. To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall by common agreement with the latter, and in conformity with existing international conventions, accord :

(a) To the State having no sea-coast, on a basis of reciprocity, free transit through their territory; and

(b) To ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships, or to the ships of any other States, as regards access to sea-ports and the use of such ports.

2. States situated between the sea and a State having no sea-coast shall settle, by mutual agreement with the latter, and taking into account the rights of the coastal State or State of transit and the special conditions of the State having no sea-coast, all matters relating to freedom of transit and equal treatment in ports, in case such States are not already parties to existing international conventions.

### *Article 4*

Every State, whether coastal or not, has the right to sail ships under its flag on the high seas.

### *Article 5*

1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect:

#### *Article 6*

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in these articles, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

#### *Article 7*

The provisions of the preceding articles do not prejudice the question of ships employed on the official service of an inter-governmental organization flying the flag of the organization.

#### *Article 8*

1. Warships on the high seas have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

2. For the purposes of these articles, the term "warship" means a ship belonging to the naval forces of a State and bearing the external marks distinguishing warships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government and whose name appears in the Navy List, and manned by a crew who are under regular naval discipline.

#### *Article 9*

Ships owned or operated by a State and used only on government non-commercial service shall, on the high seas, have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

#### *Article 10*

1. Every State shall take such measures for ships under its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard *inter alia* to :

(a) The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions;

(b) The manning of ships and labour conditions for crews taking into account the applicable international labour instruments;

(c) The construction, equipment and seaworthiness of ships.

2. In taking such measures each State is required to conform to generally accepted international standards and to take any steps which may be necessary to ensure their observance.

#### *Article 11*

1. In the event of a collision or of any other incident of navigation concerning a ship on the high seas, involving the penal or disciplinary responsibility of the master or of any other person in the service of the ship, no penal or disciplinary proceedings may be instituted against such persons except before the judicial or administrative authorities either of the flag State or of the State of which such person is a national.

2. In disciplinary matters, the State which has issued a master's certificate or a certificate of competence or licence shall alone be competent, after due legal process, to pronounce the withdrawal of such certificates, even if the holder is not a national of the State which issued them.

3. No arrest or detention of the ship, even as a measure of investigation, shall be ordered by any authorities other than those of the flag State.

#### *Article 12*

1. Every State shall require the master of a ship sailing under its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers,

(a) To render assistance to any person found at sea in danger of being lost;

(b) To proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him;

(c) After a collision, to render assistance to the other ship, her crew and her passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, her port of registry and the nearest port at which she will call.

2. Every coastal State shall promote the establishment and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea and—where circumstances so require—by way of mutual regional arrangements co-operate with neighbouring States for this purpose.

*Article 13*

Every State shall adopt effective measures to prevent and punish the transport of slaves in ships authorized to fly its flag, and to prevent the unlawful use of its flag for that purpose. Any slave taking refuge on board any ship, whatever its flag, shall *ipso facto* be free.

*Article 14*

All States shall co-operate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State.

*Article 15*

Piracy consists of any of the following acts :

(1) Any illegal acts of violence, detention or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed :

- (a) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
- (b) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(2) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(3) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph 1 or sub-paragraph 2 of this article.

*Article 16*

The acts of piracy, as defined in article 15, committed by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft are assimilated to acts committed by a private ship.

*Article 17*

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in article 15. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

*Article 18*

A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

*Article 19*

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.

*Article 20*

Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft, for any loss or damage caused by the seizure.

*Article 21*

A seizure on account of piracy may only be carried out by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service authorized to that effect.

*Article 22*

1. Except where acts of interference derive from powers conferred by treaty, a warship which encounters a foreign merchant ship on the high seas is not justified in boarding her unless there is reasonable ground for suspecting :

- (a) That the ship is engaged in piracy; or
- (b) That the ship is engaged in the slave trade; or
- (c) That though flying a foreign flag or refusing to show its flag, the ship is, in reality, of the same nationality as the warship.

2. In the cases provided for in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above, the warship may proceed to verify the ship's right to fly its flag. To this end, it may send a boat under the command of an officer to the suspected ship. If suspicion remains after the documents have been checked, it may proceed to a further examination on board the ship, which must be carried out with all possible consideration.

3. If the suspicions prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained.

### Article 23

1. The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters or the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be continued outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 24 of the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the protection of which the zone was established.

2. The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own country or of a third State.

3. Hot pursuit is not deemed to have begun unless the pursuing ship has satisfied itself by such practicable means as may be available that the ship pursued or one of its boats or other craft working as a team and using the ship pursued as a mother ship are within the limits of the territorial sea, or as the case may be within the contiguous zone. The pursuit may only be commenced after a visual or auditory signal to stop has been given at a distance which enables it to be seen or heard by the foreign ship.

4. The right of hot pursuit may be exercised only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service specially authorized to that effect.

5. Where hot pursuit is effected by an aircraft :

(a) The provisions of paragraph 1 to 3 of this article shall apply *mutatis mutandis*;

(b) The aircraft giving the order to stop must itself actively pursue the ship until a ship or aircraft of the coastal State, summoned by the aircraft, arrives to take over the pursuit, unless the aircraft is itself able to arrest the ship. It does not suffice to justify an arrest on the high seas that the ship was merely sighted by the aircraft as an offender or suspected offender, if it was not both



ordered to stop and pursued by the aircraft itself or other aircraft or ships which continue the pursuit without interruption.

6. The release of a ship arrested within the jurisdiction of a State and escorted to a port of that State for the purposes of an enquiry before the competent authorities may not be claimed solely on the ground that the ship, in the course of its voyage, was escorted across a portion of the high seas, if the circumstances rendered this necessary.

7. Where a ship has been stopped or arrested on the high seas in circumstances which do not justify the exercise of the right of hot pursuit, it shall be compensated for any loss or damage that may have been thereby sustained.

#### *Article 24*

Every State shall draw up regulations to prevent pollution of the seas by the discharge of oil from ships or pipelines or resulting from the exploitation and exploration of the seabed and its subsoil, taking account of existing treaty provisions on the subject.

#### *Article 25*

1. Every State shall take measures to prevent pollution of the seas from the dumping of radio-active waste, taking into account any standards and regulations which may be formulated by the competent international organizations.

2. All States shall co-operate with the competent international organizations in taking measures for the prevention of pollution of the seas or air space above, resulting from any activities with radio-active materials or other harmful agents.

#### *Article 26*

1. All States shall be entitled to lay submarine cables and pipelines on the bed of the high seas.

2. Subject to its right to take reasonable measures for the exploration of the continental shelf and the exploitation of its natural resources, the coastal State may not impede the laying or maintenance of such cables or pipelines.

3. When laying such cables or pipelines the State in question shall pay due regard to cables or pipelines already in position on the seabed. In particular, possibilities of repairing existing cables or pipelines shall not be prejudiced.

*Article 27*

Every State shall take the necessary legislative measures to provide that the breaking or injury by a ship flying its flag or by a person subject to its jurisdiction of a submarine cable beneath the high seas done wilfully or through culpable negligence, in such a manner as to be liable to interrupt or obstruct telegraphic or telephonic communications, and similarly the breaking or injury of a submarine pipeline or high-voltage power cable shall be a punishable offence. This provision shall not apply to any break or injury caused by persons who acted merely with the legitimate object of saving their lives or their ships, after having taken all necessary precautions to avoid such break or injury.

*Article 28*

Every State shall take the necessary legislative measures to provide that, if persons subject to its jurisdiction who are the owners of a cable or pipeline beneath the high seas, in laying or repairing that cable or pipeline, cause a break in or injury to another cable or pipeline, they shall bear the cost of the repairs.

*Article 29*

Every State shall take the necessary legislative measures to ensure that the owners of ships who can prove that they have sacrificed an anchor, a net or any other fishing gear, in order to avoid injuring a submarine cable or pipeline, shall be indemnified by the owner of the cable or pipeline, provided that the owner of the ship has taken all reasonable precautionary measures beforehand.

*Article 30*

The provisions of this Convention shall not affect conventions or other international agreements already in force, as between States Parties to them.

*Article 31*

This Convention shall, until 31 October 1958, be open for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

*Article 32*

This Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

*Article 33*

This Convention shall be open for accession by any States belonging to any of the categories mentioned in article 31. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

*Article 34*

1. This Convention shall come into force on the thirtieth day following the date of deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession with the Secretary-General of the United Nations.

2. For each State ratifying or acceding to the Convention after the deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession, the Convention shall enter into force on the thirtieth day after deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

*Article 35*

1. After the expiration of a period of five years from the date on which this Convention shall enter into force, a request for the revision of this Convention may be made at any time by any Contracting Party by means of a notification in writing addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The General Assembly of the United Nations shall decide upon the steps, if any, to be taken in respect of such request.

*Article 36*

The Secretary-General of the United Nations shall inform all States Members of the United Nations and the other States referred to in article 31 :

(a) Of signatures to this Convention and of the deposit of instruments of ratification or accession, in accordance with articles 31, 32 and 33;

(b) Of the date on which this Convention will come into force, in accordance with article 34;

(c) Of requests for revision in accordance with article 35.

*Article 37*

The original of this Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the

Secretary-General of the United Nations, who shall send certified copies thereof to all States referred to in article 31.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Convention.

DONE at Geneva, this twenty-ninth day of April one thousand nine hundred and fifty-eight.

## Μέρος II

### ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΕΡΙ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΤΟΥ 1958

Τα Κράτη Μέρη της παρούσης Συμβάσεως.

Εν τη επιθυμία όπως κωδικοποιήσουν τους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου τους αφορώντας εις την ανοικτήν θάλασσαν,

Αναγνωρίζοντα ότι η Συνέλευσις των Ηνωμένων Εθνών επί του Δικαίου της Θαλάσσης, η συνελθούσα εν Γενεύη από της 24ης Φεβρουαρίου μέχρι της 27ης Απριλίου 1958 υιοθέτησε τας ακόλουθους διατάξεις, ων ο χαρακτήρ τυγχάνει γενικώς αναγνωριστικός καθιερωμένων αρχών του Διεθνούς Δικαίου,

Έχουν συμφωνήσει ως εξής:

#### Άρθρον 1

Διά του όρου «ανοικτή θάλασσα» νοείται παν τμήμα θαλάσσης όπερ δεν περιλαμβάνεται εις την χωρικήν θάλασσαν ή εις τα εσωτερικά ύδατα Κράτους τινός.

#### Άρθρον 2

Εκ του λόγου ότι η ανοικτή θάλασσα είναι ανοικτή εις άπαντα τα έθνη, ουδέν Κράτος δύναται να κηρύξη εγκύρωσιν την υπαγωγήν υπό την κυριαρχίαν του οιοδήποτε τμήματος αυτής. Η ελευθερία της ανοικτής θαλάσσης ασκείται υπό τους όρους τους καθοριζόμενους διά των άρθρων αυτών και διά των λοιπών κανόνων του διεθνούς δικαίου. Αύτη περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, διά τα παράκτια ή μη Κράτη:

- (1) Ελευθερίαν ναυσιπλοΐας.
- (2) Ελευθερίαν αλιείας.
- (3) Ελευθερίαν τοποθετήσεως υποβρυχίων καλωδίων και σωληναγωγών.
- (4) Ελευθερίαν υπερπητήσεως της ανοικτής θαλάσσης.

Αι ελευθερίαι αύται ως και άλλαι αίτινες αναγνωρίζονται υπό των γενικών αρχών του διεθνούς δικαίου, δέον να ασκούνται παρ' όλων των Κρατών, λαμβανομένου λογικώς υπ' όσιν του ενδιαφέροντος των λοιπών Κρατών διά την υπ' αυτών άσκησιν της ελευθερίας της ανοικτής θαλάσσης.

#### Άρθρον 3

1. Διά να απολαμβάνουν την ελευθερίαν των θαλασσών επί ίσοις όροις προς τα παράκτια Κράτη, τα Κράτη τα στερούμενα παραλίας δέον να έχουν ελευθέραν προσπέλασιν προς την θάλασσαν. Προς τον σκοπόν τούτον Κράτη κείμενα μεταξύ της θαλάσσης και Κράτους τινός στερουμένου παραλίας, θέλουν κατόπιν κοινής συμφωνίας μετά του τελευταίου και συμφώνως προς τας υφισταμένας διεθνείς συμβάσεις, παράσχει:

- (α) εις το Κράτος το στερούμενον παραλίας, επ' αμοιβαιότητα, ελευθέραν διέλευσιν διά του εδάφους των, και
- (β) Εις τα πλοία τα φέροντα την σημαίαν του εν λόγω Κράτους, ίσιν μεταχείρισιν προς την παρεχομένην εις τα ίδια αυτών πλοία ή εις τα πλοία

οιουδήποτε άλλου Κράτους, όσον αφορά εις την είσοδον εις τους θαλασσίους λιμένες και την χρησιμοποίησιν των λιμένων τούτων.

2. Κράτη κείμενα μεταξύ της θαλάσσης και του στερουμένου παραλίας Κράτους, θέλουν διακανονίσει δι' αμοιβαίας συμφωνίας μετά του τελευταίου και λαμβάνοντα υπ' όψιν τα δικαιώματα του παρακτίου Κράτους ή Κράτους διελεύσεως και τας ειδικάς συνθήκας του στερουμένου παραλίας Κράτους, όλα τα θέματα τα αφορώντα εις την ελευθερίαν διελεύσεως και ίσης μεταχειρίσεως εντός των λιμένων, εις περίπτωσιν καθ' ην τιοιούτα Κράτη δεν είναι ήδη μέρη υφισταμένων διεθνών συμβάσεων.

#### Άρθρον 4

Έκαστον Κράτος, παράκτιον ή μη, κέκτηται το δικαίωμα της ναυσιπλοΐας υπό την σημαίαν του εις την ανοικτήν θάλασσαν.

#### Άρθρον 5

1. Έκαστον Κράτος, ορίζει τους όρους διά την παραχώρησιν της εθνικότητός του εις πλοία, διά την νηολόγησιν αυτών και διά το δικαίωμα του φέρειν την σημαίαν του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του Κράτους του οποίου δικαιούνται να φέρουν την σημαίαν. Δέον να υφίσταται εις γνήσιος δεσμός μεταξύ του Κράτους και του πλοίου· ειδικώς το Κράτος δέον να ασκή αποτελεσματικώς την δικαιοδοσίαν του και τον έλεγχόν του επί των διοικητικών, τεχνικών και κοινωνικών θεμάτων επί των πλοίων άτινα φέρουν την σημαίαν του.

2. Έκαστον Κράτος χορηγεί εις τα πλοία εις τα οποία παρεχώρησε το δικαίωμα να φέρουν την σημαίαν του, τα προς τούτο έγγραφα.

#### Άρθρον 6

1. Τα πλοία δέον να πλέουν υπό την σημαίαν ενός μόνον Κράτους και να υπόκεινται εις την αποκλειστικήν δικαιοδοσίαν του εις την ανοικτήν θάλασσαν, εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων ρητώς προβλεπομένων υπό διεθνών συνθηκών ή των άρθρων της παρούσης. Πλοίον δεν δύναται να αλλάξη την σημαίαν του κατά την διάρκειαν ταξειδίου, ή εντός λιμένος προσεγγίσεως εξαιρέσει της περιπτώσεως πραγματικής μεταβίβασεως της ιδιοκτησίας ή μεταβολής νηολογίου.

2. Πλοίον πλέον υπό τας σημαίας δύο ή περισσοτέρων Κρατών, χρησιμοποιούν ταύτας προς ευκολίαν (αναλόγως των ευνοουσών αυτό περιπτώσεων) δεν δύναται να επικαλεσθή ουδεμίαν εκ των εν λόγω εθνικοτήτων έναντι οιουδήποτε άλλου Κράτους και δύναται να εξομοιωθή προς πλοίον άνευ εθνικότητος.

#### Άρθρον 7

Αι διατάξεις των προηγουμένων άρθρων δεν αποκλείουν την περίπτωσιν πλοίων άτινα τίθενται εις την επίσημον υπηρεσίαν Διακυβερνητικού τινος Οργανισμού να φέρουν την σημαίαν του οργανισμού αυτού.

#### Άρθρον 8

1. Τα πολεμικά πλοία εις την ανοικτήν θάλασσαν απολαμβάνουν πλήρους ασυλίας έναντι της δικαιοδοσίας παντός άλλου Κράτους πλην αυτού ούτινος φέρουν την σημαίαν.

2. Διά σκοπούς των άρθρων αυτών, ο όρος «πολεμικών πλοίων» σημαίνει παν πλοίον ανήκον εις τας ναυτικές δυνάμεις Κράτους τινός φέρον τα εξωτερικά διακριτικά γνωρίσματα των πολεμικών πλοίων της εθνικότητός του, διοικούμενον υπό αξιωματικού δεόντως διωρισμένου υπό της κυβερνήσεως και του οποίου το όνομα είναι κατεχωρημένον εις την Επετηρίδα των αξιωματικών του πολεμικού ναυτικού και επηνδρωμένον διά πληρώματος τελούντος υπό κανονικήν ναυτικήν πειθαρχίαν.

## Άρθρον 9

Πλοία ανήκοντα εις το Κράτος ή υπό τούτου εκμεταλλεύόμενα και χρησιμο-ποιούμενα μόνον εις Κυβερνητικάς μη εμπορικάς υπηρεσίας απολαμβάνουν πλήρους ασυλίας εις την ανοικτήν θάλασσαν μη υποκείμενα εις την δικαιοδοσίαν παντός άλλου Κράτους εκτός εκείνου ούτινος φέρουν την σημαίαν.

## Άρθρον 10

1. Έκαστον Κράτος υποχρεούται να λάβη, έναντι των πλοίων άτινα φέρουν την σημαίαν του, τα αναγκαίουντα μέτρα διά την επίτευξιν ασφαλείας εν θαλάσση, αποβλέποντα μεταξύ άλλων εις —

- (α) την χρήσιν σημάτων, την διατήρησιν των επικοινωνιών και την πρόληψιν των συγκρούσεων,
- (β) την επάνδρωσιν των πλοίων και τους όρους εργασίας των πληρωμάτων, λαμβανομένων υπ' όψιν των εφαρμοστέων διατάξεων της διεθνούς εργατικής νομοθεσίας,
- (γ) την κατασκευήν, εξοπλισμόν και την αξιοπλοΐαν των πλοίων.

2. Κατά την λήσιν των εν λόγω μέτρων απαιτείται όπως έκαστον Κράτος συμμορφούται προς τα γενικώς παραδεδεγμένα διεθνή πρότυπα και λαμβάνη τα ενδεικνυόμενα μέτρα διά την εξασφάλισιν της τηρήσεως τούτων.

## Άρθρον 11

1. Εν περιπτώσει συγκρούσεως ή παντός ετέρου συμβάντος ναυσιπλοΐας (ναυτικού ατυχήματος) αφορώντος εις πλοΐον εν ανοικτή θαλάσση, συνεπαγομένον την ποινικήν ή πειθαρχικήν ευθύνην του πλοιάρχου ή παντός ετέρου προσώπου εν υπηρεσία επί του πλοΐου, ουδεμία ποινική ή πειθαρχική δίωξις δύναται να ασκηθή κατά των ως άνω προσώπων ειμή ενώπιον των δικαστικών ή διοικητικών αρχών του Κράτους ούτινος το πλοΐον φέρει την σημαίαν ή του Κράτους ούτινος τα πρόσωπα ταύτα είναι υπήκοοι.

2. Επί θεμάτων πειθαρχίας το Κράτος το οποίον εχορήγησε το δίπλωμα του πλοιάρχου ή το αποδεικτικόν ναυτικής ικανότητος, είναι το μόνον αρμόδιον διά να απαγγείλη την στέρησιν των εν λόγω αδειών, κατόπιν νομίμου διαδικασίας, έστω και εάν ο κάτοχος δεν είναι υπήκοος του Κράτους όπερ τα εχορήγησεν.

3. Ουδεμία σύλληψις ή κράτησις του πλοΐου, ακόμη και ως μέτρον ανακρίσεως, δύναται να διαταχθή υπό οιανδήποτε άλλων αρχών, πλην των του Κράτους της σημαίας του πλοΐου.

## Άρθρον 12

1. Έκαστον Κράτος δέον όπως απαιτή από τον πλοίαρχον παντός πλοΐου πλέοντος υπό την σημαίαν του, εν ώ μέτρω δύναται ούτος να πράξη ούτω άνευ σοβαρού κινδύνου διά το πλοΐον, το πλήρωμα ή τους επιβάτας:

- (α) Να παράσχη βοήθειαν εις παν πρόσωπον όπερ ήθελεν ευρεθή εις την θάλασσαν κινδυνεύον να απωλεσθή.
- (β) Να πλεύση με πάσαν δυνατήν ταχύτητα προς διάσωσιν προσώπων ευρισκομένων εν κινδύνω, ευθύς ως ήθελε πληροφορηθή περί της ανάγκης παροχής βοήθειας και εν ώ μέτρω τοιαύτη ενέργεια δύναται λογικώς να αναμένεται εκ μέρους του.
- (γ) Μετά τυχόν σύγκρουσιν, να παράσχη βοήθειαν εις το έτερον πλοΐον, το πλήρωμά του και τους επιβάτας του και εν τω μέτρω του δυνατόν να πληροφορήση το έτερον πλοΐον περί του ονόματος του πλοΐου του, του λιμένος νηολογήσεώς του και του πλησιεστέρου λιμένος προσεγγίσεώς του.

2. Έκαστον παράκτιον Κράτος δέον όπως προαγάγη την ίδρυσιν και συντήρησιν επαρκούς και αποτελεσματικής υπηρεσίας αναζητήσεως (ερεύνης) και διασώ-

σεως, αποσκοπούσης εις την ασφάλειαν επί της θαλάσσης και ύπερθεν αυτής και όπου αι περιστάσεις απαιτούν τούτο, διά αμοιβαίαν περιφερειακών συμφωνιών συνεργασθή μετά των γειτονικών Κρατών προς τον σκοπόν τούτον.

#### Άρθρον 13

Έκαστον Κράτος δέον να υιοθετήση αποτελεσματικά μέτρα διά την πρόληψιν και τιμωρίαν της μεταφοράς δούλων διά πλοίων άτινα κέκτηνται το δικαίωμα να φέρουν την σημαίαν του και να παρεμποδίση την παράνομον χρήσιν της σημαίας του προς τον ως άνω σκοπόν. Πας δούλος καταφεύγων επί οιοδήποτε πλοίου, οιασδήποτε σημαίας, καθίσταται αυτοδικαίως ελεύθερος.

#### Άρθρον 14

Άπαντα τα Κράτη δέον να συνεργάζωνται εις όσον το δυνατόν μεγαλύτεραν έκτασιν διά την καταστολήν της πειρατείας εν τη ανοικτή θαλάσση ή εις οιονδήποτε έτερον τόπον όστις δεν υπάγεται εις την δικαιοδοσίαν Κράτους τινός.

#### Άρθρον 15

Αποτελεί πειρατείαν οιαδήποτε εκ των ακόλουθων πράξεων:

(1) Πάσα παράνομος πράξις βίας, κρατήσεως ή πάσα πράξις διαρπαγήςπραχθείσα δι' ιδιωτικούς σκοπούς υπό του πληρώματος ή των επιβατών ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και κατευθυνομένη:

- (α) εν τη ανοικτή θαλάσση, εναντίον ετέρου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων επί τοιούτου πλοίου ή αεροσκάφους,
- (β) εναντίον πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων εν τόπω μη υποκειμένω εις την δικαιοδοσίαν Κράτους τινός.

(2) Πάσα πράξις εκουσίας συμμετοχής εις την χρησιμοποίησιν πλοίου τινος ή αεροσκάφους, εφ' όσον ο συμμετέχων έχει επίγνωσιν των γεγονότων άτινα καθιστούν αυτό πειρατικόν πλοίον ή αεροσκάφος.

(3) Πάσα πράξις υποκινήσεως ή σκοπίμου διευκολύνσεως πράξεως διαλαμβανομένης εν τη παραγράφω 1 ή υποπαραγράφω 2 του παρόντος άρθρου.

#### Άρθρον 16

Αι πράξεις πειρατείας, ως αύται καθορίζονται εν τω άρθρω 15,πραχθείσαι υπό πολεμικού πλοίου ή κρατικού πλοίου ή κρατικού αεροσκάφους, ούτινος το πλήρωμα εστασίασε και έθεσε τούτο υπό τον έλεγχόν του, εξομοιούνται προς πράξεις διαπραχθείσας υπό ιδιωτικού πλοίου.

#### Άρθρον 17

Πλοίον ή αεροσκάφος θεωρείται πειρατικόν εάν τούτο προορίζεται υπό των προσώπων άτινα ασκούν ουσιαστικόν επί τούτου έλεγχον να χρησιμοποιηθή διά την διάπραξιν μιας των εν άρθρω 15 διαλαμβανομένων πράξεων. Ομοίως πλοίον ή αεροσκάφος θεωρείται πειρατικόν εάν τούτο εχρησιμοποιήθη εις την διάπραξιν οιασδήποτε τοιαύτης πράξεως, καθ' όσον χρόνον τούτο παραμένει υπό τον έλεγχον των προσώπων των ενόχων της πράξεως ταύτης.

#### Άρθρον 18

Πλοίον ή αεροσκάφος δύναται να διατηρήση την εθνικότητα αυτού, παρά το γεγονός ότι κατέστη πλοίον ή αεροσκάφος πειρατικόν. Η διατήρησις ή η απώλεια της εθνικότητος καθορίζονται υπό της νομοθεσίας του Κράτους εκ της οποίας η τοιαύτη εθνικότης πηγάζει.

#### Άρθρον 19

Εις την ανοικτήν θάλασσαν ή εις οιονδήποτε έτερον τόπον όστις δεν υπάγεται εις την δικαιοδοσίαν Κράτους τινός, έκαστον Κράτος δύναται να κατάσχη πειρατικόν

πλοίων ή αεροσκάφος ή πλοίων κυριευθέν και τεθέν υπό τον έλεγχον πειρατών και να συλλάβη και κατάσχη τα επ' αυτού ευρισκόμενα πρόσωπα και περιουσιακά στοιχεία. Τα Δικαστήρια του Κράτους το οποίον ενήργησε την κατάσχεσιν δύνανται να αποφασίσουν επί των επιβλητέων ποινών, καθώς και επί των ληπτέων μέτρων ως προς τα πλοία, τα αεροσκάφη ή περιουσιακά στοιχεία επιφυλασσομένων των δικαιωμάτων παντός καλής πίστεως τρίτου.

#### Άρθρον 20

Οσάκις η κατάσχεσις πλοίου ή αεροσκάφους επί τη υποψία πειρατείας, εγένετο άνευ επαρκών στοιχείων δικαιολογούντων ταύτην, το Κράτος όπερ ενήργησε την κατάσχεσιν ευθύνεται έναντι του Κράτους του οποίου την εθνικότητα φέρει το πλοίον ή το αεροσκάφος, διά πάσαν απώλειαν ή ζημίαν προξενηθείσαν εκ της κατασχέσεως.

#### Άρθρον 21

Κατάσχεσις λόγω πειρατείας δύναται να ενεργηθή μόνον υπό πολεμικών πλοίων ή στρατιωτικών αεροσκαφών ή υπό ετέρων πλοίων ή αεροσκαφών υπαγομένων εις Κρατικήν υπηρεσίαν εξουσιοδοτημένην προς τον σκοπόν τούτον.

#### Άρθρον 22

1. Εξαιρέσει των περιπτώσεων καθ' ας πράξεις επεμβάσεως ερείδονται επί δικαιωμάτων παρεχομένων υπό συνθήκης τινός, πολεμικών πλοίων το οποίον συναντούν εις την ανοικτήν θάλασσαν ξένον εμπορικών πλοίων, δεν δικαιούται να επιβιάση επ' αυτού δύναμιν προσωπικού εκτός εάν υφίσταται βάσιμος λόγος υποψίας —

- (α) ότι το πλοίον επιδίδεται εις πειρατείαν ή
- (β) ότι το πλοίον επιδίδεται εις την δουλεμπορίαν ή
- (γ) ότι αν και φέρη ξένην σημαίαν ή αρνείται να επάρη την σημαίαν του, το πλοίον είναι εν τη πραγματικότητα της αυτής εθνικότητος με το πολεμικόν.

2. Εις τας περιπτώσεις των ανωτέρω υποπαραγράφων (α), (β) και (γ), το πολεμικόν πλοίον δύναται να πρόβη εις εξακρίβωσιν του δικαιώματος του πλοίου όπως φέρη την σημαίαν του. Προς τούτο δύναται να αποστείλη λέμβον υπό την διοίκησιν αξιωματικού, προς το ύποπτον πλοίον. Εάν μετά τον έλεγχον των εγγράφων εξακολουθή υφισταμένη η υπόνοια, δύναται να προχωρήση εις περαιτέρω έρευναν επί του πλοίου, ήτις δέον να ενεργηθή με πάσαν δυνατήν διάκρισιν.

3. Εάν αι υπόνοια αποδειχθούν αβάσιμοι, και εφ' όσον το υποστάν την έρευναν πλοίον δεν έχει διαπράξει πράξιν τινά δικαιολογούσαν τας υπονοίας ταύτας τούτο πρέπει να αποζημιωθή διά πάσαν απώλειαν ή ζημίαν την οποίαν ήθελεν υποστή.

#### Άρθρον 23

1. Η καταδίωξις ξένου πλοίου δύναται να επιχειρήται όταν αι αρμόδια αρχαί του παρακτίου Κράτους, έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίον παρέβη τους νόμους και τους κανονισμούς του Κράτους τούτου. Η τιοιαύτη καταδίωξις δέον να αρχίση όταν το ξένον πλοίον ή μία εκ των λέμβων του ευρίσκεται εντός των εσωτερικών υδάτων ή της χωρικής θαλάσσης ή της συνορευούσης ζώνης του καταδιώκοντος Κράτους και δύναται να συνεχισθή έξω της χωρικής θαλάσσης ή της συνορευούσης ζώνης μόνον εάν αυτή δεν διεκόπη. Δεν είναι αναγκαίον όπως κατά τον χρόνον καθ' ον το ξένον πλοίον ευρίσκεται εντός της χωρικής θαλάσσης ή της συνορευούσης ζώνης λάβη διαταγήν να σταματήσει, το δε δίδον την διαταγήν πλοίον να ευρίσκεται οσαύτως εντός της χωρικής θαλάσσης ή της συνορευούσης ζώνης. Εάν το ξένον πλοίον ευρίσκεται εντός της συνορευούσης ζώνης, ως αυτή καθορίζεται εν άρθρω 24 της Συμβάσεως επί της



Χωρικής θαλάσσης και της Συνορευούσης Ζώνης, η δίωξις δύναται να επιχειρηθή μόνον διά παραβάσεις των δικαιωμάτων προς προστασίαν των οποίων η τοιαύτη ζώνη εθεσπίσθη.

2. Το δικαίωμα της καταδίωξης παύει ευθύς ως το καταδιωκόμενον πλοίον εισέλθη εις την χωρικήν θάλασσαν της ίδιας του χώρας ή εις την χωρικήν θάλασσαν τρίτου Κράτους.

3. Η καταδίωξις δεν θεωρείται αρξαμένη ειμή εφ' όσον το καταδιώκον πλοίον έχει βεβαιωθή διά των εν χρήσει μέσων άτινα διαθέτει, ότι το καταδιωκόμενον πλοίον ή μία εκ των λέμβων του ή έτερα ναυπηγήματα ομαδικώς λειτουργούντα και χρησιμοποιούντα το καταδιωκόμενον πλοίον ως βάσιν, ευρίσκονται εντός των ορίων της χωρικής θαλάσσης ή αναλόγως της περιπτώσεως εντός της συνορευούσης ζώνης. Η καταδίωξις δύναται να αρχίση μόνον μετά την εκπομπήν οπτικού ή ακουστικού σήματος περί ανακοπής του πλου, δεδομένου εξ αποστάσεως εκ της οποίας δύναται τούτο να γίνη ορατόν ή να ακουστή από το ξένον πλοίον.

4. Το δικαίωμα της καταδίωξεως δύναται να ασκηθή μόνον υπό πολεμικών πλοίων ή στρατιωτικών αεροσκαφών ή ετέρων πλοίων ή αεροσκαφών υπαγομένων εις κρατικήν υπηρεσίαν ειδικώς εξουσιοδοτημένων προς τον σκοπόν τούτον.

5. Εκεί ένθα η καταδίωξις ασκείται υπό αεροσκάφους:

(α) Αι διατάξεις των παραγράφων 1 έως 3 του παρόντος άρθρου θα τυγχάνουν εφαρμογής τηρουμένων των αναλογιών.

(β) Το δίδον την διαταγήν ανακοπής πλου αεροσκάφος, δέον αυτό τούτο πράγματι να καταδιώκη το πλοίον έως ότου πλοίον ή αεροσκάφος του παρακτίου Κράτους, κληθέν υπό του αεροσκάφους καταφθάση ίνα αναλάβη την καταδίωξιν, εκτός εάν το αεροσκάφος δύναται μόνον του να συλλάβη το πλοίον. Δεν είναι αρκετόν διά να δικαιολογηθή σύλληψις εις την ανοικτήν θάλασσαν το ότι το πλοίον απλώς επεσημάνθη υπό του αεροσκάφους ως ένοχον ή ύποπτον ενοχής, εάν δεν διετάχθη να ανακόψη τον πλου και εάν συν τη διαταγή ταύτη δεν κατεδιώχθη υπό του ιδίου αεροσκάφους ή υπό άλλου αεροσκάφους ή πλοίων τα οποία συνεχίζουν την καταδίωξιν άνευ διακοπής.

6. Η απελευθέρωσις πλοίου συλληφθέντος εντός της δικαιοδοσίας Κράτους τινός και συνοδευθέντος εις λιμένα τινά του Κράτους τούτου επί σκοπώ διεξαγωγής ανακρίσεως ενώπιον των αρμοδίων αρχών, δεν δύναται να απαιτηθή επί μόνο τω λόγω ότι το πλοίον κατά το ταξειδίον του διήλθε συνοδευόμενον από τμήμα της ανοικτής θαλάσσης, εφ' όσον αι περιστάσεις κατέστησαν τούτο αναγκαίον.

7. Οσάκις πλοίον εξηναγκάσθη να σταματήσει ή συνελήφθη εις την ανοικτήν θάλασσαν υπό περιστάσεις μη δικαιολογούσας την άσκησιν του δικαιώματος της καταδίωξεως, δέον να αποζημιούται διά πάσαν απώλειαν ή ζημίαν η οποία προσεγένετο εις αυτό.

#### Άρθρον 24

Έκαστον Κράτος δέον να καταρτίση κανονισμούς προς πρόληψιν της ρυπάνσεως των θαλασσών εκ της απορρίψεως πετρελαιοειδών εκ των πλοίων ή πετρελαιοαγωγών ή τοιαύτης ρυπάνσεως προκαλουμένης εκ της εκμεταλλεύσεως και εξερευνήσεως των πυθμένων της θαλάσσης και του υπεδάφους αυτού, λαμβανομένων υπ' όψιν των επί του θέματος τούτου διατάξεων υφισταμένων συνθηκών.

#### Άρθρον 25

1. Έκαστον Κράτος δέον να λάβη μέτρα προς πρόληψιν της ρυπάνσεως των θαλασσών εκ της απορρίψεως ραδιενεργών καταλοίπων, λαμβάνον υπ' όψιν οιοσδήποτε κανόνας και κανονισμούς θεσπιζομένους υπό των αρμοδίων διεθνών οργανισμών.

2. Άπαντα τα Κράτη δέον να συνεργάζονται με τους αρμοδίους διεθνείς οργανισμούς εν τη λήψει μέτρων διά την πρόληψιν της ρυπάνσεως των θαλασσών ή του υπερκειμένου αυτών εναερίου χώρου, προκαλουμένης εξ οιασδήποτε χρήσεως ραδιενεργών υλικών ή άλλων επιβλαβών ουσιών.

#### Άρθρον 26

1. Άπαντα τα Κράτη δικαιούνται να τοποθετούν υποβρύχια καλώδια και σωληναγωγούς εις τον πυθμένα της ανοικτής θαλάσσης.

2. Λαμβανομένου υπ' όψιν του δικαιώματος προς λήψιν λογικών μέτρων διά την εξερεύνησιν της ηπειρωτικής του υφάλοκρηπίδος και εκμετάλλευσιν των φυσικών πηγών αυτής, το παράκτιον Κράτος δεν δύναται να εμπόδιση την υπό ετέρου Κράτους τοποθέτησιν ή συντήρησιν τοιούτων καλωδίων ή σωληναγωγών.

3. Κατά την τοποθέτησιν τοιούτων καλωδίων ή σωληναγωγών, το ενδιαφερόμενον Κράτος οφείλει να καταβάλη την δέουσαν προσοχήν προς τα ήδη τοποθετημένα επί του πυθμένου καλώδια ή σωληναγωγούς. Ιδιαιτέρως δέον όπως μη παρεμποδίζονται αι δυνατότητες επισκευής των υφισταμένων καλωδίων ή σωληναγωγών.

Έκαστον Κράτος δέον να λάβη τα αναγκαία νομοθετικά μέτρα ίνα ορίση ότι η θραύσις ή η βλάβη παρά πλοίου φέροντος την σημαίαν του ή παρά προσώπου υποκειμένου εις την δικαιοδοσίαν του, υποβρυχίου τινός καλωδίου κάτωθεν της ανοικτής θαλάσσης, γενομένη εκ δόλου ή βαρείας αμελείας κατά τοιούτον τρόπον ώστε να δύναται να προκαλέση διακοπήν ή παρεμπόδισιν των τηλεγραφικών ή τηλεφωνικών επικοινωνιών, ως και η θραύσις ή η βλάβη υποβρυχίου σωληναγωγού ή καλωδίου υψηλής τάσεως, αποτελεί αξιόποινον πράξιν.

Η διάταξις αυτή δεν θα εφαρμόζεται δι' οιαδήποτε θραύσιν ή βλάβην προξενηθείσαν υπό προσώπων άτινα ενήργησαν απλώς επί τω νομίμω σκοπώ να σώσουν την ζωήν των ή το πλοίον των και εφ' όσον έλαβον όλας τας αναγκαίας προφυλάξεις ίνα αποφύγουν τοιαύτην θραύσιν ή ζημίαν.

#### Άρθρον 28

Έκαστον Κράτος δέον να λάβη τα αναγκαία νομοθετικά μέτρα ίνα ορίση ότι εάν πρόσωπα υποκείμενα εις την δικαιοδοσίαν του, άτινα τυγχάνουν ιδιοκτήται καλωδίων ή σωληναγωγών κάτωθεν της ανοικτής θαλάσσης, προκαλέσουν κατά την τοποθέτησιν ή την επισκευήν των καλωδίων ή σωληναγωγών τούτων θραύσιν ή βλάβην εις άλλο καλώδιον ή σωληναγωγόν θέλουν υποστή τα έξοδα των επισκευών των.

#### Άρθρον 29

Έκαστον Κράτος δέον να λάβη τα αναγκαία νομοθετικά μέτρα ίνα εξασφαλίση ότι οι ιδιοκτήται πλοίων οι οποίοι δύναται να αποδείξουν ότι εθυσίασαν άγκυραν, δίκτυα ή άλλα εργαλεία αλιείας ίνα αποφύγουν βλάβην υποβρυχίου καλωδίου ή σωληναγωγού αποζημιούνται υπό του ιδιοκτήτου του καλωδίου ή σωληναγωγού υπό τον όρον ότι ούτοι έλαβον προηγουμένως όλα τα εύλογα προφυλακτικά μέτρα.

#### Άρθρον 30

Αι διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως δεν θίγουν συμβάσεις ή έτερα διεθνή σύμφωνα ήδη εν ισχύι εις τας σχέσεις μεταξύ Κρατών-Μερών της παρούσης μετεχόντων των εν λόγω συμβάσεων ή συμφωνιών.

#### Άρθρον 31

Η παρούσα Σύμβασις θέλει παραμείνει ανοικτή, μέχρι της 31ης Οκτωβρίου 1958, προς υπογραφήν υπό παντός Κράτους μέλους των Ηνωμένων Εθνών ή Ειδικής Οργανώσεως, ως και υπό παντός ετέρου Κράτους όπερ ήθελε προσκληθίη υπό της Γενικής Συνελεύσεως των Ηνωμένων Εθνών όπως μετάσχη της Συμβάσεως.

## Άρθρον 32

Η παρούσα Σύμβασις υπόκειται εις επικύρωσιν. Τα κυρωτικά έγγραφα θέλουν κατατεθή εις τον Γενικόν Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.

## Άρθρον 33

Η παρούσα Σύμβασις θέλει παραμείνει ανοικτή διά την προσχώρησιν παντός Κράτους ανήκοντος εις μίαν των κατηγοριών των μνημονευομένων εν άρθρω 31. Τα έγγραφα προσχωρήσεως θέλουν κατατεθή εις τον Γενικόν Γραμματέα του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών.

## Άρθρον 34

1. Η παρούσα Σύμβασις τίθεται εν ισχύι την τριακοστήν ημέραν από της ημέρας της καταθέσεως εις τον Γενικόν Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών του εικοστού δευτέρου εγγράφου επικυρώσεως ή προσχωρήσεως εις την παρούσαν.

2. Διά τα Κράτη άτινα θέλουν επικυρώσει ή προσχωρήσει εις την Σύμβασιν μετά την κατάθεσιν του εικοστού δευτέρου εγγράφου επικυρώσεως ή προσχωρήσεως, η Σύμβασις θέλει ισχύσει από της τριακοστής ημέρας μετά την κατάθεσιν υπό του εν λόγω Κράτους του εγγράφου επικυρώσεως ή προσχωρήσεως αυτού.

## Άρθρον 35

1. Από της εκπνοής περιόδου πέντε ετών από της ημερομηνίας ενάρξεως της ισχύος της παρούσης Συμβάσεως, δύναται να διατυπωθή ανά πάσαν στιγμήν αίτησις περί αναθεωρήσεώς της, υπό παντός Συμβαλλομένου Μέρους, δι' εγγράφου κοινοποιήσεως απευθυνομένης προς τον Γενικόν Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.

2. Η Γενική Συνέλευσις των Ηνωμένων Εθνών αποφαινεται επί των ληπτέων μέτρων, εάν απαιτούνται, σχετικώς με την εν λόγω αίτησιν.

## Άρθρον 36

Ο Γενικός Γραμματεύς των Ηνωμένων Εθνών θέλει κοινοποιήσει εις πάντα τα Κράτη-Μέλη των Ηνωμένων Εθνών ως και εις τα λοιπά τοιαύτα τα εμφανιόμενα εν άρθρω 31.

- (α) Τας τιθεμένας εις την παρούσαν Σύμβασιν υπογραφάς και την κατάθεσιν των κυρωτικών εγγράφων ή τοιούτων προσχωρήσεων, συμφώνως προς τα άρθρα 31, 32 και 33.
- (β) Την ημερομηνίαν αφ' ης η παρούσα τίθεται εν ισχύι, συμφώνως τω άρθρω 34.
- (γ) Τας αιτήσεις περί αναθεωρήσεως αίτινες ήθελον υποβληθή συμφώνως προς το άρθρον 35.

## Άρθρον 37

Το πρωτότυπον της παρούσης Συμβάσεως της οποίας τα κείμενα εις την αγγλικήν, γαλλικήν, ισπανικήν, κινεζικήν και την ρωσικήν είναι εξ ίσου αυθεντικά, θέλει κατατεθή εις τον Γενικόν Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, όστις θέλει διαβιβάσει κεκυρωμένον αντίγραφον εις πάντα τα Κράτη τα εμφανιόμενα εις το άρθρον 31.

Εις πίστωσιν των ανωτέρω, οι υπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι, δεόντως προς τούτο εξουσιοδοτημένοι, υπέγραψαν την παρούσαν Σύμβασιν.

Εγένετο εν Γενεύη την εικοστήν ενάτην Απριλίου του έτους χίλια εννεακόσια πενήκοντα οκτώ.